







اولین تولید کننده شاسی و ماشین آلات  
خدمات شهری در ایران اسلامی

شرکت تولیدی تحقیقاتی  
**مبارز**

تحت افسانگی کمیته دولتی ایران انگلستان



شاسی مبارز مدل ۱۷۵۱



شاسی مبارز مدل ۲۶۵۱



شاسی مبارز مدل ۱۹۵۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۱ با پلاپر



ماشین نجات مدل ۴۴۱



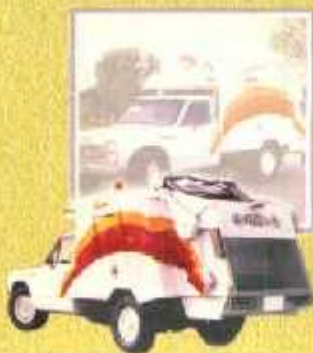
خاروب خیابانی مدل ۶۱۷ (گرفون)



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (فونیکس)



خاروب خیابانی مدل ۶۱۱



زباله جمع کن مدل ۴۰۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۳



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۱



جدول شوی مدل ۵۳۱

اولین تولید کننده شاسی و ماشین آلات

جهت اخذ اطلاعات بیشتر با دفتر فروش تماس حاصل فرمایید

- دفتر فروش: اصفهان - سن و سهیل - ابتدای چهارباغ بالا  
مجمع تجاری و اداری کوثر - طبقه همکف - شماره ۹۰۲  
تلفن: ۷۳۱۹۷۶ - خدمات پس از فروش: ۷۳۱۹۷۷ - دورنگار: ۷۳۱۹۷۸
- کارخانه: اصفهان - منطقه صنعتی جی - خیابان پنجم  
تلفن: ۸۰ - ۱۹۵۲۰۴۱۷ - ۵۲۱۸۹۰ (۰۳۱)  
دورنگار: ۵۲۰۴۱۹ (۰۳۱)



زباله جمع کن مدل ۵۰۰۱



آتش نشانی مدل ۱۲۳۱ (فوماتیک)





# شهرداریها

ماهانها پژوهش، آموزش و اطلاع رسانی  
برای مدیران و مدیران شهری  
نور چابک، سال دوم - بهمن ۱۳۸۹

۲۱

طرح روی جلد مهدی یار محمدی  
مربوط به گزارش اصلی  
عکس پشت جلد ایثالیبا - سی بنا

۴	یادداشت سردبیر گزارش اصلی
۵	آموزش کارکنان ارتقای خدمات شهرداریها / جلال معصوم اندیشه و پژوهش
۱۲	درآمدی بر بودجه شهرداریها / فضل اله هاشمی دیدگاه
۱۶	چالشهای مدیریت شهری با افزایش جمعیت / محمدعلی احمدیان قانون شهر
۲۰	تأمین بودجه آموزش شهرداری / حسین صالحی
۲۳	مشاور حقوقی / دفتر حقوقی وزارت کشور
۲۶	مشاور اداری - مالی / جمشید رحمانی گفتگو
۲۷	نابسامانی در گرافیک شهری / گفتگو با ابراهیم حقیقی تجربیات جهانی
۳۱	شهرداریها در لبنان
۳۳	استفاده از زیرزمین شهرها / ساجد پور مسویک
۳۸	مدیران شهری فردا / امروز آموزش دهیم / شن اتمکن
۴۰	شهرها و شهرداریهای جهان ابتکار شهرداری کیک در ایجاد شورا - محله آموزش شهروندی به کودکان در آلمان و برزیل، قوانین شهرداریها برای نگهداری حیوانات خانگی و - آموزش
۴۴	طراحی مبلمان برای خیابان (5)؛ ری شتابی / رضا مر تضاپی
۴۸	ضرورت کاهش سرعت در محله های شهری / حمید فتوحی
۵۱	پارکهای شهری؛ بیرون امروز، فردا / مهران قدوسی
۵۴	سیفیه ملایر؛ هزار پله تا آسمان / ناز یلامرادی
۵۹	گزارشهای خبری / علی کلانتری شهردار شب تهران، شهردار اورژانس است؛ بررسی روشهای بهبود وضعیت تاکسیرانی ها در گرههایی مدیران عامل، تلاش شهرداری مشهد برای راه اندازی سیستم حمل و نقل ویلی و -
۷۳	اخبار کوتاه کارگران خدماتی شهرداری تبریز معاینه پزشکی می شوند؛ شهرداری محمد شهری اجرای سیستم GIS، آغاز تدوین برنامه پنجساله شهرداری قزوین با دریافت نظر مردم و -
۷۵	اخبار پژوهشی / مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور با مخاطب
۷۶	مشکلات شهرداریهای کوچک / شاهپور خزایی معیارهای شهردار نمونه از نظر شما / دفتر فنی استانداری خوزستان
۷۸	آلار شهر - فنون مدیریت
۸۲	فهرست انگلیسی

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات  
و شهرداران به نام نیست.
- ۲- شهرداران به نام در ویرایش و  
تصحیح مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه باز  
گردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه  
تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور  
مدیر مسئول: احمد خرم  
سرمد پور علی نوری پور  
معاون: سرمد پور، نوید سعیدی رضوانی  
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی / زهر آشکار /  
سرویس علمی - پژوهشی / غلامرضا کامطوبان / سرویس  
حقوقی - بین المللی / حسن شلیبی  
ویرایش: غلامرضا صالحی  
مدیر هنری: جمشید پاری شهردار  
تصویرسازی: مهدی یار محمدی  
آموزش: مریم شیه قاجری  
آموزش توزیع: مریم شیه قاجری  
حرفه ای: فریده باستانی قرابلی  
نویسنده: لولا شاه بختری  
شمارگان: ۵ - نسخه





محدودیت موجود در نمودار تشکیلاتی و پایین بودن سطح دستمزدهای پرداختی.

۳- محدودیتهای قوانین استخدامی کشور و شهرداریها در مورد پرداخت حقوق و مزایای کافی به کادر متخصص و جذب اندک نیروهای موجود از سوی بخش خصوصی.

۴- ایجاد نشدن تشکیلات اجرایی طرح در سازمانهای ذی ربط شهر. با توجه به سهم بالای هزینههای پرسنلی در بودجه شهرداریها (حدود ۲۰ درصد)، چارمجویی در جهت تعدیل نیروی انسانی و کاهش هزینههای پرسنلی از طریق اتخاذ شیوههای مناسب مدیریت و اداره امور شهر در زمینههای مختلف از دغدغههای مدیریتی شهری است. وزارت کشور در دستورالعمل توزیع عوائد بند چ تبصره ۱۹ قانون بودجه سال جاری، اعتباری معادل یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان برای ریزش نیروهای کم کیفیت شهرداریها در نظر گرفته است. شهرداریها می توانند بر اساس دستورالعمل ابلاغی وزارت کشور از اعتبار یاد شده برای تعدیل نیروی انسانی مازاد خود استفاده کنند.

برنامه ریزی نیروی انسانی شهرداریها در سطح کلان ایجاب می کند که با جمع آوری منظم اطلاعات، تجزیه و تحلیل موقعیتها و روندهای عرضه و تقاضای نیروی انسانی و شناخت راههای مختلف، بتوان تعداد واقعی افراد مورد نیاز برای مشاغل مختلف را به دست آورد و در سطح خرد و محلی، با تجزیه و تحلیل شرایط گذشته و حال نیروی انسانی روشهایی را تعیین کرد که نیروی انسانی مورد نیاز در زمان و مکان مناسب، تعریف شده و در اختیار گرفته شوند.

پس از مرحله انتخاب، در فرآیند توسعه منابع انسانی، مرحله رشد، یعنی آموزش کارکنان شهرداریها مطرح می شود. بر اساس ماده ۲۸ آیین نامه استخدامی شهرداریهای کشور، وزارت کشور (سازمان شهرداریها) مکلف است در اجرای ماده ۶۲ قانون شهرداری به منظور بالا بردن سطح معلومات فنی و تخصصی کارکنان موجود و مورد نیاز شهرداریها، زمینههای آموزشی پیش از خدمت و ضمن خدمت داوطلبان استخدام و شاغلین را به طریق مقتضی و در صورت نیاز با ایجاد مراکز آموزشی، فراهم آورد.

در این زمینه، هر ساله از محل بند چ تبصره ۱۹ قانون بودجه کشور، اعتباراتی به منظور آموزش کارکنان شهرداریها برای دورههای مختلف کوتاه مدت آموزشی در اختیار استانداردها قرار می گیرد که بخشی از خلاهای آموزشی را پر کرده، اما به طور اساسی جبران این عقب ماندگیها را نکرده است؛ از این رو برای برنامه ریزی آموزشی، در سال جاری قرارداد پروژههای مطالعاتی با عنوان «بررسی نیازهای آموزشی شهرداریها و تدوین طرح جامع آموزش کارکنان شهرداریها، با مشاور منعقد شده است و امید است نتایج آن در برنامه ریزی کلان آموزشی شهرداریها مورد استفاده قرار گیرد.

ساموئل پاول در کتاب «مدیریت استراتژیک در برنامه های توسعه» فرآیند توسعه منابع انسانی را دارای دو جزء می داند: انتخاب و رشد. در جزء اول منابع انسانی مورد نیاز برنامه معلوم و مشخص می شوند و در جزء دوم، این منابع با وظیفه خود آشنا شده و برای انجام صحیح آن به طور مناسب تجهیز می شوند؛ به گونه ای که بتوانند در محیطهای با شرایط متغیر کار کنند. در فرآیند توسعه منابع انسانی، این دو جزء باید به طور همزمان سازماندهی شوند.

قبل از فرآیند توسعه منابع انسانی، شناخت وظایف سازمان و تخصصهای مورد نیاز برای انجام این وظایف ضروری است. برای رسیدن به این امر مهم، برنامه ریزی نیروی انسانی، نیاز جدی هر سازمان است. در برنامه ریزی نیروی انسانی، گام نخست، شناخت وضعیت موجود، تنگناها و مشکلات است.

نگاهی کلی به وضعیت نیروی انسانی در شهرداریهای کشور، روشن می سازد که در حال حاضر بیش از یک صد و ۱۳ هزار نفر در شهرداریها مشاغلند. از این میان ۱۷ درصدی سواد و از میان باسوادان ۸۱ درصد سیکل و کمتر و تنها ۲ درصد لیسانس و بالاتر از لیسانس هستند. این آمار بیانگر وضعیت بسیار خطرناک منابع انسانی شهرداریهاست و ضرورت بازنگری و دگرگونی انسانی را در این سازمان گوشزد می کند. در وضعیت کنونی با توجه به نگاه جدید به مدیریت شهری و ارتقای وضعیت آن به جایگاه واقعی، حساسیت این امر بیشتر شده است.

مشکل نیروی انسانی شهرداریها در شورای برنامه ریزی مسکن و عمران شهری و روستایی نظام برنامه ریزی برنامه پنجساله سوم توسعه کشور به عنوان مهمترین و اساسی ترین مشکل مورد توجه قرار گرفت و کمبود نیروی انسانی متخصص و کارآمد در فعالیتهای عمران شهری در مقایسه با نیازهای شهری، همچنین عدم توازن امکانات جذب نیروی انسانی متخصص در مناطق و فعالیتهای مختلف، در سند برنامه به عنوان تنگنای جدی فصل عمران شهری ذکر شد و توسعه منابع انسانی، به عنوان سیاست استراتژیک مورد تأکید قرار گرفت.

در تحقیقی که مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری با همکاری مهندسان مشاور سازمند با عنوان «بررسی علل عدم تحقق طرحهای توسعه شهری، انجام داده است از جمله نارسایی ها و تنگنای طرحهای جامع در اجراء نارسایی ها و تنگنای مدیریتی، سازمانی و نیروی انسانی به شرح ذیل تبیین شده است:

- ۱- ضعف شهرداریها در جنبه های مختلف استخدامی، سازمانی، مدیریتی و نقض قوانین در این موارد.
- ۲- کمبود کادر متخصص شهرسازی در کشور، کم تجربه بودن کادر موجود، عدم امکان جذب نیروهای متخصص در شهرداری به لحاظ



# آموزش کارکنان؛ ارتقای خدمات شهرداریها

## نیروی انسانی، موتور توسعه

در ادبیات برنامه‌ریزی از نیروی انسانی به عنوان موتور ماشین توسعه یاد می‌شود که حرکت هر جامعه، سازمان یا مؤسسه‌ای را به سوی پیشرفت برعهده دارد. در این مفهوم نیروی انسانی نه از جهت کمیت بلکه سطح آن از نظر شاخصهای کیفی مورد توجه است. البته سرمایه‌ها و تأسیسات بدون نیروی انسانی ماهر، متخصص و خلاق جز توده‌ای از اسکناس و مواد اولیه چیزی بیش نخواهد بود.

اسروژه به دلیل آشکار شدن نقش قاطع نیروی انسانی در دستیابی به توسعه به جای اصطلاح توسعه پایدار از اصطلاح توسعه انسانی پایدار استفاده می‌شود. در اصطلاح اخیر، ارتقا و حفظ کیفیت نیروی انسانی و نه کمیت آن، یکی از شاخصهای سنجش میزان پیشرفت و توسعه کشورهاست. کیفیت نیروی انسانی در مفهوم اخیر خود به معنی برخورداری از سطحی از آموزش، تخصص، در آمد، بهداشت، مسکن و حتی آزادیهای سیاسی است.

صاحب نظران بر این باورند که یکی از مشکلات کشور ما در دستیابی به توسعه، بی توجهی به اهمیت نیروی انسانی در تمامی سطوح آن از سطح ملی تا سطح سازمانها و مؤسسات است. خوشبختانه این مهم اخیراً از سوی مدیران کلان کشور مورد توجه قرار گرفته است و بر اساس برنامه سوم توسعه، نیروی انسانی به عنوان اصلی‌ترین عنصر در دستیابی به اهداف برنامه‌ها در رأس اصلاحات ساختار نظام اداری کشور قرار گرفته است. برنامه سوم توسعه به درستی تأکید دارد که «در توسعه انسانی، مهمترین نکته در شرایط حاضر کشور، تفکیک بین سیاستهای مرتبط با ارتقای سطح دانش و آگاهی‌های عمومی و سیاستهای مربوط به تربیت نیروی متخصص مورد نیاز بخشهای مختلف اقتصادی است».

یکی از بخشهای مهم اقتصادی کشور، بخش خدمات است که در حال حاضر نزدیک به ۴۰ درصد از حجم اشتغال کشور را به خود اختصاص داده است. این بخش زمینه‌ساز فعالیتهای اقتصادی - اجتماعی بسیاری است. به طوری که بهره‌وری بخشهای دیگر اقتصادی منوط به بهره‌وری و کیفیت عرضه خدمات این بخش است. به عبارت دیگر خروجی بخش خدمات، به عنوان ورودی در سایر فعالیتهای اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در بخش خدمات، واحدها و سازمانهای عمومی بسیاری نقش ایفا می‌کنند اما اغراق نخواهد بود اگر ادعا کنیم که مهمترین نقش را بین این مجموعه، شهرداریها برعهده دارند. شهرداریها مؤسسات عمومی هستند و برخلاف بخش خصوصی که بر اساس سود - هزینه پایه‌گذاری شده‌اند، با شیوه بودجه - هزینه اداره می‌شوند. از این رو در تحلیل و سنجش بهره‌وری و عملکرد آنها، شاخصهای کارایی برای منافع عمومی و از جمله کیفیت نیروی انسانی بر سایر شاخصها مقدم است. بنابراین با توجه به هدف اصلی خدمات شهرداریها که تأمین نیازهای شهروندان در زمینه‌های بهداشتی، ترافیکی، حمل و نقل و... است، کیفیت نیروی انسانی آنها در کارایی و بهره‌وری و به عبارت دیگر بهره‌وری خدمات آنها نقش بسزایی دارد. اگر شهرداریها بتوانند کارکنان با کیفیت را در اختیار بگیرند و با پرورش دهند، در حقیقت نیمی از راه تولید خدمات با کیفیت را طی کرده‌اند. نیروی انسانی با کیفیت و کارآمد چیزی نیست که بتوان آن را به سرعت از جایی تأمین کرد، بلکه تخصص و مهارت نیاز به زمان، سرمایه‌گذاری و فرآیندی طولانی دارد. پس بی جا نخواهد بود که نیروی انسانی شهرداریها را پایه بقا، بالندگی، کارایی و یا عامل رکود، ایستایی و ناکارآمدی آنها بدانیم.

جلال معصوم

بحث کیفیت نیروی انسانی و جایگاه آن در دستیابی به اهداف سازمانی، مقوله‌ای است که در کشور ما زیاد از آن صحبت می‌شود، اما کمتر مورد توجه جدی قرار می‌گیرد! همه از اهمیت و نقش نیروی انسانی و لزوم افزایش کارایی آن صحبت می‌کنند، اما همچنان شاهد ضعف کیفی این عامل اساسی در بدنه اکثر مؤسسات و سازمانها هستیم! در نتیجه با وجود سرمایه‌گذارها، امکانات و تجهیزات زیادی که در برخی سازمانها و مؤسسات تولیدی و خدماتی متراکم شده، عملاً بهره‌وری اندکی از آنها عاید می‌شود.

شهرداریها از جمله سازمانهایی هستند که با وجود کمیت زیاد در نیروی انسانی از کارایی و بهره‌وری اندکی برخوردارند. عده‌ای را عقیده بر این است که مشکل شهرداریهای کشور ما در این زمینه، ضعف کیفی این نیروهاست. در واقع تورم، تراکم و سطح نازل تخصص و مهارت نیروی انسانی شهرداریها بر نوع، میزان و کیفیت خدمات آنها به شهروندان مؤثر واقع شده و این خدمات را از حد انتظار و نیاز مردم پایین تر نگه داشته است. در گزارشی که پیش رو دارید، کوشش کرده‌ایم تا ضمن بررسی این پدیده، راههای برون رفت از این مشکل را بیابیم.



## کیفیت پایین خدمات شهرداریها

امروزه وظایف شهرداریهای جهان روز به روز در حال گسترش است و شهرداریها به عنوان نهادهای مدنی و محلی وظایف متعددی را برعهده می گیرند به این ترتیب وظایفی که تاکنون برایش دولتها قرار داشته در حال واگذاری به نهادهای محلی و از جمله شهرداریهاست.

در برخی از شهرهای کشورهای توسعه یافته شهرداری وظایفی مانند نظارت بر رستورانها، کیفیت بهداشتی محصولات عرضه شده در فروشگاهها، مراقبت از کودکان و سالمندان بی سرپرست، هنایت مؤسسات فرهنگی، نظارت بر قیمتها، نظارت بر عرضه و قیمت مسکن، مدیریت فضای سبز، بازیافت زباله، دفع و تصفیه فاضلاب، کنترل کیفیت هوا، زیستسازي معابر و حمل و نقل را برعهده دارد. در کشورهای توسعه یافته این وظایف به مراتب گسترده تر است و تا سطح یک حکومت محلی نیز پیش می رود. انجام چنین وظایفی بی شک با مدیریت و برنامه ریزی وسیع و با اتکا به نیروهای متخصص و ماهر امکان پذیر است.

شهرداریها در کشور ما در مقام مقایسه با سایر شهرداریهای کشورهای توسعه یافته و توسعه یافته جهان، وظایف محدودتری برعهده دارند؛ ضمن اینکه تلاش پرسنل زحمتکش شهرداریها را در اداره امور شهرها لاجرم نمی بینیم، اما ناچاریم ابراز تاسف کنیم که خدمات آنان در همین ابعاد نیز از سطح نیازهای شهری برخوردار است؛ به عنوان مثال زمان استاندارد رسیدن به محل حادثه توسط خاموشان آتش نشانی ۳ دقیقه است، اما براساس آمار گیریهای انجام شده، به طور متوسط تنها در ۱۶ درصد از شهرهای کشور واحدهای آتش نشانی در این مدت به محل حادثه می رسند. وضعیت ناگوار حمل و نقل شهری، نظیف معابر، جمع آوری زباله، کنترل بر ساخت و سازهای شهری، سرانه و کیفیت فضای سبز و... نیز با استانداردهای قابل قبول فاصله زیادی دارند.

کیفیت نازل نیروی انسانی از جهت تخصص و مهارت و تراکم شدید این نیروها در بدنه شهرداریها، از مشکلات امروزه آنهاست که از دامنه اثر بخشی و کارایی و در یک کلام، کیفیت خدمات شهرداریها بشدت کاسته است.

کارشناسان در بیان جزئیاتی ضعف نیروی انسانی شهرداریها به عواملی مانند مدیریت ناکارآمد، نبودن انگیزه در کارکنان و سطح نازل تخصص و تحصیلات پرسنل آنها اشاره می کنند، اما در این میان میزان دانش و مهارت کارکنان شهرداریها نقش اساسی داشته و برخلاف دو عامل اول به طور مستقیم بر کیفیت خدمات عرضه شده توسط آنها اثر گذار است. محمّد کیهان میرفخرایی، مدیر پروژه نظام جامع آموزش شهرداریهای کشور، در این زمینه می گوید: برای آنکه شهرداری وظیفه خود را بدرستی و با کارایی مناسب انجام بدهد، نیروی انسانی شاغل در آن باید وظیفه خود را بدرستی بشناسد تا بتواند آن را بخوبی به انجام رساند و معتقد است اصولاً برای اینکه هر کاری درست انجام شود، دانش و مهارت ضروری است. اگر افرادی به حد کافی به مهارت و دانش لازم برای انجام وظایف شغلی خود دست پیدا کنند، بسیاری از مشکلات سازمانهایی مانند شهرداریها حل خواهد شد.

## وضعیت نیروی انسانی شهرداریها

مطالعات اندکی در مورد وضعیت نیروی انسانی شهرداریها از نظر شاخصهای کیفی صورت گرفته است. در یک مطالعه از این دست که توسط مهندسان مشاور و مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور انجام شده نتایج حاصل حاکی از وضعیت نامطلوب نیروی انسانی واحدهای شهرداری در سطح کشور است.

براساس مطالعات فوق تنها ۲۷ درصد از کارکنان آتش نشانی دارای تحصیلات سوم ابتدایی و بیشتر بوده و مابقی یعنی ۷۲ درصد کمتر از این میزان سواد داشتند. همچنین به طور متوسط ۲۷ درصد از کارکنان شاغل در واحد نظیف و جمع آوری و دفع زباله بی سواد بودند. در واحدهای فضای سبز نیز به ازای هر ۱۰۰ نفر پرسنل شاغل در این

واحدها، تنها ۷ نفر تحصیلات دانشگاهی داشته اند. در واحدهای صنوبر پروانه ساختمانی - که نسبت به سایر فعالیتها دیگر خدماتی در شهرداریها به تحصیلات بالاتری نیازمند و حداقل انتظار می رود که از تحصیلات دیپلم برخوردار باشند - فقط ۶۰ درصد این گونه بوده اند و ۴۰ درصد دیگر، مدارک تحصیلی زیر دیپلم داشته اند. در واحدهای اداری اخذ عوارض نوسازی - که فعالیتی مهم و درآمدزا برای شهرداریهاست - ۶۰ درصد شاغلان زیر دیپلم بودند. در مجموع هم اکنون تنها ۳ درصد کارکنان شهرداریها دارای تحصیلات دانشگاهی در سطح لیسانس و بالاتر بوده و حدود ۱۷ درصد از کل کارکنان شهرداریها بی سوادند.

این از قلم گوشه ای از وضعیت کیفی نیروی انسانی متراکم شهرداریها و بیانگر وضعیت نازل براتکرز آنهاست. شرایط فوق نمایانگر حائلی است که کارشناسان از آن به نام بدنه باذکنکی یاد می کنند. اگر همان گونه که در برنامه سوم توسعه پیش بینی شده، دولت برای کاهش تصدیی خود بخواهد بخشی از وظایف دستگاههای اجرایی را به شهرداریها بسپارد، این سؤال مطرح است که این سازمان حجیم، اما کم جرم، چگونه از پس این بارگران برخواهد آمد؟



مصطفی عیاشی زادگان

## لزوم آموزش نیروی انسانی شهرداریها

یکی از راه حلها، ارتقای کیفیت نیروی انسانی، بالا بردن میزان شناخت و مهارت آنان از طریق آموزش است. آموزش امری است که هر انسان در طول زندگی خود از آن بی نیاز نیست؛ بویژه در جهان پویایی کنونی که دستخوش تحولات سریع کیفی و کمی است. سکون در چنین عصر پیرشایی به منزله جاماندن از قافله بشری خواهد بود. شهرداریها که متصدی مدیریت امور شاخص ترین مظهر تمدن امروز یعنی شهرها هستند، باید نه تنها همگام بلکه پیشگام در امر اصلاحات و تحولات روز جهانی باشند و از چنان توانایی برخوردار شوند که بتوانند شایسته عنوان پرستیولت خود گردند.

با این همه اکنون وضعیت شهرداریهای کشور به گونه دیگری است. مصطفی عیاشی زادگان، دکتر در شهرسازی و استاد دانشگاه علم و صنعت ایران، در این زمینه می گوید: در کل، شهرداریها - چه شهرداریهای بزرگ مثل تهران و چه شهرداریهای کوچک - در چارت پرسنلی خود نیازمند کادرهای تخصصی هستند که متأسفانه ما در ایران از آن بی بهره هستیم؛ بسیاری از خدمات شهرداریها تخصصی است، ولی با آن تخصصی برخورد نمی شود؛ مثلاً زیستسازي معابر شهری که یک کار تخصصی طراحی شهری است، می توان با آن به عنوان یک کار ساده اسفالت کاری نیز



بر خورد کرد. در حقیقت هر دوی آنها لازم است. اصل این است که افرادی برای این مشاغل آموزش ببینند؛ حتی کارگری که کار بسیار ساده کردن خیابان را انجام می‌دهد، لازم است آموزش ببیند تا بداند بر نکر دن چالهای که ایجاد کرده چه عواقبی در پی خواهد داشت.

برخی از صاحبان آموزش نیروی انسانی شهردارها را راه حل مشکل تورم نیروی انسانی و به ظاهر عازاد آنها می‌دانند. جعفر محبوبی، معاون طرح و برنامه شهرداری کلان، می‌گوید: آموزش و اثرات آن، امری پدیده و روشن است. در تمامی سازمانهایی که برنامه‌ریزی نیروی انسانی به شکل جدی مدنظر است، آموزش پرسنل قبل از شروع به کار و در حین کار، امری ضروری است. در سازمانهایی که فاقد برنامه‌ریزی نیروی انسانی بوده و دچار بحران تورم نیروی انسانی و وجود پرسنل ناکارا و ضعیف هستند، نقش آموزش مضاعف می‌گردد؛ بویژه در شهردارها که اکثر پرسنل زحمتکش آن دارای تجارب کاری ارزشمندی هستند. انجام برنامه‌های آموزشی تخصصی و انتقال علوم و فنون تخصصی و مدیریتی روز به ایشان و تلقین آن با گویبار سالها تجربه، اثربخشی فراوانی در سازمان خواهد داشت.



مهندسین میرفتن

اهمیت و نقش آموزش حتی از دیدگاه اقتصادی و صرفه‌جویی در هزینه‌ها نیز مورد تأکید قرار می‌گیرد. قسمی، مسئول دفتر مطالعات و هماهنگی امور ایمنی و بازسازی و آموزش وزارت کشور، در این زمینه می‌گوید: ارزش آموزش نیروی انسانی بسیار بالاست؛ چون با هزینه کمی در امر آموزش به بازدهی بالایی خواهیم رسید. به عنوان مثال ما در زمینه نگهداری و مراقبت ماشین آلات سنگین دوره کوتاه مدت ۳ روزه‌ای برگزار کردیم. از آنجا که هر یک از این ماشینها با ۳۴۰ تا ۵۰ میلیون تومان هزینه خریداری شده‌اند، در این دوره‌های ۳ روزه - که هزینه بسیار اندکی بر می‌دارد - به رانندهها آموزشهای لازم را می‌دهیم تا این سرمایه‌های عظیم سالها کار کنند. در صورتی که اگر رانندهها آموزش نبینند، ممکن است ظرف چند ماه یا چند سال ماشینها اسقاط شوند. وقتی به شهردارهای مختلف می‌رویم انواع و اقسام این ماشین آلات فوسوده را در گوشه و کنار شهردارها افتاده می‌بینیم؛ این مسئله علنی ندارد مگر اینکه آموزش صحیح به پرسنل داده نشده است. این امر در ابعاد مختلف مسدود دارد. مدیران باید بدانند بازرگشت سرمایه کلاری در آموزش خیلی بیشتر از هزینه‌ای است که صرف آن می‌شود.

#### آموزش، فرایندی مداوم

نیاز به آموزش مستمر حتی در مورد افراد تحصیلکرده و دارای مدارک

دانشگاهی در کادر شهردارها، امری است که لزوم بحث آموزش را فراتر از کارکنان غیرمتخصص مطرح می‌کند. میرفتن برای این باره معتقد است: آموزش در داخل سازمان حتی برای دانش آموختگان دانشگاهها خاص و ضروری است. در سایر کشورها آموزشهای دانشگاهی، پیش نیازهایی هستند برای شروع کار و وقتی افراد وارد موسسه‌ای می‌شوند این موسسه برای آنها برنامه و طرح آموزشی می‌ریزد؛ زیرا هنگامی که شما وارد یک سازمان می‌شوید باید آن سازمان، مقررات کار کردن در آن و وظایف خودتان را خوب بشناسید. برای مثال اگر یک مهندس ساختمان وارد شهرداری شود و به واحدی که ماده ۱۰۰ در آنجا اجرامی شود منتقل شود، درست است که مهندس ساختمان است، اما باید بداند با کسی که خلاف کرده و به کمیسیون ماده ۱۰۰ آمده چگونه برخورد کند، باز دیدش چگونه باشد و به چه نحو اندازد بگیرد. این مسائل در دانشگاهها قابل آموزش نیست. دانشگاه جایی است که بیشتر آموزش پایه به افراد می‌دهد. آموزشهای بدو ورود و حین خدمت، پرسنل نیازی حسی است و نباید از آن غفلت کرد.

#### مشکلات آموزش

اگر آموزش نیروی انسانی شهردارها تا این اندازه بر کیفیت و بازدهی فعالیت آنها مؤثر است، پس مشکلاتی که مانع از تحقق و توسعه این امر شده چیست؟ هر فعالیتی نیازمند برنامه‌ریزی، سازماندهی و تسهیلات اداره کننده است و آموزش نیروی انسانی شهردارها نیز نمی‌تواند از این قاعده مستثنی باشد. برخی از صاحبان نظر، دفتر آموزشی موجود در سیستم شهردارها را در نبودن یک سازمان برنامه‌ریزی و اداره کننده می‌دانند.

تنها در شهردارها بلکه در وزارت کشور، نیز - که متولی امور شهردارهاست - واحد مشخصی برای برنامه‌ریزی آموزش وجود ندارد. در حال حاضر، دفتر مطالعات و هماهنگی امور ایمنی و بازسازی در حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با اینکه نیرو و چارت سازمانی لازم را در اختیار ندارد، عهده دار این مسئولیت است؛ ابوطالب قسمی، مسئول آموزش حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی، در این باره می‌گوید: پس از انقلاب و در دوران تثبیت نظام با یک دوره در کود آموزش شهردارها مواجه بودیم. در سال ۱۳۶۸ وزارت کشور تصمیم گرفت با توجه به اینکه آموزش شهردارها مستحقی با کارهای بخشدارها، فرمانداری و استانداری ندارد، کار آموزش شهردارها را جداگانه و در حوزه معاونت امور هماهنگی طرحهای عمرانی انجام دهد. در حوزه معاونت نیز این مسئولیت بنا اینکه ما چارت سازمانی رسمی این کار را نداشتیم به ما سپرده شد و ما کار آموزش را از سال ۱۳۶۸ با برگزاری سمینارها شروع کردیم و با همه کمبودهایی که داشتیم تا به امروز این مسئولیت را در حد امکان انجام داده‌ایم. وی معتقد است که امر آموزش بسیار حساس‌تر از آن است که اداره آن توسط یک دفتر با مسئولیتهای گوناگون و بعضاً نامرتبط بشواید. به نحو احسن انجام شود. وی می‌افزاید: واحد ما در اصل ستاد حوادث است و امر آموزش با دفتر ما منسوخ نشده و از آنجا که قرار بوده آموزش شهردارها بی‌متولی نباشد به ما سپرده شده است!

قسمی راه بیرون رفتن از این مشکل را تشکیل سازمان شهردارها و انتقال این مسئولیت به این سازمان می‌داند. وی در این باره می‌گوید: آرزوی ما این است که سازمان شهردارها که سالهاست صحبت تشکیل آن می‌شود، هرچه سریعتر تشکیل شود و با سرمایه عظیمی که شهردارها در اختیار دارند از بلا تکلیفی در امور آموزش و سایر زمینه‌های مرتبط با شهردارها خارج شوند.

#### ضرورت تشکیل سازمان شهردارها

همان طور که اشاره شد برای توسعه امر آموزش نیروی انسانی شهردارها، وجود یک سازمان مسئول و برنامه‌ریز نقشی کلیدی دارد. براساس قانون شهردارها (مصوب سال ۱۳۳۴) این نقش بر عهده سازمان شهردارها گذاشته شده است. ماده ۱۶۲ این قانون می‌گوید: «به منظور راهنمایی و ایجاد هماهنگی در امور شهردارها و آموزش کارکنان





امیر مولا علی

ناسیج مدیران سطوح بالای شهرتاریها از اهمیت و بارزمن هزینه‌های آموزشی است. اکثر مدیران به آموزش به مثابه یک کار هزینه بر و کم بازده نگاه می‌کنند و از آنجا که خود آموزش لازم را ندیده‌اند، قادر به پیش‌بینی تأثیرات درازمدت آموزش پرسنل تحت امر خود نیستند. از این رو آموزش مدیران ارشد شهرتاریها، گام نخست در توسعه آموزش نیروی انسانی شهرتاریهاست. می‌توانیم با اشاره به این مطلب می‌گوییم: مدیران شهرتاریها باید آموزش ببینند تا خود آنان به آموزش اعتقاد پیدا کنند. بسیاری از مدیران در کشور ما عادت کرده‌اند به کارهایی فکر کنند که بازده سریع دارد، در صورتی که بازده آموزش نیروی انسانی طولانی مدت است. یک ضرب‌المثل چینی می‌گوید اگر برای یک سال برنامه‌ریزی می‌کنید گندم بکارید، اگر برای ۱۰ سال برنامه می‌ریزید درخت بکارید و اگر برای یک عمر فکر می‌کنید آموزش بدهید! در شمار یونسکو آمده است: آموزش آغاز توسعه است. دنیا اهمیت این مسئله را درک کرده است. اگر کشور ما قرار است پیشرفت کند، اگر شهرتاریها قرار است پیشرفت کنند، باید نیروی انسانی علمی و منطقی تربیت کنیم.

مجبوری نیست بخشی از مشکل نیروی انسانی شهرتاریها را در تفکر مدیران می‌داند. تمامی اشکالات اصلی و فرعی سازمانها ریشه در تفکرات و تصویبات مدیران دارد و به نظر من اشکالات مربوط به پرسنل و کارکنان زیردست ایشان نیز ریشه در مدیران سازمان دارد. مشکلات آموزشی - که بخشی از آن مربوط به فرهنگ سازمانی است - نیز به همین موضوع بر می‌گردد و اینکه سازمان و مدیرتتها تا چه حد برای آموزش اهمیت قابل هستند و در این زمینه تا چه حد همکاری و هماهنگی و سرمایه‌گذاری می‌کنند.

### اعتبارات اندک

آموزش کسری هزینه‌بردار است. مدیران نیز در مقابل از این مسئله گله‌مندند که بودجه‌های در اختیار آنان برای هزینه‌های جاری و عمرانی شهری نیز کفایت نمی‌کند تا چه رسد به آموزش نیروی انسانی با کاهش سهم اعتبارات دولتی در بودجه شهرتاریها و انتظار تشدید آن در سالهای آینده و همچنین فراهم شدن زمینه‌های قانونی و اجتماعی جذب درآمد شهرتاریها، تأمین هزینه‌های آموزشی از اولویت کاری بسیاری از مدیران شهرتاریها، بویژه در شهرهای کوچک - که شهرتاریها از تون مالی کمی برخوردار هستند - حلقه شده است. لازم است دولت در این زمینه با تأمین هزینه‌ها و امکانات آموزشی به شهرتاریها، بویژه شهرتاریهای کوچک باری رساند. در حال حاضر تنها ۱/۵ درصد هزینه‌های شهرتاریهای کشور توسط کمیته‌های دولتی تأمین می‌شود و سهم ناچیزی از این رقم به آموزش نیروی انسانی اختصاص می‌یابد.

شهرتاریها و همچنین نظارت در حسن اجرای وظایفی که طبق این قانون بر عهده وزارت کشور گذاشته شده است، سازمان مناسب در وزارت کشور پیش‌بینی و تأسیس می‌شود. این سازمان موظف است تشکیلات خود را از هر نظر تکمیل و همواره مهندسمان و کارشناسان تحصیلکرده در رشته‌های مختلف مورد نیاز شهرتاریها را که دارای مدارک علمی و تخصصی باشند در اختیار داشته باشد تا به منظور بازرسی شهرتاریها و تهیه برنامه‌های مهم اصلاحات شهری و ساختمانی شهرها و بهبود مدیریت سازمان شهرتاریها مورد استفاده قرار دهد.

اما با گذشت ۴۵ سال از تصویب این قانون - بدون در نظر گرفتن دوره مریضه به تشکیل اتحادیه شهرتاریها - این سازمان تشکیل نشده است و می‌رود که وجودش به آسانه‌ای بدل شود یا اینکه اساسنامه سازمان شهرتاریها توسط وزارت کشور تهیه و به تصویب سازمان امور اداری و استخدامی رسیده است، اما هنوز از تشکیل آن خبری نیست. در فصل دوم این اساسنامه در بند مربوط به حدود وظایف و اختیارات سازمان شهرتاریها آمده است: تشکیل بانک اطلاعات مربوط به شهرتاریها جهت استفاده در برنامه‌ریزیها و بهبود امور شهرتاریها، ایجاد مرکز پژوهشی، تنظیم برنامه‌های آموزشی و ارزشیابی عملکرد شهرتاریها، تشکیل و سرگزازی همایشها، کنفرانسها، عقد قرارداد با دانشگاهها و مؤسسات پژوهشی به منظور تربیت نیروی انسانی و...

هم اکنون منابع و اعتبارات مالی این سازمان در اختیار معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور است و بیش از اینکه صرف جذب و تربیت نیروی انسانی متخصص و ماهر شود، صرف خرید ماشین آلات و تجهیزات مورد نیاز شهرتاریها می‌شود. خوشبختانه توپندهای امیدوار کننده‌ای در زمینه سازمان‌یابی امر آموزش در سطوح کلان به گوش می‌رسد. طرح تشکیل شورای آموزشی شهرتاریها در وزارت کشور در حال بررسی و تصویب است. قدمی در مورد اهداف این طرح و ترکیب اعضای آن می‌گوییم. هدف این است که شورای برای سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هدایت، نظارت و وحدت رویه در امر آموزش حوزه معاونت امور عمرانی استانها و شهرتاریها، در اجرای ماده ۶۲ قانون شهرتاریها و تأسیس سازمان شهرتاریها، تشکیل شود. اعضای این شورا متشکل از معاونت هماهنگی امور عمرانی به عنوان رئیس شورا، مدیران حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی، رئیس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری، ۲ نفر از اساتید دانشگاه، ۲ نفر از معاونان امور عمرانی از طریق انتخابات و ۲ نفر شهردار مراکز استان از طریق انتخابات خواهد بود.

### مدیران آموزش ندیده

از دیگر مشکلات مربوط به ضعف نیروی انسانی شهرتاریها، درک



قسمی در این باره اظهار می‌دارد: اعتبار آموزشی استانها ۳ درصد است که از محل ۳ درصد اعتبارات عمرانی استانها تأمین می‌شود. استانی مثل خراسان اگر تمام اعتبارات را بگیرد، فرض کنیم ۴۰ تا ۵۰ میلیون تومان می‌شود یا احتساب اینکه دانشگاهها برای دوره‌های بلندمدت به ازای هر دانشجو ۵ میلیون تومان هزینه می‌گیرند، این بودجه تنها برای آموزش ۹ تا ۱۰ نفر در سال در استان خراسان کفایت می‌کند!

از منحن برنامه سوم توسعه در فصل عمران شهری، اعتبارات تخصصی دولت به برنامه بهبود امور شهری و مدیریت شهرداریها که شامل سرمایه‌گذاری در آموزش کارکنان شهرداریها هم می‌شود، ۶/۵ درصد نسبت به اعتبارات مشابه در برنامه دوم کاهش یافته است. گویا برنامه‌ریزان ارشد کشور با وجود اظهارات شفاهی و کتبی خود که قبلاً به آن اشاره شد به لزوم توجه به ارتقای کیفیت نیروی انسانی شهرداریها اعتقاد نیافته‌اند.

### مشخص نبودن نیازهای آموزشی

آموزش عسارت است از گوشش در جهت بهبود عملکرد شاغل در ارتباط با انجام کار و مسائل مربوط به آن. آموزش در صورتی اثربخش

**اگر همان گونه که در برنامه سوم توسعه پیش‌بینی شده، دولت برای کاهش تصدیی خود بخواهد بخشی از وظایف دستگاههای اجرایی را به شهردار بیاورد، این سؤال مطرح است که این سازمان حجیم، اما کم جرم، چگونه از پس این بار گران بر خواهد آمد؟**

**مدیران باید بدانند باز گشت سرمایه گذاری در آموزش خیلی بیشتر از هزینه‌ای است که صرف آن می‌شود**

است که یک تجربه یادگیری و یک فعالیت سازمانی برنامه‌ریزی شده را شامل شود و به منظور پاسخ به یک نیاز شناخته شده طراحی شود. بنابراین آموزش مؤثر نیروی انسانی شهرداریها، نوع، مواد و شیوه آموزشها باید براساس نیازهای کاری پرسنل شهرداریها باشد. بسیاری از دوره‌های آموزشی، آموزشهای بی‌ثمری است که در بهبود و کارایی پرسنل آموزش دیده نقش چنانچه ندارد. برخی آموزشها در گذشته نیز با انگیزه اخذ مدرک دانشگاهی و ارتقای رتبه و شاید حفظ موقعیتها بوده است. عباس زادگان با اشاره به نقش دانشگاه در کمک به شهرداریها برای مطالعه نیازهای آموزشی آنها می‌گوید: شهرداریها باید بدانند به چه آموزشهایی و در چه سطحی نیاز دارند؛ مثلاً اگر هدف تربیت یک تکنسین نقشه‌بردار است، لازم نیست این فرد آموزشهای پایه راه و ساختمان و آموزشهای تخصصی غیرمرتبط را ببیند و بابت آن هزینه شود. دیده شده است که برای یک تکنیسین، آموزشهایی در سطح کنارسناسی کامپیوتر داده شده و اقسام زبانهای برنامه‌نویسی را به او آموخته‌اند. در صورتی که نیاز او تنها آموزش بهترین تکنیکهای تایپ و آشنایی با چند نرم‌افزار نگارش است.

وی در مورد اینکه شهرداریها به چه نوع آموزشهایی نیاز دارند می‌افزاید: نیازهای آموزشی شهرداریها در چهار سطح قابل دسته‌بندی است:

۱- آموزشهای همگانی که شامل تمامی پرسنل شهرداریها از بالاترین تا پایین‌ترین سطح می‌شود. در این نوع آموزشها باید اهداف سازمان، اهمیت وظایف شهرداریها و تأثیر این وظایف و فعالیتها در رفتار و عملکرد مردم و شهرها آموزش داده شود.

۲- آموزشهای کاربردی که به پرسنل نوگير در امور خدمات شهری داده می‌شود و شامل فنون و مهارت‌های شفاهی است؛ مثل جوشکاری، تعمیر و نگهداری و حفاظت قضای سبز.

