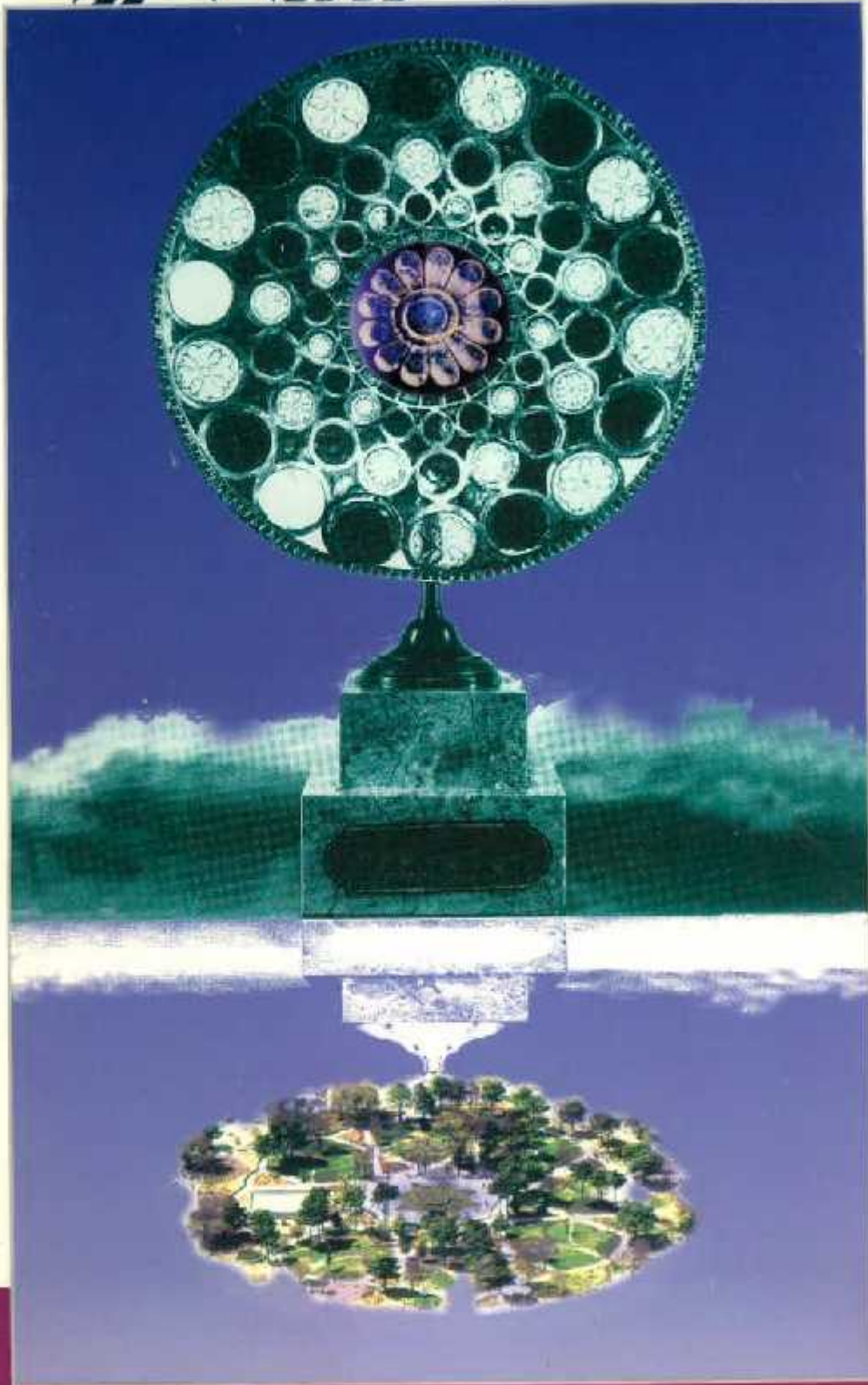


# شهریار

۱۵

ماهنامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی  
برنامه روزی و مدیریت شهری  
نوره جدید - شانزدهم - شماره ۱۵ - مرداد ۱۳۷۹  
۷۶ صفحه - ۰۰۰-۰۰۰۰۰۰۰۰۰



- شهرداریها، سنتر سبز توسعه گردشگری شهری
- توسعه گردشگری از دیدگاه برنامه ریزی شهری و منطقه ای
- انجمنیه شهرداریهای ایران: از تشکیل تا انحلال
- جایگاه حقوقی شهرداریها در نظام مدیریت شهری ایران
- انجمنیه شهرداریهای ایران: از تشکیل تا انحلال
- طراحی شهری و شکوفایی
- طاققان، گردشگری، همسایه سبز کویر
- پارک بزرگ سنگسر، گردشگری و شکوفایی
- طراحی بزرگراههای درون شهری: چالاه باغچیان
- نگاهی به قرار دادهای فضای سبز در شهرداری تهران



# bobcat

## INGERSOLL-RAND



### ماشین‌های چندکاره باب‌کت چکش‌های هیدرولیکی ایندکو



نماینده انحصاری کمپانی های  
باب کت و ایندکو

**TR** شرکت توران تو

دفتر مرکزی : تهران ، خیابان سعیدی شمالی ،

خیابان شهید مرادی نور (کاشف) ، شماره ۲۸

تلفن : ۷۵۲۴۰۳۰ تا ۹

فاکس : ۷۵۳۱۳۰۳۳ ، ۷۵۲۰۵۸۷

دفتر فروش و خدمات پس از فروش :

تهران و خلیفان دکتر شریعتی ،

شعبه دشتستان اول ، شماره ۱۰۲۵

تلفن : ۲۸۵۴۷۶۲ و ۳ ، ۲۸۵۰۶۵۱ تا ۳

فاکس : ۲۸۴۶۶۷۶



# شهرداریها

ماهنامه پژوهش و آموزش و اطلاع رسانی  
برنامه روزی و مدیریت شهری  
نور و مشهد - سال دوم - مردادماه ۱۳۸۶

۱۵

**یادداشت سر دبیر**  
**گزارش اصلی**  
 ۴ ..... شهرداریها، بستر ساز توسعه گردشگری شهری / زهرا اشکر

**انتیپشه و پژوهش**  
 ۵ ..... توسعه گردشگری از دیدگاه برنامه ریزی شهری و منطقه ای / مواد مهدیزاده

**گفتگو**  
 ۱۲ ..... اتحادیه شهرداریهای ایران از تشکیل اتحادیه / غنچه اکبری  
 ۱۷ ..... اصلاحات ساختاری در نظام هدایت توسعه شهری / گفتگو با میاوش انصاری نیا

**قانون شهر**  
 ۲۵ ..... جایگاه حقوقی شهرداریها در نظام مدیریت شهری ایران / کامیاز نوری

**مشارکات حقوقی**  
 ۲۶ ..... حسین احتشامی

**تجربیات جهانی**  
 ۲۷ ..... زغینه های مشارکت شهروندان در اداره شهر نورتنوا / پتر کلانباک  
 ۳۴ ..... اتحادیه شهر داران ژاپن / اداره روابط عمومی اتحادیه شهر داران ژاپن

**از نگاه شهردار**  
 ۳۸ ..... ملاقلان، گردشگری و شکوفایی / گفتگو با سید سجلا حسینی نسبه شهردار حالقان

**عمارت نو**  
 ۴۰ ..... پارک بزرگ سنگس، همسایه سبز کویر / تاز یلامرادی  
 ۴۴ ..... پاسخی به گزارش «کوشنگی مشهد، میدانگاه انسان، شهر و طبیعت»

**آموزش**  
 ۴۹ ..... طراحی بزرگراههای درون شهری: جاده یا خیابان / غلامرضا پاسان حضرت  
 ۵۱ ..... **شهرها و شهرداریهای جهان**  
 ۵۶ ..... مأمی برای طبیعت و انسان - تکلیف زیاده ها در آرایش نور روشن نیست - نوبت، تجسم توسعه و زیبایی - ترافیک در استرالیسبورگ کاهش یافت - برنامه شهرداران آمریکا برای ترغیب دانش آموزان به ورزش - استفاده از پاسپورت ساخت و سازهای شهری - از این پس رانندگان بررسی در ترافیک نمی مانند

**گزارشهای خبری**  
 ۵۹ ..... مشکلاتی در حوزه برنامه ریزی عملیاتی شهرها - گامهایی از هفت سو برای هوایی پاک - شهری بی آب در کنار آبی بزرگ عمان - سرعت، دقت، مهارت: آنچه آتش نشانان را محک زد - «شهرداریها» یکساله شد

**اخبار کوتاه**  
 ۷۰ ..... **دیدگاه**  
 ۷۱ ..... فرارزادهای نگهداری فضای سبز شهر تهران، مشکلات و تنگناها

**تازه های نشر**  
 ۷۳ ..... **فهرست انگلیسی**  
 ۷۲

طرح روی چلند چشم دیدار شهری  
مربوط به گزارش اصلی  
عکس پشت جلد - سید میمون در چین، مربوط به بحث گردشگری

۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات  
شهرداریها نیست.  
۲- «شهرداریها» در ویرایش و  
تلفیض مطالب آزاد است.  
۳- مطالب از سالی به هیچ وجه باز  
گرددند نخواهند شد.  
۴- استفاده از تمام مطالب و طرحهای  
ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان  
شهرداریهای کشور  
مدیر مسئول: احمد حزم  
سردبیر: علی نوریپور  
معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی  
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - ایچمدی  
زهرا اشکر / سرویس علمی - پژوهشی / غلامرضا  
کاظمیان / سرویس حقوقی - بین المللی / حسن شفیعی  
ویرایش: غلامرضا طالبی  
مطبع: هنری، جشدید باری شیر مرد  
تصویر: سازمان مهدی یار محمدی  
همکاران این شماره: «منازل و المصنوع» - حبیب راضی  
محمد شامی، «علی کلانتری» - میاومو، «سوی»  
آبدان ناصر اللهی، «علی» - «میرزا» - «هفتاز» - «بخت»  
امور آگاهی، «مرضیه» نامی  
امور توزیع: «مرضیه» مردانی  
حروفچینی: فریده دارستانی / راهانی  
نمونه خوان: «ایلا» - «شاد» - «بختی»  
لیتوگرافی و چاپ: «میرزا» - «مردا»



وقل سیروا فی الارض فانظروا کیف بدأ الخلق

در بیفای کیتی به گردش در آید تا به راز آفرینش پی برید

فرمان نهم

مطابق تعریف سازمان ملل، یونسکو و سازمان جهانی، شخصی که یک شغل در بیرون از خانه‌اش بی‌توجه کند و هدفش سوگرمی، تفریح، سلامت، آرامش، مطالعه، ورزش و نظایر آن باشد گردشگر نامیده می‌شود. هدف جهانی‌سازی صرفاً کشف، تحقیق و کسب شناخت‌های جدید و آگاهی‌های تازه نیست. جهانگردان طبقه‌ای خاص و استثنایی یا انگیزه‌های واحد و اهداف مشابه به حساب نمی‌آیند بلکه دارای انگیزه‌های مختلف تاریخی، فرهنگی، علمی، تجاری، زیارتی، تفریحی، ورزشی و... هستند.

### تبیین مفهوم و اهمیت جهانی‌گردی

جهانگردی را یک صنعت نامیده‌اند و صنعت در فرهنگ‌های اقتصادی و مدیریتی، از تعریف و ویژگی‌های سوخوردار است که ظاهراً با جهانگردی که عموماً مقوله‌ای فرهنگی به نظر می‌رسد تفاوت‌های بسیاری دارد اما از نظر اقتصادی، جهانگردی فعالیت اقتصادی است. درآمدی ناشی از این فعالیت، کمتر از درآمدهای ناشی از سایر فعالیت‌های اقتصادی نظیر بانکداری، بیمه و... نیست. براساس آخرین اطلاعات رسمی در سال ۱۹۹۵ میلادی، میزان سرمایه‌گذاری در صنعت توریسم در کشورهای جهان بالغ بر ۷۰ میلیارد دلار بوده است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۱۵ با ۶۸ درصد رشد به مبلغ غیرقابل باور ۱/۶ تریلیون دلار برسد.

### جهانگردی در ایران

جهانگردی در ایران، از نیم قرن پیش با تشکیل اداراتی به نام اداره امور جهانگردی در وزارت کشور شکل گرفت. اداره امور جهانگردی در سال ۱۳۲۰ شمسی جای خود را به شورایی عالی جهانگردی داد و سرانجام در فوریه ۱۳۲۲ هیئت وزیران، تأسیس سازمان جلب مسافران را تصویب نمود و این سازمان رسماً شروع به کار کرد. از این تاریخ به بعد، امور جهانگردی و ایرانگردی را چهار شرکت سهامی اداره می‌کردند، اما این چهار شرکت با وظایف مشابه و حوزه فعالیتی متداخل اداره می‌شدند. به منظور جلوگیری از تداخل و ظایف و نیز هماهنگ کردن فعالیت‌ها و مسائل مربوط به جهانگردی، طبق مصوبه مورخ ۱۳۵۸/۸/۲۱ شورای انقلاب، این چهار شرکت در یکدیگر ادغام شدند و سازمان مراکز ایرانگردی و جهانگردی ماسافت، خط‌مشی‌ها و اهدافی جدید، تشکیل شد. طی سالهای اخیر نیز تصویب قانون توسعه ایرانگردی و جهانگردی در سال ۱۳۷۰ در مجلس شورای اسلامی، گامی مؤثر در راستای تدوین راهبردهای این صنعت محسوب می‌شود.

### تبیین وضع موجود

طی سالهای ۱۳۶۷ تا ۱۳۷۶ به علل مختلفی از جمله ناتوانی در معرفی تصویر واقعی ایران از سوی رسانه‌ها، عدم نگرش علمی به بخش جهانگردی و عدم تناسب قیمت مراکز اقامتی با کیفیت خدمات ارائه شده، افتاد جهانگردان در ایران کاهش یافت. از سوی دیگر، در این دهه به علت عدم توسعه فرهنگ گردشگری و مناسب نبودن سیاست‌های تشویقی برای ایجاد انگیزه سفر در مردم در داخل کشور، تعداد ایرانیانی که با نیت جهانگردی از کشور خارج شده‌اند به ۲ برابر افزایش یافته است. این امر باعث گردید تا بخش جهانگردی با کمسری تراز جابجایی و واردات مواجه شود اما با افزایش ضایعات دولت از سرمایه‌گذاری و مشارکت فعال بخش‌های تعاونی و خصوصی، سرمایه‌گذار بی‌بهره‌تری روندی صعودی ولی آرام داشته است. از سوی دیگر، به منظور ارتقا و تحکیم جایگاه متولی برنامه‌ریزی، سیاستگذاری، هدایت و نظارت، نظام جهانگردی مجدداً سازماندهی شده و اصلاح آن روند نسبتاً

مطلوبین را حلی کرده است که باید تا رسیدن به شرایط مناسب‌تر و دستیابی به نظامی کارآفرین‌پسند شود. زیرا هنوز زمینه‌های تحقق عملی گسترش صنعت گردشگری فراهم نبوده و کشور از این توان قوی و درآمدی فراوان حاصل از آن محروم مانده است.

### تنگناها و مشکلات

روشن نبودن تعریف حقوقی جهانگردی، نبود امنیت و آرامش در منطقه، تفاوت‌های فرهنگی و مشکلات سیاسی، پایین بودن درجه توسعه یافتگی کشور، کمبود تأسیسات اقامتی - پذیرایی بین‌رأمی و وسایل حمل‌ونقل مناسب و پایین بودن کیفیت خدمات آنها از مشکلات مهم جهانگردی است. از سوی دیگر ناآشنایی سازمان‌ها و نهادهای مرتبط و همچنین مردم در برقراری ارتباط صحیح با جهانگردان و برخی معضلات اجرایی و قانونی در سیستم‌های اداری، بانکی، گمرکی و بازرگانی نیز از مشکلات دیگر صنعت جهانگردی در کشور محسوب می‌شوند.

### چشم انداز آینده

روند توزیع جهانگردان بین‌المللی در گذشته و درآمدهای حاصل از جهانگردی در سطح جهان و جنوب آسیا نشان می‌دهد که طی ۲۵ سال گذشته سهم کشورهای جنوب آسیا از جهانگردان بین‌المللی و درآمدهای جهانگردی از ۲ درصد تا ۷ درصد افزایش یافته است، اما همین مقدار هم کمتر از یک درصد جهانگردان بین‌المللی بوده است. سهم ایران از این مقدار، قبل از انقلاب اسلامی بین ۳ تا ۴ درصد و پس از آن بین ۵ تا ۷ درصد در نوسان بوده که در سالهای اخیر به حدود ۱۰ درصد افزایش یافته است.

بافرض ثابت بودن شرایط موجود بویژه از نظر بهره‌برداری از ظرفیتهای اقامتی و ترکیب کنونی جهانگردان ورودی به کشور و به شرط ادامه نیافتن شرایط نامساعد اداری، تأمین و خدماتی، در سال ۱۳۸۲ سهم ایران از تعداد جهانگردان بین‌المللی در حدود ۲ میلیون نفر خواهد بود. از این رو با فرض کسب درآمد سرانه ۵۰ دلار از محل ورود هر جهانگرد، درآمدی حاصل از جهانگردی در حدود ۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

### سیاست‌های استراتژیک جهانگردی و شهرداریها

مروزی بر سیاست‌های استراتژیک جهانگردی در برنامه پنجساله سوم می‌تواند نقش و جایگاه مهم شهرداریها را در این امر مشخص نماید. از جمله این سیاست‌ها عبارت‌اند از:

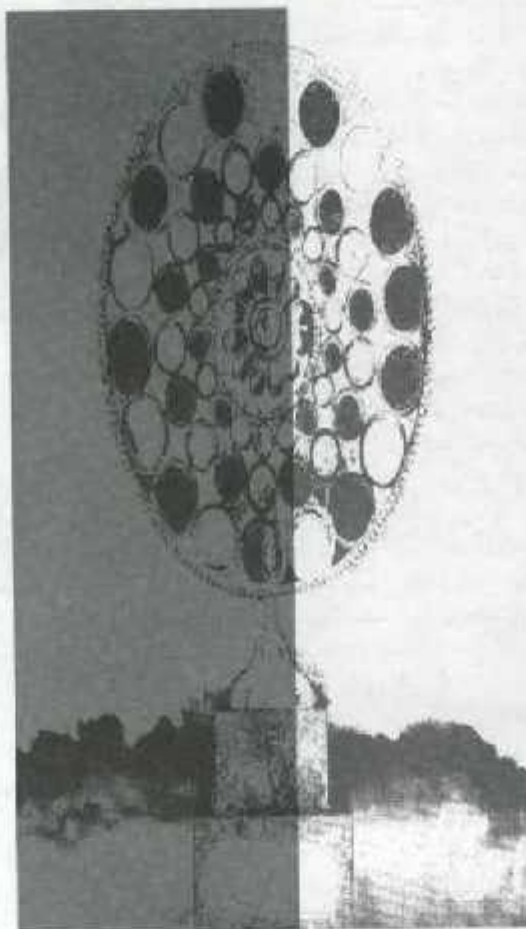
- ۱- آماده‌سازی و معرفی فضیها، اماکن، آثار و محوطه‌های تاریخی، فرهنگی و طبیعی کشور و فراهم آوردن امکانات مناسب با قابلیت‌های این قطبها در جهت تشویق گردشگران فرهنگی داخلی و خارجی برای بازدید از آنها.
  - ۲- تسهیل جذب جهانگردان فرهنگی از کشورهای پیشرفته و صنعتی و افزایش جهانگردان کشورهای اسلامی، ترغیب ایرانیان داخل کشور و خارج کشور به بازدید از جاذبه‌ها و نقاط دیدنی مناطق مختلف ایران در جهت تحکیم وحدت ملی و نیز بالا بردن سهم ایران از تعداد جهانگردان و افزایش سهم بخش جهانگردی در تولید ناخالص داخلی.
  - ۳- ایجاد بنس‌تر اقتصادی مناسب برای توسعه فعالیت‌های میراث فرهنگی، جلب مشارکت بخش خصوصی و تعاونی، جذب و هدایت سرمایه‌های خارجی برای توسعه امور میراث فرهنگی، ایرانگردی و جهانگردی.
  - ۴- توسعه آموزش، بهبود مدیریت منابع انسانی، ارتقای کیفیت امکانات موجود و نیز افزایش بهره‌وری میراث فرهنگی، ایرانگردی و جهانگردی در جهت ارتقای خدمات به سطح استانداردهای بین‌المللی.
  - ۵- تلاش در جهت شناسایی کامل مجموعه آثار تاریخی - فرهنگی کشور.
  - ۶- توسعه فعالیت‌های حفاظتی و افزایش کنش و کیفی مرمت و احیای آثار تاریخی و فرهنگی.
  - ۷- به‌کارگیری نظام آماری و اطلاع‌رسانی مناسب برای توسعه میراث فرهنگی، طبیعی و گردشگری و افزایش مشارکت مردمی.
- از این رو وزارت کشور در سال گذشته و سال جاری از محل عواید بند ۱۰ تبصره ۱۹ قانون بودجه کشور، اعتباری معادل ۵ میلیارد تومان جهت توسعه گردشگری در اختیار شهرداریهای کشور گذاشته است که با تأکید بر آن، شهرداریها را به سرمایه‌گذاری و توجه به این امر مهم ترغیب می‌کند.

# شهر داریها بستر ساز توسعه گردشگری شهری

زهرا لشکر

تا پیش برای این کره خاکی می زیسته است «سفر» همپای آب، خوراک و خواب، نیاز او بوده است. انسان همواره از محل سکونت خود به قصدی عزیمت می کرده است. اولین سفرها انگیزه‌هایی ساده اما ضروری داشتند؛ یافتن غذا، آب، شناسایی سکونتگاه‌های بهتر و... با گسترش یکجانشینی و رشد شهرها، تجارت، بهانه بیشتر مسافر تنها شد؛ اشراف به قصد تجارت و گاه تفریح، تن به ماجراجویی سپرده و تجربه می اندوختند. گاه نیز مسابقات المپیک یا جشنهای مذهبی، مردم باستان را از نقاط دور و نزدیک به یک نقطه می کشاند. سفر زائران صومعه‌های دور، سفر کاشفان سرزمینهای ناشناخته، سفر طالبان علم و معرفت، سفر کشاورزان ساده روستایی برای تن دادن به زندگی کارگری در شهرها، همه و همه بر پایه درک یک نیاز می چرخید. امروز نیز چنین است؛ گرچه نیاز بشر امروز به سفر نیازی از نوعی دیگر است.

امروزه در پرتو تکنولوژی، فراغت و رفاه بیشتری حاصل شده است. رفاه و فراغت اکنون مهمترین دلایل سفرند. بشر امروزی برای مصرف وقت، پول و انرژی ذخیره شده، از محل سکونت خود خارج می شود و حال و هوایی تازه، فرهنگی جدید و تجربه‌های نو را می طلبد. گوشه گوشه کره خاکی در سالها و قرنهایی که از عمر زمین باقی مانده است باید آماده تحرک وسیع ساکنان خود باشد.



اما آنچه تاکنون بر سر ضرورت گردشگری در کشور ما گفته شده، نه یک عزم ملی در همه سطوح که فقط سیاستی در سطح کلان بوده است. استراتژی‌های ملی و برنامه‌ها در رأس هرم جامعه تدوین می شود، به دستگاه‌های مربوطه ابلاغ شده و بودجه اختصاص می یابد. اما مثل بسیاری دیگر از حوزه‌ها، توجه به تورسیم نیز در کشور ما بدون تدوین برنامه‌ای ملی - که در آن با تعیین اهداف استراتژیک، وظایف و نقش همه دستگاهها روشن شده باشد - صورت گرفته است. هنوز سرنوشت طرح جامع گردشگری بلا تکلیف و نامعلوم است و گردشگری با وجود زمینه‌های سرشار ما آسیب پذیر و شکننده.

## گردشگری، گفتگویی تازه

کمی بیش از یک دهه است که در میان مجموعه مسئولان اجرایی و گاه قانونگذاران، زمینه‌هایی از ضرورت توجه به گردشگری به گوش می رسد. گویی تفتی که آرام آرام در جاهها به ته می نشیند، دولتمردان را نگران کرده است. اقتصاد تک محصولی ما باید در پی کشف راههایی جدید برای سرپا ماندن باشد. عرضه تمدن و فرهنگ، طبیعت، عادات و آداب ما به جهان به عنوان عناصری ارزشمند و دیدنی همان «رمانو» است.

- ایرج زمانی: معاون دفتر امور فرهنگ و هنر سازمان برنامه و بودجه.

- صلاح الدین محلاتی: استاد دانشگاه شهید بهشتی و متخصص محیط زیست و جهانگردی.

- محمد معزالدین: معاونت وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و رئیس سازمان ایرانگردی و جهانگردی.

- ماهنامه شهرداریها صمیمانه از اظهار نظر این عزیزان سپاسگذار است.

### گردشگری، یک ضرورت

در نگاه اول توسعه گردشگری عبارت است از فعالیت در یک زمینه اقتصادی سودآور. بر اساس پیش بینی کارشناسان دنیا صنعت توریسم از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ می تواند از سودآورترین صنایع جهان بوده و حتی از صنعت نفت و انیمیل هم پیشی بگیرد. مقایسه درآمد کشورهایی که مهمترین منبع اقتصادی خود را گردشگری شریف کرده اند با کشور ما که به بخشهای دیگر متکی است اهمیت اقتصادی توسعه گردشگری را نشان می دهد. اما آیا بهره اقتصادی ناشی از رشد توریسم، منفعتی مستقیم است یا چیزی بیس از آن. آیا شهر داریها باید تصور کنند که در آمد حاصل از گردشگری یعنی اکثرا کردن به عایدات مستقیم ناشی از فروش بلیت، عودا ض یا سایر دخلتهای دیگر و یا اینکه تأثیر اقتصادی توریسم می تواند عمیقتر از اینها باشد. اصولا توسعه گردشگری چه تأثیری در اقتصاد شهر دارد؟

فریبرز رئیس دانا: درآمذایی توریسم یکی از مهمترین بحثهایی است که توجه شهرداریها را به بحث گردشگری موجه می سازد. در واقع شهرداریها از این طریق باعث ارزش آفرینی اقتصادی می شوند، یعنی ایجاد گردش اقتصادی در شهر. بعلاوه کمک به رشد توریسم، کمک به اقتصاد ملی است چه از طریق پرداختهای مستقیم که منفعتهای شهرداری است و چه از طریق منفعتی که به جیب سایر دستگاهها می رود و در واقع گردش اقتصاد ملی است.

ایرج زمانی: به درآمد ناشی از گردشگری نباید یادید سود قدرتی نگاه شود. در اینجا در واقع آنچه مهم است سود جمعی است، یعنی پولی که از سوی گردشگر خارجی یا داخلی در زمینه های مختلف خرج می شود. در واقع تقسیم درآمد بین گروههای مختلف است و باعث افزایش قدرت اقتصادی آنان می شود. این افزایش منجر به رفاه شده و پس انداز و سرمایه گذاری را به دنبال دارد. بنابراین فعالیت در توسعه گردشگری در یک شهر یعنی افزایش سرعت درآمدهای آن و سرمایه گذاری.

صلاح الدین محلاتی: میزان نقل و انتقال پولی که از طریق جهانگردی حاصل می شود در دنیا به مراتب بیش از بخشهای صنعت و کشاورزی است. اما علاوه بر توجه به بحث اقتصاد کلان در این زمینه باید توجه داشت که گردشگری باعث زنده شدن و رشد صنایع دستی محلی و کارگاههای کوچک نیز می شود. اقتدار کم درآمد و زمانی که در بخش صنایع دستی فعالیت می نمایند و از این طریق از نزاع می کنند، با توسعه گردشگری می توانند درآمدی کسب کنند و در نتیجه صنایع کوچک محلی هم رشد خواهد کرد.

احمد خرم: گردشگری روی فعالیتهای اقتصادی شهرها تأثیر بسزایی دارد. توسعه گردشگری در واقع کمک به ایجاد تحول در فعالیتهای اقتصادی شهر است. البته باید توجه



احمد خرم

گردشگری یکی از مهمترین محرکهای تبادل فرهنگی است. گردشگری در بعد اجتماعی باعث بهداشت روانی شهروندان می شود، سرمایه گذاری در صنعت توریسم یعنی سرمایه گذاری کم با ایجاد اشتغال گسترده و بیکاری کمتر در سطح شهر و جامعه و این یعنی بهداشت روانی بیشتر شهروندان

در چنین فضایی است که ما بنا داریم به «گردشگری شهری» به عنوان یکی از مهمترین انواع گردشگری پرداخته و نقش شهرداریها را در این میان بگوییم. از نظر ما بحث گردشگری در سه سطح قابل طرح است: در سطح ملی برای تعیین استراتژی ها و اهداف ملی با مسئولیت دولت و سازمانهای متولی این امر، سطح منطقه ای که به اعتبار تنوع پتانسیل های گردشگری در کشور ما سطح میانی تصمیم گیری را شامل می شود و همچنین اجرای سیاستهای هماهنگ را در هر استان با مسئولیت استاندارها و ادارات کل مربوطه نیز در برمی گیرد و در نهایت سطح محلی با مدیریت و مسئولیت شهرداریها. با یک ارزیابی سریع می توان دریافت که تصمیم گیری در همان سطح اول مانده است و البته گاه با همت و ذوق برخی مسئولان به سطح دوم نیز تعایل پیدا کرده است. اما هنوز فکری و تصمیمی در سطح محلی یا هدف توسعه گردشگری ندون نشده و به صورت هماهنگ به اجرا در نیامده است.

در نوشتاری که خواهید خواند سعی شده است ضرورت و زمینه های گردشگری در سطح محلی بررسی شود و جایگاه و نقش شهرداریها در این باره مورد تأکید قرار گیرد. با همین هدف، صاحب نظران و کارشناسان بحث گردشگری در سه محور به ارائه نظر ایشان پرداخته اند: ضرورت اقتصادی - اجتماعی گردشگری، جایگاه شهرداریها در فرآیند صنعت گردشگری و زمینه های فعالیت شهرداریها در گردشگری. این صاحب نظران عبارت اند از:

- احمد خرم: معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور.

- فریبرز رئیس دانا: پژوهشگر در اقتصاد کاربردی.

داشت که در آمد تورسیم، درآمدی مستقیم نیست، دولت و شهرداریها در توسعه صنعت گردشگری نباید انتظار رسیدن منافع مستقیم را به خود داشته باشند. اصل ماجرا این است که شهرداریها با این حرکت در شهر فعالیتی را ایجاد می کنند که درآمد مردم نیز افزایش می یابد. مردم بالطبع درآمد و تولید بیشتری خواهند داشت و از این رو پرداخت بیشتر و به موقع تری نیز خواهند داشت. علاوه بر این، اثر دیگر صنعت گردشگری ایجاد گردش مالی است. خاصیت گردشگری ایجاد گردش مالی در جامعه و در سیستم اقتصادی است. آرزووری در گردشگری خارجی گردش مالی بیشتری را ایجاد می کند. اثر اقتصادی مهم دیگری که گردشگری باعث می شود، تعدیل ثروت در جامعه است، چرا که خرجی که گردشگر می کند در بین تمام اقشار جامعه و در تمام فعالیتهای

ندارند. یکی از مهمترین تأثیرات توسعه جهانگردی، افزایش ضریب پذیرش مردم است که خود نیز در افزایش تعاملات بویژه تعاملات اقتصادی نقش دارد.

**احمد خزیمه:** آنچه توجه دولت و شهرداریها را به امر گردشگری ضروری می سازد تنها توجه به بُعد اقتصادی نیست. شاید مهمتر از ضرورت اقتصادی، ایجاد باور در مردم نسبت به هویت خود و محل زندگیشان است. ورود گردشگر به معنی مورد توجه قرار گرفتن و هویت داشتن است. یکی دیگر از تبعات فرهنگی توسعه گردشگری، گسترش دید مردم است، چرا که تورسیم باعث تبادل افکار می شود. فضای ذهنی جامعه وسعت می یابد، کویته بینی کمتر می شود و آینده نگری افزایش می یابد و اینها همه در سایه همان تبادل اندیشه هایی است که با وجود گردشگر و ارتباطی که برقرار

**سازمانهایی که مستقیماً متولی امر گردشگری هستند مانند سازمان ایرانگردی و جهانگردی باید در برنامه ریزیهای کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت هماهنگیها را انجام داده و مشخص کنند چه بخشی چه وظیفه ای را دارد، در صورتی که ماهنوز چنین برنامه ریزیهای جامعی را نداریم و از این رو طبعاً نقش شهرداریها هم روشن نشده است و مشخص نیست که شهرداریها چه سهمی، چه حقی و چه وظیفه ای دارند**



امیرج زمانی

می کند اتفاق می افتد. گردشگری یکی از مهمترین محرکهای تبادل فرهنگی است. گردشگری در بعد اجتماعی باعث بهداشت روانی شهروندان می شود، سرمایه گذاری در صنعت تورسیم یعنی سرمایه گذاری که با ایجاد اشتغال گسترده و بیکاری کمتر در سطح شهر و جامعه و این یعنی بهداشت روانی بیشتر شهروندان.

گردشگری را از بعد سیاسی نیز می توان دید. وجود گردشگر خارجی و افزایش آن نشان از ثبات و استواری یک کشور است و افزایش سفرهای داخلی نشان از رضایت، نشاط، امنیت و آسایش روانی مردم دارد و رضایت مردم نیز به معنی تثبیت سیاسی یک نظام است.

**شهرداریها در فرآیند صنعت گردشگری**

در بحثهایی که مطرح شد از نگاه کارشناسان و دست اندازگان گردشگری، ابعاد مختلف توجه به این امر مطرح گردید. طرح هر یک از اینها، خود به معنی ضرورتی است که دستگاہهای مختلف اجرایی را نسبت به گردشگری ترغیب می کند. اما از آنجا که بحث اصلی ما در این نوشتار روشن کردن ابعاد مختلف ورود شهر دارها به سلسله فعالیتهاست است که با هدف توجه به صنعت گردشگری صورت می گیرد، حیطه موضوعات را محدودتر کرده و یادآور نکاتی سعی خواهیم کرد زمینه های فعالیت شهر دارها را در گردشگری مورد بحث قرار داده و جواب این را روشن سازیم. در واقع سؤال اساسی این است که در فرآیند گردشگری از برنامه ریزی و سیاستگذاری گرفته تا هدایت اجرا و بهره برداری، شهرداریها در کدام بخش می توانند فعالیت کنند. مشخص شدن نقش شهرداریها در هر یک از این مراحل با وجود سازمانهای متعددی که به نحوی درگیر امر گردشگری در کشور هستند، به معنی افزایش ارتباطات بین

جامعه پخش می شود. کس پول گردشگری در انباشته نشدن آن است و این یعنی تعدیل ثروت در جامعه.

اما آیا آنها باید به منافع اقتصادی گردشگری اندیشید؟ یا تأثیر آن بیش از اینهاست؟ آیا بجز بهره اقتصادی، توسعه گردشگری در یک شهر می تواند در بلندمدت فرآیند فعالیتها را متحول نموده و در نهایت باعث ارتقای سطح زندگی شهروندی شود؟ اثرات اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و... توسعه گردشگری چیست؟ شناخت هر یک از ابعاد این صنعت و توجه به آنها برنامه ها و اقدامات سازمانها را مشخص خواهد کرد.

**محمد معزالدین:** یکی از مشکلات مهم در توسعه گردشگری، توسعه نیافتگی اجتماعی مردم یک شهر یا کشور است. در برخی مناطق علت توسعه نیافتگی به دلایل اقتصادی یا عمرانی نیست، علت در ارتباط کمتر مردم با مردم مناطق دیگر است. به عبارت دیگر مردم قدرت پذیرش دیگران را

سازمانها در جهت تحقق عزمی ملی در توسعه صنعت گردشگری است.

فریروز رئیس دانا: حیات صنعت گردشگری به تولید تقاضای گردشگری است. اما باید توجه داشت که تولید تقاضاهای گردشگری پدیده‌ای متعلق به اقتصاد کلان است و ارتباط جدی با سیاستهای اقتصادی و روابط بین‌الملل و همچنین جاری نمودن قوانین و قواعد مربوط به برخورد با گردشگران داخلی و خارجی دارد. متغیرهای زیادی از جمله عرضه خدمات توریستی، جذابیت‌های طبیعی و فرهنگی، اقامتگاهها، وسائل دسترسی، پذیرندگی فرهنگ بومی منطقه، قوانین تشویق کننده، آسان گیریها یا سختگیریهای اخلاقی، فرهنگی و مذهبی و... علاوه بر اینکه به لحاظ کمی بر روی تعداد توریست تأثیر می‌گذارد، به لحاظ کیفی نیز نوع توریست را تغییر می‌دهند. این عوامل همچنین ترکیب سنی یا جنسی توریست را تغییر می‌دهند و این تغییر بر درآمد ناشی از گردشگری و حتی بر روی عرضه خدمات نیز تأثیر می‌گذارد. برای روشن شدن مطلب مثالی می‌زنم: به لحاظ اقتصادی

متولی امر گردشگری هستند مانند سازمان ایرانگردی و جهانگردی باید در برنامه‌ریزیهای کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت هماهنگیها را انجام داده و مشخص کنند چه بخشی چه وظیفه‌ای را دارد، در صورتی که ما هنوز چنین برنامه‌ریزیهای جامعی را نداریم و از این رو طبعاً نقش شهرداریها هم روشن نشده است و مشخص نیست که شهرداریها چه سهمی، چه حقی و چه وظیفه‌ای دارند.

به همین دلیل هم باید گفت که بدون برنامه‌ریزی و روشهای سیستمی، توصیه روشهای مقطعی و سطحی ما را به نتیجه نمی‌رساند. نمی‌توان به شهرداریها توصیه کرد که فرضاً مهمانسرا بسازند و یا قلان پروژه را با هدف توسعه گردشگری به انجام برسانند اما با همه بحثهایی که مطرح شد، به دنبال مشخص شدن نقش سازمانها می‌توان به برنامه توسعه مراجعه کرد. در برنامه پنجساله سوم توسعه کشور، می‌توان سهم شهرداریها و شوراهای شهر را در توسعه گردشگری ردیابی نمود. به عنوان مثال در ماده ۱۳۶ برنامه، بحث واگذاری تصدیهای مرتبط با مدیریت شهری به

یکی از زمینه‌های مهمی که شهرداریها می‌توانند وارد شوند

و به توسعه گردشگری در سطح کشور کمک کنند، معرفی شهر و امکانات آن است. طبیعی است که کمبودها پس از این معرفی، خود را نشان خواهند داد. با توجه به پتانسیل قوی گردشگری در کل کشور، در بیش از ۷۰۰ شهر ایران فقط از طریق همت شهرداریها و رقابت آنها بر سر معرفی شهر خود به ایرانگردا و جهانگردا است که می‌توان به همت ملی برای توسعه این صنعت امیدوار بود



محمد معزالدین

شهرداریها مطرح شده است. می‌توان گفت که بسیاری از تصدیهای در سطح مدیریت شهری با بحث گردشگری هماهنگی و ارتباطی مستقیم دارند. در ماده ۱۲۷ برنامه سوم توسعه، قسمتی از وظیفه حفظ بناهای فرهنگی و معماری سنی به شهرداریها واگذار شده است. انجام بخشی از مسئولیت‌های مربوط به تأسیسات و فضاهای فرهنگی طبق ماده ۱۵۵، ساخت و بازسازی سینماها و محله‌های فرهنگی طبق ماده ۱۶۱، حفظ بافت تاریخی شهرها طبق ماده ۱۶۶ و هویت بخشی به سیما و کالبد شهرها بر اساس ویژگیهای فرهنگ معماری و شهرسازی ایرانی - اسلامی بر اساس ماده ۱۲۷ از موارد دیگری هستند که به شهرداریها واگذار شده و هر گونه فعالیت شهرداریها در این زمینه‌ها در واقع کمک به رونق صنعت گردشگری است.

علاوه بر اینها در برنامه سوم، پیش‌بینی‌هایی برای ادغام بعضی سازمانهای درگیر در امر گردشگری مانند سازمان میراث فرهنگی و سازمان ایرانگردی و جهانگردی شده است. در مجموع باید گفت ما باید دید سیستمی و برنامه‌ریزی، تنها یک دستگاه متولی داریم که باید تولید فکر کند. برنامه‌ریزی کند، سیاست‌گذاری، هدایت و نظارت کند و هماهنگی برقرار

گردشگر زن نسبت به مرد اهمیت اقتصادی بالاتری دارد، چرا که زنان جستجوگری بیشتری دارند، با حوصله‌ترند خرید بیشتری می‌کنند، تنوع دیداری متفاوت و بیشتری را می‌طلبند و گرایشها و سلیقه‌هایشان روی کیفیت خدمات تأثیر می‌گذارد. از سوی دیگر اخلاقمندتر و خوبشترند و ترند و به همین دلیل آفتهای کمتری را باعث می‌شوند. اما هر تصمیمی در سطح ملی می‌تواند ترکیب اقتصادی تر توریست را به هم بزند.

شهرداریها نه وظیفه دارند و نه می‌توانند روی این متغیرهای کلان تأثیر بگذارند. بنابراین نقش شهرداریها تعیین استراتژیها و سیاستگذارهای کلان نیست، نقش آنها را باید در جای دیگری جستجو کرد.

ایرج زمانی: آنچه مهم است ایجاد عزمی ملی برای توجه به گردشگری است. گردشگری پدیده‌ای خاص است که نیاز به هماهنگی کلی در همه سطوح دارد. وقتی هماهنگی به صورت نظام‌مند ایجاد گردید، گردشگری نیز به شکل یک صنعت بنا در آمدی قابل توجه در خواهد آمد. که همه بخشها از آن منتفع خواهند شد. اما مسئول ایجاد این هماهنگیها چه دستگاهی است؟ روشن است که سازمانهایی که مستقیماً



پرمشتری ترین انواع  
جهانگردی، جهانگردی شهری  
است، چرا که بالاترین مرحله  
بلوغ یک فرهنگ در یک محل  
مسکونی به تبلور رسیده که آن  
هم شهر است



صلاح الدین محلاتی

شهرداریها گرچه در سیاستگذارها و برنامه ریزیها نمی توانند وارد شوند، اما می توانند در طراحی، آماده سازی و مدیریت بهره برداری سایت های گردشگری نقش مهمی داشته باشند و از آنجا که سازمانهای محلی و مردمی هستند تمام امور مربوط به این بخش را نیز می توانند با کمک NGO ها به انجام برسانند. بنابراین در اینجا دو مقوله مهم آماده سازی و بهره برداری مطرح می شود. البته اینجا دو نکته مهم مطرح است: اول اینکه ما باید در ساختار اداری خود، روابط بین سازمانها را مناسب سازی کنیم و برای این کار مهمترین بخشی که باید خود را با سازمانهای متولی هماهنگ کند و با دستگاههای دیگر ارتباطات لازم را برقرار نماید، شهرداری است. نکته دوم بحث تصدی است. شهرداریها دو دسته فعالیت دارند: یکی مدیریت امور که بخشی از مسائل حاکمیتی است و در قالب سازمانهای محلی قابل انجام است و دیگری تصدی امور، تصدی را هم شهرداری، هم سازمانهای تحت پوشش آن و هم مردم و بخش خصوصی می توانند انجام دهند. بنابراین تصدی امور از جمله در بحث گردشگری قابل واگذاری است، اما در مدیریت امور شهری که گردشگری یکی از مسائل و مقولات مدیریت شهری است، قابل واگذاری نیست. از این رو بخش خصوصی می تواند سرمایه گذاری کند، اما مدیریت بهره برداری باید دست شهرداریها باقی بماند و این موضوع در دنیا به خوبی تجربه شده است. در اغلب سایت های تفریحی - توریستی دنیا فقط کارسری دست بخش خصوصی است، و مالکیت خود سایت دست دولت یا شهرداری است، چرا که واگذاری کامل این قبیل مراکز به بخش خصوصی مشکل آفرین است و به همین دلیل باید مدیریت و نظارت شوند.

#### زمینه های فعالیت شهرداریها در گردشگری

در خلال بحث های مطرح شده روشن گردید که اساساً بحث گردشگری یک امر ملی است و نیز به برنامه ریزیهای کلان و استراتژیک در سطح ملی در شهرها نیاز است و قانوناً آنها می توانند در دو مرحله اساسی و بهره برداری از فرآیند گردشگری وارد شده و اقدامات موثری را به انجام برسانند. در واقع بحث های مطرح شده محدود به عمل شهرداریها در بحث گردشگری روشن می کنند، اما برای آن اینکه بحث های بحث های تئوریک به طور عمیق تر به بحث شهرداریها در امر گردشگری بپردازیم، زمینه های مورد عمل شهرداریها در این باره مورد توجه قرار می دهیم. شهرداریها به کلیه زمینه های فعالیت در شهرها وارد شوند تا به توسعه گردشگری کمک کرده باشند. اساساً نقش آنها در کلیه زمینه های فعالیت قابل تعریف خواهد بود. تجربیات جهانی در باب فعالیت شهرداریها در امر گردشگری چه دستاوردهای برای ما دارد و شهرداریهای کشورهایی که از منبع گردشگری درآمد بالایی دارند چگونه به توسعه این صنعت کمک می کنند؟

صلاح الدین محلاتی: صاحب نظران گردشگری در دنیا، چهار فضا را برای گردشگری مشخص کرده اند: ۱- فضای روستایی که به آن جهانگردی سبز هم می گویند. ۲- جهانگردی کوهستانی برای ورزشهای کوهستانی. ۳- جهانگردی ساحلی با ویژگیهای خاص خود. ۴- جهانگردی شهری. درآمد همه آنها و پرمشتری ترین انواع جهانگردی، جهانگردی شهری است، چرا که بالاترین مرحله بلوغ یک

نمایند و بقیه دستگاهها موظفاند خود را با این سازمان که در واقع نماینده دولت است هماهنگ کنند.

احمد خزوم: در بودجه شهرداریها سر فصلی با عنوان سر فصل گردشگری وجود ندارد، بنابراین از ایجاد سایت های گردشگری در بودجه شهرداریها تعریفی نشده است. البته قانونگذار در قانون برنامه سوم برای نقش شهرداریها در سایت های تاریخی پیش بینی هایی کرده، اما این پیش بینی ها شامل اکتوریسم نمی شود. از سوی دیگر پذیرفتنی است که گردشگری یک امر ملی است و طبیعی است که سیاست های کلان گردشگری نمی تواند در چارچوب شهرداریها مطرح باشد، نه در قالب برنامه ریزیهای کلان، نه در برنامه ریزیهای استراتژیک و نه در عملیاتی که باید در سطح شهرها انجام شود. بویژه اینکه ما در برنامه ریزیهای پس از انقلاب در صنعت گردشگری نقش و مسأوریتی برای شهرداریها مشخص نکرده ایم.

با همه اینها شهرداریها به جهت رسالت ذاتی که در تأمین بهداشت روانی شهروندان دارند و از آنجا که با ارائه خدمات خود، زمینه های توسعه و گسترش گردشگری داخلی و خارجی را فراهم می کنند، باید وارد بحث گردشگری شوند، اما سؤال مهم این است که در کدام بخش از فرآیند گردشگری؟

درآمدزایی توریسم یکی از مهمترین بحثهایی است که توجه شهرداریها را به بحث گردشگری موجه می‌سازد. در واقع شهرداریها از این طریق باعث ارزش آفرینی اقتصادی می‌شوند، یعنی ایجاد گردش اقتصادی در شهر



فرزاد رئیس دانا

کارخانه، انومیل‌ها و محل زندگی فورد است به قدری بزرگ و بسیاری گردشگران نقاط مختلف دنیا جذب است که برای بازدید از آن بلیت یکساله فروخته می‌شود. اهمیت گردشگری شهری در کشورهای پیشرفته به حدی است که شهرداریان در ایجاد جاذبه‌های تازه توریستی و معرفی شهر خود با یکدیگر رقابت می‌کنند.

محمد معزالدین: امروزه اطلاع‌رسانی در جهت جذب گردشگران به یکی از فعالیت‌های مهم شهرداریان تبدیل شده است. مسئولان شهرهای توریستی مثل پاریس، یکن و مادرید سعی می‌کنند با رشد صنعت گردشگری به توسعه شهر خود کمک کنند. در ایتالیا رقابت سنگینی بین شهرداریان وجود دارد که برای آژانس‌های توریستی به طور جدی خدمات خود را تبلیغ می‌کنند. من فکر می‌کنم یکی از زمینه‌های مهمی که شهرداریها می‌توانند وارد شوند و به توسعه گردشگری در سطح کشور کمک کنند، معرفی شهر و امکانات آن است. طبیعی است که کمیونداها پس از این معرفی، خود را نشان خواهند داد. با توجه به بنانسلی قوی گردشگری در کل کشور، در بیش از ۷۰۰ شهر ایران فقط از طریق همت شهرداریها و رقابت آنها بر سر معرفی شهر خود به ایرانگردانها و جهانگردانهاست که می‌توان به همت ملی برای توسعه این صنعت امیدوار بود. یکی دیگر از زمینه‌های مهم برای فعالیت شهرداریها توجه به میراث فرهنگی است. اکنون متأسفانه در برخی از شهرها، شهرداریان میراث فرهنگی را عامل محدودکننده شهر خود می‌دانند، در حالی که باید مردم را ترغیب کرد که این امکان قوی اقتصادی - فرهنگی را حفظ کنند، چرا که در حقیقت هویت شهرهای ما است. طرح‌های تفصیلی باید معماری و میراث فرهنگی را به طور جدی از این جهت حفظ کنند که منبع مهم درآمدی ما هستند. گردشگری بدون وجود آثار فرهنگی، یک گردشگری کم محتوا و گناه بی‌محتواست که عامل مؤثری در عدم استعزاز جریان گردشگری خواهد بود. از سوی دیگر میراث فرهنگی، کمتر مورد یاد دیند مردم خود ما قرار می‌گیرد، چرا که مجموعه‌های فرهنگی به مجموعه‌های دینی تبدیل نشده‌اند و یا از سوی شهرداریها به صورت واحدهای قابل استفاده برای نیازهای عمومی شهر در نیامده‌اند.

توجه به معماری و مناظر عمومی شهر، نامساویها و انطباق آنها با هویت و اصالت فرهنگی شهر زمینه دیگری است که شهرداریها به خوبی می‌توانند در آن فعالیت کنند و در

فرهنگ در یک محل مسکونی به تبلور رسیده که آن هم شهر است. بنابراین در اینجا شهر جایگاه خاص خود را دارد و در اغلب کشورهای شهرداریها بزرگترین نقش را در توسعه گردشگری دارند، چرا که شهرداری در سازماندهی و شکل‌دهی به شهر، مهمترین دستگاه است. توضیح تکمیلی اینکه در اغلب کشورهای موفق در بحث گردشگری در واقع این مدیریت منسجم و هماهنگ شهری است که باعث فعالیت‌هایی هم جهت می‌شود. این پایه بحث است و ما تا زمانی که مراکز تصمیم‌گیری و سیاستگذاری متعدد در شهرها داشته باشیم نمی‌توانیم از زمینه‌های فعالیت شهرداریها دفاع کنیم.

شهرداریهای نقاط مختلف دنیا در پرتو اختیارات و مدیریت قوی و هماهنگی که دارند، اقدامات جدی برای جذب گردشگران به عمل می‌آورند. بازسازی فضاهای ظاهراً متروک و مرده به قصد زنده کردن جنبه‌های کهن جامعه پیش از صنعتی، یکی از همین اقدامات است. شهرداری برخی از شهرهای انگلستان مانند منچستر، لیورپول و... که سابقه صنعتی دارند، از ساختمان‌های کارخانه‌های قدیمی برای پذیرایی گردشگران استفاده می‌کنند. در بازیک برخی محله‌های قدیمی از روی قرائن تاریخی تجدید بنا شده است و این در فضای ماشینی و مدرنیسم زندگی غربی از قویترین جاذبه‌ها به حساب آمده و باعث ایجاد غرور ملی در خود ساکنان می‌شود.

امروزه در بسیاری از کشورهای پیشرفته با کاهش ساعات کار عوام‌چشم. ۴ روز کار در هفته و ۵ ساعت در روز کم کم به صورت امری عادی در می‌آید و بقیه ساعات در واقع اوقات فراغت است. سطح دستمزدها هم که بالا می‌رود؛ بنابراین بسیاری از شهرهای کشورهای پیشرفته در سددند تا از این ویژگیها سودی ببرند و به همین جهت هم اغلب شهرداریها سعی می‌کنند علاوه بر جاذبه‌های موجود، جاذبه‌های جدیدی نیز ایجاد نمایند. برپایی انواع نمایشگاهها، برگزاری مسابقات ورزشی، ایجاد موزه‌های جدید، برگزاری تشنه‌ها و همایشها، موزه‌ها و... در واقع ایجاد جاذبه‌های جدید است. در فرانسه و آمریکا میلیاردها دلار خرج می‌شود تا محله‌های همایش ملی و بین‌المللی برپا کنند. همایشهای بازرگانی و حتی علمی و فرهنگی از سودآورترین گردشگریهاست. ایجاد موزه‌های بسیار بزرگ نیز یکی از فعالیت‌های شهرداریهاست. موزه فورد که دارای ابزار و وسائل،

جذب گردشگران داخلی و خارجی هم بسیار مؤثر است. اکنون دید عمومی شهر در بسیاری از شهرها رها شده است، طرح‌های نیمه‌کاره، ساختمان‌های رها شده که به صورت زیساله‌دانی درآمده و مواردی از این قبیل چهره عمومی شهرهای ما را دچار خدشه ساخته است.

یکی دیگر از زمینه‌های مهم که کمتر به آن توجه شده، نظافت عمومی شهر و زیرساخت‌هایی است که به بهداشت شهری مربوط می‌شوند. در حالی که در تمام دنیا، شرکت‌های بسیار معتبر با کارمندان کوشا، تمیز و منظم مسئول خدمات‌رسانی در زمینه سرویس‌های بهداشتی هستند. اکثر فریب به اتفاق جهانگردانی که وارد ایران شده‌اند، نبود سرویس‌های بهداشتی و یا وضعیت بسیار نامناسب آنان را مشکل عمده گردشگری در ایران دانسته‌اند.

تشخیص اولویت‌ها در بحث بهبود خدمات شهری با هدف کمک به توسعه گردشگری، نشان از توجه شهرداری‌ها به

فضاهای تفریحی اهمیت خواهد یافت. البته باید دانست که فضاهای تفریحی یا فضاهای تفریحی - توریستی از نظر وجود برخی کاربردها و امکانات متفاوت است. بسیاری از شهرها می‌توانند با ایجاد مراکز و امکانات اطلاعاتی و با پیش‌بینی اقامت در فضاهای تفریحی و یا برقراری پیوند بین یک مرکز تفریحی و مرکز اقامتی، فضاهای تفریحی خود را به فضاهای تفریحی - توریستی تبدیل کنند.

در مجموع می‌توان برای ورود شهرداری‌ها به بحث گردشگری چهار زمینه مشخص را مطرح کرد: توجه شهرداری‌ها به مقوله توریسم تاریخی و بهره‌برداری از سایت‌های تاریخی، اکوتوریسم یا توریسم طبیعی با توجه به پتانسیل‌های هر منطقه، تبلیغات و اطلاع‌رسانی و در نهایت تأمین منابع مالی در جهت آماده‌سازی فضاهای توریستی.

فریسرز رئیس‌دانا؛ هیچ بخشی از فعالیت ما به اندازه گردشگری یا همه تصاویر زندگی مربوط نیست. گردشگری

**امروزه منظر عمومی شهری ما بسیار اسفبار شده است و مشکل عدم رسیدگی هم همیشه نبود یا کمبود اعتبارات عنوان می‌شود، در حالی که با یک مدیریت صحیح می‌توان با استفاده از جایگاه شوراها به بسیج مردمی حتی در سطح مدارس و در میان زنان همت گماشت. شهرداری‌ها می‌توانند از نیروهای مردمی بدون نیاز به اعتبارات سنگین در جهت ساماندهی منظر عمومی شهر استفاده کنند**

از برخورد یک کارمند سفارت در کشوری دور آغاز می‌شود و تا شکل کوچه‌ها و خیابانهای ما، رفت و آمدمان، خوش رویی یا کج خلقی‌مان در محیط زندگی خود ادامه می‌یابد. همه تصاویر موجود در زندگی شهری ما می‌تواند بر امر گردشگری تأثیر بسزایی داشته باشد و وظیفه شهرداری‌ها در توسعه گردشگری «ایجاد خاطره‌های ذهنی» برای گردشگر است. ایجاد چنین خاطره‌هایی در صورتی امکانپذیر است که شهرداری‌ها بتوانند بدون تقلید از یکدیگر، ابتکار عمل را برحسب شرایط و امکانات خود در دست بگیرند. اگر صنعت توریسم در سطح محلی تعریف نشود و فقط اهداف ملی را دنبال کند، بتدریج شهرها فضایی دوگانه خواهند یافت: فضایی لوکس برای زندگی توریستی و فضایی اسفبار برای زندگی مردمان بومی شهر. البته این وضعیت نیز تجربه شده است، اما نتیجه خوبی نداشته و نتوانسته است پایدار بماند. به همین جهت است که باید گفت اگر شهرداری‌ها به عنوان نهادهای محلی و با هدف توسعه گردشگری دست به خدمات‌رسانی مناسب، توسعه و بهبود زیرساخت‌ها بزنند، خدمات در سطح عام‌تری توزیع می‌شود، علاوه بر اینکه ساکنان شهر نیز از این خدمات بهره‌مند خواهند شد. در این صورت، گردشگر خارجی نیز می‌تواند در متن زندگی مردم شهر با هویتی خاص و منحصر به فرد قرار بگیرد و رضایت بیشتری از مسافرت خود ببرد.

بحث گردشگری دارد. به عنوان مثال گرچه ایجاد فضاهای توریستی اقدامی مفید در جلب توجه گردشگران است، اما قبل از آن، ایجاد مسیرهای روان و اطلاع‌رسانی در مورد امکانات و مسیرهای شهری از اولویت بیشتری برخوردار است.

علائم راهنمایی براساس استانداردهای بین‌المللی، نظافت جدول‌ها، خط‌کشی خیابانها، نظافت شهری، وجود علائم و راهنماهای شهری براساس نیاز گردشگران، همه در نظر اول نکاتی ریز هستند، اما منظر عمومی شهر را می‌سازند. امروزه منظر عمومی شهری ما بسیار اسفبار شده است و مشکل عدم رسیدگی هم همیشه نبود یا کمبود اعتبارات عنوان می‌شود، در حالی که با یک مدیریت صحیح می‌توان با استفاده از جایگاه شوراها به بسیج مردمی حتی در سطح مدارس و در میان زنان همت گماشت. شهرداری‌ها می‌توانند از نیروهای مردمی بدون نیاز به اعتبارات سنگین در جهت ساماندهی منظر عمومی شهر استفاده کنند.

**احمد خرم:** در شناخت زمینه‌های فعالیت شهرداری‌ها در توسعه گردشگری ذکر یک نکته حائز اهمیت است و آن اینکه به عنوان یک خط کلی در صنعت گردشگری ما باید ابتدا مردم کشور خود را در اولویت قرار دهیم و سپس به گردشگر خارجی بپردازیم. این نکته‌ای است که باید در حرکت به سمت توسعه گردشگری به آن توجه داشت. در درجه اول هموطنان خود ما باید بتوانند از فضاها بهره‌ای ببرند. بنابراین ایجاد

موضوع ساماندهی گذران فراغت و بویژه توسعه و تجهیز فضاهای گردشگری به یکی از محورهای اساسی برنامه ریزی و مدیریت اجتماعی در سطوح مختلف محلی، ملی و بین‌المللی تبدیل شده است. در این مقاله مختصر با توجه به شرایط و نیازهای شهرهای کشور، برخی از مباحث مربوط به موضوع، بویژه از نظر وظائف طرحهای شهری و منطقه‌ای و نقش مدیریت شهری در توسعه و تجهیز فضاهای گردشگری مطرح شده است.

رتوس مباحث این مقاله به شرح زیر است: (۱)

۱- جایگاه فراغت و گردشگری در دنیای معاصر.

۲- راهبردهای اساسی در توسعه گردشگری.

۳- مسائل توسعه گردشگری در ایران.

۴- الگوهای جدید در برنامه ریزی گردشگری.

۵- محتوای طرحهای راهبردی گردشگری.

۶- نقش مدیریت شهری در توسعه گردشگری.

### ۱- جایگاه فراغت و گردشگری در دنیای امروز

با توجه به ویژگیها و مشکلات تمدن شهرنشینی معاصر، امروزه چگونگی سامان دادن به اوقات فراغت به عنوان یکی از اهداف اصلی زندگی اجتماعی و یکی از محورهای اساسی هر نوع برنامه ریزی و مدیریت اجتماعی در مقياس «ملی» منطقه‌ای و شهری شناخته شده است.

فراغت در معنای عام خود، آن بخش از فعالیتهای انسانی را دربرمیگیرد که به منظور دلخواه و آزادانه و فارغ از اجبار در جهت تحقق خواستها و آرمانهای فردی و اجتماعی انجام می‌شود و هدف نهایی آن وصول به معنای حیات، احساس سعادت و بروز خلاقیت است. در این معنا، فراغت دیگر یک فعالیت جنبی و پشتیبانی برای تداوم «کار» نیست، بلکه نوعی فلسفه زندگی و جستجوی خودشکوفایی محسوب می‌شود که کار در خدمت آن قرار می‌گیرد. برپایه چنین نگردشی است که برتراند راسل، فیلسوف شهیر قرن بیستم می‌گوید: «آخرین دستاورد تمدن، توانایی انسان در برگردن هوشمندانه نواقات فراغت است» و بی‌دلیل نیست که در ادبیات جامعه‌شناسی معاصر، از الگوی جامعه مطلوب، به عنوان «جامعه

فراغتی» و «تمدن فراغتی» یاد می‌شود و باز بر همین اساس است که در اسناد سازماتهای جهانی مربوط به توسعه اجتماعی و توسعه گردشگری، موضوع گذران فراغت به عنوان یک «نیاز اساسی عمومی» و یک «حق همگانی» و نیز به عنوان یکی از معیارهای «توسعه پایدار» و «رفاه اجتماعی» قلمداد شده و از تمام نهادها، ملی و بین‌المللی خواسته شده است که در جهت تحقق آن گام بردارند.

«گردشگری» بخش مهمی از گذران فراغت است که با تحرک جسمانی، جابه‌جایی مکانی، فعالیت ذهنی، تجربه جدید و خلاقیت همراه است و به همین دلیل به عنوان «فراغت فعال» یا فراغت پویا شناخته می‌شود. برخلاف «فراغت غیر فعال» که معمولاً جنبه ایستا و انفعالی مثل تماشا کردن، گوش کردن و مطالعه ساده دارد. دلسترگی و علاقه انسان به طبیعت و سیر آتس و افساق، از عمق جان و از نیازهای زیستی، روانی و اجتماعی مایه می‌گیرد و به همین دلیل تلاش در جهت تأمین آنها یکی از عوامل اساسی در تأمین رضایت، آسایش، تفریح و سعادت انسان محسوب

# توسعه گردشگری از دیدگاه برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای

جواد مهدیزاده  
کارشناس ارشد جامعه‌شناسی



می‌شود. از این دیدگاه، گردشگری یک پدیده چندبعدی و پیچیده انسانی است که هیچ پدیده دیگری نمی‌تواند جای آن را بگیرد. از طریق فعالیت گردشگری، انسان در کانون ارتباطات مختلف (طبیعت، دیگروان، خویشن و فعالیت) قرار می‌گیرد که در آن ارزشها و لذتهای عاطفی، جسمانی، شناختی، اجتماعی و زیباشناختی در هم می‌آمیزد و اثرات عمیق و پایدار در زندگی انسان به وجود می‌آورد. این اثرات در نهایت به اعتلای «کیفیت زندگی» می‌انجامد.

در جهان امروزه فعالیت گردشگری برخلاف گذشته، اهدافی فراتر و متعددی تر از اهداف اقتصادی صرف و اغراض محدود سیاسی دارد. گردشگری، در مقیاس ملی بهترین وسیله برای پرورش «هویت ملی»، «امین دوستی» و «همبستگی ملی» و در مقیاس بین‌المللی بهترین وسیله برای «گفتگوی تمدن‌ها»، «دوستی ملل» و «صلح‌طلبی» محسوب می‌شود. به همین دلیل برنامه‌ریزی و مدیریت گردشگری به نگرشی عمیق، جهانی و انسانی و روشهایی کارآمد و آینده‌نگر نیاز دارد (۲). اما ساماندهی گذران فراغت و تأمین نیازهای گردشگری، ارتباط تنگاتنگی با نحوه استفاده از منابع طبیعی و جاذبه‌های فرهنگی سرزمین و برنامه‌ریزی فضایی دارد، زیرا که فرهنگ گذران فراغت و کمیت و کیفیت آن به قضاها، امکانات و تجهیزات گوناگونی وابسته است که تأمین و توزیع عادلانه آن، به خودی خود

خاص آن، راهبردها و سیاستهایی را برای توسعه گردشگری برگزیند که با اهداف ملی و ارزشهای بومی و محلی انطباق و هماهنگی داشته باشد. در حال حاضر، راهبردهای اساسی در زمینه گردشگری، که مورد حمایت نهادهای معتبر ملی و بین‌المللی گردشگری است، به شرح زیر است:

جدول شماره ۲- شعاع حوزه نفوذ گردشگاهی شهرهای بزرگ ایران (بر اساس فرمول (۱))

ردیف	شهر	جمعیت (هزار نفر)	شعاع حوزه گردشگاهی (کیلومتر)
۱	تهران	۶۷۶۰	۱۱۵
۲	مشهد	۱۹۰۰	۶۱
۳	اصفهان	۱۴۰۰	۵۲/۵
۴	شیراز	۱۱۲۰	۴۷
۵	اهواز	۸۰۵	۳۹/۷
۶	کرج/مشهد	۶۹۰	۳۶/۸
۷	رشت	۴۶۰	۲۰
۸	همدان	۳۲۰	۲۸/۷

### الف- توسعه پایدار گردشگری

طبق تعریف «سازمان جهانی جهانگردی» توسعه پایدار گردشگری عبارت است از استفاده بی‌پسند از منابع طبیعی و فرهنگی کشور در جهت تأمین نیازهای نسلهای کنونی و آینده به نحوی که ضمن حفظ یکپارچگی و هویت فرهنگی، سلامت محیط زیست و تعادل اقتصادی، بتوان راه و آسایش ساکنان کشور و مهمانان آن را به صورت متعادل و پایدار تأمین کرد. به طور خلاصه اهداف توسعه پایدار گردشگری عبارت است از: بهبود کیفیت زندگی جامعه میزبان، تأمین تجارب کیفی برای گردشگران و حفظ کیفیت محیط زیست (۳).

### ب- حق همگانی گردش و تفریح

از آنجا که فراغت یک نیاز عمیق انسانی و همبستگی است، هیچ فردی نباید از آن محروم شود. در واقع دو اصل «تساوی حقوق شهروندان» و «محدودیت منابع» ایجاد می‌کند که از طریق اقدامات عمومی، امکان بهره‌گیری از منابع فراغتی و تفریحی برای همگان فراهم شود. در «اعلامیه حقوق جهانگردی» (۱۹۸۵) در موارد مختلف، این نیاز جامعه بشری به گسترش حق همگانی فراغت، مورد تأکید قرار گرفته است. در «ماده ۱» این اعلامیه چنین آمده است: «حق همگانی استراحت و فراغت، محدودیت معقول ساعات کار، مرخصیهای دوره‌ای و آزادی بدون قید و شرط، مسافرت در محدوده قوانین، در سطح جهانی به رسمیت شناخته شده است» (۴).

### ج- اولویت گردشگری داخلی

اولین وظیفه دولت‌ها و نهادهای عمومی، تأمین نیازهای شهروندان، از جمله نیازهای فراغتی و تفریحی آنان است. بنابراین تا کسب بر جذب گردشگران خارجی و نادیده گرفتن نیازهای گردشگران داخلی، به کلی با مفهوم توسعه پایدار گردشگری مغایر است. به موجب «ماده ۲» اعلامیه حقوق جهانی جهانگردی، دولت‌ها

جدول شماره ۳- داده‌های گردشگری در مقیاس ملی (بر اساس فرمول (۱))

فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	فرهنگ و جاذبه شهری		فرهنگ و جاذبه روستایی	
		تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر
فرهنگ و جاذبه	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر	تعداد گردشگر

و برای همگان، به آسانی ممکن و میسر نیست. بنابراین به منظور ساماندهی فعالیتهای فراغتی و گردشگری در محیط و ایجاد تعادل فضایی میان حوزه‌های مختلف گذران فراغت (فراغت در حوزه سکونتی، فراغت در شهر و فراغت بیرون شهری) لازم است که نوعی نگرش جامع فضایی و برنامه‌ریزی راهبردی برای حفظ سلسله مراتب حوزه‌های فراغتی و گردشگری در نظر گرفته شود و راهکارهای مناسب برای ساماندهی و مدیریت آنها اتخاذ گردد. در جدول شماره ۱ سلسله مراتب فضایی گذرانیدن فراغت و گردشگری ارائه شده است.

### ۲- راهبردهای اساسی در توسعه گردشگری

به طوری که از مجموع مطالعات و تجارب جهانی برمی‌آید، توسعه گردشگری ضرورتاً با دو گونه اثرات «مثبت» و «منفی» در عرصه‌های محیطی، اجتماعی و فرهنگی همراه است. بنابراین، توسعه گردشگری می‌بایست به نحوی سامان داده شود که بیشترین پیامدهای مثبت و کمترین نتایج منفی را به بار آورد. از این نظر، در هر کشور و در هر منطقه باید با توجه به شرایط و فرهنگ



حفاظت کره زمین و احترام به ملل و فرهنگها فرامی خوانند (۵)

## ۲- مسائل توسعه گردشگری در ایران

در شرایط فعلی ایران، متأسفانه برخی پیشداوریها و نگرشهای نادرست دربارہ مفهوم واقعی «توریسم» یا گردشگری، در اذهان عمومی و حتی در ذهن بسیاری از مسئولان و برنامه ریزان، نقش بسته که به سر درگمی در شناخت ماهیت مسائل گردشگری و جستجوی راه حل برای آن منجر شده است. شاید بتوان گفت که منشأ اصلی این تصورات نادرست و پنداشتهای بازدارنده، به سه نکته اصلی به شرح زیر، برمی گردد:

### الف - تصور «توریسم» به عنوان گردشگری خارجی

برنامه های توسعه گردشگری در ایران، از آغاز سنتی بر «جذب سیاحان» و گردشگران خارجی بوده، در حالی که مفهوم عام «توریسم» یا گردشگری در برگیرنده سه عرصه اصلی یعنی «گردشگری محلی»، «گردشگری ملی» و «گردشگری خارجی» است. در واقع در پیوند و همکاری این سه بخش است که اهداف عالی گردشگری تحقق پیدا می کند و توسعه گردشگری خارجی، به توسعه گردشگری داخلی وابسته است.

### ب - تصور «توریسم» به عنوان فعالیتی صرفاً اقتصادی

گردشگری اگر چه معمولاً به عنوان صنعتی سودآور و اشتغال زا مطرح می شود، ولی به هیچ وجه پدیده ای صرفاً اقتصادی نیست، بلکه یک پدیده پیچیده اجتماعی است که از ابعاد گوناگون اقتصادی، زیست محیطی، فرهنگی و مدیریتی برخوردار است. در واقع ارزش اقتصادی گردشگری از ماهیت و ارزشهای اجتماعی و فراغتی آن منشأ می گیرد. از این رو فعالیت گردشگری وقتی از نظر اقتصادی مفید و سودآور خواهد بود که از نظر اجتماعی و فرهنگی ارزش آفرین باشد. امروزه گردشگری یکی از شاخصهای مهم توسعه رفاه اجتماعی و اعتلای کیفیت زندگی محسوب می شود.

### ج - تسلیم «طرح جامع گردشگری»

طبق تجارب جدید جهانی، الگویی طرحهای جامع سنتی، اعتبار خود را به طور کلی در عرصه برنامه ریزی شهری و منطقه ای از دست داده است و برعکس الگویی طرحهای راهبردی توصیه می شود. طبق این الگو، ابتدا محورهای آمایش سرزمین و اهداف راهبردهای کلان توسعه عمران، از جمله اهداف راهبردهای کلان گردشگری، تعیین می گردد و سپس از طریق طرحهای محلی، شهری و منطقه ای، این اهداف به اجرا در می آید. از این دیدگاه ضروری است که میان برنامه ریزی گردشگری و برنامه ریزی شهری و منطقه ای، نوعی همکاری متقابل و خلاق به وجود آید.

به طور خلاصه، با توجه به روشن نبودن اهداف و سیاستهای کلان توسعه گردشگری در کشور و ناهماهنگی در قوانین و عملکرد نهادهای مسئول برنامه ریزی توسعه و عمران، می توان گفت که با وجود تلاشهای پراکنده در طول چهل سال گذشته، نقش برنامه ریزی و مدیریت توسعه کشور، به درستی تعریف و تبیین نشده است. با توجه به دیدگاهها و تجارب جدید جهانی در زمینه مفهوم و اهمیت توسعه گردشگری، می توان تنگناهای اساسی در برنامه ریزی گردشگری ایران را به صورت زیر خلاصه کرد:

- ۱- نقش ضعیف دولت در تأمین حق همگانی گردشگری و برنامه ریزی برای آن.
- ۲- تسلط بیش از حد مالکیت خصوصی بر منابع و امکانات گردشگری.

باید سیاستهایی را تدوین و دنبال کنند که هدف آن توسعه هماهنگ گردشگری داخلی و خارجی باشد، زیرا فعالیتهای هنگام فراغت، به سود تمامی کسانی است که در آن سهیم هستند. همچنین به موجب «سند آکاپولکو» (مکزیک - ۱۹۸۲) دولتها باید اهمیت بیشتری برای گردشگری داخلی قائل شده و توجه بیشتری به فواید اجتماعی، آموزشی و فرهنگی آن معطوف کنند. گردشگری داخلی باید جزء جدایی ناپذیر برنامه توسعه ملی کشورها باشد.

### د - توسعه گردشگری طبیعی و فرهنگی

فعالتهای گردشگری از نظر انگیزه و نوع علائق گروهها و افراد بسیار متفاوت است و به همین دلیل از انواع گردشگران (طبیعت گرد، سیاحتی، زیارتی، تجاری، فرهنگی، علمی، ورزشی، خوشگذران، ماجراجو و...) یاد می شود. اما در جهان امروز، به دلیل تعمیق نیازهای شناختی و هنری و رشد فرهنگ گردشگری، فعالتهای گردشگری اهدافی فراتر و متعالی تر پیدا کرده است. توسعه فرهنگ عمومی و ارتباطات، نیاز به شناخت اقوام و ملل مختلف، دلبستگی به کشف زیباییهای طبیعت و... موجب شده است که اهداف گردشگران به طور عمده به سمت گردشگری فرهنگی و طبیعت گردی متغیر گردد. در کنفرانس «جهانگردی نیرویی حیاتی برای صلح» (کاتاندا - ۱۹۸۸) این اصل انسانی مورد تأکید قرار گرفت که گردشگری دارای توانایی عظیم بالقوه ای است که می تواند در ساختن جهانی آکنده از صلح و صفا بسیار مؤثر باشد. یکی از نتایج این کنفرانس تنظیم «سوگندنامه جهانگرد صلح جو» است که تصام گردشگران جهان را به صلح دوستی، تساهل،

جدول شماره ۳- پهنای کره، اندازههای شهری و نام طایفه شهری در سواحل مازندران

عنوان	نام اصلی	پهنای کره	اندازههای شهری	نام طایفه شهری	پهنای کره	اندازههای شهری
عنوان	نام اصلی	پهنای کره	اندازههای شهری	نام طایفه شهری	پهنای کره	اندازههای شهری
عنوان	نام اصلی	پهنای کره	اندازههای شهری	نام طایفه شهری	پهنای کره	اندازههای شهری
عنوان	نام اصلی	پهنای کره	اندازههای شهری	نام طایفه شهری	پهنای کره	اندازههای شهری

۲- نقش ضعیف برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای در ساماندهی گردشگاههای شهری و روستایی.

۳- عدم هماهنگی میان نهادهای مختلف شهری، زیست محیطی و جهانگردی.

۵- نارسایی قوانین و تشکیلات اداری و اجرایی برای توسعه گردشگری.

#### ۴- الگوهای جدید در برنامه‌ریزی گردشگری

طبق تجارب جهانی، برنامه‌ریزی صرفاً کالبدی و تصمیم‌گیری از بالا، بویژه در زمینه‌هایی که به زندگی اجتماعی و فرهنگ رفتاری مردم مربوط می‌شود، به هیچ‌وجه کارساز و موفق نبوده است. به همین دلیل بنیاد و نقطه شروع اقدامات مربوط به توسعه گردشگری باید از طریق طرحهای محلی، شهری و روستایی آغاز گردد. این روندی است که اولاً به نیازهای حیاتی و

روزمره مردم پاسخ می‌دهد و ثانیاً با بسج و ساماندهی امکانات کوچک و محلی، بهسازی نواحی شهری و روستایی، جنب‌انگیزه‌ها و مشارکت مردم، می‌تواند زیرساختهای توسعه گردشگری در مقیاسهای بالاتر (ملی و بین‌المللی) را فراهم سازد. از این نظر لازم است که میان برنامه‌ریزی برای توسعه گردشگری با برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای پیوندی استوار و متقابل به وجود آید.

به موجب رهنمودهای سازمان جهانی جهانگردی، برنامه‌ریزی گردشگری به دو «سطح کلان» و «سطح محلی» نیاز دارد. در

برنامه‌ریزی کلان یا راهبردی، اهداف، راهبردها و سیاستهای اصلی توسعه تعیین می‌شود و در سطح محلی، طرحهای جامع توسعه گردشگری در مقیاس کوچکتر به اجرا در می‌آید. بنابراین باید در نظر

گرفتن مفهوم وسیع گردشگری و ایجاد مختلف فضایی آن، می‌توان حوزه برنامه‌ریزی گردشگری را به سه سطح عمده تقسیم کرد: سطح محلی (شهرها، شهرکها و روستاها)، سطح منطقه‌ای (استان، ناحیه،

شهرستان) و سطح ملی (کشور و مناطق اصلی آن).

بدیهی است که برنامه‌ریزی و مدیریت گردشگری، در سه سطح یاد شده، به همکاری و هماهنگی نهادهای برنامه‌ریز در سطوح و بخشهای مختلف نیاز دارد. در این میان، نقش برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

اصولاً در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای جهان، جایگاه بسزری به «برنامه‌ریزی تفریح» (outdoor recreation planning) اختصاص داده شده، که هدف نهایی آن اعتدالی کیفیت محیط زندگی شهری، از طریق تأمین نیازهای فراغتی و تفریحی مردم است. به همین دلیل در نظامهای جدید «منطقه‌بندی» (zoning) معمولاً یک یا چند منطقه به عنوان

«منطقه تفریحی» یا «منطقه گذران فراغت» در نظر گرفته می‌شود. اما متأسفانه در شرح خدمات تهیه طرحهای جامع شهری و ناحیه‌ای در ایران، موضوع برنامه‌ریزی و آینده‌نگری برای نیازهای گردشگری و تفریحی، به صورتی خیلی کم‌رنگ و فرعی مطرح شده است.

از مباحث عمده در زمینه برنامه‌ریزی گردشگری که از نظر برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای حائز اهمیت است، باید به موارد زیر اشاره کرد:

#### الف - تعیین حوزه نفوذ گردشگاهی در شهر

اصولاً حوزه نفوذ گردشگاهی شهری، در کنار حوزه نفوذ صنعتی، تجاری، اداری و... نقش مهمی در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری ایفا می‌کند. افزایش سریع وسائل حمل‌ونقل عمومی و خصوصی و رشد روزافزون سفرهای تفریحی و فراغتی، وظائف جدیدی را برای مدیریت شهری در حوزه‌های بیرون شهری ایجاد کرده است. این امر، ضرورت توسعه و تجهیز گردشگاههای بیرون شهری و تسهیلات وابسته به آنها را به عنوان یک نیاز مبرم روزمره مطرح ساخته است. بر اساس «فرمول رابرت» (۶) که برای محاسبه حوزه نفوذ گردشگاهی شهرها به کار می‌رود، شعاع حوزه نفوذ برخی از شهرهای بزرگ ایران در جدول شماره ۲ ارائه شده است.

#### ب- طبقه‌بندی و بهینه‌بندی گردشگاهها

با توجه به تنوع فعالیتهای مختلف گردشگری و استقرار آنها در فضاهای مختلف، گردشگاههای موردنیاز شهر از نظر تجانس عملکردی و نحوه دسترسی، به سه گروه عمده تقسیم می‌شوند: ۱- گردشگاههای درون شهری، ۲- گردشگاههای حاشیهای شهری و ۳- گردشگاههای بیرون شهری.

این نوع بهینه‌بندی و طبقه‌بندی گردشگاهها از یک طرف، نحوه استقرار و توزیع منابع تفریحی و تفریحی را نشان می‌دهد و از طرف دیگر، نیازهای مختلف شهروندان و چگونگی تأمین آنها را از جهات گوناگون معلوم و مشخص می‌سازد. در جدول شماره ۳ «قیاسها و مشخصات اصلی بهینه‌بندی گردشگاههای شهری، به‌طور خلاصه نشان داده شده است.

#### ج- عوامل اساسی مؤثر در برنامه‌ریزی گردشگری

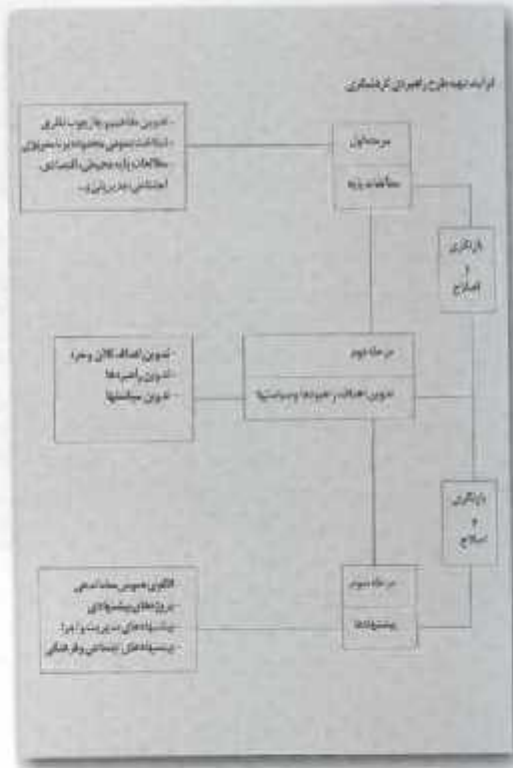
فعالیتهای گردشگری، به‌طور کلی بر سه رکن اصلی استوار است که عبارتند از:

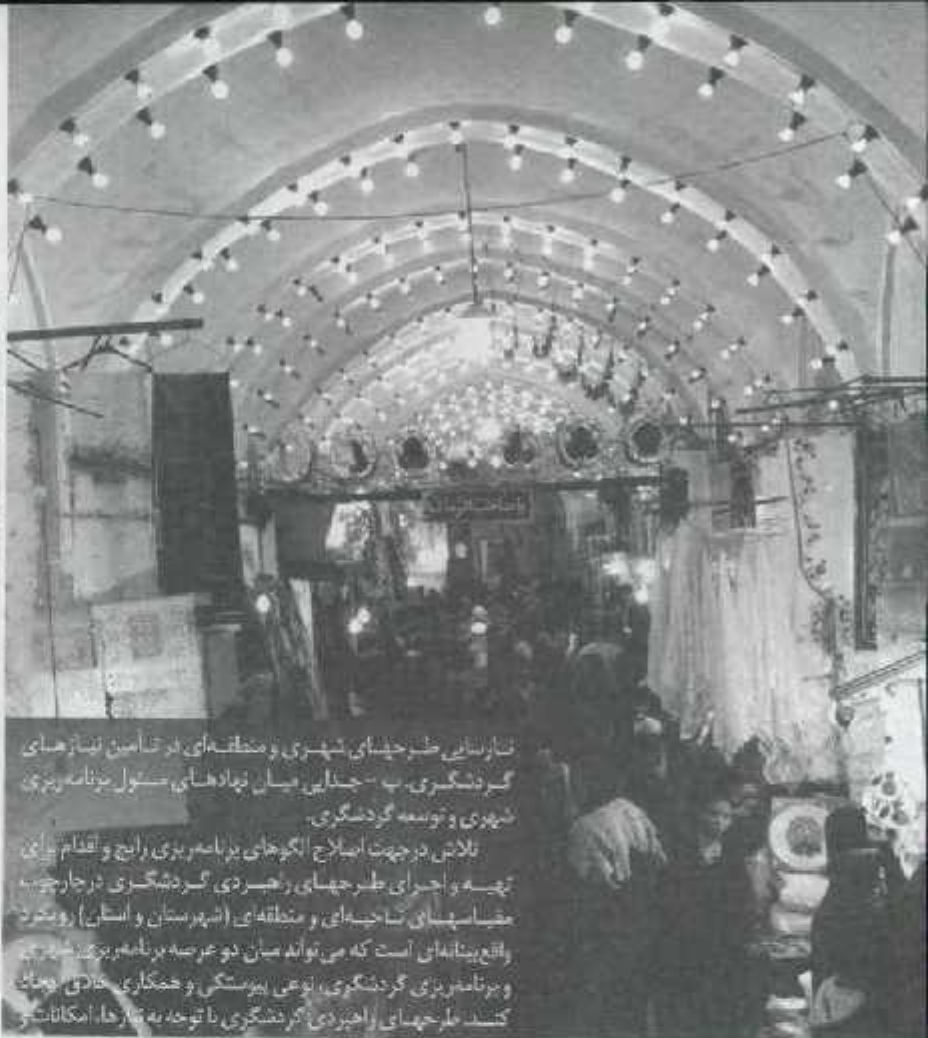
- ۱- منابع و جاذبه‌های گردشگری (طبیعی، فرهنگی، اجتماعی، ورزشی و...)
- ۲- تعداد و طیف گردشگران (نوع فعالیت، گروه‌های سنی، جنس، ناتوانان و...)
- ۳- تأسیسات و تجهیزات گردشگری (اقاوسی، ارتباطی، تفریحی، رفاهی و...)

بنابراین برنامه‌ریزی و آینده‌نگری برای گردشگری و مدیریت آن، مستلزم شناسایی و ارزیابی کمی و کیفی انواع منابع و تعیین ظرفیت‌پذیری آنها، برآورد انواع گردشگران و نیازهای آنان و ایجاد انواع تأسیسات و تجهیزات مناسب برای تأمین این نیازهاست.

#### ۵- محتوای طرحهای راهبردی گردشگری (شهری و منطقه‌ای)

با توجه به رشد سریع شهرنشینی در ایران و حادث شدن مشکلات زیست‌محیطی، اجتماعی و روانی شهروندان، در حال حاضر موضوع برنامه‌ریزی برای گذراندن فراغت و توسعه و تجهیز فضاهای تفریحی گردشگری در مقیاس درون شهری و بیرون شهری، به ضرورتی اجتماعی و مدیریتی تبدیل شده است. اما حواض اساسی در برابر پاسخگویی به این ضرورت وجود دارد: الف -





نمایشگاه طرح‌های شهری و منطقه‌ای در تاسیس نیازهای گردشگری ب - جنبایی میان نهادهای مسئول برنامه‌ریزی شهری و توسعه گردشگری.

تلاش در جهت اصلاح الگوهای برنامه‌ریزی و نظام‌های تهیه و اجرای طرح‌های راهبردی گردشگری در خارج از محاسبات تاحیه‌ای و منطقه‌ای (شهرستان و استان) رونق یافته و برنامه‌های است که می‌تواند میان دو عرصه برنامه‌ریزی شهری و برنامه‌ریزی گردشگری، نوعی پیوستگی و همکاری حاصل می‌گردد. طرح‌های راهبردی گردشگری با توجه به نیازها، امکانات و محدودیت‌های محلی، برنامه عمومی توسعه گردشگری و سیاست‌های اصلی آن را تعیین می‌کند و وظائف شهرداریها و سایر نهادهای مسئول را مشخص و هماهنگ می‌سازد. بر اساس پیشنهادهای طرح راهبردی گردشگری، انواع طرح‌های اجرایی و اقدامات مدیریتی به صورتی هدفمند و هماهنگ تهیه و اجرا خواهد شد.

اثرات و نتایج طرح‌های راهبردی گردشگری در زمینه توسعه و عمران شهری و منطقه‌ای و پاسخگویی به نیازهای اساسی شهروندان بسیار متنوع است. از جمله می‌توان به محورهای زیر اشاره کرد: تناسبات توسعه پایدار و حفاظت محیط و ایمن‌سازی، توسعه رفاه اجتماعی و اعتدالی کیفیت زندگی شهری و روستایی، توسعه اقتصادی و افزایش اشتغال و درآمد، کمک به توسعه نواحی روستایی و نزدیکی شهر و روستا، کمک به طراحی و زیباسازی محیط زندگی و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای توسعه گردشگری ملی و بین‌المللی.

قرآیند تهیه طرح‌های راهبردی گردشگری، سه مرحله اساسی زیر را شامل می‌شود:

- مرحله اول - مطالعات پایه: وظائف این مرحله عبارت است از بررسی و تحلیل موضوع و شناخت روندها، توانها و تنگناهای توسعه گردشگری.
- مرحله دوم - تدوین اهداف، راهبردها و سیاستها: وظائف این مرحله عبارت است از تدوین اهداف، راهبردها و سیاستها که نحوه جهت‌گیری به سمت اهداف (کلان و خرد) را تعیین و مشخص می‌سازد.
- مرحله سوم - پیشنهادها: وظائف این مرحله عبارت است از ارائه الگوی عمومی توسعه و تجهیز منابع گردشگری در محدوده و پیشنهاد انواع پروژهها، اقدامات و توصیه‌های سازمانی و اجرایی به منظور تحقق و عملی کردن اهداف.

در نمودار پیوسته، فرآیند تهیه طرح راهبردی گردشگری ارائه شده است.

### ۶- نقش مدیریت شهری در توسعه گردشگری

در روال موجود برنامه‌ریزی و مدیریت گردشگری در سطح کشور، نوعی تعارض با اهداف برنامه‌ریزی و مدیریت شهری وجود دارد. از یک‌سو، با توسعه روزافزون شهرها در کشور و افزایش جمعیت شهرنشین، نیازهای تفریحی و گردشگری شهروندان بشدت رو به گسترش دارد. ولی از طرف دیگر اختیارات قانونی و عملی شهرداریها در عرصه بهره‌گیری از فضاهای فراغتی و گردشگری بسیار محدود است. از جمله این محدودیتها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: عدم اختیارات مدیریت شهری در خارج از محدوده قانونی و حریم شهر، تعدد متولیان و نهادهای مسئول (منابع طبیعی، محیط‌زیست، تربیت بدنی، میراث فرهنگی و...)، جدایی میان وظائف سازمان ایرانیگردی و جهانگردی و وظائف مدیریت شهری، عدم وجود قوانین عام، مشترک و میان‌بخشی در زمینه گردشگری و...

برنامه‌ریزی گردشگری برای اینکه در جهان واقعیت به اجرا درآید، به دخالت و عمل نهادها و مسئولان برنامه‌ریزی و مدیریت در سطوح پایین‌تر، مثل نهادهای استان و شهرستان، در سطوح بسیار پایین‌تر، شهرداریها نیاز دارد. از طریق برنامه‌ریزی محلی، اهداف و سیاست‌های کلان در انطباق با شرایط و امکانات محلی به مرحله اجرا درمی‌آید و از جمله سیاست‌های مربوط به منطقه بدنی، مقررات محیط‌زیست، نحوه مشارکت، ایجاد زیرساختها، تأمین نیازهای گردشگران و ساکنان محلی، بازاریابی، تبلیغ و... به صورت دقیق‌تر و مشخص‌تر معلوم می‌شود (۷).

نظری به مقررات و نحوه عمل نهادهای مسئول گردشگری در کشور نشان می‌دهد که شرایط مالکیت و نحوه بهره‌برداری از منابع طبیعی، جاذبه‌های فرهنگی و فضاهای گردشگری، تابع حقوق و قوانین مختلف عمومی، خصوصی و نیمه خصوصی است و نحوه برنامه‌ریزی و مدیریت گردشگاهها و فضاهای تفریحی، ورزشی و فرهنگی تابع وظائف و اختیارات سازمانهای مختلفی است که معمولاً مستقل از یکدیگر و گاه معارض با هم عمل می‌کنند. در حال حاضر هر نوع اقدام برای توسعه و مدیریت گردشگری به‌طور مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر عوامل زیر قرار دارد:

- الف - قوانین مربوط به بهره‌برداری و حفاظت از منابع طبیعی، محیط‌زیست و اراضی شهری.
- ب - عملکرد سازمانهای مسئول ایرانیگردی و جهانگردی، تربیت بدنی، میراث فرهنگی و...
- ج - وظائف و عملکرد نظام برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای. با توجه به ملاحظات فوق، به منظور تحقق توسعه پایدار گردشگری در کشور و ایجاد هماهنگی میان گردشگری داخلی و خارجی، لازم است که وظائف و اختیارات مدیریت شهری در زمینه پاسخگویی به نیازهای فراغتی شهروندان و سامان دادن به فعالیت‌های پراکنده و بخشی به نحوی مورد بازنگری قرار گیرد و قوانین و تشکیلات متناسب با نیازهای کنونی به وجود آید. این امر به‌نوبه خود، مستلزم آن است که اقدامات مربوط به برنامه‌ریزی گردشگری، از یک طرفه و اقدامات مدیریت شهری، از طرف دیگر، به عنوان یک فرآیند واحد و یکپارچه در نظر گرفته شود و روابط متقابل میان آنها، در عرصه توسعه و تجهیز گردشگری رعایت گردد.

### زیر نویس‌ها

- ۱- این مقاله خلاصه مقاله دیگری است که ابتدا در مجله‌های زیر به صورت عنوان منتشر شده است.
- ۲- در این مقاله به عنوان گردشگری در ایران و جهان، در سال ۱۳۷۷، به عنوان زمان آغاز، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.
- ۳- برای اطلاع بیشتر از خطرات و خطرات در ایران، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.
- ۴- Kenneth Roberts: Leisure in Contemporary Society, CABI Publishing, Oxon, (UK) 1989. John R. Kelly: Leisure University of Illinois (USA), 1980.
- ۵- برای اطلاع بیشتر از موضوع، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.
- ۶- در این مقاله به عنوان گردشگری در جهان، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.
- ۷- برای اطلاع بیشتر از این موضوع، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.
- ۸- برای اطلاع بیشتر از این موضوع، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.
- ۹- برای اطلاع بیشتر از این موضوع، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.
- ۱۰- برای اطلاع بیشتر از این موضوع، به عنوان عنوان در سال ۱۳۷۷.





## اتحادیه شهرداریهای ایران؛ از تشکیل تا انحلال

غضنفر اکبری

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

یکی از لوازم تقویت نهادهای مدنی محلی، تشکیل اتحادیه‌های ملی و منطقه‌ای است، این اتحادیه‌ها می‌توانند مطالبات نهادهای مذکور را در سطح ملی اعاده و احیا نمایند. در این زمینه تجربیات اندکی در کشور ما وجود دارد، تشکیل و انحلال اتحادیه شهرداریهای ایران یکی از این تجربیات ارزنده است. در اینجا به بازخوانی مقدماتی دستاوردها و ناکامیهای این تجربه می‌پردازیم.

سرانجام توانست این مسئله را در مورد املاک خالصه دولتی و املاک دربار، به صورت آزمایشی مطرح و عملی سازد. این کار چندان مشکل نبود، زیرا مستقیماً رو در رو، منافع ملاکان را به خطر نمی‌انداخت و ولی همان طور که یک نویسنده آمریکایی اظهار عقیده کرده است، نظر آمریکا در مورد تحول مناسبات ارضی صرفاً به املاک دربار و خالصه محدود نمی‌شد، بلکه «در اواخر سالهای ۱۹۵۰ میلادی (۱۳۲۹ شمسی) علاوه بر برنامه تقسیم اراضی شاه، توسعه تقسیم اراضی به منظور عمده یکی از اهداف آمریکا بود و نیرومندترین کانون فشار برای انجام هر نوع کاری در این زمینه نیز اصل ۴ بود». در حقیقت اصل ۴، با این کار برای تقسیم اراضی ملاکان بزرگ زمینه چینی کرد (۵).

تلاش نهادهای آمریکایی در ایران برای ایجاد تحولات در جامعه روستایی و از هم پاشیدن روابط سنتی و اقدامات بعدی آنان در انعقاد پروژه ۱۱۲ را می‌توان تلاشی برای گسترش شهرگرایی در ایران تعبیر و تفسیر نمود.

با زمینه چینیهای فراهم شده و پیوند اقتصاد کشور به اقتصاد توانمند و سلطه جوی جهانی، اصلاحات ارضی یا هدف از میان برداشتن روابط سنتی ارباب رعیتی و تبدیل رعایای سهم بر به دهقانان خرده مالک و حفظ و حمایت از بهره‌برداران روستایی، مهاجرت روستاییان بی زمین و خوش نشینان تا آمدن به شهرها، گسترش وسیع یافت (۶).

مهاجرت وسیع روستاییان به شهرها مشکلات بهداشتی، کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و... به دنبال داشت و دلیل آن، آماده نبودن شهرها برای پذیرش و استقبال از روستاییان بود. در واقع اقدامات بعدی که در خصوص آبادی شهرها انجام شد، با توجه همین مسائل و مشکلات به وجود آمده ناشی از مهاجرت روستاییان به شهرها بود.

در آخرین سال جنگ جهانی دوم (۱۹۴۵ میلادی برابر ۱۳۲۴ شمسی)، بنیاد خاور نزدیک (N.E.F) (۱) به موجب قرار دادی با وزارت کشاورزی در ورامین مستقر شد. بعدها این بنیاد، کار خود را در دشت قزوین گسترش داد و کالج اهواز را نیز در خوزستان سرو سامان داد. حتی قبل از اینکه قرار داد مربوط به اصل ۴ برنامه قسوم (۲) بین رژیم آرا، نخست وزیر و گریدی، سفیر کبیر آمریکا در ایران امضا شود، ایران به این اصل جامه عمل پوشاند و قریه اصفهانک - در ۳ فرسخ جنوب شرقی اصفهان - را برای شروع کار مأموران آمریکایی آماده نمود. سرانجام در سال ۱۹۵۰ میلادی (۱۳۲۹ شمسی) اصل ۴، کنار خود را پس از استیضای موافقتنامه‌ای رسمی در مورد کمک فنی ایالات متحده به ایران آغاز کرد (۲). به موجب این بیمان ۳۰۰ هزار دلار (جشنید صداقت کیش در کتاب روابط ایران و آمریکا در دهه پنجاه، مبلغ این کمک را ۵۰۰ هزار دلار ذکر نموده است) برای بهبود وضع مناطق روستایی تخصیص یافته بود و مدتی نگذشت که مشاوران و متخصصان آمریکایی در ۱۱ شهرستان ایران مشغول به کار شدند. علاوه بر این، سازمان عمران آمریکا در ایران با دانشگاه ملی بوئا قرار دادی ۲۰ ساله منعقد ساخت که به موجب آن هر ساله تعداد هزار نفر دانشجو در دانشکده کشاورزی کرج تعلیم می‌دیدند. در سالهای بعد، مشاوران عمرانی اصل ۴ مستقیماً به استخدام نگاه عمران درآمدند و عملیات آموزشی توسعه یافت و یک سال بعد با منوسسه بنیاد فورد موافقتنامه‌ای جهت اجرای فعالیت عمرانی متمرکز در گرگان و دشتستان منعقد گردید.

به این ترتیب در اواخر سالهای ۱۳۳۰ شمسی اصل ۴، دیگر به یکی از عناصر محور که حکومت در راه اصلاحات ارضی تبدیل شده بود. این سازمان به همراه سازمانهای دیگر آمریکایی برای تحول در نحوه مالکیت ارضی ایران روز به روز بر فشار خود می‌افزود و

آغاز فعالیت امریکاییان در جامعه روستایی، تحولات اجتماعی و اقتصادی (ویژه مهاجرت روستاییان به شهرها) را به دنبال داشت که پیشاپیش توسط محققان امریکایی نیز پیش‌بینی شده بود. این کارشناسان با توجه دولت‌مردان ایران از بروز تحولات در جامعه ایران و خصوصاً جامعه شهری، پیشنهاد انجام اقداماتی جهت فراهم ساختن زیرساخت‌های مناسبی را برای شهرها نمودند. با جلب نظر مسئولان و سیاستمداران ایران، مشاوران امریکایی پروژه‌های را تدوین نمودند که بعداً «پروژه ۱۱۳» نام گرفت. این پروژه به وسیله اسدالله علم، وزیر وقت کشور و کلار کداس، گریگوری به عنوان مستشار امریکایی در امور شهرداری، امور شهرداری وابسته به هیئت عملیات اقتصادی امریکا در ایران، مورد تأیید و تصویب قرار گرفت. در شرح مفصل موافقتنامه آمده است: «این موافقتنامه بیرو طرح شماره ۱۱۳ مربوط به اداره امور شهرهای ایران (اتحادیه شهرهای ایران) مورخ ۲۳ آوریل ۱۹۵۶ (سوم اردیبهشت ۱۳۳۵) می‌باشد» (۷).

هدف این طرح تهیه کمک‌های فنی در زمینه امور شهرهای به طور کلی و تنظیم یک سلسله اصول نظری و آرای فنی از لحاظ اطلاعاتی حریق به طور خاص بود. وزارت کشور، شهرداری تهران و سایر شهرداریهای کشور از کمک‌های فنی مزبور استفاده خواهند نمود. اداره همکاریهای بین‌المللی در صورت وجود اعتبار یک نفر



مشاور اداره امور عمومی شهرهای و یک نفر متخصص آتش‌نشانی فراهم خواهد نمود. تا با مقامات اداری مزبور در تنظیم و اجرای برنامه‌ها و طرح‌های مربوط به پیشرفت و بهبود سازمان و خدمات شهرهای مشورت و همکاری نمایند. ضمناً برنامه‌های مندرج در ذیل مخصوصاً در این طرح در نظر گرفته شده است:

۱- توسعه بیشتر اتحادیه شهرهای ایران که در اوایل سال ۱۳۳۵ به عنوان مؤسسه خاصی جهت پیشرفت و بهبود تشکیلات شهرهای کشور به وجود آمد. هدف اساسی سازمان یاد شده به این شرح است:

الف - تشکیل یک سلسله کلاسهای آموزشی و همچنین کلاسهایی که کارمندان شهرها باید در حین خدمت به منظور بالا بردن سطح معلومات و کاردانی و شایستگی خود و سایر متصدیان امور شهرها و کلاسهای نامبرده بگذرانند.

ب - اجرای یک سلسله طرح‌ها و برنامه‌های تحقیقاتی و تجزیه و تحلیل آنها از لحاظ جمع‌آوری اطلاعات موثق در زمینه امور روزمره شهرها.

ج - ایجاد کنفرانس‌های محلی و یک کنفرانس همگانی به منظور تبادل اطلاعات و تجربیات و نظریات اصلاحی به منظور بهبود امور جاری شهرهای کشور.

د - تنظیم و تدوین طرح‌ها و رویه‌هایی به منظور تسهیل عدم تصدیس امور شهرهای و تفویض مسئولیتهای اداره شهرها و تسلیم نظریات مزبور به مقام وزارت کشور.

ه - چاپ و انتشار یک مجله دو ماهه به منظور نشر و توزیع اطلاعات مربوط به اداره امور شهرها به نحوی که در اجرای وظائف متصدیان شهرهای کشور مؤثر واقع گردد.

۲- به عهده گرفتن امور مشورتی یک یا دو شهر به عنوان نمونه به منظور پیشرفت و بهبود تشکیلات شهرهای آنها و اصلاح رویه‌های اداری.

۳- فراهم نمودن کمک‌های فنی در زمینه جلوگیری از آطفای حریق برای شهر تهران و سایر شهرهای در صورت لزوم و مشروط به موجود بودن وقت.

در جهت توجیه پروژه ۱۱۳، مدیر عامل وقت اتحادیه شهرهای چین گفت: «هر کشوری برای بهبود وضع اقتصادی، مراحل تحول حیاتی معینی را می‌پیماید و مهمترین جنبه این مرحله جنس و حرکت مردم از روستا به شهر است. هر چه اقدامات بهداشتی، روشی، بهداشتی، بهداشتی، بهداشتی، تسهیلات فرهنگی بیشتر، وسائل ارتباطی بهتر و ارائه تسهیلات ارتباطی مانند رادیو و تلویزیون، روزنامه، مجله و... پیشرفت کند این جنبش و مهاجرت سریعتر خواهد شد» (۸).

به این ترتیب هدف دولت از توسعه شهرها و فراهم نمودن جاذبه‌های زندگی شهری در جهت کشنده شدن هر چه بیشتر روستاییان از روستا و تجمع آنها در شهرها روشن می‌گردد.

در ادامه سخنان مدیر عامل وقت اتحادیه چین آمده است: «دولت ایران هم اکنون باید شهرهای را جهت ایفای نقش خود در این وضع پیشرفته، آماده کند و بتدریج که مردم مزارع را رها کرده و به کارخانه‌ها و شهرها روی می‌آورند، اگر به موقع پیش‌بینی استخدام آنان نشود و مشکل مسکن و سایر تسهیلات مورد احتیاج شهری در دسترس قرار نگیرد هرج و مرج شدید اقتصادی، اجتماعی و سیاسی به وجود خواهد آمد».

مسئولیت دولت در این مورد روشن است، یعنی آماده ساختن شهرها برای به عهده گرفتن وظائف محوله، بهبود و پیشرفت وضع شهرهای ایران در حال و آینده، نقش مهمی را در پیشرفت و ثبات وضع اقتصادی و اجتماعی و به نتیجه سیاسی ایران خواهد داشت. بدیهی است هر چه پیشرفت شهرها سریعتر انجام پذیرد، به همان نسبت وضع کلی اقتصادی - اجتماعی کشور زودتر بهبود خواهد یافت. براین اساس رسیدن به هدفهای نهایی که پیشرفت وضع سیاسی، اجتماعی و اقتصادی شهرهای ایران باشد، اتحادیه شهرهای ایران، برنامه جامع تهیه و به اجرا گذاشته است که بتدریج نتایج عالی این اقدامات ظاهر می‌شود» (۹).

پروژه ۱۱۳ در واقع همان اتحادیه شهرهای ایران است و اتحادیه شهرهای ایران با تعریف پروژه ۱۱۳ از سوی مشاوران امریکایی به وجود آمد. به عبارتی ضرورت تأسیس اتحادیه شهرهای ایران با تهیه پیش‌نویس موافقتنامه ۱۱۳ از سوی مشاوران امریکایی به دولت‌مردان ایران، مطرح گردید و با صدور حکم تأسیس اتحادیه شهرهای ایران، طرح گردید و با صدور دستور العمل و منشور، توسط اتحادیه شهرهای ایران به اجرا گذاشته شد.

فضل الله هاشمی یادآور می‌شود: «اتحادیه شهرهای ایران

در سال ۱۳۳۵ بنابه پیشنهاد و راهنمایی گروهی از متاوران امریکایی تشکیل گردید و طرح اولیه ایجاد اتحادیه به وسیله مشاوران مذکور تنظیم شد (۱). همچنین آمده است: «اتحادیه شهردارها در سال ۱۳۳۵ با همکاری مستشاران امریکایی اصل ۴ بورژوازی تامپک کوی تأسیس یافت (۲)».

در ادامه توجه طرح ۱۱۳ از سوی متولیان مربوطه آمده است: «اما پیشرفت شهرها به چند عامل مهم بستگی دارد، از قبیل داشتن تشکیلات محلی ثابت، تهیه برنامه‌های جدول‌مدت اقتصادی برای شهر و مطالعه و اجرای برنامه‌های اجتماعی مختلف».

مهمترین و مؤثرترین عامل پیشرفت هر شهر داشتن تشکیلات محلی ثابت و انجمن شهر است که از آن طریق تهیه و اجرای برنامه‌های مداوم اقتصادی و اجتماعی امکانپذیر و موفقیت‌آمیز خواهد بود و اتحادیه شهردارهای ایران آشناساختن انجمنهای شهرها را به حدود و وظائف و مسئولیتهای مربوطه از نخستین وظائف خویش می‌داند به این ترتیب که:

۱- از نظر سیاسی با تشویق اعضای انجمن شهر و شهرداران با آموختن اصول و حدود و وظائف و مسئولیتهای آنان از طریق مکاتبه به وسیله مجله شهردارها و یا نشریات مفید دیگر و مطالعه در تهیه و به تصویب رساندن یک قانون جامع و کامل شهردارها.

۲- از نظر اقتصادی مخصوصاً با تحولی که هم اکنون کشور ایران را به صورت مرکزیزنگ نیروی انسانی مورد استفاده کارخانه‌ها در می‌آورد، برنامه اتحادیه عبارت است از تهیه و آموزش مأموران فنی جهت اجرای برنامه‌های امور عمومی و رفاه عامه در شهر (از قبیل لوله کشی آب، برق، قاضالاب، اتوبوسرانی) و کمک به

کنترل دولت مرکزی بودند.

به‌اشکال دیگری که در آن موقع وجود داشت این بود که اداره کل امور شهردارها در وزارت به کشور فقط در مقام کنترل و بازرسی، ایرادگرفتن، امر و نهی کردن، تسویه کردن امور و بالاخره اشکال گسرفتن در کار شهردارها بود، نه وظیفه خود می‌دانست و نه در وضعی قرار داشت که بتواند اشکالات شهردارها را برای آنها حل و فصل نموده و آنها را هدایت و ارشاد کرده، راه صحیح را به آنها ارائه کند.

چنانکه اشکال سوم این بود که هیچ‌گونه رابط‌های بین شهردارهای کشور از لحاظ تبادل تجربیات و ابتکارات و بین شهردارهای ایران و شهردارهای سایر کشورها و مراجع و اتحادیه‌های مربوطه از لحاظ اطلاع از تجربات آنها و پیشرفتهایی که در امور و مسائل شهری و شهرتاری در کشورهای مترقی جهان مرتباً حاصل می‌گردد، وجود نداشت و در نتیجه شهردارهای ما از تحولاتی که در شهردارهای کشورهای مترقی وقوع می‌یافت، بی‌خبر و بی‌اطلاع بودند و نمی‌توانستند خود را با تحولاتی که در سایر شئون اجتماعی، اقتصادی، فنی و صنعتی کشور ما به وقوع می‌پیوست همراه و هماهنگ سازند (۳).

اساسنامه اتحادیه شهردارهای کشور

اولین اساسنامه اتحادیه شهردارها مشتمل بر ۲۲ ماده و ۲ تبصره در تاریخ ۱۳۳۷/۶/۱۰ به تصویب رسید (۴). در سال ۱۳۴۰ اصلاحاتی در اساسنامه به عمل آمد و در جلسه مورخه ۱۳۴۰/۶/۱۸ به تصویب هیئت دولت رسید و در تاریخ ۱۳۴۰/۱۰/۲۰ مجدداً با انجام اصلاحاتی به تصویب هیئت وزیران رسید (۵).

## «اتحادیه شهردارهای کشور» از انتشار مجله، یک هدف عالی و مشخص در نظر داشت و این هدف جز بالا بردن سطح معلومات و اطلاعات اعضای انجمن شهرها و شهرداران از طریق نشر مطالب مفید و آموزنده چیز دیگری نمی‌توانست باشد

اساسنامه مورخه ۱۳۴۰/۱۰/۲۰ (در جلسه مورخه ۲۶/۱۲/۳۹ هیئت وزیران، یک تبصره به ماده ۲ الحاق گردید) دارای ۴ فصل، ۲۰ ماده و ۲ تبصره است.

در ماده وظائف اتحادیه چنین آمده است:

۱- تحقیق و مطالعه در امور و مسائل شهری، شهرتاری، سازمانهای محلی، جمع‌آوری اطلاعات و آمارهای مربوطه، تمرکز و پهره‌برداری از نتایج تحقیقات و پهره‌رسیهایی که درباره مسائل شهری به وسیله مؤسسات مختلف دولتی و غیردولتی انجام می‌گیرد و استفاده از آنها در موارد لازم.

۲- پیروسی قوانین و مقررات مورد عمل شهردارهای کشور و تهیه پیشنهاد طرح‌های لازم برای اصلاح و تکمیل مقررات موجود به مقامات مربوطه.

۳- بررسی معلوم در زمینه مسائل سازمان و روشهای اداری و مالی و سایر امور شهردارها و راهنمایی آنها برای اصلاح سازمان و روشها و انجام این گونه خدمات به طور اختصاصی براساس درخواست هر یک از شهردارهای کشور.

شهرها از طریق ارائه فن شهرسازی و چگونگی وضع عوارض بر مبنای صحیح و بهبود وضع آذاری و تجدید اتحادیه شهردارها از طریق اعزام تیم کارشناسان سازمان به شهرهایی که با دقت انتخاب و تحت اجرای برنامه‌های اتحادیه قرار گرفته‌اند. اتحادیه شهردارها با توجه به اهمیت مسائل اقتصادی حال حاضر شهرها نهایت سعی خود را در کمک به پیشرفت اقتصادی شهرها به عمل خواهد آورد.

۴- از نظر اجتماعی برنامه اتحادیه عبارت است از کمک به شهرها در انجام درخواست‌هایی که چون از لحاظ اقتصادی وضع آنان نسبت به گذشته بسیار بهبود یافته، توقعات بیشتری از مسئولان شهر برای ایجاد مؤسسات اجتماعی از قبیل ایجاد پارک‌ها، ورزشگاهها، کتابخانه، تئاترگاه و بالاخره نظایرت شهر و تهیه برق بیشتر و آب سالم دارند (۶).

فضل الله هاشمی همچنین هدف از تشکیل اتحادیه شهردارها را رفع سه اشکال می‌دانست:

الف- اشکال اول این بود که شهردارها شدیداً تحت نظارت و



۸- فعالیت جدی در امور فنی مانند آتش نشانی و تعمیر و تجهیز آنها به خودروهای جدید.  
۹- انتشار ماهنامه شهرداریها و کتب و جزوات مربوط به مسائل شهری.

۱- انجام مطالعات و تحقیقات در امور شهری و شهرداریها و تجزیه و تحلیل اطلاعات اتحادیه شهرداریها به منظور آزمایش روشهای جدید مدیریت شهری به مطالعه وضع شهرهای ایران پرداخت و طرحی نیز به منظور آزمایش آن تدوین نمود. در این طرح چهار شهر که از لحاظ جمعیت و وسعت با یکدیگر اختلاف داشته باشند به عنوان نمونه انتخاب گردیدند. نایس از آنها به عنوان جدید و متهای شرقی نازد امور شهرداری در آنها به عنوان لگو و مرکز تعیینات برای سایر شهرداریها استفاده شود. شهر بزرگ این طرح، شهر اصفهان بود که در تاریخ ۲۸ بهمن ۱۳۳۶ اولین دسته کارشناسان سازمان به همراه تورس، مستشار افریکایی امور شهرداریها، جهت اجرای طرح به آنجا اعزام شدند (۱۰).

همچنین اتحادیه مطالعه دقیقی در باره منابع درآمدی شهرداریها به انجام رساند و گزارش جامعی به مقامات وزارت کشور تسلیم کرد (۱۱). در سال ۱۳۳۵ اتحادیه اقدام به چاپ سالنامه آماری نمود که حاوی اطلاعات و آمار مفصلی در حوزه مسائل شهری بود.

۲- بررسی قوانین و مقررات مورد عمل شهرداریها  
سعدالدین رشیدی در کتاب خود تحت عنوان شهرسازی و طرح ریزی شهری در ایران، اثر اتحادیه شهرداریها به عنوان یکی از سازمانهایی که در امور شهرسازی فعالیت دارد، یاد می کند و در یکی از بندهایی که فعالیتهای اتحادیه را نام می برد، چنین می نویسد: «تجدیدنظر در قوانین و مقررات مربوطه (در اجرای این وظیفه اتحادیه شهرداریها قانونی تهیه و پیشنهاد نموده که هنوز به تصویب مجلسین نرسیده است) این قانون سه مرتب از قانون مصوب سال ۱۳۳۱ بهتر و مناسبتر است (۱۱). مدیر کل امور اطری وقت وزارت کشور و نایب رئیس هیئت مدیره اتحادیه شهرداریها در جلسه ای در مورخه ۱۹ آذر ۱۳۳۶، چنین گفته است: «برنامه اتحادیه شهرداریهای ایران بر اساس حل سه مشکل تهیه شده است: الف- قانون خوبه ب- وسیله اجرای قانون- ج- وسائل مادی اجرای قانون. در رابطه با بند الف چنین آمده است: قانون مورد عمل فعلی در بازار مسکن مطرح و لایحه جدیدی توسط اتحادیه تهیه شده که در مجلسین ستا مطرح است (۱۲)».

در خصوص لایحه یاد شده باید گفت، لایحه قانون شهرداری مصوب ایران ۱۳۳۱ دولت دکتر مصدق با تغییراتی که در آن داده شد، با ۹۵ ماده در تیر ۱۳۳۴ به تصویب کمیسیون مشترک مجلسین رسید. با اینکه این لایحه، جنبه موقت داشته و مقرر بوده به تصویب نهایی مجلسین برسد، ولی به نام «قانون شهرداری» ثبت شد. مورد اجراء قرار گرفت و فقط معدودی از مواد آن ضمن تبصره های قانون بودجه سال ۱۳۳۳ و ۱۳۳۴ تغییر یافت.

۴- ایجاد همکاری و برقراری ارتباط بین شهرداریهای کشور به منظور تبادل اطلاعات مربوط به روشهای اداری، مالی، فنی و فراهم ساختن موجبات تجمع نمایندگان شهرداریها برای اتخاذ تصمیمات و حل و فصل مسائل مشترک از طریق تشکیل کنفرانس ها و سمینارها.

۵- ایجاد ارتباط بین شهرداریهای کشور با شهرداریهای سایر کشورهای و اتحادیه های آنها و همچنین برقراری رابطه با اتحادیه بین المللی شهرداریها و سازمانهایی که مربوط به امور شهری و شهرداری هستند و قبول عضویت آنها به منظور حصول اطلاع و استفاده از تجارب و تحولات علمی و عملی در زمینه امور و مسائل شهری و شهرداری برای اصلاح وضع شهرداریهای کشور.