۳- آموزشهای آکادمیک که به کارشناسان و مسئولان رده بالای شهرداریها داده می‌شود؛ مثل ترفیقه برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری و سازه.

۴- آموزشهای مخصوص مدیران که حقوق و قوانین شهری، مدیریت و روابط عمومی را شامل می‌شود.

یکی از مشکلات گذشته و فعلی آموزش نیروی انسانی، اعطای مدرک بدون توجه به کیفیت و نوع آموزشها و افراد آموزشگیر بوده است. متخصصان آموزشی همواره بر لزوم جدیت میزان مهارت‌های نیروی انسانی برآمد مدرک به عنوان اهداف آموزشی تأکید دارند. برگزاری دوره‌هایی که از انسجام، کیفیت و سطح قابل قبولی برخوردار نبوده و ملی آن فقط تعدادی از افراد خاص موفق به اخذ مدرک می‌شوند، وجه غالب آموزشهای رسمی و ضمن خدمت در گذشته بوده است. بسیاری از آموزشها نیز به این خاطر به افراد داده شده که در پست‌هایی گمارده شده بوده‌اند که تخصص آن را نداشته‌اند. یکی از مدیران ارشد دولتی که شاهد این دوره‌های آموزشی بوده است می‌گوید: شهرداری که تنها در یک دوره ۲۰ روزه شرکت کرده بود در پایان اعتراف کرد که قبل از آن به دلیل بی‌اطلاعی از برخی اصول و فنون مدیریت شهری به طور فاجعه‌آمیزی، دچار تصمیم‌گیری غلط بوده است. بررسیها نشان می‌دهد که هم اکنون ۶۰ تا ۷۰ درصد شهرداران کشور از آموزش و پرورش به این سمت مأمور شده‌اند و این امر گویای عدم آموزش آنان در زمینه مدیریت شهری است. عباس زادگان با اشاره به دغدغه‌های دانشگاه در همکاری برای آموزش نیروی انسانی شهرداریها می‌گوید: اصولاً مؤسساتی که برای آموزش پرسنل خود به دانشگاهها مراجعه می‌کنند باید هدفشان را روشن بیان کنند. سؤال من این است که اگر قرار است پرسنل شاغل شهرداریها آموزشهای دانشگاهی ببینند پس تکلیف نیروهای تربیت شده در دانشگاه چیست؟

اگر ما در دانشگاهها نیروی انسانی متخصص تربیت می‌کنیم و به این تخصصها نیاز است، پس باید این نیروها جذب شوند و اگر قرار نیست جذب شوند و به این تخصصها نیاز نیست، پس چرا به دانشگاهها برای تربیت نیرو مراجعه می‌شود؟ متأسفانه ارتقای پرسنل از طریق گرفتن مدرک در گذشته یک روند بوده است. آیا قرار است دانشگاه علمی باشد تا سطح رده سازمانی و حقوقی عده‌ای که من نام آنان را افراد خوشبخت می‌گذارم بالا برود. این جریان نه تنها مورد پسند دانشگاه نیست بلکه مورد نظر شهرداریها هم نباید باشد.

### کوچک سازی و افزایش کارایی

یکی دیگر از مکاتومی‌هایی که می‌تواند به ارتقای کیفی نیروی انسانی شهرداریها و در نتیجه، افزایش کارایی و بهره‌وری آنها بینجامد و سطح خدمات شهرداریها را مطلوبیت بخشد، کوچک کردن بدنه حجیم شهرداریها و تبدیل آن به یک سازمان مدیریت و کنترل شهری از طریق جذب و به کارگیری نیروی متخصص است.

در حال حاضر شهرداریها با تورم و تراکم شدید نیروی انسانی بویژه در بخشهای خدماتی مواجه‌اند. همان طور که گفته شد بسیاری از این نیروهای خدماتی حتی فاقد تحصیلات ابتدایی هستند. این عامل سبب شده است که تأمین هزینه‌های خدمات شهری در شهرداریها بسیار گران باشد و از سوی دیگر تشاوم این وضعیت باعث شده است که شهرداریها



رفته رفته از وظایف برنامه‌ریزی و مدیریت خود فاصله بگیرند و در امور اجرایی و روزمره غرق شوند.

کوچک سازی و واگذاری بخشی از کارهای اجرایی و خدمات شهری به بخش خصوصی، موجب آزادسازی انرژی مدیران شهری و تمرکز آنان بر روی وظایف بسیار مهمتری مانند سیاستگذاری، برنامه‌ریزی، نظارت، ارزیابی و کنترل عرضه خدمات جامع تر شهری می‌شود. از سوی دیگر این رعایات در جهت اهداف میان مدت و بلندمدت برنامه‌های توسعه ملی قرار دارد. براساس این اهداف دولت خود به سوی کوچک سازی پیگره خود و چنان سازی دستگاههای وابسته پیش می‌رود و از شکل یک دولت خدائگرو و دیوانسالار با مدیریت متمرکز به سمت دولتی حداقل یا بدنه‌های کوچک و تخصصی و مدیریت غیرمتمرکز، جهت گیری نموده است.

همان طور که پیش از این گفته شد براساس سند برنامه سوم توسعه دولت در صدد است از تصدی خود بر دستگاههای اجرایی بکاهد و بخشی از آن را در اختیار شهرداریها و شوراهای شهر قرار دهد. از آنجا که دستیابی به اهداف کلان برنامه‌های ملی جز از طریق اجرای این اهداف در برنامه‌های پایین دستی و حرکت یک دست سلوچ برنامه‌ریزی امکانپذیر نیست، شهرداریها باید مسیر آینده خود را از طریق راهبردهای عملی با

بوده است: ۱- بهبود کیفیت خدمات رسانی، ۲- ارزاتر تمام شدن خدمات دهی، ۳- سرعت و سهولت در خدمات رسانی، ۴- فراهم شدن فرصت کسالی برای شهرداریها برای نظارت هادایت مدیریت و کنترل عملیات خدمات رسانی، ۵- کمتر شدن دغدغه شهرداریها در کنترل و اناره حجم بالای نیروی انسانی شاغل در بخشهای واگذار شده.

همان منور که مشاهده می‌شود از نظر مدیران شهرداریها خصوصی سازی علاوه بر افزایش کیفی خدمات از طریق کوچک سازی پیگره شهرداریها به آنها مجال پرداختن به وظایف بیشتر و پیچیده‌تری را می‌دهد.

از نگاه کارشناسان، کوچک سازی و تخصصی شدن بدنه شهرداریها امکان برنامه‌ریزیهای آموزشی نیروی انسانی آنها را بهتر فراهم می‌آورد. عباس یادگان در این زمینه می‌گوید: وقتی بدنه شهرداریها در اثر خصوصی سازی و واگذاری خدمات، موزون شود به دو کار خواهند پرداخت: اول سیاستگذاریهای کلان شهری و دوم نظارت بر عرضه خدمات شهری که از سوی مؤسسات خصوصی عرضه می‌شود. در این حالت نیازهای آموزشی شهرداریها روشتتر می‌شود و امکان برنامه‌ریزی برای آن نیز مسرتتر می‌گردد.

## بحث تعدیل نیروی انسانی و واگذاری خدمات شهری به بخش خصوصی، خود هدف نیست، بلکه وسیله‌ای است برای کوچک سازی شهرداریها و تقویت بدنه آنها از طریق جذب نیروهای متخصص و نشانندن شهرداریها در جایگاه مدیریت شهری

شهرداریها در طول سالهای آینده برای قبول نقشهای جدید و ارائه خدمات شهری در حد استانداردهای قابل قبول، باید از طریق خصوصی سازی و جذب نیروهای متخصص آمادگی لازم را پیدا کنند

### خصوصی سازی و تعدیل نیروی انسانی

یکی از پیامدهای ناخواسته خصوصی سازی، تعدیل نیروی انسانی ساراد شهرداریهاست. متأسفانه برخی مدیران ناآشنا با فرآیند خصوصی سازی، تعدیل نیروی انسانی را مترادف با تمام این فرآیند می‌دانند و در اولین اقدام بدون مطالعه و شناخته دست به کاهش نیروی انسانی خود می‌زنند و چه بسا مشکلاتی بیش از مزایای حاصل از خصوصی سازی برای خود ایجاد می‌کنند. در فرآیند خصوصی سازی اگر چه تعدیل نیروی انسانی امری اجتناب‌ناپذیر است اما هیچ دستاوردی برای تعدیل در یک سازمان، به اندازه سرشوش انسانهایی که ناخواسته و براساس یک سیستم تحمیلی در موقعیت نامناسبی قرار گرفته بودند، مهم نیست. چنانست در اولین قدم در خصوصی سازی، برای این گروه از افراد تصمیمات سنجیده و عادلانه‌ای اتخاذ شود زیرا هدف غایی خصوصی سازی و تعدیل، خدمت به مردم است که نیروهای تعدیل شده بخشی از آن است. محبوبی در این باره معتقد است: باید به این نکته توجه کنیم که موضوع تعدیل نیروی انسانی، آموزش و مواردی از این قبیل نباید به عنوان اهداف سازمانی تلقی شوند بلکه ابزارهایی هستند برای افزایش کارایی و بهره‌وری نیروی انسانی و سازمان در نهایت، جلب و افزایش رضایت مندی مردم و ارباب رجوع و حتی کارکنان سازمان. بنابراین اگر سازمانی ابزار و وسائل مدیریت سازمان را با اهداف سازمانی

اهداف برنامه توسعه ملی هماهنگ نماید براساس بند ۵ از ماده یک فصل یکم برنامه توسعه سوم، شوراهای اداری موظف شده است تا وظایف، امور و فعالیت‌های قابل واگذاری دستگاههای اجرایی را به شهرداریها شناسایی نماید. همچنین ماده ۱۳۶ از فصل هجدهم این برنامه به دولت اجازه می‌دهد تا با توجه به توانایی‌های شهرداریها، آن گروه از تسهیلات مربوط به دستگاههای اجرایی را که ضروری تشخیص می‌دهد به شهرداریها واگذار نماید. در صورت تحقق این اهداف - که به نوعی سازگاری با اختیارات سلب شده شهرداریها در گذشته است - شهرداریها با وظایف گسترده‌ای مواجه خواهند شد که با وضعیت فعلی از نظر توانایی و بودجه ضعف نیروهای متخصص و کارشناس به سختی جوابگوی نیازهای برآمده از وظایف جدید خواهند بود. به نظر اکثر صاحب نظران، شهرداریها در طول سالهای آینده برای قبول نقشهای جدید و ارائه خدمات شهری در حد استانداردهای قابل قبول، باید از طریق خصوصی سازی و جذب نیروهای متخصص آمادگی لازم را پیدا کنند.

### خصوصی سازی و کیفیت نیروی انسانی

خصوصی سازی شامل فرآیندی است که طی آن برخی از فعالیت‌های اقتصادی یا خدماتی دولتی و عمومی به بخش خصوصی، به طور کامل و یا به تناسب واگذار می‌شود. براساس نتایج یک نظرسنجی در ۵۴ شهرداری کشور مزایای خصوصی سازی خدمات شهرداریها به این شرح





جعفر مومنی

کردم. شرکت در مرحله باز خرید و تعدیل نیرو بود. آن یک واحدی را ایجاد کرده بودند که مسئولیتی ایجاد اشتغال برای افراد تعدیل شده بود و به طور کلی به امور آنان رسیدگی می کرد. مسلماً برخی را آموزش می داد تا مهارت جدیدی پیدا کنند و جذب بازار کار شوند و برخی دیگر را هدایت می کرد تا با همکاری هم و با مصالح دریافتی از بازار خرید، مؤسساتی را راه اندازی کنند. این واحد تا زمانی که همه نیروهای تعدیل شده سر کار نرفتند منحل نشد. در اینجا هم شهر داریها می توانست چنین انگویی را پیاده کنند.

باید توجه داشت که بحث تعدیل نیروی انسانی و واگذاری خدمات شهری به بخش خصوصی، خود هدف نیست، بلکه وسیله ای است برای کوچک سازی شهرداریها و تقویت بدنه آنها از طریق جذب نیروهای متخصص و نشان دادن شهرداریها در جایگاه مدیریت شهری.

### نیروی انسانی بخشی تا تمام

در کنار مسائلی که در این گزارش به آنها پرداخته شد، عوامل دیگری نیز در کیفیت نیروی انسانی شهرداریها نقش دارند که به دلیل گستردگی دامنه آنها - که هر یک می تواند موضوع گزارشی مستقل باشد - تنها به رئوس آنها اشاره می کنیم:

۱- به کارگیری شیوه های انگیزشی (ایجاد شرایط مطلوب محیط کار، مشارکت در تصمیم گیریها، پرداخت حقوق و دستمزد کافی، ارتقا و پاداش) منجر به احساس تعلق و تمهد و فرهنگ سازمانی می شود و نقش بسزایی در کیفیت خدمات و نیروی انسانی شهرداریها دارد.

۲- ایجاد نهادهای مدنی از جمله سازمانهای غیر دولتی (NGOs) مانند مجامع صنفی و اتحادیه ها می توانند از طریق افزایش مطالبات شهروندان و ایجاد حساسیت در نحوه عملکرد و خدمات کارکنان شهرداریها به طور مستقیم و غیرمستقیم در ارتقای و اصلاح و در نتیجه، ارتقای کیفی نیروی انسانی شهرداریها تأثیر گذار باشند.

### نتیجه

نیروی انسانی مهمترین عامل کارایی در یک سازمان و از جمله شهر داریهاست. اهمیت این نیروها نه در کمیت بلکه از جهت کیفیت آنهاست که بخش زیادی از بهره وری شهرداریها به آن وابسته است. نیروی انسانی کارآمد نیروی است که از دانش و مهارت کافی برخوردار باشد و لازمه آن آموزش مؤثر و مرتبط با نیازها و وظایف است. آموزش مؤثر علاوه بر اینکه به طور مستقیم بر کارایی و نمره بخشی نیروی انسانی شهرداریها تأثیر گذار است، به طور غیرمستقیم و از طریق ایجاد روحیه و فرهنگ سازمانی، اخلاقی کاری، احساس مسئولیت، حس تشخیص و افزایش دقت و سرعت بر کمیت و کیفیت خدمات شهرداریها نیز مؤثر بوده و آنها را ارتقا می بخشد و در نهایت موجب رضایت مدنی هر چه بیشتر شهروندان می شود.

برای سازمان دایی اسر آموزش و ارتقای کیفی نیروی انسانی شهرداریها، راه درازی در پیش است، اما در نخستین گامها توجه به موارد زیر شاید ضروری ترین اقدامات باشد:

- به منظور برنامه ریزی، سیاست گذاری و هدایت امر آموزش نیروی انسانی شهرداریها هر چه سریعتر سازمان شهرداریها تشکیل گردد.  
- بر نامه های کوتاه مدت و میان مدت شهرداریها و از جمله برنامه های پنجساله، فصلی به امر برنامه ریزی آموزش نیروی انسانی اختصاص باید.

- اعتبارات لازم برای آموزش نیروی انسانی در بودجه شهرداریها منظور شود.

- اهمیت آموزش نیروی انسانی به مدیران شهری آموزش داده شود.  
- با کوچک سازی بدنه شهرداریها و جذب نیروهای متخصص، فرمتهای آموزش و ارتقای کیفی پرسنل شهرداریها، هر چه بیشتر فراهم گردد.

مخلوط نماید در رسیدن به اهداف اصلی و یا کار با ابزار و وسایل مربوطه، قطعاً دچار انحراف خواهد گردید. به عنوان مثال اگر هدف اصلی تعدیل نیروی انسانی، کاهش و اخراج پرسنل با هر قیمت و هزینه ای باشد و مسائل اجتماعی، فرهنگی و... مدنظر قرار نگردد، سازمان یا حتی خارج از آن دچار بحران اجتماعی یا سیاسی خواهد شد، اما اگر اهداف اصلی یاد شده و ملاحظات مربوطه مدنظر قرار گیرد و از ابزار تعدیل بخوبی استفاده شود، تعدیل نیروی انسانی بسیار آرام، منطقی و رضایت بخش خواهد بود و سازمان را به سمت اهداف اصلی به پیش خواهد برد. به اعتقاد اینجانب، تعدیل نیروی انسانی صرفاً کاهش آن نیست، بلکه کارگزینی صحیح آن و به کارگیری افراد در شغل و تخصص ذی ربط نیز مصداق آن است. البته بدیهی است که کاهش هزینه های جاری و برخی محاسن دیگر سازمانی، به عنوان مزایای بالقوه طرح تعدیل در کنار مزیت اصلی افزایش کارایی سازمان و خدمت رسانی به مردم مطرح است.

مرحله تعدیل می تواند به موازات خصوصی سازی مطالعه و اجرا شود. در این زمینه هدایت ارزشی و حمایتی پرسنل در معرض تعدیل که به دلیل سالها خدمت داری مهارتهای با ارزشی نیز هستند و تشکل آنان در شرکت های تعاونی و مؤسسات خصوصی و واگذاری برخی امور خدماتی متناسب با مهارتهای قبلی آنان، از راهکارهای تجربه شده و قابل اجراء است. میرفخرایی ضمن اشاره به تجربه سایر کشورها در این زمینه می گوید: می توان دست به اقدام مثبت (Affirmative Action) زد اقدام مثبت، یعنی اینکه شهرداریها می توانند عملاً با مشارکت کارکنان مؤسسات ایجاد کنند و مزایایی را نیز برای کار در آنها در نظر بگیرند و پرسنل در معرض تعدیل را به شرط به کارگماری مجدد تشویق به کار در این مؤسسات کنند. اگر این مؤسسات شرایط مناسبی از نظر درآمد داشته باشند، دیگران نیز تشویق می شوند بعبارت دیگر شاید بهتر باشد که به جای صحبت در این زمینه، بیشتر عمل کنیم. در سفری به انگلستان از یکی از شرکت های ذغال سنگ - که شرکت بسیار بزرگی است - بازدید



# درآمدی بر بودجه شهر داریها

فضل الله هاشمی



## اهمیت بودجه شهر داری

اهمیت بودجه را می‌توان از تعریفی که کمیته بودجه و حسابداری صنعتی اتحادیه کارکنان مالی شهرداریهای امریکارا که داده است استنباط کرد. تعریف یاد شده به این شرح است: «بودجه عبارت است از برنامه‌های مصوب در قالب ارقام و اصطلاحات مالی که وسائل اجرایی طرحها و فعالیتها، یک سازمان را در دوره‌ای از زمان فراهم می‌کند و موارد زیر را در بر می‌گیرد:

الف - خدمات، فعالیتها و طرحهایی که باید بر اساس برنامه‌ها اجرا شود.

ب - برآورد مبلغ و میزان مخارج انجام خدمات، فعالیتها و طرحها.

ج - پیش‌بینی و تسامین منابع درآمد لازم برای تأمین هزینه‌های مربوطه».

بودجه شهرداری با اقتباس از تعریف یاد شده در ماده ۲۳ آیین‌نامه مالی شهرداریهای ایران (مصوب تیر ۱۳۴۶) به این شرح تعریف شده است:

«بودجه شهرداری عبارت است از یک برنامه جامع مالی که در آن کلیه خدمات و فعالیتها و اقداماتی که باید در طی سال مالی انجام شود، همراه با برآورد مبلغ و میزان مخارج و درآمدهای لازم برای تأمین هزینه آنها پیش‌بینی می‌شود و پس از تصویب انجمن شهر قابل اجراست» (۱).

البته برای اینکه بودجه واجد این تعریف و توصیف شود، ضرورت دارد در تنظیم، تصویب و اجرای آن، اصول و ضوابط علمی و تجربی لازم اعمال شود و تحقق این امر مستلزم آن است که وزارت کشور بنابه اختیارات برآمده از ماده ۲۵ آیین‌نامه مالی شهرداریها، به‌طور منظم دستورالعملهای جامع و عطفی که متناسب با شرایط زمان باشد صادر نماید؛ علاوه بر این، برای اجرای آن نیز موجبات و وسائل آموزشی لازم را برای مسئولان مربوط در شهرداریها فراهم سازد و همواره آن را پیگیری کند.

## مقررات قانون در مورد بودجه

در قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب خرداد ۱۳۷۵) در بند ۱۲ از ماده ۷۱ «تصویب بودجه، اصلاح بودجه و تفریق بودجه سالانه شهرداری و مؤسسات و شرکتهای وابسته به شهرداری، با رعایت آیین‌نامه مالی شهرداریها و همچنین تصویب بودجه شورای شهر»

به عنوان یکی از وظایف شورای شهر تعیین شده است. بند ۱۲ ماده ۷۱ با تغییر اندک، برگرفته از بند ۲ ماده ۲۵ قانون شهرداری است که تصویب بودجه را یکی از وظایف شورای شهر دانسته است. در قانون شهرداری علاوه بر موارد یاد شده، موارد دیگری نیز درباره بودجه وجود دارد و چون مغایرتی با قانون شوراهای ندارد، همچنان معتبر و لازم‌الاجراست که از جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- در بند ۸ ماده ۵۵ «بر آورد و تنظیم بودجه و اصلاح بودجه و تفریق بودجه شهرداری و تنظیم و پیشنهاد برنامه ساختاری و اجرای آن پس از تصویب شورای شهر...» به عنوان یکی از وظایف شهرداری تعیین شده است.

۲- در مواد ۶۵، ۶۷ و ۶۸ قانون شهرداری، ضوابط و ترتیباتی در مورد بودجه تعیین گردیده است؛ از جمله ماده ۶۷ مقرر می‌نماید «شهرداری مکلف است منتهی تا روز آخر دی ماه، بودجه سالانه خود را به شورای شهر پیشنهاد نماید و شورا باید قبل از اسفند ماه هر سال آن را رسیدگی و تصویب کند. همچنین شهرداری موظف است تفریق بودجه هر سال را تا آخر اردیبهشت ماه سال بعد به شورای شهر تسلیم و شورا نیز باید تا آخر خرداد ماه آن را رسیدگی نماید».

۳- در ماده ۱۰۳ الحاقی در سال ۱۳۲۵ به قانون شهرداری، اجازه داده شده است آیین‌نامه مالی شهرداریها - که مقرر است مربوط به بودجه نیز می‌تواند جزئی از آن باشد - از طرف وزارت کشور تهیه شود و به تصویب کمیسیون مشترک مجلسین برسد. آیین‌نامه یاد شده تحت عنوان «آیین‌نامه مالی شهرداریها» در تیر ماه ۱۳۳۶ از تصویب گذشته و فصل اول از قسمت دوم آن «مواد ۲۸ تا ۳۲» مربوط به بودجه شهرداری است. در باره مواد یاد شده در مکتوب آینده توضیح خواهیم داد.

## ارتباط برنامه یا بودجه

ماده ۱۵ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب سال ۱۳۲۷) شهرداری را مکلف به تهیه برنامه پنجساله عملیات نوسازی، عمران و اصلاحات (پاراهنمایی وزارت کشور) کرده و مقرر نموده است برنامه یاد شده پس از تصویب شورای شهر و تأیید وزارت کشور به اجرا درآید.

در ماده ۲۵ آیین‌نامه مالی شهرداریها نیز مقرر گردیده است: «بودجه شهرداریها باید بر اساس برنامه‌ها و وظایف و فعالیتهای مختلف و هزینه هر یک از آنها تنظیم گردد. طرح تنظیم برنامه و



بودجه و تفریح بودجه و نحوه تفکیک و وظایف و فعالیتها و انطباق بودجه با برنامه و همچنین طرز برآورد درآمد و هزینه، به موجب دستورالعملی خواهد بود که به وسیله وزارت کشور تصویب و ابلاغ خواهد شد.

از توضیحات بالا چنین برمی آید که بودجه شهرداری باید بر مبنای برنامه تنظیم شود و به اجرا درآید و دستورالعملهای مربوطه به تنظیم و اجرای برنامه و بودجه باید توسط وزارت کشور تدوین و تصویب گردد و برای اجرا به شهرداریها ابلاغ شود. تصویب و ابلاغ دستورالعملها یک بار در سال ۱۳۵۵ و بار دوم در سال ۱۳۷۰ انجام شد و هر زمان دیگری نیز که ایجاد کند می تواند به اجرا درآید و با هر اصلاحی که لازم باشد در آنها صورت پذیرد.

در این زمینه توجه به دو نکته حائز اهمیت است: نکته اول اینکه این قبیل امور دائماً در معرض تحول و تکامل است؛ بنابراین ضرورت دارد که مطالعات مربوطه نیز به طور مستمر ادامه داشته باشد و هر چند گاه عندالزوم در دستورالعملها تجدیدنظر صورت گیرد. نکته دوم اینکه برای آموزش کیفیت انجام و پیش برد کار به مسئولان و کارکنان مربوطه در شهرداریها باید ضمن تشکیل دوره های آموزشی کوتاه مدت و سمینارهای علمی و عملی - چه در مرکز و یا در سطوح منطقه ای و محلی - موجبات آموزش و کسب مهارت برای آنان فراهم شود و پیگیری لازم معمول گردد. در غیر این صورت نمی توان انتظار داشت دستورالعملهای صادره بدرستی درک و اجرا شود؛ همان طور که دستورالعملی که در سال ۱۳۵۵ توسط وزارت کشور در این زمینه صادر گردید به همین علت به اجرا در نیامد.

#### تقویم زمانی بودجه

چنان که قبلاً نیز اشاره شد، به موجب ماده ۶۷ قانون شهرداری، بودجه سالانه شهرداری باید حداکثر تا روز آخر دی ماه برای تصویب شورای شهر پیشنهاد شود و شورا باید آن را تا قبل از اسفند ماه تصویب کند. تفریح بودجه نیز باید تا آخر اردیبهشت ماه به شورای شهر تسلیم شود و تا آخر خرداد ماه به تصویب شورای شهر برسد. در این نامه مالی شهرداریها نیز ضمن مواد ۲۶ و ۲۷ ترتیباتی در مورد تقویم زمانی بودجه و تنظیم و تصویب آن مقرر شده است. ماده ۲۶ درباره تنظیم و پیشنهاد بودجه چنین مقرر می نماید:

«مسئولیت تنظیم بودجه شهرداری و مراقبت در حسن اجرای آن و همچنین تفریح بودجه به عهده شهردار و مسئول امور مالی است (مدیر امور مالی یا رئیس حسابداری، بسته به وضع تشکیلات شهرداری) و واگذاری این وظیفه از طرف شهردار به هر یک از مأموران دیگر شهرداری، رفع مسئولیت از او نخواهد کرد. شهردار موظف است به محض پیشنهاد بودجه یا تفریح بودجه به انجمن شهر، با استفاده از اختیاری که بر طبق ماده ۳۸ قانون شهرداری به او تفویض شده است، حداقل هفته ای ۳ روز تقاضای تشکیل جلسه را بنماید و خود نیز در جلسات حضور یافته توضیحات لازم را در باره اقلام مطرح در آن بدهد.

همچنین ماده ۲۷ این نامه مالی در باره تقویم زمانی بودجه شهرداری چنین مقرر می دارد: «موعد تصویب نهایی بودجه سالانه به وسیله انجمن شهر و ابلاغ به شهرداری طبق ماده ۶۷ قانون حداکثر تا اول اسفند ماه سال قبل می باشد و در صورتی که انجمن در رأس موعد مذکور به وظیفه قانونی خود در این مورد عمل نکند، شهردار موظف است مرتباً را به استاندار یا فرماندار کل و در شهرداری تهران به وزارت کشور اطلاع دهد تا بر طبق ماده ۴۱

اصلاحی قانون شهرداری اقدامات لازم معمول گردد». ترتیبی که در ماده فوق در مورد رفتار با انجمن (شورای شهر) بر اساس ماده ۴۱ اصلاحی قانون شهرداری مقرر شده است، می تواند با تصویب قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران منتهی شناخته شود؛ زیرا ترتیباتی که در ماده ۸۱ قانون اخیر الذکر مقرر گردیده است مغایر با ماده ۴۱ یاد شده بوده و طبعاً آن را ملغی نموده است.

در اینجا لازم است به این نکته نیز توجه کنیم که اساساً تأخیر شورای شهر در تصویب بودجه نمی تواند تخلف محسوب گردد و مستوجب مجازات انحلال شناخته شود؛ زیرا اگر شهردار و مسئولان اداره امور شهرداری دقتهای لازم را در تنظیم بودجه معمول نمایند و پس از پیشنهاد بودجه - همان طور که در ماده ۲۶ این نامه مالی شهرداریها مقرر گردیده است - به طور مرتب و منظم تشکیل جلسات شورا را درخواست نمایند و در جلسات حضور یابند و از بودجه پیشنهادی دفاع کنند، دیگر دلیلی برای عدم تصویب آن نمی تواند وجود داشته باشد و به هر حال مجازات انحلال شورا در این مورد قابل توجه نیست.

با توجه به اینکه ماده ۲۵ این نامه مالی شهرداریها به وزارت کشور اختیار داده است که دستورالعمل تنظیم بودجه را تصویب کند و برای اجرا به شهرداریها ابلاغ نماید و وزارت کشور یک بار این دستورالعمل را در سال ۱۳۵۵ و بار دوم در سال ۱۳۷۰ (با تغییراتی نسبت به دستورالعمل قبلی) تصویب و ابلاغ کرده است، چنین به نظر می رسد که دستورالعمل سال ۱۳۵۵ در مواردی که به موجب دستورالعمل بعدی نقض نشده باشد همچنان معتبر است و می تواند ملاک عمل در شهرداریها قرار گیرد. در این زمینه در بند ۹ دستورالعمل صادره در سال ۱۳۵۵ ترتیباتی در مورد تقویم زمانی بودجه سالانه و تفریح بودجه تعیین گردیده است که رعایت آن خالی از اشکال به نظر می رسد.

مراحل و ترتیباتی که باید در تنظیم و به تصویب رساندن و اجرای بودجه سالانه، مورد عمل تمامی شهرداریهای کشور قرار گیرد تابع تقویم زمانی زیر است:

۱- نیمه اول مرداد: برآورد امکانات مالی و درآمدهای سال بعد، یا ۵ سال آینده شهرداری و یا بررسی و تجدیدنظر در برآوردهایی که قبلاً در این مورد انجام شده است، توسط امور مالی و تسلیم آن به شهردار.

۲- هفته سوم مرداد: بررسی صورت برآورد امکانات مالی و درآمدها که توسط امور مالی شهرداری تهیه و تسلیم گردیده است، توسط شهردار و عندالزوم با جلب نظر و همکاری شورای شهر.

۳- یک ماهه مرداد: تهیه فهرست نیازمندهای عمرانی و نوسازی شهرداری در سال بعد، یا در ۵ سال آینده، همراه با گزارشهای توجیهی و یا بررسی و تجدیدنظر در فهرست یاد شده که قبلاً تهیه شده است، توسط واحدهای سازمانی تابعه شهرداری و با کمک دفتر فنی استانداری یا بخش فنی شهرداری و تسلیم آن به شهردار.

۴- نیمه اول شهریور: بررسی فهرست نیازمندهای عمرانی و نوسازی شهرداری که توسط واحدهای سازمانی تهیه و تسلیم گردیده است، به وسیله شهردار و عندالزوم با جلب نظر و همکاری شورای شهر یا کمیته های تابعه.

۵- نیمه دوم شهریور: تشکیل جلسات لازم با حضور رؤسا و مسئولان واحدهای سازمانی تابعه شهرداری، توسط شهردار، به منظور تلفیق نیازمندها با امکانات مالی و تعدیل فهرستهای



مربوطه و تنظیم برنامه عملیات سال آینده یا ۵ سال آینده و حتی الامکان مطرح کردن آنها در جلسات شورای شهر برای نظر خواهی شوروی.

۶- نیمه اول مهر: تشکیل جلسات شورای شهر به منظور بررسی و تصویب برنامه سال بعد، یا ۵ سال آینده، اعم از اینکه برنامه از ابتدا تهیه گردیده و یا تجدیدنظر در برنامه‌های تهیه شده قبلی باشد و ارسال آن برای تأیید استاندار.

۷- نیمه دوم مهر و نیمه اول آبان: بررسی و تأیید برنامه شهرداری توسط استاندار و ابلاغ آن به شهرداری.

۸- پانزدهم آبان: صدور بخشنامه تنظیم بودجه سال بعد، همسرا با ارسال فرمهای مربوطه به واحدهای سازمانی تابعه شهرداری.

۹- نیمه دوم آبان: ادامه کار تهیه برنامه‌های تفصیلی فعالیتها و طرحهای سال بعد توسط واحدهای سازمانی تابعه شهرداری و با جلب همکاری و کمک دفتر فنی، همچنین اقدام در تنظیم فرمهای بودجه سال بعد با راهنمایی مسئولان امور مالی و بودجه و طرح و برنامه شهرداری.

۱۰- نیمه اول آذر: تکمیل و تنظیم فرمهای مربوطه توسط واحدهای سازمانی تابعه شهرداری و رسیدگی و اصلاح آنها توسط امور مالی یا واحدهای سازمانی عهده‌دار کار بودجه و طرح و برنامه‌های شهرداری و تسلیم آن به شهردار.

۱۱- نیمه اول آذر: بررسی نهایی برنامه و بودجه سال بعد توسط شهردار و آماده کردن آنها برای طرح در کمیته‌های تابعه شورای شهر.

۱۲- یک ماهه دی: بررسی برنامه ۵ ساله یا سالانه و بودجه سال بعد توسط کمیته‌های تابعه شورای شهر و آماده کردن آنها برای طرح در شورای شهر.

۱۳- یک ماهه بهمن: رسیدگی به برنامه و بودجه پیشنهادی توسط شورای شهر و تصویب و ابلاغ آن به شهردار.

۱۴- نیمه اول اسفند: تلخیص، پاک‌نویس و تکثیر بودجه مصوب و ابلاغ آن به واحدهای تابعه شهرداری و ارسال نسخه‌های آن به وزارت کشور و استانداری.

۱۵- نیمه دوم اسفند: ندادن مقدمات لازم برای اجرای بودجه سال بعد توسط واحدهای سازمانی ذی‌ربط.

۱۶- دو ماهه فروردین و اردیبهشت: انجام اقدامات مقدماتی و نهایی در تنظیم تفریح بودجه سال قبل، همچنین انجام حسابرسی‌های لازم و تسلیم تفریح بودجه و گزارش حسابرسان به شورای شهر.

۱۷- یک ماهه خرداد: رسیدگی و تصویب تفریح بودجه توسط شورای شهر.

۱۸- یک ماهه تیر: اجرای نظراتی که از طرف شورای شهر، ضمن رسیدگی و تصویب تفریح بودجه مقرر شده است، پاک‌نویس و تکثیر تفریح بودجه مصوب و ارسال نسخه‌های آن به وزارت کشور و استانداری، بررسی و ارزیابی فعالیتها و عملیات واحدهای سازمانی تابعه شهردار به منظور اتخاذ تصمیم در حذف یا تقلیل بعضی از فعالیتها و صرفه‌جویی در هزینه و جلوگیری از اتلاف وجود شهرداری.

به این ترتیب چنان که ملاحظه می‌شود در تمام ایام سال، کار تهیه و اجرای بودجه جریان دارد.

#### انواع بودجه

انواع بودجه و کیفیتهای گوناگون آن در شهرداریهای

کشورهای مختلف و کم و بیش در کشور ما نیز رایج بوده و هست که مهم‌ترین آنها را به شرح زیر می‌توان بیان کرد.

**الف - بودجه میان مدت و بودجه جاری:** بودجه میان مدت همان طور که از عنوان آن بر می‌آید - در قالب برنامه‌های میان مدت ۵ ساله تنظیم می‌شود. این بودجه اگر چه به تصویب شورای شهر نیز می‌رسد ولی غالباً قطعیت ندارد و همه ساله قبل از تنظیم بودجه جاری سال بعد، به تبعیت از برنامه‌های میان مدت تحت بررسی و تعدیل قرار می‌گیرد.

بودجه جاری، سالانه است و هر سال برای سال بعد تنظیم و به تصویب می‌رسد و اجزای می‌شود؛ همچنین یک بودجه قطعی است که کمتر دستخوش تغییرات و اصلاحات عمده قرار می‌گیرد.

**ب - بودجه عمومی و بودجه‌های اختصاصی:** بودجه شهرداری ممکن است بر خوردار از یک بودجه عمومی و به تعداد مورد نیاز، بودجه‌های اختصاصی باشد. در بودجه عمومی، درآمدهای عمومی در مقابل خدمات و فعالیتهای عمومی قرار می‌گیرد و برای آنها بودجه جداگانه تنظیم می‌شود سپس برای هر یک از فعالیتها و اقدامات اختصاصی که هزینه آنها از محل درآمدهای اختصاصی همان فعالیت تأمین می‌گردد مانند آب و فاضلاب، اتوبوسرانی، گورستان و غسلخانه بودجه اختصاصی تهیه می‌شود.

تفکیک بودجه عمومی از بودجه‌های اختصاصی، معیار یا اصل وحدت بودجه - که یک اصل پذیرفته شده در همه کشورهاست - نیست؛ زیرا تمامی آنها در یک مجموعه تمرکز می‌یابند و تشکیل بودجه کل شهرداری را می‌دهند. در صفحات اول مجموعه یاد شده، جمع اقلام درآمدها و هزینه بودجه عمومی و هر یک از بودجه‌های اختصاصی در صفحات اول مجموعه یاد شده درج می‌شود و بر یکدیگر افزوده می‌گردد.

گاهی اوقات بعضی از بودجه‌های اختصاصی افزایش یا کاهش درآمد را نشان می‌دهند در این گونه موارد مزایا در آمد هر یک از بودجه‌های اختصاصی به درآمد بودجه عمومی منتقل می‌شود و یا به حساب ذخیره آن فعالیت برای سالهای بعد منظور می‌گردد و در صورتی که کسری داشته باشد تأمین کسری آن از درآمد عمومی یا درآمدهای اختصاصی دیگر که اضافه درآمد دارند و یا از محل استقراض صورت می‌گیرد.

در مواردی که در بعضی از شهرداریهای بزرگ، با توجه به بند ۱۲ ماده ۷۱ شوراهای، برای شورای شهر بودجه جداگانه تهیه می‌شود، می‌توان آن را یک بودجه اختصاصی تلقی نمود اما با توجه به اینکه شورای شهر منبع درآمد خاصی در اختیار ندارد، علی‌القاعده باید تمامی هزینه‌های آن از محل درآمدهای عمومی شهرداری تأمین شود.

**ج - بودجه جاری و بودجه عمرانی یا سرمایه‌ای:** طی دهه‌های اخیر، در اکثر کشورهای جهان متداول شده است که شهرداریها بودجه سرمایه‌ای (عمرانی) خود را جدا از بودجه جاری تنظیم می‌کنند، یا لاقالاً رقم مربوطه به هر یک از دو نوع هزینه را از یکدیگر تفکیک می‌نمایند و در بودجه منظور می‌کنند.

در بودجه جاری هزینه‌های پرسنلی، اداری، بهره‌برداری، تعمیرات و حفظ وضع موجود برای انجام خدمات جاری منظور می‌شود و در بودجه تأسیساتی یا سرمایه‌ای، هزینه‌های مربوط به عملیات عمرانی و ساختمانی و سرمایه‌گذاریهای جدید منظور می‌گردد.

هدف از تفکیک این دو نوع هزینه یا بودجه، غالباً نشان دادن



این موضوع است که بودجه جاری تعادل دارد و اگر برای تأمین کسری بودجه، نیازی به استقراض یا درخواست کمک از دولت پیش آمده، به این علت است که برای کارهای عمرانی، سرمایه‌ای و تأسیساتی برنامه‌های سنگینی در نظر گرفته شده است.

**د - اصلاح بودجه:** اغلب در طول سال ضرورت اقتضا می‌کند که در هزینه بعضی از برنامه‌ها و طرح‌ها صرفه‌جویی شود و اعتبار بعضی دیگر افزایش یابد. تغییراتی که به این ترتیب در طول سال مالی و اغلب در ماه‌های آخر سال صورت می‌گیرد اصطلاحاً «اصلاح بودجه» نامیده می‌شود. در این مورد شرط اصلی این است که در جمع کل درآمدها و هزینه‌ها تغییری ایجاد نشود.

نظریه اینکه در ماده ۲۸ آیین‌نامه مالی شهرداریها به شهردار اختیار داده شده است که اعتبارات مصوب در بودجه برای هر یک از موارد هزینه یا فعالیت‌های داخل در وظیفه را تا ۱۰ درصد تقلیل یا افزایش دهد، به نحوی که از اعتبار کلی مصوب برای آن وظیفه تجاوز نشود، این جابه‌جایی نیاز به اصلاح بودجه ندارد و می‌توان این تغییرات را در پایان سال در تفریح بودجه منعکس نمود و به تصویب شورای شهر رساند.

**ه - متمم بودجه:** گاهی اوقات اتفاق می‌افتد که در طول سال درآمدها بیشتر از آنچه در بودجه پیش‌بینی شده است وصول می‌گردد؛ در این صورت ممکن است تغییرات لازم، هم در بخش درآمدها و هم در فصول و مواد هزینه‌ها صورت پذیرد.

تفسیری که به این ترتیب در بودجه به وجود می‌آید اصطلاحاً «متمم بودجه» نامیده می‌شود. بنابراین، تفاوت عمده بین اصلاح بودجه و متمم بودجه این است که در اصلاح بودجه، جمع کل درآمدها و هزینه‌ها بدون تغییر باقی می‌ماند و انتقال اعتبار فقط در داخل فصول و مواد صورت می‌گیرد، اما در متمم بودجه، هم بخش درآمدها و هم بخش هزینه‌ها تغییر می‌کند. متمم بودجه در هر حال باید به تصویب شورای شهر برسد.

**و - بودجه عملکرد:** در مواردی که یک شهرداری جدیداً تأسیس می‌شود و یا در یک شهرداری سازمان جدید و مستقلی به وجود می‌آید و نمی‌توان درآمدها و هزینه‌های آنها را با دقت پیش‌بینی نمود، شورای شهر موافقت می‌کند که درآمدها وصول شود و هزینه‌ها بر حسب احتیاج و به تناسب درآمدهای وصولی پرداخت گردد و در پایان سال برطبق آنچه عمل شده است بودجه تنظیم و برای تصویب شورای شهر پیشنهاد شود.

**ز - تفریح بودجه:** تفریح بودجه به طور خلاصه عبارت است از گزارشی که پایان هر سال پس از فراغت از اجرای بودجه و معمولاً ظرف ۲ تا ۳ ماه از آغاز سال بعد تنظیم می‌گردد و نتیجه اجرای بودجه و ارقام واقعی و قطعی درآمدها و هزینه‌ها را نسبت به هر یک از فصول و مواد و مقایسه آنها را با بودجه مصوب نشان می‌دهد. گزارش یاد شده معمولاً برای تصویب شورای شهر پیشنهاد می‌شود و تصویب آن به منزله قبول اقدامات انجام شده و هزینه‌های پرداخت شده و یا به طور خلاصه مقاصد حساب دوره عملکرد مربوط تلقی می‌گردد.

#### مراحل چهارگانه بودجه

بودجه دارای چهار مرحله به شرح زیر است:

الف - تهیه و تنظیم و پیشنهاد بودجه.

ب - تصویب بودجه.

ج - اجرای بودجه.

د - نظارت بر اجرای بودجه.

و اینکه در مورد هر یک از مراحل یاد شده به طور اجمال

#### توضیح می‌دهیم:

الف - تهیه و تنظیم و پیشنهاد بودجه برای تصویب مراجع صلاحیت‌دار قانونی هر سازمان به عهده مدیران سازمان و در شهرداری به عهده شهردار است و اگر شهردار شخصی را نیز به عنوان متصدی یا مدیر بودجه تعیین نماید، باز هم مسئولیت در این مورد به عهده خود او خواهد بود و این موضوع در ماده ۲۶ آیین‌نامه مالی شهرداریها تصریح شده است.