۶- همکاری با وزارت کشور و سایر سازمانها در امور شهری.  
۷- اتحادیه شهرداریها محسنا است با احتیاط نمایانگی از شهرداریها، در مورد خرید و مسائل و اوزام مورد نیاز آنها بر طبق مقررات این نامه مالی شهرداریها اقدام نماید (۱۳).

طبق اسامنامه ارکان اتحادیه با شورا، هیئت مدیره و حسابرس شکل می گرفت و شورا از نمایندگان شهرداریهای کشور متشکل می شد. هیئت مدیره سه نفر بوده، دو نفر توسط شورا انتخاب می شد، به اضافه مدیر کل امور مالی و نظارت بر شهرداریها و مدیر عامل توسط این سه نفر از بین اشخاص پندیر و مطلع که دارای اطلاعات علمی و عملی در امور شهرداریها و حداقل تازاری دانشنامه یاساسی بوده انتخاب می گردید.

اقدامات اتحادیه شهرداریهای کشور  
با توجه به گستردگی دامنه فعالیتهای اتحادیه شهرداریها در مقیاس داخل و خارج کشور، این اتحادیه بدون شک و به اذعان کارشناسان وقت اتحادیه و بررسی منابع در دسترس، عملکرد خوبی داشته است.

مخبره های فعالیتهای اتحادیه شهرداریها را می توان چنین برشمرد:

- ۱- انجام مطالعات و تحقیقات در امور شهری و شهرداریها و تجزیه و تحلیل اطلاعات
- ۲- بررسی قوانین و مقررات مورد عمل شهرداریها.
- ۳- مطالعه و بررسی بهبود روشهای اداری و مالی شهرداریها.
- ۴- برقراری ارتباط بین شهرداریهای کشور به منظور تبادل اطلاعات و تجزیات.
- ۵- فراهم نمودن زمینه ارتباطات شهرداریهای کشور با شهرداریهای سایر کشورهای و فراهم نمودن عضویت آنها در اتحادیه بین المللی شهرداریها - آیولا.
- ۶- همکاری با وزارت کشور و سایر سازمانها مانند سازمان برنامه و بودجه در خصوص مسائل شهرداریها و پروژه های عمرانی آنها.
- ۷- اقدامات در جهت تهیه و تدوین طرحهای جامع شهرسازی.

بعد از تصویب لایحه قانون شهرداری به وسیله کمیسیون مشترک، دولت از مجلس شورای ملی تقاضا کرد که از طرح لایحه یاد شده در مجلس برای تصویب نهایی خودداری شود تا لایحه جامعتری تنظیم و پیشنهاد کند و در پی آن، اتحادیه شهرداریها در صدد برآمد با استفاده از اطلاعات و تجربیات کارشناسان و مطالعه اصول و قواعد مورد عمل در شهرداریهای کشورهای مترقی جهان لایحه جامع و کاملی تهیه کند.

کوشش پیگیر اتحادیه شهرداریهای ایران در سالهای ۴۲-۱۳۳۱ که توأم با مبالغهات زیاد و تشکیل کمیسیونهای متعدد مرکب از محترمین افراد در این فن بود و ضمن آن پیشنهادهای و نظرات شهرداران، فرمانداران و اعضای کارکنان وزارت کشور نیز مورد بررسی قرار می گرفت، به تهیه لایحه‌ای در ۵-۲۰ ماده منجر شد که در اواخر سال ۱۳۳۲ پس از تأیید هیئت وزیران برای تصویب اعضای مجلس پیشنهاد به وسیله مجلس شورای ملی به کمیسیون ارجاع شد ولی «متاقب آن بعضی از نمایندگان عضو کمیسیون کشور شفاهاً اظهار نمودند که این لایحه خیلی مفصل است و رسیدگی به آن محتاج صرف وقت زیاد است و اگر وزارت کشور بخواهد نقایص موجود در قانون فعلی را رفع کند (قانون ۱۳۳۲) می توانست لایحه دیگری که حدود ۲۰-۳۰ ماده بیشتر نداشت پیشنهاد کند. به همین منظور وزارت کشور در اواخر سال ۱۳۳۲ پیشنهادی مبنی بر اصلاح پارهای مواد قانون فعلی (قانون

اقتصادی امریکا به منظور اصلاح سیستم نظری شهرداریها) (۱۰)، تربیت نیروی انسانی حساس (۱۱)، برگزاری آزمون به منظور انتخاب دو نماینده شاغل در شهرداریها برای گذراندن دوره‌های آموزشی، حساسسازی، بودجه، آمار، مدیریت شهری، اصول علم اداره و کارگزینی در یک دوره یکساله (۱۲)، برگزاری کلاسهای مکاتباتی با دروسی چون ۱- قضایای رهبری شهردار ۲- روابط شهردار با انجمن شهر و سایر ادارات ۳- تجربه و تحلیل مسائل و اصول اساسی سازمان ۴- شهرسازی ۵- آتش نشانی ۶- امور مالی و روشن نمون بودجه بندی شهرداریها ۷- روشهای مدیریت کارگزینی با اداره استخدا می ۸- کارگزینی و امور مالی شهرداریها (۱۳)، برگزاری کلاسهای مدیریت امور مالی شهرداریها و مدیریت با یگانی به صورت ضمن خدمت (۱۴) (۱۵)، ارتقاء و راهنمایی دانشکده علوم اداری و مدیریت بازرگانی دانشکده تهران و دانشکده فنی از سوی اتحادیه در تعلیم و تربیت کارکنانی که بعداً (آموزش پیش از خدمت) در خدمت شهرداریها قرار می گرفتند (۱۶) و برگزاری کلاسهای زبان انگلیسی برای کارکنان اعزامی به خارج از کشور (۱۷).

آسوزین کارکنان و نیروهای اداری، یکی از وظائف اصلی اتحادیه محسوب می شد و اتحادیه با جدیت تا آخرین روزهای حیات خود آن را پیگیری می نمود. آموزش کارکنان تنها در داخل کشور انجام نمی شد، بلکه نیروهای زیادی برای گذراندن دوره کوتاه مدت و بلندمدت به خارج از کشور و خصوصاً امریکا اعزام می شدند.

#### ۴- برقراری ارتباط بین شهرداریهای کشور به منظور تبادل اطلاعات و تجربیات

پس از تأسیس اتحادیه شهرداریها، کنفرانس شورای عالی شهرداریها هر ساله برگزار می شد. هدف این کنفرانس های سالانه، بحث و تبادل نظر در امور مربوط به شهرداریها و رفع مشکلات آنها بود. علاوه بر کنفرانس های سالانه ای که رؤسای انجمن شهردار شهرداران میزبان استان، مستشاران امریکایی و مدیران اتحادیه در آنها شرکت می کردند (۱۸)، کنفرانس شهرداران استانها نیز جداگانه در هر استان به منظور تبادل نظر بیرامون مسائل شهرها و استفاده از تجارب یکدیگر هر سال برگزار می شد و نتایج مثبت به همراه داشت (۱۹).

#### ۵- فراهم نمودن زمینه ارتباط شهرداریهای کشور با شهردارهای سایر کشورها و فراهم نمودن عضویت آنها در اتحادیه بین المللی شهرداریها - آیویلا

اتحادیه شهرداریهای کشور در همان سال تأسیس خود به اتحادیه بین المللی شهرداریها ملحق گردید و در کنفرانس های بین المللی اتحادیه در رم، لاهه و برلین نیز شرکت کرد (۲۰). پس از عضویت اتحادیه شهرداریها در اتحادیه بین المللی شهرداریها، زمینه عضویت تمام شهرداریها فراهم شد و هر شهرداری هر ساله مبلغی متناسب با بودجه و درآمد خود بابت حق عضویت می پرداخت (۲۱).

واسطه ارتباط شهرداریهای کشور با اتحادیه بین المللی شهرداریها و سایر شهرداریهای کشورهای جهان، اتحادیه شهرداریهای کشور بود. در سمینارها، کنگره ها و دیدارهایی که از سایر کشورها به عمل می آمد، شهرداران شهرهای کشور به همراه کارشناسان اتحادیه مسافرت می نمودند تا از تجارب و دانش شهرسازی و مدیریت شهری کشورهای خارجی بهره گیرند. خواهرخواندگی بین شهرها یکی از مواردی بود که در دوران

### پس از تأسیس اتحادیه شهرداریها، کنفرانس شورای عالی شهرداریها هر ساله برگزار می شد. هدف این کنفرانس های سالانه، بحث و تبادل نظر در امور مربوط به شهرداریها و رفع مشکلات آنها بود

۱۳۳۴) و الحاق ۱۷ ماده دیگر به آن تنظیم و پیشنهاد کرد (۲۲). فضل الله هاشمی در این خصوص نوشته است: «اگر چه با تصویب این لایحه [پیشنهادی] مقداری از مشکلات فعلی شهرداریها برطرف خواهد شد، لکن چاره اساسی کار نبوده و بسیاری دیگر از اشکالات حل نشده باقی خواهد ماند (۲۳)».

نهایت اینکه لایحه پیشنهادی وزارت کشور با ۱۲۳ ماده و ۶۲ تبصره در پیمن ۱۳۳۵ به تصویب رسید (۲۴).

#### ۳- مطالعه، بررسی و بهبود روشهای اداری و مالی شهرداریها و آموزش کارکنان

در این خصوص اقدامات و فعالیتهای بسیاری به انجام رسیده که می توان به موارد زیر اشاره کرد: انعقاد قرارداد با دانشکده فنی دانشگاه تهران برای تربیت کمک مهندسی به منظور انجام کارهای فنی و مهندسی و اجرای کلاسها از اوایل سال ۱۳۳۷ (۲۵)، دعوت از «فرانک شروود» به مدت ۳ ماه برای کمک به تهیه و تنظیم برنامه های اصلاح امور شهرداری که از طرف مؤسسه علوم اداری دانشگاه تهران استخدام شده بود (۲۶)، گذراندن دوره تعلیمات علمی و عملی و مدیریت با نظارت اتحادیه و همکاری هیئت عملیات

... Near East Foundation در سال ۱۹۸۵ میلادی  
 در تهران تأسیس شد. یک مؤسسه عمومی بود و هدف  
 سازمان Agency for International  
 Development (A.I.D) بود. هدف و مأموریت  
 سازمان عبارتند از:  
 ۱- در زمینه عمران و معماری در ایران و سایر کشورهای  
 در حال توسعه فعالیت کند. ۲- در زمینه عمران و معماری  
 در ایران و سایر کشورهای در حال توسعه فعالیت کند.  
 ۳- در زمینه عمران و معماری در ایران و سایر کشورهای  
 در حال توسعه فعالیت کند. ۴- در زمینه عمران و معماری  
 در ایران و سایر کشورهای در حال توسعه فعالیت کند.  
 ۵- در زمینه عمران و معماری در ایران و سایر کشورهای  
 در حال توسعه فعالیت کند. ۶- در زمینه عمران و معماری  
 در ایران و سایر کشورهای در حال توسعه فعالیت کند.  
 ۷- در زمینه عمران و معماری در ایران و سایر کشورهای  
 در حال توسعه فعالیت کند. ۸- در زمینه عمران و معماری  
 در ایران و سایر کشورهای در حال توسعه فعالیت کند.  
 ۹- در زمینه عمران و معماری در ایران و سایر کشورهای  
 در حال توسعه فعالیت کند. ۱۰- در زمینه عمران و معماری  
 در ایران و سایر کشورهای در حال توسعه فعالیت کند.

حیات اتحادیه شهرداریهای کشور نیز وجود داشت. شهر شیراز در آن زمان خواهد خواندگی با شهر لس آنجلس آمریکا داشت و اطلاعات و تجربیات بین آنها مبادله می شد. عامل تعیین کننده در خواهر خواندگی عمدتاً عوامل جغرافیایی چون آب و هوا و وضع اقلیم بود.

**۶- همکاری با وزارت کشور و سایر سازمانها چون سازمان برنامه و بودجه در خصوص مسائل شهرداریها و پروژههای عمرانی آنها**

اتحادیه شهرداریها از هر گونه همکاری با سایر سازمانها و نهادهایی که در جهت کمک به عمران شهری بوده است استقبال می نمود. «قسمت فی سازمان برنامه از اتحادیه شهرداریهای ایران تقاضا نمود به منظور پیشرفت و دقت بیشتر در بررسی و اتخاذ تصمیم در باره پروژههای عمرانی شهرداریها با سازمان برنامه همکاری نماید، به علت تسویعی که ممکن است در نتیجه این همکاری در انجام برنامه شهرداریها به وجود آید تقاضای فوق از طرف اتحادیه با مسرت تاقی شده و در چندین مورد از جمله درباره طرحهای عمرانی شهرداریهای اسفهان، آبادان، اهواز و خرمشهر کمکهای لازم به عمل آمد(۱۰).

از دیگر فعالیتهای اتحادیه می توان به اعزام و معرفی نماینده برای شرکت در کمیسیون دائمی رسیدگی به عوارض شهرداریها که در اداره کل امور شهرداریهای وزارت کشور تشکیل می شده اعزام نمایندگان مخصوص در جلسات شورایی اقتصادی و سایر کمیسیون ها که نیازمند شرکت اعضای اتحادیه شهرداریها به نمایندگی از طرف وزارت کشور نیست، تشکیل کمیسیون برای بررسی نسبت حق عضویت شهرداریهای ایران با حضور رئیس قسمت عالی اداره کل امور شهرداریها و تصویب حق عضویت شهرداریها از طرف مقام وزارت کشور را نام برد(۱۱).

**۷- اقدامات در جهت تهیه و تدوین طرحهای جامع شهرسازی**

در سال ۱۳۳۵ که اتحادیه شهرداریها تأسیس گردید، با کمک متخصصان شهرسازی آمریکایی در چند شهر، از جمله شیراز، رشته اسنادج و تبریز بررسیهای مقدماتی به عمل آمد و طرحهایی تهیه شد که هرچند به طور کامل مورد عمل قرار نگرفت ولی مورد توجه معرفی اصول شهرسازی و لزوم پیروی از آن گردید. کارشناسان آمریکایی پس از پایان دوره خدمت خود از ایران رفتند و کمیته شهرسازی اتحادیه همچنان فعالیتهای مربوطه را ادامه داد پس از آن در سال ۱۳۴۰ فرستادگی قابل چند تن از شهرسازان ایرانی، که قبلاً به موجب قراردادی با هیئت عملیات اقتصادی (اصل ۴) برای انجام امور شهرسازی به خدمت دعوت شده بود، با فعالیت اتحادیه شهرداریها، مشترکاً از طرف هیئت مزبور و اداره کل امور شهرداریها برای مدت یک سال استخدام گردید. در این هنگام، بخشی به نام شهرسازی در آن اداره کل به وجود آمد و کارهای اجرایی شهرسازی در این قسمت متمرکز گردید.

فعالیت کمیته شهرسازی اتحادیه، بعد از این جریان صرفاً به مطالعه و بررسیهای فنی در این باره محدود گردید. این کمیته از آنجا که عملیات شهرسازی بدون داشتن اطلاعات کلی از هر محل ممکن نبود، در وضع شهرهای مختلف بررسی نمود و اطلاعات لازم را جمع آوری و در اختیار بخش شهرسازی اداره کل فنی وزارت کشور قرار می داد. در آنرو مساعی اتحادیه، از طرف گروه صلاح

انتشار کتاب «شهرسازی و طرح ریزی شهر در تهران» انتشار جزوه «راهنمای شهرداران، رؤسای انجمن شهر و اعضای انجمن»، «سالنامه شهرداریها» و «آتش نشانی در ایران» از جمله فعالیتهای انتشاراتی اتحادیه محسوب می شد

آمریکایی یکی از اسراده مطلع در امر شهرسازی به نام فرانک باویج نیز در اختیار اتحادیه قرار گرفت و با کمیته شهرسازی همکاری نمود.

فعالیتهایی که مستقیماً و یا با کمک و همکاری کمیته شهرسازی و بررسیهای فنی اتحادیه در زمینه شهرسازی تا آخر ۱۳۴۲ به انجام رسید، تصویب نقشه طرح جامع شهر اسفهان و پیشرفت کار تا ۶۰ درصد و نیز تهیه طرحهای جامع شهرهای شیراز، ارومیه (رضائیه) و یوشهر را شامل می شد و در مورد شهرهایی چون مشهد، تبریز، رشت، بندر لنگرزی و زاهدان نیز مطالعات اولیه جهت تهیه نقشه برای آنها انجام گردید.

ضمائم اجرای نقشه جامع قانون شهرسازی بود که کمیته شهرسازی اتحادیه برای تهیه آن اقداماتی نمود و مجدداً کوشید تا این امر تحقق یابد قانون جامع و مانعی تدوین گردد و پس از تصویب به مرحله اجرا آید(۱۲).

در زمستان سال ۱۳۴۳ بنا به دعوت اتحادیه شهرداریها، هیئتی مرکب از سه نفر مشاور عالی مقام بنیاد هورد به ریاست آقای دانشون برای مطالعه در باره ارائه طرق و پیشنهادهایی در مورد مسائل و خطمشی شهرسازی به ایران آمد. این هیئت پس از حدود یک ماه مطالعه، طرحی تهیه کرد که آقای دانشون برای اصلاح و تجدیدنظر در آن مجدداً به ایران مسافرت کرد و با مقامات ایران مذاکره نمود و چندی بعد نیز در تاریخ ۱۳۴۴/۶/۲۱ آقای دانشون برای ارائه طرح نهایی به ایران مسافرت کرد و طرح شهرسازی را که با مطالعه عمیقی تهیه شده بود به اتحادیه شهرداریها ارائه نمود. این طرح در اتحادیه شهرداریها و بعضی از سازمانهای دیگر مورد بررسی قرار گرفت(۱۳).

پس از گردآوری اسناد و مدارک لازم، مذاکره و بحث با سازمانهای مختلف و ذی نفع در امر شهرسازی و ... گروه مزبور به این نتیجه رسید که شهرسازی به مفهوم واقعی کلمه در ایران وجود نداشته است و علی که باعث شده امر شهرسازی مورد توجه قرار نگیرد و یا اگر هم گرفته با اشکالاتی روبرو بوده است عبارتند از:

- ۱- عدم هماهنگی در انجام کارها میان شورایی شهرسازی، سازمان برنامه، وزارت کشور، وزارت آبادانی و مسکن و شهرداریها.
  - ۲- با توجه به اینکه قانون پایه و اساس تمامی روابط منظم اعم از خصوصی و عمومی است، دولت باید در این خصوص دخالت نموده و قانون مبنی را تدوین نماید و به سازمان مربوطه اختیارات قانونی بدهد.
  - ۳- سومین مسئله در امر شهرسازی نیروی انسانی است، باید اسراده واجد شرایط و تعلیم یافته به میزان کافی برای این منظور در اختیار داشت تا بتوان برنامه های شهرسازی را اجرا کرد که در این زمینه دانشکده علوم شهری و منطقیات پیشنهاد گردید(۱۴).
- مهمترین اقدامی که اتحادیه شهرداریهای ایران در زمینه پیشنهادهای آقای دانشون انجام داده است، اقدام در زمینه تهیه قانون شهرسازی بوده است.



آسوزنده چیزی دیگری نمی توانست باشد و هیئت تحریریه مجله شهر دارها تا آنجا که مقدور بوده است، در ارضامی و ارائه طریق شهر دارها از راه پرسشهای علمی و فنی، تبادل افکار و اطلاعات، تسهیب و تشویق مردم به منظور ایجاد علاقه و توجه بیشتر در امور محلی و جلب توجه افراد به اهمیت مسائل مربوط به تشکیلات شهر دارهای کشور و طریقه اداره نمودن آنها، اهتمامی در اتخاذ هرگونه اقدامات لازم به منظور رفاه اهالی شهرها در حدود قوانین مصوبه، برقرار سازی ارتباط دائم و مستقیم با شهر دارهای جهان، مؤسسات بین المللی مربوط و تبادل اطلاعات با آنها و بالاخره آشنا ساختن شهرداران محترم با آخرین تحولات شهر دارهای جهان، سعی و فکر مبذول داشته است(۳۰). اتحادیه شهر دارها با انتشار کتب، سالنامه های آماری و نیهه نشریه ای به نام «اراضی انجمنهای شهر و شهرداران به وظائف خود» سعی در انجام رسالت خود در زمینه آگاهی بخشی هر چه بیشتر داشت.

رشدیده در خصوص ارزش علمی ماهنامه شهر دارها چنین می نویسد: «نشر مجله شهر داری بهترین و سودمندترین مدرک فنی و قابل استفاده برای شهرداران و علاقمندان به امور شهری است» (۲۰).

انتشار کتاب «شهر سازی و طرح ریزی شهر در تهران»، انتشار جزوه «اراضی شهرداران»، رؤسای انجمن شهر و اعضای انجمن، «سالنامه شهر دارها» و «آتش نشانی در ایران» از جمله فعالیتهای انتشاراتی اتحادیه محسوب می شد.

## بودجه و منابع مالی سازمان اتحادیه شهر دارها

همان طور که ذکر شد، اتحادیه شهر دارهای ایران از ابتدای تأسیس جزء پروژه های هیئت عملیات اقتصادی آمریکا در ایران (اصل ۴) درآمد. کمک مالی به بودجه اتحادیه در سالهای اول از صدی ۵۰ شروع و بعضی از سالها صدی ۳۰ و در بودجه سال ۱۳۳۰ صدی ۱۰ بوده است و بقیه بودجه آن را وزارت کشور تأمین می کرد. شهر دارهای عضو اتحادیه نیز هر ساله مبلغی متناسب با بودجه درآمد خود بابت حق عضویت پرداخت می کردند(۳۱).

به طور مشخص منابع مالی اتحادیه، درآمد حاصل از اجرای ماده ۸۲ اصلاحی قانون شهر داری (شهر دارها) که درآمد سالیانه آنها از یک میلیون ریال متجاوز باشد، موظف اند در حدود آن رابه اتحادیه بپردازند، حق عضویت دریافتی از شهر دارها و کمکها و هدایای دریافتی و سایر منابع بود(۳۲).

## اتحادیه های منطقه ای

به منظور پیگیری سیاست عدم تمرکز و برای حل مشکلات شهر دارهای کشور و عدم نیاز به طی مسافت زیاد، اتحادیه های منطقه ای وابسته به اتحادیه شهر دارهای کشور در ۷ منطقه کشور در سال ۱۳۵۶ تشکیل گردید. اتحادیه های منطقه ای عمر چندانی نداشتند پس از پیروزی انقلاب اسلامی در اواخر خرداد ماه سرپرست وقت اتحادیه شهر دارها طی گزارشی به مقام وزارت کشور، اعلام نمود که اتحادیه های منطقه ای «اصولاً علاقه برآینگه مشکلی از کار شهر دارها را حل نکرده بلکه هزینه زیادی بیزای اتحادیه شهر دارهای کشور که از اعتبارات شهر دارها تأمین می گردد، در برداشته و ادامه کار آنها با این کیفیت و در این برهه از زمان به سود شهر دارها و به صلاح اتحادیه شهر دارهای کشور نمی باشد»(۳۳).

پس از تهیه گزارش فوق، وزارت کشور مراتب را تأیید و طی ناصه ای انحلال مناطق را به تمامی استانداریها ابلاغ نمود و سپس در نامه ای دیگر با عنوان اتحادیه شهر دارهای کشور، نتیجه

جلسات و کمیسیون هایی که با حضور نمایندگان وزارت آبادانی و مسکن، وزارت کشور، شهرداری تهران و سازمان برنامه در اتحادیه شهر دارهای ایران تشکیل گردید، کلیات قانون شهر سازی مورد تصویب قرار گرفت(۳۴).

نهایتاً در سال ۱۳۴۷ قانون نوسازی و عمران شهری از تصویب گذشت و ضمن مواد ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۲۰، ۲۲، ۲۸ و ۳۱ مقرراتی در مورد ضوابط نوسازی شهرها برقرار شد(۳۵). در اسفند ۱۳۵۱ قانون تأسیس شوراهای عالی شهر سازی و معماری ایران و در سال ۱۳۵۳ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهر سازی تصویب شد و ضمن تصویب قوانین یادشده، ترتیبات تازه ای نیز در خصوص تهیه طرح جامع برای شهرهای بزرگ و تهیه طرحهای هادی توسط وزارت کشور برای شهرهای کوچک برقرار شد(۳۶).

## ۸- فعالیت جدی در امور فنی چون آتش نشانی و تأسیس ایستگاههای جدید و تجهیز آنها به خودرو

در بند «ب» موافقتنامه پروژه ۱، ۱۳، تنظیم یک سلسله اصول نظری و آرای طریقی فنی از لحاظ اطفای حریق، ذکر شده است. در این زمینه آقای استاک، مشاور آتش نشانی اصل ۴، برای همکاری به اتحادیه شهر دارها معرفی گردید. با اقداماتی که انجام شده انگیزه لازم در زمینه اطفای حریق در شهر دارهای کشور به وجود آمد. به عنوان نمونه، نخستین گروه داوطلب آتش نشانی در تهران، از بین دانشجویان سال سوم رشته تربیت بدنی دانشسرای عالی تهران با همکاری آقای استاک و مربی آتش نشانی تهران، انتخاب گردید و دروس عملی روش استفاده از تمامی وسائل و تجهیزات آتش نشانی موجود و شیوه خاموش کردن آتش به داوطلبان آموخته شد(۳۷).

همچنین شهرداری سمنج اقدام به تشکیل یک اکپه مبارزه با آتش سوزی، مرکب از اهالی شهر نمود که برای کمک به اهالی شهر در مواقع بروز حریق بتون دریافت پاداش داوطلب شدند. طبق تقاضای شهرداری سمنج، آقای استاک، مستشار آتش نشانی اتحادیه شهر دارها، برای کمک به آموزش داوطلبان به مدت یک هفته به سمنج اعزام گردید(۳۸).

آقای استاک در ساره وضعیت آتش نشانی در ایران گزارشی تحت عنوان «آتش نشانی در ایران، بررسی احتیاجات آینده و روشهای احتمالی» تهیه نمود که توسط یکی از مترجمان اتحادیه، ترجمه شد و به چاپ رسید(۳۹).

## ۹- انتشار ماهنامه شهر دارها و کتب و جزوات مربوط به مسائل شهری

در خصوص هدف از تأسیس ماهنامه شهر دارها، در یکی از شماره های ماهنامه شهر دارها چنین آمده است: «اتحادیه شهر دارهای کشور، از انتشار مجله، یک هدف عالی و مشخص در نظر داشت و این هدف جز بالا بردن سطح معلومات و اطلاعات اعضای انجمن شهرها و شهرداران از طریق نشر مطالب مفید و

- ۱- نورسن در تاریخ ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از تهران به تبریز اعزام شد تا در محل احداث خط آهن اردکان، کارهای راهسازی در آنجا را برعهده گیرد. پس از مدتی به تبریز بازگشت.
- ۲- همانجا که در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از تبریز به اهواز اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به اهواز بازگشت.
- ۳- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از اهواز به اصفهان اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به اصفهان بازگشت.
- ۴- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از اصفهان به مشهد اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به مشهد بازگشت.
- ۵- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از مشهد به تهران اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به تهران بازگشت.
- ۶- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از تهران به اهواز اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به اهواز بازگشت.
- ۷- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از اهواز به اهواز اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به اهواز بازگشت.
- ۸- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از اهواز به اهواز اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به اهواز بازگشت.
- ۹- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از اهواز به اهواز اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به اهواز بازگشت.
- ۱۰- در روز ۱۵ فروردین ۱۳۵۴ از اهواز به اهواز اعزام شد تا در آنجا کارهای راهسازی را برعهده گیرد. پس از مدتی به اهواز بازگشت.

اندامانی را که تاکنون در مورد انحلال مناطق اتحادیه لحاظ شده است، از اتحادیه شهرداریه‌های کشور استفسار نمود. به این وسیله قبل از اینکه اجازه فعالیت به اتحادیه‌های منطقه‌ای داده شود، با یک ارزیابی حکم به انحلال آنها دادند. تمامی اصول مشغول و غیر مشغول اتحادیه‌های منطقه‌ای به استانداریها تحویل گردید و کارکنان آنها که اکثرأ جوان و تحصیلکرده بودند و دورهای آموزشی و تخصصی لازم را در زمینه مسائل و امور شهرداریه‌ها گذرانده بودند، در استانداریها و شهرداریه‌ها مشغول به کار شدند.

## انحلال اتحادیه شهرداریه‌های کشور

در بند «الف» ماده واحده لایحه قانونی راجع به لغو برخی از مواد اصلاحی قانون شهرداری و اصلاح بند «ب» ماده ۲۴ این نامه مالی شهرداریه‌ها منسوب ۱۲۵۹۴۱۲۲ شورای انقلاب چنین آمده است: «به منظور تجدید سازمان و جلوگیری از تکرار و تداخل وظائف و حذف هزینه‌های زائد و ارشاد و راهنمایی و رفع مشکلات و نارساییهای شهرداریه‌ها و برقراری ارتباط با اتحادیه‌ها و سازمانهای بین‌المللی شهرداریه‌ها مواد ۸۲ و ۱۰۸ اصلاحی قانون شهرداری لغو و اتحادیه شهرداریه‌های کشور که بر اساس مواد مذکور تأسیس گردید، منحل و تمامی پرسنل و اموال و داراییهای آن در اختیار وزارت کشور گذارده می‌شود (۲۲)»

با تصویب نامه یادشده، عمر ۲۴ ساله اتحادیه شهرداریه‌ها خاتمه یافت و تمامی اموال آن در اختیار وزارت کشور قرار گرفت. برخی از کارکنان سازمان منحل و برخی دیگر در استانداریها و وزارت کشور مشغول به کار شدند.

دلیل مستدل و قانع کننده‌ای که نتوان برای انحلال اتحادیه شهرداریه‌های کشور و اتحادیه‌های منطقه‌ای آورد، در اسناد مکتوب یافت نشده است، اما مطابق گفته‌های کارشناسان و کارکنان سابق اتحادیه و به ظن قوی، با توجه به سوابق اتحادیه و چگونگی تأسیس و تولد آن، علت اصلی انحلال آن، این بود که آن سازمان به عنوان یک نهاد طائفه‌ای و نهادی که فاقد دست‌دشمنان و مخالفان انقلاب به وجود آمده است ارزیابی می‌شد. معمولاً در همه انقلابها، نهادهای وابسته به رژیم گذشته و دشمن از بین می‌روند و اتحادیه شهرداریه‌ها نیز جزء آنها بود. علاوه بر این، در مصاحبه با کارشناسان سابق اتحادیه شهرداریه‌های کشور این نکته روشن شد که اتحادیه در نزد

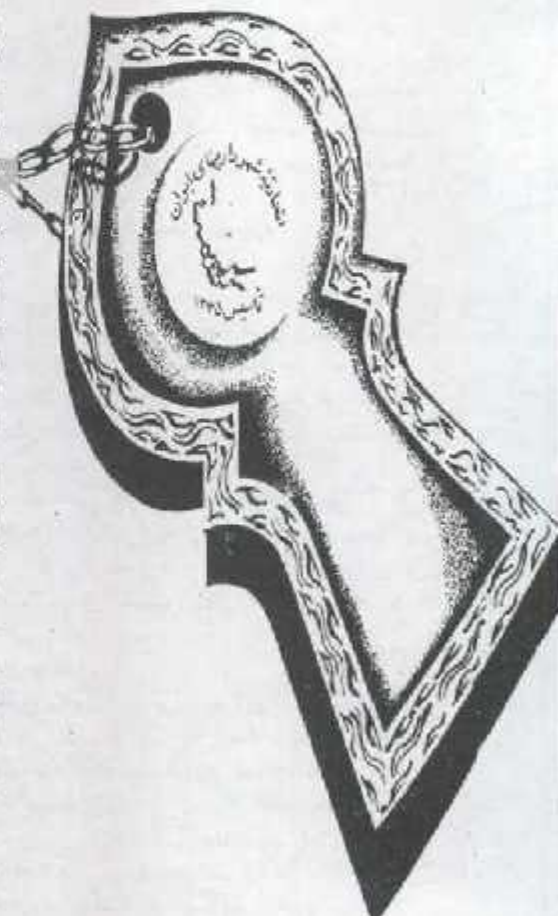
کسانی که در وزارت کشور وقت شاغل بودند، مرکزی به نظر می‌آمد که بیشتر ظواهر لوکس دارد و کمتر به انجام کارها می‌پردازند. کارشناسان اتحادیه کسانی هستند که با پول دولت به سفر خارجی می‌روند و دوره‌های آموزشی در کشورهای اروپایی می‌گذرانند و به عبارتی وجود آنان زائد است و نبود آنها نیز خللی به نظام شهرداریه‌های کشور وارد نمی‌کند. این تفکر و ذهنیت نسبت به اتحادیه شهرداریه‌ها در قضاوتها و جمع‌بندیها نسبت به اتحادیه اثر گذار بود.

پس از پیروزی انقلاب و انحلال اتحادیه شهرداریه‌های کشور و خلاصه وجود آمده که از مسکوت گذاشتن فعالیتهاست که آن اتحادیه به انجام می‌رسانید منشأ می‌گرفت، اقداماتی جهت احیای ماده ۶۲ قانون شهرداریه‌ها منسوب ۱۳۴۵ و تأسیس سازمان شهرداریه‌های کشور با اهداف و محتوای متناسب با شرایط جدید به انجام رسید که پرداختن به آن موضوع مقاله دیگری است.

## نتیجه گیری

کشور امریکا پس از کمکهای مالی به اروپای غربی فارغ شده از جنگ دوم جهانی، با هدف ادامه سیاستهای خود مبنی بر جلوگیری از نفوذ کمونیسم و ایجاد کمربند امنیتی و بهداشتی در مرزهای شوروی سابق، به کشورهای خاورمیانه و آسیای افریقا و آمریکای لاتین کمکهای مالی اعطای نمود و کشور ایران نیز یکی از کشورهای سودگرمی بود که این حمایتها را دریافت نمود. امریکا در قالب اصل ۴ ترومن، کمکهای قرض و مالی خود را به ایران سرآورد نمود و از ترس انقلاب کمونیستی در جامعه دهقانی ایران سیاست اصلاحات ارضی را پیشه خود ساخت و سیاست خود را در قالب انقلاب سفید شده عملی نمود. کارشناسان و صاحبان امریکایی که امنیت و آرامش حکومت وقت ایران و به دنبال آن، آرامش در کشور را می‌خواستند تا به این وسیله پهنای به دست مخالفان ندهند، پروژه ۱۱۳ را به دولت ایران پیشنهاد نمودند تا زیرساختها شهرهای کشور را فراهم آورند و مکان و مابوای مناسبی برای مهاجران روستایی و امید دادگان روستایی امیدوار به کسب زمین را در خود جای داده و شغل و کار و کسبی برای تأمین معاش آنان فراهم آورند.

در قالب این پروژه بود که تشکیلات و سازمان‌های شهرداریه‌ها نوسازی شد، قوانین به تصویب رسید، طرحهای شهرسازی به اجرا درآمد و آموزش نیروهای مورد نیاز تشکیلات آغاز گردید، ساز و کارهای مناسب طراحی و سازمان جدیدی به نام اتحادیه شهرداریه‌های کشور تأسیس گردید. با وجودی که کارشناسان و مستشاران امریکایی و کشورهای دیگر نیز در این اتحادیه همکاری می‌کردند، رفت و آمد کارشناسان اتحادیه و گذراندن دوره‌های آموزشی توسط کارشناسان و شهرداران شهرهای کشور ادامه داشت. این امر باعث گردید که پس از پیروزی انقلاب اسلامی قضاوتها بر این امر قرار گیرد که این اتحادیه وابسته به امریکاست و سیاستهای استعماری امریکا به وسیله این اتحادیه در کشور اجرا می‌گردد. از این رو با پیشنهاد وزارت کشور و تأیید شورای انقلاب در تیرماه ۱۳۵۹ حیات اتحادیه شهرداریه‌های کشور خاتمه یافت. این مقاله صرفاً سعی داشته است نحوه تأسیس، چگونگی شکل گیری اتحادیه، فهرست و سرفصلهای فعالیتها، اتحادیه را در دوران حیاتش بیان و چگونگی انحلال آن را نیز مشخص نماید، بدیهی است که ناگفته‌ها در این زمینه بسیار است که انشاءاً در تحقیقات و مقالات بعدی ارائه خواهد گشت.



## از انتشارات اتحاد





شهر بزرگترین و پیچیده ترین محصول فرهنگ مادی جوامع انسانی است. به همین علت آینه شفاف و روشنی از فرهنگ معنوی هر جامعه محسوب می شود. باورها و ارزشهای جامعه را می توان در این آینه دید و عمق آن را قرائت کرد. عزت انسان، آمایش زندگی، سهولت کار و حرکت در شهر و کارآمدی مؤسسات اجتماعی، به کیفیت سازمان کالبدی و آراستگی محیط شهری وابسته است. عوامل گوناگونی با کیفیت محیط شهر ارتباط مستقیم دارند که از جمله می توان به فن آوری، فرهنگ شهرنشینی، قوانین و مقررات، تشکیلات و در یک کلام سطح توسعه یافتگی جامعه اشاره کرد. اما در میان این همه، نظام هدایت توسعه شهر جایگاهی پراهمیت دارد. نقش نظام هدایت توسعه شهر در کیفیت محیط شهر و طرح پیشنهادهایی به منظور انجام اصلاحات ساختاری در آن موضوع گفتگو با سیاوش انصاری تبارا تشکیل می دهد.

گفتگو با سیاوش انصاری تبارا  
ناصر برک پور

# اصلاحات ساختاری در نظام هدایت توسعه شهری

## درباره سیاوش انصاری تبارا

سیاوش انصاری تبارا، متولد ۱۳۲۲ تهران، در دانشکده معماری دانشگاه شهید بهشتی به تحصیلات پرداخت و در سال ۱۳۴۸ فارغ التحصیل شد. در سال ۱۳۵۵ نیز درجه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای را از دانشگاه ایالتی کالیفرنیا دریافت کرد.

انصاری تبارا از سال ۱۳۵۵ تا ۱۳۷۵ به ترتیب، مسئولیت بخش عمران شهری مرکز برنامه ریزی آمایش سرزمین و پروژه‌های برنامه ریزی و توسعه استانهای یزد، چهارمحال و بختیاری و اراک و همچنین مدیریت پروژه‌های توسعه جامع استان زنجان و پروژه برنامه ریزی توسعه جامع آبخیز قزوین را بر عهده داشت. وی از سال ۱۳۷۲ تاکنون مشاور ارشد سازمان زیست‌سازای بوده است. انصاری تبارا در سال ۱۳۵۵ سفیران در دروسهای برنامه ریزی و طراحی شهری دانشگاه ایالتی کالیفرنیا بوده و از سال ۱۳۵۸ تاکنون به عنوان استادیار برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای و عضو هیئت علمی دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی به تدریس پرداخته است.

● شما در یکی از نوشته‌هایتان، فرضیه‌ای را با این مضمون بیان کرده‌اید که «میان پیشرفتگی نظام هدایت توسعه شهری و کیفیت محیط شهر ارتباط مستقیم وجود دارد». لطفاً در این باره توضیح بفرمایید.

○ تقریباً هر عقل سلیمی این فرضیه را می پذیرد. ظاهر فرضیه و رابطه مورد ادعا در آن به نظر هر کس درست و قابل پذیرش می آید. می توان پذیرفت که همبستگی مستقیم و روشنی بین کیفیت نظام هدایت توسعه شهری و کیفیت محیط شهری وجود دارد. تردیدی در این رابطه نیست، زیرا اولی سازنده دومی است. اما پذیرش این نکته به همین سادگی هم نیست. چرا که در مورد مفهوم پیشرفتگی نظام هدایت توسعه شهر و کیفیت محیط شهری سئوالات فراوان و پیاسخهای متنوعی وجود دارد. اگر بخواهیم موضوع، ملموس تر شود جالب است ببینیم نظر عامه مردم درباره کیفیت محیط شهر چیست.

نظر عمومی بر این است که تهران در ۱۰ سال گذشته تغییرات کیفی بارزی کرده و گفته می شود تهران زیباتر شده است. برای من جالب بود کشف کنم نظر مردم برپایه چه صفاتی از این شهر است و آنان چه چیزهایی را زیبا و یا با کیفیت برتر می شناسند. متوجه شدم آنچه که مطلوب و مورد نظر مردم است چیزی است که ساخته دست انسان نیست، بلکه طبیعت شهر است، یعنی هم بستر طبیعی شهر و هم عناصری طبیعی که طی دهه گذشته به شهر اضافه شده است مانند افزایش فضاهای سبز، باز کردن حصار پارکها و به طور کلی پوشش سبزینه تهران. بنابراین پدیده‌ای که به شهروند احساس خوشنودی و دلپذیری می بخشد، سطح سبزی از شهر است که از طریق حواس و عمدتاً با حس بینایی دریافت می شود. چون

این سطح در سالهای اخیر گسترش یافته است موجب خوشنودی شهر و سندان شده است. اما اگر این پوشش سبزینه را حذف کنیم چیزی که باقی می ماند و ما با دست خود ساخته‌ایم و آنگاه ضد اجتماعی، زشت و زننده است. بجز یادگارهای دورانی که سنت ساخت و سازی بر تهران حاکم بوده و قواعد آن نسل به نسل منتقل شده است، معماری دوران اخیر بی هویت و شخصیت گم کرده است. این بخش سنتی عمدتاً در حوزه تاریخی شهر قرار دارد.

● پس، پوشش سبزینه در اصل زشتی ساختمانها و جداره‌های شهری را تعدیل و تلطیف می کند.

○ دقیقاً همین طور است. البته پوشش سبز دو خاصیت دارد یکی اینکه زشتیها را می پوشاند. فرهنگی‌ها در این باره می گویند «اگر نمی توانی چیزی را بهبود بخش، آن را بپوشان». این کار واقعاً در تهران انشاق افتاده است. دومین خاصیت سبزینه این است که خودش زیبایی طبیعی دارد و گسترش آن، احساس خوشنودی و دلپذیری شهر وندان را تأمین کرده است.

● اگر پوشش سبزینه را کنار بگذاریم به عقیده شما چه عواملی موجب تنزل کیفیت محیط شهر شده است؟

○ این نکته را باز باید به عنوان یک فرضیه پذیرفت. چون ممکن است همه با آن موافق نباشند. بویژه کسانی که می گویند شهر زیباتر شده است و با تعصب و حساسیت به این قضیه نگاه می کنند. اما عوامل گوناگونی وجود دارد که غفلت از آنها کیفیت محیط شهر را کاهش داده است. عامل اول این واقعیت است که آسبه و محیطهای با ارزش تاریخی شهر بسرعت در حال تخریب و فرسایش است. آساری که به گمانم از طرف سازمان میراث فرهنگی انتشار یافته است نشان می دهد ۵ هزار واحد مسکونی در



یکی از گرفتاریهای قانونی و ذهنی ما این است که در حال حاضر شورای شهر، بدنه‌ای جداگانه از شهرداری تجسم می‌شود. ولی اگر به شکلی سیستمیک با موضوع برخورد کنیم این عناصر همه یکپارچه‌اند و باید هم یکپارچه باشند، زیرا شهر پدیده‌ای واحد است

تهران که ارزشهای تاریخی و فرهنگی دارند در حال تخریب و فرسایش هستند. تجربه جهانی اثبات کرده که نابودی این آثار روز به روز از کیفیت شهر می‌کاهد. دوم اینکه محیطهای طبیعی با ارزشی که علاوه بر منظر بصری و ذهنی، معانی تاریخی دارند و بخش از هویت شهر را می‌سازند در حال تخریب هستند. مانند پشته شدن منظر البرز به وسیله برجهایی که نابجا ساخته شده‌اند و تخریب هفت رودخانه ارزشمند تهران، سومین عامل این است که شهر فاقد فضاهای عمومی است تا شهروندان را به معاشرت و تعامل داوطلبانه دعوت کند. مدلیت شهر، چیزی فراتر از جمع ساختمانها و خیابانهاست، چیزی که به شهر مدلیت می‌بخشد و خود فضاهای شهری و همگانی است. فضاهای همگانی که به دور و درامان از دسترس انوسیل است این امکان را برای شهروند فراهم می‌کند تا به راحتی با دیگران معاشرت و ارتباط برقرار کند. بسیاری از وقایع اجتماعی و آموزشی زایش در همین محیطها اتفاق می‌افتد، اما در حال حاضر شما نمی‌توانید حتی یک نقطه در شهر تهران پیدا کنید که این خاصیت را داشته باشد.

عوامل دیگر این است که دهکده‌های شهری که هنوز نامی از آنها باقی مانده است و تعدادشان هم بسیار است، رفته رفته در رشد کور شهر مستحیل شده‌اند و از بین رفته‌اند. بسیاری از این دهکده‌ها مانند فرمانیه، زعفرانیه، ونک، مجیدیه، فرحزاد، نارمک، یوسف آباد، سرچشمه، منیریه و... چه در شمال و چه در مرکز شهر، اگر جهالتت می‌شدند امروز می‌توانستند به ساکنان خود هویت محلی‌های و همسایگی بدهند. امروز اگر از شهروندان این شهر سئوال بکنید که به کجای این شهر تعلق دارند، مطمئن هستیم که درصد بالایی از آنان خود را وابسته به هیچ‌جا نمی‌دانند. اتفاق دیگری که افتاده است تنگ شدن فضای شهر بر شهروند پیاده است. روز به روز عرصه پزیرنده تنگتر و برای سواره‌نژاد تر شده است. اعداد و ارقام کارسوزی آراضی شهر به روشنی این نکته را نشان می‌دهند. سرانجام باید به رواج ساختمانهای زنده و خند هر گونه اصل طراحی اشاره کنیم. امروزه معماری‌های شیشه‌ای، معماری‌هایی بدون احترام به محیط اطراف خود با حجم، اندام، رنگ، شکل و سایر خصوصیات کالبدی خود محیط شهری را آماج تزلزل کیفیت قرار داده‌اند. همه این عوامل دست به دست هم داده و از کیفیت محیط شهر کاسته است.

● حال باید به فرضیه اول شما باز گردیم و ببینیم چگونه این اتفاق افتاده است. اما پیش از آن بدنیست راجع به متغیر دیگران فرضیه، یعنی نظام هدایت توسعه شهر صحبت کنیم. منظور شما از نظام هدایت توسعه شهر چیست و این نظام از چه اجزا و ارکانی تشکیل می‌شود؟

○ ابتدا این نکته را بگویم که مثالهای ما در این صحت به دلیل آشنایی با مسائل تهران، بیشتر مربوط به این شهر است. اما از آنجا که تهران الگوی ایران است بدیهی است که این فرضیه را می‌توان به نحو متناسب به سایر شهرها نیز تعمیم داد. در اینجا شهری داریم با ۷ میلیون نفر جمعیت و تشکیلاتی به نام شهرداری که توسعه آن را اداره می‌کند. این تشکیلات هم به مرور تحولاتی یافته که من آنها را تحولات انبساطی می‌نامم. یعنی از کان متعدد، یکی پس از دیگری به بدنه اولیه جسیبده‌اند بدون اینکه تلاشی برای یکپارچه‌سازی آن در قالب یک نظام واحد به عمل آید. نظام هدایت توسعه، جزئی از نظام پیچیده شهری است که از ارکان متنوعی تشکیل می‌شود و وظیفه اصلی اش مدیریت، برنامه‌ریزی و هدایت توسعه شهر است.

اگر نظام هدایت توسعه شهر را تحلیل کنیم می‌بینیم دارای سه بخش اصلی است: یک بخش آن، بخش تصمیم گیرنده است. این بخش، دربار «جهت‌گیرنده‌های تحول شهر» تصمیم می‌گیرد و این قدرت مشروع در آن نهادینه شده است. در حال حاضر بخش تصمیم‌گیر نظام هدایت توسعه، شورای شهر است که در سالهای گذشته وجود نداشته است. بخش دوم یا بخش تصمیم‌ساز این نظام را از کان فنی و علمی آن تشکیل می‌دهند. رکن تصمیم‌ساز یا مساهبت علمی و فنی خود به تحلیل نظام پیچیده شهر می‌پردازد، مسائل آن را تشخیص می‌دهد، جهت‌گیریهایی محتمل آینده را شناسایی می‌کند و سرانجام مجموعه تحلیل و توجیه را به اشکال مختلفی مثل اسناد برنامه، سیاست‌گذاری و نظایر آن در اختیار تصمیم‌گیران قرار می‌دهد. سومین رکن، رکن اجرایی است. وقتی تصمیمات در ارکان دیگر تثبیت شد و مشروعیت یافت برای اجرا در اختیار این رکن قرار می‌گیرد. شهروندان هم از طریق نمایندگان خود در شورای شهر، در نظام هدایت توسعه شهری دخالت می‌کنند.

سه رکن تصمیم‌گیر، تصمیم‌ساز و اجرایی در مجموع، نظام هدایت توسعه شهر را تشکیل می‌دهند. این دسته‌بندی عناصر و اجزای مختلف نظام هدایت توسعه، نوعی طبقه‌بندی تئوریک، منطقی و متداول در دنیای پیشرفته است، اما با شرایط واقعی ما کاملاً انطباق ندارد.

● با این تحلیل می‌توان شهردارها را رکن اجرایی نظام هدایت توسعه شهر دانست.

○ بهتر است شهردارها را از شورای شهر جدا نکنیم. یکی از گرفتاریهای قانونی و ذهنی ما این است که در حال حاضر شورای شهر، بدنه‌ای جداگانه از شهرداری تجسم می‌شود. ولی اگر به شکلی سیستمیک با موضوع برخورد کنیم این عناصر همه یکپارچه‌اند و باید هم یکپارچه باشند، زیرا شهر پدیده‌ای واحد است. از این دیدگاه می‌توان کل پدیده شهر را به این نحو تعبیر کرد که شهروندان، گروهی را به عنوان نماینده خود در شورای شهر انتخاب می‌کنند، آنان نیز مسئول قوه مجریه را تعیین می‌کنند و از عنصر فنی و علمی هم برای تصمیم‌سازیهایی متنوع منافع عامه کمک می‌خواهند.

● حالا می‌توان به این موضوع پرداخت که چرا کیفیت



برای حمل یک میلیون نفر ملواری شده است. ولی امروزه ناچار است هفت پرایس آن را حمل کند. لاقلاً تا آنجا که من اطلاع دارم این اسکلت مسود بررسی و تجدید نظر قرار نگرفته است. کارهای جسته و گریخته شده است. اما ساز و کاری در خود شهرداریها وجود ندارد تا همچون شهرداریهای پیشرفته دنیا به طور نهادینه به این موضوع بپردازد. بنابراین امروزه دست کم هفتاد رکن متنوع و مستقل در شهرداری قابل شناسایی است که بدنه شهرداری را می‌سازند. ولی این بدنه از دیدگاه «نظام هدایت توسعه شهر» فاقد وحدت عمل است و به کلامی دیگر، نظام نیست.

### ● اساساً تفاوت عمده میان شهرداریهای ایران و شهرداریهای پیشرفته چیست؟ شهرداریهای پیشرفته چه ویژگی‌هایی دارند که ما فاقد آن هستیم؟

اولین و بنیادی‌ترین تفاوت این است که دمکراسی در آن جوامع سابقه‌ای طولانی دارد. بنابراین نهادهایی همچون شورای شهر در نظام هدایت توسعه شهری آنها از رویای فرهنگی و قانونی پاستوکوست. دومین مورد همان است که عرض کردم و آن، بازیابی، به هنگام‌سازی و آماده‌سازی مستمر برای آینده است. این فعالیتها در نظام هدایت شهرهای پیشرفته نهادینه شده است. آنها گذشته غنی خود را حفظ کرده‌اند و در عین حال خود را با نیازهای روز و آینده نیز هماهنگ می‌سازند و تغییرات لازم را در خود ایجاد می‌کنند. در این جریان فقط منافع شهروندان در کار نیست، بلکه رقابت‌های جهانی کشور هم اهمیت دارد. یعنی آنها هم آینده شهر خود را می‌بینند و هم چشمشان را به روی تمام تحولات جهانی باز می‌کنند و به خاطر رقابتی که با شهرهای دیگر دارند مرتب آفتی دید خود را وسیع می‌کنند. به همین دلیل استادی با عنوان دید آینده «Vision» یا رهبر ده‌های بلندمدت برای شهرداریهای پیشرفته تهیه می‌شود که به تصمیم‌گیری‌های کوتاه مدت، جزئی‌تر و اضرائی‌تر کمک می‌کنند. این استاد شواهد بارزی هستند از اینکه نظام هدایت توسعه در آن شهرها خود را نگاهند، آینده و افق تحولات جهانی را نگاه می‌کنند. ما هم باید قادر باشیم دست کم در منطقه خودمان این کار را انجام دهیم و چنین استادی را تهیه کنیم. نمی‌گویم خودمان را با شهرهای بسیار پیشرفته مقایسه کنیم و شتابزده در صدد تقلید از آنها باشیم، ولی اگر رقابت جهانی را بپذیریم باید ببینیم کوالا آمپور در چه وضعیتی است؟ بیروت چگونه است؟ آنکارا و قاهره چه می‌کنند؟ چرا این شهرها در رتبه‌بندی شهرهای جهان مقام بالاتری را نسبت به ما دارند؟ آنها از لحاظ تعدادی از معیارهای رتبه‌بندی کینتی، مدیریتی و فیزیکی از ما جلوتر هستند. لاقلاً با این معیارها باید خودمان را رتبه دهیم.

### ● برای این کار چه باید کرد؟ شهرداریها و به طور کلی نظام هدایت توسعه شهری ما چگونه می‌توانند مؤثر تر و کارآمدتر شوند؟

واقعیت این است که تحلیل وضعیت نظام هدایت توسعه شهری بسیار پیچیده‌تر از آن است که بتوان با همین بحث کوتاه به نتیجه رسید و توصیه‌هایی پیشنهاد کرد. ولی بدون انکار بر این تحلیل می‌توان پیشنهادهایی اصولی داد که قابل کاربرد در شرایط ما باشد. به عقیده من تعدادی از کارهای کوتاه‌مدت و بلندمدت را هم‌زمان می‌توان با هم پیش برد و اینها هیچ گونه منافاتی با هم ندارند. یکی از مشکلات ذهنی ما این است که وقتی راجع به کارهای بلندمدت فکر می‌کنیم گویی باید از کارهای کوتاه‌مدت و مسائل اضطراری غافل شویم. مهم‌ترین کار بلندمدت ما که باید روی آن سرمایه‌گذاری کنیم

محیط شهر با شواهدی که بیان کردید روز به روز کاهش می‌یابد؟ به عقیده شما چه اختلالی در کار نظام هدایت توسعه شهر وجود دارد که آن را ناکارآمد ساخته است؟

شاید بتوان برای ساده کردن بحث همه تابسانها را در یک چیز خلاصه کرد و آن هم، بی‌ثباتی نظام هدایت توسعه شهری است. این بی‌ثباتی در تغییر شهرداران است، در تغییر سیاستها است و همچنین در عدم التزام به اسناد رسمی هدایت شهر مانند طرح جامعی که به‌طور قانونی تصویب می‌شود. یعنی اگر ماسیاست‌هایی را با نیت چندین ساله ادامه دهیم، سرانجام نواقص آنها رفع خواهد شد. بنابراین ارتباط مستقیمی که من بین کیفیت نظام هدایت توسعه شهر و کیفیت محیط شهر می‌بینم در این بی‌ثباتی نهفته است. به عنوان مثال اگر ماسیاستی طولانی مدت برای مهار رشد شهر تهران می‌داشتیم و با به آن وقادار می‌ماندیم فوسپایش و تخریب کیفیت محیط شهر کاهش می‌یافت. در چارچوب بی‌ثباتی این نظام باید ارزش ندادن به عنصر فنی و علم توسط تصمیم‌گیران را اضافه کنیم.

● همان‌طور که شما اشاره کردید شهرداریها فقط بخشی از نظام هدایت توسعه شهر را تشکیل می‌دهند. اما به دلیل ارتباط روزمره و بی‌واسطه‌ای که با شهروندان و محیط شهر دارند نقش مهمی در این نظام ایفا می‌کنند. به نظر شما شهرداریها نقش خود را چگونه ایفا کرده‌اند؟ خصوصیات بارز شهرداریها در ایران تاکنون چه بوده است؟

برای پاسخ دادن به این سؤال لازم است تحقیق ویژه‌ای در مورد سوابق شهرداریهای ایران صورت گیرد. اما براساس دانسته‌های عمومی می‌توان گفت که شهرداریها فعالیت خود را با قانون سال ۱۳۳۴ شکل داده‌اند و رفته رفته بر پایه تحولات و تقاضاهایی که پیش آمده است عناصری به ساختار شهرداری متصل شده‌اند. برای مثال وقتی مسئله حمل و نقل حاد شد معاونت حمل و نقل در شهرداری شکل گرفته. یا اگر موضوع فضای سبز و پارکها اهمیت یافته سازمان پارکها و فضای سبز در شهرداری به وجود آمد. اما هیچ‌گاه به تحقیق در باره استخوان‌بندی شهرداریها نپرداختیم. تا آن رباتیازهای روز و آینده شهرها متناسب کنیم. برای مثال شهرداری تهران در واقع اسکلتی است که ظاهراً

وقتی مسئله حمل و نقل حاد شد معاونت حمل و نقل در شهرداری شکل گرفت، یا اگر موضوع فضای سبز و پارکها اهمیت یافت، سازمان پارکها و فضای سبز در شهرداری به وجود آمد، اما هیچ‌گاه به تحقیق در باره استخوان‌بندی شهرداریها نپرداختیم تا آن رباتیازهای روز و آینده شهرها متناسب کنیم

تدوین «قانون جامع برنامه‌ریزی و مدیریت شهری» است. البته منظور از بلندمدت در اینجا زمان تدوین قانون نیست، ممکن است طی ۲ سال یا حتی زمان کوتاه‌تر بتوان این قانون را تهیه کرد. ولی اجرای آن احتیاج به زمانی طولانی دارد. این قانون باید دهها قانونی را که در زمانهای مختلف تصویب شده‌اند و اغلب با هم در تناقض هستند یکپارچه کند. علاوه بر این باید موضوعات جدید روز و آینده را وارد این قانون کنیم. مانند محیط‌زیست. ما هم اکنون قانون روزآمدی در زمینه مدیریت و حفظ محیط‌زیست شهری نداریم. یا مثلاً می‌توان قانون شورای شهر را با قانون شهرداریها تلفیق کرد و این دو را با قانون طرح جامع هماهنگ ساخت. پدیده شهر، پدیده‌های واحد است ولی قوانین مختلفی درباره آن ملاحظه

### امروزه دست کم هفتاد رکن متنوع و مستقل در شهرداری قابل شناسایی است که بدنه شهرداری را می‌سازند، ولی این بدنه از دیدگاه «نظام هدایت توسعه شهر» فاقد وحدت عمل است و به کلامی دیگر، نظام نیست

عمل است. یکپارچه‌سازی این قوانین با تهیه قانون جامع برنامه‌ریزی و مدیریت شهری تحقق خواهد یافت. دومین کار که آن هم اهمیت فراوان دارد آموزش رسمی و سازمان یافته تصمیم‌گیران رده بالای شهری است که غالباً جدی گرفته نمی‌شود. ممکن است تصور شود وقتی مردم رأی می‌دهند و فردی را به عضویت شورای شهر برمی‌گزینند، این فرد دارای قابلیت‌های لازم برای تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری است. این فرض درستی نیست. فردی که انتخاب می‌شود شاید در زمینه حفاظت از منافع عامه مورد اعتماد باشد، اما درک صحیح علمی و فنی از موقعیتی که به او سپرده شده است نداشته باشد. آموزش تصمیم‌گیران، کاری است که در همه جای دنیا اتفاق می‌افتد تا آنان بشوند نقش خود را به خوبی ایفا کنند. در این آموزش، آگاه کردن تصمیم‌گیران از مسئولیت اصلی آنان نسبت به مصداق‌های بسیار متنوع حفاظت از منافع عموم شهر بسیار اهمیت دارد. روی هم رفته آموزش به منظور آماده شدن افراد برای مقابله با مسائل پیچیده شهری و کاهش خطاهای تصمیم‌گیری صورت می‌گیرد. مسأله‌ای که پیچیدگی آنها قابل تسلط نیست و تنها با کمک دانش‌های شهری بر بخشی از آن می‌توان مسلط شد.