طبق ماده ۶۷ قانون شهرداری، شهردار مکلف است منتهی تا روز آخر دی ماه هر سال، بودجه سال بعد را تنظیم کند و به مجمع (شورای شهر) پیشنهاد نماید. همچنین به موجب قسمت اخیر ماده ۲۶ آیین‌نامه مالی شهرداریها، شهردار موظف است به محض پیشنهاد بودجه یا تفریح بودجه، با استفاده از اختیاری که برطبق ماده ۲۸ قانون شهرداری به او تفویض شده است، حداقل هفته‌ای ۲ روز تقاضای تشکیل جلسه کند و خود نیز در جلسات حضور یابد و توضیحات لازم را در باره ارقام مندرج در آن بدهد.

ب - تصویب بودجه چنان که در بالا اشاره شد به عهده شورای شهر است و این موضوع به عنوان یکی از وظایف شورای شهر در بند ۱۲ ماده ۷۱ قانون شهرداریها تصریح شده است.

ماده ۶۷ قانون شهرداری نیز مقرر می‌دارد که شورای شهر باید قبل از اسفند ماه هر سال، بودجه پیشنهادی شهرداری را رسیدگی و تصویب نماید؛ ماده ۲۷ آیین‌نامه مالی شهرداریها نیز این موضوع را مورد تأیید قرار داده است.

تفسیر ماده ۶۷ قانون شهرداری مقرر می‌دارد که نسخهای از بودجه و تفریح بودجه، حداکثر پس از ۱۵ روز از تاریخ تصویب به وسیله فرماندار به وزارت کشور ارسال گردد. اگر چه نتیجه‌ای که از ارسال بودجه مصوب شهرداری به وزارت کشور مورد نظر بوده، در قانون ذکر نشده است ولی در عمل، وزارت کشور بودجه‌های مصوب را مورد بررسی قرار می‌دهد و در صورتی که در تنظیم آنها رعایت مقررات نشده باشد به شهرداری تذکر می‌دهد تا نسبت به اصلاح آن اقدام کند. در سالهای اخیر که رایانه در همه جا و از جمله در کشور رواج یافته است، وزارت کشور با استفاده از این وسیله، نسبت به تنظیم اطلاعات آماری و تحلیلهای آماری بودجه شهرداریها اقدام می‌نماید؛ تا با کمک آنها بتواند اصلاحات لازم را در سیستم مدیریت شهرداریها پیشنهاد کند.

ج - اجرای بودجه از وظایف شهردار و واحدهای تابعه شهرداری است و معمولاً این وظیفه به صورت تنظیم و نگهداری دفتر اعتبارات، یا حسابداری بودجه انجام می‌شود.

در اجرای بودجه باید مراقبت شود که اولاً زائد بر اعتبارات موجود و مصوب تعهدی برای پرداخت صورت نگردد، ثانیاً در انجام تعهدات و پرداخت هزینه‌ها صرفه‌جویی شود و هیچ هزینه‌ای تعهد یا پرداخت نگردد، مگر اینکه ضرورت داشته باشد. همچنین در معاملات نیز مراقبت به عمل آید تا حفره و صلاح شهرداری مدنظر قرار گیرد.

در ماده ۲۸ آیین‌نامه مالی شهرداریها اختیاراتی برای شهردار - در جابه‌جایی ارقام بودجه تا میزان ۱۰ درصد - در جریان اجرای بودجه منظور گردیده است که در سطور قبل توضیح آن گذشت.

د - نظارت بر اجرای بودجه شهرداری اصولاً در اختیار شورای شهر، یعنی مقام تصویب کننده است و اگر مقام تصویب کننده، نظارت در اجرای بودجه نداشته باشد، عملاً تصویب بی‌نتیجه خواهد بود.

ادامه در صفحه ۸۱



# چالشهای مدیریت شهری با افزایش جمعیت

محمدعلی احمدیان  
گروه جغرافیا  
دانشگاه فردوسی مشهد

## مقدمه

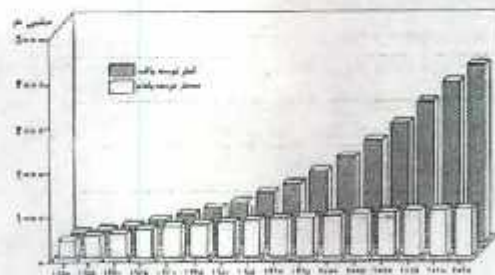
افزایش جمعیت شهری، بازتاب این سیر فزاینده را نیز در بروز برخی از مشکلات و مسائلی که مدیریتهای شهری را به چالش می خواند، از نظر می گذراندیم.

**روند تحول جمعیت شهری در جهان**

جمعیت جهان تا سال ۱۸۰۰ میلادی به یک میلیارد نفر نمی رسید، اما طی یک صد سال بعد به ۱/۷ میلیارد رسید و اکنون حدود ۶ میلیارد است! علاوه بر این، مشکل دیگری که پدید آمد این بود که بخش عمده جمعیت، به طرف نقاط شهری، بویژه شهرهای بزرگ کشیده شدند و پدیده شهرنشینی به صورت مسئله یغرنجی در آمد. به عبارتی دیگر، در سال ۱۸۰۰ میلادی تنها ۳/۱ درصد از جمعیت جهان در نقاط شهری زندگی می کردند، اما این نسبت به سرعت رو به افزایش گذاشت و به ۱۳/۱ درصد در سال ۱۹۰۰ و ۴۲/۷ درصد در سال ۱۹۹۰ رسید! مطالعات و برآوردهای سازمان ملل نشان داده است که در نیمه سال ۱۹۹۵ حدوداً ۴۶ درصد از جمعیت جهان در شهرها به سر می بردند؛ این رقم در سال ۲۰۰۶ به ۵۰ درصد و تا سال ۲۰۲۰ به بیش از ۶۰ درصد افزایش خواهد یافت (۱)!

یکی از مشکلات شهرنشینی، ایجاد شهرهای میلیونی بود که از نیمه دوم قرن بیستم رو به افزایش نهاد، به طوری که «در سال ۱۹۸۵ حدود ۲۵۰ منطقه شهری، بیش از یک میلیون نفر داشته اند» (۲). روند افزایش جمعیت شهری و ایجاد شهرهای میلیونی در کشورهای در حال توسعه که بیشتر درگیر مشکلات اقتصادی و اجتماعی هستند، بیش از کشورهای توسعه یافته است (نمودار شماره ۱).

نمودار ۱- جمعیت شهری مناطق بیشتر توسعه یافته و کمتر توسعه یافته (۱۹۵۰-۲۰۲۵) (۳)



جدول ۱- جمعیت و جمعیت شهرنشین جهان بین سالهای ۱۸۰۰-۲۰۲۵ (۳)

سال	جمعیت جهان (به میلیون)		جمعیت شهرنشین (به میلیون)	
	تعداد	رشد سالانه (درصد)	تعداد	رشد سالانه (درصد)
۱۸۰۰	۸۹۰	--	۲۷/۲	۳/۱
۱۸۵۰	۱۱۹۱	۰/۶	۷۴/۹	۶/۳
۱۹۰۰	۱۶۶۸	۰/۷	۲۸/۷	۱۳/۱
۱۹۵۰	۲۳۹۹	۰/۸	۷۱۶/۷	۲۸/۷
۱۹۷۰	۳۶۹۷	۰	۱۳۷۴	۳۷/۲
۱۹۸۰	۴۴۵۰	۱/۹	۱۷۷۰	۳۹/۸
۱۹۹۰	۵۱۹۲	۱/۷	۲۲۴۰	۴۲/۷
۲۰۰۰	۶۲۵۱	۱/۷	۲۹۱۶	۴۶/۶
۲۰۲۵	۸۳۶۶	۱/۲	۵۱۸۰	۶۰/۵



مشکلات برون‌زای شهری  
فشار و سنگینی خود را  
بر دوشن مدیران و  
برنامه‌ریزان شهری وارد  
نموده و ارزیابی میزان  
موفقیت آنان را در سامان  
بخشیدن به مشکلات  
شهری با تردید مواجه کرده

رئیس‌نشینان جمعیت  
شهری، زحمات مدیران و  
برنامه‌ریزان شهری را در  
ارائه خدمات و سامان بخشی  
به امور شهرها بی‌نتیجه  
می‌گذارند

که روند افزایش جمعیت شهری شدیدتر از افزایش جمعیت کشور بوده است. طی سالهای ۱۳۳۵-۱۳۷۵ تریب افزایش سالانه جمعیت کشور ۲/۹ درصد و در نقاط شهری، ۴/۶ درصد بوده است. به عبارت دیگر، نسبت جمعیت شهرنشین به کل جمعیت کشور از ۳۱/۴ درصد در سال ۱۳۳۵ به ۶۱/۳ درصد در سال ۱۳۷۵ افزایش یافته است. این به آن معنی است که دو سال مزبور، مدیران و برنامه‌ریزان شهری می‌بایست برای حدوداً ۲۶ میلیون جمعیتی که در شهرها پسر می‌برده‌اند، خدمات بهداشتی، آموزشی، رفاهی و ایجاد کفشد و همچنین در زمینه ایجاد اشتغال، تأمین خوراک و نیازهایی از این قبیل اقدام نمایند.

#### عوارض نامطلوب افزایش جمعیت شهری

افزایش بی‌رویه جمعیت شهرها یکی از علل مهم ناکامی مدیرانهای شهری در بسیاری از کشورهای جهان بوده است. برخی جامعه‌شناسان در این زمینه می‌گویند: «بسیاری از جوامع رو به توسعه تحت تأثیر رشد فزاینده جمعیت در برنامه‌ریزیهای شهری خود با شکست مواجه شده‌اند؛ یعنی برنامه‌ریزیهای شهری به گونه‌ای بوده است که جوایگویی رشد سریع جمعیت نبوده‌اند» (۴).

### افزایش جمعیت شهرها یکی از علل مهم ناکامی مدیریت‌های شهری در بسیاری از کشورهای جهان بوده است

#### افزایش جمعیت شهری در ایران

جمعیت کشور ما طی یک دوره ۲۰ ساله یعنی ۱۳۵۵-۱۳۷۵ سه برابر شده و از حدود ۱۹ میلیون نفر به ۶۰ میلیون نفر رسیده است!

ضریب رشد جمعیت که طی سالهای ۱۳۵۵-۱۳۶۵ به دلیل شرایط خاص کشور به ۳/۹ درصد افزایش یافته بود در دهه دوم یعنی ۱۳۶۵-۱۳۷۵ به دلیل بازگشت به شرایط عادی و اراده دولت بر کاهش روند افزایش جمعیت، ۱/۹۶ درصد کاهش یافت (۵).

افزایش شدید جمعیت در کشور ما مشکلات متعددی به وجود آورده است. بخشی از این مشکلات خاص نقاط شهری است، چرا



رشد شتابان جمعیت شهری، زخامت مدیران و برنامه‌ریزان شهری را در ارائه خدمات و سامان بخشی به امور شهرها بی‌نتیجه می‌گذارد. صاحب نظران با تأکید بر این واقعیت می‌گویند: «... خدمات شهری به دنبال رشد از هم گسیخته و شتابان شهر، همه ذخیره خویش را در مدتی اندک به باد می‌دهد و مشکلات محیطی چون آلودگی با ابعاد خیره‌کننده... پای به رشد می‌نهند» (۷).

افزایش جمعیت شهری هر چند از جهاتی و بویژه به لحاظ اقتصادی مثبت ارزیابی می‌شود و می‌تواند زمینه‌ساز تمرکز سرمایه‌گذاری و افزایش صرفه‌های تجمع کرده، اما از جهات متعددی به صورت منفی ارزیابی می‌گردد که اینک به اشاره از آنها یاد می‌کنیم:

#### الف - عوارض کالبدی

افزایش شدید جمعیت شهری در اکثر شهرهای بزرگ جهان، تمهیدات مدیران و برنامه‌ریزان شهری را عقیم می‌گذارد. در بسیاری از شهرهای کشورهای در حال توسعه، برنامه‌ریزی و طراحی شهری در قالب برنامه‌ها و طرح‌های جامع شهری بر روی کاغذ می‌ماند و در نهایت نقشه‌های کاربری زمین زینت بخش دفاتر می‌شود.

مناطق خاص زاغه‌نشینان، حلبی‌آبادها و زورآبادها از جمله عوارض کالبدی نامطلوب شهرهای بزرگ هستند که بخش قابل توجهی از توان مدیران شهری و برنامه‌ریزان و مسؤولان مسئولیتی را به تلاش‌های غالباً بیهوده، مصروف می‌دارد. بلندمرتبه‌سازی نیز که به عنوان یکی از راه‌حلهای مقابله با گسترش فیزیکی شهرها شناخته شده است، به دلیل بروز مشکلاتی مانند کمبود پارکینگ، جلوگیری از تابش نور خورشید و جریان هوا، خود بر مشکلات کالبدی شهرها بویژه در کشورهای در حال توسعه افزوده است.

#### ب - عوارض زیست محیطی

آلودگی محیط زیست از جمله عوارض نامطلوب گسترش بی‌رویه شهرهاست که به اندازه کافی در باره آن سخن گفته شده است. در اینجا فقط به ذکر این نکته اکتفا می‌کنیم که طی سالهای ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۳ آلودگی پانزده نمونه از بزرگترین شهرهای جهان سوم دست کم در زمینه یک آلاینده، از مرزهای تعیین شده توسط سازمان بهداشت جهانی گذشته است. از جمله این شهرها می‌توان به ساوئیول، بانکوک، کاراکاس و بویژه مکزیکوسیتی اشاره نمود.

دست‌اندازی به حریم ارتفاعات، بستر رودخانه‌ها و سواحل دریاها، عوارض نامطلوبی، همراه با خسارات جانی و مالی به بار آورده است. «... توسعه مناطق شهری [در تهران] همراه با احداث ساختمانهای تجاری و مسکونی تاپای کوهها و ساخت و ساز در بستر و حریم مسیلها باعث شده این شهر که در مسیر رودخانه‌های بزرگ قرار ندارد، در برابر سیلها و رودهای کوچک که حوزه آبریز بزرگی ندارند آسیب‌پذیر شود. سیلهای اردیبهشت ۱۳۴۶، بهار ۱۳۴۸ و مرداد ۱۳۶۶ در تهران و اطراف آن - که خسارات جانی و مالی به همراه داشت - نمونه‌ای از آسیب‌پذیری این شهر است» (۸). در این مورد می‌توان به حادثه سیل «لکه دزه» در جواشی غربی شهر مشهد اشاره کرد که در بهار ۱۳۷۱ تلفات جانی و مالی برای حاشیه‌نشینانی که در حریم رودخانه اقدام به ساخت و ساز غیر مجاز کرده بودند به بار آورد» (۹).

اصروزه شهرها بخش قابل توجهی از زمینهای کشاورزی و بیابانها را در معرض هجوم بی‌امان خود قرار داده‌اند و این در حالی است که هم‌زمان با افزایش جمعیت شهری، نیاز به مواد غذایی، گسترش زمینهای زیر کشت را ضروری می‌سازد.

### بالا آمدن سطح آبهای نفوذی در شهرهای بزرگی مانند تهران و خطر آلودگی آب شرب توسط آبهای نفوذی، از جمله مشکلات مهمی است که مدیرانهای شهری را به مبارزه می‌طلبد

### حرکت‌های جمعیتی عمده، به سوی شهرها، بار اصلی فقر را به مناطق شهری منتقل می‌کند... اقتصادهای شهری نمی‌توانند همه فقرای روستایی را جذب کنند

دفع فاضلابهای شهری و بویژه تأمین آب آشامیدنی از جمله مسائل مهمی هستند که بیش روی مدیران و برنامه‌ریزان شهری قرار دارد. بالا آمدن سطح آبهای نفوذی در شهرهای بزرگی مانند تهران و خطر آلودگی آب شرب توسط آبهای نفوذی، از جمله مشکلات مهمی است که مدیرانهای شهری را به مبارزه می‌طلبد. بنابه اظهار کارشناسان «نداشتن سیستم فاضلاب مناسب و مصرف حدود ۹۵۰ میلیون مترمکعب آب در سال، در تهران و جذب بخش عمده‌ای از این آب به زمین... میزان آبهای زیرزمینی را بالا آورده است... از آنجا که امکان تخلیه طبیعی این سفره کم است، سطح نرساز آب بالاخر آمده تاجایی که در مناطقی از جنوب شهر، تراز سفره آب زیرزمینی در عمق ۱ تا ۲ متری سطح زمین نیز دیده می‌شود» (۱۰).

یکی از مشکلاتی که برای شهرها عموماً و برای شهرهای اقلیم خشک خصوصاً مطرح است تأمین آب مصرفی است. بنابه اظهارات مسؤولان آب و فاضلاب کشور، در حال حاضر حدوداً یکمصد شهر کشور از نظر تأمین آب آشامیدنی با مشکل مواجه‌اند. با توجه به اینکه بخش وسیعی از نواحی مرکزی و شرقی و جنوب شرقی ایران در محدوده اقلیمی با متوسط نزولات زیر ۲۰۰ میلی‌متر قرار دارند و رودخانه‌های دائمی قابل توجهی نیز در این محدوده وجود ندارد، مدیرانهای شهری برای تأمین آب مصرفی شهرها به منابع زیرزمینی روی می‌آورند.

محدودیت سفره‌های زیرزمینی طی دهه‌های اخیر شدت یافته و بتدریج سطح آبهای زیرزمینی کاهش می‌یابد. به عنوان مثال «هر ساله به اندازه ۸۰ تا ۱۰۰ سانتی‌متر، سطح آب زیرزمینی به طور متوسط در دشت مشهد پایین می‌آید» (۱۱). این در حالی است که از تاریخ یاد شده تاکنون حدود نیم میلیون نفر بر جمعیت این شهر اضافه شده‌است! محدودیت منابع آبی موجب بروز مشکلاتی به شرح زیر خواهد شد:

- ۱- هم‌زمان با پایین افتادن سطح آبهای زیرزمینی، علاوه بر نشست زمین، آبهای استخراجی نیز بتدریج شور و تلخ خواهند شد.
- ۲- شهرها بتدریج «... بر حقایقهای کشاورزی نیز دست می‌اندازند... در تهران انتقال آب از سد های کرج و تیان از سالها



## شهرها بخش قابل توجهی از زمینهای کشاورزی و باغها را در معرض هجوم بی امان خود قرار داده اند و این در حالی است که همزمان با افزایش جمعیت شهری، نیاز به مواد غذایی، گسترش زمینهای زیر کشت را ضروری می سازد

مسئولیت مدیران شهری قرار می گیرد و آنان را در مقابله با بیکاری شهری ناتوان می سازد.

فقر شهری نیز از جمله سایر عوارض نامطلوب اقتصادی - اجتماعی است که تا حد زیادی، ریشه در روستاها و شهرهای کوچک دارد. گزارش توسعه انسانی سازمان ملل در سال ۱۹۹۰ حاکی از آن است که «حرکت های جمعیتی عمده، به سوی شهرها، بار اصلی فقر را به مناطق شهری منتقل می کند. اقتصادهای شهری نمی توانند همه فقرای روستایی را جذب کنند. مشکل یا برجا عبارت از آن است که تلاشهای معمول به مقابله مستقیم با فقر در شهرها - از طریق ایجاد مشاغل و تدارک خدماتی که در مناطق روستایی موجود نیست - تنها جذب تعدد بیشتری از فقرای روستایی را سبب می شود و مهاجرت آنها نیز عملاً هرگونه موفقیتی را که حاصل شده باشد از بین می برد» (۱۶).

فقر شهری به نوبه خود منجر به بروز جرائم اجتماعی می گردد و به این ترتیب، مشکلات شدیدتری را پیش روی مدیران شهری و دستگاههای ذی ربط قرار می دهد. تحقیقات جامعه شناسان نشان داده است که میزان جرائم اجتماعی، علاوه بر مسئله فقر، با تراکم جمعیت نیز از تباط دارد؛ به طوری که به نسبت گسترش ابعاد جمعیتی شهرها، نسبت جرائم اجتماعی در هر هزار نفر افزایش می یابد (در شهرهای زیر ۱۰ هزار نفر ۲/۲ مورد برای هر یک صد هزار نفر و در شهرهای بالای ۲۵۰ هزار نفر، ۱۱/۶ مورد برای یک صد هزار نفر).

نظری به سیر افزایش جمعیت شهری کشور و تعیین چشم انداز آینده ما را بر آن می دارد که به عوض راه حل های مقطعی و موضعی، به چاره های اساسی بیندیشیم.

### راهبردهای اساسی

برای مقابله با عوارض نامطلوب افزایش جمعیت شهری، دو نوع راهبرد وجود دارد یکی راهبردهای مقطعی و موضعی که عمدتاً به چارچوب کالبدی شهر مربوط می شود، مانند گزینش های اصلاح در مسود کاری زمین، جلوگیری از گسترش بی رویه شهر، اصلاح و اجرای قوانین شهرسازی در محدوده های خدماتی شهرها و افزایش امکانات خدماتی و نظایر آن که به طور عمده در محدوده مسئولیت مدیران و برنامه ریزان شهری قرار می گیرد. دیگری راهبردهای اساسی است که به معالجه ریشه بیماری می پردازد. این دسته از راهبردها اگر چه به برنگه های سیاست گذاری های کلان ملی مربوط می شود اما باید در کانون توجه مدیرانها و برنامه ریزان شهری قرار گیرد؛ زیرا بدون پرداختن به آنها، هرگونه تلاش آنان در سامان بخشیدن به اوضاع نابسامان شهرها، عقیم خواهد ماند.

### نتیجه گیری

جمعیت شهری در تمامی کشورهای در حال توسعه، عوارض نامطلوبی برای کانونهای شهری ایجاد نموده است؛ در شهری که توانایی مدیریتی مقاصد شهری را به مبارزه می طلبد (۱۷)، این مبارزه، با وجود تلاشهای فراوان مدیران و برنامه ریزان شهری در ارائه هر چه بیشتر خدمات و سامان بخشیدن به تأسیسات و تجهیزات شهری، نهایتاً به ناکامی مدیرانتهای یاد شده می انجامد. بنابراین، ضمن تلاش هر چه بیشتر در چارچوب کالبدی شهرها، باید به علل ساختاری مهمی که زمینه ساز افزایش جمعیت شهری می شوند نیز عنایت کافی مبذول گردد.

قبل، نشانه بارزترین دست اندازی است... و در کشاورزی دشتهای کرج و شهریار و ورامین تأثیر منفی گذاشته است. همین مسئله در مورد شهرهایی مانند تبریز که از زربنده رود آب می آورد و شیراز که از درودزن آب می گیرد و با چشم طمع به رودخانه های شش پیر و قره آغاج می نگرد و مشهد که پس از [رودخانه های] طرق و کارده و قریزی، به هریرود چشم دارد و جز آن صادق است» (۱۲). با توجه به شرایط خشکسالی در سالهای اخیر، سازمان آب منطقه ای تهران در نظر دارد برای تأمین آب مورد نیاز تهران که تا سال ۲۴۰۰ به ۱/۲ میلیارد متر مکعب در سال خواهد رسید، بخشی از رودخانه طالقان را نیز مورد استفاده قرار دهد (۱۳). همچنین قرار است سالانه ۳۰۰ میلیون متر مکعب آب از رودخانه ذره قم و سایر شهرهای مرکزی ایران انتقال یابد. به این ترتیب عوارض زیست محیطی نامطلوبی بروز خواهد نمود و با نطمه خوردن بخش کشاورزی، مهاجرت های روستاییان به شهرها شدت خواهد یافت.

۳- صرف هزینه های هنگفت در پروژه های آبرسانی، یکی دیگر از مشکلات آبرسانی به شهرهاست. در حال حاضر شاهد تکرار سناریوی آبرسانی به شهرها، از مسائلهای دوردست و با صرف هزینه های هنگفت هستیم. و این امر بر اقتصاد ضعیف کشور ما آن هم در شرایط بحرانی خاص، فشار سنگینی وارد می آورد؛ به عنوان مثال طرح آبرسانی زاینده رود به شهرهای یزد، اردکان و میناب، با صرف میلیارد ها ریال در مسافتی به طول ۲۳۲ کیلومتر صورت گرفته است. برای اجرای این طرح که از آن به عنوان بزرگترین طرح آبرسانی در خاور میانه یاد شده است حدود ۱۶۰ هزار تن لوله فولادی به قطر ۱۴۰۰ میلی متر مصرف شده است (۱۴).

### ج- عوارض اقتصادی - اجتماعی

یکی از مشکلات پیش روی مدیران شهری، بیکاری است که به نوبه خود ریشه روستایی دارد. برخی صاحب نظران می گویند: «بیکاری روستایی موجب مهاجرت های توده وار به شهرها می گردد... (و در حقیقت) [بیکاری روستایی به بیکاری شهری مبدل می شود]» (۱۵). بنابراین بخشی از بار مشکلات نفاذ روستایی، از طریق مهاجرت های روستاییان، عملاً در حوزه

- ۱- فورت، مانچ 1- United Nations, World Urbanization Prospects, New York, 1996, P.2.
- ۲- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۳- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۴- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۵- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۶- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۷- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۸- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۹- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۱۰- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۱۱- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۱۲- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۱۳- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۱۴- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.
- ۱۵- سازمان ملل متحد، «میزان جمعیت شهری در سال ۲۰۰۰»، گزارش شماره ۱، ۱۹۹۰، ص ۱۰.



# تأملی در عوارض نوسازی شهرداری

حسین صالحی

نوسازی، عمران، اصلاحات اساسی، تأمین نیازمندیهای شهری، اصلاح و توسعه معابر، ایجاد پارکها، توقفگاهها و میادین، حفظ و نگهداری پارکها، باغهای عمومی موجود و تأمین سایر تأسیسات مورد نیاز عمومی، نوسازی محلات و مراقبت در رشد موزون شهرها به موجب ماده یک قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب هفتم آذرماه ۱۳۴۷) از وظایف اساسی شهرداری شناخته شده است. ایفای این وظیفه توسط شهرداریها علاوه بر اختیارات و ابزاری که برای عملی ساختن «برنامه نوسازی و عمران شهری» لازم است، محتاج «تأمین منابع مالی هزینه‌های اجرایی» نیز هست. قانونگذار در سال ۱۳۴۷ به این موضوع توجه داشته است و عوارضی را تحت عنوان «عوارض نوسازی» وضع نموده که در آن زمان، قسمت عمده خزانه شهری را به خود اختصاص داده است. متأسفانه با وجود صراحت چارچوب اصلی قانون مورد بحث و اعتبار حقوقی آن، توجه به اجرای صحیح آن متروک و مغفول مانده است؛ به گونه‌ای که این قانون فنی، پیشرفته و گرهگشا، در حال حاضر به قاعده‌ای بدون ضمانت اجرا بدل شده و همچنان مورد بی توجهی قرار دارد. در این مقاله ضمن تبیین ویژگیهای عوارض نوسازی، چگونگی احیای دوباره و اساسی روح و مفاد قانون نوسازی و عمران شهری و راهکارهای قابل اجرا مورد بررسی، تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد.

## عوارض نوسازی:

به موجب ماده ۲ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷) در شهر تهران از فروردین ۱۳۴۸ و در سایر شهرها از تاریخی که وزارت کشور تعیین و اعلام کند، عوارض خاص سالانه «۵ در هزار» بهای اراضی، ساختمانها و مستحقات واقع در محدوده قانونی شهرها برقرار گردید و شهرداریها مکلف شدند عوارضی را که طبق این قانون وضع می‌گردد، وصول نمایند و منحصراً به مصرف «نوسازی و عمران شهری» برسانند.

همچنین به موجب ماده ۴ قانون یادشده، بهای این اموال غیرمنقول بر مبنای «ممیزی شهرداری» تعیین و اعلام گردید و شهرداریها حسب مورد مکلف شدند بهای اراضی، ساختمانها و مستحقات را پس از ممیزی بر اساس قیمت منطقه‌ای که نهایتاً باید به تصویب هیئت وزیران می‌رسید، تعیین نمایند و بر مبنای این ارزیابی، عوارض نوسازی را جهت پرداخت، محاسبه و به ذی‌نفع ابلاغ نمایند.

## کیفیت ممیزی شهرداری:

بر اساس تبصره یک ذیل ماده ۲ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷) ترتیب ممیزی و تشخیص و طرز وصول عوارض یادشده، همچنین ترتیب تعیین نسبی از قیمت ملک که در هر شهر با توجه به مقتضیات و شرایط خاص اقتصادی مآخذ دریافت عوارض قرار می‌گیرد، به این‌نامه تنظیمی وزارت کشور و مصوب هیئت وزراء، احاله گردید.

این‌نامه ترتیب ممیزی و تشخیص و طرز وصول عوارض موضوع تبصره مورد اشاره، در یکم تیرماه ۱۳۴۸ مشتمل بر ۱۵ ماده به تصویب هیئت وزیران رسید.

بر اساس این تصویب‌نامه، به هنگام ممیزی املاک باید موقعیت، مساحت عرض و اعیان و مستحقات هر ملک، نوع ساختمان و تعداد طبقات و سایر مشخصات به همراه نام و نشانی مالک و شماره ملک (املاک ثبتی) در اوراق ممیزی درج گردد و شهرداری مکلف است برای ممیزی شهر، محدوده قانونی شهر را به یک یا چند منطقه تقسیم‌بندی کند و آگهی پایان ممیزی هر منطقه را در یکی از جراید گنیرالانتشار در سه نوبت منتشر نماید. علاوه بر این مالکان را از طریق الماسق آگهی در معابر عمومی و دیگر وسائل مقتضی، از این امر مطلع نماید.

فرم مخصوصی که حاصل اجرای این‌نامه مورد بحث است، موارد گوناگونی را شامل می‌شود، اما مهمترین اطلاعاتی که در این فرم درج می‌شود عبارت است از: نام و نام خانوادگی مالک، پلاک ثبتی، نشانی و محل وقوع ملک، منطقه یا حوزه وقوع ملک، ارزش ملک، ارزش ساختمان، ارزش زمین، مساحت ساختمان به متر مربع، مساحت زمین به متر مربع، ۱۰ درصد جایزه خوش حسایی (موضوع تبصره یک ماده ۱۰ قانون) ۹ درصد زیان دیرکرد (موضوع ماده ۱۴ قانون)، بدهی معوقه، عوارض سالانه، مبلغ قابل پرداخت، مهلت قانونی پرداخت، محل گواهی بانک و شهرداری و شماره سریال قبض صادره.



از ویژگیها و امتیازات قابل توجهی برخوردار است که هر یک از این ویژگیها مبین این است که دستاورد کاران وقت در زمان تصویب قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷) به جوانب و زوایای گوناگون و توانی و تبعات مختلف وضع این عوارض توجه نمودند. مهمترین این امتیازات را می توان به شرح ذیل معرفی نمود:

الف - عمومیت و تعمیم در شمول عوارض: عوارض نوسازی در خصوص تمامی اراضی، ساختمانها و مستحقات واقع در محدوده قانونی شهر وضع شده است و عمومیت دارد؛ بنابراین تمامی مالکان، اعم از حقیقی و حقوقی (ماده ۲۶ قانون یادشده و تبصره های ذیل آن) مکلفاند این عوارض را بپردازند اما مساجد و اماکن مقدس، معابد اقلیتهای مذهبی (مسیحی، زرتشتی و کلیسی)، مدارس قدیمی طلاب علوم دینی، اراضی و ساختمانهای دولتی و مؤسسات وابسته به آن، سازمان تربیت بدنی، کتابخانه های عمومی، موقوفات مخصوص و املاک ثبت شده در فهرست آثار ملی به دلیل ماهیت عمومی که دارند از شمول عوارض نوسازی معافاند.

ب - امکان تشخیص علی الراس و تنظیم اوراق ممیزی: به موجب تبصره ۳ ذیل ماده ۴ قانون مورد بحث، مالکان و متصرفان املاک مکلفاند در ممیزی اراضی و ساختمانها و مستحقات با مسامحان شهرداری همکاری نمایند و هر گاه از انجام این تکلیف خودداری ورزند، مأموران ممیزی حق دارند در مورد اراضی بایر یا بدون حصار یا تشخیص علی الراس و در مورد ساختمانها و باغها و اراضی محصور یا اعلام کتبی قبلی و با حضور نماینده دادستان (در حال حاضر رئیس حوزه قضایی) وارد ملک شوند، اوراق ممیزی را تنظیم نمایند و بر اساس آن مطابق قیمت تعیین شده، عوارض نوسازی را محتاسبه و وصول نمایند.

ج - امکان رسیدگی به اعتراضات: اعتراضات راجع به ممیزی و نیز اعتراضات مرتبط به ارزیابی املاک و ... در کمیسیون موضوع ماده ۸ قانون یادشده (کمیسیون مرکب از نمایندگان شورای شهر، رئیس حوزه قضایی و وزارت کشور) قابل رسیدگی است.

د - جایزه خوش حسابی: حسب تبصره یک ماده ۱۰ قانون یادشده مؤدیانی که عوارض نوسازی تعیین شده در مورد هر ملک را ظرف مهلت مقرر (اول فروردین ماه تا پایان همان سال) بپردازند، از جایزه خوش حسابی، معادل ۱۰ درصد عوارض آن سال، بهره مند خواهند شد.

ه - قابلیت قطع برق و گاز املاک: به موجب ماده ۱۲ قانون مورد بحث، شهرداریها مکلفاند حداکثر ظرف ۲ ماه پس از پایان هر سال، مشخصات مؤدیانی را که نسبت به پرداخت عوارض نوسازی در مورد املاک خود اقدام نکرده اند به مؤسسات برق و گاز (در حال حاضر ادارات برق و گاز تابعه وزارت نیرو و نفت) تسلیم نمایند و مؤسسات یادشده نیز قانوناً موظفاند با اعلام مهلت ۲ ماهه به مؤدی و در صورت عدم پرداخت مطالبات شهرداری بابت عوارض نوسازی پس از انقضای مهلت از سوی مؤدی، نسبت به قطع برق و گاز محل سکونت ملکی او اقدام کنند (این فرار قانونی از این حیث که محدود به قطع برق و گاز محل سکونت ملکی مؤدی است، ناقص تنظیم شده است).

جزئیات اجرای این ماده در آیین نامه اجرایی آن (مصوب سی ام خرداد ماه سال ۱۳۴۹) به تصویب هیئت وزیران رسیده است.

و - دستور اجراییه ثبتی: حمایت دیگری که قانونگذار از این



این قبض پس از صدور توسط شهرداری برای مؤدی ارسال می گردد و مؤدی می تواند عوارض مقرر را پرداخت و رسید دریافت نماید.

نکته مهمی که یادآوری آن ضروری است این است که به موجب ماده ۹ قانون مورد بررسی، ممیزی هایی که در این مورد از طرف شهرداری به عمل می آید تا ۵ سال به منظور ارزیابی املاک و محاسبه ممیزیهای مبلغ عوارض، مورد عمل قرار گرفته و معتبر خواهند بود، مگر اینکه تغییرات کلی در اعیان املاک به نحوی باشد که قیمت آن را به بیش از ۵۰ درصد افزایش یا کاهش دهد که در این صورت امکان ممیزی مجدد وجود خواهد داشت.

بنابر این شهرداریها حسب مورد مکلفاند هر ۵ سال یک بار ممیزی عمومی را تجدید نمایند و مادام که این تکلیف اجرا نشده باشد، ممیزی قبلی تا اعلام نتیجه ممیزی جدید معتبر خواهد بود.

اعتراضات راجع به ممیزی و ارزیابی املاک و شیوه حل اختلاف در ماده ۸ قانون مورد بحث، به عهده کمیسیون است مرکب از ۳ نفر افراد بصیر و مطلع مجلی در تقویم املاک که یک نفر آنان از طرف انجمن شهر (در حال حاضر شورای اسلامی شهر) و یک نفر از طرف رئیس دادگاه شهرستان (دادگاه عمومی) و نفر سوم از طرف وزارت کشور تعیین می گردد. تصمیم اکثریت اعضای کمیسیون نیز قانوناً قطعی و لازم الاجراست.

امتیازات عوارض نوسازی:

عوارض نوسازی در مقایسه با گونه های دیگر عوارض شهری



نوع عوارض کرده است در تبصره یک ذیل ماده ۱۳ قانون یادشده منعکس شده است. به موجب این تبصره، ادارات و دوایر اجرای ثبت مکلفند حسب درخواست شهرداری و طبق مقررات مربوطه به اجرای اسناد رسمی و لازم‌الاجرا نسبت به صدور اجرائیه و تعقیب عملیات اجرایی جهت وصول عوارض نوسازی اقدام نمایند. ز - چریسه تاخیر: به موجب ماده ۱۴ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷) مؤدیانی که تا پایان هر سال عوارض مقرر در قانون را نپردانند از آغاز سال بعد ملزم به پرداخت صدی ۹ زیان دیرکرد به نسبت مدت تأخیر خواهند بود و شهرداری مکلف است پس از گذشت ۶ ماه از سال بعد نسبت به استیفای حقوق شهرداری و وصول عوارض نوسازی اقدام اجرایی نماید.

ح - قابل قبول بودن قبض پرداخت عوارض: به موجب ماده ۳۰ قانون مورد اشاره، شهرداریها مکلفند مفاصحا حساب پرداخت کنندگان عوارض نوسازی را حداکثر ظرف ۱۵ روز از تاریخ پرداخت به مؤدی تسلیم نمایند یا با بست سفارشی ارسال کنند و حسب تبصره همان ماده، هرگاه مؤدی عوارض نوسازی قطعی

### مؤدیانی که تا پایان هر سال عوارض مقرر در قانون را نپردازند، از آغاز سال بعد ملزم به پرداخت صدی ۹ زیان دیرکرد به نسبت مدت تأخیر خواهند بود

### عوارض نوسازی به دلیل اینکه ماهیت محلی دارند، می توانند دستخوش اعمال اختیار قانونی شورای اسلامی شهر، مندرج در بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون یادشده قرار گیرند و تغییر و تبدیل نمایند

شده را به شهرداری پرداخت کند و شهرداری در مهلت یادشده نسبت به صدور مفاصحا حساب اقدام نماید، قبض پرداخت عوارض در حکم مفاصحا حساب نوسازی آن سال ملک خواهد بود.

ط - مجازات معیوبین: به موجب ماده ۳۲ قانون یادشده، هرگاه معیوبین شهرداری در اجرای وظایف خود و تنظیم اوراق معیوبی، تمام وقایع را ذکر نکنند یا بر خلاف واقع چیزی ذکر کنند به طوری که قیمت تعیین شده اسلاک و مستحقات در اوراق یادشده با قیمت واقعی آنها براساس ضوابط مندرج در قانون و آیین نامه های مربوطه بیش از ۲۰ درصد (اعم از اضافه یا نقصان) اختلاف داشته باشد، مرتکب حسب مورد به ۳ تا ۶ ماه حبس محکوم می گردد.

#### عوارض نوسازی و قابلیت احیا

بنا نگاهی گذرا و کوتاه به سابقه وضع عوارض خواهیم دید که قانونگذار در وضع عوارض شهری به ندرت به تصویب قانون پرداخته است. از ابتدای امر تقنین تا انقلاب اسلامی و همین طور پس از پیروزی انقلاب اسلامی تا کنون، عملکرد مقنن بیانگر این است که برای عوارض شهری، نوعی مینا و جایگاه کارشناسی، فنی و جزئی قابل بوده است و غالباً اگر اختیار وضع و تصویب آن را از اختیارات مقامات محلی هم فراتر دانسته است، آن را به قوه مجریه (هیئت وزرا یا وزارت کشور) تفویض کرده و به ندرت رأساً وضع عوارض نموده است. اما عوارض نوسازی از این قاعده مستثناست؛ عوارض نوسازی، گونه منحصر به فرد عوارض شهری است که علاوه بر امتیازات و ویژگیهای حقوقی و اجرایی متکامل خود، مستقیماً توسط قوه مقننه به تصویب رسیده و بی واسطه

مستند منسوبه قوه مقننه است و تمامی آیین نامه های اجرایی آن تقریباً به طور کامل و بی نقص تصویب و ابلاغ شده است. قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷) در عین حالی که واجد این ویژگی مبتنی است، واجد خصیصه دیگری نیز هست؛ در این قانون نقش و تأثیر بدنه قسوه مجریه و انجمن شهر (شوراها) به گونه ای کاملاً مؤثر و ملموس پیش بینی شده است. به گونه ای که با ادکی اصلاحات و تغییراتی که تجویز شده است، این مراجع می توانند با افزایش یا کاهش میزان عوارض نوسازی که تشخیص به موقع آن انکارناپذیر است، موجبات تأمین نیازمندیهای شهری را از طریق اخذ عوارض نوسازی فراهم نمایند.

#### ماهیت محلی عوارض نوسازی

عوارض سوسوخ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷)، در هزار بهای اراضی، ساختمانیها و مستحقات واقع در محدوده شهری بر مبنای ممیزی و ارزیابی قانونی مأموران شهرداری (ماهیت منقذهای یا محلی ندارد) زیر املاک و اراضی واقع در محدوده قانونی هر شهر که زیر ساخت بنیادین و اساسی هر شهر تلقی می شود و پیکره اصلی شهر را تشکیل می دهد، موضوع وضع و اخذ این عوارض است و اراضی و املاک هر شهر به طور کاملاً عینی و مشخص غیر از اراضی و املاک واقع در شهرهای دیگر است.

به موجب بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵) اختیار تصویب اوایح برقراری یا لغو عوارض شهر و همچنین تعیین نوع و میزان آن بادر نظر گرفتن سیاست عمومی دولت که از سوی وزارت کشور اعلام می شود به شورای اسلامی شهر واگذار گردید. این واگذاری به دلالت تصویب نامه مورخ ۱۳۷۸/۷/۷ هیئت وزیران، موضوع آیین نامه اجرایی وضع و وصول عوارض توسط شوراهای اسلامی شهر... (تبصره ذیل ماده ۲) به عوارض ملی و منطقه ای تسری ندارد، اما به صورتی کاملاً روشن و واضح «عوارض محلی» را در بر می گیرد. از سوی دیگر عوارض نوسازی در فهرست عوارض غیر محلی بیست تصویب نامه یادشده نیز درج نشده است. بنابراین می توان چنین استدلال نمود که عوارض نوسازی به دلیل اینکه ماهیت محلی دارند، می توانند دستخوش اعمال اختیار قانونی شورای اسلامی شهر، مندرج در بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون یادشده قرار گیرند و تغییر و تبدیل نمایند. رعایت سیاست عمومی دولت و حفظ مصالح و منافع عمومی نیز در این مورد توسط شورای اسلامی شهر ضروری است.

#### کاستیهای مربوط به اخذ عوارض نوسازی

اخذ عوارض نوسازی در شهرها هم اکنون با معضلات و مشکلات گوناگون اجرایی مواجه است. سوابق فعالیت های انجام شده در گذشته، چگونگی اجرای قانون نوسازی و عمران شهری (به نظر می رسد این قانون توسط شهرداریها به صورتی بوی اجرا نشده است)، کیفیت ارزیابی اراضی، ساختمانیها و مستحقات و تعیین نسبت قیمتی که بر مبنای محاسبه عوارض املاک عمل قرار می گیرد بیانگر این است که ما حاصل تلاشهای عقلیاتی و میدانی شهرداریها برای معیوبیهای که عموماً هزینه هنگفتی را به خود اختصاص می دهند در میلی که غالباً ناچیز است خلاصه می شود! ننگنه های گوناگون اجرایی برای اعمال قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷ و اخذ عوارض نوسازی به صورت کاملاً بدیهی به ناچیز بودن مبلغ ریالی عوارض نوسازی منتهی می شود. در واقع، عنصر مشترک این مشکل «ناچیز بودن عوارض



تحصیل شده است، به نحوی که شهرداریها عموماً و به نایب از محل اعتبارات دیگر، به طور علی الحساب، وجوه مورد نیاز را برای اخذ عوارض نوسازی برداشت می کنند و در پایان حسابرسی ملاحظه می شود که با توجه به تلاشهای اجرایی انجام شده و هزینه های مصرف شده در «نقطه سر به سر» واقع شده اند و با مشکلی با عنوان «پیشی گرفتن مصارف بر منابع اخذ عوارض نوسازی» مواجه گشته اند!