سرانجام با توجه به اینکه با وجود تدوین برنامه پنجساله شهرداری تهران و طرح جامع، ما فاقد استراتژی توسعه تهران هستیم، پیشنهاد آخر این است که تحت دفتر واحد شهردار - شورای شهر، یک کمیته راهبردی تشکیل شود که وظیفه اصلی آن ترمیم اصلاحات ساختاری و راهبردهای توسعه باشد. این کمیته در واقع آن چشمی است که تحولات دنیا و آینده را می‌بیند. اگر این چشم در شهرداری تعبیه شود با برخورداری از آگاهی و دانش لازم و با نگاه به آینده و جهان می‌توان خطوط اصلاحات راهبردی را در زمینه‌های اصلی اجتماعی، اقتصادی، کالبدی شهر تدوین و تثبیت کرد.

● به نظر نمی‌رسد در زمینه تحقق پیشنهادهای شما

### مانعی اساسی وجود داشته باشد، ولی به عقیده خود شما چه محدودیتهایی ممکن است پیش رو باشد؟

○ اتفاقاً برعکس، موانع بسیار بزرگی پیش راه اصلاحات ساختاری در نظام هدایت توسعه شهر وجود دارد. اساساً جامعه ما، جامعه‌ای با استعداد پذیرش تحولات ساختاری نیست و بنیان فرهنگی ما چنین خصوصیتی را ندارد. یعنی جامعه ذاتاً محافظه‌کار است. محافظه‌کار به این معنا که «بهتر است دست به ترکیب هیچ چیز نزنیم، زیرا همین که هست خوب است». در حالی که ما باید به فکر نسل‌های آینده باشیم. جوانانی که با امید به آینده خود نگاه می‌کنند و می‌خواهند در میان ملت‌های جهان سرخراز باشند، به سختی انتظار باز شدن راه تحولات را می‌کشند. بنابراین به خاطر نسل‌های آینده باید در جاتی از اصلاحات واقع‌بینانه، منطقی و عملی را بپذیریم و به آن تن دهیم. تردیدی نیست که این تن دادن هزینه‌های روانی، اقتصادی و اجتماعی هم در بر دارد، اما فایده‌هایی که در آینده برای ما دارد بسیار بیش از اینهاست.

روی هم رفته دو مانع مهم و جدی فروری اصلاحات قرار دارد: نخستین مانع، مانع ذهنی و فرهنگی است. ما به‌طور ذاتی ارزش‌های آموختن و تطابق با تحولات را قبول نداریم. آموختن از نظر ما در یک دوران و در محیطی مشخص مثل مدرسه و دانشگاه آغاز می‌شود و همان‌جا پایان می‌پذیرد. در حالی که اگر ارزش آموختن را نهادینه کنیم آن وقت جامعه پذیرای تحول می‌شود. دومین مانع، منافع مستقر گروه‌های خاص است. موجودیت امروز به نفع بخشی از جامعه است و او به خاطر منافع روزانه و کوتاه‌مدت خود در مقابل تغییر ایستادگی می‌کند. ولی اگر عمیق بیندیشد به نفع اوست که تغییر را بپذیرد. بهتر است در این باره مثال ملموس بزنیم. ۳۰ سال است که در شهرداری تهران با طرح تفصیلی زاینده طرح جامع کار می‌کنیم. گروهی از کارشناسان شهرداری در کار با این طرح انس گرفته‌اند و شغل و درآمدشان وابسته به این الگوی کاری است. ولی اگر بخواهد تغییری در این سازوکار ایجاد شود این سؤال برای آنان پیش می‌آید که حالا نقش من چیست و جایگاه من کجاست؟

اینها موانع مهمی است که در مقابل اصلاحات ساختاری در نظام هدایت توسعه شهر قرار دارد. در حالی که اگر جامعه به آرامی به تغییرات تن دهد متفلسف را هم بشریح حس می‌کند. هدف این نیست که همه چیز از هم بیفتد و تمام نظام موجود شهرداری ناگهان تغییر کند. باز آموزی کارشناسان با سابقه علاوه بر کاهش مقاومت در برابر تغییر مطلوب به ارتقای فنی آنان نیز کمک می‌کند. ولی اگر بخواهیم نظام هدایت شهر ارتقا یابد تا کیفیت محیط شهر افزایش پیدا کند، باید بازسازی فنی، آماده‌سازی ذهنی، تشکیلاتی و قانونی صورت گیرد.

### ● در پایان صحبت اگر نکته‌ای هست، بفرمایید.

○ در پایان به مسئول، شهروند و سرمایه‌گذار بخش خصوصی تسکین می‌کنم که شکوفایی اقتصادی و سرزندگی شهر با کنش محیط شهری قرین و یابستار خواهد بود. خوب است نشریه شهرداری‌ها سازمان‌ریاسازی را به عنوان جزئی از شهرداری تهران معرفی کند که در راه ارتقای کیفیت محیط شهر با گذشت است. این سازمان‌ها با فراهم کردن نیروی کارشناسی متشکل از هیئت علمی و مهندسان مشاور توانایی کشور از دستگاه‌های مختلف شهرداری و شهروندان می‌خواهد در نهضت ارتقای کیفیت محیط شهر همکاری کنند. این نهضت، نوعی بازی است که بازنده ندارد و همه در آن برنده‌اند.

● با سپاس از شما.

# جایگاه حقوقی شهرداریها در نظام مدیریت شهری ایران

کامبیز نوروزی  
حقوقدان



بخش اول

استقرار دولت مدرن در ایران، حکایت از گسترش بوروکراسی در پیکره نظام اجتماعی داشت. رشد دیوانسالاری و تمرکزگرایی قدرت، امکان هرگونه آزادی عمل و اداره محلی امور را توسط سازمانهای محلی از بین برد. تحول در نظام مدیریت شهری بویژه پس از تشکیل و استقرار شوراهای نویدبخش تمرکززدایی در مدیریت شهرهاست که بستر قانونی و حقوقی آن نیز در قانون اساسی و سایر قوانین موضوعه، از جمله قانون شوراهای و قانون شهرداری کاملاً فراهم شده است. این مقاله سخنرانی تنظیم شده کامبیز نوروزی در ارائه گزارشی از پروژه تحقیقاتی با عنوانی مشابه است که با رویکردی جدید، به شهرداریها به جای نقش تصدی، نقش حاکمیتی می دهد، این پروژه توسط مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور تأمین اعتبار شده و نظارت می شود.

آنها هم معتبر و مجری هستند و پایه آنها همان قانون شهرداری ۱۳۳۴ است.

مطلب دیگری که در بررسی حقوق شهرداری بیش از هر چیز باید مورد اشاره قرار گیرد، جایگاه نهاد شهرداری و شورای شهر در ساخت مدیریتی کشور است. شاید به دلیل اینکه شهرداری عهده دار کارهایی است که پیش یا افتاده به نظر می رسد، نقش شهرداری در ساخت سیاسی کشور فراموش می شود. دفع زباله، دفن اموات و... چیزهایی است که به چشم نمی آید و سخته سیاسی هم ندارد. حتی اگر مرحوم، یک شخصیت سیاسی هم باشد ولی دفن آن سیاسی نیست.

اما با ملاحظه قانون اساسی و قانون شهرداری مشخص می شود که اصولاً نهاد مدیریت شهری (شوراهای و شهرداریها) در نظام حقوق اساسی ایران یکی از ارکان حاکمیت ملی است. این تغییر به نهاد مدیریت شهری جایگاهی بسیار رفیع و منحصر به فرد می دهد. طبق اصل هفتم قانون اساسی، طبق دستور قرآن کریم «وامر هم شوری بیهیم» و «شاورهم فی الامر» شوراهای یعنی مجلس شورای اسلامی، شورای استان، شهرستان، شهر، محل، بخش، روستا و... از ارکان تصمیم گیری و اداره امور کشورند. در اصل یکصد و قانون اساسی می خوانیم که برای پیشبرد سریع برنامه های اقتصادی، اجتماعی، عمرانی، بهداشتی، فرهنگی، آموزشی و سایر امور رفاهی از طریق همکاری مردم با توجه به مقتضیات محلی اداره امور هر روستا، بخش، شهر، شهرستان یا استان با نظارت شورایی به نام شورای ده، شورای بخش، شورای شهر، شهرستان یا استان صورت می گیرد که اعضای آن را مردم همان محل انتخاب می کنند.

در اصل یکصد و سوم که اصل بسیار مهمی برای درک نقش شورا در ساختار مدیریتی کشور به شمار می رود، آمده است: استانداران، فرمانداران، بخشداران و سایر مقامات کشوری که از طرف دولت تعیین می شوند، در حدود اختیارات شوراها، ملزم به رعایت تصمیمات آنها هستند. یعنی اگر شورای استان دستور می دهد، استاندار بدهد، استاندار موظف به رعایت آن است.

در بررسی قانون شهرداری، نخستین پرسش جدی و مهم این است که، اصولاً حقوق شهرداری چیست؟ قانون از فروع حقوق است. حقوق مجموعی از قواعد و اصولی است که یکی از آثار آن در قانون منعکس می شود. در واقع قانون در عین حال که جزء سازندگان نظام حقوقی است، از محصولات نظام حقوقی نیز هست. مشکل اینجا است که متأسفانه در ادبیات حقوقی کشور، بحث تخصصی جدی در مورد حقوق شهرداری در دست نیست. اگر چه سابقه قانونگذاری در عرصه شهرداری در ایران بسیار قدیمی است، اما به جهت عدم توجه نظریه پردازان حقوق به مقوله حقوق شهرداری و همچنین به دلیل توسعه نیافتگی سازمانی شهرداری در ایران و عدم طرح مسائل شهرداری در حوزه دعاوی مطروحه در دادگستری، مقررات راجع به حقوق شهرداری مطرح نشده و مکتوم باقی مانده است. می دانیم که در تحلیل حقوقی و در تأویل علمی یک متن قانونی، حقوقدان موظف است که پیشاپیش از اصول و قواعد حاکم بر آن قانون اطلاع داشته باشد. به عنوان مثال در عرصه حقوق کیفری، اصول و قواعد کیفری روشن است. از این رو در تفسیر قانون جزا، کار حقوقدان آسان است، اما شعب حقوقی زیادی مثل حقوق شهرداری وجود دارد که این اصول و قواعد هنوز در آنها تنقیح و استخراج نشده است. بنابراین آنچه در بررسی قانون شهرداری باید انجام داد، بررسی و استخراج اصول حقوق شهرداری است. این اصول را می توان با مراجعه به قانون اساسی، قانون شهرداری و سایر قوانین عادی استخراج نمود.

اولین قانون شهرداری در ایران (مصوب سال ۱۲۸۶ شمسی) در واقع از اولین قوانینی است که نظام پارلمانی ایران به عنوان قانون بدین تصویب می کند. از آن هنگام تا امروز بیش از ۴۰۰ قانون اصلی و مهم در مورد شهرداری در ایران به تصویب رسیده است. در واقع ما با یک تشکلت جدی قانونگذاری در عرصه حقوق شهرداری مواجهیم. برای استخراج مفاهیم و اصول حقوق شهرداری به طور اجتناب ناپذیری باید تمام این قوانین را گردآوری کنیم. البته بسیاری از این قوانین امروزه منسوخ شده اند و برخی از

از طرفی شهردار سمتی است که به انتخاب شور (طبق قانون سال ۱۳۳۴ و همچنین قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشوری) مشخص می شود.

در قانون اساسی چهار نهاد داریم که با انتخاب مستقیم مردم برگزیده می شوند: ریاست جمهوری، نمایندگان مجلس، خبرگان رهبری و شوراهای اسلامی. برای تعیین جایگاه هر نهاد در حقوق اساسی، مسئله قدرت اهمیت چندانی ندارد. در واقع قدرت در عرصه سیاسی اهمیت دارد، اما در عرصه حقوقی مهم نیست؛ یعنی شورای شهری با ۲۰۰ هزار نفر جمعیت از لحاظ حقوق اساسی همان نقش و جایگاه را در حاکمیت ملی دارد که مجلس شورای اسلامی. هر چند که از لحاظ عملی در عرصه سیاسی کار کرد و نقش مجلس شورای اسلامی مؤثرتر است، اما از لحاظ حقوقی محض این تفاوت یکدیگر برابری ندارد. بنابراین از این زاویه اگر نگاه نکنیم، حاکمیت ملی از چهار طریق در کشور اعمال می شود. دو نهاد از این چهار نهاد، افراد دیگری را انتخاب می کنند: خبرگان رهبری عهده دار انتخاب مقام رهبری جمهوری اسلامی است و شوراهای شهر عهده دار انتخاب شهردار در حوزه استحقاقی خود هستند.

در واقع شهردار هم به انتخاب عمومی است که انتخاب می شود. گرچه انتخاب شهردار انتخاب درجه دوم است اما انتخاب مردمی تلقی می شود. بنابراین نهاد مدیریت شهر، گرچه وظائف سیاسی ندارد، اما از آن کان حاکمیت ملی محسوب می شود. این یک مفهوم کلیدی و بسیار اساسی در تحلیل و تبیین نقش نهاد مدیریت

**اصل یکصد و سه قانون اساسی  
حاکمی از این است که بین تشکیلات  
استانی دولت و تشکیلات شوراهای  
شهر رابطه ای مستقیم وجود دارد و  
تشکیلات استانی دولت مثل  
فرماندار، استاندار، بخشدار  
موظف اند از تصمیمات تشکیلات  
شوراهای کشوری در حدود  
اختیار نشان تبعیت کنند**



شهری در قانون شهری و سایر متون مربوطه است. بحث بعدی این است که حقوق به شعب مختلفی تقسیم می شود. حقوق خصوصی و حقوق عمومی و هر یک از اینها نیز دسته بندیهای مختلفی دارند.

حقوق شهرداری در بین شعب مختلف حقوق عمومی شعبه ای مستقل است. ما نمی توانیم آن را منحصر از مقولات حقوق اساسی تلقی کنیم و نه از مقولات حقوق اداری. حقوق شهرداری دارای ترکیبی است که باعث می شود شعبه ای مستقل از حقوق تلقی شود. وقتی برای حقوق شهرداری نسبت به سایر شعب حقوق، استقلال قائل می شویم، ناچاریم اصول خاص منحصر به حقوق شهرداری را که باعث می شود از حقوق اداری تفکیک شود، شناسایی کنیم. معمولاً بحث در مورد سازمانهای عمومی در علم حقوق، ذیل عنوان حقوق اداری قرار می گیرد، اما به دلالتی که به برخی از آنها اشاره شد، به نظر می رسد حقوق شهرداری را باید

مستقل از حقوق اداری تلقی کنیم. یک دلیل مسا این است که شهرداری مستقل از دولت است. در ماده ۴ قانون شهرداری می خوانیم که شهرداری دارای شخصیت حقوقی مستقل است. اولین نتیجه حقوقی این بحث این است که شهرداری نهادی غیر از دولت است. البته شهرداری خود یکی از مظاهر حاکمیت ملی نیز هست. شهرداری مشروعیت قانونی خود را از دولت کسب نمی کند و این بحث مهمی است. در وزارتخانه های دولتی، مشروعیت قانونی خود را از دولت می گیرند. شخصیت آنها هم در شخصیت حقوقی دولت مستجیل است، یعنی شخصیت حقوقی مستقلی ندارند. کل هیئت شاگله دولت شخصیت حقوقی دارد که رئیس جمهور هم رئیس آن است. اما وقتی می گویم شخصیت حقوقی شهرداری مستقل است، یک معنای آن هم این است که شهرداری مشروعیت قانونی خود را از رای ملی می گیرد.

ذیل بیست رئیس جمهور، دولت قرار می گیرد و در اینجا هم تشکیلات استانی دولت است. اصل یکصد و سه قانون اساسی حاکی از این است که بین تشکیلات استانی دولت و تشکیلات شوراهای شهر رابطه ای مستقیم وجود دارد و تشکیلات استانی دولت مثل فرماندار، استاندار، بخشدار موظف اند از تصمیمات تشکیلات شوراهای کشوری در حدود اختیار نشان تبعیت کنند. ضمن اینکه طبق قانون تشکیلات شوراهای شهر اساساً حق مؤاخذه این مقامات را نیز دارد. نه به طور دقیق ولی شیبه رابطه ای است که بین مجلس و دولت وجود دارد. این اصل نشان دهنده موقعیت شوراهای بیست شهردار در ساخت حقوق اساسی کشور است. یعنی دقیقاً مشخص می شود که بین شوراهای شهر و شهرداری با سایر سازمانهای عمومی تفاوتی بسیار اصولی و مهم وجود دارد. در هیچ یک از نهادهای عمومی نهادی را سراغ نداریم که با رای مستقیم مردم انتخاب شود. جز چهار موردی که ذکر شد (شوراهای رهبری جمهوری، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و نمایندگان خبرگان). در واقع تشکیلات شوراهای کشور و شهردار از ابزار اعمال حاکمیت ملی هستند. بنابراین شهرداری در تمام سازمانهای عمومی موقعیتی منحصر به فرد دارد. سازمانهای عمومی مشروعیت قانونی خود را از خود حکومت می گیرند، اما تشکیلات نهاد مدیریت شهری، مشروعیت قانونی خود را از رای مستقیم مردم اتخاذ می کند.

عدم توجه به این ویژگی در نگارش قانون شهرداری و تشکیلات شورای اسلامی کشوری موجب یک اشتباه بزرگ حقوقی شده است و آن اینکه اجازه داده شده است در نبود شورای شهر، وزارت کشور و استاندارها جانشین شورای شهر باشند. البته این یک اشتباه بزرگ است. زیرا وزارت کشور ماهیتی متفاوت از شور دارد و نمی تواند جانشین شوراهای باشد.

آنچه در حوزه مدیریت شهری می گذرد مجموعاً در بسیاری از موارد از اختیارات وسیع شوراهای طبق قانون اساسی ناشی می شود. اگر حقوق شهرداری را مستقل بدانیم، باید حقوقش را هم مشخص کنیم.

**استقلال شهرداری از دولت**

شخصیتهای حقوقی در حقوق عمومی دو دسته هستند: دسته اول که دولت یکی از آنهاست. دستگاههای دولتی فاقد شخصیت حقوقی مستقل اند. خود دولت یک شخصیت حقوقی واحد دارد که سایر وزارتخانه ها و دستگاههای دولتی شخصیت حقوقی خود را از شخصیت حقوقی آن می گیرند. مستقل از دولت موجودیتی ندارند. دسته دوم نهادهایی هستند که به حکم قانون شخصیت مستقل

**طبق ماده ۳ قانون شهرداری، شهرداری دارای شخصیت حقوقی مستقلی است. نخستین آثار حقوقی این مطلب این است که شهرداری مستقلاً می تواند طرف حق و تکلیف قرار بگیرد**



حقوقی دارند مانند شهرداری، سازمان تأمین اجتماعی، بنیاد مستضعیان و... طبق ماده ۳ قانون شهرداری، شهرداری دارای شخصیت حقوقی مستقلی است. نخستین آثار حقوقی این مطلب این است که شهرداری مستقلاً می تواند طرف حق و تکلیف قرار بگیرد. اما نکته مهمتر این است که این تعبیر، مؤید تحلیل ماست که گفتیم شخصیت حقوقی شهرداری مستقیماً بر خاسته از اراده عمومی است به شکل در مرحله طبق قانون اساسی ابتدا شوراها به وسیله مردم انتخاب می شوند و بعد نمایندگان مردم در شوراها شهردار را انتخاب می کنند.

وجه ممیز شخصیت حقوقی شهرداری و شخصیت حقوقی وزیرتخانه های دولتی در همین ویژگی است که بین شهرداری و سازمانهای دیگر تفاوت ایجاد می کند.

معمولاً سازمانهای عمومی غیردولتی متکفل عمل تصدی هستند. در واژه شناسی حقوقی، اعمال سازمانهای عمومی به دو دسته تقسیم می شود: حاکمیتی و عمل تصدی. عمل حاکمیتی عملی است که دولتها به اتکالی قدرت سیاسی خود انجام می دهند و ذاتاً کسی غیر از دولت هدیه نمی تواند آن را انجام دهد، مثلاً اداره پادگانها، اعلام جنگ و سلاح، اداره دادگاهها و کلانتری ها، اخذ مالیاتهای دولتی، ازام و اجبار مردم به فروش اموال و یا زمین و... همه جز عمل حاکمیتی است. عمل تصدی عملی است که همه انجام می دهند و دولت هم به عنوان یک موجود زنده باید انجام بدهد، مثل خرید و فروش اموال با تجارت، حتی تجارت نفت در ایران با وجود اینکه یک کالای استراتژیک است و مهمترین ارقام بودجه کشور را تأمین می کند، اما خرید و فروش آن و اداره پالایشگاه جزء اعمال تصدی دولت است. اما بتایر مصالحی تصمیم گرفته شده که نفت در انحصار دولت باشد.

سازمانهای عمومی در ایران معمولاً عهده دار تصدی هستند.

یکی از مهمترین این سازمانها سازمان تأمین اجتماعی است. این سازمان دولتی نیست، بلکه از سازمانهای عمومی است و در حیطه حقوق عمومی قرار می گیرد، اما سازمان تأمین اجتماعی فقط بیمه گر است. در همه جای دنیا بیمه گری را همه می توانند انجام بدهند، خصوصیتی ندارد که فقط دولت عهده دار آن باشد. بسیاری از شرکت های بیمه خصوصی هم هستند، اما بخش مهمی از اعمال شهرداری جنبه حاکمیتی دارد و تکالیف مهم و مؤثری را برای شهروندان ایجاد می کند.

در عمل حاکمیت جلب رضایت شهروند، یعنی جلب رضایت طرف رابطه حقوقی مهم نیست. مثلاً جمع نوری متکذبان یا اعمال مقررات بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری که شاید قدرتمندتر از این تبصره در هیچ یک از قوانین کشور وجود ندارد و در آنجا به شهرداری اجازه می دهد به تشخیص خود محل کسب مزاحم را تعطیل کند و این قدرت بسیار بالایی است. این قدرت ناشی از همان حق حاکمیت است.

شهرداری در عین حال که دارای شخصیت حقوقی مستقل از دولت است، اما به خلاف سایر اشخاص حقوقی عمومی غیردولتی، در اکتساب و عطفش عهده دار عمل حاکمیت است. تفاوت دیگر شهرداری با آن دسته از سازمانهای عمومی که دارای شخصیت حقوقی مستقل هستند، در این است که در سایر این اشخاص مقام عالی آن سازمان به صورت انتصابی مشخص می شود، بعضی از این سازمانها هیئت آئین و مجمع عمومی دارند که اعضای این مجامع یا هیئتها بر حسب دستور قانونی منصوب می شوند و کس دیگری را به عنوان رئیس یا مدیر عامل آن سازمان منصوب می کنند. در سازمان صدا و سیما و سازمان تأمین اجتماعی و بسیاری از دستگاههای دیگر نسبتها انتصابی است، اما در شهرداری مقام عالی شهرداری یعنی شهردار، انتخابی است و به انتخاب شورای شهر برگزیده می شود. با این توضیح به این نتیجه می رسیم که آنچه در ماده ۳ قانون شهرداری به عنوان استقلال شخصیت حقوقی شهرداری آمده است، معنای بسیار اصولی تری دارد نسبت به آنچه که در مورد بسیاری از شخصیت های حقوقی دیگر وجود دارد. شخصیت های حقوقی غیردولتی فعلی اولاً متصدی عمل تصدی هستند نه عمل حاکمیتی و ثانیاً مقام بالای آنها انتصابی است نه انتخابی. از این جهت شهرداری یک سو فقیته کاملاً منحصر به فرد در مجموعه سازمانهای دولتی دارد و هیچ مورد مشابهی برای آن نمی توان سراغ گرفت. در ماده ۵۷ قانون شهرداری تأکیدی بر مفهوم استقلال شخصیت حقوقی شهرداری وجود دارد به این معنا که طبق ماده ۵۷، اجرای مقررات شهرداری که جنبه عمومی دارد و به تصویب انجمن شهر رسیده، پس از اعلام برای تمامی ساکنان شهر لازم الزامه است. این از موارد عمل حاکمیت است. اگر تصمیمی - در حدود قوانین و وظائف مربوط به انجمن شهر - برای شخص یا اشخاص یا مؤسسات معینی گرفته شده باشد، در صورتی که پس از ابلاغ آنها به تصمیم متخذ تسلیم نباشند، می توانند ابتدا به انجمن شهر و سپس به انجمن ولایتی مراجعه کنند.

امروزه که دستگافی به نام دیوان عدالت اداری در کشور وجود دارد، بحث این است که آیا با وجود ماده ۵۷ قانون شهرداری، از جاع شکایات مردم علیه شهرداری به آن دیوان صحیح است؟

## مشاور حقوقی

حسین احتشامی

حقوقدان

# مشاور حقوقی

### پاسخ به سئوالات

بعضاً شهروندان به دلیل مشکلات مالی، قادر به پرداخت نقدی جرائم و هزینه‌های خدماتی شهرداری نیستند و درخواست خرید قسطی هزینه خدمات و جرائم ساختمان خود را دارند و شهرداری نیز در جهت کمک و مساعدت، مایل به انجام این امر است، با عنایت به اینکه تقسیط بدهی مؤذیان به علت بالا رفتن قیمت کالاها و هزینه‌های خدماتی باعث زیان مالی شهرداری است، از این رو آیا امکان دارد شهرداری طلب خود را در صورت درخواست کتبی متقاضی، به صورت فروش اقساطی با توجه به نرخ تورم اعلام شده از سوی بانک مرکزی جمهوری اسلامی وصول نماید؟

(\*) ۱- نظر به اینکه بر اساس ماده ۳۲ این نامه مالی و معاملات شهرداریها، تقسیط بدهی عوارض یا تشخیص کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری برای مدت ۳ سال است، بنابراین تقسیط بدهی به طریق یاد شده امکانپذیر است.

۲- در مورد تقسیط جرائم کمیسیون ماده صد، حکم قانونی خاصی وجود ندارد، از این رو بر اساس فصول قانون مدنی، شهرداری می‌تواند رأساً به عنوان طلبکار، طلب خود را به صورت اقساط دریافت نماید.

۳- از آنجا که فروش اقساطی با توجه به نرخ تورم اعلام شده، نوعی مشارکت در مالکیت خصوصی افراد است و این طبقه حسب تصریحات قانونی صرفاً برای سیستم بانکی لحاظ شده است و در مورد عوارض و جرائم به صورتی که صرفاً متذکر شده، میانی قانونی خاصی وجود دارد، بنابراین شهرداری نمی‌تواند بدون تصریح قانونی، نوع دیگری غیر از موارد فوق تکلیف و تعهدی برای مردم ایجاد نماید.

شهرداری قسم سوال نموده است آیا اعطای پست‌های معسوب که هر یک دارای شرایط احراز خاصی است به کارکنان فاقد این شرایط امکانپذیر است؟

(\*\*\*) تعداد کارکنان ثابت در هر شهرداری حسب درجه اکتسابی و متناسب با ساختار تشکیلات معسوب و ابلاغی مشخص می‌شود و چون کارکنان شهرداری از قانون نظام هماهنگ پرداخت

بیسروی می‌کنند به همین اعتبار در مورد احراز پست‌ها و مشاغل معسوب کارمندی، ضرورتاً از طرح طبقه‌بندی مشاغل کارکنان دولت تبعیت می‌نمایند، از این رو محول نمودن و تصدی پست‌ها به کارکنان منسلب داشتن شرایط لازم و مقرر و معینه است. بنابراین مشمولان ماده ۱۲ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت به موجب ماده ۲۴ تصویب نامه شماره ۳۵/۳۶/۵۸-۸/۱۰/۷۱ هیئت دولت و حسب موافقت وزارت کشور از تاریخ ۷۷/۱/۱ نسبت به تطبیق وضع مستخدمان رسمی یا ثابت خود با قانون یاد شده از طرح طبقه‌بندی مشاغل عمومی دولت بهره‌مند می‌گردند.

شهرداری آذر شهر دو سوال مطرح نموده است:

۱- آیا ادارات ثبت اسناد می‌توانند طبق مواد ۱۴ و ۱۵ قانون زمین شهری یا وجود ماده ۱۰۱ قانون شهرداری و مواد ۶ و ۷ قانون شورای عالی شهرسازی و معماری ایران پس از استعلام از شهرداریها در مورد تفکیک و صدور سند مالکیت به زمینهای که طبق ضوابط و طرح جامع و تفصیلی شهری کاربری آنها مسکونی است، مجدداً از سازمان مسکن و شهرسازی نیز استعلام و سازمان هم پس از طرح موضوع در کمیسیون ماده ۵ به ادارات ثبت اعلام نظر نمایند؟

۲- طبق بند «ج» قسمت ۳ شماره ۸۷۸۷-۵/۱۰/۷۵ نظر حقوقی قائم مقام و معاونت حقوقی و امور مجلس رئیس جمهور به معاون حقوقی و امور مجلس وزارت نیرو اعلام نموده‌اند «با لغو مواد ۹۷ و ۹۸ قانون شهرداری، ماده ۱۰۲ قانون شهرداری هم لغو گردیده است». در این باره اعلام نظر بفرمایید.

(\*\*\*) ۱- احکام مندرج در مواد ۱۴ و ۱۵ قانون زمین شهری، انحصاراً به اراضی ملکی سازمان زمین شهری موضوع قانون موصوف تسری داشته و نسبت به سایر اراضی متعلق به اشخاصی که تقاضای تفکیک و ثبت را دارند تعمیم نمی‌یابد و ادارات ثبت درباره اراضی اشخاصی مؤتلفاً به اجرای مواد ۱۰۱ قانون شهرداری و ۱۵۴ قانون اصلاحی سال ۶۵ قانون ثبت و همچنین ملزم به رعایت مواد ۶ و ۷ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی به کیفیت که مقرر شده است هستند.

مشاور حقوقی این شماره ماهنامه به دو موضوع اصلی می‌پردازد:

۱- پاسخ به سئوالات حقوقی: این پاسخها با دو مرجع (اداره کل حقوقی وزارت کشور و مشاور حقوقی ماهنامه) تنظیم شده‌اند که به ترتیب با نشانه‌های (۵) و (۵۵) مشخص شده است.

۲- آنچه شهرداریها و شوراها باید بدانند: در این قسمت دو مطلب آموزشی جهت شوراها و شهرداریها تحت عناوین «صلاحیت کمیسیون ماده ۱۰۰ در رسیدگی به وضعیت احداث ساختمانهای خارج از محدوده قاتونی و حریم شهرها» و «تفویض اختیار بند ب ماده ۱۴ این نامه مالی شهرداریها» آورده شده است.



(۳۳) - مواد ۹۷ و ۹۸ قانون شهرداری به استثنای تبصره ذیل ماده ۹۸ که دارای حکم مستقلی است تصریحاً به موجب ماده ۱۱ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ائمه گردیده است. تماماً آثار حکم یادشده نیز در منطوق و منلول سایر احکام قانونی در موارد مرتبط از جمله ماده ۱۰۳ قانون شهرداری اثر العائی می‌کنند.

با وجود این، وظائف و اختیارات مندرج در ماده ۱۰۳ قانون شهرداری به کیفیتی در قالب مکانیزم بند ۲۲ ماده ۷۱ قانون شوراها مصوب سال ۷۵ به لحاظ اهمیت مسئله مجدداً به شورای شهر محول و تفویض گردیده که شهرداریها می‌توانند در محدوده اختیارات قانونی یاد شده در این مقوله از طریق اخذ مصوبه مانند گذشته اقدام نمایند.

### آنچه شهرداریها و شهرها باید بدانند

**الف - صلاحیت کمیسیونهای ماده ۱۰۰ در مورد رسیدگی به وضعیت احداث ساختمانهای خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها:**

در زمینه چگونگی رسیدگی به وضعیت ساختمانها و تأسیساتی که در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها احداث و یا شروع به احداث گردیده و بعداً در اثر توسعه محدوده شهری در داخل آن واقع می‌شوند، از حیث صلاحیت کمیسیونهای ماده ۱۰۰ قانون شهرداری اختلاف نظر وجود داشت که در نتیجه با طرح دعوی توسط اشخاص در شعبات مختلف دیوان عدالت اداری بعضاً منجر به صدور آرای متناقضی گردید و به لحاظ اتخاذ تصمیم و اعمال وحدت رویه، مراتب به هیئت عمومی دیوان ارجاع و هیئت عمومی با صدور دادنامه شماره ۳۲-۷۸/۴/۲۲، نامته اختلافات را فیصله داد:

### رای هیئت عمومی

با عنایت به ماده ۱۰۰ قانون شهرداری و تبصره‌های آن و اصول و قواعد حاکم بر کیفیت رسیدگی به ادعای تخلفات ساختمانی در کمیسیونهای بدوی و تجدیدنظر ماده ۱۰۰ قانون شهرداری دادنامه شماره ۲۷۳-۷۶/۴/۳۱ شعبه نوزدهم دیوان در پرونده کلاسه ۱۲۴۲/۷۵ منی بر لزوم رسیدگی و تحقیق پیرامون محل و موقعیت ملک از حیث احراز وقوع آن در داخل یا خارج از محدوده شهر و تشخیص قدمت ساختمان و تعیین جریمه بر مبنای ارزش معاملاتی زمان وقوع تخلف، موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده می‌شود. این رای به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ قانون دیوان عدالت اداری برای شعبات دیوان و سایر مراجع ذی‌ربط در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

موسوی تبریزی

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

### مضمون رای شماره ۲۷۳-۷۶/۴/۳۱ شعبه نوزدهم

... نظر به اینکه اولاً شاکی ادعا نموده است که در سال ۶۳ احداث بنا نموده و در آن موقع محل ملک، خارج از محدوده شهر و جزء اراضی روستا بوده و نیاز به کسب مجوز از شهرداری نبوده است و حال آنکه اولاً کمیسیون در باره صحت و سقم این ادعا بررسی نموده و ثانیاً در تعیین جریمه صفا و مأخذ احتساب جریمه مشخص نگردیده و بر اساس مقررات زمان احداث بنا جریمه تعیین نشده است. نتیجتاً پس از صادره از جهات یاد شده ایراد وارد است. بنابه مراتب حکم به نقض رای معترض علیه و ارجاع پرونده جهت رسیدگی مجدد به کمیسیون هم عرض صادر و اعلام می‌گردد.

### ب - تفویض اختیار بندب ماده ۴ آیین نامه مالی شهرداریها:

همان گونه که اطلاع دارید، معاملات عمده شهرداریها باید به‌طور کلی با تشریفات مناقصه یا مزایده عمومی و یا مناقصه محدود انجام شود، اگر ترک تشریفات مناقصه مورد تشخیص قرار گیرد حسب تصریحی که در ماده ۴ آیین نامه مالی شهرداری به عمل آمده، شهرداری ملزم به رعایت تشریفات است که انجام آن متضمن تبادل مکاتبات، سرکود و توقف در اغلب امور از جایی را فراهم می‌آورد؛ به همین اعتبار وزارت کشور با در نظر گرفتن آمار جمعیتی شهرها و به منظور تسهیل و تسریع در امور، مبادرت به تهیه و ابلاغ تفویض اختیاری در این باره به شرحی که ذیل منعکس می‌گردد نمود و در حال حاضر اساسی تصمیم گیریهایی مالی شهرداری واقع است.

«پیرو بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰/۳۴/۱۳۱-۶۶/۸/۱۸۸ با توجه به تشکیل و شروع به کار شوراهای اسلامی شهرها و ضرورت اجرای فعالیتها و شوراهای مذکور در چارچوب قوانین و مقررات مربوط به وزارت کشور مستند به اختیارات قانونی خود و تأکید بر سیاست عدم تمرکز و اعتماد به مسئولان دست‌اندر کار و به منظور سرعت بخشیدن به امور شهرداریها، بدین وسیله اختیارات حاصله از بند «ب» ماده ۴ آیین نامه مالی شهرداریها را به شرح ذیل به شخص آقای شهردار که ذی‌حساب شهرداری می‌باشد تفویض می‌نماید.

بدیهی است با توجه به بند «ب» ماده ۴ در صورت تصویب انجام معاملات از طریق ترک تشریفات مناقصه توسط شورای اسلامی شهر، انجام معاملات تا سقف تعیین شده در جدول فوق رأساً توسط شهرداری بلامانع می‌باشد.

ضمناً در شرایطی که میزان معاملات در هر مورد از سقف تفویض شده به یزاد آن شهردار به شرح فوق تجاوز نموده و از طرفی کمتر از سقف مقرر در بند «ب» ماده ۴ آیین نامه مالی شهرداریها (۵۰ میلیون ریال) باشد در ارتباط با این معاملات بایستی پس از تصویب شورای اسلامی شهر، تأیید وزارت کشور که در این مورد به استناد محترم تفویض می‌شود نیز باید کسب شود. ضمناً در موارد بالاتر میزان ۵۰ میلیون ریال که در ارتباط با بند «ج» ماده ۴ آیین نامه مالی شهرداریها می‌باشد کلاً بایستی از وزارت کشور کسب تکلیف شود.

[توضیح اینکه ملاک جمعیت آخرین آمار رسمی اعلام شده توسط مرکز آمار ایران در سرشماری سال ۷۵ است].

سید عبدالواحد موسوی لاری  
وزیر کشور

ردیف	جمعیت بر اساس آخرین آمار رسمی در سرشماری سال ۷۵		مبلغ تفویض شده (ه ریال)
	ا	ب	
۱	۱	۵۰۰۰	۱۵۰۰۰۰۰
۲	۵۰۰۰	۶۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰۰
۳	۱۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰	۱۵۰۰۰۰۰۰
۴	۲۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰۰۰
۵	۵۰۰۰۰	۸۰۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰۰۰
۶	۸۰۰۰۰	۷۵۰۰	۵۰۰۰۰۰۰۰

# زمینه‌های مشارکت شهروندان در اداره شهر تورتو



پتر کلاتریاک

عضو کمیته برنامه‌ریزی اجتماعی شورای شهر تورتو  
ترجمه و اقتباس: حسن شفيعی

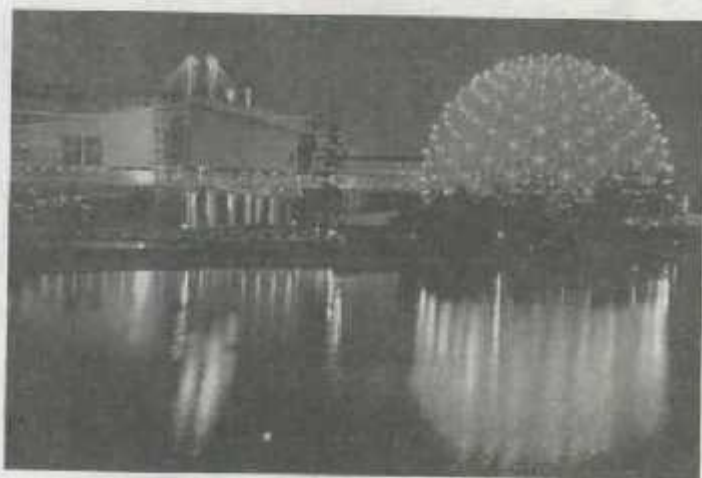
مراکز ویژه در سطح مرکزی و محلی وجود دارد. این سطوح شامل مجالس ایالتی، شوراهای حکومت محلی و ادارات دولتی است که در حدود اختیارات قانونی خود به برنامه‌ریزی و اجرای آن می‌پردازند. از لحاظ اجرایی در این کشور سه سطح اجرایی یعنی محلی، منطقه‌ای و مرکزی وجود دارد که میان سطح محلی و مرکزی هیچ‌گونه ارتباط و یا نظارت مستقیمی وجود ندارد و حلقه واسطه آنها را سطح تصمیم‌گیری منطقه‌ای تشکیل می‌دهد. مناطق در کانادا بخشی از کشورند که دارای خصوصیات مشترک تاریخی، جغرافیایی، اقتصادی، قومی، نژادی و فرهنگی هستند که ممکن است چندین شهرستان و حتی استان را شامل شوند.

در این کشور شهردار منتخب شورا بوده و شوراهای به عنوان پارلمان محلی و شهرداری به عنوان حکومت محلی در حدود اختیارات قانونی خود مستقلاً عمل می‌کنند و هیچ‌گونه نظارت دولت مرکزی بر اعمال آنها وجود ندارد. در سطح محلی ارتباط تنگاتنگی میان مردم، شوراها و شهرداری (حوزه‌های ستادی) و مدیران شهری (حوزه‌های صفا) وجود دارد. حکومت محلی در کانادا تجلی گاه مشارکت مستقیم شهروندان در تصمیم‌گیری است. از جمله شهرهای عمده و مهم کانادا که قطب صنعتی - فرهنگی آن را تشکیل می‌دهند و مشارکت مستقیم مردم در نظام تصمیم‌گیری آن مشاهده می‌شود شهر تورتو است.

مبانی حقوقی مشارکت شهروندان تورتو در اداره شهر بر اساس قانون اساسی کانادا، عدم تراکم (۱) جای خود را به عدم تمرکز (۲) یا تمرکززدایی اداری داده است. در تراکم‌زدایی اختیارات اجرایی و اداری میان نهادها، سازمانی مرکز و مأموران و دستگاه‌های محلی تقسیم می‌شود. به عبارتی دیگر، دولت مرکزی بخشی از اختیارات خود را به کارکنان محلی و سازمانهای مربوطه به واحدهای اداری تفویض می‌کند. بنابراین هر قدر از سوی متصدیان امور محلی طبق خط مشی سازمانهای دولت مرکزی است. عاملان اجرایی و کارکنان مختلف، عوامل انتقال قدرت از مرکز به سطح پایین‌ترند و به طور مستقل نمی‌توانند تصمیم بگیرند. محل صدور قواعد و فرامین، حکومت مرکزی است، اما به جای اینکه اجرای این قواعد نیز توسط مرکز انجام گیرد به محل منتقل می‌شود.

در تمرکززدایی از سوی قانونگذار مرکزی به نهادهای محلی (شوراهای شهرداریها، سازمانهای غیردولتی و...) اختیارات و بزمای داده می‌شود تا اختیار تصمیم‌گیریهای اداری از محل را داشته باشند و بتوانند خود و یا به وسیله عوامل اجرایی خود (مثلاً شهرداریها به عنوان حکومتهای محلی) آن را اجرا کنند. براین اساس در کشور کانادا انواع ارگانهای تصمیم‌گیری و

این مقاله که توسط یکی از اعضای شورای شهر تورتو به رشته تحریر درآمده است با هدف تقویت جامعه مدنی و عرصه عمومی، به تحلیل مشارکت شهروندان در اداره شهر تورتو می‌پردازد. حمایت شهرداری تورتو از مؤسسات مدنی و سازوکارهای ارتباط شهروندان و مستولان شهری از جمله موارد مشارکت شهروندان در اداره امور شهر به شمار می‌روند و موضوع اصلی این مقاله را تشکیل می‌دهد که با اقتباس آن را در پرتو حقوق عمومی و مدیریت شهری مورد تجزیه و تحلیل قرار داده‌ایم.



### تورتو: مردم سالاری و مدیریت شهری واحد

در تورتو، شورای شهر در رأس سازمانهای محلی از جمله شهرداری قرار دارد. اعضای شورا با رأی مخفی مردم با لحاظ کردن ایاماد فنی - اجرایی (و بعضاً گرایشهای حزبی) انتخاب می شوند و در مقابل آنها مسئولیت دارند. شهردار منتخب شورا است و کارکنان شهرداری بدون اعمال نظارت شورا و به تشخیص شهردار با در نظر گرفتن میزان کارایی در اجرای وظایف خود انتخاب می شوند. بنابراین با وجود استقلال کار کردی، نوعی همکاری تنگاتنگ بین سازمانهای محلی وجود دارد. شهروندان و لزماً نیازه‌ها و خواسته‌های آنها غایت سازمانهای محلی را تشکیل می دهد.

بسیارین اساس «مشارکت شهروندان در اداره شهر» در تمامی مراحل تصمیم گیری در شهر تورتو مشاهده می شود تا جایی که شورای شهر یکی از گروههای کاری خود را به مشارکت مستقیم شهروندان در اداره شهر اختصاص داده است. اساس مشارکت شهروندان را قوانین مربوط به بهداشت شهر، قوانین مربوط به مؤسسات مذهبی و مقررات انجمن شهروندان تشکیل می دهد.

شورای شهر طی یکی از گزارشهای خود آورده است که «تورتو شهری است با نژادها، لهجه‌ها و فرهنگهای گوناگون و ساکنان آن بنا وجود تفاوتها، در بهبود کیفیت زندگی در محله‌ها، خیابانها، پارکها و... یکسان می اندیشند. بنابراین مشارکت در این شهر مستی دیرپاست و باید آن را تعمیق و گسترش نیز بدهیم».

مشارکت شهروندان تورتویی در اداره شهر عبارت است از:

۱- ارتباط مستمر با شورا، به این معنی که مشارکت شهروندان به پشت صند و قهقهای اخذ رأی ختم نمی شود، بلکه پس از انتخاب اعضای شورا در سیاستگذاریها، برنامه‌ها و تصمیمات شورا به شکل هدایت و نظارت عمل می کنند.

۲- داشتن نمایندگی و وکیل در شورا، شهروندان تورتویی می توانند رسماً علیه شورا اقامه دعوا کنند و به منظور احقاق حقوق خود به انتخاب وکیل مبادرت نموده و مطالبات خود را به دست آورند.

۳- مشارکت در تصمیم گیریهای مشورتی راجع به موضوعات خاص، شورا در موارد تصمیم گیری یا نظارت بر اجرای تصمیم در موضوعات خاص، افراد ذی نفع مانند کسبه، ساکنان محله‌ای خاص و... را به طور مستقیم در جریان تصمیمات خود قرار می دهد و پس از کسب دیدگاههای آنان، تصمیم نهایی را اتخاذ می کند.

۴- عضویت در کمیته‌های قرعی و مشورتی شورا، این کمیته‌ها به لحاظ تخصصی و محدود بودن موضوعی نیازمند ارتباط مستقیم با مردم هستند. بر این اساس در موارد مختلف از جمله بررسی، تفحص، نظارت، کنترل و... گروههای مختلف مردمی را به عنوان گروههای کاری یا مشورتی انتخاب می کنند.

۵- مشارکت در مؤسسات، اتحادیه‌ها، گروههای صنفی و سایر نهادهای مدنی. علاوه بر این موارد، شهروندان با ایجاد مؤسسات و مجامع صنفی بر تصمیمات یا اجرای تصمیمات توسط شوراها و شهرداریها نظارت می نمایند. این مؤسسات به مثابه احزاب محلی، حلقه واسط شوراها، شهرداریها و مردم هستند. به طور کلی فرایند مشارکت شهروندان تورتو در اداره شهر را در حلیف زیر می توان نشان داد:

در حلیف فوق مشاهده می شود که شکل و انگوی واحدی از مشارکت شهروندان در اداره شهر تورتو وجود ندارد. رابطه میان شهروندان و حکومت شهری (شهرداریها) به دو شکل سازمانی و موضوعی مشخص می شود: به این صورت که شوراها سازمان

واسطه شهرداریها و شهروندان هستند که بسته به موضوع مورد احراز شهروندان می خواهند که در اداره شهر فعالانه مشارکت کنند. در تورتو، شهرداری با نگرشی کاملاً راهبردی با توجه به ماهیت فنی آن از یک طرف و محلی بودن از طرف دیگر، شهروندان را در تصمیم گیری سهیم می نماید.

در شرایطی که حکومت شهری به هنگام تصمیم گیری در موضوعی خاص اطلاعات چشمانی نداشته باشد، نقش رهبری، هدایت و نظارت را کاملاً به مردم واگذار می کند و شهروندان با شور و اشتیاق فراوان به حل مسئله یا تصمیم گیری در آن موضوع خاص می پردازند.

مشارکت شهروندان تورتویی بر ایند اعتماد متقابل میان شهروندان و شهرداریهاست. محصول چنین مشارکی افزایش توانایی اجتماعی، تقویت عرضه عمومی و گسترش جامعه مدنی



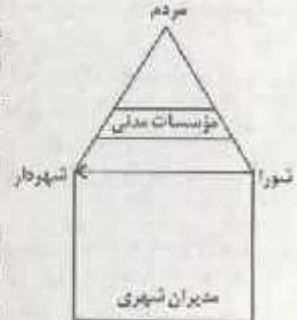
مشارکت شهروندان تورتویی بر ایند اعتماد متقابل میان شهروندان و شهرداریهاست. محصول چنین مشارکتی افزایش توانایی اجتماعی، تقویت عرضه عمومی و گسترش جامعه مدنی است.

است. جامعه مدنی شبکه‌ای از روابط اجتماعی غیر رسمی میان گروههای اجتماعی را در برمی گیرد که به صورت فعالانه مسائل اجتماعی خود را حل می کنند. این گروهها در قالب تشکلات داوطلبانه، مؤسسات غیرانتفاعی، گروههای محله‌ای، گروههای مذهبی، مؤسسات خیریه، گروههای فعال اجتماعی، جنبشهای اجتماعی و... فعالیت می کنند. جامعه مدنی سطح سومی از روابط اجتماعی است که بیرون از نظارت دولتی و سودجویی اقتصاد بازار عمل می کند. در واقع جامعه مدنی حلقه اتصال بخش خصوصی و دولتی است.

تقویت جامعه مدنی به معنی افزایش قابلیت و توانایی اجتماعی است که موجبات مشارکت فعالانه شهروندان در تصمیم گیری، حل مسائل اجتماعی و ایجاد زمینه گفتگو میان شهروندان و مقامات شهری را فراهم می کند.

مؤسسات مدنی تورتو به عنوان ابزار اعمال و تداوم مشارکت شهروندان کار کردهایی به شرح زیر دارد:

نوع فعال	مشارکت	مشارکت در کارهای محلی و کشوری	مشارکت در تشکلات شهر از طریق نهادهای	رای دادن و انتخاب اعضای شورای شهر	مشارکت در پروژت های پروژت شهری استفاده از خدمات و اطلاعات
----------	--------	-------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	---



۱- اصل تصمیم گیری جمعی: تصمیم گیری جمعی، سستی دیرپا و بخشی از فرهنگ حکومت شهری را در تورنتو تشکیل می دهد. در هیچ کدام از مراحل قانونگذاری محلی، سیاستگذاران، تصمیم گیری، نظارت و... نمی توان مردم را نادیده گرفته در تصمیمات، محله ها، مؤسسات، شوراهای افراد، شهرداری و مدیران شهرداری برحسب موضوع به صورت جمعی تصمیم گیری می نمایند و «خرد جمعی» را ملاک عمل خود قرار می دهند.

۲- اصل دستخوشی: شهرداری تورنتو در برآورد هزینه - فایده مشارکت شهروندان، هزینه های مشارکت را به حداقل رسانده است. بر جسد منابع مشارکت و فراهم ساختن حضور مستقیم شهروندان در شورا، کمیته های دائمی و سایر تشکیلات از جمله این اقدامات به شمار می روند.

نتیجه این اقدامات برقراری ارتباط مستقیم، رو در رو و مستمر میان شهروندان و مقامات شهری است که بستر مناسبی برای مشارکت فعال در اداره امور شهر خواهد بود.

۳- اصل استعمار و بهبود مشارکت: شهرداری تورنتو با خلاقیت و ابتکار زمینه مشارکت شهروندان را در سایر حوزه های صلاحیت قضایی (بر اساس قانون اساسی کانادا هر ایالت دارای اختیارات ویژه قانونی است که انحصاری و مجزا از سایر ایالات است. به این اختیارات صلاحیت قضایی می گویند) گسترش دهد.

۴- اصل اعتبار و اعتماد به توانایی اجتماعی: تعاون و همکاری جزو دایره تفکر حکومت شهری تورنتو است. گفتگو میان شهروندان و مدیران شهری، بهترین روش مشارکت در اداره امور شهر است که چیزی جز اعتماد به توانایی اجتماعی شهروندان نیست. همان طور که گفتیم اعتماد و اعتبار بخشیدن به افراد، امرهای جز مشارکت فعالیت در اداره شهر و نظارت و تقویت شهروندی و جامعه مدنی نخواهد داشت. تورنتو مظهر اصلی چنین تجربه ای در کانادا به شمار می رود.

**نتیجه گیری**

کارایی و کارآمدی شهروندان در اداره شهرها گذشته از عوامل فرهنگی به زمینه های قانونی و سازمانی نیز بستگی دارد. به میزانی که از اختیارات و اقتدار دولت مرکزی به نفع نهادها و سازمانهای محلی کاسته شود، به همان میزان نیز بر مشارکت شهروندان افزوده می شود. بدیهی است اتخاذ و اجرای تصمیم در هر منطقه یا حوزه فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی خاص از قابلیت بیشتری نسبت به تصمیم گیریهای خارج از منطقه برخوردار خواهد بود. زیرا اختصار تصمیم گیری به انطاق آن با واقعیات خارجی وابسته است، تشخیص ضروریات و منطبق دوتی واقعیات نیز نیازمند درگیری مشارکت و ممارست با آن واقعیات خواهد بود. تجربه مشارکت شهروندان در اداره شهر تورنتو نشان می دهد که قوام و ثبات تصمیم گیری در شهرداریها و شوراهای مشارکت شهروندان از تباطی تنگاتنگ دارد. هر چه فاصله شهروندان و تصمیم گیریها کمتر شود بر احساس مسئولیت آنان نیز افزوده خواهد شد. در شرایطی که شهروندان در تصمیم گیریها سهم چندانی نداشته باشند آنان انتظار مسئولیت پذیری را نیز نباید داشته بنابراین مشارکت، مسئولیت آفرین است و مسئولیت پذیری رهبروری جز توسعه و پیشرفت ندارد.

۱- اطلاع رسانی در مورد مسائل اجتماعی: ۲- مشارکت شهروندان در نظارت بر تصمیم گیریهای شهرداریها و شوراهای ایجاد و افزایش شفافیت در روابط میان تشکلات محلی. ۳- افزایش مشارکت گروههای حاشیایی. ۴- تشویق و ترغیب شهروندان به حل مسائل شهر با مکانیسم سازمانهای محله ای و... ۶- افزایش اعتبار و اعتماد اجتماعی به شهروندان.

شهرداری تورنتو نیز از مشارکت فعالانه شهروندان در اداره امور شهر حمایت می کند. در شهرداری تورنتو افکار توسعه اجتماعی و بهداشت شهر از جمله اداری هستند که مؤسسات محلی و تشکلات اجتماعی را مورد حمایت اداری - مالی قرار می دهند. این مؤسسات در برخی شرایط، بخشی یا تمام مسائل محلی را بدون اتکا به شهرداری حل و فصل می نمایند. از جمله حمایتهای شهرداری از مؤسسات مدنی می توان به ایجاد صندوقهای مالی، اعطای کمکهای بلاعوضی، هدایا و کمک به

**در تورنتو مردم اساس تصمیم گیری و اجرای تصمیم به شمار می روند. شورای شهر به نیابت از مردم تصمیم گیری نموده و بر اجرای آن توسط شهرداری نظارت می کند**

**تجربه مشارکت شهروندان در اداره شهر تورنتو نشان می دهد که قوام و ثبات تصمیم گیری در شهرداریها و شوراهای مشارکت شهروندان از تباطی تنگاتنگ دارد**

انجام سرمایه گذاری اولیه اشاره کرد. این حمایتها توان اقتصادی مؤسسات مدنی را در حوزه های مختلف فرهنگی، هنری، اجتماعی، پیشگیری از وقوع جرم، بیکاری جوانان و... افزایش می دهد.

اطلاع رسانی شهری از دیگر اقدامات شهرداری تورنتو در افزایش مشارکت شهروندان در اداره امور شهر به شمار می رود. شهرداری با انتشار جزوه های اطلاع رسانی و بروشورهایی به زبانهای مختلف آنها را در اختیار گروههای زبانی تورنتو قرار می دهد. علاوه بر این فضاهای مناسبی جهت ملاقات و گفتگو میان مسئولان و شهروندان را نیز فراهم ساخته است.

**اصول مشارکت شهروندان در اداره شهر تورنتو**

در تورنتو مردم اساس تصمیم گیری و اجرای تصمیم به شمار می روند. شورای شهر به نیابت از مردم تصمیم گیری نموده و بر اجرای آن توسط شهرداری نظارت می کند. البته شهروندان نیز در تمامی مراحل به صورت مستقیم و غیر مستقیم در تصمیم سازیها و تصمیم گیری ایفای نقش می کنند.

چهار اصل اساسی در مشارکت شهروندان در اداره امور شهر مورد توجه قرار گرفته است:

1- Decentralization 2- Decentralisation  
این مقاله ترجمه و اقتباس از منبع زیر است  
http://www.Gaunglis.Com/Toronto/Participation.

ITRAC

ایتراک

### شرکت ایتراک

نگارگری و ساخت تجهیزات صنایع غذایی، شیمیایی و زیست محیطی

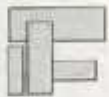
برخی از محصولات و خدمات شرکت ایتراک:

- تجهیزات کشتارگاههای صنعتی و بهداشتی
- تجهیزات کارخانه های تبدیل زباله به کود گیاهی (کمپوست)
- کوره های لاشه سوز و زباله سوز جهت

لاشه های ضایعی و ضایعات کشتارگاهها و انواع زباله های شهری و بیمارستانی

تهران - خیابان وحدت اسلامی (ظفر) - پلاک ۳۰ - صندوق پستی ۱۱۳۶-۱۹۳۹۵

تلفن: ۲۲۷۲۸۳۹ - ۲۰۰۰۹۹۰ - ۲۰۰۸۷۴۲ فاکس: ۲۰۰۰۹۹۰



لوازم بهداشتی

## ساختمانی

فروشگاه بهداشتی

تلفن: ۲۵۲۳۶۸۸

آدرس: خیابان بسی هاشم - ترسیده میدان به بازارچه تکین

سومین دوره همایش بین المللی بتن یا مقاومت با ACI

A C I

انجمن بتن ایران  
انجمن بتن ایران با همکاری انجمن بتن آمریکا (ACI) و با حمایت وزارت راه و ترابری و سازمان بتن ایرانی، سومین دوره همایش بین المللی بتن یا مقاومت با ACI را در تهران برگزار خواهد کرد.

برای حضور در این مسابقه تا کانون ۴۸ گروه ۷ (دانشگاه کشورمان ثبت نام کرده اند.)

در مرحله انتخابی کلیه تیمها باسابقه و باسابقه شرکت کنندگان و تیمها در ۱۲ استان انتخاب خواهند شد.

تیمهای منتخب در مرحله نهایی در تهران شرکت خواهند کرد و در این مرحله تیمهای برنده انتخاب خواهند شد.

کمیته ملی بتن ایران  
کمیته ملی بتن ایران  
کمیته ملی بتن ایران



شرکت کار آلومینیوم

# کارال

صنایع آلومینیوم در ساختمان

- ارائه دختله خدمات فروش و نصب
- دریچه چهره، نمای ساختمان
- و سقف های گالداپ آکروستیک
- خامپا - بافل - تابل

نماینده رسمی فروش محصولات کارال  
(کلیه دریچه چهره استاندارد شده ایران)

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

تلفن: ۲۰۹۱۸۶۰ - ۲۰۹۱۸۸۰ فاکس: ۲۰۸۴۴۷

اتحادیه شهرداران ژاپن، صدمین سالگرد تأسیس خود را در سال ۱۹۹۸ برگزار کرد؛ یعنی یک سده بعد از اینکه سلف این اتحادیه به صورت یک هیئت، با نام «شورای متحد شهرهای مناطق غربی» در ۱۸۹۸ آغاز به کار کرده بود.

امروزه این اتحادیه، دارای اعضای از ۶۶۴ شهر از سراسر کشور بوده و با کوشش و مشارکت این اعضا اداره می‌شود.

اتحادیه به منظور ایجاد جوامع محلی بهتر، امور تمرکززدایی و تقسیم قدرت را اعتلا بخشیده و از دولت مرکزی خواستار بهبود یک سری از شیوه‌های اجرایی شده است. همچنین در جهت گسترش و ازدیاد منابع مالیاتی و کسب درآمد از محل، فعالیت‌هایی را به مرحله اجرا گذارده و بخشی از بودجه سراسری کشور را به دست آورده است.

اتحادیه در همین زمینه از طریق تشکیل کمیته‌های ویژه و کمیته‌های دائمی جهت رسیدگی به موارد خاص و نیز در تلاشی برای تخصیص این امر که خواسته‌های شهرهای عضو برآورده شود، ضمن برگزاری نشست‌های گوناگون دست به تحقیق و مطالعه می‌زند.

علاوه بر این، اتحادیه از نظر قانون، این حق را دارد که کتابت نظر یا توصیه‌ای در مورد قانونگذاری ارائه نماید؛ اقدامی که با توسل به آن، دولت خودگردان محلی می‌تواند بر کابینه و یا پارلمان ژاپن اثر بگذارد.

این مقاله از مجله از منبع زیر است:  
Research & Public Relations Dept.  
Japan Association of City Mayors,  
January 1995.

# ژاپن شهرداران اتحادیه

دپارتمان روابط عمومی و تحقیقات اتحادیه  
شهرداران ژاپن  
ترجمه صابر قلی زاده



مدیریت امور شهری و فراهم آوردن شرایط اساسی زندگی شهروندان

در حال حاضر، کل جمعیت ژاپن بیش از ۱۲۰ میلیون نفر است و ۱۰۰ میلیون نفر (۸۰ درصد کل جمعیت ژاپن) در شهرها زندگی می‌کنند. شهرها مناطقی هستند که مردم در آنها سکنی گزیده و اسرار معاش می‌کنند؛ جایی که مردم، کالاها و اطلاعات همه جا به دست به دست می‌شوند.

شهری به عنوان یک واحد عمده تقسیماتی، خدماتی و ارائه می‌کند که برای زندگی روزمره ساکنان آن، امری حیاتی است.

در زمره این خدمات می‌توان از موارد زیر نام برد: آب‌سانی، احداث فاضلاب، حمل‌ونقل، مسائل زیست‌محیطی، رفاه عمومی، بهداشت عمومی، امنیت اجتماعی، آموزش ابتدایی، آموزش بزرگسالان، خیابان‌کشی، احداث و نگهداری پارک‌ها، توسعه و حفاظت شهر، آتش‌نشانی، پیشگیری از بلایا و حوادث غیرمترقبه و تفریح و توریسم صنعتی. حتی بازارهای از شهرها امور بیمارستانها، انبوسازی یا تمهیدات مترو را خودشان اداره می‌کنند. علاوه بر این، شهرها با برنامه‌ریزی و یا حمایت از روندهای ورزشی، خسری و تفریحی و نیز توسعه خدمات با سایر شهرها - چه با شهرهای ژاپن و چه با شهرهای کشورهای خارجی - سعی می‌کنند جامعه محلی را پویا و زندگی شهری را غنی‌تر سازند.

طرح یکبارچه مشکلات مشترک شهرها  
اتحادیه در خصوص حل معضلات مشترک بین شهرها، با آن

دسته از مشکلاتی که حل آنها برای یک شهر مشکل است، دیدگاه‌ها و نظرات شهرها را نسبت به چنین معضلاتی هماهنگ می‌نماید و از پارلمان، دولت مرکزی و سایر نهادهای مربوطه می‌خواهد تا نظرات تلفیقی را به عنوان راه‌حلی جهت برطرف ساختن مشکلات بپذیرند. اتحادیه نظرات و دیدگاه‌های تمامی شهرها را در مجموعه واحدی ادغام می‌نماید و در گردهمایی سالیانه شهرداران (ماه ژوئن هر سال) به دولت مرکزی منتقل می‌سازد.

همچنین در فصل پاییز قطعنامه‌ها یا درخواستهای مرتبط با خط‌مشی، سیاستها و بودجه سال آینده دولت مرکزی آماده می‌گردد.

اتحادیه دارای ۱۱ کمیته ویژه و ۲۳ کمیته دائمی جهت رسیدگی به موارد خاص است. این کمیته‌ها امور بررسی و تحقیق در باره مسائل اجتماعی را به سرانجام رسانده، ضمن ارائه سیاستها و شیوه‌های جدید برای رفع معضلات، درخواست‌هایی را تسلیم پارلمان و دولت مرکزی می‌کنند.

## جمع‌آوری و تهیه اطلاعات

اتحادیه اطلاعات مربوط به سیاستها و بودجه‌های دولت مرکزی را کسب می‌نماید و سپس بدون فوت وقت، چنین اطلاعاتی را که به شهرها مربوط می‌شود، به تمامی شهرها ارسال می‌کند. همچنین فرصت‌هایی را برای شهرداران و یا مقامات فراهم می‌آورد تا از جانب مقام اجرایی شهر مربوطه، نشست‌های مستقیمی با گردانندگان و مجریان مربوطه دولت مرکزی داشته باشند.

سرخ‌اوقات بر حسب درخواست یک شهر، اطلاعاتی از نوع خاص جمع‌آوری و تهیه می‌شود. همچنین کتابخانه‌ای وجود دارد که در آن نشریات اتحادیه، مجله، کتاب آمارنامه و گزارشهای دولت مربوطه به اداره امور شهری نگهداری می‌شود.

## پروسی و تحقیق برای توسعه شهرها

برای اینکه شهرها جوامعی را توسعه بختند که نشان دهنده و تأکیدی بر ویژگیها و مشخصه‌های محلی باشد، ضروری است روندی از تمرکززدایی و تقسیم قدرت و منابع مالی تأمین و قطعی گردد. اتحادیه در خصوص معضلات مشترک تمامی شهرها، از جمله مشکل حمل‌ونقل به طور جامع بررسی و تحقیق می‌کند و استنتاج حاصله از اجماع نظر تمامی شهرداران را ارائه می‌نماید تا در آینده به عنوان دستورالعملها و شیوه‌های کاری مورد استفاده قرار گیرد.

در حمایت سراسری مرتبط با معضلات شهری - که پاییز هر سال برگزار می‌شود - مطالبی در ارتباط با توسعه بهتر جوامع برای نسل آینده به مدت ۲ روز مورد بحث و تبادل نظر قرار می‌گیرد. از جمله نحوه پاسخگویی به مشکلات سالمندان، عصر اطلاعات، رسایی یورپا، روند فزاینده بین‌المللی شدن جامعه ژاپن و مسائل زیست‌محیطی. همایش یاد شده ۲۰۰۰ شرکت کننده دارد. از جمله شهرداران، اعضای شورای شهرها، مقامات رسمی و دولتی شهرها و محققان جزء. برگزاری این همایش فرصت مهمی برای مقامات و دست‌اندرکاران مدیریت امور شهری فراهم می‌آورد تا به تبادل اطلاعات بپردازند.

اتحادیه در حیطه جویانات و مسائل حقوقی و در ارتباط با تفسیر و تأویل و اجرای قوانین و مقررات و نحوه برخورد با دعاوی حقوقی یا مشاوران حقوقی خود مشورت می‌کند. همچنین برای وکلا و مجریان مسئول دعاوی حقوقی شهرها یک سری نشست و سمینار نیز تدارک می‌بیند.



**مرآمده و تبادل نظر با شهرهای سایر کشورها برای تفاهم بهتر در عرصه بین‌المللی**

مبادلاتی با هیئت‌های نمایندگی شهرداریهای چین و ایالات متحده صورت می‌پذیرد که دید و بازدیدهای متقابل و دو جانبه‌ای از شهرهای یکدیگر را شامل می‌شود. در این دیدوبازدیدها مشکلات شهری مشترک دو کشور، مورد بحث و تبادل نظر قرار می‌گیرد، اطلاعات ردوبدل می‌شود و دوستی متقابل اعتلا می‌یابد. همچنین دیپلماسی تحقیقی از اداره امور شهری سایر کشورها برای شهرداران و مقامات شهری تزیین می‌یابد که هدف از آن تیل به تفاهم مطلوب بین‌المللی و کسب بینش از امور شهرهای پیشرفته کشورها، خارجی است.

**اعضای هیئت مدیره اجرایی اتحادیه**

این اعضا عبارتند از: رئیس هیئت مدیره، ۹ نفر نایب رئیس، اعضای هیئت مدیره، اعضای شورا، اعضای کمیسیون حسابرسی، رؤسای شعبات، حقوق دانان و مشاوران.

**دبیرخانه**

دبیرخانه دفاتری به شرح زیر دارد که علاوه بر وظایف محوله نسبت به امور کمیته‌های ویژه و کمیته‌های دائمی جهت رسیدگی



به موارد خاص نیز مسئولیت دارند:

- دفتر هماهنگی سراسری سیاستهای شهر، فعالیتهای تقویدی [به شکل برخی از نمایندگان مجلس برای ایجاد فشار به دولت و یا مجلس جهت تصویب لایحه‌های خاص "Lobbying" اطلاقی می‌شود]، برقراری ارتباط با شعبات، ارتباطات ایاتنی شهر داران و...

**کمیته‌های تحت کنترل این دفتر:**

کمیته ویژه ترفیع و ترویج سیاستها: امور پرسنلی، مزدبگیران، رفاه کارکنان، آموزش و کار آموزی، بودجه، حسابداری و امور مختلف.

- دفتر امور مربوط به نظام حکومت، محلی، پروژدهای توسعه همه جانبه، مشاوره پارلمانی، پیشگیری بلایا و سوانح غیر مترقبه، نظام پرسنلی خدمات عمومی، مدیریت امور پرسنلی و...

**کمیته‌های تحت کنترل دفتر:**

کمیته دائمی شهرهای صنعتی جدید، کمیته دائمی شهرهای مناطق ویژه برای توسعه صنعتی، کمیته دائمی جهت پیشرفت مناطق اداری گسترده و کمیته دائمی شهرهای کوه جمعیت.

- دفتر امور سرمایه‌گذاری محلی، نظامهای مالیاتی محلی، شرکتهای عام محلی و...

**کمیته‌های تحت کنترل دفتر:**

کمیته ویژه نظامهای مالیاتی، کمیته دائمی توسعه شهرها در مناطقی که ذغال سنگ استخراج می‌شود، کمیته دائمی ترویجگاههای شهرها، کمیته دائمی چشمه‌های آب گرم شهرها و کمیته دائمی تأسیسات شیلات شهرها (این کمیته و وزارت اقتصاد، تأسیسات شیلات را کنترل می‌کنند).

- دفتر امور رفاه اجتماعی، محیطزیست، کار، آموزش و پرورش و فرهنگ و...

**کمیته‌های تحت کنترل این دفتر:**

کمیته ویژه بهداشت همگانی، کمیته ویژه جهت رسیدگی به تبعیض، کمیته ویژه بهداشت و رفاه، کمیته دائمی نیروهای دفاع مشروع و شهرهایی که پارکهای نظامی امریکایی در آنها مستقر هستند، کمیته دائمی بهبود محیطزیست اراضی مجاور شهیرلات دفاعی و کمیته دائمی پارک‌های ملی.

- دفتر امور ساختمان سازی، کشاورزی و شیلات، حمل و نقل، صنعت و...

**کمیته‌های تحت کنترل این دفتر:**

کمیته‌های دائمی شهرهای بندری، کمیته دائمی شهرهای سردسیر و بربرقه، اتحادیه شهری مأمور سیستم فاضلاب، کمیته دائمی تشکیلات شیلات شهرها (با نظارت توأم وزارت دارایی)، کمیته دائمی شهرهایی که دارای میادین نفتی یا ذخیره نفتی زیاد هستند، کمیته دائمی اقتصاد منطقه‌ای، کنفرانس اعلامی کارهای خیابانی و کنفرانس برای مبارزه با انواع حشره مضر به نام ماتسوکوفی موشی.

- دفتر مطالعاتی سیاستهای شهری، روابط عمومی، انتشارات، جمع‌آوری اطلاعات، همایش مضامین شهری، خدمات ارتباطاتی و...

**کمیته‌های تحت کنترل این دفتر:**

کمیته ویژه بررسیهای سیاستهای شهری.  
- دفتر امور حقوق بازنشستگی بازنشسته‌های بخش خصوصی، بیمه‌های جمعی، بیمه کمکیهای متقابل اختیاری و بیمه دیون.

# از نگاه شهردار

گفتگو با سیدسجاد حسینی نسب - شهردار طالقان

غلامرضا طالبی

## طالقان، گردشگری و شکوفایی



منطقه طالقان ۸۳ روستا دارد و در ۱۳۰ کیلومتری غرب تهران قرار گرفته است. این منطقه دارای ۱۰۰ هزار نفر جمعیت است و بیشتر بافت روستایی دارد. شهرداری طالقان - که در ۱۳۷۳ تأسیس شده - در محلی به نام «شهرک» استقرار یافته است. شهرک، مرکز تلاقی اکثر روستاهای این منطقه است و دوره گذر از روستا به شهر را سپری می کند. ۹۷ درصد مردم این منطقه باسوادند و بیش از ۴۰ درصد آنان تحصیلات دانشگاهی دارند. منطقه طالقان از چشم اندازهای طبیعی فوق العاده ای برخوردار است. متوسط بارندگی این منطقه ۴۸۷ میلی متر است که نسبت به میانگین کل کشور ۲۰۰ میلی متر بالاتر است.

شما سخن توسعه کشور، طایر اساسی توسعه گردشگری نیز محاسبه می شود. این صنعت پس از نفت، بیشترین درآمد را به خود اختصاص داده و صنعتی فرابخشی است که تمامی سازمانهای عمرانی، سیاسی، خدماتی، فرهنگی و... را درگیر می نماید.

سیدسجاد حسینی نسب، شهردار طالقان، توان منطقه خود را در ارتباط با این صنعت شناسایی کرده و تصمیم گرفته این منطقه را به قطبی توریستی تبدیل نماید. این امر در اولویت برنامه های او قرار دارد و در همین زمینه، راهبردهای را با اینچاهو آنچاهو آغاز نموده است. علاوه بر این، او معتقد است اگر آنجا که رشد افقی شهر تهران به سمت غرب است، می توان افراد شاغل در تهران را برای سکونت در طالقان، تشویق و ترغیب نمود.

● آقای شهردار، منطقه طالقان حتی در همان نگاه اول، زیبایی فوق العاده و منحصر به فردی دارد؛ چرا مسئولان ذی ربط تا به حال نسبت به این همه زیبایی بی توجه بوده اند؟

(عوامل مختلفی دست به دست هم داده است تا در مورد طالقان، کار و تبلیغات نشود. به نظر بنده مهم ترین این عوامل، مهاجرت بی رویه و بی بازگشت فرزندان تحصیل کرده و متخصص این منطقه است. طالقان بدریج تیرهای خود را از دست داده و در واقع، صادرکننده نیروی انسانی بوده است. آنان به همه سورهفتاندا خارج کشور، داخل کشور و بویژه تهران و حتی در شغل های کلیدی و حساس نیز مشغول به کار شده اند. اما هرگز توجهی به زادگاه خود نکرده اند. از این رو طالقان روز به روز تهی و تهی تر شده است. البته تعداد اندکی برای سرمایه گذاری به این منطقه آمده اند، اما از آنجا که جاده مناسبی وجود نداشته، مسترد شده و بازگشته اند.)

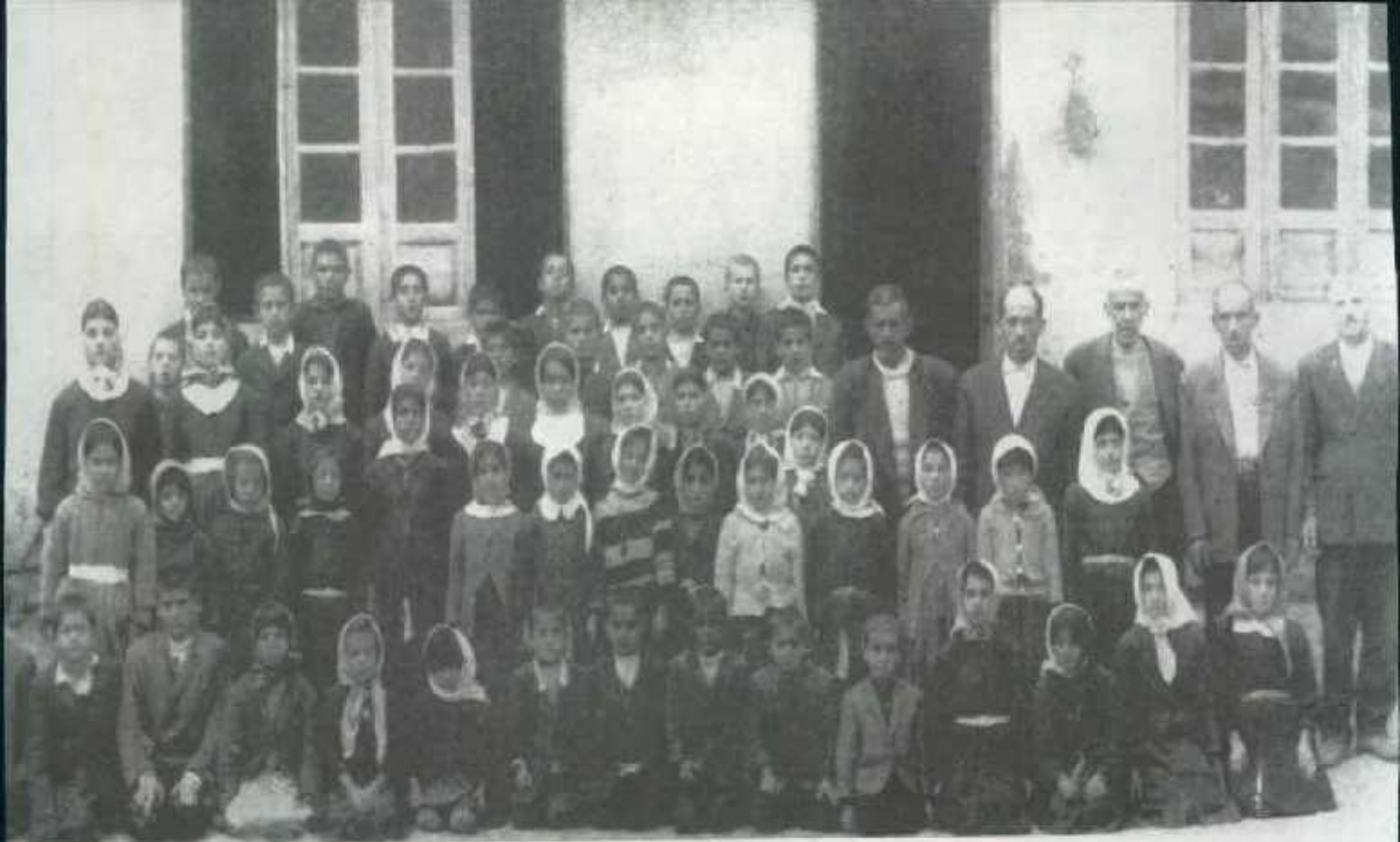
● شاید یکی از عوامل مهاجرت طالقان در روزیم قبل، وجود مبارزان این منطقه بوده است!

(بله، همینطور است. وجود افرادی چون ایدالله طالقانی، جلال آل احمد و دکتر حشمت طالقانی (مبارز جنگل) در بی توجهی رژیم گذشته نسبت به طالقان سهم بزرگی داشته است. امکانات مختصری هم که اکنون در منطقه موجود است، همه مربوط به پس از انقلاب است؛ به عنوان مثال تنها جاده این منطقه در سالهای ۶۰ و ۶۱ آسفالت شده است.)

شده است که گاه حتی کلمه «سفر» تو را در رویاهایت نماند کند. مرغ خیانت را به پرواز در آوردی تا به سر به این سوی و آن سوی بگویی و روح سازگاری در شلاطم خمه هایت به فلان در آید و بخواهی که در همان دم در دل گوهر باشی، یا قهر جنگلهای یار قرار نماندند باشی؟

جای جای کشور پهنای ما، هر هم رویاها و خیالهای زخم خورده است. به هر سوی آن که روی کنی، جوان دارویی جادویی، در دم تو را آرام می کند. «سفر» در چهره جدید خود، گر چه حال و هوایی متفاوت نسبت به گذشته به خود گرفته است، اما به هر حال «رفتن» همیشه آدمی را بی تاب می کند، سخن بایسته اینکه سفر هر چه باشد و مسافر هر که باشد، در شکل جدید خود، امکانات و نوازی می خواهد که بدون آنجا سفر بی نتیجه می ماند. کشور ما گرچه خیلی دیر، اما سرانجام، نیمه گاهی به این مقوله افکنده است: مقوله ای که دیرزمانی است در بسیاری از کشورها در بونه آزمون و خطا به موفقیت های چشمگیری نائل آمده و «صنعت گردشگری» در صدر برنامه های اجتماعی و فرهنگی آنها قرار گرفته است. امروزه





دبستان شهید فلاحی کولج سال ۱۳۴۲

بله، ما نیاز آنان را تأمین خواهیم کرد و آنان به منطقه ماروقی خواهند داد. در این صورت شاید مهاجرت بوسیله‌های منطقه نیز تا حدودی حل شود و دست کم تعدادی از آنان برای زندگی و استراحت شایسته به زادگاه خوش بازگردند. بازگشت نیروهای تحصیلکرده منطقه به هر شکلی و در هر سطحی که صورت پذیرد، بازگشت سرمایه‌های این منطقه است. تحصیلکرده‌های منطقه بسیار زیادند؛ به عنوان مثال روستای مجاور ما حدود ۱۲۰ نفر دکتر و مهندس دارد که یا به خارج کشور مهاجرت کرده و یا در داخل کشور پراکنده شده‌اند.

● **نظر مسئولان دولتی در ارتباط با ایده شما چیست؟**

○ ما ایده خود را به وزارت کشور، وزارت راه، شاهانه استانی و سایر مسئولان ذی‌ربط ارائه داده و مکاتبه و گفتگو نمودیم. طرح‌های کوتاه‌مدت و بلندمدتی نیز پیشنهاد کرده‌ایم. معاونت سیاحتی وزارت ارشاد قول داده است برای بازدید به منطقه نیاید.

● **طالقان جاذبه‌های زیارتی هم دارد؟**

○ بله، در این منطقه اماکن مقدس و زیارتگاه‌های متعددی موجود است و در حال حاضر نیز زائران بسیاری بویژه در محرم، صفر، اعیاد و به‌طور کلی در ایام خاص به این اماکن می‌روند. طبیعت پیرامون این اماکن مقدس نیز از جاذبه‌ای قابل توجه برخوردار است. برخی از این زیارتگاهها عبارت‌اند از: امامزاده هارون، امامزاده محمدابن حنفیه، سید ذکریا، سید ضیاءالدین، امامزاده ابراهیم و امامزاده یوسف.

● **در طرح توریستی شما، رودخانه فعلی طالقان چه تغییری خواهد کرد؟**

○ این رودخانه - که نامش رودخانه شاه‌رود است - از وسط طالقان می‌گذرد و به سد منجیل می‌ریزد. قسمتی از زمینهای قزوین نیز توسط همین رودخانه مشروب می‌شود. ما تصمیم داریم دریاچه‌ای مصنوعی در بستر این رودخانه ایجاد کنیم و این پروژه به زودی آغاز خواهد شد.

● **چطور شد که تصمیم گرفتید طالقان را به قطبی توریستی تبدیل نماید؟**

○ دلیل اول این بود که شمال تهران دیگر پر شده است، شرق و جنوب آن هم که گنجایش چندانی برای گسترش ندارد. تهران فقط از ناحیه غرب، قابلیت رشد دارد و طالقان «نگین» غرب تهران است. می‌خواهیم از این فرصت به نفع طالقان استفاده کنیم و تهرانی‌ها را برای زندگی و آرامش به طالقان دعوت نماییم.

● **یعنی محل کارشان تهران و محل زندگی‌شان طالقان باشند؟**

○ بله و این امر با مدیریت صحیح قابل اجراء است. از این گذشته، توریسم، تحولی اساسی در طالقان به وجود خواهد آورد. از جمله در مقوله فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و اشتغال‌زایی. قطعاً در آسبی که از این طریق به منطقه تزریق خواهد شد، دوره جدیدی از شکوفایی را نصیب طالقان خواهد کرد.

● **اینکه شهروند تهرانی در غیر ساعات کار، برای استراحت به منطقه‌ای خوش آب و هوا برود ایده‌آل است، اصلاً با جاده‌های موجود و بی‌توجهی به زیرساختها، ایده شما به راحتی امکانپذیر نیست.**

○ کاملاً موافقم و به همین دلیل تلاشهایی را آغاز کرده‌ایم که این سوانح نیز مرتفع شوند. جاده‌های جدید و میان‌پُر در دست تهیه است که با احداث آن، فاصله کرج تا طالقان به یک ساعت یا یک ساعت و ربع تقییل می‌یابد و برخی مشکلات و مسائل را مرتفع می‌نماید.

● **در بسیاری از کشورها، شهروندان این وضعیت را پذیرفته‌اند.**

○ بله، تجربه آنان برای ما نیز می‌تواند مفید باشد. به عنوان مثال در ژاپن گاه محل کار یا محل زندگی ۱۵۰ کیلومتر فاصله دارد. ● بنابراین یکی از دغدغه‌های اصلی شما، جذب جمعیت سرریز تهران به نفع طالقان است.

طبیعت طالقان جاذبه‌های چهار فصل دارد؛ در زمينه‌های مختلف ورزشی چه استفاده‌ای از این طبیعت خواهید کرد؟

(۱) تصمیم گرفته‌ایم انواع ورزشهای رایج در کشور را (اعم از هوایی، آبی و زمینی) با نظر کارشناسان در این منطقه راه‌اندازی کنیم؛ از جمله پوست‌اسکی روی برف در طالقان برفهای سنگین می‌بارد و حدود ۶ ماه برف دارد. میزان بارندگی هم که فوق‌العاده است و اینها زمینه مناسبی را برای فعالیتهای مختلف ورزشی فراهم می‌کند. از سوی دیگر، منطقه ما به قلل علم‌کوه و تخت سلیمان نزدیک است و ما می‌خواهیم از این فرصت نیز به نفع منطقه بهره‌برداری کنیم.

● طبیعت طالقان از نظر داروهای گیاهی نیز غنی است.

(۲) بله و همین امر باعث شده عملی به این منطقه جذب شوند و ما در طرح توریستی منطقه، به این فرصت بسیار خوب نیز توجه کرده‌ایم. به‌طور کلی طبیعت طالقان فوق‌العاده است. اکنون که شهرهای کشور ما از خشکسالی رنج می‌برند، طالقان هنوز شاداب است و آب قابل توجهی نیز دارد.

● آیا راه دیگری بجز گردشگری برای رشد طالقان وجود نداشت؟

(۳) خیر، در کشور تهنای بسیاری که انجام دادیم، به این نتیجه رسیدیم که تنها راه حل همین است؛ زیرا این منطقه نه صنعتی است که بتوانیم قطبهای صنعتی در آن تأسیس کنیم و نه توان خاصی در کشاورزی دارد که کشاورزی صنعتی را فعال نماییم. تنها راهی که می‌تواند طالقان را از بن بست نجات دهد صنعت گردشگری است و منطقه این استعداد را در حد کمال دارد.

● شورا و مسئولان محلی با نظر شما موافق اند؟

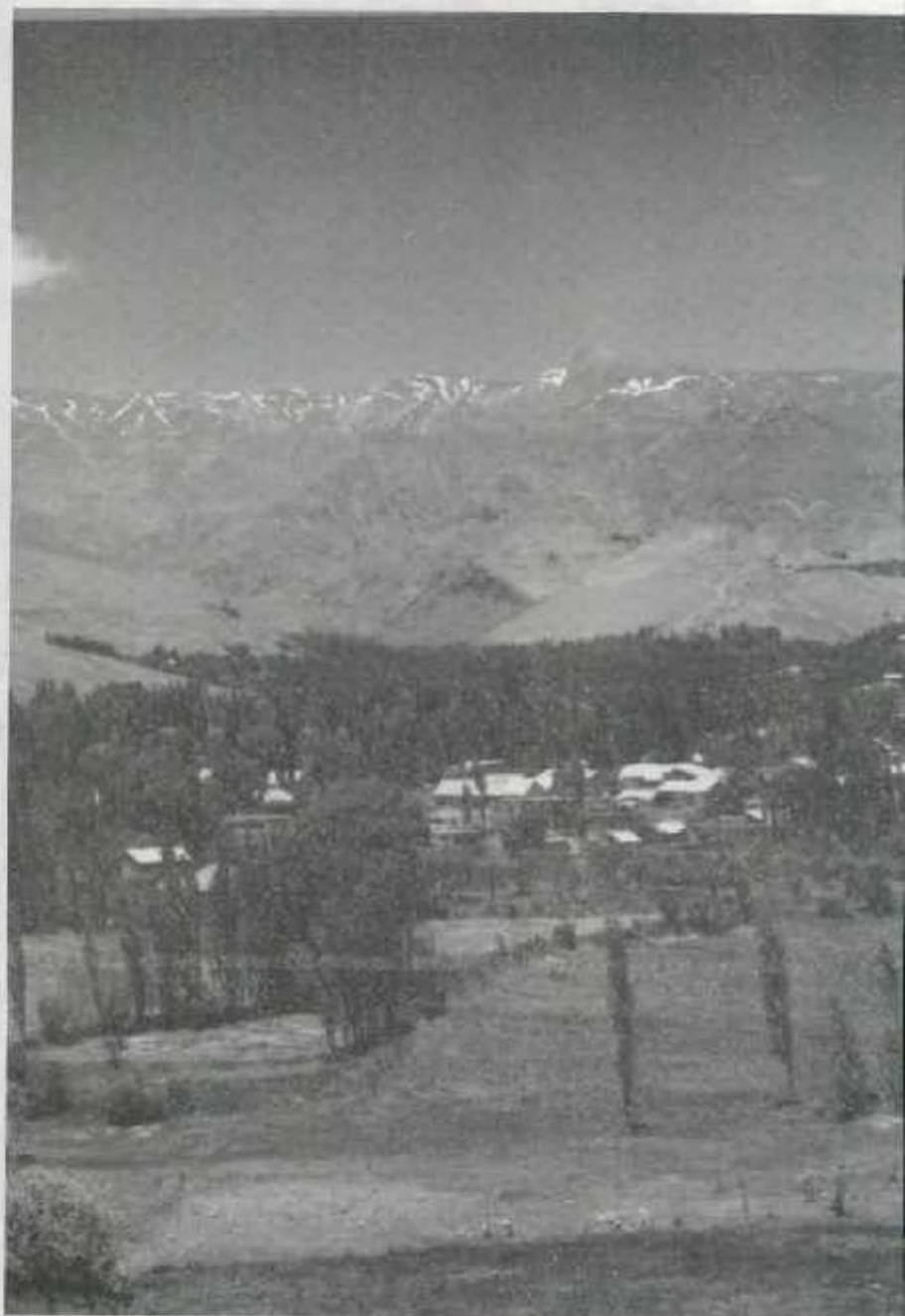
(۴) همه آنان این ایده را قبول دارند.

● تا به حال روی چه پروژه‌هایی تأکید کرده‌اید؟

(۵) یکی همان دریاچه مصنوعی است و قرار است سدی نیز در این دریاچه ایجاد شود که از نظر تاج و حجم، یکی از سد‌های بزرگ ایران است. این سد بخشی از آب شرب تهران را نیز تأمین خواهد کرد. پروژه بعدی، ایجاد محله‌های اقامت به شکل ال‌جی‌سی، چادر و... است و پروژه‌های دیگری از این دست که فعلاً در توان شهرداری و استانداری است.

● به چه وسیله و از چه طریق می‌خواهید منطقه را به دیگران معرفی کنید؟

(۶) در این زمینه اقدامات مستقیم و غیرمستقیم مختلفی انجام داده‌ایم: تقویمی چاپ کرده‌ایم که جاذبه‌ها و ویژگیهای مختلف منطقه در آن معرفی شده است. این تقویم را در سطح مسئولان تهران و شهرستان توزیع نموده‌ایم. از سوی دیگر در پی کسب مجوز نشرهای هستیم که در سطح استان منتشر خواهند شد. با شرکت‌های توریستی نیز وارد مذاکره شده‌ایم و شاید بتوانیم از این طریق، حتی توریست‌های یک‌روزه نیز بکناریم. با ستاد مشترک ارتش گفتگو کرده‌ایم و آنان قول داده‌اند تدریسی از شهید فلاحتی (رئیس ستاد مشترک ارتش) به این منطقه که زادگاه آن شهید است، هدیه کنند. برای این تدریس ۲۰ میلیون تومان هزینه شده است و در هفته دفاع مقدس به منطقه منتقل خواهد شد. در شهریور ماه گروه‌هایی جلال‌ال‌احمد را نیز برگزار خواهیم نمود و اقدامات دیگری که هر کدام به نوعی در معرفی منطقه سهمی به عهده خواهند داشت.



هفتاد نوع طرح و ایده پیش بینی کرده ایم، اما همه طرحها به بن بست مالی ختم می شود.

● برای معرفی طالقان به صدا و سیما هم مراجعه کرده اید؟

○ از سیما دعوت کردیم، به منطقه آمدند، فیلمبرداري کردند، شبکه ۱ و ۴ هم نشان دادند، اما بدون زیر نویس و معرفی! هنوز هم شبکه ۴ از همان تصویر با همان وضعیت استفاده می کند.

● منازل مشاهیر منطقه، مخروبه شده یا به موزه تبدیل خواهد شد؟

○ بجز منزل آیه الله طالقانی، بقیه مخروبه شده است. منزل آیه الله طالقانی بازسازی شده و تحت پوشش میراث فرهنگی است و برای بازدید عموم آزاد است.

● منطقه طالقان، مشاهیر و رجال معروف و بلندپایه ای در زمینه های مختلف دارد. ممکن است تعدادی از آنان را ذکر کنید.

○ آیه الله طالقانی، جلال آل احمد، دکتر حشمت طالقانی (مبارز جنگل)، درویش خان (پدر سه تار ایران)، درویش عبدالمجید طالقانی (شکسته نویس دوره صفویه)، ملا نعمان و ملا نظیر علی اصقهایی (شاگردان آیه الله انصاری)، شیخ مرتضی طالقانی (از اساتید برجسته نجف و نیز استاد علامه محمد تقی جعفری)، استاد امیر خانی (خوشنویس مشهور معاصر)، صاحب ابن عماد (ادیب و وزیر آل بویه)، شهید قلاچی (رئیس ستاد مشترک ارتش) و...

فرهنگ ملی و مذهبی ما هرگز از گذشته های روی نگزید، اما سخن در این است که این مقوله، اقتضای خاصی خود را دارد و ما اگر بخواهیم از هر چه در این صنعت آبیاری، بازی، ورزشی، طبیعت و سایر ظاهر و باطن داشته باشیم، ناگزیر باید به نیازمندی های مردم، جاده سازی، امنیت و واحدهای پذیرایی بین رانندگان، سرویس های بهداشتی و... آموری نیستند که بدون توجه به آنها، این عرصه به موفقیت نرسد. اگر گذشته را از ما روی برگرداند ما خسارت کرده ایم نه نه، چرا که توسعه راحتی جانی دیگری را برای کشور انتخاب خواهد کرد. شهر دار طالقان مسائلی با توجه به این امور، در صدد تدوین افق روشن برای طالقان هرچیز است. در همین راستا، این منطقه را به تفهیم می دهند. سید مجتهد حسینی سبب ایستادن علوم سیاسی در ایران است. یک دوره مدیریت دولتی را نیز سپری نموده است. او اکنون چند ماهی است که در شهری شهر (به این سمت انتخاب شده است).

● آقای شهر دار از اینکه ما را پذیرفتید متشکرم.

● بخش خصوصی از ایده شما استقبال کرده است یا خیر؟

○ ما هنوز در ابتدای راه هستیم، ولی تاکنون ۵ نفر از اهالی بومی منطقه، اعلام آمادگی کرده اند؛ این افراد برای سرمایه گذاری در شهر کی که قرار است برای گردشگران بسازیم اعلام آمادگی کرده اند. شهر داری تصمیم گرفته است قطعه زمینی را که مربوط به سازمان منابع طبیعی است، تملک نماید و شهر کی سیاحتی - اقامتی در آنجا بسازد؛ مقدمات کار فراهم شده و استانداری هم در پی حل این موضوع است.

● دیگران هم می توانند در این شهر ک سرمایه گذاری کنند؟

○ بله، شهر داری طالقان بلافاصله پس از تملک این زمین، این موضوع را طی اطلاعیه هایی از طریق جراید رسمی به آگاهی عموم خواهد رساند و تفکیک و واگذاری شروع خواهد شد.

● بومیان منطقه نسبت به ایده شما چه نظری دارند؟

○ ما در جلسات پرسش و پاسخی که در مساجد محل برگزار می شود، ایده خود را به مردم منطقه معرفی کرده ایم و آنان نیز موافقت خود را اعلام نموده اند. اکنون همه به این نتیجه رسیده اند که باید کاری کرد و این را نیز قبول کرده اند که همه راهها به همین طرح توریستی پیشنهادی ما ختم می شود.

● تمرکز شما روی توریست داخلی است یا خارجی؟

○ فقط توریست داخلی. فرهنگ منطقه اجازه جذب توریست خارجی را نمی دهد. ما در یک فراخوان، طی مذاکره و مشاوره با دانشگاهیان، روحانیان و افرادی صلاح منطقه به این نتیجه قطعی رسیده ایم.

● آیا در صدد جذب تعاونیها و سرمایه های اندک مردمی هم بوده اید؟

○ بله، چند تعاونی اعلام آمادگی کرده اند. از جمله تعاونی مسکن دانشگاه تهران! حدود ۷۰ نفر از اساتید دانشگاه تهران از این طریق در مورد ساختن شهر ک سیاحتی - اقامتی مورد نظر ما اعلام آمادگی کرده اند.

● به نظر می رسد منطقه طالقان استعداد ورزشهای هوایی را نیز داشته باشد.

○ همین طور است، با بعضی از دوستان در این مورد نیز مذاکره کرده ایم، از جمله در زمینه کایت. آنان یک سایت هم پیش بینی کردند، ولی پیگیری نشد و فعلاً این موضوع مسکوت مانده است.

● بیست چمن چطور؟

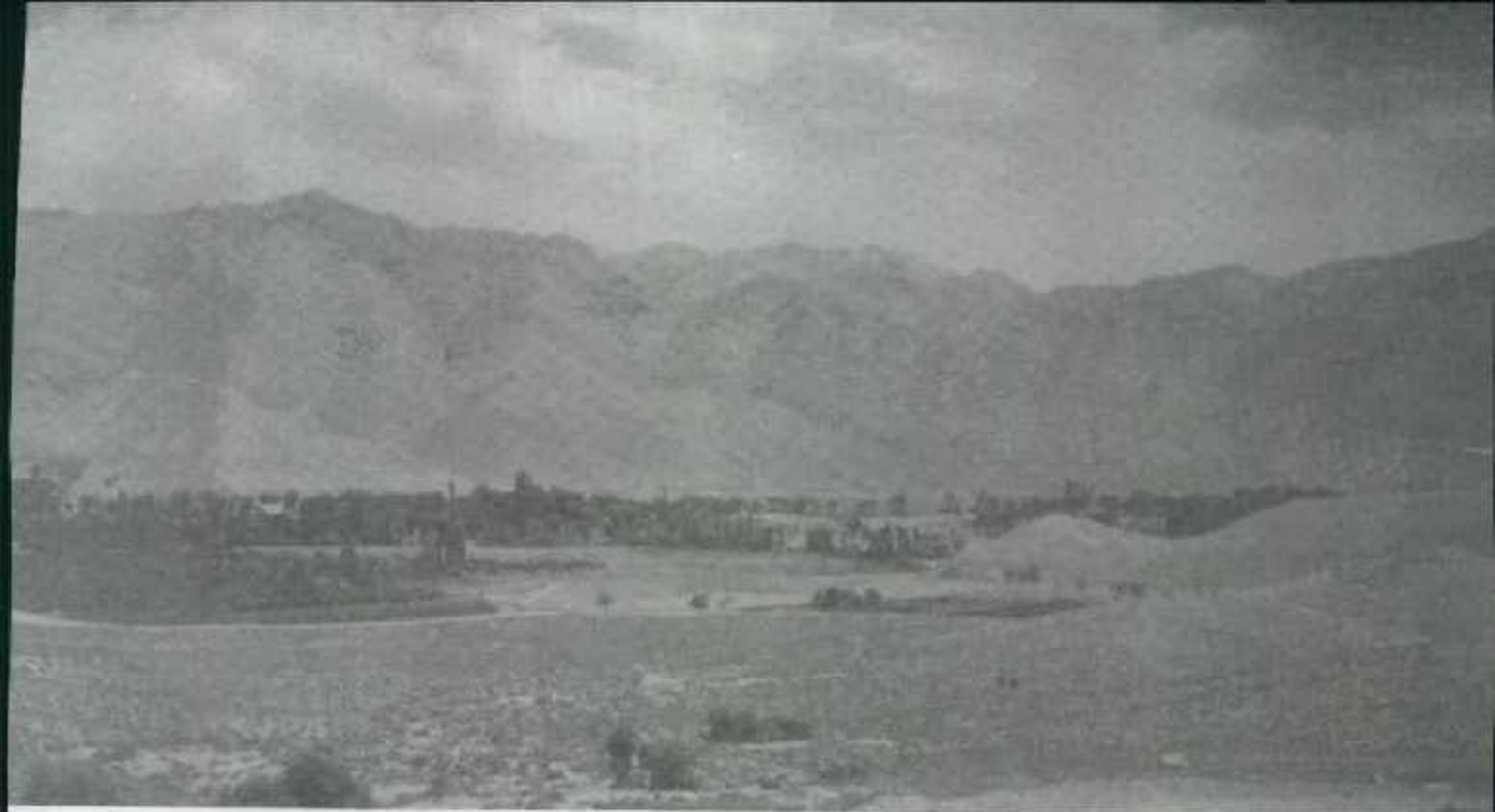
○ این هم مدنظر ما بود، اما اصلاً بحث چیز دیگری است. ما

پایه علمی

تعداد معدودی نود و صحافی شده سال اول ماهنامه شهر داریها موجود است. علاقه مندان می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با واحد توزیع ماهنامه تماس بگیرند.

Shahr-dari

شهر داریها



# پارک بزرگ سنگسر

## همسایه سبز کویر

نازیلا مرادی

غار دربند خوان، آرمیده در گستره دامان مهربان البرز، تنها یکی از شگفتیهای بی شماری است که در دل این رشته کوه جای دارد. این غار که به روایت شاهنامه، خوانی از هفت خوان رستم است، همچون آذینی بر پیشانی شهر سنگسر نقش بسته است؛ شهری که مأمن جنگجویان دلیر روزگار پیشین در جنگهای میان ایرانیان و تورانیان بوده است و رویای افسانهها و اساطیر در آن به حقیقت پیوسته است. سنگسر، نگین سبز کویر تب زده است؛ جایی که باد سر در گوش کوه، قصه شکستناپذیری رستم و تنهایی بزرگش را به نجوا باز می گوید.

قرار گرفتن سمنان بر سر راه جاده اصلی و ترازیت تهران - مشهد، موقعیت ارتباطی و تجاری ویژه‌ای برای این شهرستان ایجاد کرده است. راه آهن سراسری تهران - مشهد پس از گذشتن از جنوب سمنان، در طول مسیر خود تعدادی از شهرها و روستاها را به هم پیوند می دهد. جاده شهر مهدی شهر (سنگسر) از شمال سمنان به مهدی شهر منتهی می شود و سپس از میان دره‌های کوهستانی امتداد می یابد و سرانجام از راه کوهستان از طریق جاده شوسه - که بخشی از آن آسفالت شده است - به ساری منتهی می شود. همچنین جاده سمنان - فیروز کوه، راه دیگری برای ارتباط با شهرهای شمال کشور و سواحل دریای خزر است.

مهدی شهر در ۱۸ کیلومتری شمال سمنان و در دامنه جنوبی رشته کوههای البرز قرار گرفته است. این شهر در قسمت شمال یا استان مازندران و ساری، از شمال غربی با شهرستان قائم شهر، از غرب با فیروز کوه، از جنوب و جنوب شرقی با شهرستان سمنان و از شمال شرقی با دهستان آهوان هم مرز است. مهدی شهر با فاصله‌ای در حدود ۲۵۰ کیلومتر از تهران، در دامنه جنوبی سلسله جبال البرز و در حاشیه شمال دشت کویر قرار گرفته است.

پرورده بازارک بزرگ سنگسر، با مساحتی حدود ۲۰ هکتار در ارتفاعات تپه ماهورهای شمال غربی مهدی شهر واقع شده است. این مجتمع از نواحی شمال غربی به ارتفاعات مخروطی و غار می نظیر دربندخوان و از ناحیه جنوبی به مهدی شهر می انجامد. طول زمین مورد نظر یک کیلومتر و عرض آن حدود ۳۰۰ متر است.

### استعداد طبیعی منطقه، نخستین ضرورت

مهدی شهر به لحاظ جغرافیایی از سمت جنوب، غرب و شرق قابلیت توسعه ندارد و گسترش شهر به سمت شمال در مسیر جاده دربند، به دلیل توپوگرافی مناسب و آب و هوای معتدل، منطقی به نظر می رسد. از سوی دیگر وجود عوارض طبیعی با شیب زیاد در ضلع غربی و شرقی شهر، امکان هرگونه ساخت و ساز را از نظر اقتصادی، ناممکن می کند.

قرار گرفتن این مجموعه در کنار دانشکده تربیت دبیر و باغهای سیب و خدمات سانی به استفاده کنندگان از پارک، نقطه مثبتی برای ایجاد این مجموعه به شمار می رود. مهدی شهر با توجه به تنوع آب و هوایی، اختلاف درجه حرارت زیاد با سمنان و قرار گرفتن در جوار دشت کویر، منطقه‌ای خوش آب و هوا محسوب می شود. این حسیسه علاوه بر اینکه می تواند در فصل تابستان، زمینه ساز سکونت دائمی مسافران باشد، به صورت روزانه نیز مورد توجه مراجعه کنندگان قرار می گیرد.

واقع شدن مهدی شهر در جوار مسیر ترازیت تهران - مشهد، این جاده را به یکی از پر ترددترین جاده‌های کشور تبدیل کرده است. به این ترتیب این شهر در ایام تابستان می تواند پذیرای مسافران مازندران و شهرهای شمالی کشور و زائران امام رضا (ع) باشد. تا گفته پیداست که جانمایی این مکان در کنار جاده‌ای که از دل کویر می گذرد، مهدی شهر را به عنوان ایستگاهی بین راهی برای مسافران مطرح می کند.



می‌توانند متفاوت باشد. واقعیت این است که در ناحیه سمنان، مسئولان نسبت به گردشگرانی که در آن زمان وارد کشور ما خواهند شد، برنامه‌ریزی ویژه‌ای ندارند.

اگر سنگسر و ناحیه سمنان توانایی معرفی نقاط طبیعی و تاریخی منحصر به خود را داشته باشد، تعداد زیادی از گردشگران خارجی را جذب خواهد کرد. در مجموعه‌ای که ما پیش‌بینی کردیم، هویت تاریخی و استعدادهای بالقوه محیط همچون حضور غار در بند خولن در تاریخ اسطوره‌های شاهنامه، با تبدیل‌های آهکی درون آن، جذابترین نقطه اتکالی گردشگری در این ناحیه به شمار می‌رود. خوشنویس یاد ذکر این مطلب که ایجاد نقاط جذابی چون مجموعه‌های فرهنگی، تفریحی در شهرهای کوچک، از مهاجرت به شهرهای بزرگ جلوگیری می‌کند، می‌آفریند؛ ایجاد چنین مجموعه‌ای در بزرگ‌ترین اوقات فراغت جوانان و ارتقای سطح فرهنگی مردم منطقه نیز مؤثر است.

از سوی دیگر، پیش‌بینی افزایش نرخ رشد هدرصدی جمعیت مهدی‌شهر تا پایان سال ۸۵ ایجاد اشتغال مناسب را برای چنین حجم و ظرفیتی از نیروی انسانی، ضروری می‌نمایند. بی‌شک سرمایه‌گذاری ملی و دولتی نیز در این شهر بی‌یاقی، نقش توریستی آن را در آینده پررنگتر می‌کند.

به این ترتیب با ایجاد فعالیتها و کار بر بهایی که می‌تواند در چنین مجموعه‌ای مطرح شود، امکان اشتغال‌زایی و ایجاد کار برای جوانان منطقه نیز به وجود می‌آید.

پارک بزرگ سنگسر در ناحیه مهدی‌شهر علاوه بر جایگویی به نیازهای مردم منطقه باید به عنوان پروژه‌های فرامنتقلای ملی نیز شناخته شود؛ پروژه‌ای که با عنایت به کاربریهای پیش‌بینی شده در آن، در آینده‌های بسیار نزدیک، به عنوان یکی از قطبهای بزرگ گردشگری در ایران مطرح می‌شود.

#### مطالعات اولیه

در جمع‌آوری اطلاعات لازم برای برنامه‌ریزی پارک بزرگ سنگسر، می‌توان تحقیقات کتابخانه‌ای، مراجعه به فایل‌ها، اسناد و پرونده‌های موجود و نیز کتابها و مقالات را مدنظر قرار داد و همچنین از سویی دیگر می‌توان از اطلاعات میدانی که به استعدادهای محل و مردم، به عنوان اصلی‌ترین محور ملاحظاتی توجه دارد، استفاده کرد.

به بیان دیگر در مرحله شناخت مشکلات، توانمندی‌ها، محدودیت، امکانات و ویژگیهای شهر، باید به سراغ مطالعات کتابخانه‌ای رفت، اما در مطالعات میدانی، طرح یا انتخابی روستا که در آن ذی‌نفع هستند، خوشنویس با اشاره به این نکته که انتخاب ذی‌نفع در پروژه به چهار گروه مسئولان، سرمایه‌گذاران، محققان و مردم تقسیم می‌شوند می‌آفریند که مهمترین گروه، مردم با استفاده کنندگان واقعی طرح هستند. اگر مردم طرحی را نپذیرند باید اعتراف کرد که پروژه با شکست روبه‌رو شده است. او می‌گوید ما با توجه به مطالعات اولیه و شناخت نیازهای مردم منطقه، بر شناسنامه‌هایی را تهیه و در میان مردم پخش کردیم. پیشنهادهایی ما در قالب چهار گزینه به مردم ارائه شد و در نهایت انتخاب با آنان بود. بر این اساس بعضی از فضاها و کاربریهای پیش‌بینی شده در طرح اولیه منتفی و فضاها و کاربریهای جدیدی وارد طرح شد. نکته جالب اینجاست که مردم حتی در مورد جزئیاتی مثل نوع سنگفرش پیاده‌روها، خدمات‌رسانی و نوع اقامت خود در محل دلاری نقطه نظرات روشنی بودند. بر اساس مطالعات انجام شده، ایجاد دریاچه مصنوعی در مرکز پروژه، با توجه به نقاط آبگیر

ایجاد پارک بزرگ سنگسر، با توجه به کویری بودن مسیر جاده سراسری و کم‌جاذبه بودن این مسیر ۹۶۰ کیلومتری، باعث تقویت صنعت گردشگری و ارتقای اقتصاد منطقه می‌گردد. همچنین این پروژه به دلیل قرار گرفتن مهدی‌شهر در گلوگاه سمنان - ساری و نقش حساسی که این مسیر در اقتصاد این دو شهر دارد، در توسعه امور خدماتی، بازرگانی و تفریحی مهدی‌شهر نیز تأثیر بسزایی خواهد گذاشت.

ایجاد چنین فضایی علاوه بر اینکه مورد استفاده ساکنان مهدی‌شهر و شهرهای همجوار قرار می‌گیرد، همراه با ایجاد جاذبه‌های توریستی و فعال بودن استعدادهای بالقوه گردشگری در آن، توریست‌های خارجی را نیز به خود جلب می‌کند.

در باب ضرورت این پروژه، نکته قابل توجه این است که عدم امکان توسعه اقتصادی مهدی‌شهر به دلیل محدودیت زمین کشاورزی و واقع شدن آن در شیب صخره‌ای یکسو و ملی شدن مراتع و انقراض دامداری از سوی دیگر، ضرورت احداث پروژه‌های با محور گردشگری را پررنگتر می‌نمایند. با توجه به اینکه مهدی‌شهر در تمام فصول سال پذیرای عشایر و پاستنگوی مراجعات روزانه مردم نواحی اطراف است، بی‌شک افزایش امکانات خدماتی، رفاهی و تفریحی امکان استقبال بیشتر جمعیت محلی و غیر محلی را نیز از پروژه فراهم می‌آورد. در کنار مسائلی که ذکر شد محصور کردن باغچه‌های خصوصی توسط مالکان آنها و عدم امکان بهره‌گیری از طبیعت ویژه مهدی‌شهر، دلایلی دیگر برای ایجاد پروژه پارک بزرگ سنگسر به شمار می‌رود.

احمد میرزا کوچک، خوشنویس، استاد دانشگاه کارشناس معماری و طراح پروژه سنگسر، در مورد ضرورت پروژه، از منظری دیگر صحبت می‌کند. او می‌گوید با طرح گفتگوی تمدنیها توسط ریاست جمهوری در بهمن ۷۹ که مصادف با ژانویه ۲۰۰۱ میلادی خواهد بود، تعداد زیادی از گردشگران خارجی وارد ایران خواهند شد. طیف گردشگران با توجه به پتانسیل‌ها و استعدادهای محیط

طرح و مانور روی ویژگی غار و توسعه آن، به عنوان اولویتهای پروژه مطرح شدند.

طبق توافقاتی که میان مزاج و شهرداری مهدی شهر صورت گرفت، فاز اول طرح که شامل احداث دریاچه مصنوعی، آبنا و آبشار سکوه‌های محل استقرار کمپ، احداث راه‌های دسترسی به غار، پارکینگ، ایجاد مسیر ویژه دوچرخه‌سواری در اطراف دریاچه و احداث آلاچیق است. تا پیش از شروع فصل سرما در سال جاری به اتمام خواهد رسید.

مهدی شهر، به پایان رسید و در حال حاضر هنوز برای تمدید قرارداد یا انعقاد قرارداد جدید، اقدام جدی صورت نگرفته است.

لازم به ذکر است که سهم تعیین شده برای شهرداری مهدی شهر در پروژه پارک بزرگ سنگسر، صرف اجرای عملیات بازگشایی دهانه غار، جاده‌سازی، درختکاری و خرید آب شده و شهرداری به تمهیدات مالی خود در این زمینه عمل نموده است. نکته دیگر اینکه طی مکاتبات و پیگیری‌هایی که رئیس سازمان همیاری شهرداریهای استان سمنان با سازمان ایرانگردی و جهانگردی و

## این پروژه به دلیل قرار گرفتن مهدی شهر در گلوگاه سمنان - ساری و نقش حساسی که این مسیر در اقتصاد این دو شهر دارد، در توسعه امور خدماتی، بازرگانی و تفریحی مهدی شهر نیز تأثیر بسزایی خواهد گذاشت

### مرحله کسب بودجه

این پروژه با توافق و همکاری شهرداری مهدی شهر با سازمان همیاری شهرداریهای استان سمنان و استانداری سمنان، آغاز به کار کرد. از آنجا که در ابتدا ورود به غار، به دلیل کوچکی دهانه غار، تنها به شکل سینه‌خیز امکان پذیر بود، نخستین گام در پروژه بزرگ سنگسر، بازگشایی دهانه غار از طریق انفجار بود.

ناگفته نماند که به دلیل وجود فندیل‌های آهنی در غار دربندخوان، فرآیند انفجار یا چه درجه‌ای از خرافات و حساسیت انجام گرفته است. نخستین محل تأمین بودجه در پروژه پارک بزرگ سنگسر، از محل درآمد و اعتبارات شهرداری مهدی شهر بود. در ابتدا شهرداری مهدی شهر برای بازگشایی دهانه غار، احداث جاده ۳ کیلومتری به منظور دسترسی به فاشه کوه و خرید آب لازم برای درختکاری، مبلغی را در حدود ۱۰۰ میلیون ریال از محل اعتبارات شهرداری به این امر اختصاص داد.

همچنین با پیگیری و مساعدت استانداری، امکان دریافت مبلغ ۵۰ میلیون ریال به عنوان وام از سازمان ایرانگردی و جهانگردی به تحقق پیوست. این وام به حساب اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی سمنان به عنوان تنها نهاد مرتبط با سازمان ایرانگردی و جهانگردی در سمنان، واريز شد و صرف عملیات برق‌رسانی مسیر دسترسی و محوطه غار شد. حسین شهریاری، شهردار مهدی شهر، با اشاره به اینکه این پروژه نه یک طرح منطقه‌ای که پروژه‌های فرامنطقه‌ای و ملی است، می‌گوید: ما بنا را بر این گذاشتیم که از هر شخص حقیقی و یا حقوقی که مایل به سرمایه‌گذاری در پروژه باشد، استقبال کنیم. این سرمایه‌گذار به‌سبب تسریع روند کار و به ثمر نشستن مجموعه خواهد شد.

اومی‌افزاید: براساس قراردادی که بین سازمان همیاری شهرداریهای استان سمنان و شهرداری مهدی شهر در اوایل سال گذشته بسته شد، دو طرف موظف به پرداخت سالانه ۵۰ میلیون ریال از محل اعتبارات خود شدند. در این قرارداد سهم استانداری با توجه به میزان پرداختی سازمان همیاری شهرداریها جمعاً به ۱۰۰ میلیون ریال می‌رسید. مدت قرارداد یاد شده که در زمان شهردار سابق مهدی شهر منعقد شده، پس از پرداخت وام ۵۰ میلیون ریالی از محل کمک‌های استانی و از طریق سازمان ایرانگردی و جهانگردی و صرف هزینه‌های بالغ بر ۱۰۰ میلیون ریال توسط شهرداری

وزارت کشور داشته است، امکان واگذاری وام و اعتبار از سوی وزارت کشور، تحت عنوان تبصره ۱۹ قابل بررسی است. براساس این تبصره برای فعالیت‌های گردشگری و جذب توریست، اعتباری در نظر گرفته شده است که بنا بر پیش‌بینی شهرداری مهدی شهر از همان محل گردشگری قابل برگشت است. سیدعلی اکبر سعادت‌نیا، کارمند سازمان همیاری و مشاور اولیه پروژه، امکان استفاده از وام‌های بلاعوض را نیز رد نمی‌کند. اومی‌افزاید: این قضیه بستگی به توجیه مسئولان در پاره‌دو آمده‌ای پروژه پارک بزرگ سنگسر دارد. بدیهی است مشارکت بخش خصوصی در فاز اول پروژه مبنای تخصیص بودجه برای گسترش و توسعه طرح در فازهای بعدی خواهد بود. خوشنویس می‌گوید: اگر این پروژه در فاز اول موفقیت چندانی نداشت، همانجا متوقف خواهد شد. به هر حال گسترش هر فاز منوط به موفقیت فاز پیشین است.