با آنکه تسامح می توان در یافت که ناچیز بودن عوارض نوسازی با تدبیری ساده و ابتدایی، یعنی «تعیین قیمت واقعی اراضی و املاک» یا «تعیین قیمت واقع بینانه اراضی و املاک» قابل رفع است؛ یعنی اینکه مراجع ذی صلاح (شورای اسلامی شهر یا هماهنگی وزارت کشور و عنداللزوم سایر مراجع قانونی) می توانند معیار تعیین قیمت و نسبت قیمت اراضی، ساختمانها و مستحقات را به گونه ای واقع گرایانه تعیین کنند تا علاوه بر تأمین عدالت، منابع مالی مورد نیاز برای نوسازی و عمران شهرها و اجرای طرحهای مصوب و عام المنفعه شهری نیز تأمین گردد.

### عوارض نوسازی، گونه منحصر به فرد عوارض شهری است که علاوه بر امتیازات و ویژگیهای حقوقی و اجرایی متکامل خود، مستقیماً توسط قوه مقننه به تصویب رسیده و بی واسطه مستند مصوبه قوه مقننه است

رفع موانع حقوقی موجود در مورد وضع و دریافت این نوع عوارض - که زمانی اصلی ترین منبع درآمدی شهرداریها بوده است و اکنون به دلایل گوناگون تحت الشعاع توافقات و تغییر کاربریها و تراکم فروشها قرار گرفته و احیاناً پذیر تلقی می شوند - علاوه بر اینکه ضروری است، امری تحقق پذیر نیز هست و شوراهای اسلامی شهرها و شهرداریها می توانند در این زمینه بررسیها و اقدامات مورد نیاز را تعقیب نمایند.

#### امکان سنجی کاهش یا افزایش عوارض نوسازی

در میان سیاستهای عمومی دولت که در ماده ۱۳ تصویب نامه مورخ ۱۳۷۸/۷/۷ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، وضع عوارض متناسب با ارزش افزوده زمین ناشی از تصمیمات مراجع قانونی و با اجرای طرحهای عمرانی (بندج، رعایت تناسب میزان عوارض با ارائه خدمات عمومی و عمرانی به اقشار و بخشهای مختلف اعم از دولتی و غیردولتی (بندب) و وضع بدون تبعیض عوارض بر اساس اصل ۳ قانون اساسی (بندش) مورد اشاره قرار گرفته و قانوناً توجه به آن در وضع یا لغو عوارض الزامی است. اکنون تفاوت قیمت واقعی اراضی، ساختمانها و مستحقات مختلف واقع در مناطق، توأحی و حتی معیار (اصلی و فرعی) شهرها با قیمت روز این املاک در شهرهای مختلف به طوری کاملاً محسوس ملاحظه می شود. بنابراین، تعیین بهای اراضی، ساختمانها و مستحقات و املاک واقع در محدوده قانونی شهر به منظور اخذ عوارض نوسازی - که زمانی قسمت عمده خزانه

شهری را به خود اختصاص می داد و اکنون کمترین سهم را در این میان داراست - از حساسیت ویژه ای برخوردار است.

شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرها با شناخت قیمتهای عرفی و واقعی املاک و مدنظر قرار دادن افزایشها و کاهشهای محسوس در قیمت این املاک می توانند در جهت تعیین قیمت و ارزیابی و در نتیجه، عادلانه کردن عوارض نوسازی (در اکثر موارد باید افزایش یابد) گام بردارند.

زمینه های اجتماعی در پذیرش افزایش این نوع عوارض به دلیل همگانی بودن آن امکانپذیر است؛ زیرا افزایش عوارض خاص مانند عوارض صدور پروانه ممکن است اعتراضات مقطعی را در برداشته باشد، در حالی که افزایش عوارض نوسازی (حتی ۱۰ یا ۲۰ برابر کردن آن) به دلیل ناچیز بودن آنچه هم اکنون دریافت می شود، کمترین توالی نامطلوب را در بر خواهد داشت.

#### نتیجه گیری و راه حل

از آنچه تاکنون بیان شد می توان چنین استنتاج نمود که:

- ۱- عوارض نوسازی، یکی از قدیمی ترین و اصیل ترین انواع عوارض شهری است با تجربه ای دیرینه در اجرای قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷) و مزایای جانی بسیاری که قانونگذار برای آن تعیین کرده است. عوارض نوسازی علاوه بر اینکه به لحاظ حقوقی همچنان مبنای قانونی خود را داراست و نسخ نشده است و اعتبار اجرایی دارد، از آنجا که مستقیماً توسط قانونگذار وضع شده است هنوز پذیرفتنی ترین نوع عوارض است.
- ۲- چگونگی اخذ این عوارض در حریم شهرها علاوه بر اینکه در قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷) تصریح نشده است، در تصویب نامه مورخ ۱۳۷۸/۷/۷ هیئت وزیران نیز مورد اشاره قرار نگرفته است؛ در این زمینه باید صراحتاً تعیین تکلیف شود.

- ۳- شوراهای اسلامی شهرها و شهرداریها در وضع عوارض و یا لغو آن و اعمال اختیار مندرج در بند ۱۶ ماده ۲۱ قانون شوراهای (مصوب ۱۳۷۵) می توانند علاوه بر هماهنگی با مراجع ذی صلاح (در درجه اول وزارت کشور و در درجه بعد مراجع عالی تر) عوارض نوسازی را در محدوده قانونی شهر، رأساً به گونه ای متعادل و متناسب نمایند که ضمن برخورداری از تمامی امتیازات تعیین شده قانونی برای وصول عوارض نوسازی، مشکلات موجود از قبیل ناچیز بودن عوارض نوسازی به صورتی کاملاً حساب شده و عادلانه مرتفع گردد.

- ۴- به نظر می رسد در صورت تعیین قیمت واقعی اراضی، املاک و مستحقات واقع در محدوده قانونی شهر، قیمت منطقه ای که در حال حاضر در اخذ عوارض نوسازی ملاک عمل قرار می گیرد، می تواند با رعایت تشریفات قانونی به واقعیت نزدیک شود و در نتیجه، عوارض نوسازی به عنوان مصداق بارز «عوارض بر دارایی و ثروت» به صورتی معقول و منطقی وضع و وصول گردد.

- ۵- با توجه به اینکه مکانیسم وضع عوارض حسب قانون شوراهای (مصوب ۱۳۷۵) و تصویب نامه مورخ ۱۳۷۸/۷/۷ هیئت وزیران با نظارت های فنی، تجربی و علمی مراجع دولتی مواجه است، توصیه می شود شوراهای اسلامی شهرها با مطالعه این موضوع، به منظور واقعی کردن بهای اراضی، مستحقات و ساختمانها تغییرات لازم را در این زمینه انجام دهند.



# مشاور حقوقی

دفتر حقوقی وزارت کشور  
حسین احتشامی

الف - پرسش و پاسخ

● در اکثر شهرها افرادی به منظور ارائه خدمات به شهروندان، بدون مجوز، اقدام به ایجاد دکه و... می‌نمایند و این عمل باعث سدمعبر می‌شود و شهرداریها در اجرای وظایفی که به عهده دارند اقدام به جمع‌آوری دکه‌ها و سدمعبر می‌نمایند. در این گونه مواقع پس از جمع‌آوری دکه و سدمعبر، اجناس فاسدشدنی را طی صورت‌جلسه‌ای به سازمانهای خیریه تحویل می‌دهند و بقیه اجناس در شهرداری نگهداری می‌شود و پس از مراجعه صاحب مال و ارائه تعهد مبنی بر عدم انجام سدمعبر، اجناس مربوطه تحویل صاحب مال می‌گردد، اما از آنجا که این نحوه اقدام، مورد تأیید بعضی از اعضای هیئت بازرسی استان نیست و این موضوع متیلاً به تعداد زیادی از شهرداریها است، در این باره اعلام نظر فرمایید.

○ در این مورد مقررات خاصی وجود ندارد، ولی می‌توان با به وجود آوردن وحدت ملاک از مقررات موجود و سایر قوانین از جمله قانون تجارت، در چنین مواردی با هماهنگی دادستان هر محل، اجناس سریع‌الفساد را فروخت و به هنگام مراجعه افراد، حاصل فروش این گونه اجناس را به صاحبان آنها مسترد نمود. یا این شیوه، هم حقوق صاحبان اموال توقیف شده به دلیل سدمعبر محفوظ می‌ماند و هم عملکرد شهرداری مانند شیوه عمل در موارد مشابه توسط دستگاههای مختلف می‌شود. بنابراین لازم است از طریق استانداری و رئیس کل دادگستری استان برای هماهنگی در زمینه فروش این گونه اجناس سریع‌الفساد و نظارت دادستان هر محل بر این عمل، موافقت‌نامه‌ای تنظیم شود و به طور متحدالشکل در همه شهرداریها مورد عمل قرار گیرد.

● با استناد به ماده ۸ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران، در تعدادی از روستاها و شهرهایی که داوطلبان آن کمتر از اعضای اصلی بوده، انتخابات شوراهای اسلامی برگزار نشده است. هر چند در قانون و آیین‌نامه اجرایی آن، صراحتی در برگزاری انتخابات میان دوره‌ای در این گونه مناطق وجود ندارد، ولی با توجه به روح کلی قانون و لزوم داشتن شوراهای

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه در دو بخش - پاسخ به پرسشها و تحلیل رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - تنظیم شده است. در بخش پرسشها موضوعات سدمعبر، انتخابات میان دوره‌ای شوراهای انحلال شوراهای، حدود اختیارات استانداران، تفکیک و افراز اراضی اشخاص حقیقی توسط وزارت مسکن و صلاحیت شورا نسبت به تخفیف یا بخشودگی وجوه ناشی از صدور رأی کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری مطرح شده است. در بخش تحلیل رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، ماده ۱۳ قانون نظام معماری که آیین‌نامه اجرایی آن را وزارت کشور تهیه نموده است ارائه می‌گردد.

می‌رسد که می‌توان انتخابات میان دوره‌ای برگزار کرد. در این مورد اعلام نظر فرمایید؟

○ ۱- انتخابات میان دوره‌ای به کیفیتی که در منطوق ماده ۳۱ قانون شوراهای تصریح گردیده است محصور به سادگی قوت، استغناء یا سلب عضویت اعضای اصلی و علی‌البدل است و حکمی در باره عدم تشکیل شورا (موضوع ماده ۸ قانون شوراهای) لحاظ نشده است.

۲- با توجه به امارات قانونی و مهلت‌های مقرر در مواد ۲۱ و ۸۲ قانون شوراهای که به طور کامل به عموماً قانون معروف است و در نتیجه، امر برگزاری انتخابات را به نحوی توجیه و تأکید می‌نمایند که خود مبنی لزوم استقرار شوراهای در تمامی عناصر و واحدهای تقسیماتی نیز هست و به هر طریق و شکلی اجازه تشکیل را داده است، مفید این معنی است که شوراهایی که با استناد به ماده ۸ قانون به دلیل به حد نصاب نرسیدن داوطلبان، مهیا برای تحقق اهداف مورد نظر نبوده، یا فراهم شدن شرایط، امر برگزاری انتخابات در واحد یا عنصر مورد نظر را امری محتوم و قانونی تصور نموده است و دلایلی برای عدم تشکیل، به غیر از حوزه‌های انتخاباتی موضوع ماده ۸۴ قانون تارخ مواعید، در عموماً قانون ملاحظه نمی‌شود.

● شوراهایی که با رأی هیئت‌های حل اختلاف منحل می‌گردند، با توجه به حکم تبصره ذیل ماده ۸۱ قانون شوراهای، نحوه تشکیل شورا و برگزاری انتخابات میان دوره‌ای آنها چگونه است؟

○ نظر به این که الزام قانونی مندرج در ماده ۸۲ برای برگزاری انتخابات شوراهایی که به اعتبار مواد ۸۴، ۸۱، ۵۷ و ۵۸ منحل گردیده‌اند حداکثر مفید به ۲ ماه است؛ از این رو اعم از اینکه شورای منحل، با استناد به تبصره ذیل ماده ۸۱ از تصمیمات هیئت حل اختلاف مرکزی در مراجع قضایی شکایت نموده باشد یا خیر، تا قبل از انقضای مهلت مقرر قانونی، وزارت کشور مکلف به اجرای حکم امر قانونی است.

● برخی از شوراهای شهر پس از صدور رأی عدم اعتماد و برگزاری شهردار، در تعیین مسئول موقت شهرداری تعطل می‌کنند و یا اینکه پس از انتخاب سرپرست موقت و انقضای مهلت ۳ ماهه مقرر قانونی به دلیل اختلاف و عدم توافق از انتخاب شهردار جدید



# مشاور

امتناع می‌ورزند و در نتیجه روند جاری شهرداریها دچار اختلال می‌شود. در صورت بروز چنین شرایطی که از به موقع عمل نکردن به وظایف قانونی از سوی شوراهای ناسازی می‌گردد آیا استانداری می‌تواند به دلیل تعطیل بودار نبودن خدمات عمومی و شهری و برای پیشگیری از رکود کاری تا زمان تصمیم شوراهای در انتخاب سرپرست موقت و یا انتصاب شهردار، سرپرست موقت تعیین کند و یا برای ادامه خدمت سرپرست تعیین شده از سوی شورای شهر علاوه بر ۳ ماه، حکم مقتضی صادر کند یا خیر؟

۱- جانشینی استاندار (موضوع حکم ماده ۸۵ قانون شوراهای) ناظر به توقف و انحلال شوراهای شهر است و در سایر موارد تسری ندارد.

۲- انتخاب شهردار (موضوع حکم بند ۱ ماده ۷۱ قانون شوراهای) از اهم وظایف شورا محسوب می‌شود و مطابق ترتیبات مقرر در تبصره ذیل ماده ۷۳ قانون، شوراهای باید به هر کیفیتی ظرف مهلت مقرر نسبت به انتخاب شهردار اقدام نمایند و چون امر انتخاب الزام قانونی است، ترک آن نیز تخلف محسوب می‌شود و از مصادیق موضوع ماده ۸۱ قانون شوراهای تلقی شده و قابل طرح در هیئت حل اختلاف است.

● گاه دیده می‌شود که ادارات کل مسکن و شهرسازی با استناد به مواد ۱۴ و ۱۵ قانون زمین شهری و در اجرای ماده ۲۴ آیین‌نامه اجرایی قانون، رأساً مبادرت به تفکیک و افراز اراضی اشخاص متقاضی می‌نمایند که در نتیجه جایگاه قانونی ماده ۱۰۱ قانون شهرداری را با این عمل مخدوش و بی اعتبار می‌کنند. با توجه به احکام قانونی یادشده، محمل قانونی ماده ۱۰۱ قانون شهرداری چگونه است؟

● به طوری که از مفهوم مواد ۱۴ و ۱۵ قانون زمین شهری برمی‌آید، هرگونه اقدامی در مورد تفکیک و افراز نسبت به اراضی موضوع ماده ۲ قانون، به رعایت ضوابط و مقررات شهرسازی و قانون زمین شهری منوط شده است و در این زمینه مرجعی را مشخص نموده که بتوان متولی این امر شناخت و چنانچه در ماده ۲۴ آیین‌نامه اجرایی یا اشاره به مواد ۱۵ و ۱۶ قانون و پس از طی مراحل مختلف نهایتاً ادارات کل مسکن و شهرسازی را مرجع

وصول اقدامات معموله به کیفیتی که تشریح گردیده قرار داده است، این از جاع مانع اقدامات قانونی شهرداریها به گونه‌ای که در مسایق ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها منعکس است نمی‌گردد؛ زیرا شهرداریها نیز بر اساس تکالیف محوله خود، مجری قوانین شهرسازی و زمین شهری و همچنین مرجع اصلی صحت اقدامات مربوط به تفکیک و افراز هستند و ادارات مثبت با ملاحظه مهر و امضای شهرداری اقدامات مثبت را معمول می‌دارند.

● شهرداری می‌تواند استعلام نموده است که آیا شوراهای اسلامی می‌توانند نسبت به تخفیف یا بخشودگی وجوهی از آرای کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری مبادرت نمایند؟

● مرجع رسیدگی به آرای صادره از کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری، در صورت اعتراض، دیوان عدالت اداری است و شورا با توجه به شرح وظایف مقرر در ماده ۷۱ قانون شوراهای همچنین عمومات قانون، چنین اختیاری ندارد؛ از این رو نمی‌تواند مرجع تخفیف یا بخشودگی وجوه ناشی از صدور آرای کمیسیون باشد.

ب- آموزش: آنچه شوراهای و شهرداریها باید بدانند:

● به موجب ماده ۱۳ قانون نظام معماری، تهیه آیین‌نامه مربوط به تعیین حدود صلاحیت و ظرفیت اشتغال به کار، صلاحیت و ظرفیت نظارتی مهندسان ناظر و طراحان حقیقی و حقوقی، بر عهده وزارتین کشور و مسکن و شهرسازی و منوط به تصویب هیئت وزیران است، اما از آنجا که مراجع یاد شده چنین آیین‌نامه‌ای وضع نکرده‌اند، وزارت کشور به خاطر ضرورت و نیاز شهرداریها با توسل به روح کلی قوانین نظام معماری و شهرداری و در اجرای مواد ۱۳ قانون نظام معماری و مواد ۶۲ و ۹۵ قانون شهرداری صرفاً به لحاظ رفع خلأ مقرراتی و به جهت بالا بردن کیفیت فنی و حفظ سرمایه‌های ملی بدون اینکه تکلیف قانونی و مقررات جدیدی وضع نماید، مبادرت به تدوین آیین‌نامه‌ای نموده است که از لحاظ کارسردی به معنای آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۳ است و از آنجا که آیین‌نامه یاد شده برای عدلای متقاضی را فراهم کرده است، مورد اعتراض واقع شده و به کیفیت که در متن رای هیئت عمومی دیوان ملاحظه می‌شود ایراد مطروحه مورد نقض قرار گرفته است.

ادامه در صفحه ۷۹



# مشاور اداری - مالی

جمشید رضایی

**مشاوره اداری - مالی**  
این شماره ماهنامه به دو موضوع در مورد مستخدمان رسمی شهرداریها اختصاص یافته است.

**موضوع اول به ارز مورد نیاز کارکنان شهرداری و شهرداران در مأموریت خارج از کشور می پردازد و موضوع دوم افزایش حقوق آن دسته از بازنشستگان شهرداریها را بررسی می کند که در سازمان آتش نشانی مشغول به کار بوده اند. موضوع اول مورد تأیید اداره کل حقوقی است و موضوع دوم رأی صادره از هیئت عمومی دیوان عدالت اداری است.**

## الف - پرسش و پاسخ

طرح سؤال: ارز مورد نیاز کارکنان شهرداری و شهرداران در مأموریت خارج از کشور و همچنین فوق العاده مأموریت آنان چگونه تعیین می شود؟ آیا ضوابط تعیین ارز مورد نیاز مأموران اعزامی به خارج از کشور (موضوع تصویب نامه شماره ۲۱۰۶۲/ت/۱۳۹۱۷ هـ مورخ ۱۳۷۴/۲/۴) با وجود حکم تبصره ذیل بند یک مصوبه یاد شده که اتمام می دارد سایر مؤسسات، شرکتهای سازمانهایی که از بودجه عمومی استفاده نمی کنند تابع مقررات و آیین نامه های داخلی خود خواهند بود، در مورد کارکنان شهرداری و شهرداران نیز قابل اجراء است یا خیر؟ به عبارت دیگر آیا شهرداریها که مؤسسه های عمومی غیر دولتی هستند مشمول این تصویب نامه هستند یا خیر؟

قبل از ورود به بحث لازم به توضیح است که هیئت وزیران در تاریخ ۱۳۷۴/۲/۴ ضوابط تعیین ارز مورد نیاز مأموران اعزامی به خارج از کشور منضم به جدول حداکثر فوق العاده مأموریت و سایر هزینه های روزانه مأموران یاد شده در مأموریت های کوتاه مدت تا ۹۰ روز را تصویب نمود. براساس بند یک این مصوبه و تبصره ذیل آن، تمامی وزارتخانه ها، سازمانها و مؤسساتی که از بودجه عمومی استفاده می کنند، اعم از اینکه مشمول قانون بر آنها مستلزم ذکر نام باشد یا نباشد، مشمول این ضوابط خواهند بود (بند یک) و سایر مؤسسات، شرکتهای سازمانهایی که از بودجه عمومی استفاده نمی کنند، تابع مقررات و آیین نامه های داخلی خود خواهند بود (تبصره ذیل بند یک).

حال با توجه به اینکه شهرداری مطابق قانون فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیر دولتی، مؤسسات عمومی غیر دولتی است و تبصره ذیل بند یک این گونه مؤسسات را در تعیین ارز مورد نیاز مأموران اعزامی به خارج از کشور تابع مقررات و آیین نامه های داخلی آنها دانسته است، این موضوع مطرح شده است که ارز مورد نیاز کارکنان شهرداری و شهرداران در مأموریت خارج از کشور مطابق کدام ضوابط تعیین می گردد. آیا شهرداریها باید براساس آیین نامه داخلی، ضوابط تعیین ارز مورد نیاز مأموران اعزامی به خارج از کشور و همچنین فوق العاده مأموریت و سایر هزینه های سفر آنان را تعیین نمایند یا اینکه مطابق تصویب نامه هیئت وزیران عمل نمایند؟

جواب: با توجه به دلایل ذیل، شهرداریها به جهت وجود حکم خاص قانونی، منصرف از حکم تبصره یاد شده و مشمول تصویب نامه هیئت وزیران هستند:

۱- مطابق ماده ۲۵ آیین نامه استخدامی شهرداریهای کشور (که اتمام می دارد فوق العاده های بدی آب و هوا، محرومیت از تسهیلات زندگی، اضافه کار روزانه، کسر مستحق، تضمین، نوبت کاری و سختی شرایط محیط کار و همچنین هزینه های سفر و نقل مکان، ایاب و ذهاب و حق تحقیق، حق الزحمه کارشناسی، حق التدریس، حق جلسه، حق التألیف و تصنیف و ترجمه مستخدمان شهرداری براساس مقررات و آیین نامه های مورد عمل

مستخدمان رسمی مشمول قانون استخدام کشوری تعیین و برقرار می گردد) و ماده ۸ آیین نامه حقوق و مزایای شهرداران (که اشعار می دارد هزینه سفر و فوق العاده روزانه شهرداران در مأموریت مطابق مستخدمان ثابت شهرداری پرداخت خواهد شد) هزینه سفر مستخدمان شهرداری و شهرداران براساس مقررات و آیین نامه های مورد عمل مستخدمان رسمی مشمول قانون استخدام کشوری تعیین و برقرار می گردد.

۲- هزینه سفر اعم است از هزینه های سفر به داخل یا خارج از کشور و از لوازم تعیین هزینه های سفر به خارج از کشور، تعیین ارز مورد نیاز مأمور است که باید طبق ضوابطی تعیین گردد و در بحث ماه، هزینه سفر مستخدمان شهرداری و شهرداران براساس مقررات مورد عمل مستخدمان رسمی مشمول قانون استخدام کشوری تعیین و برقرار می گردد.

۳- مقررات مورد عمل مستخدمان رسمی مشمول قانون استخدام کشوری در تعیین ارز مورد نیاز مأموران اعزامی به خارج از کشور (که از لوازم تعیین هزینه های سفر به خارج از کشور است) ضوابط تعیین ارز مورد نیاز مأموران اعزامی به خارج از کشور (موضوع تصویب نامه شماره ۲۱۰۶۲/ت/۱۳۹۱۷ هـ مورخ ۱۳۷۴/۲/۴) هیئت وزیران است.

۴- نتیجه اینکه ضوابط تعیین ارز مورد نیاز مأموران اعزامی به خارج از کشور، موضوع تصویب نامه یاد شده که مورد عمل مستخدمان رسمی مشمول قانون استخدام کشوری است، در مورد شهرداریها و شهرداران نیز تسری دارد. یادآوری این نکته ضروری است که نظریه یاد شده براساس ناسه شماره ۲۷۲۷/۶۱ مورخ ۱۳۷۹/۷/۲ از سوی دفتر حقوقی وزارت کشور نیز مورد تأیید است.

## ب - آموزش

رأی وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در مورد افزایش حقوق بازنشستگی مستخدمان رسمی شهرداری، بازنشسته سازمان آتش نشانی

وزنامه رسمی شماره ۱۲۵۸۲ - ۱۳۷۰/۸/۳

شماره ۱۳۷۰/۱۶/۱۳۳۳/۷۰/۸

تاریخ ۷۰/۲/۱۸ شماره داننامه کلاس پرونده

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

شاکلی: آقای ...

موضوع شکایت و خواسته اعلام نارض از صادره از شعبه یازدهم و هفدهم دیوان عدالت اداری

**مقدمه - الف - شعبه یازدهم دیوان در رسیدگی به پرونده کلاس ...**

موضوع شکایت آقای ... بطرفیت: صندوق بازنشستگی کشوری بخوابسته: اجرای رأی هیأت عمومی دیوان عالی کشور



# نابسا مانی

## گرافیک شهری

کفتگو با ابراهیم حقیقی  
ناصر برک پور

ترباره ابراهیم حقیقی  
ابراهیم حقیقی، متولد ۱۳۲۸ تهران و فارغ التحصیل رشته معماری دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران، از سال ۱۳۴۸ فعالیت حرفه‌ای خود را در گرافیک آغاز کرد. او علاوه بر گرافیک، در زمینه‌های مختلف هنری مانند سینما و فیلمسازی، عکاسی و نقاشی نیز فعالیت کرده است. از جمله آثار و جوایز حقیقی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:  
- برنده جایزه بهترین عکس در نمایشگاه فرهنگ و هنر (۱۳۶۹).



- برنده جایزه بهترین انونس فیلم در ششمین جشنواره فیلم فجر (۱۳۶۶) و دبیرم انتخاب بهترین طراحی پوستر از پنجمین جشنواره فیلم فجر (۱۳۶۵)  
- دبیرم ویژه (گرافیک برگزیده) در دومین نمایشگاه هنر گرافیک ایران (پروکریند آثار ۱۳۶۸).  
- برگزاری و شرکت در نمایشگاه‌های نقاشی و گرافیک (فرهنگی و جسمی).  
حقیقی از سال ۱۳۵۸ تاکنون مدرس رشته گرافیک در دوره کارشناسی و کارشناسی ارشد دانشگاه‌های تهران، قزوین، هنر، مدرسه عالی تلویزیون و سینما و دانشگاه آزاد بوده است.

شهر در خیابانهای اصلی حرکت کنند همه چیز به هم می‌چسبد تا همه نااهمکنی می‌بینند که بویژه در ۱۵-۲۰ سال اخیر شاهد آن هستیم. این همه پستی زشت را که گرافیکست‌ها ساخته‌اند اینها را شهر داری مجوز داده و معماران ما ساخته‌اند. در واقع نظام ساخت و ساز بیشتر از سیستم گردش سرمایه پیروی کرده است تا اینکه بر اساس طراحی سنجیده باشد. این مشکل فقط به ساختن آنها محدود نمی‌شود بلکه همه چیز را در بر می‌گیرد مثلاً به پلها شهر نگاه کنید، در سالهای اخیر در شهر تهران پلهای بسیاری ساخته شده است، ولی به جرأت می‌گویم نمی‌توانید حتی یک پل زیبا در میان آنها ببینید! همه آنها محصول شتابزدگی است، دلیل هم می‌آورند که مشکلات ترافیکی ما را ملزم کرده است پل را زودتر بسازیم و به فکر زیبایی آن نباشیم. بعد که پل ساخته می‌شود همه در می‌مانند که با زیر پل چه کنند، یا پایه‌های آن را چگونه ببوشانند! گاهی گیاهان سایه‌نشین را زیر پل می‌کارند. اما بعد از مدتی پسر از خاک و آلودگی می‌شوند گاهی اوقات زیر پل را به پسرکینگ تبدیل می‌کنند که از اجاف ظاهری بسیار ناخوشایند می‌شود. یا می‌آیند نور آن را بلوک چینی می‌کنند و بعد بنویسند که سقید و میاه و پارکی می‌کنند، باز هم خوبه از آب در نمی‌آید. همه اینها به این دلیل است که خود این پل زشت است، طراحی اش هنرمندانه نیست و هیچ کاری با آن نمی‌توان کرد.

● آقای حقیقی، اگر شما برای چند لحظه بخواهید سفری ذهنی در خیابانهای شهر انجام دهید چه تصویری از چهره شهر در ذهن شما نقش می‌بندد؟

(۱) شاید بهتر باشد این سفر را ابتدا در شهرهای معروف قدیمی و سالم خودمان انجام دهیم؛ یعنی شهرهایی که هنوز گرافیک وارد آنها نشده است. من چون گرافیک هستم نباید این حرف را بزنم، ولی متأسفانه این وضع وجود دارد. تصور کنید مثلاً اگر توی محله‌های قدیم بزد برویم، یا در کوچه‌های کاشان بگردیم و یا در بعضی محله‌های اسفهان و کوچه‌های شیراز قدم بزنیم، تصویر همگن و دلنشینی از چهره شهر به چشم می‌خورد؛ تصویری که بر اساس طراحی معمارانه سالمی به وجود آمده و عناصر بصری امروزی، آن را محدودش نکرده است. اما این همگنی در شهرهای بزرگ مثل تهران، اصلاً وجود ندارد و هر گوشه آن سازی مخصوص به خود می‌زند.

● چرا این نااهمکنی به وجود آمده است؟

(۲) چون خود معماری شهر دچار آشفتگی است! گاهی اوقات دوستان و حتی پیش گسوتان من که خود را نقد می‌کنند می‌گویند تصویر گرافیکست‌هاست که چهره تهران این قدر زشت شده است. ولی به عقیده من این طور نیست. شما اگر از جنوب شهر تا شمال



تهران - میدان ونک



برای سامان دادن به شکل شهر باید طراحی جامعی صورت پذیرد ولی همواره این کار به سلیقه شخصی افراد سپرده شده است؛ بعضیها خوش سلیقه بوده‌اند، خوب کار کرده‌اند، اما خیلیها هم دچار بدسلیقگی شده‌اند. از طرف دیگر ما چون همیشه برای ساختن چیزهای عقب افتاده، عجله داشته‌ایم، هیچ وقت به شکل آن فکر نکرده‌ایم.

● در واقع، شما از روستا فراتر می‌روید و می‌گویید چیزی که سیمای چهره شهر را می‌سازد، نقش و نگار و ظاهر آن نیست، بلکه مربوط به زیربنای آن است.

بله، کالبد اصلی منظور من است. در اینجا کالبد اصلی، بصر است. در این ارگان به هم ریخته نمی‌توان با گرافیک، چهره زیبایی درست کرد. دو این صورت، گرافیک تبدیل به بزک می‌شود و بزک خود را نشان می‌دهد. وقتی بزک می‌کنیم به این معنی است که زیر آن زشت‌تر از رویش است. چهره زیبا هیچ‌گاه بزک نمی‌خواهد. در اصل، هر دوی آنها باید درونی باشند. اگر گرافیک شهرسازی و معماری از همان ابتدا با یکدیگر همخوان و همساز باشند هیچ‌یک، دیگری را نمی‌پوشاند، بلکه مکمل هم می‌شوند. شما نیاید این شهر را بکنون تابلوها، بیل پوردها و عناصر دیگری تصور کنید که گرافیک در آنها دخالت مستقیم دارد، باز هم چهره زیبایی ندارد؛ چون بدون طراحی است. این قیافه بد با سنگهای سفید یک دوره که روزانتر بوده شکل گرفته و بعد کتیکنس به آن اضافه شده و امروز هم به شیشه‌های رنگی و سنگهای گرانیتی تبدیل شده است که بنا بر توان سفارش دهندانش متغیر است.

● اگر شهرهایمان را به دو بخش تقسیم کنیم؛ یکی بخشی که به دلایل مختلف، اندامی نامتناسب دارد و از بحث ما خارج است؛ در این بخش به قول شما گرافیک، نقش بزک را پیدا می‌کند، اما بخش دیگر که ممکن است بافتهای قدیمی باشند یا حتی مناطق که امروزه شکل گرفته‌اند ولی دارای طراحی و اجرای مناسبی هستند؛ در این بخش، گرافیک چه نقشی می‌تواند داشته باشد؟

بر فرض که با شهری با قیافه سالم روبه‌رو هستیم، یا زمانی قیافه سالمی داشته و بتدریج دچار معلولیت شده و اکنون باید سلامت را به آن بازگردانیم، اما به هر حال این سلامت در بعضی نقاط شهرها هنوز وجود دارد ولی پوشیده است. در تهران، مناطقی از شهر مثل خیابان لاله‌زار، متوجه‌ری، میدان حسن آباد، خیابان پاسور و خیابان سی تیر، واقعاً زیبا هستند و کاربرد دارند. در اجای این مناطق، گرافیک نیز می‌تواند در کنار معمار و شهرساز وارد عمل شود. در این موارد، اولین گام طراحی گرافیکست، به جای

آرایش، بسایش است. کاری به بقیه مسائل ندارم؛ آنها به حرقه‌های دیگر مربوط است. بسایش درست خلاف بزک و به معنای افزودن چیزی است. در حقیقت این بیمار را باید برهنه کنیم، بشکافیم و آن را کالبد شکافی کنیم. باید بسیم جراحیست و عسدهایی که باید درآید کجاست، دقیقاً مثل بزک باید عمل کرد.

در بعضی نقاط اگر قبل از هر اقدامی، تمام سیمهای برقی را که از تیرها اویزان است، سیمهای تلفنی را که هر مغاره‌دار به دلخواه خود کشیده و تابلوهای زشتی را که هر کس بشیر سلیقه و مد دوران نصب کرده است برداریم، زمین همسان می‌شود. در حقیقت، جوهری در این نقاط نهفته است که رویش را اگر دوباره عملکرد خلط شهر وندان پوشانده است. اگر این گردوغبار را بر روییم جوهر به چشم می‌آید. برخلاف رفتاری که برخی از شهرداران در بعضی از مناطق کردند، مثل بالایی که بر سر خیابان سعدی آوردند و اهالی منطقه را مزهم کردند ساختارهای زیبای آجری را رنگ سفید بزنند و وقتی اجبار در کار باشد طبیعتاً از آتیرین رنگ، یعنی رنگ پلاستیک را انتخاب می‌کنند. رنگ پلاستیک هم در اثر باد و باران و آفتاب در عرض یک سال شسته می‌شود. الان به میدان سحر الفوله سری بزنید و ببینید چه فضاحتی به بار آمده است یا در همان جا بپشتید بل غایب شده با آن آهن زخمت و عرض کم و بدون طراحی، چه شمایل غریب و ناخوشایندی به میدان داده است؛ در صورتی که تصویر دلنشینی از این میدان در خاطرها و خود دارد و آن را در عکسهای آقای خادم هم می‌توان دید. از این بل به دلیل شب تندی که دارد به نوبت کسی استفاده می‌کند بنابراین، این بل به تها زشت است، بلکه عملکرد هم ندارد. خوب، بهتر است آن را برچینیم و بگذاریم ساختارهای زیبای که سر کوجه رهاقی و مهران هستند دوباره خود را نشان دهند.

زمینه دیگر پیرایش، برچیدن لباسهای روی هم آمده زشت و کهنهای است که مدام بر تن کالبد شهر پوشانده‌اند. مثل رنگهای کتیکنس‌هایی که روی آجوهایی قدیمی پاشیده‌اند یا اسفالت‌هایی که روی هم آمده‌اند. لاله‌زار قدیم، زمانی سنگفرش بوده و یکی از زیباترین سنگفرش‌ها را نیز داشته است. اگر اسفالت را برداریم قطعاً سفادری از سنگفرش زیر آن پیدا می‌شود که می‌توان از



داشته‌ایم، هیچ وقت به شکل آن فکر نکرده‌ایم. مثال‌های زیادی وجود دارد؛ پروژه مترو را در نظر بگیرد، از ابتدا باید گرافیکست‌ها حضور می‌داشتند، اما این طور نشد. معلوم نیست به دلیل نداشتن یا نداشتن است که تصور می‌شود گرافیک طرح مهم نیست و می‌توان آن را کنار گذاشت. قطعاً برای مدیر عامل مترو، احداث تونل‌ها و نصب ریل‌ها مهم‌تر از بقیه چیزها بوده است. طراحی هر ایستگاه به یکی از دفتر‌های مشاور معماری سپرده شده است. دوستان معمار و شهرساز مشاور هم برای جمع‌آوری منابع مطالعاتی در زمینه شکل و شماری که ایستگاه‌ها پیدا خواهند کرد به گرافیکست‌ها مراجعه کردند. این اطلاعات به طور دوستانه و شخصی رد و بدل شد، ولی هیچ‌گاه بدون هماهنگی نکردید تا بعدها ملاک عمل پیمانکاران باشد. هر ایستگاه بنا بر سلیقه خاص یک دفتر مشاور طراحی شده و شکل گرفته است. متغیبات بودن و تنوع هر ایستگاه خوب است و می‌تواند آن را برای شناسایی بصری از ایستگاه‌های دیگر متمایز کند، اما مگر نمی‌شد تابلوهای راهنما، نقشه‌ها و پلیت‌ها را یک تیم گرافیکست طراحی کنند؟ الگوهای این کار در جاهای دیگر اجرا شده است، ولی در اینجا عین همان رفتاری که شهر دلی برای پلیت‌های سینما می‌کند، شرکت مترو هم برای پلیت‌های مترو انجام می‌دهد و آن را توسط مأمور خرید

الگوی آن، بقیه را بازسازی کرد؛ آن چنان که نوع دکوراتیو آن را علی‌حانه در شهرک سینمایی ساخت و دست کم در تصویر زیباتر.

بعد از بصرایش می‌توان طراحی کرد. طراحی به معنی درست نشان دادن چیزهایی است که باید در جای خود قرار گیرند، مثل نمکته‌ها، صندوق‌های پست، تیرها و چراغها، گلدانها، نرده‌ها و تابلوها. این موارد از مهمترین عناصر بصری است که گرافیکست می‌تواند در طراحی آنها دخالت کند.

● **ایدار زمینه طراحی عناصر بصری، نمونه‌هایی هست که طرح آنها را گرافیکست در مقیاس شهر تهیه کرده باشد؟**

در زمانی، در اوایل انقلاب، طراحی تابلوهای میدانها و خیابانها را به آقای سبزی سپردند. بخشی از کار انجام شد، اما این پروژه نیمه‌کاره باقی ماند. هنوز هم در بعضی از میدانها، الگویی از این طرحها دیده می‌شود. این تابلوها به صورت نقش قالبی طراحی شده است که نقشی اسلیمی و ایرانی دارد. ساخت آنها به شیوه ریخته‌گری است و روی پایه‌های هماهنگ قرار دارد. بعدها این طرحها به شکلهای ناچوری انجامید؛ چون غیرمتخصص‌ها آمدند و قیمت پایین تری اعلام کردند و یا به دلایلی دیگر کار را ادامه دادند.

بگر همه جای جهان چه کار می‌کنند هر پروژه‌ای از این دست که باید در شهر انجام شود، تیمی از شهرسازان، معماران، گرافیکست‌ها، طراحان صنعتی و سایر حرفه‌های لازم دور هم جمع می‌شوند و چارچوب آن را طراحی و مشخص می‌کنند. در تمام شهرهای ما نیز می‌تواند این اتفاق بیفتد؛ اول باید ضوابط تعیین شود و بعد شروع کنند به مجوز دادن.



زاین - ناگربا - پادمانه سبزی

به جایخانه می‌سازد؛ نقش برجسته‌ها و فرسک‌های ایستگاهها را نیز به غیر متخصصان سپردند؛ البته ابتدا از طراحان گرافیکست نقاش و مجسمه‌ساز دعوت کردند، اما پیشنهادهایی که دادند حتی هزینه مصالح طراحی را هم تأمین نمی‌کرد.

منورد دیگر، افزوده شدن بیل بوردها به شهر از حدود ۶۰ سال پیش به این طرف است. اولین نمونه‌ها که طراحی شده بود ابعاد و ساختار مناسبی داشت و در مکانهای خوبی هم نصب شد، اما به دلیل جذابیت در امتزای آن، رشد قارچوار بیل‌بوردها آغاز شد و همه هجوم بردند که مجوز نصب آن را بگیرند. دوباره ندانم کاری و نبودن ضوابط در زیباسازی شهر به وضع کنونی انجامید و این گالس با هم زشت‌تر شد. لباس دیگری بر تن آن کردیم که بسیار

● شاید یکی از دلایل ناکامی چنین طرحهایی این باشد که از ابتدا طراحی گرافیک جزئی از طرحهای شهری، مانند طرحهای بهسازی و یا طراحی عناصر جدید به حساب نمی‌آید، در واقع، گرافیکست همواره با وضع اشتباهی رویه‌روست و انتظار می‌رود که او سر و سامانی به آن وضع بدهد!

قطعاً همین طور است، برای سامان دادن به شکل شهر باید طراحی جامعی صورت پذیرد، ولی همواره این کار به سلیقه شخصی افراد سپرده شده است؛ بعضیها خوش سلیقه بوده‌اند، خوب کار کرده‌اند، اما خیلیها هم دچار بدسلیقگی شده‌اند. از طرف دیگر ساچون همیشه برای ساختن چیزهای عقب افتاده، عجله





امریکا - پشین - ستونهای نورانی

**یکی از زیبایی های شهرهایی مثل ونیز و رم، مجسمه های فراوان و دیدنی آنهاست. وقتی در این شهرها قدم می زنید ان قدر آثار خوب می بینید که فکر می کنید اهالی آنها همواره کارشان فقط مجسمه سازی بوده است! و کار ما فقط آلوده سازی!**

نهایت بدسلوکی در این نقاشیها حاکم شده است. قطعاً اگر متخصص نقاشی یا گرافستی کنار دست خود داشتند به آنان می گفت که این کار غلط است و باید درست انجام شود. مشکل دیگر، استفاده از مصالح نامناسب است. در بعضی از نقاط شهر، طرحها خوب است و طراحان ورزیده آن را انجام داده اند، ولی این طرحها با مصالح بد اجرا شده است. برای این طرحهای خوب به دلیل فقر مالی یا شناخت کمی، ارزانیترین و دستهبندترین مصالح انتخاب شده است، یعنی رنگ پلاستیک در صورتی که خیلی از این طرحها اگر با سرامیک اجرا می شدند تنها قشنگ تر از آب در می آمد، بلکه ماندگار تر هم می شد. فرشک شهری نباید طول عمر یک ساله داشته باشد. دست کم باید ۲۰ سال عمر کند و اگر بیشتر، بهتر. حتی اگر فرشک شهری، هم در طراحی و هم در اجراء، ما به طول عمر ۵۰ ساله فکر کنیم خطا نکرده ایم. اتفاقاً نمونه خوب، هم وجود دارد؛ مثلاً در تقاطع جهان کودک، فرشک دورگرد بزرگراه را به طراحی خوب سفارش دادند. اجرای این طرح، یک سال طول کشید، اما دقیقاً از آن فرشک هایی است که ۵۰ سال عمر خواهد کرد.

**● سنوالی ندارد، اگر موضوعی هست بفرمایید.**

د) ما نقاشان و مجسمه سازان خوبی داریم که می توانند آثار شهری ارزنده ای خلق کنند، اما از توانایی آنان استفاده نمی شود. شهرهای ما عاری از مجسمه است، در صورتی که هر شهری همواره به مجسمه نیاز دارد و مجسمه سازان باید مشغول مجسمه سازی برای شهرها باشند. یکی از زیبایی های شهرهایی مثل ونیز و رم، مجسمه های فراوان و دیدنی آنهاست. وقتی در این شهرها قدم می زنید ان قدر آثار خوب می بینید که فکر می کنید اهالی آنها همواره کارشان فقط مجسمه سازی بوده است! و کار ما فقط آلوده سازی!