## مشخصات پروژه

احداث بالابر خاصی است که باید واجد ویژگیهایی چون استحکام و کم هزینه بودن باشد. همچنین طراحی و نصب بالابر باید به گونه‌ای باشد که در منظر طبیعی پروژه دخالت نکند و آن را تحت تأثیر قرار ندهد.

خوشنویس ضمن رد استفاده از تله‌کابین به دلیل هزینه‌بر بودن آن، به دو نوع بالابر اشاره می‌کند. در پیشنهاد او بالابر در وهله اول نوعی برج فلزی است که درون خود آسانسوری را حمل می‌کند. آسانسور در طول مسیر ۱۵۰ متری تاندانه غار می‌تواند در

در این طرح، سعی طراحی پروژه بر آن است که با ارائه مناظر زیبا و تأکید بر زیبایی طبیعی محیط، مناظری چون دکل‌های فشار قوی و کارخانه‌های صنعتی پیرامون شهر را از نظر پنهان کند. یکی از زیباترین تصویب‌های طبیعی سنگسر در غروب آفتاب اتفاق می‌افتد. در این هنگام در چشم‌انداز پروژه پارک بزرگ سنگسر، ۶ یا ۷ کوه که پشت سر هم قرار گرفته‌اند، تصویری زیبا و بسیار دیدنی ایجاد می‌کنند.

## هویت تاریخی و استعدادهای بالقوه محیط همچون حضور غار دربندخوان در تاریخ اسطوره‌ای شاهنامه، با قندیل‌های آهکی درون آن، جذابترین نقطه اتکای گردشگری در این ناحیه به شمار می‌رود

تراسهایی که کافی شاپ یا رستوران در آنجا طراحی شده است، متوقف شود. نوع دوم بالابر نوعی حرکت افقی یا مایل بالابر بر روی ریل است.

در باره ایجاد جذایتهای بیشتر پیرامون غار دربندخوان می‌توان به نورپردازی خاص درون غار اشاره کرد. خوشنویس با اشاره به این مطلب می‌افزاید: پنهان کردن منبع نور در غار، می‌تواند ایجاد ابهام و شگفتی نماید. تفاوت رنگها در نورپردازی، ایجاد متفاوتی از رنگ و قرم را در اختیار بازدیدکننده قرار می‌دهد.

احداث دریاچه مصنوعی به عنوان اولویت بعدی فاز اول پروژه بزرگ سنگسر، تابع ویژگیهای خاص خود است. این دریاچه در اقلت و خیز طبیعی منطقه جا می‌افتد و با کف‌سازی مناسب نظیر استفاده از بتن آرمه سنگین شکل می‌گیرد. در قسمت پایین دریاچه به دلیل شیب ملایم و طبیعی منطقه ایجاد یک بند کوچک از سرریز کردن آب جلوگیری می‌نماید. ایجاد آب‌نما و آبشارهایی که رقص نور را به نمایش می‌گذارند از دیگر ویژگیهای این پروژه به شمار می‌رود.

نمایش فیلم روی سطح آب، از جمله کارهای بی‌نظیری است که در این پروژه مورد بررسی قرار گرفته است. در این حالت آب در سطح افقی رها می‌شود و به صورت برده‌ای برای نمایش فیلم در می‌آید. احداث سالن نمایش روباز که در توپوگرافی بنشیند و در منطقه‌ای گود ایجاد شود، از دیگر اهداف مهم پروژه است. منظر این سالن نمایش به سوی دریاچه است.

همچنین احداث مسیر ویژه دوچرخه‌سواری، آلاچیق و سگوه‌های مخصوص نشستن در اطراف دریاچه، بر خدایت دریاچه می‌افزاید. احداث سالن ورزشی دو منظوره برای همایشهای گوناگون، احداث سالن‌های رقص و تئاتر یا توجیه استقبال و حضور افراد بومی منطقه در تیم ملی هاکی، ایجاد رستوران، شهر بازی و مکانهایی برای یاسخگویی به نیازهای سه‌گانه غذا، مکان و سرگرمی مراجعه کنندگان و ایجاد سولیت‌های دو منظوره که در فصل تابستان مورد استفاده مراجعه کنندگان و در فصول دیگر به عنوان خوابگاه دانشجویی مورد استفاده قرار گیرد، همه و همه از جمله عناصری است که فاز اول پروژه پارک بزرگ سنگسر را تشکیل می‌دهند. گیم‌شیدن پارکینگ، در پشت برجی از دوخت و رنگ و بسوی شاهنامه‌ای شهر بازی با بازیهای شاهنامه‌ای نظیر

از دیگر استعدادهای طبیعی محیط خنکی و آب و هوای بسیار معتدل منطقه مهدی شهر است. علاوه بر نکاتی که ذکر شد، باید به وجود عشایر و مسیر ویژه ایل‌رو در بخش شمالی پروژه نیز اشاره کرد. در این مسیر که در حدود ۱۰ هکتار از ۴۰ هکتار مساحت پروژه رایبه خود اختصاص می‌دهد، هر روز، عشایر با گله‌های گوسفند و ربه‌های خود عبور می‌کنند. همچنین در سال دوباره، در زمان ییلاق و اشتقاق حرکتی عظیم رایبه سمت مقصد خویش آغاز می‌کنند. کوچ عشایر و دانسته‌هایی که در طول این مسیر اتفاق می‌افتد، می‌تواند به عنوان یکی از جاذبه‌های توریستی و گردشگری مطرح باشد.

نکته مهم دیگر وجود غار دربندخوان است. راه دسترسی به این غار به دو شکل طراحی شده است. راه نخست پیاده‌روی تا غار از طریق ایجاد مسیر پله‌کانی تا دهانه غار است و راه دسترسی دوم

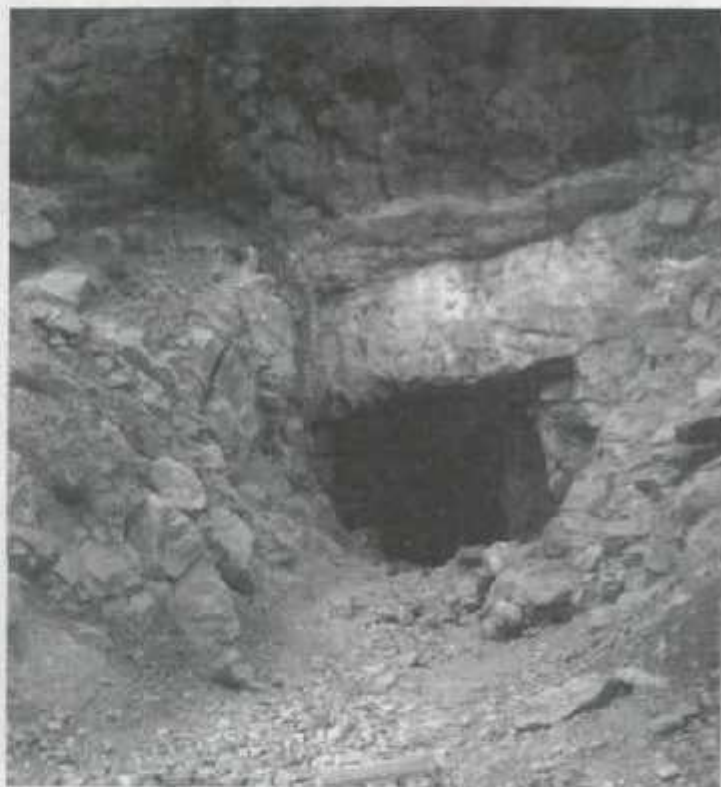


تیر و کمان بازی و... از دیگر جذابیت‌های طرح به شمار می‌رود.  
**لژوم درآمدزایی پروژه**

توجه به فضای اقتصادی خاصی که در کشور ما حکمفرماست، جای توجه به مسائل اقتصادی را در طراحی نواحی شهری باز می‌کند. خوشنویس با اشاره به این مطلب که چنین پارک و مجموعه‌ای در عین حال که با نیازهای فرهنگی - تفریحی مردم سازگار است باید توانایی برآورده ساختن انتظارات اقتصادی را نیز داشته باشد، می‌افزاید: اقتصادی بودن یک پروژه از دو وجه قابل بررسی است. نخست اینکه هزینه‌های ایجاد این پارک قابل تحمل

شهریاری در زمینه مشارکت بخش خصوصی می‌گوید: خوشبختانه در این پروژه، بخش خصوصی تمایل فراوانی به سرمایه‌گذاری دارد، اما نکته قابل توجه مسئله واگذاری زمین موردنظر به آنان است. آنان خواهان تملک کامل زمین هستند، اما از آنجا که این پروژه ملی و قرامنطقه‌ای است، سرمایه‌گذاران تنها می‌توانند زمین مورد نظر را از شهرداری اجاره نمایند. بنابراین باید اعتماد بخش خصوصی را به بازگشت قطعی سود سرمایه آنان جلب نمود، با وجود تمام مسائلی که ذکر شد. خوشنویس طراح پروژه پارک سنگسر عقیده دارد، توجیه اقتصادی مناسب، از ضروریات اصلی تفکر طراحی پارک بوده

**پارک بزرگ سنگسر در ناحیه مهدی شهر علاوه بر جوابگویی به نیازهای مردم منطقه باید به عنوان پروژه‌ای فرامنطقه‌ای و ملی نیز شناخته شود؛ پروژه‌ای که با عنایت به کاربریهای پیش‌بینی شده در آن، در آینده‌ای بسیار نزدیک، به عنوان یکی از قطبهای بزرگ گردشگری در ایران مطرح می‌شود**



است.

#### اقبال عمومی، مرز میان ناپیدها و شایدها

اگر تفکر طراحی پروژه پارک سنگسر را تفکری مبتنی بر برنامه‌ریزی و نفی الگوگرایی بدانیم، لاجرم توجه به نیازهای مردم منطقه و تعریف آنان از زیبایی برای طراحی مطرح مورد توجه قرار می‌گیرد. خوشنویس با اشاره به این مطلب که اگر مردم کار ما را نپذیرند، پروژه شکست می‌خورد می‌افزاید: البته در این طرح به دلیل ویژگی فرامنطقه‌ای و ملی بودنش، دیگر نمی‌توان فقط به نیاز مردم محل توجه کرد. ممکن است مردم از هر چیز خوبی استقبال نکنند. البته وظیفه طراح در این میان کشف نیازها و زبان مشترک با مردم و هدایت آن در جهت آمل و اندیشه‌های خود است و این در حالی است که معماری که به ویژگیهای بومی و نیازهای مردم منطقه در طراحی پروژه‌های خود توجه دارند، خیلی سریع متهم به قشری بودن می‌شوند. خوشنویس می‌افزاید: به هر حال این پروژه باید خصوصیات مخصوص به خود را نیز دارا باشد. مرز پارک اقبال یا عدم اقبال پروژه در همین نکته نهفته است، وقتی بازدیدکننده یا توریست خارجی، ضمن امکان دسترسی به پارکها و مجتمعهای بزرگ تفریحی در سراسر دنیا، این محل را برای بازدید انتخاب می‌کند، انتظار «دیسنی‌لند» دیگری را ندارد. اگر قرار است چنین پروژه‌ای را راهاندازی کنیم برای جذب توریست باید جذابیتها و امکاناتی فراتر از «دیسنی‌لند» در اختیار او قرار دهیم. بنابراین توجه ما به مسائل ایرانی و هویت تاریخی پروژه بسیار پررنگتر از ایجاد یک مجتمع صرفاً تفریحی و رقابلی است، به هر تقدیر تحولات آینده منطقه نیز در اقبال پروژه بی‌تأثیر نیست.

طرح احداث پارک ۵۸ لشکر در منطقه، انتخاب تقاطعی جهت سرریز جمعیت سمنان در این منطقه، بهبود و ارتقای جاده سمنان - شمال، توسعه و بهره‌برداری بیشتر از معادن اطراف شهر و سایر طرحهای مرتبط با گسترش مرکز استان، در صورت تحقق، توازن جدیدی در میان مناسبات موجود با نیازهای نوین به وجود می‌آورد؛ توازنی که انتظار می‌رود بتواند جذابیت طرح و رضایت توأمان مردم منطقه و گردشگران فرامنطقه‌ای را تضمین کند.

باشد و منطقه از عهده آن برآید و به عبارت دیگر در مدت زمان کوتاه به درآمدزایی برسد و دیگر اینکه پارک نیازهای اقتصادی خود را برآورده کند. این مسئله تأثیر خوبی بر اقتصاد مهدی شهر نیز خواهد گذاشت. نکته مهم دیگر اینکه برگزاری اردوهای دانشجویی در این منطقه، رابطه متقابل میان دانشگاه و پروژه برقرار می‌کند. این امر باعث می‌شود در زمستان نیز پروژه در کنار اردوهای دانشجویی به حیات خود ادامه دهد.

سعادت نیا به نوعی آینده‌نگری در زمینه درآمدزایی پروژه معتقد است. او می‌گوید: ما ابتدا بدون اینکه به سود فکر کنیم باید در پروژه سرمایه‌گذاری کنیم و طرح را به مرحله قابل قبولی از نقطه نظر جذب توریست و بازدیدکننده برسانیم، آنگاه خود به خود کشش برای سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی ایجاد خواهد شد.



# پاسخهایی به

## گزارش «کوهسنگی مشهد؛ میعادگاه انسان، شهر و طبیعت»

در شماره قبل، طرح مجتمع فرهنگی - تفریحی کوهسنگی مشهد که بخشی از آن اجرا شده است، معرفی شد و نظرات مسئولان شهرداری مشهد و برخی کارشناسان نیز منطوح گردید. در این خصوص در توضیحات زیر به پرسش‌ها و ابهاماتی که در این خصوص درج می‌گردد:

توضیحات تکمیلی: غلامرضا باستان حضرت، مدیر گروه طراحی مهندسی مشاور بافت شهر:

طرح است و بخش کامل نشده و نمی‌توان این نارساییها را به کل طرح اخطار کشید. به شما داده. اطلاعات تکمیلی زیر به روشی روشن و مفید کمک می‌کند.

۱- طرح کوهسنگی حدود ۱۵ هکتار می‌باشد و نزدیک به ۱۰ قسمت اجرا شده. آن حدود ۱۵ هکتار می‌باشد و نزدیک به ۱۰ هکتار دیگر به‌طور پراکنده در نقاط مختلف محوطه در دست اجراست.

بخش اجرا شده در مجاورت بافت شهری قرار دارد و نمی‌تواند است که با بافت‌های مجاور و با ساختار «عیناله این محوطه هماهنگ باشد.

اجرای اصلی توی بخش طرح، یعنی منطقه کوهچا (باغ سنگی ۳۰ هکتار و باغ طبیعی ۱۷/۵ هکتار) هنوز شروع نشده و در صورت اجرا، اینده اصلی انسان، شهر، طبیعت در آن تحقق می‌یابد. زیرا طراحی آن هماهنگ با طبیعت کوه است.

۲- در قسمت کوهچا (باغ سنگی) باغ‌های بزرگی در همین محدوده قرار می‌گیرد. این هماهنگی بنا بر این است، اجازه کندگی غرقه‌ها و پارک‌ها و تفریحی ایجاد کرده‌اند که طرح اصلی باغ سنگی را

بسیار دانی از اقدام مسئولان شهرداری درج همزمان طرح بخش فرهنگی - تفریحی کوهسنگی مشهد و نظریات مثبت و برخی سراسون آن در شماره ۱۲، خوب است که آن محله محترم، زمینه ارائه نظریات، انتقادات و تأییدهای کارشناسان و مردم را نسبت به طرحها فراهم می‌آورد، امید است این روش تداوم یافته و در نهایت به همه طرحهای شهری تسری یابد تا فرهنگ نقد منطقی جزئی از ساختار معماری - شهرسازی ما گردد. ضمن آرزوی توفیق بیشتر برای آن محله محترم انتظار می‌رود با تطویر این گونه مساحت، معماران، شهرسازان و طراحان شهری - محیطی را در تکامل طرحها یاری کنید.

در این زمینه یادآوری چند نکته را مقید می‌دانم:

هرگاه نظریات، رهنمودها و انتقادات یا توجه به امکانات و محدودیت‌های تهیه و اجرای طرح مطرح گردد، برای شناخت موضوع مقیدتر است و راه را برای تکامل طرحها می‌گشاید.

تجربان طرحها را نیز در رفع نارساییها کمک می‌تواند در اظهار نظرهای مطرح شده در مورد مجتمع فرهنگی - تفریحی کوهسنگی مواردی وجود داشت که بر روی طرح نارساییهای بخش اجرا شده آن است که بخش کوچکی از



پروژه و پیمانکار در حین طرح از جمله در حضور کارفرما  
بر روی زمین با رعایت اصول ایمنی و با رعایت استانداردها

کننده، تنها این نوع مصالح کارایی دارند و در تمام کشورهای اروپایی در پیاده‌روها و پارک‌ها از این گونه سنگ استفاده می‌کنند، زیرا عمر آن حداقل یک‌صد سال بیشتر از سایر کف‌سازها از جمله کف‌سازهای بتنی مرسوم است. در صورتی که قیمت آن در ایران حدود ۲ برابر کف بتنی می‌باشد، لذا این نوع سنگ نه تنها گران قیمت نیست بلکه با نگاه بلندمدت، صرفه‌جویی نیز محسوب می‌شود. کاربرد این نوع مصالح در فرش کف نه فقط برای شهید، بلکه برای کلیه شهرهای کشور - که دارای معادن سنگ در پیرامون شهر هستند، به علت عمر طولانی، تنوع رنگ، تنوع نقش و سهولت عمل در هنگام کار و تعمیرات تأسیسات زیربنایی - مطلق بوده و توصیه می‌گردد.

### توضیحات تکمیلی غلامرضا حق دوست، مسئول واحد امور مشاوران شهرداری مشهد:

... غرض از ارسال این مکتوب، گله‌های دوستانه از عزیزانی که در شماره ۱۳ سال دوم مجله شهرداریها - مقاله «کوه سنگی مشهد: میادگاه آسان، شهر و طبیعت» را تهیه و درج نموده‌اند می‌باشد که امید است توضیحات اینجانب بتواند بخشی از مطالب عنوان شده از طرف بنده را تعدیل و از طرفی برخی باشد برخدمات و تلاشهای مهندسی مشاور بافت شهر در شهر مشهد تا جایی که به خاطر دارم در مصاحبه تلفنی انجام شده بنده اشاراتی به خدمات مشاور داشتیم که مصاحبه کننده محترم اظهار تمایل نمودند تا ابعاد دیگری از موضوع یا توجه به نظرات کارشناسی و شخصی نسبت به طرح ارائه شود. لذا بنده نیز نظرات شخصی خود را (نه نظرات کارفرمایی و شهرداری) در مورد این پروژه اعلام نمودم. رعایت دارید که یک طرح بر اساس دیدگاهها، سلیقه‌ها و نظرات متفاوت افرادی می‌تواند به شکلهای بسیار گوناگون و مختلف تحقق یابد که شاید خیلی هم نسبت به یکدیگر مزیتی نداشته باشند از این رو، نگاه بنده به یک طرح به عنوان یک معمار می‌تواند متفاوت با تفکرات طراح محترم این پروژه باشد بنابراین اعلام نظرات شخصی، دلیلی بر رد دیگران و زیر سؤال بردن آنان نیست و بنده اصلاً این تصور را نداشته‌ام که اعلام دیدگاههای شخصی بنده منجر به تضعیف و زیر سؤال بردن خدمات ارزنده مهندسی مشاور بافت شهر گردد. نکته دیگر اینکه مجموعه مطالب بنده در مصاحبه بسیار ملامتگر از مطالب عنوان شده در مقاله می‌باشد و انتخاب بخشهای بسیار کوچکی از آن ممکن است معنا را عوض نماید...

در خاتمه امید است مسیر اقدامات فوق و نقد سازنده و آگاهی دهنده طرحها و پروژههای عمرانی، همواره سبب ارتقای کیفی اقدامات عمرانی گردیده و از طرفی ارتباط مناسبتر و نزدیکتر و تفاهم بیشتری را بین متولیان این امور در جایگاههای مختلف کارفرما، مشاور و پیمانکار فراهم آورد.

علی‌رغم اینکه بخش کوچک اجرا شده هنوز در برخی زمینه‌ها کامل نشده است (آب آشامیدنی، روشنایی کامل، دسترسی به پارکینگ‌ها، علائم راهنما، کیفیت پذیرایی در محوطه پذیرایی، تابسامانی چند ساختمان نیمه تمام واقع در وسط محوطه و غیره)، حضور جمعیت بیش از یک صد هزار نفر در روز نشانه‌ای از نیاز و علاقه مردم به چنین فضاهایی هست و همین استقبال، انگیزه اجرای سایر بخشهای طرح، یا لایحه باغ سنگی و باغ طبیعی خواهد شد.

۳- فضای بیوند بین طبیعت کوه تا کناره‌های طرح جدید در طرح باغ سنگی پیش‌بینی گردیده، ولی هنوز اجرا نشده است و فضای بالاتر از مزیور بر بخش ساخته شده و استفاده مردم اثر منفی می‌گذارد که انتظار می‌رود با رفع مشکلات بودجه‌ای، هر چه زودتر به اجرا درآید.

۴- سنگ گرانیته به کار برده شده در پوشش مسیرهای پارک از لایحه سنگهای معادن گرانیته اطراف مشهد تأمین شده است که در پیاده‌روهای مرتبط به کوه به صورت لایحه با سلات و در سایر نقاط به صورت قطعات مکعب شکل مورد استفاده قرار گرفته است. با توجه به کثرت جمعیت استفاده

احداث و تعریض خیابانها و بزرگراههای درون شهری، یکی از وظایف و فعالیت‌های معمول شهرداریهای کشور است. اما این فعالیت معمول و پرحجم به لحاظ کیفیت طراحی و زیبایی شناسی چندان قابل دفاع نیست؛ چرا که نگرش راهسازی و ملاحظات فنی مربوطه، عموماً بر ابعاد شهرسازانه غلبه داشته‌اند و دارند. این مقاله به این نقیصه و راه‌حلهای رفع آن در اجرای بزرگراههای درون شهری پرداخته است. با وجود اینکه «بزرگراه» بیشتر به شهرهای بزرگ اختصاص دارد، اما نکات ارائه شده در این مقاله به طور قطع در احداث کمربندیها، کنارگذرها و ورودیهای شهرهای کوچک هم مصداق داشته و برای شهرداریهای کوچکتر نیز کاربرد خواهد داشت.



## طراحی بزرگراههای درون شهری جاده یا خیابان

علامه ضیا پاسیان حضرت  
مهندس مشاور راه‌شهر

### مقدمه

نیز بتدریج پس از تهران و با استفاده از تجربیات فنی پایتخت، در حال احداث این گونه بزرگراهها هستند.

احداث برخی از بزرگراههای شهری موجود در کشور (کمربندیها) توسط وزارت راه با ضوابط بزرگراههای بیابانی صورت گرفته و طبعاً معیارهای کیفی مورد نیاز برای بزرگراههای شهری در آنها رعایت نشده است. از جمله می‌توان به احداث باندهای حرکتی در خارجی‌ترین بخش حریم این بزرگراهها اشاره کرد.

هدف از این اقدام جلوگیری از تجاوز به حریم بزرگراه بوده است، ولی اکنون موجب بروز خطر جانی، آلودگی هوا، آلودگی شنیداری و دیداری برای ساکنان مجاور بزرگراه می‌گردد. حتی احداث فضای سبز در فوارهای میانی - که عرض آن گاه به ۷۰ متر می‌رسد - مشکلات فراوانی به بار می‌آورد. احداث این فضاها از لحاظ منظر شهری، نامناسب؛ از نظر امکان استفاده شهروندان مجاور، غیرممکن و خطرناک و از نظر نگهداری، پرهزینه است و به طور کلی موجب انفصال بافتهای شهری شده است. بزرگراه کمربندی جنوب تهران یکی از این نمونه‌هاست.

معبر سواره درون شهری در شهرهای کشور ما از دربار وجود داشته و سلیقه شهرنشینان ایرانی، نوع خاصی از آرایش فضایی را برای این گونه معابر مورد توجه قرار می‌دادند که اصلی‌ترین مشخصه آن حس حرکت در معبری مشجر است. خیابان چهارباغ اصفهان، کوهسنگی مشهد، ولی عصر تهران و جاده‌های ورودی به گرگان از بهترین نمونه‌های این سلیقه محسوب می‌شوند. اما در دهه‌های اخیر معابر اصلی در شهرهای کشور با روحیه‌ای دیگر و بدون توجه به آن کیفیت احداث شده‌اند.

شهرهای بزرگ کشور مانند تهران، مشهد، اصفهان و شیراز در حال گسترش هستند و برای پاسخگویی به نیازهای روزافزون از تناسلی بین مناطق شهری این شهرها، بتدریج بزرگراههای متعدد درون شهری بر اساس پیشنهاد طرحهای جامع و تفصیلی احداث می‌شوند.

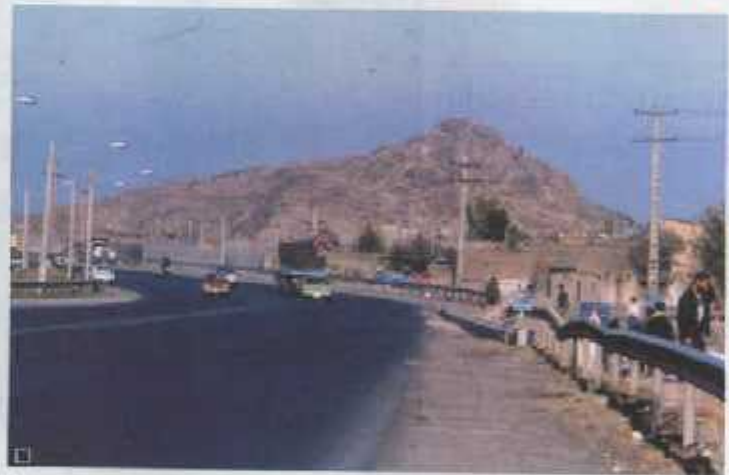
ساخت بزرگراههای شهری در تهران زودتر از سایر شهرها آغاز شد. در حال حاضر در تهران حدود ۲۵۰ کیلومتر بزرگراه شهری ایجاد شده و یا در دست احداث است. سایر شهرهای بزرگ

تقریباً در همه شهرهای کشور، غیر از بزرگراههای برون شهری - که اکنون در داخل شهرها قرار گرفته اند - احداث بزرگراههای درون شهری توسط شهرداریها انجام شده است. طی دهه اخیر به علت بروز مشکلات ترافیکی در شهرهای بزرگ کشور، مسئولان تصمیم گیرنده شهرداریها یکی از راه‌های اصلی مسئله را گسترش شبکه بزرگراههای شهری تشخیص داده و بیشترین حجم از اعتبارات را به ایجاد بستر حرکت اتومبیل در بزرگراهها اختصاص داده‌اند.

### الف - مسائل و امکانات بزرگراههای درون شهری توجه به تفاوت بنیادی بین بزرگراههای شهری و بزرگراههای بین شهری

بزرگراههای شهری را می‌توان شامل سه گروه بزرگراههای ورودی، بزرگراههای کمربندی و بزرگراههای درون شهری دانست که از نظر تعریف، مسائل پیرامونی و مبانی طراحی با هم تفاوت دارند. در اینجا فرصت پرداختن به ویژگیهای هر یک از آنها نیست، اما همه بزرگراههای شهری در یک زمینه کلی با هم مشترک هستند و آن، تفاوت ماهوی آنها با بزرگراههای برون شهری است.

**احداث برخی از بزرگراههای شهری موجود در کشور توسط وزارت راه با ضوابط بزرگراههای بیابانی صورت گرفته و طبقاً معیارهای کیفی مورد نیاز برای بزرگراههای شهری در آنها رعایت نشده است**



بزرگراه کرمندینو، ساخته شده بر اساس ضوابط بیابانی در کردستان

پیشنهادی طرح‌های جامع در موارد لازم بازنگری نشده است. علاوه بر این، طرحی برای سازمان‌دهی بدنه‌ها، طراحی منظر پیرامون، تعدیل تأثیرات منفی و رفع نارساییهای اطراف بزرگراهها تهیه نشده است. بنابراین با گسترش بزرگراهها باید در انتظار بروز مشکلات فزاینده بود که از جمله مهمترین آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- بزرگراههای شهری بیکر و بافت شهرها را پاره پاره کرده و ارتباط انسانی مناطق و مجموعه‌های شهری واقع در پاره تقسیمات را از بین بردند.

- قطع ارتباط بافت شهری موجب قطع نیاز ارتباطات انسانی و کاری نشده و در نتیجه باعث بروز تصادفات و حوادث روزافزون گردیده است.

- عدم سازمان‌دهی بدنه‌ها (کاربری، توپوگرافی، فضای سبز، منظر شهری و...) موجب بروز نارساییها و تأثیرات منفی در اطراف بزرگراهها شده است.

- فقدان طراحی و اجرای مناسب در زمینه سیویل و فضای سبز، موجب صرف هزینه‌های گزاف گردیده و نگهداری بزرگراهها را با تلفات زیاد جانی نیروی انسانی نگهدارنده بزرگراهها همراه کرده است.

- مسائل متعدد بدنه بزرگراههای شهری مورد توجه لازم قرار نگرفته‌اند. در نتیجه وضعیت این بدنه‌ها یکی از مسائل مهم آینده هر یک از کلانشهرهای ماست. هم‌اکنون فقط در تهران بدنه



بزرگراههای شهری صدها کیلومتر فضای شهری سامان نیافته را تشکیل می‌دهند.

به این ترتیب مشکل بدنه بزرگراههای شهری، بر جای خود باقی است. تاخیر در جستجوی راه‌حل و ساماندهی، نه تنها موجب حذف مسئله نمی‌شود بلکه اجرای راه‌حلها را هر روز پیچیده‌تر و پرهزینه‌تر خواهد کرد.

با نگاهی کوتاه به گذشته می‌توان اصلی‌ترین علل نابسامانیهای یاد شده را در موارد زیر خلاصه کرد:

- مطالعه و طراحی بدنه‌ها و فضاهای پیرامون بزرگراهها جزء وظایف طرح‌هایی مانند طرح جامع و تفصیلی نیست.

- مطالعه و طراحی مسیر و بدنه بزرگراههای شهری باید با دیدگاه طراحی شهری، طراحی محیط و بلافاصله پس از تصویب طرح‌های جامع صورت پذیرد ولی این موضوع تاکنون مورد توجه جدی وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداریها قرار نگرفته است.

- ارزش بزرگراههای شهری در شکل‌دادن به تصویر ذهنی از شهرها نادیده گرفته شده است. در نتیجه تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی در مورد اولویت‌های احرا و بودجه‌بندی اجرای

تفاوت‌های بین این دو نوع بزرگراه متعدد است. برای نمونه می‌توان

به نکات زیر اشاره کرد که خاص بزرگراههای شهری است:

- امکانات پیرامونی از بستر و بدنه

- پیچیدگی و تعدد مسائل اقتصادی - اجتماعی در محیط شهری پیرامون.

- محدودیتهای ناشی از برقراری ارتباطات و یا وجود آب‌وهوا و تأسیسات زیربنایی پیرامون.

- هزینه‌های بسیار بالای تملک اراضی.

- دشواریهای عملیات اجرایی.

- الزام به ساماندهی بدنه‌ها.

با توجه به تفاوت‌های بنیادی بالا اگر میانی مطالعاتی، طراحی و اجرایی بزرگراههای شهری مطابق با روشهای مربوطه به احداث بزرگراههای برون شهری باشد، قطعاً نتایج نامطلوب و مشکلات بسیاری به وجود خواهد آورد.

نارساییهای موجود در بزرگراههای شهری احداث بزرگراههای شهری پس از سالها تأخیر، اقدام ارزشمندی است و بخشی از معضلات ترافیکی شهرها را حل می‌کند، اما به علت تعجیل در تصمیم‌گیری و اجراء در مسیرهای

□ تهران - بزرگراه تهران، ساخته شده بر اساس ضوابط بیابانی در تهران  
بزرگراه بدنه، که موجب اختلال خانواران نامند یک خیابان معرکلی است.



ناقت شهر واگذار کرد. این طرح تهیه و تصویب گردید و با تفسیراتی به اجرا درآمد.

در سالهای گذشته بخشی از مسائل پیرامون بزرگراههای شهری، یعنی منظر بدنه‌های بلافصل که در حرکت سریع اتومبیل قابل رؤیت است، بویژه بزرگراههای منتهی به فرودگاه به علت عبور میهمانان خارجی، مورد توجه شهرداریها یا سازمان پارکها قرار گرفته است.

از جمله تلاشهای شهرداریها برای ساماندهی و بهبود سیمای بستر شهری بدنه بزرگراههای شهری تهران، ایجاد فضای سبز شامل کاشت درخت، چمن و گل در بدنه بزرگراهها و یادار تقاطعهای غیر همسطح است. این کار از نظر زمانی پس از اجرای کامل بستر بزرگراه توسط معاونت عمرانی شهرداریها یا وزارت راه شروع می‌شود و طبقاً می‌بایست همه مشکلات برجای مانده را حل کند. بزرگراههای چمران، صدر و مدرس در تهران و یا بزرگراه کمربندی در مشهد نمونه‌های این مثال هستند.

#### نقش فضای سبز بدنه بزرگراهها

ایجاد فضای سبز بدنه بزرگراهها اقدامی مفید و ارزشمند است، اما عملکرد بزرگراه شهری باید به‌طور همزمان پاسخگوی چند مسئله متفاوت شهری باشد. بنابراین اگر تمامی مسائل بستر و پیرامون بزرگراه شهری به‌طور اصولی، همه‌جانبه و مرتبط با هم مورد توجه قرار نگیرد، برای همه آنها راه‌حلهای متناسب در مقیاس لازم ارائه و اجرا نشود. کاشت درخت، گل و چمن نه تنها موجب ارتقای کیفیت و کارایی بزرگراه شهری نمی‌گردد، بلکه در بسیاری موارد باعث اختلال در ایمنی، بهره‌برداری و نگهداری بزرگراه شهری نیز می‌شود.

تجربیات به دست آمده از مطالعات و طرحهای تهیه شده برای بزرگراه چمران و مدرس در تهران و مسائل اجرایی و مشکلات سایر بزرگراههای موجود، مؤید این امر است که اولاً احداث فضای سبز در بدنه بزرگراههای شهری به تنهایی کافی نیست. ثانیاً ساماندهی بدنه بزرگراهها یکی از مسائل مهم شهری است که باید به‌طور بنیادی مورد توجه قرار گیرد. ثالثاً مطالعه و طراحی بدنه بزرگراهها و پیرامون آنها مبانی ویژه‌ای دارد که باید رعایت گردد تا بر اساس آن هزینه‌های مختلف، بزرگراهها و نتایج حاصل از صرف این هزینه‌ها قابل توجیه باشد.

فضای سبز حاشیه بزرگراه از لحاظ منظر شهری بسیار مهم و تأثیرگذار است و باید مورد توجه لازم قرار گیرد، اما در بزرگراههای شهری کشور، بدون در نظر گرفتن تأثیر اقدامات نامناسب و ناهماهنگ سایر تخصصها بر فضای سبز، این بخش از نظر سلسله مراتب اجرایی در آخرین مرتبه بهره‌برداری از بزرگراهها مطرح می‌شود. به عبارتی دیگر این انتظار وجود دارد که فضای سبز پوشش دهنده، ترمیم کننده و حل کننده تمام مسائل و مشکلات حاشیه بزرگراه باشد، اما این انتظار نه منطقی، نه عملی و نه از نظر اقتصاد شهری توجیه پذیر است؛ زیرا اگر مطالعات و طراحی بزرگراه در همه زمینه‌ها به‌طور اصولی انجام نشود و به‌طور اصولی و فنی اجرا نگردد، فضای سبز نمی‌تواند حتی نقش ویژه خود را ایفا کند. فضای سبز بدنه بزرگراههای شهری هنگامی می‌تواند مفید واقع گردد که تخصصهای مشارکت کننده در ایجاد بزرگراه شهری و وظیفه خود را به درستی و طبق اصول انجام داده باشند.

#### ب- مبانی طراحی بزرگراههای درون شهری

اصلاح نگرشهای متفاوت کارشناسی نسبت به بزرگراههای شهری

بزرگراههای شهری، معمولاً به معاونان عمرانی شهرداریها محول گردیده که بنا بر گرایشهای اجرایی در حوزه عمل این معاونت، به مسائل شهرسازی و طراحی شهری - محیطی بدنه بزرگراههای شهری توجه لازم نشده است.

- تعدد مسائل بدنه بزرگراهها و پیچیدگی و تأثیر گذاری آنها بر یکدیگر و اهمیت مسائل اقتصادی - محیطی به نحوی است که با شتاب شهرداریها برای اجرای هر چه سریعتر بستر بزرگراهها - که منطبق با خواست بخشهای ترافیکی یا عمرانی شهرداری است - تناقض دارد.

- پس از اجرای سریع بستر حرکت ترافیک، صورت مسئله اصلی یعنی طراحی شهری - محیطی بدنه بزرگراههای شهری به فراموشی سپرده شده است. اگر طرحهایی نیز مطالعه و تهیه شده، اصلاً به علت مشکلات مالی، حقوقی، اجرایی به سرانجام نرسیده است.



بزرگراه گلپایگان کلان و گامی به سوی شهرهای استاندارد و زیباترین معاونت بزرگراه

#### اقدامات، طرحها و تجربیات گذشته

در زمینه طراحی شهری - محیطی بزرگراههای شهری، تاکنون طرحهایی تهیه شده است که از جمله در تهران می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- شهرداری تهران در سال ۶۸ بزرگراه چمران (پارکوی) را که اولین بزرگراه درون شهری کشور و یکی از بزرگراههای پرمشکله بود به عنوان نمونه انتخاب کرد و از مهندسين مشاور باقت شهر خواست تا مسائل این مسیر درون شهری ۱۲/۵ کیلومتری را مطالعه و طرحی تهیه کند که پاسخگوی مسائل موجود باشد. مطالعات لازم انجام شد و طرحهای تهیه شده در زمینه‌های مرتبط با طراحی شهری - محیطی به تصویب رسید. پس از آن طرح اجرایی کامل بزرگراه و بدنه‌های آن نیز تهیه گردید و به تصویب شهرداری و همچنین کمیسیون ساده ۵ رسید. بخشهایی از این طرح اجرا شده ولی بخشهایی نیز در مرحله اجرا به علت ناهماهنگی شهرداریهای برخی مناطق و با معاونتهای شهرداری دچار مشکل گردیده است.

۲- شهرداری تهران در سال ۷۲ طراحی منظر سبز بدنه بلافصل بخش مرکزی بزرگراه مدرس را به مهندسين مشاور



تهران - بزرگراه هست شرقی، ایجاد سازه‌های منسجم، پرهزینه  
منظر منظر و غیره برای حل اختلاف منظر در بزرگراهها

تساقیک، ۴- طراحی شهری - معماری، ۵- زمین شناسی، ۶- سوبیل، ۷- محیط زیست و آلودگی شنیداری، ۸- تأسیسات شهری (برق، آب و...)، ۹- طراحی محیط - طراحی فضای سبز، ۱۰- سازه بدنه‌ها، ۱۱- مکانیک (بسترهای پروژه)، ۱۲- برق (بسترهای پروژه).

با ترتیب فوق و به‌طور معمول فضای سبز نهمین تخصص مشارکت کننده در طراحی و اجرای بزرگراه است و از اقدامات و طرحهای قبل از خود تأثیر می‌پذیرد.

#### لزوم نگرش جامع به بزرگراهها

بزرگراههای شهری از طرفی پیوند دهنده بافتها و مناطق شهری هستند و از طرف دیگر موجب گسیختگی همین بافتها نیز می‌گردند. از آنجا که بزرگراههای شهری مسیری طولانی را در داخل بافت شهری طی می‌کنند و در جوار آنها، محلات متعدد، کاربریهای مهم و خدمات عمومی مستقر است، ضرورت هماهنگی و وحدت در کل طرح، ایجاد می‌کند که معیارهای هماهنگ وجود داشته باشد و ملاک عمل قرار گیرد. نبود این معیارها و تعجیل در اجرای بستر بزرگراه شهری موجب تشدید مشکلات می‌شود. عدم توجه به لزوم انجام مطالعات در همه زمینه‌های یاد شده و

در طراحی و اجرای هر بزرگراه شهری تخصصهای مختلف مشارکت میکنند و قطعاً هر گروه تخصصی برحسب اصول حرفه‌ای خود دیدگاه و سلیقه خاصی را در طراحی و اجرای بزرگراههای شهری مبتا قرار می‌دهد و بر نکات مورد نظر خود تأکید می‌ورزد. به عنوان مثال:

طراح تساقیک، بزرگراه را کانالی برای عبور و مرور سواره تصور می‌کند و غالباً برای بافتهای شهری و مسائل ارتباطی و دسترسی، طبق ضوابط فنی راه حل ارائه می‌دهد.

طراح سوبیل، با دید راهسازی بزرگراه برون شهری به بزرگراه شهری نگاه می‌کند و می‌کوشد بزرگراه حتی المقدور و با هر شرایط کوتاهترین مسیر را طی کند. طراح سوبیل در هنگام اجرا به مشکلات اجرایی آن از نظر فنی می‌اندیشد.

پروناصه ریز شهری، بزرگراه را مسیر ارتباطی بین مناطق شهری تلقی می‌کند و بر اثرات اجتماعی، اقتصادی آن بر بافتهای شهری تأکید می‌ورزد.

طراح شهری، بزرگراه را عنصری از فضاهای شهری تلقی می‌کند و به فرم و مناظر شهری می‌اندیشد. طراح محیط، بزرگراه را به عنوان مسیر منطبق بر خطوط

**اگر تمامی مسائل بستر و پیرامون بزرگراه شهری به‌طور اصولی، همه‌جانبه و مرتبط با هم مورد توجه قرار نگیرد و برای همه آنها راه‌حلهای متناسب در مقیاس لازم ارائه و اجرا نشود، کاشت درخت، گل و چمن نه تنها موجب ارتقای کیفیت و کارایی بزرگراه شهری نمی‌گردد، بلکه در بسیاری موارد باعث اختلال در ایمنی، بهره‌برداری و نگهداری بزرگراه شهری نیز می‌شود**

مهمتر از همه لزوم مشارکت تخصصهای مربوطه بر حسب ترتیب اهمیت و اولویت در تصمیم‌سازی، موجب بروز اشکالات متعددی خواهد شد. اولویت دادن برخی از این تخصصها بر دیگری موجب می‌گردد که طرحها تک بعدی تهیه شود و در درازمدت، هزینه‌هایی که در ابتدا قابل اجتناب است، بتدریج بر شهر تحمیل گردد.

در حال حاضر مشکل بزرگراههای شهری این است که از بین تخصصهای یاد شده، وجه غالب تصمیم‌گیری از طریق معاونتهای عمرانی شهرداریها به عهده مهندسان راه و ساختمان است، به همین دلیل تاکنون غالباً تجربه‌ها و تفکر بزرگراههای بیابانی در طراحی و اجرای بزرگراههای شهری مورد توجه بوده است. در نتیجه، اجرای بزرگراههای شهری عموماً با تخریب ارزشهای طبیعی، باغها و فضاهای سبز و بافتهای شهری پیرامون همراه است، عدم توجه به شکل و توپوگرافی زمین موجب تشدید دستکاری در زمین می‌شود، هزینه‌های زیاد اجرایی را به طرحها تحمیل می‌کند و فضاهای شهری یکنواخت و نامطلوب را در بدنه بزرگراهها و تقاطعها به وجود می‌آورد.

برای توجه همه‌جانبه و همزمان به بزرگراهها و بدنه آنها، باید نگرش یکسویه مهندسی راه و ساختمان به بزرگراههای شهری

طبیعی و ایجاد کننده منظر می‌داند و بیش از همه به ارزیابی اثرات محیطی بزرگراهها توجه می‌کند و سرتاجام،

صردم، ضمن حرکت در بزرگراه شهری و استفاده از آن، از مناظر دور و نزدیک و از کیفیت این مناظر تأثیر می‌پذیرند؛ ساکنان پیرامون، بزرگراه را پدیده‌ای می‌دانند که ارتباط بین محلات و زندگی شهری را از هم گسیخته ایمنی آنان را با خطر مواجه ساخته است.

**هماهنگی تخصصهایی که در طراحی بزرگراه شهری باید مشارکت کنند**

با وجود تفاوت در نگرش تخصصهای گوناگون به بزرگراههای شهری، حضور همه تخصصها و بویژه همکاری و هماهنگی آنها در طراحی و اجرای بزرگراهها ضرورت حیاتی دارد. حتی به دلیل اهمیت مسئله در برخی از بزرگراههای شهری، حضور تخصصهای دیگر نیز ممکن است الزامی باشد. حداقل تخصصهای مورد نیاز و ترتیب اهمیت آنها در تصمیم‌سازی به‌طور معمول باید به صورت زیر باشد:

۱- شهرسازی (پروناصه ریزی شهری)، ۲- اقتصاد شهری، ۳-



تهران - بزرگراه مدرس، استفاده از آبیاری برای آبیاری بدون پیش‌بینی تمهیدات لازم موجب بروز خطر و تقلیل عملکرد بزرگراه است.

بسه وجود آمدن کریدورهای سبز بدون بسته شدن مناظر کلان شهری).

۳- ایجاد مناظر متنوع سبز برای چهار فصل (جلوگیری از یکنواختی کسالت‌بار منظر بزرگراهها).

۴- طراحی بافت سبز متناسب با سرعت (برای ایجاد منظر قابل رؤیت و متناسب و هزینه کم).

#### ویژگیهای فضای سبز

۱- پیش‌بینی گونه‌های گیاهی با مصرف آب کم (انطباقی با وضعیت کم آبی کشور).

۲- پیش‌بینی گیاهان مناسب که نگهداری آن با حداقل پرسنل ممکن باشد (جلوگیری از خطرات جانی، تقلیل هزینه).

۳- استفاده از گونه‌های بدون نیاز به آرایش (جلوگیری از خطرات جانی، تقلیل هزینه).

۴- انتخاب گونه‌های ایمن برای حرکت (جلوگیری از خطر شکستن و یا گور کردن نقاط دید).

۵- پیش‌بینی حداکثر ایمنی برای پرسنل نگهدارنده فضای سبز (یعنی پرسنل).

۶- پرهیز از انتخاب گونه‌های جذاب برای توقف، نظیر گل و گیاه (بیشگیری از توقف و استفاده انسانی از فضای سبز مجاور بزرگراه، ایجاد ایمنی).

۷- استفاده از گونه‌های تعدیل‌کننده صدا و نور در حرکات سواره (در مسیر و در تقاطعها).

#### آبیاری

۱- تهیه طرح فضای سبز هماهنگ با طرح کاشت و پس از تهیه طرح کاشت (جلوگیری از اتلاف منابع آب، تقلیل هزینه انطباق طرح آبیاری با کاشت).

۲- استفاده حتی المقدور از روشهای آبیاری اتوماتیک (قابلیت کنترل، افزایش ایمنی).

۳- استفاده از روشهای آبیاری هماهنگ با سازه‌های بدنه و بستر جاده (یعنی حرکت در جاده، جلوگیری از بیخ‌زدگی سازه‌ها).

۴- حتی المقدور عدم استفاده از آبیاری ثقلی (به منظور افزایش ایمنی).

۵- حتی المقدور عدم استفاده از آبیاری بارانی (افزایش ایمنی).

۶- دقت در اجرای فن آبیاری (افزایش ایمنی، تقلیل هزینه).

۷- پیش‌بینی تمهیدات لازم برای تخلیه آبهای ناشی از ضایعات نوله‌های آبیاری (افزایش ایمنی).

#### روشنایی، علائم، تابلوها

۱- تأمین نور مناسب بستر بزرگراه (تأمین حرکت ایمن خودروها).

۲- تأمین حداقل نور لازم برای پیرامون، بدون ایجاد خیرگی و سائت نقلیه (یعنی مسیرهای اضطراری یا از تقاطع).

۳- تأمین روشناییها در مسیر و در تقاطعها به‌طوری که نقطه خیره در مسیرهای مستقیم یا منحنی به وجود نیاید (افزایش ایمنی).

۴- اجتناب از نصب تابلوهای تبلیغاتی در نقاطی که باعث جلب توجه در زمان تصمیم‌گیری حرکتی است (افزایش ایمنی).

۵- نصب تابلوهای امیددهنده به زندگی یا مقیاس و رنگ متناسب (افزایش کیفیت بزرگراه شهری).

۶- تأمین نور بزرگراه به نحوی که فضای سبز موجود مانع پخش نور نگردد (افزایش ایمنی).

تعبیر کند، بزرگراهها به عنوان اندام شهری مورد توجه قرار گیرند و مانند همه کشورهای جهان طراحی و اجرای بزرگراههای شهری بر مبنای دیدگاههای شهرسازی و طراحی شهری - محیطی استوار گردد. در چنین صورتی طراحی و اجرای فضای سبز بدنه بزرگراههای شهری به‌طور منطقی تر و با دیدگاه توسعه پایدار امکان‌پذیر می‌گردد.

#### برخی از معیارهای اصلی در طراحی و ایجاد فضای سبز بزرگراهها

مبانی مطالعات و طراحی بزرگراههای شهری به علت حضور تخصصهای مختلف، گسترده است و پرداختن به همه آنها در حوصله معیارهای این مقاله نیست. در این نوشته فقط در زمینه معیارهای احداث فضای سبز پیرامون بزرگراههای شهری و ارتباط آن با سایر زمینه‌ها و تخصصها نکاتی مطرح می‌شود.

#### بسترسازی برای ایجاد فضای سبز

۱- انطباق هرچه بیشتر مسیر بزرگراه پر فرم و ریخت زمین (برای حفظ طبیعت، تقلیل هزینه، افزایش زیبایی).

۲- استفاده هرچه بیشتر از توپوگرافی طبیعی زمین (برای تسهیل اجرا، تقلیل هزینه).

**برای توجه همه جانبه و هم‌زمان به بزرگراهها و بدنه آنها، باید تکرش یکسویه مهندسی راه و ساختمان به بزرگراههای شهری تغییر کند و بزرگراهها به عنوان اندام شهری مورد توجه قرار گیرند.**

۳- ایجاد کریدورهای متنوع منظر طبیعی با استفاده از شیبهای طبیعی زمین (تنوع منظر حرکتی).

۴- اصلاح نهایی بستر پس از اجرای کامل فضاهای سبز و آبیاری آن، به منظور هدایت آبهای سطحی (برای جلوگیری از وارد شدن آب به بستر بزرگراه).

#### سازه‌های بدنه

۱- استفاده از سازه‌های متناسب با محیط و با امکان کاربرد آسان (زیبایی بیشتر، سهولت در اجرای طرح).

۲- استفاده از سازه‌های کم‌خطر، در موقع احداث سازه (جلوگیری از خطر تصادف با مصالح).

۳- توجه به استفاده از سازه‌های پایدار (تقلیل هزینه نگهداری، جلوگیری از خطرات احتمالی).

۴- اجرای فن آبیاری (جلوگیری از خطرات احتمالی و تأمین ایمنی، عمر طولانی تر سازه).

#### منظرسازی

۱- تلفیق دیدگاه طراحی شهری - محیطی (هماهنگی معیارهای طراحی شهری و طراحی محیطی).

۲- حفظ مناظر کلان و زیبای شهری در بزرگراهها و تقاطعها

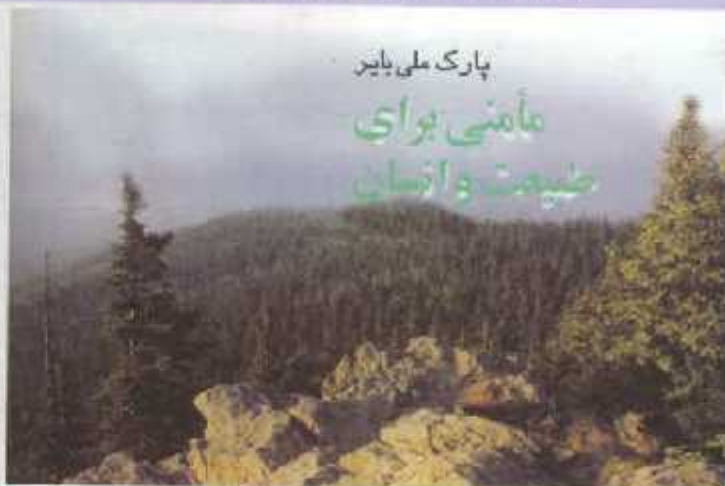


تهران - بزرگراه مدرس، تکلیف برای ایجاد پارک مطالعاتی در فضای بزرگراه با استفاده از مناظر با پوشش گیاهی. تهران - بزرگراه مدرس، کاشت گیاهان مناسب با توجه به آبیاری بزرگراه بدون توجه به طرح موجود در محله باعث ایجاد ناپدید شدن و حذف بزرگراه در بزرگراه می‌شود.



پارک ملی بایر

## مأمنی برای طبیعت و انسان



تاکنون موفق شده‌اند توریست‌ها را به سوی این پارک قدیمی جذب نمایند بنابه عقیده کارشناسان اتحادیه عصر جنگل و رؤسای پارک ملی، راهپیمایی در جنگل، که مورد علاقه وافر گردشگران است موجب ترک و تجربه طبیعت می‌شود. شایان ذکر است در پارک جنگلی یاد شده خودرو تردد نمی‌کند و تنها برای حمل مسافران و توریست‌ها تا دلمه گسوه از اتوبوس‌های گازسوز استفاده می‌شود.

Falkenh. Flöhe Schenckli Bilder  
Fotomax/Art 2001, PP 30-41

اتحادیه عصر جنگل نام انجمنی در آلمان است که راه رویکرد دوباره به دامان طبیعت را در پارک جنگلی بایر هموار می‌کند. این اتحادیه با گامهایی که در این زمینه برداشته است، علاوه بر جذب توریست، طیف وسیعی از مراجع کنندگان را با ترک تازه‌ای از طبیعت آشنا می‌کند.

قدیمی‌ترین پارک ملی آلمان که در بایر قرار دارد، نخستین هدف کارشناسان و اعضای اتحادیه عصر جنگل است. آنان با تکمیل پروژه پارک ملی، از ۲۰ سال پیش

او می‌افزاید: در حال حاضر تراکم مواد مصنوعی در محلهای جمع‌آوری زباله به اندازه‌ای است که به راحتی می‌تواند برای ۲ سال جایگزین ارزش گرمایی ذغال، نفت و گاز شود.

این در حالی است که از ۸۰ درصد مواد مصنوعی که از محلهای ویژه زباله جمع‌آوری می‌شوند، تنها ۷ درصد مجدداً مورد استفاده قرار می‌گیرد و ۹ درصد از آنها نیز سوزانده می‌شود.

UMWELTSCHUTZ, 87000 SEITEN UND  
7000 PLAN, April 1999, PP. 18-19

تبادل نظر قرار گیرد.

از جمله پیشنهادهای مهم مطرح شده در این سمینار، تولید انرژی تا مرز ۶ هزار کیلووات از زباله‌ها و سوزاندن آنها بود. شایان ذکر است که مهمترین مخالفتی که در زمینه تولید انرژی از زباله در آتریش مطرح می‌شود، مسئله اراضی جنگلهایی است که با این عمل در معرض تهدید قرار می‌گیرند. از سوی دیگر بنابه گفته سخنگوی سازمان محیط زیست آتریش، ساختن نيمکتهای باغها و پارک‌ها از مواد مصنوعی نیز امری منطقی به نظر نمی‌رسد.

دگرگونی و تنوع ایده‌ها و پیشنهادهایی که کارشناسان آتریشی برای حل معضل زباله ارائه می‌کنند، به حدی است که امکان تصمیم‌گیری قاطع و جدی را در این زمینه، با مشکل روبرو کرده است. به این ترتیب آخرین سمیناری که در آتریش با محوریت زباله برگزار شد، بدون هیچ‌گونه نتیجه سودمند و منطقی به پایان رسید.

برگزاری سمیناری با محوریت دفع زباله‌ها و مواد زاید، بهانه‌ای بود که بار دیگر مسئله دفع زباله‌ها در آتریش مورد بحث و

## تکلیف زباله‌ها در آتریش هنوز روشن نیست

افزایش مشکلات شهری در پایتخت ایتالیا



## رُم شهری در حال

اصالت خود را از دست داده‌اند؛ زیرا اصول و روش ساخت، سطحی و تپی از دقت لازم بوده است. البته برای مقابله با این ضعف باید اقداماتی انجام داد. می‌توان در برابر گسترش این شهرکهای بی‌پایان و زندگی مردم آن با صبر و حوصله عمل کرد. برای مثال می‌توان بیمارستان و فروگاههای سیار در اتوبوس‌ها ایجاد کرد. این قبیل کارها برای تأمین کمبود و نیاز صدها هزار انسان که در سطوح پایین فرهنگی و معنوی به سر می‌برند، انجام می‌گیرد. در حومه شهر، همیشه درصد فقر بیشتر است، چرا که در آنجا امکان ایجاد شغل کمتر وجود دارد. برای جوانان سینما و امکانات فرهنگی دیگری دیده نمی‌شود.

به بیان دقیق‌تر، این شهرکها فقط از دیوار و بتن بی‌روح ساخته شده‌اند که البته آنها بسیار کهنه و فرسوده شده‌اند.

ترافیک از دیگر معضلات این شهر به شمار می‌رود. به گفته کارشناسان روزانه ۲ میلیون خودرو و ۱/۵ میلیون موتورسیکلت در خیابانهای مرکز شهر تردد می‌کنند که موجب ترافیک و ازدحام سنگینی در ساعات خاصی از روز می‌شوند. دلیل اصلی ترافیک، این است که مسئولان امر تاکنون موفق نشده‌اند خیابانهای بی‌ظرفیت بالا و کافی برای وسائط نقلیه موجود در رُم ایجاد کنند. به دلیل آلودگی هوا که ناشی از ترافیک سنگین رُم است، سازمان محیط زیست خواستار کنترل شدید ترافیک، به مدت ۵ ماه شده است تا شاید باعث کاهش عناصر مسمی موجود در هوا و همچنین کاهش صداهای ناهنجار موجود شود. آلودگی ناشی از ترافیک، سلامتی ساکنان شهر بویژه کودکان را به مخاطره انداخته و رُم را در حقیقت به شهری بی‌دفاع تبدیل نموده است.