**● با سیاسی از شما.**

فرسوده است و معمول بودنش را نمایان تر می سازد. ● این مثالها در واقع هشدار است به شهرهایی که هنوز دچار کج سلیقگی ها و الودگی های بصری نشده اند؛ شهرهایی مثل یزد و کاشان.

د) حتی بعضی شهرهای شمالی، مشهد و با جاهای دیگری که بسیار محتاطانه برای این گونه مداخله ها مجوز می دهند. دنت کم می شود این رنگ خطر را برای آنها به صدا در آورد. مگر همه جای جهان چه کار می کنند! هر پروژه ای از این دست که باید در شهر انجام شود، تیمی از شهرسازان، معماران، گرافست ها، طراحان صنعتی و سایر حرفه های لازم دور هم جمع می شوند و چارچوب آن را طراحی و مشخص می کنند. تو تمام شهرهای ما نیز می تواند این اتفاق بیفتد! اول باید ضوابط تعیین شود و بعد شروع کنند به مجوز دادن. چه طور این اتفاق در بقیه دنیا می افتد، اما اینجا نمی شود؟

● شاید یکی از زمینه های گسترده مداخله گرافیک و نقاشی در تغییر چهره شهر، دیوارها و بدنه های خیابانها باشند. همان طور که می بینیم تعداد دیوارنگاره ها رو به افزایش است، اما به ندرت دیوارنگاره های جذاب و زیبا دیده می شود. در واقع بعضی از آنها اگر نبود شاید بهتر بود، چرا؟

د) یکی از دلایل اصلی، طراحی موضوع است که از زیر نظر یک تیم متخصص طراحی نمی گذرد، بلکه با سلیقه شخصی مدیران و شهرداران انجام می شود. مثال می زنم: یکی از پوسلدارترین خیابانهای تهران از نظر ارزش زمین و ملکه خیابان افزایش است، ولی سر تقاطعهای این خیابان، نقاشیهای روی دیوار کشیده اند مثل نقاشیهایی که روی کامیونها یا در قهوه خانه های بین راه می کشند! یک جوی آب که دوتا سه متری در آن شنا می کنند و آبسوی سالای آسمان است! آن هم به زیباترین شکل ممکن. دستور داده اند این نقاشی را سر چهارراهها بکشند و مجریان کار، آن را به اولین نقاشان دم دست تابلو ساز سفارش داده اند. بنابراین،

تهران - بزرگراه مدرس





# شهر داریها در لبنان

ترجمه ایرج اسدی



حساب مشتریان اضافه می‌شود (درآمد شرکت‌های مخابرات در سال گذشته بالغ بر ۱۹۰ میلیون دلار بود که از این میزان ۱۹ میلیون به حساب شهر داریها واریز شد).

۴- تعرفه‌ها و عوارضی که دولت و یا ادارات عمومی دریافت می‌کنند که عبارت است از: ۱۰ درصد از کل مبالغی که شرکت آب بابت خدمات خود دریافت می‌کند، ۱۰ درصد از کل مبالغی که شرکت برق دریافت می‌کند، ۱۰ درصد از کل عایدی که از اشتراک خطوط تلفن اخذ می‌گردد و در نهایت درآمدهای حاصل از وقف (۶)، ارزش (۷) و استقراض و وام (۸).

مستوفی مستقل شهر داریها (۹) در وزارت دارایی (۱۰) که همه این درآمدها به آنجا واریز می‌گردد از جمله مستوفیهای بسیار شری است. تاکنون هیچ نماینده مجلسی به طور رسمی از میزان بول موجودی این صندوق - احتمالاً به دلایل سیاسی - پرسشی نکرده است. این امر نشان از بی‌اهمیتی مسائل شهر داریها و نیز چگونگی تأمین منابع مالی آنها دارد.

قانون سال ۱۹۷۷ این امکان را مهیا ساخت تا شهر داریها از اتحاد با هم‌دیگر و فدراسیونی تشکیل دهند. این فدراسیون می‌توانست پروژه‌های مشترکی به اجرا درآورد؛ پروژه‌هایی که برای یک شهر داری به تنهایی امکان‌پذیر نبود به این شکل، میزان موفقیت شهر داریها نیز افزایش می‌یافت. با وجود این، مشکلات مالی شهر داریها هنوز باقی است. امروز فقط نصف شهر داریها باقی مانده‌اند که آنها هم از لحاظ مدیریت و اناری در صوف مذبح مالی اختصاص یافته ناتوان هستند. این نیز درست است که شهر داریها فقط یک - سوم از درآمدهای قانونی خود را می‌توانند جمع‌آوری کنند. شکاف موجود بین میزان درآمدهای واقعی و بالقوه با رجوع به روشها و فرآیندهای نوین جمع‌آوری مالیات توجه‌پذیر می‌گردد. برای انجام امور مختلف شهر داریهای شهرهای ۳۰۰-۴۰۰ نفری تا ۲۰۰ هزار نفری تنها یک قانون و یک ساختار مورد عمل قرار می‌گیرد. سؤال این است که آیا شهر داریهای موجود به دلیل کوچکی است که توان انجام پروژه‌های بزرگ را ندارند؟ پیشنهاد من برای حل این مسئله تجسس و بزرگ شدن شهر داریها [هم از لحاظ گستره جغرافیایی و هم از لحاظ توان اجرایی] است، اما موانع سیاسی این کار را غیر ممکن می‌سازد.

پیمان آنتی ملی حلف (۱۹۸۹) (۱۱) شهر داریهای توانمند را مشخص می‌کند و تمرکز داری اناری در سطح بخش و پایین تر از آن را در دستور کار قرار می‌دهد. اما این اولویت در حکومت‌های بعدی مورد توجه قرار نمی‌گیرد. انتخابات شهر داریها ۲۲ مرتبه به تعویق می‌افتاد. بهترین حالت تلاش‌هایی برای تراکم داری (۱۲) صورت می‌گیرد که نتیجه آن افزایش تعداد کارکنان حکومت‌های

این عقیده که حکومت‌های محلی در دولت‌سازی - ملت‌سازی (۱) تأثیر گذارند، در مورد لبنان بیشتر مصداقی پیدا می‌کند. لبنان که حکومت‌های مرکزی و محلی آن در اثر جنگ از بین رفته است، یادداشت‌های روبرو ستاد اول اینکه به حالت متمرکز قبل از جنگ برگردد و دوم اینکه حکومت بسیار غیر متمرکزی را بپذیرد. اگر وضعیت دوم انتخاب شود، این سؤال مطرح می‌شود که کدام واحدهای حکومتی (۲) یا مدیریت جامعه باید محور تلقی گردند: شهر داریها (تنها نشان عدم تمرکز در لبنان) فدراسیونی از شهر داریها، واحدهای جغرافیایی - منطقه‌ای مانند کده (qada) - سادل بخش (۳) و یا واحدها و پهنه‌های جغرافیایی وسیعتر؟

حدود ۵۰ درصد از شهر داریهای لبنان دارای درآمد و هزینه سالانه‌ای بین ۶ هزار تا ۶۰ هزار دلار آمریکا هستند. علاوه بر این، فقط حدود ۳ درصد از شهر داریها دارای کامپیوتر، کمتر از ۲۰ درصد دارای تایپست و کمتر از ۲۰ درصد آنها دارای خطوط تلفن فعال اند. اینها نتایج سالهای متمادی جنگ بوده است؛ شرایطی که روز به روز از اهمیت شهر داریها کاسته است! حتی در بهترین شرایط، سیستم حکومتی بسیار متمرکز عمل می‌کند و به شهر داریها اجازه نمی‌دهد تا درآمدهای خود را افزایش دهند و نقش مؤثری در اداره حکومت بازی کنند.

قانون ۱۱۸ (مصوب ۱۹۹۷) شهر داریها را از لحاظ مالی خودمختار می‌سازد، گرچه می‌توان گفت که شهر داریها چگونگی صرف درآمد را خودشان انتخاب می‌کنند، اما در عمل حکایت بسیار متفاوت است. در سیستمی که شهر داریها می‌توانند بیش از ۳۵ نوع مالیات و عوارض برای تأمین منابع مالی خود اخذ کنند؛ بیچندگی نظام جمع‌آوری درآمد شهر داریها خود مسئله مهمی است. مهمترین منابع درآمدی شهر داریها ۴ نوع مالیات و عوارض به شرح زیر است:

۱- عوارض (۳) و تعرفه‌هایی (۴) که شهر داریها مستقیماً جمع‌آوری می‌کنند، مانند عوارضی که از ثبت املاک اجاره‌ای، قراردادهای املاک تجاری و مسکونی، جوازهای تبلیغاتی (۵) و پروانه‌های ساختمانی اخذ می‌کنند. درآمدهای حاصل از املاک شهر داریها و تعرفه‌ها و عوارضی که استفاده کنندگان از سیستم‌های فاضلاب و یا سیرهای مخصوص عابر پیاده باید بپردازند منبع دیگری است.

۲- مالیات‌هایی که دولت از طرف شهر داریها جمع‌آوری می‌کند، با این فرض که بر اساس قواعد خاصی دوباره بین شهر داریها توزیع می‌گردد.

۳- مبالغی که سازمال‌های خصوصی جمع‌آوری می‌کنند و مقداری از آن به حساب شهر داریها واریز می‌گردد؛ یعنی ۳ درصد از حق بیمه و ۱۰ درصد از کل درآمد شرکت‌های مخابراتی که به

تمرکز زدایی در اداره امور شهرها و تفویض اختیارات به نهادها و مؤسسات محلی از اقیانوس جامعه مدنی است. مبادی و زیرساخت جامعه مدنی جلب روحیه مشارکت و تقویت نهادهای دموکراتیک است. فارغ از هرگونه پیش‌داوری، توانمندی مالی و ساختاری نهادهای مدنی پیش شرط اصلی تکامل و تعالی آنهاست. بدیهی است که صورت‌بندی این نهادها فارغ از همگونگی یا زیرساختها ره به جایی نمی‌برد؛ نمی‌توان ادعای مدنیت را درون محدودیتهای ساختاری متبلور ساخت. مقاله زیر می‌گذرد تخصصی کارشناسان حکومت محلی از کشورهای مختلف خاورمیانه، اروپا و آفریقا در مورد وضعیت در حال گذار شهر داریهای لبنان از تمرکزگرایی به تمرکز زدایی است که محدودیتهای ساختاری فعلیت بخشیدن به حکومت‌های محلی را عرضه می‌کند و می‌تواند الگوی مناسبی در مطالعات مقایسه‌ای حکومت‌های محلی باشد.





مکان بیروت



نشان - ترجمه

شهرداریهاستند. آیا از لحاظ سیاسی، تمرکززدایی مالی بدون تغییرات در بین منطفه‌های امن‌گرایان است؟ بیشتر جوامع توسعه نیافته تا حد زیادی دچار عدم تعادل‌های منطقه‌ای هستند. بنابراین ابزارها و تدابیر مختلفی می‌تواند برای تأمین و تخصیص عادلانه منابع مالی [بین نواحی متفاوت از لحاظ توان اقتصادی و...] مورد استفاده قرار گیرد.

تجربه لبنان، شایسته‌های بسیاری با کشورهای دیگر دارد. در این ارتباط سه موضوع شایان توجه است: اول، تنوع شرایط و موقعیت‌هاست. شهرهای بزرگ و با آبادیهای کوچک و قبیله‌ای هر کدام درآمدهای بسیار متفاوت و منابع عادی و انسانی مختلفی دارند. بنابراین تمرکززدایی نمی‌تواند به صورت یکنواخت دنبال شود. دوم، مسئله اشتقاق و جدایی بین نظریه و عمل است؛ برای مثال موروکو ۳۷ نوع مالیات دارد که از این بین ۵ نوع مالیات حدود ۹۵ درصد از درآمدهای محلی را تشکیل می‌دهد. اجتماعات محلی در جمع‌آوری درآمدها هیچ قدرت اجرایی و مدیریتی ندارند. به عبارت دیگر، تقریباً هیچ قدرت مالی در اختیار اجتماعات محلی نیست. سوم، جدایی و اشتقاق بین قدرتهای محلی و مرکزی است. مورد آخر ناشی از فشار و جو سیاسی است.

شایسته‌های عجیبی بین مسائل کشورهای مختلف وجود دارد. حکومت مرکزی در لبنان به دلیل محدودیتهای مالی، توان طراحی و اجرای پروژه‌های مورد نیاز را ندارد. شهرداریها نیز به این سورتی که اکنون هستند خود مشکل سازند. شاید آن چیزی که نیاز است، تغییر در نگرش به شهرداریها و همچنین مقوله تمرکززدایی است؛ به نحوی که از این طریق بتوان توان حکومتهای مرکزی را در انجام امور مورد نظر افزایش داد. واقعیتی که در این بحثها بران تأکید شده این است که توان مالی در اختیار حکومتهای مرکزی است و خود این توان، حاصل مالیاتها و عوارض شهرداریهای محلی است؛ در ۲ سال گذشته شهرداریها از حکومت مرکزی وام دریافت می‌کردند و سود می‌پرداختند. ولی از طرف دیگر، شهرداریها بابت وجوهی که ملزم به واریز نمودن آن به صندوق مستقل شهرداریها هستند، هیچ گونه بهره‌ای دریافت نمی‌کنند.

نمونه موروکو مثال دیگری است. موروکو ۳۷ نوع مالیات محلی اخذ می‌کند که ۴ نوع آن از طرف دولت مرکزی مدیریت می‌شود و ۸۰ درصد درآمدها را شامل می‌گردد. اخذ ۳۷ نوع از این ۳۷ نوع مالیات نیز از طریق مراجع محلی سورت می‌گیرد که ۵۲ درصد را نشان می‌دهد. ۱۹ مالیات و عوارض دیگر حدود ۲۱-۳۵ درصد کل مالیاتهای سطح موروکو را شامل می‌شود. ۱۳ نوع مالیات دیگر ۳ الی ۴ درصد کل مالیاتهای سطح موروکو را تشکیل می‌دهد. رئیس شورای محلی پایه این مالیاتها را تعیین می‌کند. جمع‌آوری مالیاتها از طریق اجتماعات محلی می‌تواند منافع بیشتری به هم‌راهِ داشته باشد. بیشتر شهرداریها هیچ گونه ساختار و توان مالی خاصی برای تجدیدنظرهای ضروری در نظام مالیاتی ندارند. بیشتر رؤسای شوراهای شهرداریهای محلی اختیارات خود را به مدیریتهای مرکزی واگذار می‌کنند؛ زیرا به نظر آنان، این واحدها ارتباط بیشتری با شهروندان برقرار می‌نمایند. در نهایت می‌توان گفت توان و اختیارات در دست دولت مرکزی است، در حالی که حدود ۸۰ درصد از بودجه‌های محلی از محل همین درآمدها تأمین می‌شود.

لبنان قبل از سالهای ۱۹۷۵/۷۷ دارای حکومتهای محلی بود. آیا این امر تسلاوم داشته است یا چیزی در این بین از دست رفته است؟ آیا مردم خواهان حکومتهای محلی هستند؟ اگر چنین است، انتظار آن از این حکومتهای جدید چیست؟

مرکزی است. نگران کننده‌تر از آن این است که حکومت مرکزی از طرف شهرداریها پروژه‌های زیادی را متعهد می‌شود و این امر را شهروندان و شوراهای شهرداریها قبول می‌کنند.

فرایند [تغییر] را باید از انتخابات جدید شهرداریها و نیز اصلاح در قوانین موجود شروع کرد. سه موضوع مهم در اینجا باید مورد تأکید واقع شود:

**الف - تغییر در نظام توزیع قدرت (۱۳):** در بهترین حالت پیشنهادی، حکومتهای محلی تنها تا حدی به حکومت مرکزی و تغییرات در بین آن وابسته خواهند بود. این تغییرات چگونه می‌توانند بیشتر قابل پیش‌بینی باشند و از برخورد سلیقه‌ای و خودسرانه با آنها جلوگیری شود؟

**ب - تغییر و تحولات بین منطقه‌ای (۱۴):** در سطح شهرداریها یا کدها (qada): بیشتر لبنانی‌ها این حقیقت را می‌پذیرند که شهرداریها و پایتختهای (کده) توانمند باید با توسل به روشهایی از نواحی و قلمروهای فقیرتر حمایت نمایند.

**ج - ایجاد امکان برای مشارکت بخش خصوصی در تأمین خدمات:** حدود ۱۰ درصد از شهرداریها به استثنای شهرداری بیروت دارای برخی اشکال خصوصی ارائه خدمات هستند - مانند جمع‌آوری زباله - که با حمایت بانک جهانی ایجاد شده‌اند.

برای ایجاد پیشرفت، باید به شهروندان امکان مشارکت و کنترل قانونی اعطا شود. از سال ۱۹۶۳ انتخابات شهرداریها برگزار نشده است؛ صرفاً به این دلیل که بسیار جنجال برانگیز است! حکومت مرکزی بیشتر عملکردها و وظایف شهرداریها را خود متعهد شده است. به این ترتیب شهرداریها ضعیف‌تر شده و حتی برخی از آنها از بین رفته‌اند. هیچ عزم منسجمی برای اعطای اختیارات بیشتر به شهرداریها وجود ندارد. اما آنهایی که از سیستم موجود نفع می‌برند بسیار سازمان یافته‌اند و در ادارات و مدیریتهای کلیدی اندکی متمرکز شده‌اند. در لبنان وزارت شهرداریها و امور روستایی ایده‌های بسیار جالبی برای اصلاحات دارد، اما هیچ توافق سیاسی در هیئت دولت و نیز جرکتی در مجلس در این زمینه وجود ندارد.

اختلاف اندازه شهرداریها [از لحاظ جمعیت، وسعت و توان] مسئله بسیاری از کشورهای است. برای مثال در ترکیه، سکوئنگاههای دارای حداقل ۲ هزار نفر جمعیت می‌توانند برای خود شهرداری داشته باشند. استانبول ۱۲ میلیون جمعیت دارد. راه حل مواجهه با این وضعیت، ایجاد مدیریتهای اجرایی مجزا برای کلانشهرها، ایجاد پیوند بین تعدادی از شهرداریها برای رسیدن به اندازه بهینه برای خدمات‌رسانی و در نهایت ایجاد اتحادیه‌ای از







ساختمانها و شبکه راههای شهری سرعت ایجاد می‌شوند و فضاهای شهری را اشغال می‌کنند به طوری که «گسترش افقی» یکی از ویژگیهای بارز توسعه شهری در دهه ۱۹۹۰ محسوب می‌شود. بسیاری از اوقات چنین رفتاری غیر قابل کنترل بوده و باعث تضعیف کیفیت محیط نیز شده است.

«پهنه سازی فضای برای بهبود محیط شهری از اهمیت زیادی برخوردار است و این مقاله به بررسی ساخت و سازهای زیرزمینی - که به نظر می‌رسد مسائلی مهم در برنامه شهری در آینده باشد - می‌پردازد. بعضی جوانب دیگر پهنه‌سازی فضای نیز به طور مختصر بیان می‌شوند.

### روندها، فرایند و نیاز به تغییر

برای پی بردن به اهمیت به کارگیری فضای زیرزمینی شهرها، آگاهی از روند توسعه شهری و شناخت وضعیت برنامه‌ریزی امروزی ضروری است. از سوی دیگر لازم است تسهیلاتی را که این خطاها ارائه می‌دهند مورد ارزیابی قرار داد. به دلیل مشکلات ترافیکی، افزایش آلودگیهای هوا، صدا و کمبود فضای سبز و تفریحی، شهرها به محیطی نامناسب برای زندگی تبدیل شده‌اند. گسترش مرزهای شهری و در نتیجه اشغال فضای اطراف شهرها مشکل را حل نمی‌کند، بلکه فقط ظهور مشکلات رایج تأخیر می‌آورد. گسترش زیرساختها و افزایش قابلیت جابه‌جایی در شهرها تنها بخشی از گرفتاریهای شهرها در سالهای آغازین قرن بیست و یکم است، اما باز هم این سوال که «چگونه باید این مشکلات را حل کرد و در عین حال کیفیت زندگی را بالا برد و سلامت محیط شهری را تضمین کرد» باقی می‌ماند.

### گرفتاریهای زیست محیطی و نیاز به تغییر

گرفتاریهای زیست محیطی باعث شده مفاهیم و دیدگاههای جدیدی برای حل مشکلات و تفکرات هوشیارانه‌تری برای توسعه بیشتر شکل شهر ارائه شود. محیط زیست اکنون موضوعی جهانی است. در حالی که قبل از این تا این حد مورد توجه نبوده است. آلودگی هوا و آب گرم شدن هوا در سطح کره زمین و تأثیرات گازهای گلخانه‌ای، کمیاب شدن منابع طبیعی، از بین رفتن فضاهای تفریحی و سبز، تنها بخشی از گرفتاریهای زیست محیطی است. برای قائل شدن به چنین گرفتاریهایی، فن آوریهای مناسبتر در نوع ساخت و ساز با توجه به واقعیات زیر مورد نیاز است.

- ۵۰ درصد از مواد و منابع استخراج شده از طبیعت در ارتباط با ساخت و ساز است.

- بیش از ۵۰ درصد مواد زائد ملی از بخش ساخت و ساز نشأت می‌گیرند.

- ۴۰ درصد از مصرف انرژی در اروپا مربوط به بخش ساخت و ساز است.

گذشته از این واقعیات، نگرانی دیگری نیز در ارتباط با رشد جمعیت وجود دارد: به طوری که تخمین می‌زند که در قرن بیست و یکم

بین ۵۰ تا ۶۰ درصد از جمعیت جهان در شهرهای بزرگ و کلانشهرها سکونت خواهند کرد و این در صد افزایش نیز خواهد یافت. شهرها باید توانایی تحمل چنین جمعیتی را داشته باشند، در حالی که با زیر ساختهای امروزی و جمعیت فعلی، بسیاری از شهرها اکنون نیز به راحتی قادر به تأمین رضایت شهروندان خود نیستند.

### توسعه پایدار و شهرهای فشرده

تر واقع رشد سریع فن آوری قرن بیستم بود که تحولات بسیاری را در نحوه زندگی و محیط زیست ایجاد نمود. در طول قرنهای از ناطی روشن بین فن آوری و شیوه زندگی وجود داشته است و تنها در طول دهه گذشته، این دو شروع به تأثیر گذاری جدی بر محیط اطراف در وهله اول و سپس بر محیط زیست جهانی نمودند. در این زمینه دو مفهوم مهم ایجاد شد: توسعه پایدار و شهر فشرده.

توسعه پایدار توسعه‌ای است که نیازهای نسل فعلی را بدون تحت الشعاع قرار دادن توانایی نسلهای آینده تأمین می‌کند. تعریف دیگری از توسعه پایدار به این صورت است: تأمین نیاز حال (نیازهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، بهداشتی و سیاسی) بدون تحت الشعاع قرار دادن توانایی نسل آینده برای برآورد نیازهایشان. به حداقل رساندن استفاده یا هدر دادن منابع غیر قابل تجدید و بازیافت، منابع قابل تجدید.

شهر فشرده از جمله راهحلهایی است که ممکن است به توسعه پایدار شهر منجر شود. تیرسپها و ساکنان یک شهر برداشتهای متفاوتی نسبت به آن دارند. گاهی تیرسپها سفته نما و ظاهر شهر می‌شود، در حالی که ساکنان محلی سوچه مسائل و نیازهای بسیار مهمتری از جمله حمل و نقل، کیفیت هوا، میزان سر و صدا، کیفیت فضاهای عمومی و نیز کیفیت جمعتهای زیستی خود هستند. در نتیجه جنب رضایت ساکنان و تأمین نیازهای آنان بسیار مشکلتر است. با توجه به موارد یاد شده نیاز به تغییرات در بخش ساختمان و برنامه‌ریزی بسیار ضروری به نظر می‌رسد. تغییرات در بخش ساختمان، روشهای ساخت و ساز جدید، به گونه‌ای که امکان بازیافت و استفاده مجدد از مواد ساختمانی امکان پذیر شود و باعث کاهش مواد زائد ساختمانی گردد، یکی از وجود مهم توسعه پایدار است و به ساخت کاهش استفاده از مواد خام، مصرف انرژی و کاهش زباله ساختمانی می‌گردد.

- تغییرات در بخش برنامه‌ریزی: سه پیشنهاد اساسی برای توسعه شکل شهر قابل بحث است:

- ۱- تمرکززدایی که تراکم بسیار پایین را موجب می‌شود.
- ۲- تمرکز گرایی که تراکم بالا را موجب می‌شود.
- ۳- ترکیبی از تمرکززدایی و تمرکزگرایی که تراکم متوسط را موجب می‌شود.

در حال حاضر دو گرایش اصلی زیر مطرح است:

- ۱- پیدایش گرایش زمینهای جدید برای توسعه.
- ۲- بازسازی شهری و به عبارت دیگر، بازسازی ساختار موجود شهری، بویژه بهبود کیفیت سازه‌های شهری موجود.

# استفاده از زیر زمین شهرها

سانچا و ریمسویک  
ترجمه علی خاکساری رفسنجانی







ایستگاه سبز - مونترو

## بازسازی شهری و کیفیت زندگی

سرای حفظ شهر به عنوان مرکز فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی باید آن شهر را متحد ممکن قشورده باشد. شهرهای در حال رشد به استفاده کارا تر از فضا در آینده (به عبارت دیگر، استفاده چند سطحی) بخصوص در مراکز شهر که تقاضا در بالاترین سطح است، نیازمند هستند. مکان‌یابی بخشهایی از شهر مانند شبکه‌های حمل و نقل، مراکز خرید و مراکز فرهنگی در زیر زمین باعث می‌شود فضاهای بیشتری بر روی زمین برای فعالیتهای اجتماعی و تفریحی، در نزدیکی مناطق مسکونی ایجاد گردد. از سوی دیگر امکان توسعه بیشتر مناطق مسکونی جدید را نیز فراهم می‌سازد. به طور خلاصه امتیازات استفاده از فضای زیر شهر عبارتند از: استفاده کارا تر از فضا، تسریع و تسهیل در رفت و آمد، فضای سبز بیشتر، کیفیت بالاتر هوا و کاهش میزان سر و صدای شهری. در واقع بنا ساختن و ساز و زیرزمینی در شهرها، کیفیت محیط شهری به طور قابل ملاحظه‌ای بهبود می‌یابد.

مراکز شهری اغلب از تراکم اجتماعی و فرهنگی برخوردارند. به دلیل مزایای بسیاری و سریع به سمت شهرها و رشد سریع آنها، دو موضوع مهم در کیفیت زندگی مؤثر خواهد بود:

۱- زنگرد در توسعه مراکز شهری: طی مهاجرت‌های وسیع به سوی شهرها، مراکز عمده شهری توانستند متناسب با تقاضا رشد کنند. در حالی که به توسعه سریع حومه‌ها تمایل بیشتری وجود داشت، مراکز شهری دچار رکود شدند. فقدان فعالیتها، هسته شهر را تصفیه کرد به طوری که رفته رفته جذابیت خود را برای ساکنان نیز از دست داد.

۲- زیرساخت‌های عمده به صورت موانعی برای رشد پیوسته شهر در آمدند. در مواردی زیرساخت‌های اصلی حمل و نقل (پل‌گراه و راه‌آهن) که در اصل در حاشیه شهر واقع شده بودند، موانع توسعه پیوسته شهر محسوب می‌شدند. در حالی که اثرات جانبی از جمله آلودگی هوا و آلودگی صوتی مزاحمت‌های دیگری نیز برای ساکنان ایجاد می‌کرد.

نمونه‌های زیادی در جهان وجود دارد که نشان می‌دهد امکان حل مشکل از طریق استفاده از سطح زیرین شهر وجود دارد. مانند شهر پستون در ایالات متحده آمریکا که با احداث یک بزرگراه زیرزمینی با ۱۰ خط در مرکز شهر موجب سرعت بخشیدن به ترافیک و کاهش آلودگی هوا خواهد شد. این پروژه قرار است تا سال ۲۰۰۲ به اتمام برسد.

امروزه برای حل مشکلاتی که شبکه بزرگراهی در شهرها ایجاد کرده‌اند، تمایل بیشتری به احداث بزرگراههای زیرزمینی در جهت کاهش آلودگی صدا و همچنین رسیدن به فضای سبز بیشتر وجود دارد. از یک طرف مراکز شهری باید از طریق توسعه ظرفیت، تقویت شوند و این به معنی افزایش فعالیت‌های فرهنگی، امکانات خرید و تفریح در مراکز شهر است. از طرف دیگر، رفت و آمد نیز باید به این مراکز تسهیل گردد. یا توجه به اینکه مراکز شهری، مناطقی با تراکم بالا هستند، ساخت و ساز زیرزمینی می‌تواند ایجاد مراکز فوق را تسهیل کند و رفت و آمد را سریع و روان نماید. در واقع بهبود کاربری زمین ویژه در مراکز شهری، بهترین

راه حل برای معضلات شهری است و این امر تا حد زیادی از طریق استفاده از سطح زیر شهرها امکانپذیر است.

اکنون که تا حد زیادی اهمیت استفاده از فضای زیرزمینی شهرها به منظور بهبود کیفیت زندگی در شهرها مشخص گردید، این سؤال اهمیت دارد که چطور از این فضا استفاده کنیم؟ برای پاسخ به این سؤال، دو پروژه قابل ملاحظه در کانادا و هلند را هم از نعد برنامهریزی و هم از نعد طراحی مورد بحث قرار خواهیم داد.

### مونتروال

هنگامی که بحث استفاده کارا تر از فضای زیرزمینی شهری مطرح است، مونتروال را نمی‌توان نادیده گرفته. از این نمونه در دهه‌های بسیار زیادی می‌توان آموخت. توسعه سیستم زیرزمینی در این شهر حدود ۳۵ سال پیش آغاز گردید و امروزه شهر مونتروال به شبکه پیاده روی زیرزمینی‌اش مشهور است. این شبکه در مجموع حدود ۲۰ کیلومتر و دارای تونل، گذرگاه و فضای آزاد است و یکی از زیباترین فضاهای سرپوشیده در جهان محسوب می‌شود. فضای زیرزمینی این شهر به خوبی با ساختمانهای سطح شهر، هم از لحاظ ساختاری و هم از لحاظ کارکردی ارتباط دارد. در مونتروال حمل و نقل در سطح شهر جریان دارد. در حالی که شهر سرپوشیده‌ای برای عبور در زیرزمین احداث گردیده است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که امکان جداسازی مسافت‌های عبور عابران بدون تحت‌الشعاع قرار دادن آنها وجود دارد. در نگاه اول این امر که ترافیک در سطح شهر جریان دارد و مردم در زیر سطح شهرند، عجب به نظر می‌رسد! اما باید گفت عوامل مختلفی باعث ایجاد چنین سیستمی گردیده‌اند و تشخیص اینکه کدام عامل مهم است، به سختی امکانپذیر است، چرا که تمام عوامل به هم این سیستم زیرزمینی را ایجاد کرده‌اند. این سه عامل عبارتند از:

- ۱- آب و هوای بسیار سرد.
- ۲- تراکم مناسب جمعیت و تفکر احداث یک شهر فشرده.
- ۳- توسعه سیستم حمل و نقل زیرزمینی و ترکیب حمل و نقل با دیگر کارکردها.

آب و هوای بسیار سرد و نامناسب احتمالاً قوی‌ترین عامل در طراحی شبکه پیاده‌روی زیرزمینی و توجه به محیط ساخته شده است. به دلیل زمستانهای بسیار سرد (۲۷- درجه سانتیگراد) تمام فضاهای زیرزمینی (شامل ایستگاههای مترو) از طریق ساختمانهای سطح زمین قابل دسترسی است. تنها یک ایستگاه مستقیماً از طریق حیاطان قابل دسترسی است و در زمستان خطر آلودگی زمین برف و یخبندان بر روی پله‌های آن وجود دارد. از این رو از ساخت چنین ورودیهایی اجتناب شده است. بنابراین ورودی به مترو یا دیگر فضاهای زیرزمینی از طریق راهروهای ساختمانهای اداره‌ها، هتل‌ها و مراکز خرید طراحی شده است. این مفهوم امتیازات دیگری نیز به شرح زیر دارد:

- به دلیل اینکه ورودیها و خروجیها به راحتی قابل کنترل هستند، ایمنی افزایش می‌یابد.
- ورودیها و خطوط ارتباطی به ایستگاههای مترو به خوبی نگهداری می‌شوند (چرا که این ورودیها ملک خصوصی است و به نفع صاحب آن است تا آن نگهداری کند).

- اثرات روانی ورودیها و زیرزمین تا حدی کاهش می‌یابد.

اولین پروژه زیرزمینی این شهر Place Ville-Marie بوده است. این محل یک برج اداری با ۴۷ طبقه است که در سال ۱۹۶۲ احداث گردیده و به خوبی از طریق مسیرهای پیاده‌روی به ایستگاه مرکزی مرتبط شده است. مجتمعهای دیگری که بعد از این ساختن احداث شده‌اند بیشتر نمازها، رستورانها، کافه‌ها، گالریها سینماها و دیگر امکانات تفریحی در زیرزمین هستند. همه این امکانات به یکدیگر و نیز به ایستگاههای مترو وصل می‌شوند. به این ترتیب شبکه زیرزمینی به اراضی وارد زندگی ساکنان شهر شده است. از آنجا که هر مجموعه را سرمایه‌گذاران و معماران مختلفی ساخته‌اند، تنوعی از طرحها و فضاهای





این مراکز ایجاد شده است: مصالح و رنگهای متفاوت به کار رفته باعث شده که برای استفاده کنندگان کمتر یکنواخت و خسته کننده باشد و در هر جا که مقدور بوده، نور طبیعی نیز به کار رفته است.

اینسون سنتر که در دهه ۱۹۸۰ ساخته شد نیز نمونه دیگری است که به یکی از بهترین مراکز خرید در شهر مونترال به نام Saint-Catherine متصل است. اینسون سنتر با سقفهای شیشهای از نور طبیعی زیادی بهره می گیرد و احساسی در زیرزمین بودن را کاهش می دهد.

این موارد نمونه هایی از ترکیب ساخت و ساز زیرزمین و سطحی است. علاوه بر این پروژه های موفق نیز وجود دارند که در زیرساخت های موجود طراحی گردیده اند. اجرای این پروژه ها از نظر مهندسی امکان پذیر است، اما بسیار گران تمام می شوند. یک نمونه از این پروژه ها، پروژه Les Promenades de la Cathedrale است که زیر یک کلیسا طراحی شده و حتی در زمان ساخت آن کلیسا بسته نشد.

موقعیت فضای زیرزمینی مونترال در این واقعت نهفته است که فضای زیرزمینی بسیار خوب و در بسیاری از موارد همزمان با ساختمان های سطحی طراحی گردیده است. تقاسم شبکه زیرزمینی مونترال با پروژه های زیرزمینی در ژاپن از لحاظ کالبدی تطبیق آشکاری را نشان می دهد. در ژاپن این شبکه ها بیشتر در زیر خیابان ها ساخته شده اند در حالی که در مونترال در زیر ساختمان ها بنا شده اند. این موضوع مستقیماً به قوانین مالکیت زمین مربوط است. در ژاپن خریدار زمین صاحب زمین و زیرزمین محسوب شود، بنابراین از لحاظ مالی سرمایه گذاری در ساخت و ساز زیر ساختمانها مقرون به صرفه نیست.

به طور خلاصه با در نظر گرفتن جوانب مختلف از تجربه های یاد شده می توان در سهی قیل را فرا گرفت:

- اهمیت برنامه ریزی منطقی ساخت و ساز سطح زمین و زیرزمین.
- اهمیت مشارکت بین دولت و سرمایه گذاری بخش خصوصی.
- استفاده از رنگها و مصالح مختلف برای ایجاد فضای متنوع.
- جداسازی خودرو از وسایل نقلیه.
- به کار گیری نور طبیعی در ساخت و ساز های زیرزمینی.
- قابل رؤیت بودن فضای بالا.
- ورود به فضای زیرزمینی از طریق ساختمان های روی سطح زمین.
- طراحی ایستگاه های مترو توسط معماران مختلف.

### جنبه های دیگر ساخت و ساز زیرزمین

هر چند که ساخت و ساز زیرزمین برای بشر جدید نیست، اما در مباحثه آن به عنوان فکری تازه یاد می کنند. در کشورها، فرهنگها و جورهای مختلف ساخت و ساز در زیرزمین معانی متفاوتی داشته و بر اساس نیازهای هر زمان به کار گرفته شده است. از فضای زیرزمین به عنوان سرپناه آبر و محل دفن مردگان استفاده شده است. جوانب منفی و بازنهادهای که کار بودی (۱) و استرلینگ (۲) (۱۹۹۳) در این باره مطرح می کنند عبارتند از:

- تاریکی توأم با تنگی.
- مرگ و دفن اجساد.
- ترس از فرو ریختن.
- قطع ارتباط با جهان معمول.
- نبودن نور طبیعی و تهویه نامطلوب.
- آسرو و فن آوری توانسته است بر بسیاری از موارد بالا فائق آمده و آنها را کم اثر نماید.

### ساخت و ساز زیرزمینی در هلند

بیشتر قسمتهای هلند از سطح دریا پایین تر است. در منطقه رانداسد که بزرگترین بخش کشور هلند است، از لحاظ فیزیکی شهرها امکان توسعه بیشتر در روی زمین را ندارند. برای چنین شهرهایی باید راه هایی را ارائه داد که توسعه و در عین حال افزایش کیفیت زندگی



سینمای سینما - مترو

**امروزه شهر مونترال به شبکه پیاده روی زیرزمینی اش مشهور است. این شبکه در مجموع حدود ۳۰ کیلومتر دارای تونل، گذرگاه و فضای آزاد است در مونترال حمل و نقل در سطح شهر جریان دارد. در حالی که شهر سر پوشیده ای برای عابران در زیرزمین احداث گردیده است**

مناجکت - ایستگاه مترو



شهری ممکن نبود. یکی از این راه ها توسعه شهر در زیرزمین است. در لسول فرهنگ مردم هلند یادآور شده اند با پیشروی در فرای زمینها را برای توسعه و ساخت شهرهای جدید مهیا کنند. هلند کشوری کوچک است که در حدود ۴۱ هزار و ۱۶۰ کیلومتر مربع وسعت دارد و تراکم جمعیت در آن ۳۶۵ نفر در هر کیلومتر مربع است. بنابراین احداث زیرساخت های مانند شبکه های حمل و نقل، سیمانه، موزه، تئاتر و مراکز خرید در زیرزمین، در روی زمین فضای بیشتری را برای تسهیلات، تفریحی و فعالیت های اجناسی فراهم می کند. ظاهراً ساخت و ساز زیرزمینی همچنان چالشی برای مهندسان است، اما برای برنامه ریزان شهری این موضوع تنها یک چالش نیست بلکه تنها راه باقی مانده است. به منظور حفظ مراکز تاریخی شهر و نیز ارائه زیر ساختها و سایر تأسیسات مورد نیاز شهر های مدرن، استفاده از فضای زیرزمینی شهرها عقلایی و منطقی به نظر می رسد تا از فشار وارده به سطح شهرها کاسته شود.

- ۱- فضای زیرزمینی شهرها را به صورتهای زیر می توان احداث کرد:
  - ۱- زیر فضای ساخته شده موجود.
  - ۲- بخشی از آذین سازی شهری.
  - ۳- بخشی از مجسمه های جدید شهری (در بخش ساخته نشده درون شهر یا خارج از محدوده های شهری).

تعمیراتی از پروژه های زیرزمینی که در هلند در حال احداث هستند در زیر خیابانهای موجود یا فضاهای باز قرار دارند. دو پروژه ایستگاه مترو Wilhelminaplein و مرکز خرید Beursplein که به تازگی به اتمام رسیده اند مورد بحث قرار می دهیم.

ایستگاه مترو در جنوب رانداس قرار دارد که هم از بعد مهندسی و هم از بعد معماری بسیار جالب توجه است. ایستگاه بخشی از پروژه بزرگتری است که شامل مرکز تجاری، ساختمان های مسکونی و تأسیسات تفریحی است و مجموعاً در حدود ۱۲۵ هکتار وسعت دارد.

از نقطه نظر معماری این ایستگاه به خوبی به ساختمانهای اطراف در بوی سطح زمین مرتبط است. رنگهای روشن و مصالح متناسب توأم با طراحی وسیع و خادار سکوها احساس در زیرزمین بودن را کاهش می دهد.

مرکز خرید Beursplein نیز در مرکز شهر رانداس واقع شده و از مهم ترین مساحاتی خرید در مرکز شهر است. این پروژه ۲۰ هزار و ۵۰۰ متر مربع مساحت دارد و شامل یک مرکز خرید، ساختمان مسکونی با ۱۰۸ آپارتمان و ۴۶۰ پارکینگ می شود. از مشخصه های جالب این مجتمع یک مرکز خرید خیابانی است که در گودی قرار گرفته و حدود ۱۰ هزار متر مربع مساحت دارد. در دو طرف این خیابان مغازه ها قرار دارند و با شیب کمی از زیر یک خیابان بسیار شلوغ می گذرد و در سمت دیگر مجدداً به سطح خیابان در روی زمین می رسد. هدف اصلی جداسازی عابران از ترافیک و در واقع ایجاد تقاطع غیر همسطح بوده است.

ساخت و ساز زیرزمینی در طول دهه گذشته در هلند جایگاه خاصی پیدا کرده است. اساساً به دلیل بالای بودن سقفهای آید زیرزمینی و نیز به دلیل وجود خاک خلی نرم قضا ساخت توأماً به جنبه در زیرزمین



بسیار زیاد شده است و امکان به دست آوردن اطلاعات در خانه مسلمان باعث توسعه مفهوم جدیدی در توسعه شهری شده است. از این رو کار کردن از راه دور، کنفرانسهای ویدیویی، یادگیری از راه دور و تجارت و تحصیل بدون حضور فیزیکی به امری عادی تبدیل خواهد شد.

با توسعه بیشتر فن آوری اطلاعات و ارتباطات، مردم بیشتر در خانههای خود کار خواهند کرد به نحوی که به دفاتر کار نیازی نخواهد بود، ولی به هر حال ارتباطات اجتماعی در خارج خانهها اتفاق خواهد افتاد و نیاز به سفر و تحرک فیزیکی به عنوان یک امر مهم مطرح خواهد بود.

از یک طرف به نظر می رسد توسعه فن آوری اطلاعات و ارتباطات باعث تمرکزهای خواهد شد؛ به عنوان مثال بخش شدن مکانهای کار به طوری که دفاتر کار از مرکز شهر خارج خواهند شد این اتفاق هم اکنون در ژاپن افتاده است. اساساً طرف دیگر این موضوع ممکن است نشانه تمرکز گسترده و ایجاد جوامع کوچکتری، که به خوبی با یکدیگر و با مرکز اصلی شهر مرتبط شده اند باشد. مرکز شهر در آینده به عنوان مرکز تجاری شهر نخواهد بود بلکه به صورت یک مرکز تفریحی در خواهد آمد و تمرکز بیشتر در اطراف ایستگاههای حمل و نقل خواهد بود. فن آوری اطلاعات و ارتباطات در حال حاضر بدون تردید بر روی حمل و نقل تأثیر گذاشته است؛ انتظار می رود در آینده حمل و نقل کالاهای به صورت اتوماتیک توسط سیستم کامپیوتر و توجیهاتر طریق تونلهای زیرزمینی صورت گیرد. تصور چنین مفهومی تنها با توجه به پیشرفت های فن آوری در امور ساخت و نوبل و نیز با توجه به سیستمهای کنترل و اجرای اتوماتیک میسر است. به طور خلاصه انتظار می رود توسعه فن آوری اطلاعات و ارتباطات موارد زیر را تحت الشعاع قرار دهد:

- ۱- درمان
- ۲- آموزش و تعلیم
- ۳- حمل و نقل و جابه جایی
- ۴- تفریح و سرگرمی
- ۵- برنامه ریزی فضایی شهرها

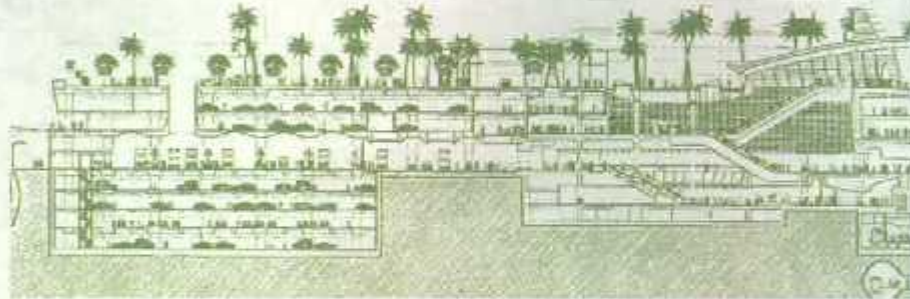
پسروژ تحول در موارد بالا زندگی روزمره ما را از جوانب مختلف تحت الشعاع قرار خواهد داد؛ بنابراین می توان انتظار داشت که سازمان و ساختار شهرهای ما دچار تغییر و تحول اساسی شوند.

### نتیجه گیری

ملاحظات زیست محیطی تیسراتی را بر برنامه ریزی شهری و طراحی ساختمانها ایجاد کرده است که برای حفظ کیفیت زندگی در مناطق شهری غیر قابل اجتناب به نظر می رسد. معماران، برنامه ریزان و مهندسان مسئولیت سنگینی در این زمینه خواهند داشت. نگرانی اصلی آنان در تعامل فعالیتهایشان با دنیای متوجه جواب انسانی در طراحی محیط باشد؛ زیرا انسانها استفاده کنندگان نهایی محصولات آنان (مندی)، خانه، فضای سبز، خیابان یا شهر) خواهند بود. برای دستیابی به محیطی تسادیب تر و قابل زندگی تر، برنامه ریزان باید با دقت تمام روشهای دستیابی به اهداف نهایی را تحت نظر داشته باشند. محافظت از محیط طبیعی تا حد ممکن، کاهش آلودگیها، حمایت از اکوسیستم موجود در محیط زیست از موضوعاتی است که باید توجه زیادی به آنها نمود.

ساخت و ساز زیرزمینی می تواند محیط زیست شهری را از طریق کم کردن فشار بر سطح زمین، توسعه شبکه کارآر و بهتر حمل و نقل عمومی، کاهش آلودگی هوا، فراهم کردن فضای سبز بیشتر در مرکز شهر و کاهش فاصله بین فعالیتها از طریق تمرکز کاربرهای زمین و کار کردها بهبود بخشد.

ایجاد شهرهای فشرده می تواند از اهداف مهم توسعه پایدار باشد. علاوه بر این باید به توسعه فن آوری اطلاعات و ارتباطات نیز توجه داشت.



امکانپذیر است.

در زمینه برنامه ریزی و طراحی فضای زیرزمین با توجه به مباحث مطرح شده به طور خلاصه نکات زیر قابل طرح است:

- ۱- جنبه های برنامه ریزی
- همکاری بین بخش خصوصی و دولت امکان ساخت پروژه های بزرگ را فراهم می سازد (مورد مونتreal).
- هماهنگی بین برنامه ریزی برای سطح زمین و زیرزمین به طور قابل توجهی هزینه های سرمایه گذاری را کاهش می دهد.
- مکان یابی بخشی از شبکه های حمل و نقل در زیرزمین امکان توسعه پایدار شهری را فراهم می کند.
- برنامه ریزی حمل و نقل عمومی در زیرزمین در مراکز شهرها باعث ایجاد امکان مکان یابی سایر کاربرها در زیرزمین خواهد شد.
- جرماسازی مناسب، زیاده از سوره باعث عدم تداخل آنها و حرکت بهتر هر دو می گردد.
- ۲- جنبه های طراحی

- استفاده از رنگها و مصالح مختلف باعث ایجاد محیطی بویا در زیرزمین خواهد شد.
- استفاده بیشتر از نور طبیعی اثر مثبت دارد.
- ورود به زیرزمین از طریق ساختمانهای روی زمین اشتیاقات زیادی از جمله افزایش کثرت های اجتماعی و کاهش اثرات سوء روانی دارد.
- ایجاد فضاهای بیشتر بویه در مکانهایی که توکم بالا وجود دارد موجب ایجاد حس آزادی حرکت می شود.
- تنوع و تناسب در ارتفاع یکی از ابزارهای مهم در طراحی زیرزمینی است.

- استفاده از تجهیزات ایمنی سبب ایجاد حس باز بودن فضا می گردد اما استفاده از آنها باید با دقت زیاد همراه باشد.

### فن آوری اطلاعات و ارتباطات

سازد عصر سبانه اطلاعات، دانش و ارتباطات زندگی می کنیم. امروزه تصور زندگی بدون ابزارهای اطلاعاتی مشکل می نماید. اطلاعات در مورد اثرات تمدنی مختلف همه جا وجود دارد. اولین نقاشیها بر روی دیوار غارها سعی در انتقال اطلاعات زمان خود داشتند. این دوره با احتمالاً می توان آغاز فن آوری اطلاعات و ارتباطات دانست. بعدها نوشته هایی که بر روی سنگها و دیوارها نوشته می شد روی پاپیروس و کاغذ نوشته شد. با توسعه صنعت چاپ، روزنامه و بعد مجله به چاپ رسید و سپس تلویزیون اختراع شد و کم کم اطلاعات به صورت جهانی در آمد. همچنین فن آوری رایانه توسعه یافت و به دنبال آن گسترش شبکه اینترنت به صورت یک تحول شگرف در فن آوری اطلاعات و ارتباطات مطرح گردید. در واقع امروزه تنها حضور واقعی و فیزیکی چندان مهم نیست بلکه حضور از طریق امواج سیار اهمیت دارد. وقتی به بزرگراه (اطلاعات) اینترنت) وصل باشیم به همه جا دسترسی داریم و همه ما دسترسی دارند و تبادل اطلاعات و دانش در قلمبه اتفاق می افتد و مکان فیزیکی اهمیت بسیار کمی دارد. وابستگی به اطلاعات



این مطلب ترجمه از منبع زیر است:  
 Sanja Gurmiovic, "The Future of the Underground Space", Cities, Vol. 16, No. 4, 1996.  
 زیرزمینها  
 1- Cemetery  
 2- Stirling

منابع انگلیسی  
 1- Arlink, D. Boonsira, C and Mak, J: Handbook of Sustainable Building - An environmental Method for detection of Materials for Use in Construction and Refurbishment. James and James, London, 1998.  
 2- Bosner, J. Genese de la ville interieure de Montreal, Opening speech, 7th International Conference on Underground Space 1997, Indoor Cities of Tomorrow. ACIUS, Montreal, Canada, 1997.  
 3- Bannery, M. Contrists, decentrist and compromiaets. In The Compact City: A Sustainable Urban Form. ed M Jenks, E Burton and K Williams, E & FN Spon, 1996  
 4- Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro: Towards sustainable cities, definition according to the Bruneliano Commission, Ciudad City - Nature and Technology 17/1996, p 112  
 Pamplona, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro 1996.  
 5- De Pous, V.A. Soshikantoren in Tokyo Minikid. Telawerker, 1996.



# مدیران شهری فردا را امروز آموزش دهیم

دن اتکین

ترجمه غضنفر اکبری و محمدرضا معبودی

فرایند توسعه و پیچیدگی شهرها مسائل و موضوعاتی را مطرح می‌کند که با فرمولهای خشک، بی‌روح و کلیشه‌ای قابل حل نیست. حل این مسائل به توسعه زیرساختهای شهری در ابعاد مختلف آن نیازمند است که یکی از آنها مدیریت منابع انسانی است. در رأس منابع انسانی شهرها، مدیران شهری قرار دارند که باید با شجاعت و درایت جامع نسبت به مسائل، آنها را هدایت و رهبری نمایند. بدیهی است که لازمه درک جامع، آشنایی اجمالی با موضوعات کالبدی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و... شهرهاست. براین اساس دانش مدیریت شهری، ماهیت بین‌رشته‌ای دارد و در واقع ترکیبی از علوم مختلف مرتبط با مسائل شهری است.

**در گذشته برنامه‌ریزان معمولاً فرض را بر توسعه کند و تدریجی شهرها می‌گذاشتند و ساکنان قبل از انتقال به مکانهای جدید شهر منتظر می‌ماندند طر حها تهیه و تکمیل شوند**

فاضلاب، برق، گاز، خیابان، مدرسه و بیمارستان جزئی از سیستم شهری می‌شوند

حکومت پر مشغله مرکزی که برای ارائه خدمات به حوزه‌های محلی، مسئولیتهای زیادی را به حکومتهای شهری واگذار می‌کند، همکاری نزدیکی نیز با آنها دارد. آنها در صورت ارتباط با شبکه مالی جهانی نیز با مبالغ روبه‌رو می‌شوند. از سوی دیگر، خود این شبکه نیز نیاز به تجدید ساختار دارد زیرا نیازهایی را مطرح می‌کند که با خواستههای ساکنان مناطق فقیرترین تازد شکل گرفته در تعارض است.

مدیران شهرهای امروزی دیگر نمی‌توانند به مهارتهای غیرمؤثر قدیمی تکیه کنند. جداسازی کامل وظایف مهندسان، حسابداران و مجربان، زمانی کارایی داشت که رشد شهرها آرام و قابل پیش‌بینی بود، اما در شهرهای امروزی که با افزایش شدید جمعیت روبه‌رو هستیم ممکن است به اضمحلال و فروپاشی

همچنان که شهرهای جهان با سرعت حیرت‌آوری رشد می‌کنند، حکومتهای شهری نیز تلاش می‌کنند خود را با درخواستههای روزافزون جمعیت روبه‌رشد برای استفاده از تأسیسات زیربنایی منطبق کنند. اگر حکومتهای شهری فرصت لازم را برای طراحی و توسعه سیستمهای پایدار می‌داشتند، امروزه برنامه‌ریزان و مدیران شهری با انبوه مشکلات و کمبود زمان روبه‌رو نمی‌شدند. انفجار جمعیتی اخیر در شهرها و هجوم گسترده مهاجران، فقر را به دنبال خواهد داشت و از سوی دیگر حکومتهای شهری نیز برای حل مشکلات - هم از لحاظ مالی و هم از نظر برنامه‌ریزی برای آینده - زمان اندکی خواهند داشت؛ بنابراین توییت مدیران آینده از هم اکنون به دانشگاهها رجوع می‌کنند.

آسوزده میزان تغییر و تحولات شهری به حدی زیاد است که الگوهای قدیمی برای مدیریت شهرها مفید و کارساز نیست؛ به عنوان مثال، کوچی یکی از شهرهای پاکستان، پنج برابر از اندازه آن در ۲۵ سال پیش بزرگتر شده است. در گذشته برنامه‌ریزان معمولاً فرض را بر توسعه کند و تدریجی شهرها می‌گذاشتند و ساکنان قبل از انتقال به مکانهای جدید شهر منتظر می‌ماندند طر حها تهیه و تکمیل شوند، اما امروزه مدیران شهری چنین فرصتی ندارند.

پیش از یک - مسوم جمعیت شهر مانیل متصرفان عدوانی هستند که محل سکونت محقر آنان با سرهم کردن مصالحی که به طریقی گیرشان آمده و در هر جا که توانسته‌اند ساخته شده است. انقلاب پس از گذشت مدت زیادی از سکونت ساکنان چندپد آب،



را تشکیل می‌دهد؛ مردم محروم، آسودگی آشوب یا تخریب تأسیسات زیربنایی را دارند؛ از این رو بهترین راه برای جلوگیری از این کار، برنامه‌ریزی پیشرفته‌ای است که آنان را در آینده سهم کند هرگونه واکنش تند و خشمگینانه می‌تواند به بروز بی‌نظمی اقتصادی در تمامی شهر منجر شود.

اگر چه نسل جدیدی از مدیران شهری مورد نیاز است، اما تنها دارا بودن حسن سابقه برای مدیریت شهری کافی نیست؛ بنابراین اولین کار، آموزش سریع و مجدد مدیران است. فقط با گذشت زمان است که مجموعه‌ای از دانش، از طریق مدیران تازه آموزش دیده، شکل می‌گیرد و به مدیران بعدی منتقل می‌شود.

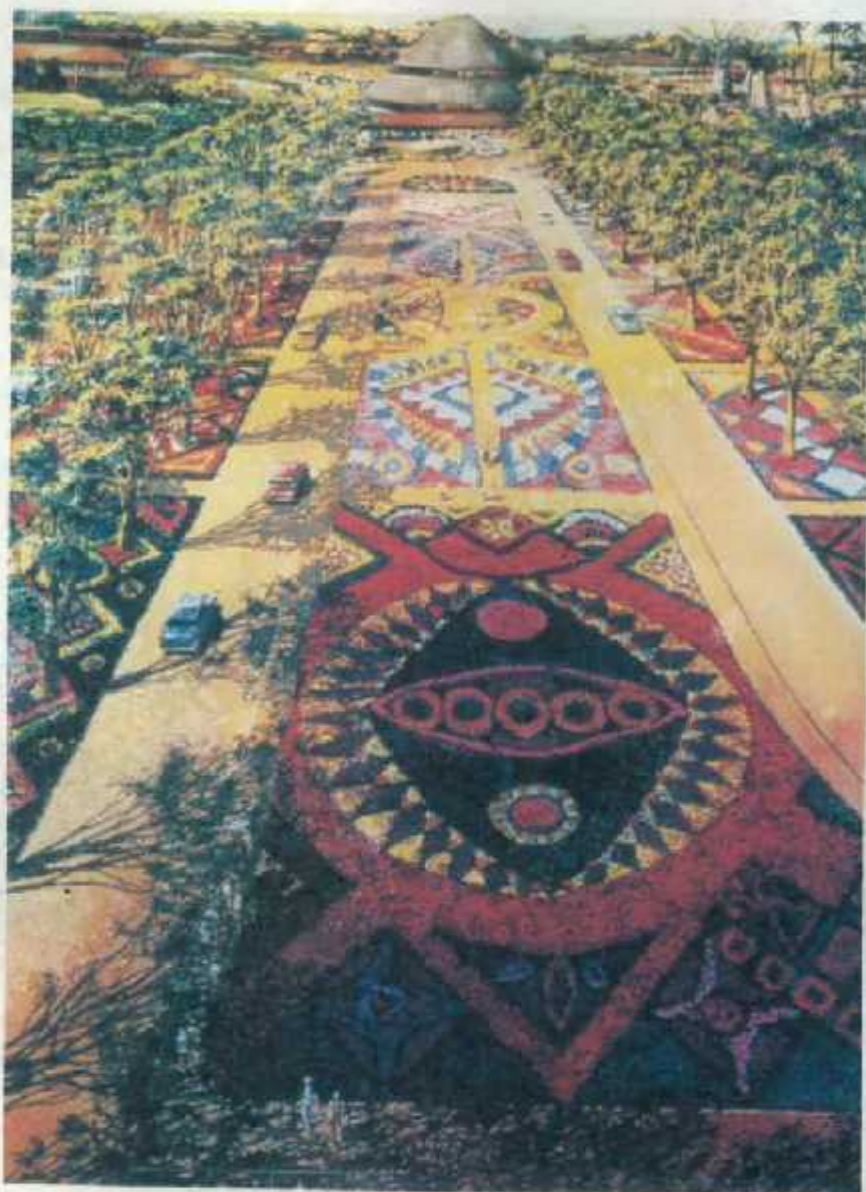
امروزه دانشگاهها بیشترین قابلیت را برای آموزش دارند. دانشگاهها نیز مانند شهرها رشدی حیرت‌انگیز و تحولاتی اساسی یافته‌اند. ۹۰ درصد دانشگاههای امروز ۵۰ سال پیش و در پایان جنگ جهانی دوم وجود نداشتند و اکنون با مجموعه‌ای از دانش سروکار دارند که پنجاه برابر بیشتر از آن زمان است. دانشگاههای قدیمی برای رشته‌های خاصی از جمله فیزیک، تاریخ، فلسفه و کالبدشناسی طراحی شده بودند، اما دانشگاههای جدید در چند یکسار چه کردن رشته‌های گوناگون به منظور برخورد بهتر با نیازهای اجتماعی، پیچیده و چند بعدی روبرو شده هستند. دامنه این کار گسترده است؛ به عنوان مثال، این امکان وجود دارد که

**برنامه‌های ویژه آموزش نسل بعدی مدیران شهری در دانشگاهها شامل دوره‌هایی است که دروس اقتصاد، مالیه بین‌المللی، علوم سیاسی، مدیریت، تاریخ معاصر و جغرافیا را باهم تلفیق می‌کنند.**

**اگر کلاتشهرهای فردا هدایت کننده جهان به سوی آینده است، دانشگاههای امروزه نیز مردان و زنانی می‌سازد که آن شهرها را هدایت خواهند کرد.**

دانشجویان، علم محیط زیست را با مهندسی، پرستاری، آموزش، مدیریت، بازاریابی، گردشگری و... تلفیق نمایند؛ برنامه‌های ویژه آموزش نسل بعدی مدیران شهری در دانشگاهها شامل دوره‌هایی است که دروس اقتصاد، مالیه بین‌المللی، علوم سیاسی، مدیریت، تاریخ معاصر و جغرافیا را باهم تلفیق می‌کنند.

مؤثرترین برنامه‌ها حول موضوعات متنوعی می‌چرخند از جمله جهانی شدن و روندهای بین‌المللی اجتماعی - اقتصادی، طراحی توسعه پایدار، مدیریت سیستمهای شهری، ظرفیت‌سازی و ایجاد همکاری میان دولت، بخش حرفه‌ای و نظریه پردازان دانشگاهی که پیشاپیش روندهای جدید قرار دارند. اگر کلاتشهرهای فردا هدایت کننده جهان به سوی آینده است، دانشگاههای امروزه نیز مردان و زنانی می‌سازد که آن شهرها را هدایت خواهند کرد.



کتاب - تاپرووی - پارک سفری

سیاسی منجر شود. برنامه‌ریزان شهری، مدیران و اقتصاددانان دولتی در مقایسه با اسلاف خود باید درک و فهم بالایی داشته باشند. آنان صرف نظر از پیشینه و حوزه تخصصی خود باید بیشتر چشم‌انداز بین‌المللی داشته باشند تا چشم‌انداز منطقه‌ای و محلی. همچنین آنان به مهارت‌هایی نیاز دارند که از قابلیت بیشتری در روابط عالی، بویژه بازار پول در گردش بین‌المللی برخوردار باشند علاوه بر اینها به توانایی ترکیب نمودن اطلاعات گوناگون به منظور تهیه چارچوبی قابل اجرا نیز نیازمند هستند.

اگر سیاستمداران در فکر حفظ آرامش شهرهای خود هستند، باید از شعور سیاسی نیز برخوردار باشند. کلاتشهرهای شلوغ جدید، بذرهای تضاد و کشمکش محلی و گاه ملی را در درون خود دارند. اگر تمامی نمایندگان شهر برای پیشرفت همه جانبه با یکدیگر متحد نشوند، مشکلات عدیده‌ای پیش می‌آید؛ به عنوان مثال، فاضلاب تولید شده توسط مناطق اعیان نشین به سمت پایین شهر سرازیر می‌شود و بخشی از سیستم آبرسانی فقیرنشینان

این مقاله در مجله‌ای از جمع‌بندی است.  
Don Altkh, "Training Tomorrow's City Managers Today", The Urban Age, Vol. 15, No. 2, 1997, PP. 36-31.



## ابتکار شهرداری کبک در ایجاد شورا - محله

شهرداری کبک در یک ابتکار، با این هدف که مردم بهتر بتوانند نظرات و دیدگاههای خود را خارج از چارچوبهای انتخاباتی بیان کنند، شورا - محله‌ها را در این ایالت کانادا ایجاد کرد.

یکی از ویژگیهای شورا - محله‌ها این است که از جهت ساختاری کاملاً خاص کبک است و به شورای شهرتاری این امکان را می‌دهد تا قبل از تصمیم‌گیری در

مسوردها پروژهای که با کیفیت زندگی شهری و محیط زیست مرتبط است با مردم مشورت کنند و از نظرات آنان آگاه شوند.

این شورا - محله‌ها از ۸ عضو تشکیل شده‌اند که هر ۲ سال یک بار انتخاب می‌شوند. ترکیب اعضا را ۴ زن و ۴ مرد تشکیل می‌دهند که از شهروندان فعال، معتمد و معتبر جامعه محسوب می‌شوند. در صورت عدم فعالیت، شورا - محله‌ها و یا اعضای آنها، یک کمیته مشاور (یعنی

افراد منتخب توسط شورای شهرداری) در مورد عملکرد عمومی محله‌ها یا مردم به تبادل نظر می‌پردازد.

شورا - محله‌ها در این زمینه‌ها به فعالیت می‌پردازد مشورت در مورد مسائل عمومی محله‌ها، افزایش همکاری میان ساکنان و سازمانهای هر محله، سازماندهی مردم و ارائه پیشنهاد برای عملکردهای محلی. قابل ذکر اینکه محورهای اصلی فعالیت این شوراها، آمایش سرزمین، زندگی جمعی، امنیت عمومی جامعه و به طور کلی اجرای پروژهای در زمینه ارتقای کیفی زندگی مردم است.

این شوراها همه ساله ۷ جلسه عمومی را در محله‌ها برگزار می‌کنند و اگر پرونده مهمی مطرح باشد و بیش از یک محله را در برگیرد، کمیته اجرایی شهر، افرادی را مسئول سازماندهی مراحل رسیدگی به آن می‌کند.

همچنین به منظور مشاوره و مشارکت هر چه بیشتر مردم، شهر به ۱۲ محله تقسیم شده است و این امر، مشاوره با شهروندان را به راحتی امکانپذیر می‌کند. شایان ذکر است که اگر شهروندان مایل باشند در تعاملات محله خود مشارکت کنند یا باید ساکن آن محله باشند و یا در آنجا محل کسبه داشته باشند و یا اینکه عضو یکی از سازمانهای آن محله باشند.

ترجمه: پیر موریس  
www.Mairie de Quebec.ca



## تلاش سازمان ملل متحد برای تشکیل بانک جهانی شاخصهای شهری

مرکز سکونتگاههای انسانی سازمان ملل متحد از سال ۱۹۹۵ شورای تشکیل بانک جهانی شاخصهای شهری تلاش کرده است.

بیشتر شهرهای دنیا از فقدان اطلاعات رنج می‌برند و این وضعیت، از گسترش توسعه شهری و سیاستهای شهری را به طور جدی زیر سؤال برده است. از این رو گردآوری شاخصهای شهری برای حل مشکلات مدیریت شهری و مدیران شهری به نظر می‌رسد.

به همین منظور با استفاده از متخصصان و یک شبکه بزرگ اطلاعات ملی، داده‌های شهری ۲۳۷ شهر گردآوری

شده است که ۲۰ هزار عنوان داده شهری به شرح زیر شامل می‌شود:

- داده‌های اساسی، شامل آمار جمعیت، تعداد خانوار و درآمد
- توسعه اقتصادی - اجتماعی، شامل اطلاعات مربوط به قوه، بهداشت، اشتغال، آموزش و پرورش و جرم و جنایت.
- زیرساختها، شامل اطلاعات مربوط به شبکه خدمات شهری.
- حمل و نقل، شامل کیفیت و کمیت و شیوه‌ها و سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل.
- مدیریت زیست محیطی، شامل اطلاعات مربوط به آب آشامیدنی، دفع زباله، بلایای طبیعی و دفع مواد زاید جامد.
- حکومت محلی، شامل اطلاعات مربوط به حاکمیت و مشارکت محلی.
- مسکن، شامل قیمت و کیفیت آن.
- همچنین زمین و نحوه ساخت و ساز. در این زمینه، بیشتر بانکهای

اطلاعاتی موجود جهان، اطلاعاتی در سطح ملی ارائه می‌دهند این بانکهای اطلاعاتی بالقوه می‌توانند به شناخت توسعه شهریهای جهان کمک کنند و با استفاده از محققان، داده‌ها را بر حسب نیازهای ملی، محلی و منطقه‌ای مورد تحلیل قرار دهند.

آن گروه از محققانی که به طور ملموس در این امر مشارکت داشته باشند، جزء همکاران تحقیقاتی پایگاه شهری جهانی محسوب می‌شوند و در اجرای برنامه شاخصهای شهری، پیگیری خواهند بود.

لازم به ذکر است که شاخصها، اطلاعات مربوط به مناطق خاص را تدوین و تحلیل می‌کنند و سپس در اختیار تصمیم‌گیران و برنامه‌ریزان شهری قرار می‌گیرند تا به عنوان ابزاری توانمند به برنامه‌ریزی توسعه و شفاف کردن ارزشها کمک کنند.



بسیه طور کلی هدف از طراحی این سیستم یکپارچه، بالا بردن سطح اطلاعات سیاستگذاران شهری، تصمیم گیران و مردم نسبت به شرایط و روندهای شهری و گسترده تر کردن شناخت جهانی از تأثیرات و فرآیندهای شهرنشینی است.

ترجمه سحر بهروز

منبع

Christine Anciaur, "Researchers Needed for Global Urban Database", Urban Age, Spring 1998, PP. 26-27.

غیردولتی (NGO) و سازمانهای مدنی،  
- تدارک خدمات، شامل حمایت از سیستمهای اطلاعات مدیریتی،  
- تقویت کارگزاران آموزشی از طریق تقویت مدیرینهای محلی به منظور سروساسان دادن و تدوین سیاستهای شهری،  
- ایجاد شبکههای ارتباطی گسترده از طریق مشارکت با سایر پایگاههای ملی - محلی شهری و تبادل اطلاعات، دانش و تخصصهای تدوین شده در تمامی سطوح.

پایگاههای محلی شهری در شهرهای کوچک و بزرگ نسبت به برنامه ریزی و توسعه سیاستهای شهری تأکید دارند و رکن اصلی آن همکاری تصمیم گیران، سیاستگذاران شهری، متخصصان محلی و نمایندگان گروههای مشارکتی است. پایگاههای محلی شهری کارکردهای گوناگونی دارند که عبارتند از:  
- ایجاد ساختارهای آموزشی، شامل شناخت شرایط و اولویتها و رایزنی با تصمیم گیران و نمایندگان گروههای

نوجوانان گردد و آنان به این باور برسند که در جامعه به عنوان شهروند حائز اهمیت است. در برزیل نیز برنامههایی به مرحله اجرا درآمده است تا مفهوم واقعی کلمه شهروند را به کودکان آموزش دهند.

برنامه شهروند - کودک در نظر دارد هفتده پروژه را در مورد بچههای خیابان به اجرا گذارد تا حضور آنان در جامعه افزایش یابد.

در این زمینه مرکز آموزش شهروندی نقش مهمی در این پروژههای اجتماعی ایفا می کند و به کودکان این امکان را می دهد تا هر یک، مسئولیت فعالیت ویژه ای را به عهده گیرند.



## آموزش شهروندی به کودکان در آلمان و برزیل



این پروژهها باعث شده کودکان برزیلی با علاقه بیشتری نسبت به مسائل اجتماعی، واکنش نشان دهند و آنها را مطالعه و تجزیه و تحلیل نمایند.

ترجمه سحر بهروز

منبع [www.Mairie.de.Santiago.com](http://www.Mairie.de.Santiago.com)



حرکتی نیز در ایران در قالب شهردار مدرسه اجرا شده است. هدف اصلی طرح شهردار مدرسه، انتخاب شهردار، مطابق رأی مستقیم دانش آموزان و بدون دخالت مسئولان مدرسه یا والدین آنان است تا باعث افزایش رشد فرهنگی و مشارکت اجتماعی

این آموزشها در آلمان با سیستمی خاص در دو گروه سنی، به صورت تشکیل پارلمان کودکان، اجرا شده است تا کودکان از این طریق با مفهوم دموکراسی آشنا شوند. کودکان در این سیستم می توانند در مورد محله های باری خود با هم بحث و گفتگو کنند. قابل توجه اینکه نمونه چنین



## شهرداری سانتیاگو و تلاش برای احیای محله‌های مرکز شهر

شهرداری سانتیاگو از طریق مبارزه با غیرمسکونی شدن محله‌های مرکز شهر، برای حفظ و احیای آنها تلاش می‌کند. این موضوع که یکی از برنامه‌های اساسی برای آینده شهر محسوب می‌شود، شامل طرحی ویژه برای مسکونی کردن مرکز شهر با محورهای زیر است: محور اول اینکه دولت برای ساختن و



ساز ساختمانها، پارانهایی را در نظر گرفته است. به این منظور، انجمنی بدون اهداف منفعت طلبانه، فعالیت‌های مربوط به امور مسکن را انجام می‌دهد. همچنین دولت، پروژه‌های عظیمی را در جهت افزایش چادبه‌های دیدنی شهر به اجرا گذاشته است.

در محصور دوم، دولت برای احیای میراث فرهنگی شهر، سیاست جدیدی را در پیش گرفته است و هماهنگی لازم را بین ابزارهای اجرایی و ابزارهای مالی انجام داده که باعث تأمین اعتبارات و پارانه‌های دولتی شده است.

در نتیجه اجرای این طرح در مدت زمان اندکی ۸ هزار خانواده در مرکز شهر ساکن شده‌اند و این موضوع بیانگر این است که مشارکت در اداره شهر، تأثیر بسزایی در حفظ محیط شهری ایفا می‌کند.

ترجمه: مونا موری  
منبع: [www.Mairie.de.Santiago.com](http://www.Mairie.de.Santiago.com)

نروژ حاکی از این است که الگوی رفتار یک شخص را می‌توان در الگوی رفت و آمد و سفر او مشاهده کرد. امروزه افراد برای دیدار از خوشنودان، جابه‌جایی کودکان، سفرهای تجاری و رسیدن به محل کار از ماشین استفاده می‌کنند و این در حالی است که مردم برای اهداف تفریحی و لذت‌بخش، ترجیح می‌دهند پیاده‌روی کنند.

شایان ذکر است که به سفرهای بیش از ۱۰۰ کیلومتر و یا سفرهای بین نروژ و خارج از آن، سفرهای طولانی می‌گویند. در مورد سفرهای طولانی در نروژ باید گفت بیشتر افرادی به چنین سفرهایی می‌پردازند که دارای تحصیلات عالی و متغله زیاد هستند.

همچنین تروزی‌ها برای مسافرت‌های پایین‌تر از ۳۰۰ کیلومتر عموماً از ماشین و برای سفرهای بالاتر از ۳۰۰ کیلومتر، بیشتر از قطار استفاده می‌کنند.

شایان ذکر است که هدف تروزی‌ها از سفر به خارج از کشور عمدتاً برای تفریح است.

ترجمه: عل‌عباس دانا  
منبع:

Ingun Stangeby, Janvidar Haukeland and Arne Skogli, "Travel Behaviour in Norway 1998", Nordic Road & Transport Research, No.2, 1999, Pp. 13-15.

بالا دارای گواهینامه هستند و ۹۰ درصد آنان در خانه‌های زندگی می‌کنند که حداقل یک ماشین دارند و یک سوم آنان نیز دارای دو ماشین یا بیشتر هستند. همچنین ۶۵ درصد از افراد همیشه به ماشین دسترسی دارند و از این میزان، ۱۵ درصد از وسیله نقلیه عالی، ۲۱ درصد از وسیله نقلیه مطلوب، ۱۷ درصد از وسیله نقلیه رضایت‌بخش، ۳۳ درصد از وسیله نقلیه ضعیف برخوردارند و سرانجام اینکه ۱۴ درصد هیچ وسیله نقلیه‌ای ندارند.

ترمورد استفاده از دوچرخه و موتورسیکلت نیز باید گفت حدود ۸۰ درصد از افراد ۱۸ سال به بالا دارای دوچرخه و ۱۰ درصد از آنان دارای موتورسیکلت هستند. این در حالی است که افراد در ۵۵ درصد از سفرها راننده و در ۱۱ درصد مسافر بوده‌اند. در همین حال ۱۹ درصد از سفرها به صورت پیاده و ۶ درصد به وسیله موتورسیکلت انجام شده است.

همچنین درباره میزان رفت و آمد در نروژ گفتنی است که در سال ۱۹۹۸ افراد بالای ۱۴ سال، روزانه ۲/۲ سفر انجام داده‌اند و طول یک سفر به طور متوسط ۱۱/۹ کیلومتر و مدت آن تقریباً ۲۰ دقیقه بوده است؛ این به آن معنی است که یک شخص به طور متوسط در هر روز ۲۸ کیلومتر مسافت طی می‌کند.

نتایج بررسیها درباره اهداف سفر در

## بررسی الگوهای رفت و آمد در نروژ

در کشور اروپایی نروژ هر ۴ سال یک بار درباره شیوه‌ها و اهداف رفت و آمد، بررسیهایی صورت می‌گیرد و اولین آن در سال ۱۹۹۸ بوده است.

هدف از انجام چنین بررسیهایی، مشخص کردن فعالیت‌های مردم، میزان سفرهای انجام شده، مدت و زمان سفرهای شخصی، الگوی رفت و آمد و دلایل سفر و وسیله رفت و آمد افراد با توجه به مکان اقامت آنان است.

این بررسیها نشان می‌دهد که الگوهای رفت و آمد ممکن است با توجه به عوامل خاص تغییر کند. همچنین نتایج این تحقیقات برای برنامه‌ریزی شبکه جاده‌ها، سیستم حمل و نقل عمومی، مدل‌های جابه‌جایی، پیش‌بینی وضع هوا، محاسبات پولی، اندازه‌گیری یعنی رفت و آمد و برنامه‌ریزی برای توسعه نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.

نتایج این بررسیها درباره وسائط نقلیه نشان می‌دهد ۸۸ درصد از افراد ۱۸ سال به



## قوانین شهرداریها برای نگهداری حیوانات خانگی

یک مؤسسه غیر انتفاعی در شهر ساسکاچی مان در کانادا در باره قوانین مربوط به نگهداری حیوانات خانگی به مردم آموزش می‌دهد؛ زیرا هر نوع از حیوانات مسائل حقوقی ویژه‌ای دارند.

شهرداریها قوانینی در مورد صدور مجوز برای نگهداری حیوانات صادر کرده‌اند و حتی عوارض خاصی نیز در این مورد وضع نموده‌اند؛ به عنوان نمونه گرفتن مجوز برای حیوانی که عقیم نشده یا در مقابل بیماری‌های واکنش داده است

هزینه بیشتری دارد.

همچنین ممکن است شهرداریها قوانینی در زمینه محدود نمودن تعداد حیوانات قابل نگهداری، محل نگهداری آنها، نحوه برخورد با سگهایی که زوزه می‌کشند و ممانعت از ورود آنها به ملک دیگران وضع نمایند.

صاحبان حیوانات اهلی باید اقدامات مناسبی برای جلوگیری از خسارت‌های احتمالی حیوانات خود انجام دهند. شهرداریها نیز در این مورد قوانین خاصی دارند؛ به عنوان مثال شهرداریها با سگهای خطرناک به شیوه خاصی برخورد می‌کنند و مراحل ویژه‌ای لازم است تا یک سگ، خطرناک اعلام شود. در این زمینه ممکن است به صاحبان سگهای خطرناک اعلام شود بیمه مسئولیت همراه داشته باشند و همچنین علامت اختطاری عینی بر وجود

سگ خطرناک در ملکشان نصب نمایند و در صورت بروز حوادث ناشی از بی احتیاطی، جریمه‌هایی سنگین و همچنین زندان و معدوم کردن حیوان آنان مدنظر قرار گرفته است.

شایدان ذکر است که مؤسسه یاد شده، قوانین خاصی نیز برای حفاظت از حیوانات در نظر گرفته است؛ به عنوان نمونه بر اساس این قانون می‌توان حیواناتی را که از سوی صاحبان آنان مورد آزار و اذیت قرار گرفته‌اند مصانه کرد و از آنها حمایت نمود. همچنین جریمه‌ها و تعزیرات سنگینی نیز برای صاحبان بی‌سیالات اختتام وضع شده است.

ترجمه محبت‌عاشق

www.Google/News of Municipalities

## به منظور ساماندهی مبلمان شهری

## یکی از شهرهای انگلیس مسابقه برگزار کرد

شورای شهر وست مینستر به منظور تهیه یک نماد شهری که با تابلوهای قدیمی نام خیابانها و نورپردازی ساختمان کلیسای شهر تناسب داشته باشد مسابقه بین‌المللی برگزار کرد.

در این مسابقه، این محورها مدنظر قرار گرفته بود: طراحی نور، علائم راهنما، طراحی پیاده‌رو و تابلوهای راهنمای عمومی و سایر آن پیاده. همچنین برگزار کنندگان اعلام کرده بودند طرحها باید از نظر مالی مقرون به صرفه و نگهداری از آنها آسان باشند، همچنین با طبیعت و فضای شهر وست مینستر هماهنگ و دارای منطقی روشن باشند.

پس از بررسی طرحهای رسیده به دبیرخانه مسابقه، طرحهای برگزیده زیر در نمایشگاهی به معرض نمایش درآمدند.

یکی از طرحها، ستونی سازه‌ای متشکل از شبکه بین‌المللی از تابلوها بود. توجه ارائه دهندگان طرح این بود که وجود چنین ستونی باعث سهولت برقراری ارتباطات در شهر، کاهش استفاده از خودرو و تسریع در انجام امور شهری می‌گردد.

طرح دوم، یک سیستم اطلاعاتی کامل و سراسری بود که دسترسی همگان را به اطلاعات مورد نیاز شهری فراهم می‌کرد. این سیستم در اثر تماس دست‌نعال می‌شود و اطلاعات موردنظر را منتقل می‌کند.

طرح سوم، ستونهایی به شکل چلیپا و برگرفته از صلیب ادوارد دختوان - یکی از پادشاهان انگلستان - بود. این طرح با این توجیه که وست مینستر، قلب حکومت خانواده سلطنتی و مرکز نهاد مذهب است

ارائه گردید.

یکی دیگر از طرحها تولید پستایی مانند چراغهای خیابانی، پایه ساعت و لوازم روشنایی، منطبق با وضعیت عمومی شهر بود.

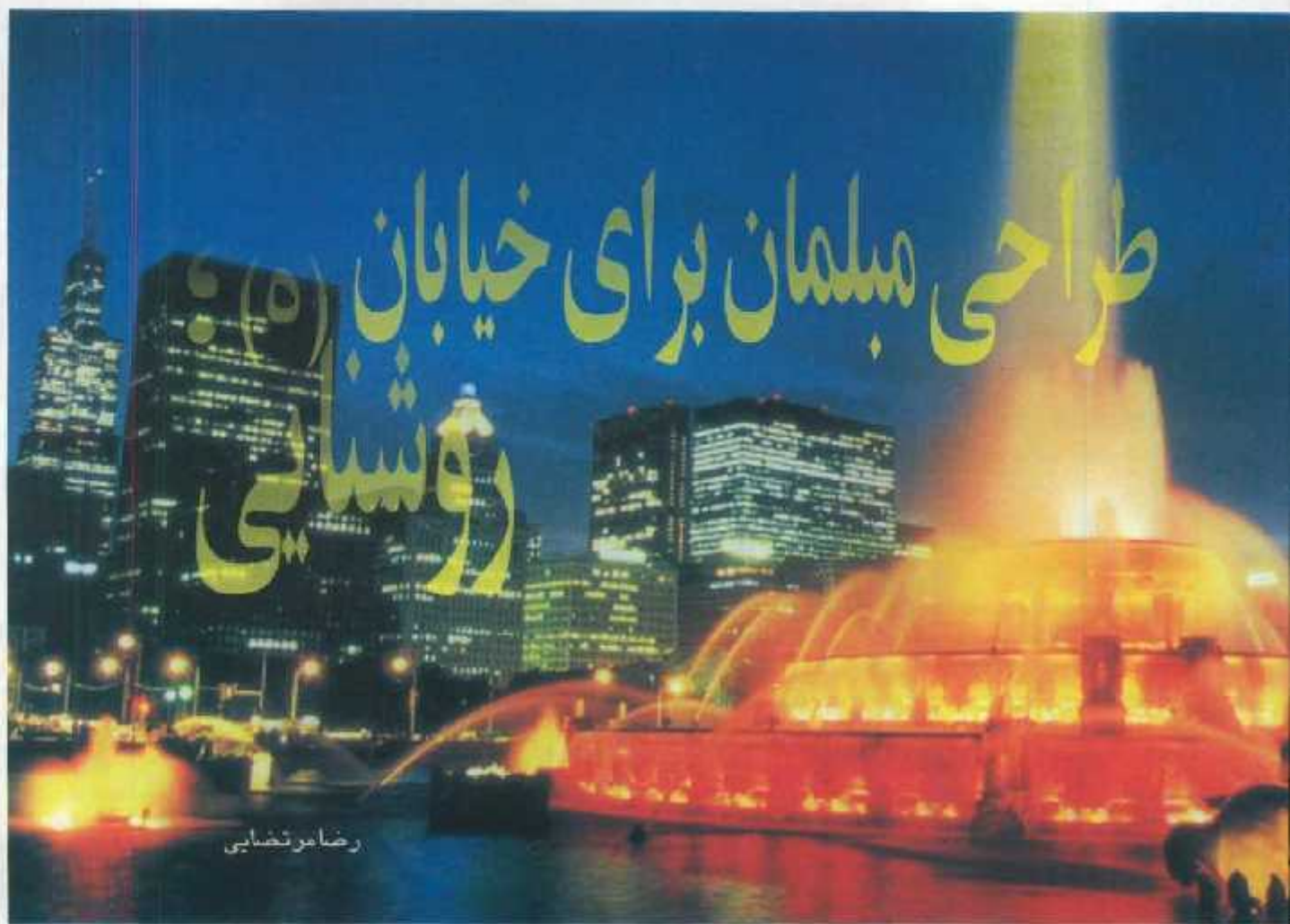
شایدان ذکر است که داوران انتخاب نهایی مسابقه یاد شده را یک عکاس، طراح صنعتی، معمار و شهردار شهر وست مینستر تشکیل می‌دادند.