DW, TV, Germany, Eurocity, 12 June 2000

فرآیند توسعه و نوسازی شهرها، در کنار ایجاد تسهیلات و امکانات، معضلاتی نیز به همراه داشته است که بیکاری، ترافیک و آلودگی از جمله تيمات سنتی آن به شمار می‌رود. رُم که زمانی مهد تمدن اروپا و مظهر نوزایی بود، اکنون اولین شهر آلوده جهان به شمار می‌رود. شبکه خیری «دی - دیلو» آلمان وضعیت رُم را چنین توصیف می‌کند:

امروزه کلانشهرها بسیار فعال، پرسر و صدا و ناآرام هستند. به همین ترتیب، رُم پایتخت ایتالیا که در سال ۱۸۷۱ با جمعیت ۲۰۰ هزار نفری، از فقر رنج می‌برد، پس از جنگ دوم جهانی و پس از گذشت ۶۰ سال، پله‌های ترقی را طی کرد تا جایی که امروز با ۳ میلیون جمعیت، بزرگترین شهر ایتالیا است و از نظر فرهنگی نقطه عطف همه کشورهای اروپایی به شمار می‌رود و سالانه پذیرای ۱۵ میلیون توریست و زائر از سراسر دنیا است.

پس از پایان جنگ، برای بهبود اقتصاد ایتالیا راهبرد خاصی اتخاذ شد. اکنون متعاقب اتخاذ این راهبردها، تعداد زیادی شرکت و مؤسسات خارجی در رُم به چشم می‌خورند. شهرکهای متعددی در اطراف رُم به وجود آمد که اکنون نیم میلیون نفر در آنجا زندگی و از راههای غیر قانونی کسب درآمد می‌کنند.

به گفته ماریا استلا گنته، سر دبیر روزنامه جمهوریخواه ایتالیا «شهرکهای حومه شهر رُم در موقعیت زیبایی واقع شده‌اند، اما



## تولوز، تجسم توسعه و زیبایی

پیرنه و گسارون قرار دارد) در سال جدید (۲۰۰۰ میلادی)، گسترش و توسعه خط مترو و احداث موزه‌های موسوم به «ابتوار» در رأس برنامه‌های توسعه شهر قرار گرفت.

مهمترین ویژگی موزه هنرهای مدرن و معاصر تولوز این است که در کنار باغ تاریخی ریموند ششم قرار گرفته است. در این موزه مکانهایی برای گفتگو، برگزاری نمایشگاه و ملاقاتهای مهم و همچنین کلوب جوانان و کافی شاپ وجود دارد.

لازم به ذکر است که وجود گلکسیون که خلاقیت‌های هنری متعلق به جنگ جهانی سوم و جلوه‌های هنری امروز را به نمایش می‌گذارد، در کنار چشم‌انداز بناهای تاریخی که یک قرن پیش ایجاد شده‌است، به مجموعه ویژگی تاریخی خاصی می‌بخشد. پس از احداث پارک جدید در مرکز شهر، باغ ریموند ششم که به صورت چند باغ به هم پیوسته است، درهای خود را بر روی مردم گشود. در قسمت پشت پارک پلکتنی عظیم وجود دارد که در چشم‌انداز آن، شهر گسارون، آلاچیق و تفریحگاه ساحلی قرار دارد.

<http://www.mayor-of-paris.fr/moderne>



این شهر جنوبی افزوده است. تولوز با برخورداری از دیوان عالی، دانشگاه، مدرسه عالی آموزش هوانوردی و مراکز تجاری و صنعتی، شهری است که سازوکارهای توسعه و صنعت، در آن به روشنی تعریف شده‌اند.

به همت شهرداری تولوز (این شهر در ۶۷۹ کیلومتری پاریس و در منطقه جنوب

توسعه متروی تولوز و ایجاد موزه «ابتوار» از جمله مهمترین پروژه‌هایی هستند که توسط شهرداری تولوز در سال ۲۰۰۰ برای ارتقای صنعت توریسم گشایش یافته‌اند. سبک خاص معماری منطقه تولوز با موزه‌های بزرگ و مشهور، همراه با گلکسیون و باغ تاریخی ریموند ششم، بر زیبایی



دانش آموزان اهدا شده است. این کتب حاوی کتاب راهنمای دو میثاق، ساعت مخصوص، سوت، چوب مخصوص دو امدادی، سوانج مخصوص برای شروع سابقه، نوار خط پایان و دو تشویق نامه از سوی شهردار و کارل لوئیس است. طبق برنامه ریزیهای انجام شده در ژوئن ۲۰۰۰، ۷۵ دانش آموز برتر از ۷ مدرسه گردهم می‌آیند تا در مسابقات دو میدانی شرکت کنند. شهر ناپک به همراه شهرداران ۱۱ ایالت در صدد هستند این برنامه را به صورت سالانه اجرا کنند و به مرور شهرهای بیشتری را وارد آن نمایند.

<http://www.us-conference-of-mayors.com>

درد.

در این پروژه، شهر و ساختمان همچون مواد خام اولیه محسوب می‌شوند و بامبو با ویژگی عنصری آبی و پویا، موجب پیوند واحدهای کوچک شهری در یک مجموعه تولیدی بسیار گسترده می‌گردد.

L'Architecture d'Aujourd'hui, Urbanisme  
bambou projet selectionne pour la  
Biennale de Venise, Juin 2000, Fevrier 2000,  
326, P.98

کارل لوئیس، قهرمان المپیک و سخنگوی این برنامه ملی، در این زمینه گفت: «جوانان باید احساس کنند که واقعا حرفه‌ای هستند این موضوع باعث تشویق و تحرک آنان می‌شود. از سوی دیگر اهدای جایزه در روز «رقابت شهرداران در حیطه ورزش» احساس غرور را نیز در آنان زنده می‌کند».

لازم به ذکر است با اجرای این برنامه، شهرداریهای یازده شهر آمریکا قادرند بیش از هزار و ۵۰۰ نوجوان را در این شهرها فعال کنند.

برای تحقق این برنامه، در مدرسه‌های شهر ناپک، کیف مخصوصی به

کنفرانس شهرداران آمریکا، برنامه ملی جدیدی را برای ترغیب دانش آموزان به ورزش، خودسازی و تبدیل محیط مدرسه به مکانی ساد، طراحی کرده است. این برنامه که «رقابت شهرداران در حیطه ورزش» نام دارد، ضمن تقویت حس همکاری در جوانان، باعث ایجاد هدف در زندگی و دبستگی بیشتر به مدرسه نیز خواهد شد.

به دنبال تصویب برنامه‌هایی برای رقابت شهرداران آمریکا در حیطه ورزش، یازده شهر در آمریکا به این حرکت پیوستند.

طرح استفاده از گیاه بامبو یا خیزران در ساخت و سازهای شهری، نخستین بار با انتخاب آن به عنوان طرح برگزیده بینال ولیز - ژوئن ۲۰۰۰ مورد توجه قرار گرفت. استفاده از بامبو به عنوان پوششی جدید در شهر معاصر، هویتی جدید به آن می‌بخشد؛ هویتی که از دیرباز در فرهنگ چین حضور داشته است و اکنون استفاده دوباره از آن، نشانه باز یافتن نوعی هویت بومی رنگ باخته است.

در کنفرانس شهرداران آمریکا  
اعلام شد

## برنامه شهرداران امریکا برای ترغیب دانش آموزان به ورزش

## استفاده از بامبو در ساخت و سازهای شهری

از کان اساسی آن است، شهرداری پاریس با برپایی انجمنها و انتشار بروشورهای در میان شهروندان، گامهای اساسی در جهت اطلاع رسانی، به مردم برداشته است. در این زمینه، حمل مجانی دوچرخه در ترن ها و متروهای پاریس - حومه در محلهای خاصی که به آن اختصاص یافته، همراه با تسهیلاتی چون آسانسورها، درها و پلههای ویژه و نیز تسهیل مسواران توانمند یا آرامش موجب آن دوچرخه سواران خاص که به امنیت در مسیرهای خاص خود حرکت کنند، از جمله تلاشهای شهرداری پاریس است.

Mairie de Paris, 120 Km Pour Vivre Paris  
e Velo, Mars 1999.

یکی از مهمترین اقدامات شهرداری پاریس در کاستن آلودگی هوا، تشویق شهروندان به استفاده از دوچرخه به جای استفاده از خودروهای دیگر است. این عمل باعث کاهش تراکم خودروها و نیز ترافیک ناشی از آن شده و در عین حال منجر به ایجاد فضای آرام و پاکیزه نیز در شهر می شود. براساس این تفکر، ایجاد خطوط ویژه دوچرخه سوار به طول ۱۳۰ کیلومتر و فراهم آوردن امکانات و تجهیزات مناسب در فهرست مهمترین اقدامات شهرداری طی ۴ سال گذشته بوده است.

برای نیل به اهدافی چون دستیابی به شهری آرمانی و ایده آل که در آن آلودگی به حداقل رسیده و آرامش، سبکی و پویایی از



دوچرخه ها جایگزین خودروها می شوند

سرعت بخشیدند. لازم به ذکر است که این تراصوا کویه های متصل به هم دارد که به سیستم خبررسانی به مسافران مجهز شده اند. استراسبورگ از جمله شهرهایی است که به روشهای ویژه حمل و نقل جمعی در مسیرهای خاص توجه نشان داده است. به کارگیری این روشها امکان سازماندهی دوباره فعالیت های شهری را در استراسبورگ پدید آورده است.

Urbanisme, Strasbourg: Medesir Nomme  
Tramway, Mars/April 1998, No. 299,  
PP3E-4Q.

و شهردار آن، خط جدید تراموا در مرکز این شهر احداث شد. طرح احداث تراموا، کاهش ۱۷ درصد حرکت خودروها را در منطقه یاد شده به دنبال داشته است.

نکته قابل توجه اینکه نیاز به سازماندهی شهری به عنوان انگیزه اصلی این پروژه و دشواری تحقق بخشیدن به این امر، نیاز به همکاری دقیق و منسجمی داشت. به این ترتیب این طرح از مرحله تصمیم گیری تا اجرا با ۲۵۰ سازمان مختلف، همکاری و هماهنگی داشته است. آلودگی هوا، اشباع بزرگراهها و ایستگاهها و طولانی تر شدن مسیرها از جمله مواردی بودند که به احداث تراموا در این شهر

شهر استراسبورگ در فرانسه به عنوان نخستین مطرح کننده طرح تراموا، در بهره گیری از توان شهری و تلاش در جهت سازماندهی مرکز شهر، کاملاً موفقیت آمیز عمل کرده است. با اینکه تراموا در این شهر از سال ۱۹۶۰ کنار گذاشته شد، اما پس از گذشت ۳ دهه، با احداث خط جدید تراموا مشکلات ناشی از ترافیک در این شهر به طور چشمگیری کاهش یافته است.

اکنون پس از راه اندازی خط اول تراموا، اقداماتی در جهت گسترش خط دوم پروژه تراموا در حال انجام است. به دنبال درخواست اهالی استراسبورگ

## با احداث خط جدید تراموا ترافیک در استراسبورگ کاهش یافت

سیستم مرکزی فرمان در تابلوهای هدایت الکترونیکی، به گونه ای عمل می کند که پیامها به طور خودکار تغییر می کنند و به صورت راهنمادان، تصادف، انسداد و پیامهای دقیق دیگر ظاهر می شود. در این تابلوها اعلام لحظه به لحظه زمان و موقعیت مسیر، از طریق جمع بندی زمانهای محاسبه شده امکانپذیر است. لازم به ذکر است که برای جلوگیری از سبقت و رقابت رانندگان، اطلاعات زمانی براساس سرعت متوسط ۶۰ کیلومتر در ساعت، ارائه می شود. بلوار پرفیک نخستین کمربندی شهر پاریس است که در طول مسیر در دو نقطه، سه یا چهار مسیر دیگر نیز از آن منشعب می شود. گفتنی است روزانه بیش از یک میلیون وسیله نقلیه از این بلوار عبور می کنند.

نوعی سیستم اتوماتیک فرماندهی ترافیک در پاریس  
de parcouru sur le Boulevard peripherique de  
paris: une premiere Europeenne, 1995.

رانندگان، گامی شایسته در جهت اصلاح رفتار ترافیکی آنان به شمار می رود. پیام الکترونیکی «زمان گذر» رانندگان را پیش از رسیدن به راهنمادهای طولانی و ترافیک، در انتخاب و تعیین مسیر یاری می دهد.

به دنبال نصب یک سیستم خبررسانی جدید در تابلوهای هدایت الکترونیکی، وضعیت ترافیکی بلوار پرفیک پاریس، بهبود یافت. «زمان گذر» پیامی است که توسط این تابلوها، مدت زمان لازم را برای رسیدن از یک مبدأ به یک مقصد مشخص می کند و بر حسب سرعت متوسط بیان می نماید. هنگامی که زمان اعلان شده طولانی تر از همیشه باشد، نشانه راهنمادان و یا بروز اختلال در مسیر است. این آگاهی سبب می شود راننده بتواند در صورت تعادل از مسیر خارج گردد و وقت خود را در ترافیک صرف نکند.

با اعلام پیام «زمان گذر» در تابلوهای هدایت الکترونیکی، بار ترافیکی بلوار پرفیک در پاریس کاهش یافت. این امر نشان می دهد اطلاع رسانی صحیح در مورد وضعیت عبور و مرور به

با اعلام پیام «زمان گذر» در تابلوهای الکترونیکی

## از این پس رانندگان پاریسی در ترافیک نمی مانند



در همایش مدیران دفاتر امور شهر و روستا بررسی شد

## ایهامات قانونی در وظایف و اختیارات شوراهای

طی همایش مدیران کل دفاتر امور شهری و روستایی استانداردهای کشور که خردادماه در محل وزارت کشور برگزار شد، بر لزوم اصلاح و تغییر قانون شوراهای و شهرداریها و تفکیک وظایف آنان تأکید شد.

در این همایش ابتدا کمیته‌های کاری دفاتر امور شهری و روستایی به جمع‌بندی فعالیت‌های خود پرداختند و سپس چند تن از مدیران، مشکلات و وجود آمده در استانی‌های خود را مطرح نمودند. از جمله مسائل مطرح شده در این همایش عبارت بودند از:

● نداشتن ضمانت در اجرای مصوبات قانونی شهرداریها.

● بعضی کارخانه‌ها در حوزه بخشها و روستاها قرار دارند و شورای اسلامی آنها خود را متولی دریافت عوارض یک درصدی آن کارخانه‌ها می‌دانند.

● برطبق ماده ۷۸ قانون شوراهای مصوبات شوراهای فقط به فرماندارها و بخشدارها ارسال می‌شود و از نظارت استانداردهای و دفاتر امور شهری و روستایی خارج شده است و بعضاً به دلیل کمبود نیروی کارشناسی، مغایرت‌های قانونی مصوبات شوراهای به موقع تشخیص داده نمی‌شود و این در حالی است که از ۲۹ ماده قانون شوراهای ۲۳ مورد آن مستقیماً به شهرداریها مربوط است و در دیگر موارد نیز به رعایت قانون و آیین‌نامه‌های شهرداریها و دستورالعمل‌های وزارت کشور تأکید شده است و نظارت بر این رعایت از سوی شوراهای و اجرای درست آن از سوی شهرداریها در شرح وظایف دفاتر امور شهر و روستا آمده است.

● روستاهای واقع در حریم استحقاقی شهرها عمدتاً دارای شوراهای اسلامی روستا هستند و از سوی دیگر، ضوابط مقرر در قانون شهرداریها بر آن مجنونه جاری است و ساخت و ساز در آن نقاط تابع قانون شهرسازی و شهرداری است. این تداخل بعضاً مشکلاتی در بخشدارها و شهرداریها

ایجاد نموده است.

● شوراهایی که تازه تأسیس می‌شوند اصولاً یا در مرکز بخش هستند و یا در یک روستای بزرگ که به شهر تبدیل شده است؛ در صورتی که این شوراهای مربوط به مرکز بخش باشند دارای شورای ۳ نفره هستند که با توجه به بند «ب» ماده ۷ قانون شوراهای حداقل تعداد اعضای شورای شهر باید ۵ نفر باشد و قانون در این زمینه پیش‌بینی نکرده است که باید اعضای علی‌البدل به عنوان عضو ثابت شورای شهر انتخاب شوند و یا انتخابات مجددی برای انتخاب دو عضو جدید انجام شود. این موضوع باعث شده است که در بعضی شهرهای تازه تأسیس، شوراهای ۳ نفره عضو مشغول به فعالیت باشند. در کنار این مسئله، گاه ۵ یا ۶ روستا با الحاق به یکدیگر تبدیل به شهر تازه تأسیس شده‌اند و از آنجا که هر یک شورایی با سه عضو داشته‌اند در حال حاضر شورای آنها ۱۸ نفر عضو دارد.

در ادامه حرم، معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، به بیان سیاستها و اهداف حوزه مربوطه پرداخت:

● تحقق اصل عدم تمرکز: وی تأکید نمود که تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی باید از پایین به بالا صورت بگیرد و در این زمینه به تشکیل اتحادیه انبوسمرانی، تهیه اصلاحیه اساسنامه سازمان همیاری شهرداریها، تشکیل کنگره سراسری شهرداریان کشور، تشکیل اتحادیه شهرداریها، واگذاری اجرای طرحهای هادی به شهرداریها، واگذاری نظارت بر پروژه‌های ستاد حوادث غیرمترقبه هر استان به دفاتر فنی آن استان اشاره نمود.

● رسیدن به اهداف درون سازمانی به وسیله منابع برون سازمانی: به این معنی که اجرای هر آنچه در مورد اهداف سازمان قابل انجام است به بخش پیرونی و گذار شود و آن دسته از اقداماتی که در توان بخش پیرونی نیست در داخل خود سازمان انجام پذیرد. حرم گفت: در واقع ما نباید به دنبال این باشیم که شوراهای در حوزه ما قرار بگیرند بلکه باید سعی کنیم شهرداریها در حوزه شوراهای فعالیت نمایند. در این زمینه وی بر لزوم به کنارگیری حداقل نیروی کارشناسی در دفاتر و در عوض استفاده از آن نیروها به عنوان مشاور در کنار فعالیت دفاتر تأکید نمود.

● آموزش و پرورش: حرم با تأکید بر ضعف آموزش در مجموعه معاونت عمرانی وزارت کشور گفت: بحث پژوهش نیز کاملاً

متمرکز است و برای رفع آن به معاونان عمرانی استانداردهای ابلاغ شده است که در سال جاری برای هر استان اقدام به تشکیل شوراهای پژوهشی نمایند و سعی نمایند از نیروهای کارشناسی و محققان استان در این شوراهای استفاده کنند. وی افزود: در دستورالعمل بند «ج» تبصره ۱۹ سر فصلی تحت عنوان استفاده از نیروی متخصص و کارشناس خارج از سیستم باز شده است که بنا استفاده از آن استانی‌ها می‌توانند هزینه شوراهای پژوهش خود را تأمین نمایند.

او در ارتباط با مسئله آموزش گفت: در حال حاضر تهیه برنامه آموزش شهرداریها و ساخت مناسب آموزش شهرداریها در دو قسمت آموزش قبل از خدمت و آموزش کوتاه مدت ضمن خدمت در دست تهیه است. وی همچنین به اخذ مجوز پژوهشگرانه مطالعات شهری اشاره نمود و گفت: طی چند ماه آینده مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری تبدیل به پژوهشگرانه مطالعات شهری خواهد شد و ضمن کارهای تحقیقاتی، امور آموزش قبل از خدمت و ضمن خدمت شهرداریها را نیز تحت پوشش قرار خواهد داد.

● اطلاع‌رسانی: حرم گفت: در حال حاضر ۵۰۰ کاربر در کل کشور با شبکه اطلاع‌رسانی حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی در ارتباطند و لازم است که تمامی شهرداریان، اعضای شوراهای کارشناسان دفاتر امور شهر و روستا و دفاتر فنی - معاونان فنی استانداردهای - کارشناسان ستادهای حوادث ایمنی و حوادث غیرمترقبه از شبکه اطلاع‌رسانی به عنوان کاربر استفاده نمایند. وی افزود: در این شبکه تمامی دستورالعملها و بخشنامه‌ها و همچنین پاسخهای سئوال‌های عنوان شده بر روی صفحه می‌آید.

● ارتباط مدیران کل استانی با وزارت کشور: در حال حاضر تعریفی مشخص از نحوه ارتباط مستمر بین مدیران کل حوزه معاونت عمرانی با ستاد مرکزی حوزه در وزارت کشور وجود ندارد. حرم با اشاره به این مورد بر ضرورت برگزاری جلسات عمومی - منطقه‌ای - کشوری تأکید نمود و گفت: با تشکیل کمیته‌های ویژه یک موضوع و فعال نمودن کمیته‌ها می‌توان این ارتباطات را گسترده‌تر و چارچوب‌مندتر نمود. وی از مدیران دفاتر شهر و روستا خواست که در این مورد اقدام به برنامه‌ریزی نمایند تا مگر به سرعت بخشیدن به اجرای طرحها و فعالیتها شود.

گزارشی از گفت‌وگو با شهرداران استان با مسئولان و کارشناسان دفتر برنامه‌ریزی عمرانی

## مشکلاتی در حوزه برنامه‌ریزی عمرانی شهرها

اصلاح ساختار شهرداری‌ها و سازمان‌های تحت پوشش: خرم در این زمینه پراجرای خصوصی سازی تأکید نمود و گفت: در سال جاری ۲۰ درصد از خطوط اتوبوسرانی تهران و شهرهای بزرگ به بخش خصوصی سپرده شده است که تحت مدیریت سازمان اتوبوسرانی به فعالیت بپردازند. وی تأکید نمود که این امر باعث کارکرد بهینه در ناوگان حمل و نقل عمومی خواهد شد. او همچنین بر لزوم پرداخت سهم ۱۰ درصد از عوارض درآمد شهرداری‌ها به ناوگان حمل و نقل جرون شهری تأکید نمود و گفت: همکاری شهرداری‌ها در این زمینه به همراه تهیه طرح ساماندهی خطوط

اتوبوسرانی هر شهر و کاهش مشکلات اتوبوسرانیها تأثیر بسزایی دارد

صدیویت واحد شهری: ارتقای عملکرد مدیریت در شهرداری باعث خواهد شد که سازمانهای شهری از تحت پوشش شهرداری قرار گرفتن ناگزیر باشند. خرم با ذکر این مطلب گفت: افزایش ۷۰ درصدی حقوق شهرداران بزرگسری شده است و متعاقب آن اقداماتی در زمینه افزایش درآمد سایر مدیران موضوعه حوزه معاونت امور عمرانی انجام خواهد گرفت. وی تأکید نمود در اولین گام برای اصلاح سیستم پرداخت لازم است درآمد مدیران و هم عرض آن پرسنل نیز افزایش یابد.

فعالیت بیشتر در جذب مشارکت مردم در قالب تشکلهای NGO برای انجام امور عمران شهری.

در پایان این همایش کمیته‌های مطالعاتی در زمینه‌های منابع درآمدی، تشکیلات شهرداری‌ها، امکان‌سنجی وظایف قابل انتقال به شهرداری‌ها، تعدیل نیروی انسانی و قوانین و مقررات با شرکت مدیران دفاتر شهر و روستا تشکیل شد و مقرر گردید این کمیته‌ها به پیگیری موارد مطرح شده در همایش بپردازند. نتایج حاصل از فعالیت این کمیته در نشست بعدی مدیران دفاتر شهر و روستا طرح خواهد شد.

فعالیتها آنان را از اهداف اصلی خود دور خواهد کرد. در واقع این نوع سرمایه‌گذاریها نیازمند به اعمال مدیریتی ویژه و تأمین نیروی انسانی خاص دارد که در تخصص شهرداری و تشکیلات آنها پیش‌بینی نشده است و به‌طور کلی تشکیلات شهرداری‌ها متناسب با این گونه فعالیتها نیست. از این رو بهتر است که شهرداری‌ها این دسته از پروژه‌ها را شناسایی نموده و سپس به صورت مشارکتی با بانکها یا بخش خصوصی واجد اعتبار آنها بپردازند و سهم خود را در این مورد یا از محل منابع درآمدی و یا از محل تسهیلاتی که دفتر برنامه‌ریزی عمرانی ارائه می‌کند، تأمین کنند. ورود مشارکتی شهرداری‌ها به این سرمایه‌گذاریها از حد ایجاد زمینه دسترسی‌های لازم، تسامح زمین و تسهیلات و در صورت امکان تأمین بخشی از هزینه‌های اجرا خواهد بود. اجزای بهتر شهرداری و مدیریت این گونه سرمایه‌گذاریها باید به عهده بخش خصوصی سرمایه‌گذار باشد.

● آیا برای احداث کشتار گاوهای مطلوب در هر شهر، اعتبار به شهرداری‌ها اختصاص می‌یابد؟

○ در پاسخ به سئوالات شهرداران در مورد مشکلات مربوط به بازسازی، توسعه و احداث کشتارگاهها اعلام شد که احداث کشتارگاههای بزرگ و منطقه‌ای در حقیقت جزء فعالیت‌های وزارت جهاد است. اما قانوناً شهرداری‌ها نیز جهت تأمین گوشت جهداشی، ناگزیر به سرمایه‌گذاری در این زمینه هستند. وزارت جهاد در این زمینه اقدام به احداث کشتارگاه منطقه‌ای بزرگ در کشور نموده است. اما در حدود ۹۷ درصد از بقیه کشتارگاهها توسط شهرداری‌ها

وابستگی آنها به عوارض خصوصاً عوارض بخش مسکن است که در دوره‌های رکود و یا شکوایی فعالیت‌های بخش یادشده، تأثیر شدیدی بر اجزای پروژه‌های مختلف شهرداری - که از محل درآمدی حاصل از آن عوارضی تأمین اعتبار می‌شوند - دارد؛ به‌طوری که در هنگام رکود مسکن، اجزای پروژه‌های عمرانی نیز متوقف شده، در برنامه زمانبندی شده انجام نمی‌گیرد، با وقفه‌ای طولانی انجام می‌شود و یا نیمه‌تمام با طولانی می‌شود. بنابراین این نوع وابستگی شدید به یک منبع درآمدی منطقی نیست. لازم است شهرداری‌ها قبل از اقدام به هر نوع سرمایه‌گذاری، نخست مطالعاتی دقیق نسبت به محدوده فعالیت شهرداری خود، قابلیت‌ها، تواناییها و امکانات موجود و نیازهای واقعی شهر به عمل آورند. تأکید دفتر برنامه‌ریزی عمرانی نیز بر این است که شهرداری‌ها در پروژه‌هایی که واجد اولویت هستند و با وظایف شهرداریها همخوانی و ستیخت دارند از قبیل سرمایه‌گذاری در بخش مسکن، با بانکها و بخش خصوصی مشارکت داشته باشند. چنانچه طرح‌های ارسالی در این زمینه به وزارت کشور از توجهات کافی برخوردار باشد مورد موافقت وام و نایر تسهیلات واقع می‌شود.

● آیا برای سرمایه‌گذاری شهرداری‌ها در بخش صنعت و کشاورزی به آنان وام داده خواهد شد؟

○ در پاسخ به سئوالات شهرداران در مورد امکان سرمایه‌گذاری در بخشهای صنعت و کشاورزی پاسخ داده شد که موضوع سرمایه‌گذاری در صنعت و کشاورزی در شرح وظایف شهرداریها قرار ندارد و وارد شدن شهرداری‌ها به این گونه

در نشست، شهرداران استان با مسئولان و کارشناسان دفتر برنامه‌ریزی عمرانی در محل استانداری سمنان به گفتگو پرداختند و در زمینه مشکلاتی که در این حوزه وجود دارد مسائلی را عنوان نمودند.

در این نشست اسامی معاون مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی ضمن تأکید بر قابلیت‌های استان کویری سمنان به ضرورت تعویب برنامه‌های پنجساله توسط شهرداران، همگام با برنامه توسعه سوم دولت پرداخت و توضیحاتی در زمینه اهداف مدبریت شهری و ظرفیتهای اعتباری بند «ج» تصوره ۱۹ ارائه داد. سپس شهرداران سمنان با طرح سئوالاتی به مشکلات ویژه خود پرداختند. در ذیل سئوالات و پاسخهایی که از سوی معاون مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی عنوان شد می‌آید.

● آیا دفتر برنامه‌ریزی عمرانی، برای طرح‌های سرمایه‌گذاری در بخش مسکن و امیای اعلا می‌نماید؟

○ یکی از مشکلات شهرداری‌ها،

اداره می‌شود و از آنجا که وزارت جهادبجز نظارت دقیق بر پیمانهاست گوشت و نظارت بر کشتار دام در این کشتارگاهها در این زمینه وظیفه دیگری به عهده ندارد. لازم است شهر دارپها یا توجه به اهمیت و ضرورت عرضه گوشت بهداشتی، به این موضوع توجه کافی بنمایند. بیش از ۵ سال است که دفتر برنامه‌ریزی عمرانی اعتباری جهت احداث و بازسازی کشتارگاههای سمنان پرداخت نموده است، اما متأسفانه بازسازی و نوسازی کشتارگاههای استان در حد مورد انتظار انجام نشده است و بعضاً این اعتبارات در زمینه‌های دیگری هزینه شده است که در این زمینه باید نظارت کافی

گذشته اعتبار این سر فصل جذب نشده است. از این رو در سال جدید پیرامین هماهنگیهای به عمل آمده و کمیته متشکله از مدیران کل شهری و روستایی چند استان و مسئولان وزارت کشور، دستور العمل جدیدی جهت استانها ارسال تا در قالب آن اعتبارات لازم پرداخت گردد.

● برای اجرای سیستم آبرسانی فضای سبز شهر نیاز به اعتبار است؛ آیا امکان پرداخت چنین اعتباری از سوی دفتر برنامه‌ریزی عمرانی به شهر دارپها وجود دارد؟

○ در سال جاری جدا از اعتبارات بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه، ردیفهای



از طریق استان به عمل آید.

● علت عدم جذب اعتبارات مربوط به تعدیل نیروی انسانی شهرداریها چیست؟

○ برای تعدیل نیروی انسانی، اطلاعات کافی از وضعیت کارکنان مورد نیاز است، از جمله تشکیلات مصوب شهرداری، وضع موجود کارکنان از نظر تجربیات، سوابق خدمت، سن، مدرک و رشته تحصیلی و بررسی تطبیق نیروی انسانی موجود با تشکیلات مصوب و با وضعیت مطلوب. سپس مبتنی بر اطلاعات دقیق و تحلیل مناسب از وضعیت کارکنان، نیروهای مازاد مشخص و پیشنهاد گردد. متأسفانه درخواستهای ارسال شده توسط استاندارپها در این زمینه فاقد ویژگیهای فنی بوده و به همین دلیل طی ۲ سال

اعتباری به آن تخصیص یابد.

● طرحهای مشارکت مردمی، چه طرحهایی را شامل می‌شود؟

○ طرحهای مشارکتی صرفاً جنبی جدید است، شکل‌گیری اساسی شوراهای اسلامی شهرها مستلزم فعالیتهای مردم در عرضه خدمات شهری و فعالیت عمرانی شهر دارپهاست که قطعاً در شروع نیاز به منابع مالی دارد. از این رو پیش‌بینی شده است در شهرهایی که این زمینه فراهم است تا شورای اسلامی شهر بتواند نسبت به متشکل نمودن گروهی از مردم برای اجرای فعالیتهای خاص عمرانی، خدماتی و یا اجرای طرحی در سطح شهر اقدام نماید، به آن فعالیت از نظر مالی کمک شود. به عنوان نمونه اگر برای ایجاد یک پارک محله مردم مشارکت نمایند و زمین آن را خود تهیه کنند و خود نیز در صدد تهیه نقشه اجرای پارک متناسب با نیازهایشان برآیند و سپس از شهرداری، تأسیسات و تجهیزات اولیه مورد نیاز و گل و درخت درخواست کنند، به آن پروژه اعتباری اعطا می‌شود. همچنین برای طرحی چون تفکیک زباله از مسا که کاملاً به مشارکت مردم نیازمند است.

● در سال گذشته تعدادی از شهرداریها برای خرید ماشین‌آلات عمرانی خود پیش پرداختهایی واریز نمودند، اما به دلیل کمی سهمیه، تحویل این ماشین‌آلات صورت نگرفت و در سال جدید هم شایع است که ممکن است خود وزارت کشور قادر به تأمین اعتبار سهم خود در این مورد نباشد. این موضوع صحت دارد؟

○ در سال گذشته بخشنامه‌ای به استاندارپها ارسال شد که طبق آن برای تهیه ماشینهای چون لودر، حمل زباله و اطفای حریق شهرداریهای کمتر از ۵۰ هزار نفر با پرداخت ۵۰ درصد از بودجه آن اقدام نمایند. این بخشنامه همچنان بر قوت خود باقی است و در حداقل زمان ممکن برای تمامی شهرداریهایی که پرداختی در این زمینه داشته‌اند ماشین‌آلات درخواستی تهیه و توزیع خواهد شد. در حقیقت مشکل اصلی عدم توانایی و فقدان امکانات کافی شرکت‌های سازنده داخلی است که باعث شده برای پاسخگویی به درخواستها و تولید ماشین‌آلاتی چون لودر نیاز به فرستی بیشتر باشد. اما دفتر برنامه‌ریزی عمرانی برای تأمین اعتبار آن هیچ گونه مشکلی ندارد.

اعتباری طرحهای عمران ملی هم مطرح شده و با اینکه برای به عمل آمده مشکل تأمین آب مورد نیاز فضای سبز و ایجاد شبکه آب خام در شهرها جزء طرحهای ملی قلمداد شده است. بنابراین ارسال برای اولین بار اعتباری برای ایجاد شبکه‌های آب خام در شهرها پیش‌بینی شده است. اگر در استان سمنان در این زمینه اقدامی انجام شده است و طرحی مدون وجود دارد، امکان بررسی آن برای تخصیص اعتبار وجود دارد و در صورت عدم تهیه طرح آن تعداد از شهرهای سمنان که به علت تقسیم خشک در اولویت استفاده از این اعتبار قرار دارند می‌توانند با انجام مطالعات و تهیه و ارسال طرح اقدام نمایند تا پس از بررسی در صورت تصویب در دفتر برنامه‌ریزی عمرانی و دفاع از آن در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی،

گزارشی از همایش ارائه برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران

## گامهایی از هفت سو برای هوایی پاک

● آیا به شهرداریهای کوچکی که نیازمند ماشین آلات عمرانی هستند، اما در آمد کافی جهت تهیه آن ندارند، وامی اعطا می شود؟

○ ماشین آلاتی چون حمل زباله و نودر جزو نیازهای اولیه هر شهرداری است، اما تجهیز همه شهرداریها به همه گونه ماشین آلات عمرانی و خدماتی، نیازمند سرمایه های کلان و واردات عمده ای از کشورهای خارجی است که خود نیازهای ارزی را مطرح می کند. بنابراین ما معتقدیم که باید در سطح استان برنامه ریزی ویژه ای انجام گیرد که استفاده از بعضی ماشین آلات به صورت منطقه ای بین مجموعه شهرهای استان و با چند شهر امکانپذیر باشد. با راه اندازی مرکز یا بتگاه توسعه ماشین آلات شهرداریها در سطح استانها می توان تمامی خدمات مورد نیاز شهرداریها را در این زمینه با هزینه کمتر و به نحو مناسبتر تأمین نمود و

آلودگی هوای تهران به عنوان یکی از مهمترین معضلات زیست محیطی، دیرزمانی است که اذهان مسئولان کشور و شهروندان را به خود مشغول کرده است. دیر ساز و دیر بسیاری از شهرهای بزرگ کشور نیز آلودگی سبقت را در این زمینه از تهران نربايند، به همین سطح از آلودگی خواهند رسید. معصومه ابتکار، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست می گوید: در کشورهای توسعه یافته بعد از اینکه شهرها به وضعیت نسبتاً متعادل اقتصادی رسیدند، ابتکار به سوی بهبود وضعیت شهروندان یا حفظ محیط زیست متمرکز شد و هزینه های کلانی، طی ۲۰ تا ۳۰ سال گذشته در این زمینه صرف شد، به گونه ای که در شهرهایی چون توکیو و لندن مشکل آلودگی هوا تا حدودی برطرف شده است، اما کشوری در حال توسعه چون ایران با شرایط بسیار متفاوت با آنان از نظر رشد متوازن اقتصادی روبروست و اگر بخواهیم با ابتدا منتظر بمانیم که رفاه شهروندان تأمین شود و بعد به حفظ محیط زیست

صرفه جویی های ارزی و ریالی قابل توجهی داشت، ضمن اینکه کمکی نسبی به کاهش هزینه های شهرداریها خواهد کرد.

● شهرداریهای کوچک در واگذاری پروژه های خود به بخش خصوصی با مشکلاتی روبرو هستند، چه راهکاری برای اصلاح این موضوع وجود دارد؟

○ واگذاری انجام امور به بخش خصوصی اصول و مبانی ویژه ای دارد که لازم است مورد توجه واقع شود. خطاها تا انجام شده در وزارت کشور نشان می دهد بعضی شهرها که فعالیتهای خدمات شهری خود را به بخش خصوصی واگذار نمودند، با افزایش هزینه های خدمات شهری روبرو شدند و برعکس در بعضی شهرهای دیگر هزینه ها به میزان قابل توجهی کاهش پیدا کرد. این موضوع روشن می کند که قبل از هر واگذاری فعالیت به بخش خصوصی ضروری است در مورد توانایی های آن

بپردازیم. با مشکلات فراوانی مواجه می شویم. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، اقدام به رفع آلودگی هوای تهران را بسیار دیر می داند، اما ایواز امیدواری می کند با در نظر گرفتن این برنامه به عنوان الگوی برنامه ریزی شهری در کلانشهرهای کشور، حتماً آن شهرها با مشکلات کمتری نسبت به تهران روبه رو خواهند شد.

طی دهه گذشته با روزهایی شدن آلودگی هوای تهران، مطالعات فراگیری با هدف شناسایی کامل وضع موجود و ارائه راهکارهای مناسب صورت پذیرفت که عمده ترین آنها طرح کاهش آلودگی هوای ناشی از حمل و نقل، طرح جامع کنترل آلودگی هوای تهران بزرگ و طرح کنترل مواد متصاعد از وسائط نقلیه موتوری تهران بود.

از حدود ۲ سال قبل براساس این برنامه اجرایی تبصره ۸۶ قانون برنامه پنجم دوم، کمیته اجرایی کاهش آلودگی در سازمان حفاظت محیط زیست تشکیل شد تا به منظور تدوین برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران، نسبت به بررسی منابع و یافته های نهایی طرحهای یاد شده مبادرت نماید. با ترکیبی از این ۳ طرح، طرح جامعی حول ۷ محور اصلی تهیه شد و از آنجا که اجرای این ۷ محور در رأس خود نیازمند آگاهی عموم مردم و کارشناسان و صاحب نظران از مبانی آن است، طی ماه گذشته سازمان حفاظت محیط زیست اقدام

بخش تحقیقات کافی به عمل آمد و توانایی ها و امکانات آن سنجیده شود. در بعضی شهرها نگهداری چند صد هکتار فضای سبز به یک شرکت خصوصی که فاقد نیروی انسانی متخصص، ماشین آلات مناسب، و امکانات کافی دیگر است سپرده شده و باعث بازده نامطلوب و ایجاد مشکلات عدیده ای شده است. لازم است که استانداردها با بررسی دقیق صلاحیتهای علمی، تخصصی و مالی شرکتی که از امکانات و تجهیزات کافی و متناسب برخوردار هستند از آنها استفاده کنند. در این زمینه شهرداریها باید با آگاهی کافی از مشارکت بخش خصوصی و توانایی های آن بخش اقدام نموده و خود نظارت کافی بر اجرای صحیح این نوع واگذاری داشته باشند.

به برگزاری همایش ارائه برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران نمود. طی این همایش کارشناسان کمیته اجرایی به شرح ۷ محور طرح جامع پرداختند. جهت معاونت محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست، با تأکید بر میزان بالای مطالعات و تحقیقات این برنامه گفت: این برنامه بر آلودگیهای ناشی از حمل و نقل تمرکز دارد، نه سیاست و در واقع یک برنامه اجرایی است. وی افزود: مدت اجرای این برنامه به ۲ برنامه پنجساله سوم و چهارم توسعه محدود شده است و اجرای آن در اسفند ۷۸ به تصویب هیئت وزیران رسیده است.

### ۷ محور برای کاهش آلودگی هوا

اجرای این برنامه جامع در ۷ محور خودروهای نو، خودروهای مستعمل، حمل و نقل عمومی، سوخت، معاینه فنی، مدیریت ترافیک و آموزش جامعه عمل می یوشد.

خودرویی نو: امروزه یکی از مهمترین پارامترها و شاخص اصلی طراحی ساخت و انتخاب خودرو در کشورهای پیشرفته، میزان مصرف سوخت و میزان آلایندگیهاست. ایجاد توازن در عملکرد و ساختمان مجاری ورودی و خروجی و افزایش تعداد سوپاپها به طور مستمر در بالا بردن راندمان حجمی موتور مؤثر است و بالا رفتن کیفیت قطعات از نظر جنس، ابعاد و شکل، مستقیماً روی عملکرد موتور تأثیر می گذارد.

قماش، از اعضای کمیته اجرایی، می گویند: در اجرای برنامه محور خودروهای سو ۲ دسته خودروهای سبک، سنگین و موتورسیکلت در نظر گرفته شده است. وی افزود: در زمینه خودروهای سبک فقط مسئله موتور مناسب نیست، بلکه طراحی بدنه از نظر ایرونامیک بودن و ضریب درنگ نیز می تواند عوامل مؤثر در کاهش مصرف سوخت و به دنبال آن کاهش آلایندگی های ناشی از خودرو باشد. طی این برنامه اجرایی استاندارد ECER-B3 برای خودروهای سبک و آرداتی و خودروهای سبک داخلی، استاندارد آلایندگی مطابق با اهداف استاندارد Eu-2000، تبدیل سوخت خودروهای عمومی به تک سوخته LPG با تکنولوژی بالا و استفاده از کاتالیزور برای تمامی خودروهای گاز مایع سوژ در نظر گرفته شده است. قماش افزود: در واقع اجرای استاندارد زیست -



محیطی نسبت به موضوع انتخاب سوخت گازوییل، بنزین و یا گاز در اولویت قرار دارد ولی مسلماً ما برای اجرای این استانداردها نیاز به بنزین بدون سرب داریم و در این محور نقش وزارت نفت در سوختهایی که با محیط زیست سازگار باشد اهمیت زیادی بینامی کند.

وی افزود: در مرحله بعدی، اجرای استاندارد ECER-49 برای خودروهای سنگین مطرح می شود که هنوز در هیئت وزیران عنوان نشده است و همین طور نصب کاتالیزور برای اتوبوس های تبدیل شده به CNG و استفاده از آنها در کارخانه ها تکنولوژی جدید و کاتالیزور و سپس اصلاح سیستم سوخت رسانی موتورسیکلت ها مطابق با استاندارد Eu97 و استفاده از کاتالیزور در آنها مورد نظر است. قماش ضمن اشاره به تغییر حد مجاز آلایندگی در هر ۲ تا ۵ سال در اروپا گفت: لازم است ما با

سرعت بخشیدن به اجرای برنامه بتوانیم پس از گذشت ۱۰ سال خودروهایی با کمترین آلودگی داشته باشیم.

**خودروهای مستعمل:** شفیع پیور، مدیر کل محیط زیست استان تهران از دیگر کارشناسان کمیته اجرایی آلودگی هوا گفت: روزانه حدود ۴ هزار و ۵۰۰ تن جرم انواع آلایندگی ها به هوای تهران وارد می شود و جرم آلایندگی در هر سال، نزدیک به ۲/۲ میلیون تن است. برنامه جامع می خواهد حدود ۱/۹ میلیون تن از این حجم را کاهش دهد و در این میان ۲۱/۳ درصد کل جرم آلایندگی ها محمول خودروهاست.

نزدیک به ۲۶/۳ درصد از خودروهای سواری فعال شهر تهران یا سن بیش از ۲۰ سال در تردد هستند که به طور متوسط ۴۲ درصد از مصرف سوخت روزانه و حدود ۴۷ درصد از انتشار متان و اکسید کربن، هیدروکربن های سوخته و اکسید های ازن را به خود اختصاص داده اند میانگین سن خودروهای سواری در تهران ۱۵/۵ و اتوبوس ها ۱۲/۵ سال است و این در حالی است که عمر مفید بهترین خودروها بین ۵ تا ۱۰ سال می یابند. از این گذشته تقریباً تمامی خودروهای سواری و سنگین در حال تردد در شهر تهران، متعلق به دهه هایی از تکنولوژی است که استاندارد مصرف انرژی و انتشار گازهای خروجی از اگزوز به عنوان معیارهای اصلی طراحی و تولید خودرو، مدنظر قرار نمی گرفتند. قدمت بسیار زیاد نحوه رانندگی و کیفیت قطعات یدکی باعث استهلاک بیش از حد خودروهای تهران شده و عملاً تردد را با اتلاف منابع انرژی سوختی و آلودگی هوا و صدا همراه نموده است.

مجموعه برنامه های پیشنهاد شده برای رفع این معضل به شرح زیر است:

**تعویض کاربراتورهای پیکان های یا حداکثر ۱۰ سال سن یا کاربراتورهای دارای افکنده یا سیستم انژکتور، استفاده از مبدل های کاتالیزوری برای تاکسی های گاز سوژ و حذف بنزین، تبدیل به احسن حداقل ۲۰۰ هزار دستگاه خودروی سواری فرسوده و فعال و تجهیز موتورسیکلت ها و موتورهای گازی به مبدلهای کاتالیزوری.**

نزدیک به ۱۷ تا ۲۰ درصد از مقدار جرم آلایندگی ها به موتورسیکلت ها اختصاص دارد. تهران نزدیک به یک میلیون خودروی سواری و ۵۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت دارد. گفتنی است تبدیل به احسن نمودن خودروهای فرسوده به لحاظ پیچیدگیهای

خاص اجتماعی، هنوز مورد تصویب هیئت وزیران قرار نگرفته است.

**حمل و نقل عمومی:** شهر تهران یکی از آلوده ترین شهرهای جهان است در حالی که بیش از ربع قرن از نخستین آزمایشهای کاربردی گاز در وسائط نقلیه عمومی (تاکسی ها و اتوبوس ها) می گذرد. این وسائط نقلیه سهم عمده ای از آلودگی هوای شهر تهران را برعهده دارند و بنا بر این تغییر سوخت از بنزین و گازوییل به گاز، اولین گام مهم در راه کاهش آلودگی هوای شهر تهران خواهد بود. قماش در این مورد می گویند: حدود ۵ هزار دستگاه اتوبوس در شرکت واحد اتوبوسرانی تهران فعال است که نیمی از آنها عمری بیش از ۱۵ سال دارند و ظرفیت جابه جایی مسافر آنها خیلی کم است. اتوبوسی که روزی ۱۶ ساعت کار می کند سرعت فرسوده می شود. وی افزود: قسمت اول این برنامه به اضافه ۲ هزار دستگاه اتوبوس جدید ترجیحاً گاز سوژ به ناوگان حمل و نقل شهر تهران اختصاص داشت که در هیئت وزیران مورد تصویب قرار نگرفت. برنامه دیگر گاز طبیعی سوژ نمودن (CNG) ۴ هزار دستگاه اتوبوس های درون شهری و ۴ هزار دستگاه اتوبوس های سایر سازمانها است. همچنین قسمت دیگر این برنامه، نصب مبدل کاتالیزوری روی اتوبوس های تبدیل شده به گاز سوژ است.

**قماش در ارتباط با مینی بوس ها** می گویند: از آنجا که مالکان مینی بوس ها افراد شخصی هستند سعی شده است تمهیداتی برای متغییر کردن آنان به گاز سوژ نمودن خودروها ایشان اجرا شود. از جمله استفاده از تسهیلات وام از طریق بانکها، اما قشاری که جهت باز پرداخت اقساط وام به رانندگان مینی بوس ها وارد می شود و از سوی دیگر صفهای طولانی ایستگاههای سوخت گیری گاز مایع باعث شده است که تاکنون کسی جهت این امر اقدام نکند. گاز مایع سوژ نمودن تک سوخته و استفاده از کاتالیزور برای تمامی تاکسی های جدید از دیگر برنامه ها است.

**سوخت:** از آنجا که تقریباً تمام آلودگیهای هوای شهری ناشی از مصرف سوختهای فسیلی شامل انواع بنزین، گازوییل، نفت سفید، نفت کوره، گاز مایع و گاز طبیعی است، از این رو مصرف جوی در مصرف انواع سوخته، اصلاح کیفیت سوختهای فعلی و استفاده از سوختهای گازی جایگزین، نقش حیاتی در کاهش



## احداث ترمینال جدید غرب گامی در زمینه ساماندهی فضاهای عمومی - خدماتی شهر

با وجود گسترش امکانات سفرهای هوایی و راه آهن، هنوز در کشور ما حجم اصلی مسافرت‌های بین شهری با اتوبوس انجام می‌شود و در این میان ترمینال‌ها به عنوان مکانی که مسافران در مبدأ و مقصد سفر خود با آن در ارتباط هستند، یکی از مهم‌ترین فضاهای عمومی شهری به حساب می‌آیند. در نظر گرفتن امکانات رفاهی، فرهنگی و بهداشتی برای رفع گذران ساعات انتظار مسافر تا زمان حرکت، باعث می‌شود مسافر با رضایت خاطر و روحیه‌ای مثبت سفر خود را آغاز کند. ترمینال در واقع خود شهری است با ساختارهای در گذر و یا همان نیازهایی که هر شهر می‌طلبد. ترمینال جدید غرب تهران به دنبال برنامه‌های ساماندهی شهر تهران احداث شده است. طی گفتگویی با خیرین، مدیر عامل سازمان ترمینال‌ها، گوشه‌هایی از وضعیت این ترمینال در ذیل آمده است.

سازمان ترمینال‌ها در اردیبهشت ماه ۵۹ طبق مصوبه شورای انقلاب، و با توجه به ضرورت ایجاد آن در شهرهای بزرگ تشکیل شد. در ابتدای فعالیت این سازمان در شهر تهران شرکت‌های مسافربری با ادغام در قالب تعاونیهایی هفت‌گانه کشور در ترمینال جنوب تهران مستقر شدند و متعاقب آن ترمینال‌های موقت غرب و شرق تهران در سال ۶۰ کار خود را شروع کردند. از آغاز ایجاد این سه ترمینال تاکنون، ترمینال جنوب هفتاد و نه شرکت مسافربری و ترمینال شرقی و جنوبی هفتاد و یک شرکت مسافربری و ترمینال غربی و شمال غربی و ترمینال شرقی و شمال شرقی هفتاد و یک شرکت مسافربری باقی‌مانده اند. عدم امکانات رفاهی لازم و مشکلاتی که برای

مسافران و مراجعان به ترمینال غرب، بیش آمد، باعث شد ضرورت احداث ترمینال جدید غرب مورد توجه واقع شود که در سال ۶۳ طرح اساسی آن شروع شد، اما به علت مسائل ناشی از جنگ اجزای آن تا سال ۷۰ به تأخیر افتاد.

در سال ۷۰ احداث ساختمان اصلی ترمینال در قسمت شمالی ترمینال هم‌زمان با کار ترمینال موقت آغاز شد. خیرین، مدیر عامل سازمان ترمینال‌ها، اعتقاد دارد که بهترین موقعیت شهری برای ترمینال‌های مسافربری، قرار گرفتن آنها در مرکز منطقه‌های شهری و در کنار محورهای سریع در شهرهای بزرگ و در مرکز شهر برای شهرهای کوچک و متوسط است. به این ترتیب دسترسی به ترمینال‌ها آسان و از راه‌های نزدیک انجام می‌شود و دسترسی به ترمینال، خود به محض شهری تبدیل نخواهد شد و می‌افزاید. ترمینال جدید غرب در قسمت شمالی ترمینال موقت فعلی و تقریباً در مرکز منطقه غرب تهران قرار دارد. این ترمینال با سه بزرگراه اصلی شهر ارتباط مستقیم دارد و از این طریق با محورهای بیرون شهری غربی، جنوبی و شرقی نیز مرتبط می‌شود. از این رو اختلافی در ترافیک شهری ایجاد نمی‌کند.

### ویژگیهای اصلی مجموعه ترمینال غرب چیست؟

مدیر عامل سازمان ترمینال‌ها می‌گوید ترمینال غرب در زمینی به وسعت ۵۰ هکتار در شمال میدان آزادی تهران بنا شده است و در احداث آن به نیازهایی که طی سالهای آینده پیش می‌آید توجه شده است. اجرای این مجموعه در سه فاز پیش‌بینی شده است و سالن ورودی، خروجی، خدمات مسافربری راه نزدیک، مهمانسرای رانندگان، ساختمان اداری،

خدمات فنی، خدمات رفاهی و تجاری، ایستگاه آتش‌نشانی، جایگاه سوخت، پارکینگ‌ها، فضای سبز و تأسیسات زیربنایی را شامل می‌شود.

در فاز اول ترمینال غرب احداث ساختمان سالن خروجی، ایستگاه اتوبوس‌های راه نزدیک، جایگاه سوخت، پارکینگ‌ها و محوطه لازم برای پارک اتوبوس‌ها در نظر گرفته شد و در سال ۷۵ به بهره‌برداری رسید. سالن خروجی ترمینال دارای دو طبقه است که طبقه همکف آن ۱۴ هزار مترمربع و طبقه دوم آن ۱۰ هزار مترمربع دارد. در طبقه همکف ۳۴ غرفه مربوط به تعاونیهایی و شرکت‌های خصوصی مسافربری - که عهده‌دار فروش بلیت به مقاصد مختلف و راهنمایی مسافران به سکوها، مسافرگیری اتوبوس‌ها هستند - مستقر است. علاوه بر این، بخش‌هایی جهت ارائه خدماتی از قبیل بانک، پست، تلفن، شهرکتاب، نمازخانه، جایگاه و سرویس‌های بهداشتی نیز وجود دارد. در طبقه دوم این سالن قسمت اداری ترمینال، دفاتر اداری و مالی شرکت‌های مسافربری، رستوران، تریا، سینما و تعدادی غرفه خدماتی مستقر است.

ایستگاه راه نزدیک به صورت جداگانه نسبت به سالن خروجی با وسعت ۲۵ هزار مترمربع احداث گردیده است. جایگاه سوخت، به عنوان محلی برای تأمین سوخت اتوبوس‌ها در این مجموعه احداث شده که مورد بهره‌برداری است. در این ترمینال یک پارکینگ مخصوص اتوبوس‌ها با وسعت ۶۰ هزار مترمربع و پارکینگ برای وسائط نقلیه با محوطه ۲۰ هزار مترمربع بنا شده است.

در قسمت تعمیرگاه ترمینال تمامی خدمات فنی شامل بازرسی، تعویض روغن، کیلومتر و آمپر سازی، آهنگری، سافکاری و اطاق سازی، نقاشی، بغل‌نویسی اتوبوس‌ها، قزو شگاه لوازم بدکی و... وجود دارد. در جنب تعمیرگاه، اتوبوس‌شویی موقت ترمینال برقرار است. همچنین مجموعه ترمینال دارای تأسیسات زیربنایی با ظرفیت لازم از قبیل جمع‌آوری آب‌های سطحی و شبکه جمع‌آوری و تصفیه و انتقال فاضلاب، شبکه توزیع آب و شبکه‌های توزیع نیرو و گاز است. برای جلوگیری از آلودگی هوا بیش از ۸۰ هزار مترمربع فضای سبز در قسمت غربی ایجاد شده است.





صاحبان منابع و ایجاد شبکه لوله کشی از آن به تمامی سرویس های بهداشتی ترمینال است.

**● وضعیت اطلاع رسانی در ترمینال غرب به چه صورت است؟**

تلویزیون‌های مدار بسته در فضای سالن ترمینال به‌طور دائم نکات لازم در استفاده بهینه از امکانات موجود و همچنین راهنمایی‌های مورد نیاز مسافران را به اطلاع آنان می‌رساند. در قسمت ورودی ترمینال نیز کیوسک اطلاع رسانی قرار دارد که با ورود و خروج هر اتوبوس، اطلاعات مربوطه را به صفحه دیجیتال نصب شده در سالن خروجی انتقال می‌دهد و مسافران را در جریان برنامه ورود و خروجها قرار می‌دهد.

**● ظرفیت ترمینال غرب چقدر است؟**

خبری با تأکید بر اینکه ترمینال با توجه به نیازهای آینده طراحی شده است می‌گوید: ظرفیت میزان مراجعان به این ترمینال، حدود ۵۰ هزار مسافر خروجی و همین تعداد مسافر ورودی در روز است و تعداد مراجعان روزانه اعم از مسافر و استقبال کنندگان در حدود ۱۵۰ هزار نفر می‌رسد. در حال حاضر تعداد ۲ هزار و ۶۰۰ اتوکار اعم از اتوبوس، مینی‌بوس و سواری با ۲ هزار و ۷۰۰ سرویس، روزانه بالغ بر ۶ هزار و ۶۰۰ مسافر را از طریق تعاونیهای مسافری در این ترمینال جابه‌جایی کنند. شهردارها: همان‌طور که در مطلب مزبور عنوان شد در شرایط فعلی کشور، پایانه‌ها از اهمیت خاصی در سیستم ارتباطی کشور برخوردارند و حجم بالای کاربران از چنین سازهایی توجهی همه‌جانبه از لحاظ ارائه خدمات را طلب می‌کند و به همین جهت انتساب تمیز «شهری با ساکنان موقت» خالی از لطف نیست.

در مطلب فوق اشاره به حجم بالای ساخت و سازها و ارائه خدمات در پایانه غرب حکایت از لزوم توجه مسئولان به چنین مسأله‌ای دارد تا رضایت هر چه بیشتر مراجعان تأمین شود.

«شهردارها» به عنوان نشریه‌ای پژوهشی - اطلاع رسانی با طرح چنین مطالبی بر آن است تا اهمیت رسیدگی هر چه بیشتر توسط مسئولان به خصوص شهردارها را به چنین مکاتبات عمومی پررقت و آمدنی گوشزد نمایند.

خبری در پاسخ به این سؤال گفت: در فاصله یک امکاناتی از قبیل تلفن راه دور و داخلی، سرویس‌های بهداشتی، ایستگاه شرکت واحد، ایستگاه تاکسیرانی، ایستگاه وانت‌های حمل بار در نظر گرفته شده است. گفتنی است که این خدمات به صورت شبانه‌روزی در اختیار مسافران قرار دارد. وی می‌افزاید: سالن خروجی به محل ذکاتر فروش بلیت و گذران ساعات انتظار مسافران اختصاص دارد و در جوار محل ورود مسافران، مکانی به مرکز لورژانس تهران اختصاص یافته است.

همچنین وی در مورد وضع نظافت ترمینال گفت: نظافت ترمینال قبلاً به وسیله کارکنان همین مجموعه انجام می‌شد، اما بعد از توسعه فضا، انجام آن به بخش خصوصی واگذار شد. سازمان ترمینال‌ها با سازمان بازرگانی شهرداری تهران وارد قرارداد شد تا به عنوان کارگزار مسائل خدماتی و نظافتی با استفاده از بخش خصوصی بر وضعیت بهداشتی ترمینال نظارت داشته باشند. همچنین جهت بازرسی کیفی وضع بهداشت ترمینال، نماینده بهداشت محیط کار شهرداری تهران با این ترمینال همکاری می‌نماید.