ترجمه سحر حسینی

منبع: Review, July 1999, PP. 32-35







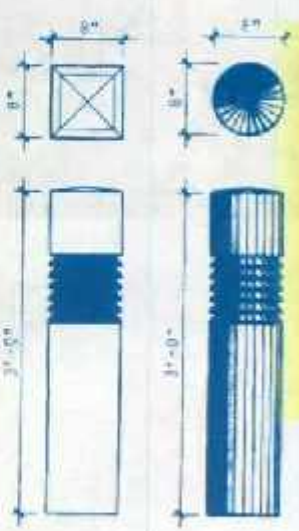
# طراحی میلمان برای خیابان روشنایی

رضاحر تضاپی

خیابانی

- کنترل و ترکیب روشنایی از هر دو منبع عمومی و خصوصی مانند سرپناه ایستگاه اتوبوس و یا چه تلفن.
  - حفاظت تأسیسات و وسایل از خدمات عمدی و غیر عمدی.
  - مراقبت، تعمیر و نگهداری تأسیسات روشنایی.
- در طراحی سیستم روشنایی توصیه می‌شود از پایه و تیرهای استاندارد استفاده شود که در صورت لزوم بتوان زباله‌دان، نیمکت، علائم و... را نیز با آنها یکپارچه کرد. به طور کلی روشنایی در محیط‌های باز را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد:
- الف - روشنایی معابر، گذرگاهها، خیابان و جاده برای وسائط نقلیه.
- ب - روشنایی پیاده روها و فضاهای شهری و مکانهای عمومی برای پیادگان.
- ج - روشنایی با مقاصد تزئینی و غیر کاربردی مانند آذین‌بندیها، نورپردازی گیاهان و آبناها.
- آنچه بیشتر در این بحث جای دارد و مورد نظر طراحان منظر ساز و میلمان شهری است موارد ب و ج است. در روشنایی فضاهای شهری که محل تردد پیادگان است و خودرو وجود ندارد، باید امنیت و ایمنی افسراد در نظر گرفته شود و هیچ نقطه تاریکی نباید از قدم بقیند. از آنجا که قوانین و محدودیتهای روشنایی معابر و جاده‌ها در

- افسراد زیادی در طی روز در سطح شهر رفت و آمد می‌کنند؛ عدهای سواره و عدهای پیاده و هر کدام با نیازهای مختلف نسبت به روشنایی و گناه در تعارض با آن شاید تهیه طرحی جامع که اجزای بسیاری را با توجه به اهمیت هر جزء مورد بررسی قرار داده باشد کار دشواری به نظر برسد، اما به هر حال راهگشای این نیازهای متنوع خواهد بود. فهرست زیر را شاید بتوان سرفصلهای طرحی جامع در زمینه روشنایی دانست:
- طراحی و انتخاب وسایل روشنایی در ارتباط با جنبه‌های کیفی طراحی معماری و منظر شهری.
  - ایجاد امنیت برای پیادگان در برابر خودروهای در حال تردد و در برابر رفتارهای ضد اجتماعی.
  - روشنایی متناسب با توجه به میزان ترافیک.
  - کنترل تبلیغات نوری و چشمک زدن به نفع هدفهای تفریحی.
  - کنترل و یکپارچگی تأسیسات روشنایی ثابت در طرح‌های جامع.
  - کنترل اثرات روشنایی ویژه و موقت مانند آذین‌بندیها.
  - کنترل علائم راهیها و نشانه‌ها و ارتباط آنها با سایر وسایل نوری.

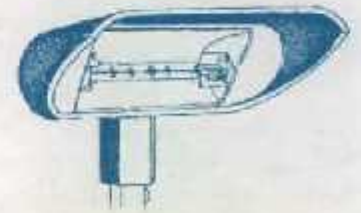


مشاور طراحی نورپردازی معاصر در کنار دانش و تجربه طراحان معاصر محیط گنگ می‌کند.





تصاویر شماره ۲ - نمونه‌هایی از حبابها و چراغهای پایه‌دار فضای باز



تصویر شماره ۳ - نور افکن دیواری با لامپ تنگستن هالوجن



تصویر شماره ۴ - چراغ متصل به نورپردازی غیر مستقیم



تصویر شماره ۵ - چراغ دیواری با سایه‌بان نور مستقیم



تصویر شماره ۶ - ساختمان مستطیل یک تیرک روکشدار

سدیم پرفشار، جیوه‌ای و تنگستن (توضیح آن در قسمت بعد خواهد آمد) مجهز هستند. از حباب و کاسه چراغ آکر بلیک، پلی کربنات یا پلی اتیلن سبک استفاده می‌کنند. این مواد به دلیل نشکن بودن، ضد وندالسم (تخریب گواهی‌های خوبی به شمار می‌آیند. « برای کاسه چراغهایی به قطر ۲۵۰ میلی‌متر، ارتفاع از ۳ تا ۵ متر متغیر است و اگر این اندازه به ۶۰۰ تا ۸۵۰ میلی‌متر برسد، ارتفاع به ۶ تا ۱۰ متر افزایش می‌یابد (۱)».

در محیط‌های ویژه پیدگان، چراغها می‌توانند به طور گروهی استفاده شوند و در این حالت ارتفاع نصب آنها بتدریج متوجه مورب‌تر می‌تواند تغییر کند.

تصویر ۳ نور افکن مناسب نورپردازی باغ و پارک را نشان می‌دهد. در تصویر ۴ نیز تیرک روشنایی تعریف کننده معیار و مسیرهای پیاده در مراکز مختلف شهری و تفکیک کننده محتوای خودرو مشخص است. قسمت شفاف از پلی کربنات مقاوم و بدنه از آلومینیم یا لعاب کوره‌ای تهیه شده است.

روشنایی تزئینی را می‌توان برای مقاصد مختلف به کار برد: نورپردازی ویژه بناهای منحصر به فرد، بناهای یادبود، تندیسها، پلها و معابر یا روشن کردن موضعی چمنزارها، گیاهان، استخر، آبشار و فواره. آذین‌بندی و ریسه‌کشی بسری جشنها، عدها و مناسبتهای ویژه نیز جزء روشنائی‌های تزئینی به شمار می‌آیند.

در روشنائی تزئینی حالت اول می‌توان از نورهای مستقیم و غیرمستقیم، هر دو، سود جست. در تابش مستقیم بهتر است منبع نورانی از دید پنهان بماند. برای ایجاد نور غیرمستقیم از یک بازتابنده استفاده می‌شود تا انعکاس نور را بر شیء بنا بماند. تصویر ۵ یک نور افکن مینیاتوری را با قابلیت گردش ۲۲۰ درجه نشان می‌دهد که برای نورپردازی مستقیم و تزئینی عمارتها بسیار مناسب است. تصویر ۶ نمونه‌ای از وسیله نورپردازی غیرمستقیم در ارتفاع است، بویژه برای چمنزار و استخر. قطر عرف چین آن ۶۰۰ میلی‌متر است که سطح خارجی، دارای لعاب سبز تیره و پوشش بازتابنده داخل آن دارای لعاب سفید است. همچنین از دو لامپ ۱۰۰ وات تنگستن برخوردار است و در ارتفاع ۹۴۰ میلی‌متری نصب می‌شود.

در تصویر ۷ چراغی دیده می‌شود که نور مستقیم دارد، اما برخلاف نور افکنها به شکلی طراحی شده است که در معرض دید نباشد. این نوع چراغها به گونه‌ای انتخاب می‌شوند که بخشی از اجزای تکمیل کننده فضا باشند و بر عنای محیط بیفزایند. نکته‌ای است که این طرحها حالت رسمی تری نیز به محیط می‌دهند. ارتفاع آنها از سطح زمین ۹۱۴ میلی‌متر است و از دو منبع نوری ۲۰ سانتی متری فلورسنت بهره می‌گیرند.

مجموعه تصاویر ۸ نور افکنهایی را نشان می‌دهد که برای روشنائی عمومی بشاه تدریس و انواع ساختمانها به کار می‌روند. برای کاهش تعداد اجزای عمودی، چراغها را می‌توان به دیوار نصب کرد یا با ستونها و تیرکهای سایر میلان شهری یکپارچه ساخت. اتصالات روشنائی باید امکان تمرکز یا پراکندگی نور را در جهات مختلف داشته باشند. سوادتی که نیاز به تعمیر و نگهداری زیاد نداشته باشند ترجیح دارند. هر نوع قطری باید در برابر خوردگی تحت عملیات لازم قرار بگیرد.

در طراحی وسائل برای نواحی ساحلی باید به چهار نکته توجه کرد: ۱- نیروی باد، اگر پایه‌ها مستقل باشند، ۲- خوردگی شدید پایه‌ها و عناصر روشنائی، ۳- شوره بستن متعلقات نور افکن، ۴- فضولات مرغان دریایی.

این دو مورد وجود ندارد، تنوع و طیف طرحها و اشکال عناصر نوری، اهمیت ویژه‌ای می‌یابد. انتخاب و استقرار این وسائل در محیطهای باز باید به دقت انجام شود و در ارتباط کامل با سایر میلان شهری باشد. همچنین در به کارگیری وسائل هماهنگ با محیط باید به روحیه منظر مورد نظر توجه شود تا آرامش و بافت یکدست آن برهم نخورد. در استقرار عناصر نوری در نزدیکی گیاهان و درختان باید به رشد سالانه آنها نیز دقت شود.

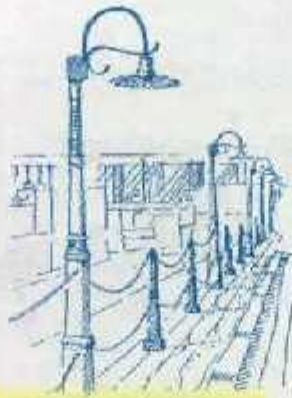
ارتفاع و نوع روشنائی می‌تواند بیانگر کاربرد و ویژگی یک محیط باشند. گاهی نور گذرگاههای عبور از حالت تفریحی پیدا می‌کنند؛ در این صورت اگر روشن کردن میدانها، گردشگاهها و پیاده‌روهای پر درخت و باز در نظر باشد، ارتفاعی حدود ۳ تا ۴ متر توصیه می‌شود. برای نورپردازی دانشیون تو گذرگاههای باریک، تستگاهها و فضاخوریهای در فضای باز، سونوهای نوری کم ارتفاع در شکل تیرکهای روشنائی مناسبتر هستند (تصویر ۱). همچنین در امتداد پله‌ها و شیب‌راهها (Ramps) - جایی که نصب تجهیزات روشنائی معمولی و پایه‌دار تولید مزاحمت می‌کند، چراغهای توکار - کیفیت فضا را ارتقا می‌دهند.

در مجموعه تصاویر ۲ نمونه‌هایی از حبابها و چراغهای پایه‌دار مخصوص فضای باز ملاحظه می‌شود. این چراغها که به لامپهای

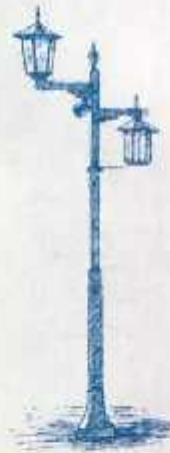




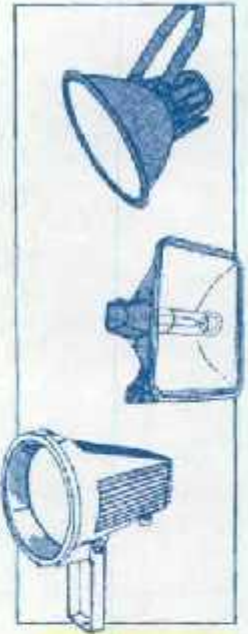
تصویر شماره ۱۶ - هنگام کش - آلمان، پارک  
تجهیزات روشنایی برای نورپردازی پله ها - پادیس بر آنها به کار  
گرفته اند و تجهیزات مستحکم



تصویر شماره ۲۲ - آمریکا - پستل - فان برهیلین  
مصابک روشنایی چمن در پردی با دریاچه و محکم و مقاوم در ترکیب با  
تورک سیم کشیده ای پایه و سفید در آن عین عالی نورانی - سیموزیا  
لامپ الکترون



تصویر شماره ۱۹ - ژاپن - توکیو - ایری فیشی  
فلورس کو تاغی برای پارک و بند برای جوانان



تصویر شماره ۸ - انواع نور فلورس

دارد. تشخیص رنگها در این نوع قدری دشوار است.

● مثال خلاصه: دارای نور گرم سفید یا سفید است که یک Wash با شدت بالا را جهت نور افکنی ساختمانها یا فضاهای سبز ایجاد می کند و به بالاست نیاز دارد.

● سدیم پرفشار: نور گرمی دارد و برای روشنایی محوطه های وسیع یا شدت نوری پایین مناسب است. معمولاً در نورپردازی خیابانها به کار می رود و کیفیت رنگ زرد تن تشخیص برخی رنگها را دچار اشکال می کند.

● سدیم کم فشار: نوعی سدیم است با قدرت حرارتی کمتر، نور زرد ملایم و ظاهر رنگهای گرم هر دو نوع لامپ سدیمی (پر فشار و کم فشار) از نظر مصرف انرژی کار آمد هستند و به بالاست نیاز دارند.

● فلئوکتیو: جایی که منبع نوری وابسته باشد و توسط ناظر کنترلی شود استفاده می شود و وقتی روشن می شود که احتیاج است. اغلب برای علائم جاده ها و نشانه های معابر استفاده می شود.

علاوه بر طراحی درست چراغ و استقرار مناسب آن، انتخاب نوع روشنایی متناسب با طرح و ویژگیهای محیط و کاربرد مورد نظر، زمینه یک نورپردازی موفق را همراه با هماهنگی سایر اجزای شهری به ارمغان می آورد.

رنگ و سلف نور منتشره باید به دقت محاسبه و انتخاب شود. نور گرم که برای پیاده رو و گذرگاه مناسب است به وسیله لامپهای سدیم پرفشار به دست می آید. نورهای دلفشین تر یا شاد را می توان با لامپهای کم الکتیو به دست آورد. با این حال تمامی این تدبیرها نیاز به مراقبت بیشتر و دائم دارد.

### تقسیم بندی منابع روشنایی (۲)

عمومی ترین تقسیم بندی منابع روشنایی عبارت است از:

● انتهایی: دارای منبع نورانی یا شدت نوری زیاد و مناسب برای محیطهای کوچک است. همچنین نوری گرم دارد و دارای نوسان و چشمکهای بسیار سریع است.

● هالوژن تنگستن: به شکل لامپ لوله ای با فیلامان (بسته) تنگستن و گاز هالوژن است. نوع کامپکت کم ولتاژ قابلیت ایجاد روشنایی در سطح زیاد یا مصرف کم انرژی را داراست. هنگام استفاده از منبع تغذیه ۱۲ ولت، یک ترانسفورمر نیز مورد نیاز است.

● فلورسنت کامپکت: برای نورپردازی محوطه های بزرگ با شدت نور کم مناسب است. روشنایی سردی را ایجاد می کند و به بالاست (۳) نیاز دارد.

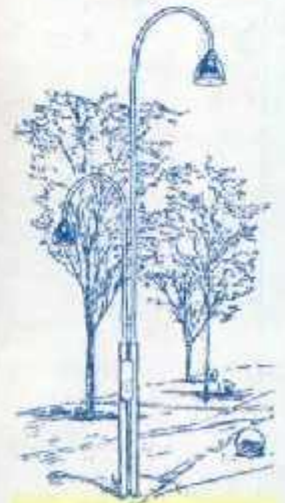
● بخار جیوه: برای روشنایی محوطه های بزرگ با نوری سرد مناسب است. معمولاً بالای ۳ متر نصب می شود و به بالاست نیاز



تصویر شماره ۹  
ایتالیا - آملی - حیوانات کنار رود - از راه  
چهار چراغی با نورهای از لامپهای الکترونی



پاریس - نورشنایی اثر نرته

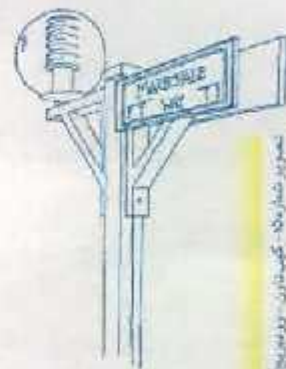


تصویر شماره ۱۰ - ژاپن - هامامتسو - موزه علوم  
ترکیب روشنایی خنک را از خود رو با - سلفه و بعد از ترافیک در  
مراکز سیاه های سفید با کاسه های خاکستری





تصویر شماره ۱۳ - فرانسه - پاریس  
نمایش نورشنایی با نور گرم - محیط گرمی دارد - در رنگ آمیزی کف  
و غالب همیشه رنگ سبز چمن را



تصویر شماره ۱۴ - کپن هارن - وودوارد پست  
رنگ - محیط گرمی دارد - در رنگ آمیزی کف  
و غالب همیشه رنگ سبز چمن را



تصویر شماره ۱۵ - کپن هارن - وودوارد پست  
رنگ - محیط گرمی دارد - در رنگ آمیزی کف  
و غالب همیشه رنگ سبز چمن را

زیرا پست  
1- Edward D Mills, The  
Architect's Handbook Planning,  
London, Butterworths, 10th  
ed., 1985, P. 96.

۲- نقل کمال از مسکن کلهر - روشهای  
تهران شرکت بهنام انتشار، بهار ۱۳۶۰،  
صفحات ۸۲ - ۸۷.

۳- است (Billsted) یکی از عناصر معاصر  
که با جریان الکتریکی و محمود می کند و یا  
و با آن را در هر من لامپها ایجاد می نماید.



امنیّت و ایمنی

توصیه می شود در تمامی طول شب و تاریکی - نه فقط در  
ساعات وقت و آمد - روشنایی معابر، گذرگاهها و سایر مکانها تأمین  
شود. اگر روشنایی به طور کلی در حد بالایی است مثل مراکز شهر،  
می توان از نورهای چند گانه و چند منظوره برای کاهش هزینه ها  
استفاده کرد. باید توجه نمود تا هیچ نقطه ای در شب بی نور باقی  
نماند. در محیطهایی که احتمال دارد با سوختن یا شکستن لامپی،  
تصام محوطه در سایه فرو رود، باید از چند منبع روشنایی استفاده  
شود.

برای کم کردن خطر جنایت، تغییر در رنگ نورها مفید است و  
برای ارتقای حس امنیت عمومی در مکانهای عمومی و خیابانها،  
دیده شدن چهره واضح افراد حائز اهمیت است و این امر مهم به  
عهدده وسائل روشنایی است. ارتفاع پیشنهادی در این حالت بین ۴  
یا ۱۲ متر است.

پیکره و ظاهر

در فضاهای شهری و مراکز آن، در محیطهای تفریحی و  
کاری، ظاهر و پیکره وسائل روشنایی از اهمیت زیادی برخوردار  
است. این اهمیت نه فقط به دلیل خاصیت نورافشانی آنها در شب،  
بلکه به خاطر پیکره و ظاهر آنها در روز نیز هست. شب هنگام از یک  
وسيله روشنایی، بیشتر پرتوافشانی آن دیده می شود و در واقع چنین  
توقعی نیز از آن منطقی به نظر می رسد، اما همین وسائل در طول  
روز در امتداد خیابان، در کنار بناها، داخل پارک ایستاده و بخشی از  
فضا را اشغال می کند؛ درست همین جاست که اهمیت پیکره و  
ظاهر وسیله روشنایی در کنار سایر مبلمان شهر نمایان می شود.

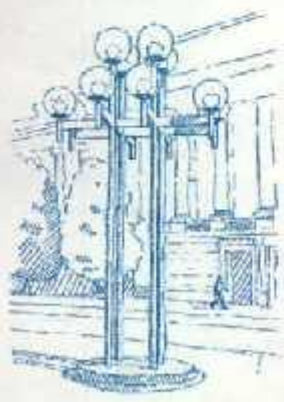
رنگ، فرم، بافت و جزئیات عناصر نوری باید با یکدیگر سازگار  
باشد. تلقی کل واحدی از قسمت نورانی و حساب، پایه، بدنه،  
دیوار کوب، ستون یا هر عنصر الحاقی دیگر از ضروریات طراحی  
این وسائل است. بازوی نگهدارنده چراغ حتی الامکان باید کوتاه  
باشد. تناسب کلی به اندازه مواد و مصالح مهم است. اگر محیطی  
ساقط جذابیت باشد، ارزش آن را دارد که پژوهشی در مورد این  
پسوسش صورت بگیرد که آیا با وسائل روشنایی خاصی می توان  
کیفیت از دست رفته آن را مجدداً برگرداند؟

اگر از فانوسهای کلاسیک مربوط به دوره های مختلف استفاده  
می شود باید به این نکته توجه نمود که هماهنگی تاریخی آنها حفظ  
شود؛ به این منظور مشورت با شهرسازان و معماران محلی، توصیه  
می شود. تصاویر ۹ تا ۱۸ نشانگر طرحهای متنوع روشنایی در  
شهرهای مختلف جهان است.



انتخاب و استقرار این وسائل در  
محیطهای باز باید به دقت  
انجام شود و در ارتباط کامل با  
سایر مبلمان شهری باشد.  
همچنین در به کارگیری وسائل  
هماهنگ با محیط باید به روحیه  
منظر مورد نظر توجه شود تا  
ارامش و بافت یکدست آن  
برهم نخورد

نور گرم که برای پیاده رو و  
گذرگاه مناسب است به وسیله  
لامپهای سدیم پرفشار به  
دست می آید. نورهای  
دلنشین تر یا سرد را می توان با  
لامپهای کم التهاب به دست  
آورد



تصویر شماره ۱۸ - پست - گرمسین - سایه سبز  
از لحاظ روشنایی محیط نگهدارنده حلیلی شکل - پایه فلزی  
نگهدارنده شیشه ای بیرون



# ضرورت کاهش سرعت در محله‌های شهری

حمید فتوحی

کارشناس ارشد مهندسی و برنامه‌ریزی حمل و نقل

رانندگی می‌نمایند.

حدود سرعت مجاز بر مبنای بررسی‌های مهندسی ترافیک شامل تحلیل شرایط راه، آمار تصادفات و نمونه‌گیری از سرعت غالب (سرعت ۸۵ درصد) به دست می‌آید؛ به طور کلی می‌توان گفت که حداقل منطقی به سرعتهای املاقی می‌شود که ۸۵ درصد رانندگان در آن سرعت و یا پایین‌تر از آن رانندگی می‌کنند. در تعیین سرعت برای نواحی مسکونی، علاوه بر سرعت ۸۵ درصد به عنوان ملاک اصلی سرعت مجاز، به ویژگی‌های راه از قبیل مسیریابی، نوع فعالیتهای حاشیه معبر و میزان تصادفات نیز توجه می‌شود و نهایتاً قبل از نصب تابلو، باید از دیدگاه پلیس راهنمایی - رانندگی هم آگاه شد. سرعت مجاز پایین و غیرواقعی ممکن است نظارت پلیس را با مشکل مواجه کند و از سوی رانندگان نیز رعایت نشود. با وجود این، اغلب شهروندان درخواست می‌کنند که تابلوی محدودیت سرعت ۲۰ کیلومتر در ساعت در خیابانهای مسکونی که فرزندانشان در آنجا بازی می‌کنند نصب شود. در حالی که نصب این گونه تابلوها توسط شهرداری با بی‌توجهی رانندگان مواجه می‌شود و آنها را به صورت غیررسمی در می‌آورد!

معمولاً منظور از سرعت مجاز، حد بالایی سرعت است؛ زیرا تابلوهای حد پایین سرعت مجاز بندرت کاربرد دارند و برای سواری که جریان ترافیک در شرایط خاص فرار می‌کند مانند سازه‌های حساس پل و تونل - که ممکن است بارهای وارده مشکل ایجاد نمایند - استفاده می‌شود. بدیهی است که سرعت مجاز در راههای مختلف بین شهری و درون شهری متفاوت است و بسته به نوع عملکرد معابر که ممکن است بزرگراهی، شریانی، جمع‌کننده و توزیع‌کننده و خیابانهای محلی و دسترسی باشد تعیین می‌گردد. این حد سرعت برای خیابانهای محلی در شهرهای اروپایی برابر ۳۰ کیلومتر در ساعت محاسبه گردیده است. در شهرهای آمریکایی گاه این سرعت برابر ۴۰ کیلومتر در ساعت گزارش شده است، اما برای خیابانهای دسترسی، که چهارم تقاطعها و همچنین محل قطع خطوط راه‌آهن که قابلیت رؤیت محدودی دارند حد سرعت ۲۵ کیلومتر در ساعت تعیین شده است. مطالعاتی که در ایران انجام شده نشان می‌دهد که سرعت مجاز در خیابانهای

رشد انفجاری اتومبیل سواری در دو دهه آخر قرن بیستم، مقامات مسئول مهندسی ترافیک را وادار کرده است تا با شیوه‌های مختلف، استفاده کنندگان از راه را تشویق نمایند که سرعت خود را در نواحی بخصوصی کاهش دهند. سرعت غیرمجاز، یکی از رایج‌ترین عوامل بروز تصادف در راههاست. این امر یوژنه در معابر محله‌ای، دهکده‌ها و شهرکها - که عموماً از آسیب‌پذیری بیشتری برخوردار است - اهمیت خاصی دارد. بیشترین رفت و آمد افراد آسیب‌پذیر، اعم از عابران پیاده خردسال و کهنسال، دوچرخه‌سواران و افرادی مانند نابینایان که دارای مشکلات حرکتی هستند، در راههای محلی روی می‌دهند. به همین دلیل روشهای کاهش سرعت عمدتاً در معابر محلی و دسترسی و آن دسته از راههای اصلی که از دهکده‌ها و شهرکها عبور می‌نمایند کاربرد دارند. نخستین شرط اقدامات ایمنی در این زمینه این است که سرعت را تا ۳۰ کیلومتر در ساعت کاهش داده و در نواحی مسکونی، سرعت را در همین حد مجاز حفظ نماییم.

مطالعات نشان داده‌اند که اگر بتوانیم سرعت را بدون استفاده از عوامل فیزیکی به ۳۰ کیلومتر در ساعت برسانیم در حالت بهینه هستیم. در غیر این صورت ممکن است ناچار به استفاده از عوامل فیزیکی برای کاهش سرعت باشیم. جزئیات بیشتری از مطالعات در زمینه سرعت حاکی از این است که اگر چه سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت به واسطه اختراق ناقص موتور ممکن است موجب افزایش گازهای خروجی و سائیدگی شود، اما در مجموعه شبکه معابر شهری، منافع زیست‌محیطی بیشتری به وجود می‌آورد.

می‌دانیم که سرعت ۷۰ کیلومتر در ساعت بالاترین اختراق را دارد و در نتیجه، مناسبترین سرعت از نظر مصرف سوخت و متعاقباً از نظر زیست‌محیطی است. گرچه مهندسی ترافیک این امر را تکذیب نمی‌کند ولی مهم این است که بدانیم این سرعت در چه نوع محیطی، با چه نوع وسیله نقلیه‌ای و با چه نوع رفتار رانندگی به دست می‌آید. در اینجاست که یکی از قواعد مهم اندازه‌گیری سرعت به نام سرعت ۸۵ درصد به عنوان مثالی تعیین سرعت مجاز خیابانها به کار می‌آید. این سرعت، عبارت است از سرعتی که ۸۵ درصد رانندگان پایین‌تر از آن و تنها ۱۵ درصد رانندگان بالاتر از آن





**بیشترین رقت و آمد افراد آسیب پذیر، اعم از  
عابران پیاده خردسال و کهنسال،  
دوچرخه سواران و افرادی مانند نابینایان در  
راههای محلی روی می دهد؛ به همین دلیل  
روشهای کاهش سرعت عمدتاً در معابر محلی  
و دسترسی کاربرد دارند**

**حدود سرعت مجاز بر مبنای بررسیهای  
مهندسی ترافیک شامل تحلیل شرائط راه،  
امار تصادفات و نمونه گیری از سرعت غالب  
(سرعت ۸۵ درصد) به دست می آید**

محلی معادل ۲۰ کیلومتر در ساعت بوده که مشابه شهرهای  
اروپایی است.

روشهای کاهش سرعت که به منظور افزایش ایمنی  
محللهای شهری به کار می روند، سعی در برقراری محیطی آرام  
برای رفتار متقابل و مسالمت آمیز بین انسان و وسیله نقلیه دارند.  
شایان ذکر است که هلندی ها نخستین کسانی بودند که  
حرکت در زمینه آرام سازی ترافیک را آغاز نمودند. آنان در اوایل  
دهه ۷۰ میلادی مفهوم محیط زندگی آرام را مطرح کردند. در طرح  
هلندی ها نواحی مسکونی به حوزه هایی تقسیم می شد که صرفاً با

مسیرهای ویژه دوچرخه و عابر پیاده به یکدیگر مرتبط می شدند. به  
این ترتیب ترافیک عبوری از نواحی مسکونی بر چیده شد و  
پسار کینگ نیز با محدودیتهای بسیار سختی مواجه گردید. همزمان  
سرمايه گذاری سنگینی نیز در مورد برنامه ریزی محیطی و طراحی  
پساده روی برای ایجاد محیطی که برای پیاده روی و ترافیک موتور  
یکسان باشد انجام شد. در این طرح انحراف مسیر عمودی (کوهان  
سخت) بندرت استفاده شد و با اصلاً استفاده نشد. این طرحها برای  
هلندی ها هزینه گزافی در برداشت؛ به طوری که به ازای هر نفر  
۲۰۰ یونسد برای مناطق در دست اقدام خرج برداشت، اما با این کار  
مفهوم آن چیزی که ما امروزه به نام آرامش ترافیک می شناسیم  
متولد گردید.

در اواخر دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ مفهوم آرام سازی ترافیک در  
سایر نقاط اروپای غربی نیز گسترش یافت؛ بویژه آلمانها  
طرحهای زیادی را به مرحله انجام رساندند و در طی آنها کوهان  
سرعت یا گوز راه را معرفی کردند و علاوه بر این، هزینه اقدامات را  
به طور سرانه ۱۰۰ یوند کاهش دادند. دانمارک هم نیز بجز بهبود  
نقاط مسکونی با الهام از یک طرح آلمانی به نام دروازه راهها به  
گسترش آرام سازی در معابر اصلی که از دهکدهها عبور می کرد  
پرداختند و بعدها برای این کار جایزه ایمنی شرکت ولوو سوئد را در  
سال ۱۹۸۶ میلادی به خود اختصاص دادند.

در انگلستان آرام سازی ترافیک در اواخر دهه ۷۰ با تعدادی  
طرح تجربی توسط آزمایشگاه پژوهشهای حمل و نقل آغاز شد.  
نخستین حرکت دولتی در انگلستان با تصویب «قانون آرام سازی  
ترافیک» در سال ۱۹۸۳ میلادی انجام شد که عمدتاً بر روی



## مطالعاتی که در ایران انجام شده نشان می‌دهد که سرعت مجاز در خیابانهای محلی معادل ۳۰ کیلومتر در ساعت بوده که مشابه شهرهای اروپایی است

### کوهان راه یا کوهان سرعت گاه به عنوان یک انحراف مسیر عمودی در واقع طرح بهیود یافته‌ای از همان دست‌اندازهای قدیمی محسوب می‌شود، با این تفاوت که شیبهای طرفین آن، سطح همواری برای عبور وسائط نقلیه فراهم می‌کنند

بنابراین، کاهش سرعت وسائط نقلیه در محله‌های مسکونی بر مبنای اعتقاد به اصل تقدم و امنیت حرکت عابر پیاده در محله‌های مسکونی شهرهای ایران اقدامی ضروری و اجتناب‌ناپذیر است؛ اقدامی که باید با استفاده از روشها، ابزارهای فنی و موثر و مبتنی بر موازین علمی - تجربی انجام گیرد. در غیر این صورت نه تنها اثر بخشی لازم را نخواهد داشت، بلکه ممکن است عواقب نامطلوبی نیز در پی داشته باشد.

از سوی دیگر اتخاذ راهکارها و روشهای عملی کاهش سرعت در محله‌های مسکونی باید سیاست و اقدامی فراگیر در تمام نقاط شهری - اعم از کوچک و بزرگ - باشد؛ تا از این طریق سرعت مناسب در محله‌های مسکونی به یک اصل و عادت رفتاری در فرهنگ زندگی تبدیل شود. تحقق این اقدام در وهله اول به عهده شهرداری و راهنمایی - رانندگی است.

کوهان‌های سرعت گاه متمرکز بود و هزینه آن به ازای هر نفر ۱۰ یونسد برآورد گردید. این قانون تا سال ۱۹۹۲ پی در پی مورد تجدید نظر قرار گرفت تا اینکه امروزه آرام‌سازی ترافیک دیگر منحصر به کوهان‌های راه نیست و این گونه انحراف مسیرهای عمودی به عنوان آخرین پناهگاه در طرحهای گسترش آرام‌سازی ترافیک به کار می‌روند.

کوهان راه یا کوهان سرعت گاه به عنوان یک انحراف مسیر عمودی در واقع طرح بهیود یافته‌ای از همان دست‌اندازهای قدیمی محسوب می‌شود، با این تفاوت که شیبهای طرفین آن، سطح همواری برای عبور وسائط نقلیه فراهم می‌کنند. بنا بر این برای آن چیزی که در شهرهای ایران به نام گرده ماهی یا ناهمواری ساندویچی و یا سرعت گیر معروف شده اصطلاح دست‌انداز مناسبتر است؛ زیرا اکثر این سرعت گیرها دارای مشخصات فنی مجاز و استاندارد نیستند.



### وزارت مسکن و شهرسازی سازمان عمران و بهسازی شهری

سازمان عمران و بهسازی شهری با درک کمبود متون تخصصی شهرسازی اقدام به انتشار فصلنامه‌ای تحت عنوان هفت شهر نموده است. این امید که در هر شماره مهمترین دیدگاههای تخصصی و تجارب بین‌المللی و داخلی در زمینه مسایل توسعه شهری، بهسازی، مرمت و احیای بافت شهری مطرح و در دسترس علاقمندان قرار گیرد.

شماره اول و دوم این نشریه به تجربیات جهانی مرمت شهری و شماره سوم به تجربیات ایرانی مرمت شهری اختصاص یافته است. از آنجا که نظرات اساتید دانشمندان و صاحب نظران گرامی به هر چه بر ما توان نشان این نشریه می‌افزاید، شماره اول و دوم آماده توزیع است. علاقمندان می‌توانند نسبت به تهیه و اشتراک نشریه مذکور اقدام نمایند. تلفن امور مشترکین ۸۷۷۶۲۲۹.

برای دانشجوین محترم ۲۰٪ تخفیف ویژه بر نظر گرفته شده است.

فصلنامه هفت شهر

### تجهیزات آب نما

#### طرح - اجراء - فروش

پس از سالها فعالیت در صنعت آب نما در ۷۳ خدمات مرمت میگرد

تلفن ۲۵۲۱۲۲۹ - ۲۵۲۱۲۲۹  
مستقر ۱۵۶۵۳-۳۱۱ - ۱۵۶۱۲



تجهیزات آب نما  
تولید کننده تجهیزات آب نما



### شرکت ایتراک

تولید کننده و ساخت تجهیزات سداسی، فلزی، و غیر فلزی

برخی از محصولات و خدمات شرکت ایتراک:

- تجهیزات گسترده گاههای صنعتی و بهداشتی
- تجهیزات کارخانه های بتنی رنگه به کرد گانه ( کمپوست )
- کوره های لاشه سوز و زیاله سوز

لایحه های صنعتی و خدمات مشترکانه و انواع رنگه های شهری و بیرونی

تهران - تهران و همکاران ( شهر ) - پلاک ۲۰ - مستقر ۱۱۳۶ - ۱۱۳۶۵  
تلفن : ۲۲۷۲۸۳۹ - ۲۰۰۰۹۹۰ - ۲۰۰۸۷۴۲ - ۲۰۰۰۹۹۰



# پارکهای شهری:

## امروز

فردا

پس فردا



مهران قدوسی

کارشناس ارشد مهندسی طراحی محیط زیست

بخش اول

### شهرها و پارکها

انسان برای بقا و تعالی خویش نیازهای گوناگونی دارد. نیاز به آرامش، استراحت، تفریح و تفریح و تفریح از جمله مسائلی است که او همواره در محیط زیست خود با عنوان شهر، یا آن رویه رو بوده است. به عنوان مثال مصری‌ها باغهای خانگی و معبدی را به منظور تأمین نیاز تفریحی و آرامش خود احداث نمودند. پردیسه‌های ایرانی نیز نمونه بارز این دسته از فضاهای زیستی است. آشوری‌ها پارکهای شکاری ایجاد کردند و یونانی‌ها به این مجموعه، باغهای عمومی را افزودند. باغهای عمومی یونانی‌ها راه را برای گسترش مضمونی جدید در فضاهای شهری هموار ساخت. تا قرن هفدهم پارکها به شکل بسته، متقارن و با تقسیم‌بندیهای کلیشه‌ای، سیرهای متقاطع و سلبی شکل در شهرها ساخته می‌شدند.

در قرن هجدهم پارکهای انسان از تحجر و دشمنی با جنبه‌های طبیعی محیط و زیست‌نوم پیرامون خویش، طبیعت‌گرایی قوت گرفت و سبکهای منطبق با منظر طبیعت، چاه‌های تاریک، فضاهای پوشیده از درختان جنگلی و فضاهای باز، جایگزین چشم‌اندازهای شهری پیش از خود گردید.

در قرن نوزدهم به کارگیری سبکهای التقاطی و گیاهان غیر بومی به عنوان کلیشه منظر در فضاهای شهری پذیرفته شد. در این عرصه، تلفیق سبکهای تزئینی و متقارن به عنوان جلوه‌گاه هنر و حیطه مناطق بر گرفته از طبیعت و وحش به عنوان زیست‌بومهای طبیعی آدمی مورد قبول واقع شد.

امروزه هم‌قصری ریثن (۱)، طراح چشم‌انداز، را مخترع اصلی سبک التقاطی و مخلوط در باغهای می‌شناسند. ایده‌های او تا سالیان متداولی پس از وی نیز در بسیاری از پارکهای شهری مورد استفاده قرار گرفت. سپس در قرن بیستم یخته‌مندریسم، سمبل‌گرایی و بازگشت به «تجربیدگرایی» از عناوین عمده بر حسته و مطرح در سبکهای پارک‌سازی شد. در این دوره، معماران دوباره مطالعه نظمهای کلاسیک را آغاز کردند. طراحان چشم‌اندازهای شهری

نیاز الهام گرفتن از معانی، یکپارچگی، امتعازات، سمبلیا و اسطوره‌ها را مدنظر قرار دادند. در طراحی پارکها در این دوره، پیشرفته‌ترین روند در آمریکا دیده شد؛ روندی که از سترال پیارگ (۲) لوستند (۳) شروع شد و با طرحهای منظر سازی به نام جایکو (۴) به نقطه عطف خود رسید. همان‌طور که ریثن را می‌توان به عنوان بنیانگذار ایده‌های اکریختش در قرن نوزدهم در طراحی پارکها معرفی نمود، میر جفری جایکو را نیز باید به عنوان پرچمدار تحول در طراحی پارکها در قرن بیستم پذیرفت.

جلیکو دایره‌ای، وسیع از دانش برای طراحی چشم‌انداز و باغ فراهم نمود. او خالق ایده‌هایی است که از زمانها، موضوعات و مکانهای مختلف گرد هم آمدند.

اکنون در قرن بیست و یکم هستیم. برآستی پارکهای شهری در این قرن بیانگو چه مناظری خواهند بود؟ از چه سبکهای پیروی خواهند کرد؟ یا چه زمانی از تمام خویش را با ساکنان شهر برقرار خواهند نمود؟ از چه فرآیندی برای تکوین نهایی خواهند گذشت؟ عملها و سرلوحه منظر سازی و بنای پارکها در شهرهای قرن بیست و یکم چیست؟ چه مضامینی قابل بهره‌گیری در این قرن برای ساخت پارکهای شهری خواهند بود؟

### پارکهای شهری در قرن بیست و یکم

با بررسی سیر تحول چشم‌اندازهای شهری در فزون هتمادی می‌توان گفت مهمترین عاملی که باعث بروز این گونه جنبشها و همچنین تحول در آینده و تفکرات معماری مناظر در این دوران شده، ظهور و تکامل فن‌آوریها و ابزار زندگی بشر بوده است. در دوره باستان، تکامل‌گرایی بشر و نبودن ابزاری برای حکایتگری کردن فعالیت‌های عمرانی سبب شده بود جمع زیادی از مردم از امکانات فراوانی از جمله پارکها و تفرجگاهها محروم باشند. اما چنین فضاهایی به طور اختصاصی و با شکوه برای اشراف با فضایی محصور، غیر قابل دسترس و همراه با تزئینات بسیار احداث می‌گردید.

پارکهای شهری از جمله فضاهای شهری هستند که در طول تاریخ شهرنشینی از اهمیت و تأثیرگذاری فزاینده‌ای در کیفیت زندگی شهری و شهروندان برخوردار شده‌اند. این موقعیت در شهرهای صنعتی معاصر، اهمیت بیشتری یافته است و انتظار می‌رود در شهرهای آینده از جایگاه والاتری نیز برخوردار شوند.

از همین جهت است که برنامه‌ریزی و طراحی پارکهای شهری به منظور پاسخگویی بهتر به نیاز شهروندان، تحولات اصولی و تکنیکی گسترده‌ای را تجربه کرده و خواهد کرد. مطلب زیر به مرور اجمالی این تحولات، پیش‌بینی تحولات آینده و ضرورت استفاده از تکنیکهای رایانه‌ای در مکان‌یابی و طراحی پارکها پرداخته است. بخش دوم این مطلب - که در شماره بعد به چاپ می‌رسد - اصول و چگونگی استفاده از GIS و واقعیت مجازی در این فرآیند را به زبان ساده بیان می‌کند.



**راهی بجز تحول در سیستمهای  
شهرسازی و تکوین فضاهای  
همسایگی در شهرها وجود ندارد؛ به  
طوری که هر شهروند بتواند از  
محیطی مناسب برای کار، تفریح و  
استراحت نیز برخوردار شود**

**مناظر شهری قرن آینده از اصول  
کشاورزی شهری و چشم اندازهای  
شمر تبعیت خواهند نمود. شهرهای  
آینده از الگوی صرفاً مصرف کننده به  
الگوی تولید کننده - مصرف کننده  
تغییر مسیر خواهند داد**

در این میان ظهور طبقه اندیشمند حاکم در زمان یونانی ها و پیدایش امکانات رفاهی و ارتزاقی بیشتر بری بشر، باعث تحول در شکل یارکها گردید؛ نه طوری که فضاهای باشکوه با آب نماها و قواره های بسیار، بیکرهای نمادین، بناهای یادمان و پارکهای با فضاهای باز به عنوان گنایشهای شهری برای حضور جمع کثیری از ساکنان شهر، به عنوان مضامین بارز تحول در سیمای پارکها و فضاهای باز شهری پذیرفته شد.

قرون وسطی عرصه تحول دانش و آگاهی آدمیان همگام با بی توجهی نسبت به فضاهای باز شهری و تفریح سالم بشر بود؛ فضای پارکها عمدتاً همچوار با کلیساها و سوسمه های پراکنده در شهر و فاقد بینش و تفکر خاصی بود.

در قرن هجدهم و با توجه به تفکر اندیشمندان حاکم و آغاز تکامل خلاقیتها، ابداعات و اختراعات بشری، مضامین جدیدی در شهرها شکل گرفت تا هر چه بیشتر زندگی ادسی را به سمت صنعتی شدن سوق دهد. کارخانه ها، ماشینها و ابزار مکانیکی، ذهن بشر را از طبیعت و مناظر آن دور کرد.

در قرن نوزدهم با شکل گیری طبقه بندی مشاغل و تخصصها، قرارداد بیشتری وقت و نیروی خود را متوجه ساخت پارکهای شهری در قالبی اندیشمندانه و برنامه ریزی شده نمودند. در این زمینه با تلفیق ایده های پیشینیان و تفکرات نوین، پارکهای شهری شکل گرفتند و در نهایت، قرن بیستم جولانگاه شهرسازان یا ایده های شهرهای فرا صنعتی و احترام به منابع زیست محیطی گردید.

در حقیقت، تحول ابزارها و وسائل مورد استفاده در زندگی انسانها، انعقاد در عرصه به کارگیری ماشینها و تحول در زیرساختهای شهری، باعث تحول در ارائه طرحها برای چشم اندازهای شهری نیز گردید. جلوه گاه بارز چنین تحولی را می توان در اندیشه های فرانک لوینز رایت و بالو کوربوزیه در طرحهای شهر پنهان (۵) و شهر درخشان (۶) جستجو نمود. عمده تلاش آنان برقراری رابطه ای ایده آل میان انسان، صنعت و طبیعت بوده است.

در سه دهه انتهای قرن بیستم، تحولی اساسی در زیرساختهای ارتباطی شهرها رخ داد. تکامل و پیشرفت علوم رایانه ای و استفاده از شبکه های اینترنت در ارتباطات، بجهت های نوینی را در شهرسازی به وجود آورد. تساهلی از به کارگیری اطلاعات رقیومی و رایانه ها، فضاهای سبز و پارکهای شهری منوما

به بحثهای فلسفی، توزیع سلیقه ای و طراحی تک محوری بود. در این زمینه اطلاعات مورد نیاز بسیار محدود و ابزار پردازش و تصویرسازی مناظر محدود به خلاقتهای فردی و فعالیتهای هنری می شد. صرف ساعتیهای متعددی برای رسم اسکیس های مختلف و نقاشی و رنگ آمیزی ایده ها، تکیه بر خلاقتهای فردی و نظریات معماری شاخص، تا رسیدن به چشمهای ذهنی و خلق مضامینی صرفاً هنری و دوری گزیدن از مضامین کاربردی و علمی در ایجاد پارکها و از همه مهمتر بی توجهی به آرا و نظریات عامه از جمله شاخصهای اساسی در طراحی پارکها و فضاهای سبز قرن بیستم بوده است.