خبری می‌افزاید: در حال حاضر بیش از ۹۰ کارگر به صورت شبانه‌روزی نظافت ترمینال غرب را بر عهده دارند. از جمله اقدامات مطلوبی که دو جهت ارتقای مطلوب بهداشت سرویس‌های ترمینال انجام شده است، ایجاد مخزن مرکزی

**● تکمیل فاز دوم و سوم ترمینال غرب و**

اعتبارات لازم آن به چه ترتیب است؟  
خبری با تأکید بر اینکه قسمتی از هزینه‌های احداث ترمینال از درآمد خود ترمینال تأمین می‌شود می‌گوید: بقیه هزینه‌های ترمینال غرب از طریق اعتبارات شهرداری تهران تأمین شده و تاکنون حدود ۴ میلیارد تومان هزینه شده است. وی می‌افزاید: احداث ترمینال‌های جدید، بسیاری از مسافرت‌های اضافی در شهر کاهش می‌یابد که در ایجاد امکان برنامه‌ریزی دقیق در تردد شهروندان و بهبود وضعیت محیط زیست نیز مؤثر است. وی با اشاره به نیاز ترمینال جنوب به توسعه، تملک اراضی باقیمانده ترمینال غرب و تکمیل فاز دوم و سوم و انتقال ترمینال شرقی از محل موقت فعلی به محلی جدید اراضی سرخه حصار در امتداد جاده دماوند می‌گوید: اگر فقط به اعتبارات شهرداری بسنده شود، تکمیل این طرحها عمدتاً زیادی به طول می‌انجامد و ضروری است بنابراین ماده یک لایحه قانونی احداث پایانه‌های مسافری مصوب سال ۶۹، سازمان برنامه و بودجه، اعتبار لازم را جهت احداث ترمینال‌های جدید و گذار نماید. خبری می‌افزاید: برای انجام طرحهای یاد شده بیش از ۳۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است و این در حالی است که هزینه‌های نگهداری ترمینال‌ها خود رقم بالایی را تشکیل می‌دهد.

**● وضعیت فاز یک ترمینال غرب چگونه است؟**



## گزارشی از شهر چابهار

# شهری بی آب در کنار آبی بزرگ عمان

چابهار در شرقی ترین نقطه جنوب کشور واقع شده است. شهری گرم و تشنه در کنار دریای عمان که تا چند مساحت پیش که خیزی از منطقه آزاد تجاری نبود به ثروت مسافری از آنجا عبور می کرد. ۲ هزار و ۴۰۰ کیلومتر فاصله با مرکز کشور و ۷۲۱ کیلومتر فاصله تا مرکز استان سیستان و بلوچستان، شهر را در بن بست کور قرار داده است و شاید همین عوامل باعث شده است که مردم این شهر از کمترین امکانات رفاهی برخوردار باشند.

منطقه آزاد تجاری چابهار در سال ۱۳۷۱ تأسیس شده و در کنار شهر چابهار، محدوده‌ای را با فضایی بسیار لوکس به خود اختصاص داده است که سخت چندانی با شهر نه چندان آباد چابهار ندارد. چابهار یک خیابان اصلی دارد و یک بازار سنتی و کوجه‌هایی اکثراً خاکی و معلولان زباله آنچه از همه بیشتر جلب توجه می کند دیوارهای بتنی است و در قسمتی از آن، ورودی بسیاری قرار گرفته که در پشت خود کبیر یا کبیرهایی را با تعداد زیادی زن و مرد و کودک ساکن در آنها پنهان نموده است.

شجاعی، شهردار چابهار می گوید: گذشته از اینکه کبیر نشینی جزء فرهنگ این منطقه محسوب می شود علت دیگر آن، نوری است که بعد از برقراری منطقه آزاد تجاری در بهای مسکن ایجاد شده به طوری که شهرداری عملاً نتوانست در برچیدن این کبیرها موفقیتی به دست آورد. شجاعی می افزاید: شهردار چابهار صاحب مقادیر زیادی زمین در شهر است که به صورت ۱۰ ساله جهت استفاده مسکونی به افراد اجاره می دهد و جزء منابع درآمدی شهرداری به حساب می آید اما افراد مهاجر به چابهار هر جا که زمینی خالی ببینند، کبیری در آن علم می کنند. از این رو پلیس



ساختمان شهرداری به صورت شبانه روزی به گشت در شهر مشغول است تا از این کار جلوگیری کند. هر چند که به تازگی تصمیم گرفته است این زمینها را به کبیر نشینان واگذار کند تا حداقل در آن خانه‌ای یا نامی قابل قبول بسازند و سیمای شهر را از کبیرهای موجود نجات دهند.

در نوره‌های قبل شهرداری با کشتیدن دیوارهای بتنی در مقابل کبیرها در صدد برآمد سیمای شهر را از نازیبا نجات دهد که البته چندان مفید واقع نشد و خود این دیوارهای بتنی، سیمایی نامطلوب ایجاد نمود. پلیس ساختمان شهرداری می گوید: ساخت کبیر، وقت چندانی نمی خواهد و واقعاً نمی توان جلوی آن را گرفت. در شهر محله‌ای است به نام آتش آباد و علت نامگذاری این محله به این اسم، به این جهت است که این منطقه پر از کبیرهای متعددی است که شهرداری بارها اقدام به آتش زدن آنها نموده تا ساکنان آن، دیگر کبیر نشینی نکنند اما هر بار کبیرها را تو ساخته شدند و در نهایت شهرداری آن را به حال خود رها نموده است و ساکنان آن بدون کوچکترین امکانات رفاهی زندگی می کنند.

قیمت و اجاره بهای خانه‌ها در چابهار بسیار بالاست. شهردار چابهار می گوید: بعد از برقراری منطقه آزاد، رفته رفته ساکنان شهر - اعم از تاجران، فروشنده‌گان غرقه‌های منطقه آزاد و... - افزایش یافتند و چون در منطقه هیچ گونه امکانات سکونتی نبود و تعداد خانه‌های شهر محدود بود، از این رو قیمتها ناگهیمان سیر صعودی یافت و مردم شهر را دچار مشکل نمود.

شجاعی می افزاید: طبق آمار رسمی،

جمعیت چابهار ۵۱ هزار و ۸۲۹ نفر است. اما بعد از تحویل این منطقه به منطقه آزاد تجاری، جمعیت شهر رو به افزایش گذاشت. علاوه بر این روزانه به طور متوسط ۳ هزار مسافر از منطقه آزاد بازدید می کنند و برای هر گونه امکانات رفاهی از شهر چابهار استفاده می نمایند. این در حالی است که برنامه‌ریزی شهر بر اساس آمار قبلی است و همین باعث شده که مردم ساعتها برای خرید نان یا صفهای طولانی مواجه باشند. تا گفته نماند که قاچاق آرد سهمیه شهر چابهار به پاکستان نیز دلیل دیگری برای گرانی و کمبود نان در این شهر است. شهردار چابهار با اظهار تراضی از عدم همکاری مناسب منطقه آزاد در بهبود وضع رفاهی شهر می گوید: به غیر از محدود مسافران متوسلی که در هتل ها اقامت می کنند و در شهر رفت و آمدی ندارند بیشتر کسانی که وارد شهر می شوند به منظور خرید و فروش کمارت سبز مخصوص خرید از منطقه و سود بردن به اینجا می آیند و از آنجا که به هر شناسنامه یک کمارت تعلق می گیرد، همیشه با گروه‌هایی از نوزاد تا پیر مرد از کار افتاده در شهر مواجه هستیم که به جهت صرف هزینه کمتر در سطح شهر، معابر و پارکها بنیونه می کنند و گاه به علت کمبود آتوبوس، امکان خروج از شهر را نیز ندارند که در نتیجه روزهای متامدی منظرهای نامطلوب به شهر می بخشد.

بلوچ، رئیس شورای شهر چابهار نیز معتقد است: از تبعات منفی منطقه آزاد، بی‌علاقه نمودن جوانان شهر نسبت به تحصیل است. درآمدهای سرشار حاصل از امور تجاری جوانان را به این یاور رسانده است که با تحصیل راه به جایی نخواهند

برد و لازم است به کسب بپردازند. از سوی دیگر مردم شهر به علت محدودیتهای فرهنگی، تمایلی به تحصیل فرزندان دختر خود ندارند. وی می‌افزاید: شورای شهر سعی نموده است با ایجاد کمیسیون فرهنگی و کمیته بانوان و گفتگو با خانواده‌ها آنان را نسبت به تحصیل دختران متقاعد کند. اما از آنجا که در بعضی محلات مدرسه دخترانه وجود ندارد و خانواده آنان به مدرسه دورتر رضایت نمی‌دهند، از این روال این موضوع منصرف می‌شوند. یکی دیگر از اعضای شورای شهر می‌گوید: از منطقه آزاد برای راه‌اندازی

دست آورند. درختان شهر از بی‌آبی روبه خشک شدن هستند و اگر آبی به آنها برسد به خاطر شوری زیاد بیشتر آسیب می‌رساند. عزیززی، مدیرعامل شرکت توزیع آب و فاضلاب چابهار می‌گوید: بحران فصلی آب ناشی از عدم برنامه‌ریزی صحیح در منطقه است. در حال حاضر در حومه شهر چابهار، رگه‌های آبی وجود دارد که افراد در آنجا چاه حفر نموده و با تانکرهای شخصی به خانه‌های مردم آب‌رسانی می‌کنند. تقریباً هر ۲ روز یک بار نزدیک به ۵ هزار تومان هزینه پرتسوی منابع خانه‌ها می‌شود که فقط به مصرف شستشو می‌رسد و شوری آن مانع



منظور تأمین آب شرب نیز قرار دادی با اداره بنادر و کشتیرانی چابهار بسته شده که طی آن، روزانه از محل دستگاه آب شیرین این اداره ۲۰۰ مترمکعب آب دریافت می‌شود و به ازای هر مترمکعب ۷۵۰ تومان پرداخته می‌شود.

عزیززی تنها راه حل رفع بحران آب را در شرایط حاضر، خرید دستگاه آب شیرین کن می‌داند و می‌گوید: این موضوع در صورت تأمین اعتبار در برنامه کار قرار دارد. هر دستگاه آب شیرین کن یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت دارد که روزانه قادر به تولید ۶ هزار مترمکعب آب است و هر متر مکعب آب آن ۴۰۰ تومان هزینه برمی‌دارد.

گفتنی است که شرکت آب منطقه‌ای قبل از شروع بحران آب دو قرارداد با منطقه آزاد تجاری داشت که طی آن ۲۳ لیتر در ثانیه آب وارد انتساب منطقه آزاد می‌شد و در هنگام بحران نیز قراردادی مبنی بر تحویل ۸۰ لیتر در ثانیه آب بسته شد که با شروع بی‌آبی بی‌نتیجه ماند. عزیززی می‌گوید: این قراردادها کمک مالی زیادی برای ما بود و ما توانسیم خط انتقال آب را از سد بیشین به شهر رونق بدهیم و منطقه آزاد نیز توانست به کمک همین آب، فضای سبز قابل توجهی را ایجاد کند.

♦♦♦♦

شهردار چابهار می‌گوید: بودجه سال ۷۸ ما، ۶۸۰ میلیون تومان بوده است و ما از طریق اجاره بهای زمین متعلق به شهرداری، عوارض فروش ماهی، عوارض یک درصدی کارخانه تن ماهی درآمد نسبتاً خوبی داریم که ۳۰ درصد از این درآمد صرف پروژه‌های عمرانی می‌شود، اما از آنجا که شهر از بافتی قدیمی برخوردار است، عرض خیابانهای آن کم است و نیاز به تخریب زیاد داریم که به اعتبار بیشتری نیاز است. این شهر از سال ۱۳۳۴ تأسیس شده، اما از لحاظ شهرسازی نسبت به منطقه آزاد تجاری که فقط چندساله از تأسیس آن می‌گذرد از وضعیت بسیار نامناسبی برخوردار است. منطقه آزاد توانسته است با استفاده از درآمد سرشار خود، منطقه‌ای برنامه‌ریزی شده از نظر خیابان‌بندی و طراحی و خدمات بنا کند، اما از آنجا که بر طبق قوانین ویژه مناطق آزاد از پرداخت عوارض به شهرداری معاف است، از این رو چابهار از تمام این درآمدها در نتیجه برنامه‌ریزی صحیح بی‌بهره است.

از استفاده برای شرب است. وی می‌افزاید: قبل از شروع خشکسالی یک شبکه آب شور در چابهار وجود داشت که هزار و ۶۰۲ مترمترک نیز در آن بود. در سال ۶۹ شرکت آب منطقه‌ای، اقدام به خرید ۷ دستگاه آب شیرین کن نمود (این دو دستگاه متعلق به کارخانه فولاد مبارک بود که در ابتدا قرار بود در بندرعباس راه‌اندازی شود) و کارهای مقدماتی جهت نصب و راه‌اندازی آن صورت گرفت. در همان هنگام اعلام شد که سد بیشین در دست احداث است و نیازی به ادامه عملیات نصب آب شیرین کن نیست و آب شهر چابهار نیز می‌تواند از همین سد تأمین شود. طی ۲ سال گذشته عدم بارندگی منجر به کاهش چشمگیر آب این سد شد و این در حالی بود که مصرف روزانه آب در چابهار ۱۲ هزار لیتر مکعب بود. در حال حاضر هر ۲ هفته یک بار سعی می‌شود در شبکه، آب وارد شود و در باقی روزها مردم آب مصرفی خود را به وسله تانکرهای شخصی تهیه می‌نمایند. به

مدارسی درخواست کمک شد، اما این درخواست بی‌نتیجه ماند. از سوی دیگر آموزش و پرورش نیز خود را فاقد توان مالی لازم برای احداث مدرسه می‌داند. بلوچ می‌گوید: از نقای وضعیت فرهنگی شهر در واقع به سود منطقه آزاد است، اما تاکنون اقدامی از جانب آنها برای بهبود وضع فرهنگی و اقتصادی شهر صورت نگرفته است. وی می‌افزاید: هر عرقه تجاری در منطقه آزاد بهایی نزدیک به ۲۵ میلیون تومان دارد و بیشتر متعلق به ساکنان شهرهای دیگر ایران است و ساکنان چابهار سهم اندکی در سرمایه‌گذاری در این زمینه دارند. از سوی دیگر درآمد سرشاری که قاچاق بنزین در بردارد، باعث بی‌علاقگی جوانان به مشغله‌های مولد شده است.

#### چابهار، شهری تشنه

بی‌آبی مذهب‌است که در چابهار شروع شده است. در گوشه گوشه شهر، مردم گان به دست به چشم می‌خورند که بر سر شیر فلک‌های که شهرداری کار گذاشته است از دخام نموده‌اند تا مقداری آب شیرین به

مروری بر اولین المپاد عملیاتی... ورزشی  
آتش نشانان کشور

سرعت  
دقت  
مهارت  
آنچه آتش نشانان را  
متحکّم زد

۴۸ درصد از شاغلان حرفه آتش نشانی بسالای ۲۰ سال سن دارند و آتش نشانها نیازمند ۶ هزار نیروی ورزیده و جوان اند. یک آتش نشان باید به هنگام استفاده تحت آزمایشهای دقیق جسمی و روانی قرار گیرد تا از هر حیث قوی و سالم باشد.

از آتش سوزی بزرگ یا سداد سیتامبر لندن در قرن هفدهم تا نجات گرفتارشدگان شعله های عظیم آتش در آسمان خراشها، نیاز بشر به کنترل این عوینت طبیعی پررنگ تر شده است.

این نیاز تا پداجا حیاتی نموده است که شهر دارها با ایجاد تشکیلاتی جدید مبادرت به حفظ جان و مال شهروندان در مقابل شعله های آتش نمودند که در این میان نیروی انسانی



کار آمد از اهمیت خاصی برخوردار است. کنار آمدی نیروی انسانی در این حوزه از خدمات شهری یا آنچه به پیچیدگی لوازم زیست - محیطی نیازمند آگاهی نسبی از برخی علوم و سیستم ها و شرایط فیزیکی مناسب برای روبرویی با حوادث غیرمتوقّیه است. این موضوع به قدری اهمیت دارد که کمیته فنی بین المللی پیشگیری و اطفای حریق (ICITF) با برگزاری مسابقات ورزشی بین المللی، سعی در افزایش سطح آمادگی جسمانی آتش نشانان نموده است.

در ایران نیز دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی به استناد ماده ۱۰ آیین نامه خود، جهت کسب مهارت و انجام رقابت های سالم در ارتباط با تخصص های مربوطه مبادرت به ایجاد کمیته آمادگی جسمانی یا آمادگی چون ایجاد مهارت، دقت و افزایش سرعت عمل نیروهای آتش نشانی، حفظ تعادل و اعتماد به نفس در هنگام عملیات، ایجاد همبستگی، نشاط و استقامت نیروها و افزایش توانایی جسمانی نمود که این اهداف پس از بررسی های کارشناسی منجر به برگزاری اولین

المپاد عملیاتی - ورزشی آتش نشانان کشور از چهارم تیرماه سال جاری لغایت نهم تیر در شیراز شد.

● برگزاری المپاد

اولین المپاد عملیاتی - ورزشی آتش نشانان کشور پس از ۹۲ سال از تأسیس واحد آتش نشانی با حضور ۲۱ تیم از ۲۱ استان کشور، دو چهار رشته با شعار سرعت، دقت، تعاون و تعادل برگزار شد. این چهار رشته عبارت اند از: ۱- جمع و پهن کردن لوله نواری، ۲- عبور از خرک با سر لوله بلند، ۳- دوی سدمنر اندازی با خاموش کننده دستی، ۴- طناب کشی.

در مراسم افتتاحیه این المپاد استانیان فارس به اهمیت و حساسیت حرفه آتش نشانی اشاره کرد و آتش نشانان را تشفقه رحمت الهی برای یک ملت خرواشد و خواستار ارائه راهکارهای مناسب جهت تعدیل خسارات در

جوان است.

نودر سوز به شرایط روحی و جسمی خاص آتش نشانان اشاره کرد و گفته یک آتش نشان باید به هنگام استخدام تحت آزمایشهای دقیق جسمی و روانی قرار گیرد تا از هر حیث قوی و سالم باشد چرا که قدرت و سرعت یکی از اصول اولیه کار آتش نشانی است.

نایب رئیس ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور ادامه داد: در کشورهای دیگر مسابقات ورزشی در زمینه ایجاد روابط متقابل بین آتش نشانان و حفظ همبستگی آنان انجام می شود که این المپاد برای اولین بار با رویکرد پسته آمادگی جسمانی در نیروهای آتش نشانی برگزار می شود و امید است در مسابقات بعد نیز مسابقات به منظور ارتبه انجام شود و بتوان برای نیروهای داوطلب اطفای حریق نیز چنین برنامه های را ترتیب داد.



● نتایج

در این دوره از مسابقات از مجموع ۲۱ تیم شرکت کننده، تیم های تبریز، تهران، کرج و مشهد به منظور شرکت در مرحله نهایی مسابقات انتخاب شدند که در مرحله نهایی تیم های تبریز، کرج و تهران به ترتیب مقام های اول تا سوم را به دست آوردند.

شایان ذکر است در پایان المپاد از شرکت کنندگان در مسابقه، نظر خواهی به عمل آمد که ۹۵ درصد از پاسخ دهندگان اثر برگزاری مسابقات را در ارزیابی وضعیت آمادگی جسمانی آتش نشانان مثبت ارزیابی کردند.

● مستند به اساسنامه ICITF یکی از اهداف و مقاصد اصلی تشکیل کمیته فنی بین المللی پیشگیری و اطفای حریق، تشکیل ملاقات های دوره ای برای هیئتهای عضو در این کمیته است که یکی از این ملاقاتها برگزاری مسابقات عملیاتی و آموزشی برای مأموران آتش نشانی است.

● ICITF همچنین هر ۴ سال یکبار اقدام به برگزاری المپیک های ورزشی آتش نشانان می کند که یکی از اهداف تشکیل

زمینه یعنی و آتش نشانان و حفاظت از آنان در هنگام عملیات شد.

در ادامه، مدیرکل دفتر برنامه ریزی و محصرانی وزارت کشور نیز به تشریح وظیفه شهر دارها حول محور خدمات شهری، اداری و محصرانی پرداخت و برقرار گرفتن آتش نشانی در جایگاه خود و دوری از انجام امور حاشیه ای این حرفه تأکید کرد.

نودر سوز از سازمان آتش نشانی به عنوان سازمانی «بحران مدار» و نه «خدماتی» یاد کرد و افزود: مقابله با حوادث غیرمتوقّیه با هدف نجات جان مردم و تأمین ایمنی آنان در زمان جنگ و صلح، وظیفه ای است که ماهیتاً خدمتی بحصرانی دارد و باید نظر گرفتن چنین خصیصه ای باید از مدیریت و ویژه برخوردار باشد و با تأکید بر لزوم بهبود وضعیت افراد شاغل و آماده به خدمت در آتش نشانها گفته: در حال حاضر ۴۸ درصد از شاغلان حرفه آتش نشانی بالای ۴۰ سال سن دارند و به دلیل نگرش های غلط، جوانان ورزیده، کمتر به این حرفه روی می آورند؛ حال آنکه سازمان آتش نشانی نیازمند ۶ هزار نیروی ورزیده و

این کمیته است. این المپیک‌ها با هدف حفظ همبستگی و ایجاد ارتباط متقابل بین جامعه آتش نشانان جهان برگزار می‌گردد.

• از فعالیت‌های دیگر CTIF در این زمینه برگزاری مسابقات ورزشی آتش نشانان برای افسراد جوان آتش نشان است که نمونه‌ای از آن

در سال ۱۹۹۶ در کشور کانادا برگزار شد. همچنین دوازدهمین دوره رقابت‌های بین‌المللی آتش نشانان جوان (۱۵-۱۱ ساله) از ۱۱ تا ۱۷ ژوئیه ۱۹۹۹ در فرانسه برگزار شد. آنچه مسلم است اینکه در کشورهای با تجربه و دارای قدمت آتش نشانی از سوی اتحادیه و انجمن‌های

# یکساله شد شهردارها

**ماهنامه شهردارها پس از کوششی یکساله، پا در دومین سال فعالیت خود گذاشت.**

این نشریه با اهدافی چون ایجاد فرهنگ برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در سراسر کشور، ارتقای دانش کارشناسی مدیران استانی و شهردارهای وزارت کشور، ارتقای دانش و بینش شوراهای اسلامی شهرها، انتقال تجربیات جهانی در مدیریت شهری و ایجاد ارتباط بین سطوح مختلف مدیریتی پایه عرصه مطبوعات تخصصی گذاشت و در جامعه عمل پوشاندن به اهداف فوق تلاش نمود.

از این رو به منظور نقد و بررسی عملکرد حاضران، جلساتی در محل نشریه با حضور مسئولان، اعضای تحریریه، جمعی از همکاران و محاسبات در تاریخ شانزدهم تیر برگزار و سخنرانیهایی ایراد شد.

## • ماهنامه و تغذیه فکری مدیران

مدیر مسئول ماهنامه شهردارها حسن ایبراد سخنرانی، هدف اصلی نشریه را تغذیه فکری و آموزش عمومی و تخصصی شهرداران و شوراهای عنوان کرد.

خرم لغزود، انتشار مجدد «شهردارها» پس از یک توقف ۲۰ ساله، حرکتی ارزشمند است که با تصمیمات گرفته شده و احد انتشارات و مطبوعات به موسساتی مطبوعاتی - انتشاراتی تبدیل خواهد شد و بتدریج به سمت هفته‌نامه و در نهایت روزنامه «شهروند» می‌رود تا از طریق روزنامه، فرهنگ شهرنشینی و اطلاعات مورد نیاز شهروندان را تأمین کنیم.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با اشاره به حجم امور انجام شده در وزارت کشور قبل از تفویض برخی اختیارات گفت: ما از زمان تشکیل بلکته تا امروز در جهت ایجاد تمرکز پشت تلاش می‌کردیم و در عین حال شعار عدم تمرکز می‌دادیم و نتیجه آن شده بود که تمرکز امور در وزارت کشور دست شهردارها را بسته بود اما از زمانی که با دید عدم تمرکز وارد شدیم اجرای امور سرعت و صحت فوق العاده‌ای گرفته است.



خرم خاطر نشان ساخت: با تفویض امور، ما به جایگاه اصلی خود که سیاستگذاری است برمی‌گردیم و می‌بایست در زمینه‌های آموزشی و پژوهشی به طور جدی تلاش کرد تا بتوان مجموعه را هدایت و راهنمایی نمود.

وی همچنین به کارایی ماهنامه در گره گشایی از امور اشاره کرد و افزود: انتشار ۱۲ شماره از «شهردارها» تحولی جدی در بین مدیران ایجاد کرده است، به این معنی که وقتی مدیران با مشکلی مواجه می‌شوند با مراجعه به ماهنامه، مطالب را مکتب می‌یابند.

همچنین فضل اله هاشمی از پیشگويان ماهنامه «شهردارها» به سابقه ماهنامه شهردارها پرداخت و نقش انتشار این نشریه تخصصی را در برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیریهای صحیح، مهم عنوان کرد.

## • ماهنامه و بستر سازی

در ادامه برنامه سردبیر ماهنامه با تقدیر از پیشگويان انتشار «شهردارها» موضوعات مورد توجه نشریه را مرور کرد و گفت: در ۱۴ شماره گذشته به موضوعات مختلفی پرداختیم که بیش‌روى نظام مدیریت شهری قرار داشت و مطالب با اهداف بستر سازی برای تصمیم‌گیریهای کارشناسی شده و امورش برسرل واحدهای مربوطه منتشر شد.

نودوپور گفت: مدیریت و برنامه‌ریزی شهری، شوراها، شهروندان و مسائل شهروندی، حقوق و قوانین شهری، مدیریت مالی، توسعه فضای سبز شهری، ترافیک و حمل و نقل، امنیت، معماری و طراحی شهری، نهادها و سازمانهای بین‌المللی درگیر با مسائل شهرداریها و نگاه مستشرقین به شهرهای ما از موضوعاتی بوده که به آن پرداختیم و برآنیم تا در آینده به مسأله‌های چون گردشگری و نقش شهرداریها در ترویج آن، الگوی مشارکت شهروندان در اداره شهرها، راهکارهای افزایش کارآمدی در ارائه خدمات شهری، خصوصی سازی و سازمانهای NGO، مدیریت شهری واحد، بافتهای قدیم شهرها، سیستم اطلاع‌رسانی شهرداریها و کیفیت نیروی انسانی بپردازیم.

نودوپور به جایگاه حقوقی شهرداریها اشاره کرد و گفت: از حیطه مسائل اساسی که با آن مواجهیم بحث جایگاه شهرداریها در نظام حقوقی کشور است و این موضوعی است که تا روشن نشود نمی‌توان به درستی جهت‌گیری نمود.

وی افزود: با وجود قدمت قانونگذاری در خصوص شهرداریها هنوز اصول حاکم بر آنان روشن نیست و در این زمینه باید گفت شورا و شهرداری را نمی‌توان از هم جدا کرد و اگر به قانون اساسی، قانون شوراها و قانون شهرداری رجوع کنیم جایگاه نظام مدیریت شهری برآیند روشن خواهد شد.

سردبیر «شهردارها» ادامه داد: در قانون اساسی، شوراهای کشوری بسیار مهم نقش شهادت به نحوی که نظایر آگانی چون مجلس شورایی اسلامی، ریاست جمهوری و مجلس خبرگان رهبری اگر تعطیل شوند، اداره نظام با مشکل روبرو می‌شود.

نودوپور گفت: در این خصوص بحثهایی اساسی وجود دارد و باید جایگاه حقوقی این موضوع روشن شود که شهرداریها و شوراهای به عنوان سازمانهای مجلس غیردولتی و مستقل از اراده دولت، مشروعیت خود را از مردم می‌گیرند و در ردیف دستگاههای اجرایی نیستند بلکه در ردیف ارکان نظام‌اند.

شایان ذکر است پس از ایراد سخنرانیها جلسه بحث آزاد برگزار شد و برخی حاضران به ایسواز نظرات خود در باره «مسائل شهری و روند حرکت ماهنامه به سمت موضوعات مرتبط با مدیریت نظام شهری پرداختند.

به منظور بهره‌وری از منابع مالی و انسانی

شورای شهرا هواز سیاستهای خود را اعلام کرد

شورای اسلامی شهر اهواز به منظور افزایش بهره‌وری از درآمد ها، امکانات، نیروی انسانی و تسریع در عملیات عسوائی شهری، سیاستهای خود را اعلام کرد.

در بخشی از این سیاستها مواردی همچون صرفت شهرداری به سوی کارفرمایی قوی با بدنه کوچک، برنامه‌ریزی پنج‌ساله شهری و منتقله‌های برای ساماندهی و جمعیت شهر در تمامی زمینه‌ها، برنامه‌ریزی به منظور برقراری ارتباط با تشکلهای مهندسی و شهرداری، مشخص نمودن حریم قانونی شهر و توجه به معماری و شهرسازی اصل و متناسب با شرایط اقلیمی و فرهنگی استان مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

همچنین اتخاذ روشهای تنوعی و تلاش در جذب سرمایه‌گذاری مردم، واگذاری امور عسوائی و خدماتی شهر به بخش خصوصی و تقویت نقش نظارتی - تخصصی شهرداری، ایجاد و تقویت فرهنگ شهرتیش، شناسایی افراد کارآ در سیستم اداری، افزایش کارایی افراد از طریق آموزش و تشکیل مرکز تحقیقات و پژوهش در زمینه افزایش بهره تخصصی از دیگر منویات هفتاد و پنجمین جلسه این شورا بود.

شهرداری و ایستگاههای روزنامه خوانی

شهرداری منطقه یک تهران با ایجاد ایستگاههای روزنامه خوانی در جهت ترویج روزنامه خوانی تلاش می‌کند.



این شهرداری به عنوان متکسر ایجاد اولین ایستگاه روزنامه خوانی، با انبوهی از علاقمندان به مداروعات روبروست، اما محدودیتهای مالی برای تأمین نشریات تخصصی، مانع از پیشرفت سریع این بخش از فعالیتهای منطقه یک عنوان شده است.

شایان ذکر است که این شهرداری در کنار ایستگاه روزنامه خوانی، مرکز اطلاع‌رسانی قاصدک را نیز مستقر نموده تا جایگویی نیاز شهروندان در زمانبندی ترده آلمان باشد.

افزایش درآمد آسرد

شهردار آسرد اعلام کرد در سال ۷۸ درآمد قابل توجهی عاید این شهر شده است. حسن زاده شهردار آسرد، اجرای ۱۰۰ طرح عملیات بوستان لانه‌های شهر و روشنایی بنوار اصلی آسرد را از مهمترین اقدامات شهرداری در سال گذشته از محل منابع افزایش درآمد دانست. وی به منابع درآمد شهرداری آسرد اشاره‌ای نکرد.

عمران و پیرمکران

چهارم شهر پیرمکران با اجرای پروژه‌های عمرانی دیگرگون می‌شود.



به گزارش روابط عمومی شهرداری پیرمکران، این شهر با برخورداری از بافت قدیمی و سنتی در نظر دارد با اجرای عملیات عمرانی از تخریب بناهای منسوخ جلوگیری کند. به همین منظور با اغتسابی بالغ بر ۳۰۰ میلیون ریال شبکه ارتباطی بیرون شهری پیرمکران گسترش یافته.

شهرداری مرودشت و پرسنل توانمند

حییی، رئیس شورای شهر مرودشت، گفته‌است: تداوم ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که کارکنان شهرداری مرودشت از توان بالایی در انجام امور محوله برخوردارند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری مرودشت وی که در جلسه شورای اداری شهرداری مرودشت سخن می‌گفت بر لزوم اجرای ۴۶ پروژه عمرانی، مصوب سال جاری، تأکید کرد.

در ادامه این جلسه اعضای شورای اداری شهرداری از روند ساخت و سازهای بی‌رویه در

منطقه علی‌آباد مرودشت بازدید کردند و موضوع را برای بررسی بیشتر به شورای تأمین ارجاع دادند.

آموزش شهرداران هرمزگان

در اجرای طرح آموزش حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، دومین جلسه آموزش شهرداران استان هرمزگان برگزار شد.

به گزارش روابط خبری «شهرداریها» در استانداری هرمزگان، در این جلسه آموزشی، موضوعاتی چون کاهش تصدای بخش دولتی، شوراهای و مسائل اداری، بودجه و روند اجرای پروژه‌ها مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

همچنین مسئولان امور اداری شهرداریهای استان نیز آموزشهای لازم را در خصوص طبقه‌بندی مشاغل و چگونگی استخدام نیرو فرا گرفتند.

متروی تهران از آن شهرداری می‌شود

تسامی امور مربوط به مترو به شهرداری تهران واگذار می‌شود.

خسروی، رئیس شورای شهر تهران گفت: با تصویب هیئت دولت تصامی دستگاههای اجرایی موافقت شدند اقدامات قانونی لازم را برای تحقق واگذاری امور مترو به شهرداری انجام دهند.

وی الحاق مترو به شهرداری را برای رسیدن به مدیریت واحد حمل‌ونقل شهری الزامی دانست.

خسروی درباره تعهدات دولت در واگذاری مترو به شهرداری تهران گفت: دولت بود و وام‌های دریافتی تا پایان سال ۷۸ را از ابتدای سال ۸۰ همزمان با پرداخت قسطا اصل وام از طرف شهرداری پرداخت خواهد کرد.

وی همچنین درباره پرداخت تعهدات ارزی مترو گفت: بازپرداخت قسطا اصل و سود ارزهای دریافتی به وسیله مترو از طریق تأمین سالان (فاینانس) در حدود ۸۰۰ میلیون دلار بر عهده دولت خواهد بود.

توضیح و تصحیح

در شماره ۱۴ ماهنامه، صفحه ۶۰ خبری درج شده بود که بدینوسیله اصلاح می‌گردد: فارغ التحصیلان ۱۷ عنوان رشته دانشگاهی مورد نیاز سازمان آتش‌نشانی از جمله رشته‌های مهندسی عمران و ساختمان، معماری، برنامه‌ریزی شهری، حفاظت و ایمنی بهداشت کار، پس از طی دوره آموزش نظمی عمومی، می‌توانند دوره خدمت زیر پرچم خود را در سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی گذرانده و پس از آن به عنوان مروجین فرهنگ ایمنی و آتش‌نشانی به جامعه بازگردند.

خصوصی سازی و یا به عبارات دیگر واگذاری خدمات شهری به بخش خصوصی، از جمله نگهداری فضاهای سبز شهری از سیاستهای رایج و مورد تأکید مدیریت شهری کشور در سالهای اخیر بوده است. این سیاست در صورتی که از خدمات از قبیل جمع آوری زباله و نگهداری فضای سبز بیشتر تجربه شده و شهرداریهای شهرهای بزرگ بویژه شهرداری تهران بیشتر به این امر پرداخته اند. با وجود این به دلیل نبودن این نگرش و روش در شهرداریها و شرایط اقتصادی عمومی جامعه، بروز برخی نارساییها و اختلافات دور از انتظار نبوده و نیست. مطلب «قراردادهای نگهداری فضای سبز شهر تهران، مشکلات و تنگناها» که توسط یکی از شرکت‌های مشاور و پیمانکار فضای سبز از سال شده و باسخهای حوزه معاونت خدمات شهری شهرداری تهران - که به خواست ماهنامه ارائه شده است - به این موضوع می‌پردازد.

## قراردادهای نگهداری فضای سبز شهر تهران

### مشکلات و تنگناها

کارفرماست و او اختیار دارد که این امور را انجام دهد یا نهد. در واقع این قراردادها امنیت را از مجربان بخش خصوصی به طرق زیر سلب می‌تواند:

- ۱- تنظیم قراردادهای یکسویه که کارفرما مخیر به دخل و تصرف در تمام مواد و بندهای آن است.
- ۲- عدم انجام کامل همان قراردادهای یکسویه بخصوص در قسمت پرداخت حق الزحمه ماهانه (در سالهای اخیر به هیچ وجه سابقه نداشت است که عملکرد ماهانه هر شرکت پیمانکار حداکثر ظرف یک ماه یا ۱۴ روز مندرج در قرارداد پرداخت شده باشد).
- ۳- وجود سیستم نظارت فاقد متخصصان دارای مدرک دانشگاهی معتبر (که خود باعث ایجاد عمده‌ترین مشکلات در دستگاههای مجری است).

- ۴- عدم پیش بینی دستگاهی خارج از شهرداری جهت حل اختلافات فی مابین در حین انجام کار.
- ۵- نبود ضابطه در اعمال جریمه‌ها (خصوصی یا عنایت به بند ۳).
- ۶- سلب انگیزه و امکان سرمایه گذاری طولانی توسط پیمانکار به علت یکطرفه بودن قرارداد.

به طوری که کلیه ابزارهای موجود جهت انجام بهتر امور، که مهمترین آن امنیت روحی و روانی کارکنان بخش خصوصی است، در دست کارفرما یعنی شهرداریهاست؛ یعنی از یک طرف با عدم پرداخت به موقع حق الزحمه (صورت وضعیت) ماهانه، پیمانکار را با گوهی از مشکلات پرداختی اعم از کارگری، اجاره ماشین آلات، قیمت نهاده‌ها و... تنها گذاشته و از طرف دیگر با اعمال کمپوزت و جرایمی سنگین باقیمانده همان صورت وضعیتها نیز به تأخیر افتاده و چیزی نصیب پیمانکار نمی‌شود.

به هر حال اگر هدف از عقد قراردادهای نگهداری فضای سبز، تقاضا انجام بعضی شعارهای اقتصادی است که مشمول مرور زمان گردیده است، یادآوری برخی از مزایای این قراردادها جلی از املق نیست و شاید در تعلیف جو موجود مؤثر افتد.

از بساد جمعیت، گسترش شهرها، تولد کلانشهرها، خارج شدن از بافت سنتی و طبیعی شهرها، همیشه موجب این شده که متفکران طراحی معظلهای شهری دوری احیای نیازهای حیاتی شهر همچون فضای سبز و چشم‌اندازهای طبیعی باشند و برای این کار از لوازم و تجهیزات نوین بهره جویند. آنچه بیش از هر چیز مورد توجه کارشناسان قرار گرفته توجه به ایجاد و توسعه فضای سبز است. چرا که آنان معتقدند فضای سبز موجب برقراری ابعثی روانی در انسانها می‌گردد و در بسیاری از موارد مهمترین عامل کاهش بار آلودگی محیط است.

به همین دلیل است که شهرداری تهران بخصوص در ۱۰ سال اخیر تمام هم و غم خویش را روی توسعه و ایجاد فضای سبز در بزرگ‌الوده این کلانشهر گذاشت. در ابتدا وظیفه ایجاد به عهده سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری تهران بود و این سازمان بعد از طراحی و کاشت گونه‌های مختلف گیاهی و نگهداری آنها، قطعاً ایجاد را اعم از پارک، جنگل کاری، رگوز و... به مناطق مختلف شهرداری تحویل می‌داد اما در ادامه کار با حذف کم‌نمودن تعدادی دولتی و عمومی از اوایل دهه ۷۰ عملیات نگهداری و توسعه فضای سبز در شهر تهران به بخش خصوصی واگذار گردید. مشاهده فضاهای سبز شهرهای اطراف تهران که هنوز نگهداری فضای سبز آنان در دست شهرداریهای آنهاست و مقایسه آن با تهران، شاهد مدعی موققت این سیاست و کارآمدی بخش خصوصی در این حیطه است.

به جر ترتیب در حال حاضر عملیات نگهداری این فضاهای زنده و سبز در قالب پیمانهای یکساله به شرکتهای دارای استانداردهای اعلام شده از طرف شهرداری مرکز واگذار می‌شود.

#### قرارداد پیمان و یا سود یکجانبه؟

آخرین نسخه این قراردادها مشتمل بر ۷ ماده ۳۶ تبصره و ۷۳ بند است که به جرات می‌توان گفت تمامی این مواد و تبصره‌ها و بندها شامل دستورالعملها، پاندها و بندهایی است که یکطرفه از سوی شهرداری اعمال می‌شود. حتی آن مواردی که مشمول وظایف کارفرما (شهرداری) می‌شود نیز طوری طراحی شده که باز هم انجام آن تعهدات به دست خود



بیمانگاری با بیش از ۴۰۰ ساعت کار به دست آمده که در آن اصلاحات لازم با نگرش به بهبود روشها اعمال گردیده است با عنایت به مراتب فوق الذکر پاسخ سئوالات مطروحه به شرح زیر می آید:

۱- قراردادهای نظامی حاوی کلیه شرح خدمات، تعهدات کارفرما، تعهدات پیمانکار، ضمانتنامهها و پرداختهها، حوادث شهری قضخ قرارداد، جرائم و حل اختلاف می باشد.

۲- در قراردادهای نظامی تعهدات هر یک از طرفین کاملاً مشخص و معلوم است و پیمانکار و کارفرما با اطلاع کامل از مفاد آن را امضا می نمایند.

۳- نحوه پرداخت در قراردادها مشخص شده و طبق قراردادها عمل می گردید که متأسفانه در دو سه سال گذشته به جهت وضعیت خاصی که برای شهرداری تهران حادث شده با کاهش شدید درآمد مواجه شدیم و همین امر باعث نامنظم شدن پرداختها گردید که الحمدالله این مشکل در حال رفع می باشد و طبق آخرین اسامی کسب شده از مناطق شهرداری، پرداخت صورت وضعیت پیمانکاران به حال عادی برگشته است.

۴- سیستم نظارتی فضای سبز شامل مجموعهای از کارشناسان و تکنسین های فضای سبز می باشد که تعداد آنها بیش از ۲۰۰ نفر است که حدود ۱۰ درصد از این تعداد را تکنسین های فضای سبز و بقچه را کارشناسان تشکیل می دهند. لازم به ذکر است که با توجه به دستورالعمل شرایط احراز پستیهای سازمانی، شردا تصدی پست ناظر فضای سبز داشتن مدرک کارشناسی در رشته مربوطه تعیین شده است.

۵- حل و فصل اختلافات طبق ماده ۳۱ آیین نامه معاملات شهرداری با حضور هیئت مرکب از نمایندگان شهرداری تهران و شورای اسلامی خواهد بود که در صورت عدم توافق مراجعه به محاکم قضایی توصیه شده است.

۶- اعمال خرابی بر اساس مندرجات دفترچه پیمان و بند ۴-۵ قرارداد و جدول مربوطه است.

۷- در رابطه با مدت یکساله قراردادها، کارشناسان و مسئولان شهرداری هم معتقدند که دوره یکساله قرارداد کوتاه است، متنها چگونگی اعمال تجدیدها، شناسایی و درجه بندی توان و امکانات پیمانکاران مشکل اصلی در جهت افزایش مدت زمان قراردادهاست که با همکاری کارشناسان سازمان برنامه در حال بررسی و رفع مشکل هستیم که قشماالله به نتیجه مطلوبی خواهیم رسید.

لازم به ذکر است که مسئولان و کارشناسان مربوطه مستراً پیگیر امور پیمانکاران و اجرای اصلاحات لازم در جهت اداره و نگهداری بهتر فضای سبز از تقاضای کیفیت و همچنین روابط مطلوب فی مابین کارفرما و پیمانکاران می باشند و در جهت اجرای این مهم از راهنمایی ها و نقطه نظرات کارشناسان، متخصصان و پیمانکاران استقبال می نمایند.

۱- تبدیل شهرداری تهران در قسمت فضای سبز به یک دستگاه ناظر که خود مزایای زیر است:

الف- رهاشدن از افزایش هزینه پرسنلی، مشکلات کارگری، ماشین آلات و سایر نهادها.

ب- اعمال نظارت با همان شرایطی که قید شد.

۲- تأخیر در پرداخت هزینه ها به موجب مثل معروف «از این ستون تا آن ستون» نوع است، بخصوص در شرایط امروزی که مشکلات مالی شهرداریها متعدد است.

۳- دخل و تصرف در کلیه اعداد اجرایی، اعم از حقوق قرارداد یا پرسنل و سایر مالی که همگی موجب کاهش هزینه و افزایش درآمد شهرداری می شود.

۴- عدم تناسب رشد مبلغ قراردادها با تورم سالانه و در نهایت درآمد بیشتر شهرداریها.

اینک که قریب یک دهه از واگذاری پروژه های نگهداری و توسعه فضای سبز شهری در تهران می گذرد چه خوب است مسئولان محترم با نگاهی به گذشته، حال و آینده راهکارهای مؤثر جهت بهبود عملکرد سازوکارهای اجرایی که همان شرکت های درگیر فضای سبز هستند را پیشنهاد داده و با تنظیم قراردادهای متصفانه با بهره گیری تجربیات دستگاههای برنامه ریز مانند سازمان بودجه کشور و عمل به جزئیات آن پیمانها و انجام تعهدات خود، فضای را به وجود آورند که سبز سبز باشد.

**پاسخ حوزه معاونت خدمات شهری شهرداری تهران**

عطف به... مطالبی تحت عنوان «قراردادهای نگهداری فضای سبز شهر تهران، مشکلات و تنگناها»، اعلام می دارد... میحت خصوصی سازی خدمات سبز و خدمات شهری و امر واگذاری اداره و نگهداری فضای سبز شهرداری تهران از سال ۱۳۷۱ به صورت آزمایشی و بدون در اختیار داشتن هیچ گونه الگوی موفق داخلی یا خارجی به اجرا گذارده شد در آن زمان حتی یک شرکت ثبت شده پیمانکار فضای سبز وجود نداشت که بنا به ضرورت امر و تلاش و کوشش مسئولان مربوطه دفترچه پیمان (مسلوب و فرم قراردادها) با بهره گیری از نظریات کارشناسی متخصصان فضای سبز، کارشناسان امور مالی، کارشناسان حقوقی و همچنین صاحب نظران بخش خصوصی با رعایت مفاد آیین نامه معاملات شهرداری تهران تهیه و تدوین گردید دفترچه های پیمان خدمات شهری و فضای سبز و فرم قراردادها از زمان شروع برنامه خصوصی سازی تاکنون همه ساله با استفاده و بهره گیری از تجربیات کسب شده و همچنین نتایج حساسی که با حضور مجموعهای از شهرداران محترم مناطق، معاونان خدمات شهری، مدیران سازمانهای ذی ربط، کارشناسان و ناظران مقیم و نهایتاً مدیران منتخب شرکت های



مفیده و ارزشمند است. به‌مطابق کلی این مجموعه مقالات را می‌توان از نظر محتوایی به چند دسته تقسیم کرد: دسته‌های از مقالات موضوع و رابطه اسلام و جهانگردی را مورد بررسی قرار داده و به جنبه‌های مختلف آن می‌پردازد که می‌توان از شاخص‌ترین آنها، مقالات زیر را نام برد: جهانگردی و جلب جهانگردان از دیدگاه اسلام، اسلام و سیر و سیاحت، تأثیر جهانگردی در شکوفایی تمدن و فرهنگ اسلامی، جنبه‌های گسترده سیر و سفر از نگاه قرآن کریم، جغرافیا و جهانگردی در تمدن اسلامی، جهانگردی در تاریخ و تمدن اسلامی، شیوه‌شناسی زمین‌گردی در قرآن کریم، فلسفه زمین‌گردی در قرآن و جایگاه سیر و سفر در قرآن.

دسته‌های دیگر از مقالات، نهاد اقتصادی گردشگری و اثرات مثبت آن را مورد بررسی قرار می‌دهند در این زمینه به عنوان مثال مقالات زیر را می‌توان نام برد: توریسم و اثر آن بر توسعه اقتصادی ایران، بررسی ابعاد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، اخلاقی و فرهنگی جهانگردی، نقش مناطق آزاد در توسعه اقتصادی و توریسم، تأثیر صنعت جهانگردی بر متبرهای اقتصادی، موانع اقتصادی گردش جهانگردی و بازار توریسم و جهانگردی.

دسته دیگر مقالات به ارائه راهکار و راه حل برای افزایش و ارتقای صنعت جهانگردی می‌پردازد، از جمله این مقالات می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: دهکده‌های توریستی راهکارهای مناسب برای توسعه صنعت گردشگری در ایران، نقش استراتژیک به صنعت گردشگری، چگونگی افزایش سهم ایران از بازار جهانگردی، صنعت گردشگری را چگونه گسترش دهیم، الگویی برای برنامه‌ریزی راهبری - مشارکتی در زمینه جهانگردی، سیاستها و راهبردهای کلان توسعه جهانگردی در ایران، راهکارهایی برای توسعه جهانگردی در جمهوری اسلامی ایران و لزوم بازنگری در نحوه بازدید، هدایت و راهبردهای جهانگردان خارجی از آثار تاریخی.

دسته دیگر اثر جاذبه‌های زیست‌محیطی و جغرافیایی را در صنعت گردشگری مورد بررسی و تحلیل قرار می‌دهد. در این زمینه از جمله می‌توان به مقالات زیر اشاره کرد: جنبه‌های جغرافیایی توسعه جهانگردی در جمهوری اسلامی ایران، روش‌های مقابله با آسیب‌های زیست‌محیطی گردشگری ساحلی در خلیج فارس، سوح جدید «اکو-توریسم» و جاذبه‌های گردشگری در جزیره کیش.

دسته دیگر جنبه‌های فرهنگی را محور بررسی موضوع مقالات قرار داده است از جمله مقالات زیر: جهانگردی، الیزبیدی یا اثر گذاری فرهنگی، باژتاب سیر و سیاحت در ادب فارسی، توریست در رسانه‌های همگانی، امپریالیسم فرهنگی و جهانگردی، جهانگردی و ارتباطات میان فرهنگی و روابط فردی یا توریست‌های غیرمسلمان.

دسته دیگری از مقالات به توصیف و تبیین وضعیت موجود جهانگردی در ایران و جهان می‌پردازد که از جمله به مقالات زیر می‌توان اشاره نمود: جهانگردی در ایران و جهان، شرایط کنونی جهانگردی در ایران، تنگناهای توسعه گردشگری در کشور، گذشته و آینده جهانگردی در کشور، مسائل و سازش‌های گردشگری در ایران و جهانگردی در جمهوری اسلامی ایران.

علاوه براین، تعدادی دیگر از مقالات نیز به سایر جنبه‌های صنعت گردشگری امیر از حقوقی، سیاسی و اجتماعی می‌پردازد.

نگاهی به پیشینه تحقیق در مورد اوقات فراغت، «نگاهی به برخی از فضاهای گذران اوقات فراغت در شهر» عنوان فصل سوم کتاب است که تعدادی از فضاهای مناسب برای سبزی کردن اوقات فراغت شهروندان را از قبیل پارک‌ها، زمینهای بازی و مراکز ورزشی، کتابخانه‌ها، خانه‌فرنگ محله، فرهنگسراها و فرجگاه ویژه مورد بررسی و تحلیل قرار داده است.

نتایج تحقیقات میدانی انجام شده در زمینه اوقات فراغت در فصل چهارم با همین عنوان آمده است. فصل پنجم این کتاب به نتیجه‌گیری دو بخش نظری و میدانی تحقیق و همچنین به ارائه توصیه‌ها و پیشنهادها می‌پردازد. از آنجا که این کتاب اثر یک مؤسسه اجتماعی است، حقوقی و عملکردی شهرداریها را در گذران اوقات فراغت تبیین می‌کند و از سوی دیگر از ساختار یک طرح تحقیقاتی برخوردار است، مطالعه آن می‌تواند برای دستاورد کاران و کارشناسان شهرداریها مفید باشد.

**مجموعه مقالات  
تختین همایش  
جهانگردی و جمهوری  
اسلامی ایران /  
سازمان منطقه آزاد  
کیش / چاپ اول  
۱۳۷۷ / جلد اول ۵۲۳  
صفحه - جلد دوم ۲۹۵  
صفحه - جلد سوم  
۴۲۴ صفحه.**



می‌تواند اغلب شهرهای ایران از جاذبه‌های گردشگری فراوانی برخوردار است و توان بالقوه‌ای در بهره‌گیری از صنعت گردشگری دارد. که می‌تواند برای شهرداریها منبع درآمدی برای توسعه شهری محسوب شود با وجود این، بحث توسعه صنعت گردشگری دارای ابعاد مختلف اجتماعی، سیاسی، تاریخی، اقتصادی و فرهنگی است و دیدگاههای متوجه در این خصوص وجود دارد که کمتر به صورت یک مجموعه مباحث، ابعاد مختلف آن مورد دقت قرار گرفته و تحلیل شده است.

«مجموعه مقالات تختین همایش جهانگردی و جمهوری اسلامی ایران» از معدود کتابهایی است که تاکنون در این زمینه منتشر گردیده و در قالب یک مجموعه، دیدگاهها و نظرات متعدد را از ابعاد مختلف و منوع صنعت گردشگری برای خوانندگان ارائه کرده است. این مجموعه در ۳ جلد توسط سازمان منطقه آزاد کیش در زمستان ۷۷ منتشر گردیده است. شایان ذکر اینکه سیماز یاد شده در اسفند ۷۶ برگزار شده است. در مقدمه این مجموعه آمده است: «هدف از برگزاری همایش جهانگردی و جمهوری اسلامی ایران، دستیابی به راهکارهای اجرایی روشن و شفافی است که مسئولان با تکیه بر پشتوانه دینی و فرهنگی بتوانند ضمن رفع موانع موجود و ترسیم خاموشی واحد، به‌طور زیربنایی این صنعت را از رکود فعلی خارج ساخته و در جهت رشد و توسعه آن اقدام نمایند که قلماً در چنین شرایطی از اقبال عمومی و مردمی نیز برخوردار خواهد بود.»

مجموعه یادشده از این جهت که به ارائه دیدگاههای متنوع و مختلف صاحب‌نظران در خصوص شیوه‌های عرضه خدمات و جلب جهانگرد می‌پردازد برای آشنایی دستاورد کاران و بهره‌مندان شهری علاقمند به این موضوع

**شهرداریها و اوقات  
فراغت / تولید سعیدی  
رضوانی / مرکز  
مطالعات برنامه‌ریزی  
شهری - وزارت کشور /  
چاپ سوم ۱۳۷۸ / ۷۳  
صفحه.**



با توجه به نقش مهم اوقات فراغت در زندگی شهروندان، برنامه‌ریزی جهت گذران جنبه اوقات فراغت از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است؛ چرا که استفاده صحیح از اوقات فراغت، موجب تعالی و رشد انسان می‌شود و حتی عملکرد سایر بخشهای زندگی را نیز تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. برنامه‌ریزان شهری و سازمانهای شهری، بویژه شهرداریها، نقش بسزایی در توسعه فضاهای فرهنگی - تفریحی جهت تأمین فضاهای لازم برای گذران اوقات فراغت برعهده دارند.

در سالهای اخیر با توجه به گسترش تقاضا و نیاز شهروندان به فضاهای و امکانات گذران اوقات فراغت در شهرهای کشور و نیز افزایش فعالیتهای فرهنگی - اجتماعی شهرداریها، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی وزارت کشور، پروژه‌ای مطالعاتی رایج نام شهرداریها و اوقات فراغت شهروندان با هدف شناخت تقاضا، ضعف و قوت عملکرد شهرداریها در زمینه توسعه فضاهای فرهنگی - تفریحی و همچنین ارائه پیشنهادهایی راهبردی لازم برای بهبود کیفیت عملکرد شهرداریها در این زمینه به انجام رسیده است که یافته‌های مطالعاتی آن در کتابی با همین عنوان، جهت بهره‌برداری شهرداریهای کشور منتشر گردیده است.

کتاب حاضر، پژوهشی در زمینه چگونگی گذران اوقات فراغت شهروندان و اقدامات شهرداریها در زمینه توسعه فضاهای فرهنگی - تفریحی در استانهای خراسان، اصفهان و خوزستان است. در مقدمه این کتاب آمده است: «کار، تفریح، رفت و آمد و سکونت چهار عملکرد اصلی زندگی به شمار می‌رود. در مجتمع‌های زیستی اولیه که از ساختار ساده و جمعیت کمی برخوردار بودند، برنامه‌ریزی خاصی برای تحقق این عملکردها انجام نمی‌پذیرفت و همه امور به‌طور خودبخودی و بدون اندیشه و نظم خاصی انجام می‌شد. با افزایش جمعیت و پیچیده شدن ساختار جوامع، نیاز به برنامه‌ریزی در همه زمینه‌ها آشکار شد و رشته‌های تخصصی برنامه‌ریزی شهری، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، برنامه‌ریزی مسکن و همچنین برنامه‌ریزی برای گذران اوقات فراغت یا هدف سامان بخشیدن به این عملکردها پدید آمد و در همه جوامع از جمله جامعه ما گسترش پیدا کرد.»

این کتاب در پنج فصل تدوین یافته که به‌طور خلاصه به معرفی آنها می‌پردازیم:

فصل اول کتاب به معرفی طرح تحقیق و فصل دوم با عنوان «ساخت نظری» به موضوعات متنوع و مختلفی در زمینه موضوع اوقات فراغت می‌پردازد که عبارت‌اند از: تعریف اوقات فراغت، کارکردهای فراغت، اوقات فراغت و انواع آن و

\* 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	Municipalities, Intrigue-Making of Urban Tourism: Z.Tashakor
	<b>Idea &amp; Research</b>
12	Expansion of Tourism from Viewpoint of Urban & Regional Planning: J.Mahdizade
17	Union of Iranian Municipalities: From Formation to Disapolution: Gh.Akbari
	<b>Dialogue</b>
25	Structural Reforms in Guidance System of Urban Development: S. Ansarinia
	<b>Urban Law</b>
29	Legal Status of Municipalities in Iranian Urban Management: K. Norouzi
32	<b>Legal Councillor</b>
	H. Ehteshami
	<b>World's Experiences</b>
34	Backgrounds of Citizen Participation in the City of Toronto: P. Clutterbuck
38	Union Mayor's of Japan: Public Relation Office of Union Mayor's of Japan
	<b>Mayor's View Point</b>
40	Taleghan, Tourism & Fruition: Interview with Seyed Sajad Hoseininasab, Mayor of Taleghan
	<b>New Building</b>
44	Great Park of Sangsar, Green's Neighbor of Desert: N.Moradi
49	Replies to Report of "Mashhad's Kuhsangi, Confluence of Human Being, City & Nature"
	<b>Education</b>
51	Design of Urban Highways; Road or Street: Gh. Pasebanhazrat
56	<b>The World Cities &amp; Municipalities</b>
59	<b>News Reports</b>
70	<b>Brief News</b>
	<b>Point View</b>
71	A Glance to Contracts on Green Space in Municipality of Tehran:
73	<b>Books Review</b>

# TF

# THOMAS



## توماس

توماس لوادر همه کاره  
حیاط ماشین نماینده انحصاری در ایران  
تکنولوژی برتر از کانادا

توماس بدون نیاز به محوطه، ۳۶۰ درجه درجا دور می‌زند.

هر یک از ۴۸ نوع ملحقات توماس در مدت کمتر از یک دقیقه بدون نیاز به آچار توسط راننده تعویض می‌گردد.

با کمترین هزینه سرمایه گذاری و هزینه عملیاتی می‌تواند پروژه‌های خدمات شهری و عمرانی را مکانیزه نماید.



جارو



پخش ماسه، نمک و کود



جاروی برسی (برف روب)



جدول (نیوجرسی) و گاردریل شوی



برف خور



چنگک حمل زباله و آوار



نقال کار

- Municipalities, Intrigue-Making of Urban Tourism
- Expansion of Tourism from View Point of Urban & Regional Planning
- Union of Iranian Municipalities: From Formation to Dissolution
- Legal Status of Municipalities in Iranian Urban Management
  - Union Mayor's of Japan
- Taleghan, Tourism & Fruition
  - Great Park of Sangsar, Green's Neighbor of Desert
- Design of Urban Highways: Road or Street
  - A Glance to Contracts on Green Space in Municipality of Tehran