در قرن حاضر، عمده تلاش شهرسازان حل معضلاتی چون مسافرتهای متعدد شهری، ترافیک شهری و کندی دسترسی به مقصد، کنترل آلودگی هوا و کاهش میزان وسائط نقلیه دودزاست.

برای رسیدن به چنین اهدافی راهی بجز تحول در سیستمهای شهرسازی و تکوین فضاهای همسایگی در شهرها وجود ندارد؛ به طوری که مکانهای تجاری، تفریحی و ادارات برای هر فرد در نزدیکی محل سکونت وی ایجاد شود و هر شهروند علاوه بر دسترسی به هوایی پاک همراه با تمامی شاخصهای زیست محیطی ایده آل بتواند از محیطی مناسب برای کار، تفریح و استراحت نیز برخوردار شود. به این منظور محاسبه حریم عملکرد هر یک از کاربرهای تأمین کننده نیازهای فوق ضروری است؛ زیرا به این وسیله می توان برای محل سکونت هر شخص، حد مطلوبیت دسترسی او را به هر یک از کاربرهای مورد نیاز مشخص نمود. در این صورت علاوه بر از بین رفتن مسافرتهای غیر ضروری درون شهری و کاهش آلودگی هوا، افراد از زمان نیز استفاده بهینه ای برای رشد و تعالی خویش خواهند نمود؛ همچنین تشنها و اضطرابها کاهش خواهد یافت و در اقتصاد خانواده ها و دولت های مرکزی صرفه جویی خواهد شد.

مناظر شهری قرن آینده از اصول کشاورزی شهری (۷) و چشم اندازهای منسجم (۸) تبعیت خواهند نمود. شهرهای آینده از الگوی صرفاً مصرف کننده به الگوی تولید کننده - مصرف کننده تغییر مسیر خواهند داد. در آن زمان، شهروندان با توجه به ارتباطات رقیومی، قادر خواهند بود در منزل خود فعالیتهای خویش را به آذره و یا سازمان ذی ربط ارائه دهند. در آینده ای نزدیک ارتباط میان افراد







سیستم اطلاعات جغرافیایی به عنوان ابزار پردازشگر داده‌های مکانی، یکی از عمده‌ترین سیستم‌های جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات است؛ به نحوی که به آن سیستم «کنک تصمیم‌گیری» اطلاق می‌شود. در سال ۱۹۶۱، این یک هارگ برای نخستین بار برنامه‌ریزی ترافیک‌ها را با روش لایه‌بندی اطلاعات مطرح نمود و در همان ایام با پیشرفت رایانه‌ها و فن‌آوری و بهره‌گیری از نقشه‌های رقومی، استفاده از سیستمی متداول شد که اساس آن لایه‌بندی عوارض تشکیل دهنده محیط و تحلیل آن بر اساس قوانین تعریف شده بود. این سیستم از آنجا که ارتباطی مستقیم با داده‌های «زمین مرجع» و جغرافیایی داشته و به دلیل اینکه نقشه‌های سیستمی در محیط‌های رقومی رایانه‌ای جزء لاینفک آنها بوده، به سیستم اطلاعات جغرافیایی معروف شده است.

بدیهی است که بهره‌گیری از سیستم یاد شده در تصمیم‌گیری مربوط به پارکهای شهری، امری مؤکد در قرن حاضر خواهد بود. ایده و فکر در قلب فرایند طراحی جای دارد و در حقیقت یک طرح خوب زمانی کاربرد مناسب خویش را می‌یابد که از فرایند پژوهش، شناخت و تحلیل مناسب عبور کرده باشد. طراحی خوب مستلزم برنامه‌ریزی مناسب و برنامه‌ریزی مناسب به ابزار تحلیلی قوی نیازمند است. از همین روست که بهره‌گیری از سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی در طراحی پارکها ضرورت و اهمیت می‌یابد؛ زیرا با داشتن الگوی تحلیلی قوی و کارآمد، نقطه شروع و پایان کار برای طراحی آماده می‌شود. در مواردی که استفاده از لایه‌های گوناگون مکانی (مانند اقلیم، کاربری زمین و استقرار فعالیتها در پارک، خاک و...) برای تحلیل مورد نیاز است، ابزاری مانند GIS بسیار اساسی است. مدل ارائه شده با استفاده از ابزار GIS قابلیت روی هم‌گذاری و تحلیل لایه‌ها را دارد و بهترین تصمیم‌گیری را میسر می‌نماید.

در سپتامبر ۱۹۹۳ گروه طراحی محیط مسائل اقدام به ساخت مدل رقومی سه‌بعدی از شهر سیاتل نمودند و هدف از تهیه آن، مطالعه روند تغییرات و توسعه بخش مرکزی سیاتل بود. این مدل به عنوان ابزار پشتیبان در تصمیم‌گیریها مورد توجه بیش از دو هزار متخصص امور شهری - که در همان سال در نمایشگاه واتسون دی سی حضور داشتند و محیط فوق را مشاهده نمودند - قرار گرفت. از آن تاریخ عنوان محیط‌های مجازی در برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای شهری مطرح شد.

واقعیت معماری بیانگر محیطی است که قابلیت نمایش فضاهای سه‌بعدی همراه با جلوه‌های حقیقی را دارد و در برگیرنده تمامی جزئیات و عوارض تشکیل دهنده محیط است. این محیط ساعت می‌شود تا پیش از اجرای طرح در محیط واقعی، طراحی احسان، کارشناسان و مجموعه افراد ذی‌ربط و یادی نفع با ارائه نقطه‌نظرات خویش به تصمیم‌یافته و پایدار برسند و در نتیجه، از عذر رفتن وقت و سرمایه جلوگیری شود. بی‌تدرید در آینده‌های نزدیک برنامه‌ریزی و طراحی پارکها با استفاده از فن‌آوریهای رقومی انجام خواهد شد و در این رهگذر علاوه بر اینکه ایده‌های اجرایی و پایدار جایگزین ایده‌های سلیقه‌ای و غیر عملی خواهند شد، امکان مشارکت مردمی نیز در تصمیم‌گیریها و توزیع عادلانه فضاهای تفریحی در سطح شهر میسر خواهد گردید.

از طریق خطوط اینترنت به صورت فضایی مجازی برقرار خواهد شد.

تدریجاً دلیل کاهش مسافرت‌های درون شهری غیر ضروری، استفاده از ماشینهای شخصی محدود شده و استفاده از دوچرخه و وسائط حمل و نقل عمومی رایج خواهند شد؛ در این صورت علاوه بر صرفه‌جویی در هزینه‌های شخصی و دولتی، کیفیت محیط زیست نیز ارتقا خواهد یافت.

در قرن بیست و یکم عنوان فضای سبز - یعنی منظرسازی پارکها با بهره‌گیری از درختان منمر و سبزیجات - جایگزین عنوان فضای سبز تزیینی - که در حال حاضر با استفاده از درختان و درختچه‌های زینتی و گیاهان پوششی مانند چمنها شکل می‌گیرد - خواهد شد. پارکهای شهری در اواسط این قرن در سرگیرنده مزارع شهری، فضاهای کشت محصولات کشاورزی و گلخانه‌های پرورش دهنده سبزیجات خواهند بود. حد مطلوبیت برای دسترسی به کاربرها باعث خواهد شد تا کاربرهای محلی مانند شرکتها و پارکهای محلی، جایگزین فروشگاههای زنجیره‌ای و پارکهای وسیع و منفرد شوند و میل به پراکنده ساختن چندین پارک محلی کوچک به جای ساخت متمرکز یک پارک ناحیه‌ای بزرگ، در آینده قوت خواهد گرفت. انرژی پارکها در آینده با بهره‌گیری از منابع تجدیدپذیر - که عمدتاً انرژی تابشی خورشید است - تامین خواهد شد. بنابراین در پارکهای آینده به وفور می‌توان صفحات خورشیدی را مشاهده نمود. دفع فاضلاب و آبهای سطحی در پارکهای آینده مسئله بسیار مهمی خواهد بود که نیازها و مرادبهای مصنوعی و کنترل شده طبعاً به عنوان مکانهای جمع‌آوری و تصفیه پسابها استفاده شده و اکوسیستم خاص خود را در چنین مکانهایی به وجود خواهند آورد.

پارکهای آینده به عنوان اکوسیستمهایی بسته و بسیار کوچک، دارای تمامی منابع مورد نیاز در تشکیل یک چرخه ساده اکولوژیکی خواهند بود. برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت پارکها در قرن حاضر با چهره‌های کاملاً متفاوت از دوران پیش به حرکت خود ادامه می‌دهد. امروزه تصمیم‌گیریها بر مبنای بخش محدودی از اطلاعات و با پرتازش وقت گیر و پرهزینه داده‌ها انجام می‌گیرد، بلکه با استفاده از سیستمهای پردازشگر اطلاعات، حجم وسیعی از داده‌ها با دقت بسیار بالا و زمان کوتاه و هزینه‌ای محدود، تجزیه و تحلیل می‌شوند.

- منبع  
1- "Beyond 2000", TIME, 8 November 1999.  
2- بهرام سلطانی، گلشن آبروش، مجله سه راه فضای سبز، بهار و بهار آبی، شماره ۲۷، اردیبهشت تا بهمن ۱۳۷۲.  
3- نرین نام، ظهور مفهوم چشم‌انداز، ترجمه فریاد نواریان، نشر گنگوهر، تازش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۶.  
4- فلیس سهران، مکان‌یابی و طراحی پارکهای شهری با استفاده از الگوی تحلیلگر GIS و اهمیت مجازی‌ای آن، نشر دانش‌های رشد، بهمن ماه ۱۳۷۸.  
طراحی محیط زیست، دانشگاه محیط زیست  
1- Humphry Repton  
2- Central Park  
3- Olmsted  
4- Jofoco  
5- Disappearing City  
6- Radiant City  
7- Urban Agriculture  
8- Edible Landscape

ادامه دارن



## گزارشی از احداث پارک هزار پله در باغ قدیمی سیفیه

سیفیه، ارباب نشین گذشته ملایر، هنوز هم زیباترین مکان این شهر به شمار می رود. سیفیه پیشین از گی بود که دارالحکومه را در بر می گرفت. اکنون از برج و باروهای سیفیه، چیزی بجز چند دیوار فروز ریخته کاهکلی بر جای نمانده است. سیفیه، ساخته همت و اراده مردان خیر اندیشی است که به توانایی بی بدیل انسان بناور دانستند: اعتقادی که تا به امروز، با همه تاراجی که بر سیفیه رفته است، آن را همچنان زنده نگه داشته است. باید ستاب کرد! پیروزها می گویند: سیفیه کنونی حتی با نیمی از گذشته خود برابر نیست. باید دوباره پیوند میان سیفیه و بهشت را برقرار کرد. هزار پله، تنها هزار پله کافی است تا تالاب بهشت دوباره در سیفیه انعکاس یابد.

### پیشینه پارک سیفیه

ملایر یکی از مهم ترین شهرستانهای استان همدان و شهرهای غرب کشور به شمار می رود. این شهرستان از شمال به همدان، از شرق به اراک، از جنوب به بروجرد و از غرب به شهرهای تویسرکان و نهاوند محدود می شود. امتداد رشته کوه البرز از شهرستان ملایر نیز گذر می کند و در جانب شرقی این شهر، کوه های معروف سرینداراک قدیم کرده اند.

یکی از زیباترین جلوه های طبیعت در این شهر، وجود دو کوه با نامهای «کوه گرمه» و «کوه سرده» است که شهر ملایر را در نمان خوبش جای داده اند. ظاهراً وجه تسمیه این دو کوه از آنجا نشأت می گیرد که در فصل بارش و سرما، برف سرعت در کوه گرمه خوب می شود، اما همزمان کوه سرده برشمار از سپیدی برف است؛ در باره چنین تمایزی، روایات و دلایل مختلفی وجود دارد و گاه ریشه در افسانه ها نیز می دواند، اما آنچه در این میان منطقی تر به نظر می رسد، وضعیت مکانی این دو کوه و توپوگرافی آنهاست. اگر چه وضعیت آب و هوای کوهستانی و نیمه خشک و بیابانی ملایر، به صورت توانمان، زمینه رویش خودبه خود گیاه و درخت را در این منطقه یا مشکل رو به رو می کند، اما باید گفت در حال حاضر دامنه کوه گرمه در پوششی از حریر سبز درختان فرو رفته است. طبیعت مصنوع کوه گرمه که اینک به نام پارک یا باغ سیفیه مشهور است، ساخته دست کسانی است که بیش از یک قرن پیش، به استعدادهای نهفته در دل تپه های خشک کوه گرمه می بردند.

شهر ملایر از قدمت چندانی برخوردار نیست، البته وجود آثار باستانی ساده ها، خبر از شهر و شهرنشینی باستانی در این منطقه دارد، اما در واقع شهرنشینی به عنای امروزی و مدرن آن در این شهر، پس از احداث پارک سیفیه شکل گرفت.

سابقه احداث این پارک به زمانی بازمی گردد که سلسله زندیه رو به انحطاط گذاشت و قاجار حکومت ایران را در اختیار گرفت. پس از انقراض زندیه، به دلیل کثرت خاندان زند در ملایر و روشهای اطراف و سرکشیهای گاه و بیگاه آنان، سران قاجار تصمیم گرفتند بر این قوم عصیان گز تملط یابند. بر سیهای تاریخی نیز حکایت از این دارد که به دلایل سیاسی و امنیتی و از همه مهمتر، نگرانی فتحعلیشاه قاجار از عصیان ایل زند، محل فعلی

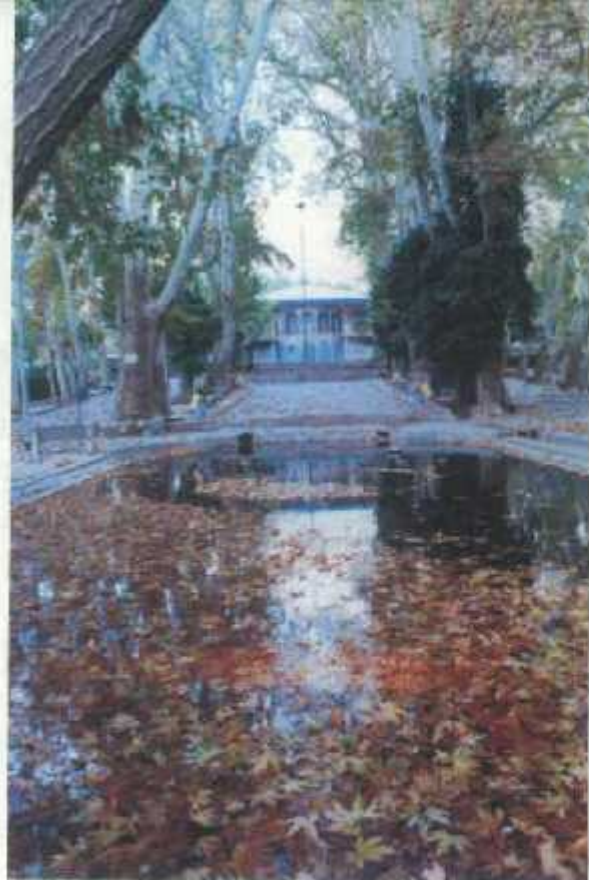
## سیفیه ملایر، هزار پله تا آسمان

### نازیلا مرادی

پارک سیفیه به عنوان دارالحکومه انتخاب شد و سیف الدوله که از خویشاوندان فتحعلیشاه و به روایتی نوه او بود، به عنوان والی ملایر رسماً قدرت را در اختیار گرفت.

سیفیه همچنین محل استقرار افسراد مورد اعتماد دستگاه قاجار به بود که بر بروجرد و تویسرکان نیز حکمرانی می کردند. ظاهراً عواملی که موجب شد دامنه کوه گرمه به عنوان ارگ حکومتی انتخاب گردد، وجود تپه های زیبا و امکان دسترسی به آب قنات در این منطقه بود. تپه های که پارک سیفیه کنونی در آن واقع شده است، در گذشته از پوشش گیاهی چندانی برخوردار نبود و همچنان که پیشتر نیز گفتیم، دلیل این امر قرار گرفتن ملایر در وضعیت آب و هوای کوهستانی و نیمه خشک و بیابانی است. بنابراین می توان گفت که منطقه وسیع ارگ حکومتی، با همت و دقت سیف الدوله، به منطقه وسیعی از باغها و فضاهای سبز تبدیل شد. تا پیش از درختکاری در پارک سیفیه، مهم ترین مسئله، نگرانی در باره کمبود آب و مشکلات آبیاری درختان بود. پروژه اینکه رودخانه فصلی خرّم آباد - به عنوان مهم ترین رودخانه ملایر - در بعضی از فصول سال جوانگوی آبیاری، حجم وسیع درختکاریهای





خود باقی است. مدرسه، بیمارستان، مسجد و حمام در منطقه سیفیه نشان از آن دارد که تسهیلات کافی و کامل زندگی برای ساکنان اندک آن مهیا بوده است.

این پارک که در زمان سیفالدوله مجدوده خارج از شهر به شمار می‌رفت، در اثر تبدیل باغها به ساختمان و گسترش شهر به ملایر پیوست و اکنون به منزله محله اعیان نشین و مرکز سکونت طبقه مرفه شهر محسوب می‌شود. این پارک - که بنحسب پارک طبیعی کشور است و در مناطق غربی کشور منحصر به فرد است - پس از مرگ سیفالدوله، توسط او وقف شد و قسمت اعظم آن در اختیار اداره اوقاف شهرستان ملایر قرار گرفت.

#### ضرورت ساماندهی

در زمان سیفالدوله وسعت پارک سیفیه، منطقه وسیعی از اراضی روستای «ازنلو» تا تپه‌های «حاجی آباد» در شمال ملایر را در بر می‌گرفت. آنچه اکنون از پارک سیفیه به جای مانده است شباهتی به گذشته‌های خود ندارد. قدیمی‌ترین تپه‌های ملایری می‌گویند، وسعت پارک سیفیه فعلی حتی بانیمی از وسعت گذشته آن نیز برابر نیست. یکی از دلایل این امر، تغییر مدیر تپه‌ها در شهرداری و اعمال سلیقه‌های غیر کارشناسانه در این پارک است. از جمله این اقدامات، احداث شهرنمایی در بهترین نقطه پارک به شمار می‌رود. نکته ناسف‌انگیز اینکه برای احداث این شهرنمایی که چندان هم مورد استقبال شهروندان ملایری قرار نگرفته است، بسیاری از درختان کهن سال و قدیمی قطع شدند! تا فضایی مورد نظری به وجود آید. برخی کارشناسان مسائل شهری معتقدند قرار گرفتن شهرنماییها در ورودی شهرها موجب بالا رفتن کارایی آنها خواهد شد. این امر در باره ملایر نیز صدق می‌کند. یونیزه اینکه این شهر در مسیر شهرهای نهانوند، بروجرد، اراک و مسیر غرب کشور به خوزستان قرار دارد.

با توجه به روند رو به کاهش و همچنین فرسودگی پارک سیفیه، گسترش، احیا و هماهنگی بافت‌های ناهماهنگ آن ضرورت به نظر می‌رسد. همچنان که بیشتر نیز گفتیم، درک این ضرورت موجب شده است که از سالها پیش اقداماتی کارشناسانه یا غیر کارشناسانه، اما به هر صورت به منظور احیا و ساماندهی این پارک صورت پذیرد. از سوی دیگر، کاهش قابل توجه فضای سبز پارک نسبت به گذشته‌های دور، شهرداری ملایر را بر آن داشت تا حرکت جدیدی را در جهت ایجاد و طراحی فضاهای جدید در دستور کار خود قرار دهد. یکی از این اقدامات، طرح درختکاری تپه‌های مشرف به پارک بود که توسط خیابان مطهری از پارک قدیمی منفک می‌شد. درختکاریهای انجام شده در بخش جدید در سالهای گذشته، با وجود منظر زیبا و مناسب، نقاط کور و دور از دسترسی را نیز ایجاد کرده بود. بنابراین، اقدام بعدی، ساماندهی نفاذ کسور بسیاری بود که در فراز و نشیب تپه‌ها، دامنه‌ها و منطقه ۵۰ هکتاری جنگل مصنوعی به وجود آمده بود. ناگفته پیداست که چنین تقاطعی تا چه حد مستعد بروز حرم و بزهکاریهای مختلف است!

در باب ضرورتی که منجر به توقف روند رو به کاهش فضای سبز پارک سیفیه شد این نکته را نیز نباید از نظر دور داشت و آن اعتبار و جایگاه ویژه‌ای است که این پارک قدیمی در اذهان مردم و خاطره‌های دور آنان دارد. شاید یکی از وجوه این اعتبار، موقوفه بسودن این مکان است. پس از شهر مقدس مشهد، ملایر دومین شهری است که بیشترین املاک موقوفه را به خود اختصاص داده است. درباره پارک سیفیه نیز باید گفت شاید تأثیر ناخودآگاه و این امر

**با توجه به عملکرد فرا استانی پارک سیفیه، باید گفت مکان یابی و جانمایی بخش جدید و فضای الحاقی به پارک از ویژگیهای مثبتی تبعیت می‌کند که از جمله می‌توان به قرار گرفتن این پارک در جوار کانونهای آموزشی و فرهنگی و فاصله مناسب آن نسبت به محل مسکونی و دسترسی آسان و سریع آن اشاره کرد**

پارک سیفیه نبود. برای حل این مشکل، به دستور سیفالدوله در فاصله ۵ کیلومتری در کوه، قناتی به این منظور انتخاب شد و تا این نقطه امتداد یافت. پس از اینکه نهالهایی تازه یا گرفتند، دامنه وسیع پارک سیفیه منطقه بندی شد و در اختیار کشاورزان و زارعان قرار گرفت. سیفالدوله از این کشاورزان خراج می‌گرفت و در مقابل قسمتی از درآمد محصولات کشاورزی به آنان تعلق می‌گرفت.

طراحی این پارک در زمان خود از ویژگیهایی برخوردار بوده است. برای طراحی این پارک، سیفالدوله علی ناسه‌ای از ناصرالدین شاه درخواست کرد مهندسان خارجی خود را به این منطقه بفرستند. سیفالدوله در این نامه، ضمن کسب اجازه نام پارک ناصری را بر این مکان گذارد. در مقابل ناصرالدین شاه نیز طی نامهای ضمن موافقت با احداث چنین مقری، نام این پارک را با توجه به زحمات سیفالدوله، پارک سیفیه خواند و تعدادی از مستشاران متخصص ایتالیایی خود را نیز از تهران به ملایر اعزام نمود.

بهترین وجوه زیبایی پارک سیفیه، استخری بزرگ با آب جاری، عمارتهای زیبا و درختان چناری است که هنوز هم به قوت



**برخی کارشناسان مسائل شهری معتقدند  
قرار گرفتن شهر بازیه‌ها در ورودی شهرها  
موجب بالارفتن کارایی آنها خواهد شد. این  
امر در باره ملایر نیز صدق می‌کند؛ بویژه اینکه  
این شهر در مسیر شهرهای نه‌هائونند، بروجرد،  
اراک و مسیر غرب کشور به خوزستان قرار  
دارد**

**امروزه در مفهوم و تعریف فضای شهری،  
مکانهای مناسب و زیبا برای قدم زدن،  
استراحت و تجمع نیز وجود دارد و همین  
موضوع، یکی دیگر از ویژگیهای مکان‌یابی  
هزار پله است؛ هزار پله در بهترین منطقه ملایر  
قرار دارد و از فضاهای کافی برای تجمع و قدم  
زدن شهروندان برخوردار است**

**نکته مهم دیگر در مکان‌یابی فضاهای سبز  
عمومی، ضرورت ایجاد پارک و دسترسی آنها  
از چهار طرف به شبکه‌های ارتباطی است. این  
عوامل از یک سو باعث جذب بیشتر جمعیت  
می‌گردد و از سوی دیگر، امکان نظارت  
اجتماعی و امنیتی پارک را نیز افزایش می‌دهد**

که شخصی در کمال رشایت و تنها برای رفاه همشهریان خود،  
اصولش را واگذار می‌نماید، بر مردم و طرز تلقی و احساس آنان  
نسبت به این مکان تأثیر گذاشته است؛ بویژه اینکه به‌طور کلی  
وقف در فرهنگ ایرانیان از احترام و شأن خاصی برخوردار است.  
بنابراین جلوگیری از روند میرایی مکانی که ریشه در ارزشهای  
مردم دارد، ضروری به نظر می‌رسد.

#### ویژگیهای مکان‌یابی

قسمت جدیدی که به عنوان فضای الحاقی پارک سبزه  
احداث شده است، و به نام «هزار پله» شهرت دارد، در شمال غربی  
پارک قدیمی قرار گرفته است و به وسیله خیابان مطهری از آن جدا  
می‌شود. هزار پله، از شمال به بلوار آیتما، از جنوب به میدان پارک و  
بلوار پاسداران یا پارک، از شرق به خیابان ۴۵ متری و از غرب به  
خیابان مطهری منتهی می‌شود. دسترسی به این پارک، به وسیله دو  
خیابان اصلی پاسداران و مطهری امکانپذیر است. این خیابانها  
در حال حاضر در تمامی ایام هفته جایگویی عبور و مرور مردم است  
و ترافیک خاصی در آنها مشاهده نمی‌شود. این مکان در مجاورت

مراکز مهم شهری مانند دانشگاه صنعت نفت، دانشگاه آزاد  
اسلامی، هنرستان، بیمارستان امام حسین (ع) و سیاه پاسداران قرار  
گرفته است.

باتوجه به عملکرد فرا انسانی پارک سبزه، باید گفت مکان  
یابی و جامعایی بخش جدید و فضای الحاقی به پارک، از ویژگیهای  
مثبتی تبعیت می‌کند که از جمله می‌توان به قرار گرفتن این پارک  
در جوار کانونهای آموزشی و فرهنگی و فاصله مناسب آن نسبت به  
محل مسکونی و دسترسی آسان و سریع آن اشاره کرد. در تالان  
اکبری، طرح پروژه هزار پله یا بخش جدید پارک، مهمترین ویژگی  
مکان‌یابی این قسمت را محوریت این مسیر می‌داند و می‌گوید:  
«محدوده‌ای که از میلان پارک شروع می‌شود و از مسیر هزار پله  
می‌گذرد، از گذشته مسیر کوشوردی مردم ملایر بوده است. عنصر  
محوریت در پارک، عاملی تعیین کننده برای خوانایی پارک به شمار  
می‌رود. در این صورت، در هر نقطه‌ای از پارک می‌توان موقعیت  
خود را مشخص کرد».

نکته دیگری که ذکر آن نیز ضروری به نظر می‌رسد لزوم  
مرکزیت پارکهای استانی است که مکان‌یابی و به تبع آن، عملکرد  
پارک را به موقعیت نزدیک می‌کند. این موضوع در مورد پارک  
سبزه نیز صدق می‌کند؛ پارک سبزه با هر یک از شهرهای اراک،  
نه‌هائونند، بروجرد و نوسرکان تنها یک ساعت فاصله دارد.

امروزه در مفهوم و تعریف فضای شهری، مکانهای مناسب و  
زیبا برای قدم زدن، استراحت و تجمع نیز وجود دارد و همین  
موضوع، یکی دیگر از ویژگیهای مکان‌یابی هزار پله است؛ هزار پله  
در بهترین منطقه ملایر قرار دارد و از فضاهای کافی برای تجمع و  
قدم زدن شهروندان برخوردار است. به طور کلی تپه‌ها و دامنه  
کوهها از عناصر مهم درون یا بیرونی شهرها هستند و بهترین  
مکان برای ایجاد مکانهای تفریحی نیز به شمار می‌روند.

نکته مهم دیگر در مکان‌یابی فضاهای سبز عمومی، ضرورت  
ایجاد پارک و دسترسی آنها از چهار طرف به شبکه‌های ارتباطی  
است. این عوامل از یک سو باعث جذب بیشتر جمعیت می‌گردد و از  
سوی دیگر، امکان نظارت اجتماعی و امنیتی پارک را نیز افزایش  
می‌دهد. از این رو با اینکه مکان‌یابی مطلوب بخش جدید پارک  
سبزه، چشم‌اندازهای زیبایی را به وجود آورده است، اما دسترسی  
محدود سواره، وسعت زیاد و فراز و نشیب تپه‌ها و توبوگرافی خاص  
آن، نقاط کور یا فضاهای بدون دفاع بسیاری را در این پارک به  
وجود آورده است. به نظر می‌رسد پوشش دادن این نقاط کور به  
مقوله طراحی محیط باز می‌گردد که در بخشی جداگانه به تفصیل  
به آن خواهیم پرداخت.

#### تأثیر متقابل کاربری و مکان‌یابی

آنچه تا به حال در بحث کاربریها در عمارت نو مورد بررسی قرار  
گرفته است، بررسی کاربریهای بیرونی پروژه و تأثیر متقابل آن  
دو سیر یکدیگر بوده است، اما از آنجا که در شهر کوچک ملایر،  
کاربریهای متنوع و برفردتی در بیرون پارک سبزه وجود ندارد،  
کاربریهای را که می‌تواند در درون پارک استقرار یابد، مورد توجه  
قرار داده‌ام.

اکبری، طرح پروژه معتقد است کم رنگی تأثیر متقابل پارک با  
مراکز مجاور خود مانند دانشگاه و بیمارستان به این دلیل است که  
بیرامون پارک سبزه کار تبلیغی صورت نگرفته است. او شکل  
گرفتن دانشگاه و بیمارستان را نیز کاملاً بدون برنامه‌ریزی و صرفاً  
به دلیل ارزشی زمینی نام شده عنوان می‌کند.

همچنان که گفتیم عدم تنوع و تحرک در کاربریهای بیرونی



**یکی از نکات جالب توجه در این پروژه استفاده از مصالح بومی است. عمده ترین مصالح به کار رفته در کف سازی و دیوار کشیهای هزار پله عبارت است از سنگهای قلوه‌ای رودخانه، آجر قرمز یا جالیز، آجر سفال و سنگ مالون**

#### مختصات طراحی

اجرای پروژه بخش جدید پارک سیفیه در ابتدا بر اساس طرحی مصوب نبود. در واقع فکر طراحی این بخش از پارک از آنجا آغاز شد که شهرداری ملایر طی اقدامی به چندن کارشناسانه قسمتی از کوه را برش داد و از حالت طبیعی خارج کرد. شهرداری ملایر برای ساماندهی پارک سیفیه با سه گزینه از سوی طراح روبه‌رو بود. گزینه نخست بازسازی دوباره پارک قدیمی سیفیه و بازگرداندن آن به شکل اولیه بود. گزینه دوم هماهنگ کردن بافت‌های ناهماهنگ پارک و خواناسازی آن بود. گزینه سوم که مورد پذیرش شهرداری ملایر قرار گرفت، طرح ساماندهی بخشی از پارک جنگلی بود که در قسمت شمال پارک سیفیه قرار داشت و کاملاً مشرف به آن بود. این محدوده ۱۳ هکتاری که از ضلع تپه‌ها و دامنه کوه گرانه رانیز در برمی‌گیرد، در سال ۱۳۷۶ - پس از فعالیت ۲ ساله - مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

طراحی و معماری فضاهایی با ویژگیهای این مکان از آنجا اهمیت می‌یابد که با توجه به وسعت فراوان آن، قطعه‌ای از طبیعت محسوب می‌شود و به همین دلیل باید حس کنجکاوی تسان را برانگیزاند؛ اینجاست که لزوم چشم‌اندازهای گوناگون و رابطه معماری با فضای سبز به معنای واقعی مطرح می‌گردد. به طور کلی طراحی در پارک سیفیه عبارت است از سه شیب ۲۴ درصدی که توسط پله‌هایی با هم ارتباط می‌یابند. در ابتدای شروع هر شیب، تراسی یا آب نما تعبیه شده است. بدیهی است که طراحی چنین فضاهایی باید به گونه‌ای صورت پذیرد که دسترسی به آن سهل و سناده باشد؛ بنابراین اگر چه در وهله اول به نظر می‌رسد بهترین راه ممکن برای ارتباط این سه شیب، طراحی پله‌های یاد شده است، اما توسعه طراحی پله‌ها و تراسها، طراحی آزاد را در ذهن بیننده تداعی نمی‌کند. بدیهی است که مهمترین تأثیر طراحی آزاد ایجاد فضاهایی است که حرکت، نشستن، برخاستن و به طور کلی رفتاری راحت، توأم با قدرت انتخاب آزاد فضاها را به مراجعه کنندگان القا می‌نماید. به این ترتیب شاید یکی از مهمترین وجوه فراموش شده طراحی در پارک هزار پله سیفیه، پیروی از خطوط طبیعی و احتیاط زمین است.

مرحله نخست کنار طراحی در پروژه هزار پله عبارت است از پیشانی کنار و به عبارت دیگر، همان جفره بزرگی که از درون کوه، دهان باز کرده است. آزادلان اکبری وسعت عمل و اختیار خود را تنها در همین قسمت از کنار می‌داند؛ زیرا بسیاری از آینده‌های او در طراحی شیب دوم و سوم نادیده گرفته شد و یا به شکلی بسیار دور از



پارک به طور ناخودآگاه ما را به سمت کاربریهای داخل پارک هدایت کرد. واقعیت این است که وقتی خدماتی به مکانی انتقال می‌یابد، به طور خودکار امکاناتی نیز در اطراف آن جمع می‌شود. از این رو استقرار کاربریهای جدیدی مانند رستوران، هتل، نمایشگاه، ساختمانهای اداری پارک و کتابخانه موضوعاتی هستند که اگر چه تاکنون بسیار کم‌رنگ در بخش جدید پارک سیفیه به آنها پرداخته شده است، اما با توجه به بررسیهای انجام شده، در آینده نزدیک به تحقق خواهد پیوست.

نکته مهم دیگر مسئله تأثیر متقابل کاربریها و مکان‌یابی این پروژه است. یک فضای سبز شهری مانند پارک سیفیه باید به عنوان عنصر نظم دهنده و هماهنگ کننده کاربریهای مختلف به شمار آید؛ به همین دلیل شکل‌گیری و مکان‌یابی انواع فضاهای شهری، مستلزم برنامه‌ریزی صحیح و تبعیت از استانداردهایی است که زمینه مطلوبیت کاربریها و توزیع عادلانه آنها را به وجود می‌آورد و این، نکته‌ای است که باید در توسعه‌های آینده این پروژه مدنظر قرار گیرد.





**نکته قابل توجه در کف سازی پارک این است که آجرهای قرمز به کار رفته در پله‌ها و تراسها به گونه‌ای خاص در کف سازی تعبیه شده‌اند. برای جاسازی این آجرها، یک لایه از خاک نرم کوبیده شده و روی آن یک لایه ۶ سانتی متری ماسه نرم ریخته شده است. سپس آجرها روی ماسه‌ها کار گذاشته شده‌اند و توسط دستگاه، تحت فشار قرار گرفته‌اند. این آجرها معمولاً با قالبی از آجرهای سیمانی در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند. مهمترین جنبه مثبت این نوع سنگفرش این است که در فصل بارندگی، باران و برف را جذب خود می‌نماید و در صورت آسیب دیدگی یکی از آجرها، به راحتی می‌توان آن را تعویض نمود.**

تصور آوانجام گرفته است. در این مرحله و در پیشانی کار، آبشاری پله‌ای احداث شده است که پله‌هایی از دو سوی آن، راه دسترسی به تراس اول را مهیا نموده است. در شیب دوم پله‌هایی به عرض ۱۰ متر قرار دارند. در وسط این پله‌ها مسیر عبور آب در نظر گرفته شده است. پله‌های شیب دوم نیز به تراسی با آب‌نمای به شکل ستاره ختم می‌شوند. در انتهای تراس دوم، مسیر قدیمی کوهنوردان قرار دارد که با سنگهای اهکی همان سنگفرش شده است.

مرحله بعدی کار با شیب سوم در فاصله‌ای نه چندان زیاد نسبت به شیب دوم و تقریباً موازی با آن قرار دارد. داوود زرگران، کارشناس دفتر طرح و برنامه، مری شهریاری مایلو، درباره ویژگی‌های طراحی شیب سوم می‌گوید: «در این بخش سعی شده است که مسیر آب به صورت زیگزاگ پیش رود تا از طریق بازی آب و پوشش گیاهی، تنوعی در طرحها ایجاد شود و آب، از هر دو سوی پله‌ها جاری شود». پله‌های یاد شده در نهایت به تراس و آب‌نمایی با طرحی تزیینی شکل می‌انجامد. اگر چه زرگران این بخش از کار را دارای نوآوری خاصی می‌داند، اما واقعیت این است که عرض ۲ متری پله‌ها هرگز جوابگوی جمعیتی که در ایام تعطیل از آن گذر می‌کنند نیست. از سوی دیگر، شیب زیاد پله‌ها و حرکت زیگزاگ مسیر آب در حرکت مراجعان ایجاد اختلال می‌نماید؛ بویژه اینکه در فصل سرما و زمستان، این پله‌ها مکانی امن و راحت برای عبور و گذر نیستند.

یکی از نکات جالب توجه در این پروژه استفاده از مصالح بومی است. عمده‌ترین مصالح به کار رفته در کف سازی و دیوار کشی‌های هزارپله عبارت است از سنگهای قلوه‌ای رودخانه، آجر قرمز یا

جالبه، آجر سفال و سنگ مالون.

نکته قابل توجه در کف سازی پارک این است که آجرهای قرمز به کار رفته در پله‌ها و تراسها به گونه‌ای خاص در کف سازی تعبیه شده‌اند. برای جاسازی این آجرها، یک لایه از خاک نرم کوبیده شده و روی آن یک لایه ۶ سانتی متری ماسه نرم ریخته شده است. سپس آجرها روی ماسه‌ها کار گذاشته شده‌اند و توسط دستگاه، تحت فشار قرار گرفته‌اند. این آجرها معمولاً با قالبی از آجرهای سیمانی در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند. مهمترین جنبه مثبت این نوع سنگفرش این است که در فصل بارندگی، باران و برف را جذب خود می‌نماید و در صورت آسیب دیدگی یکی از آجرها، به راحتی می‌توان آن را تعویض نمود.

یکی از نکاتی که باید در طراحی مراحل بعدی و توسعه پروژه هزار پله مورد توجه قرار گیرد، به وجود آوردن خدمات و طراحی مناسب فضاهایی است که نقاط کور و فضاهای بدون دفاع آن را نیز پوشش دهد. اردلان اکبری در این باره می‌گوید: «ما از طریق طراحی و چانه‌های مسیرهای انحرافی و فرعی، بیست دو چرخه سواری، هتل، رستوران، نمازخانه و دریاچه توانستیم تمامی نقاط کور را پوشش دهیم، اما هیچ یک از طرحهای ما تاکنون به مرحله اجرا در نیامده است.»

از جمله طرح‌های مسکوت یاد شده، سکوهای است که در اطراف مسیرهای فرعی پیش‌بینی شده است. این سکوها اکنون در فاصله‌ای بسیار نزدیک نسبت به تراسها و پله‌ها قرار دارند. ناگفته نماند که چانه‌های این سکوها در فاصله‌ای نه چندان دور از محل گذر مردم، فضای ر حتی را برای خانواده‌ها به وجود نمی‌آورد.

واقعیت این است که شهر وندان نیز نمایان دارند در مکان‌های مطبوع و مناظر خوشایند. اوقات فراغت خود را سپری نمایند. وظیفه طراحی خلأ فضا، ترکیب اجزا و عناصر محیطی با یکدیگر است. اگر یک پارک عمومی با ویژگی‌های پارک هزارپله سببه بنحوی مطلوب با اجزای محیط از جمله آب، تپه، درخت ترکیب گردد، نتیجه ناگزیر آن، خلق فضاهای و مناظر زیبا خواهد بود. اهمیت و حساسیت طراحی پارک‌هایی از این دست از اینجا نشأت می‌گیرد که متعلق به طیف خاصی از افراد نیست، بلکه مورد استفاده همگان قرار می‌گیرد.

### سخن آخر

آنچه که امروز وسعت و شکوه پارک سبزه را تحت تأثیر قرار داده است، به تعبیر مدیر تپه‌ها و اعمال سلیقه‌های گوناگون پارک می‌گردد. در نتیجه عوامل یاد شده در طول زمان و ایجاد فضاهایی ناکارآمد و غیرخوبوری، موقعیت پوارزش این پارک قدیمی را مورد تهدید قرار داده است. طرح در خنک‌کاری تپه‌های مشرف به پارک سبزه، اگر چه اقدامی در جهت احیای این پارک بود، اما فضاهایی بی دفاع و نقاط کور بسیاری نیز در فراز و نشیب تپه‌ها به وجود آورده است. طراحی پارک هزارپله در دل این تپه‌ها - که مسیر قدیمی کوهنوردان ملامیری است - می‌توانست اقدامی کارشناسانه در جهت پوشش نقاط کور جنگل مصنوعی باشد. احداث این پارک اگر چه زمینه‌هایی خلق یک فضای شهری زیبا و خاطره‌انگیز را فراهم آورده است، اما هنوز هم مشکل فضاهای دور از دید و دسترس باقی است؛ فضاهایی که در برابر اتفاقات بزهکارانه کاملاً بی دفاع است؛ در این میان تنها می‌توان امیدوار بود که در طرح توسعه‌های آینده این پارک، این امر مهم نیز از دید کارشناسان دور نماند.



# شهردار شب تهران، شهردار اورژانس است

زهرة خوش نمک

تیسر درشت روزنامه‌ها در روزهای اول آبان ماه، از شروع به کار شهردار شب خبر دادند. بر پایه این خبر، به دستور الویری، شهردار تهران و با هدف ارائه خدمات شهری به شهروندان و با توجه به ضرورت کنترل وضعیت عمومی شهر در طول ۲۴ ساعت، از اول آبان ماه، جانشینهای شهردار تهران در شب آغاز به کار کردند.

محمدعلی حقانی، معاون خدمات شهری شهردار تهران هم در مصاحبه‌ای، ارائه خدمات تمام وقت به شهروندان را وظیفه این نهاد مردمی دانست و گفت: «مشارکت شهرداری‌های مناطق در ارتباط با کنترل محدوده هر منطقه و آگاد نمودن مناطق از وضعیت یکدیگر به منظور رفع مسائل و مشکلات احتمالی و ایجاد سیستمی منظم و قدرتمند برای اداره و مدیریت شهر در شب، از جمله علل اجرای این طرح است.

بر این اساس، معاونان خدمات شهری شهرداری تهران از جمله افرادی هستند که با توجه به آشنایی با محدوده و عملکرد مناطق و همچنین اشراف بر مسئولیتهای مربوطه، به عنوان شهرداران شب به انجام وظیفه خواهند پرداخت.»

قرار است در این طرح، نحوه جمع آوری سد معبر از جمله متکدیان، دست فروشان، وانت بارهای سیار و ثابت، چرخهای دستی، واحدهای صنغی و عوامل تفکیک زباله مورد بررسی قرار گیرد و علاوه بر این، از طریق بازدید دستگاههای خدمات شهری، مسائل و مشکلات پیش آمده با هماهنگی واحد اجرائیات و شهرداریهای مناطق برطرف شوند. این هدف کلی طرح شهردار شب بود که در خبرها به آن اشاره شده بود، اما از زمان مدیریت قبلی شهرداری تهران، هر منطقه به صورت مجزا، مسئولی را از بین کارکنان خدمات شهری به همین منظور، مسئول رسیدگی به مشکلات احتمالی پیش آمده در شب کرده بود. بنابراین، این اقدام جدیدی نیست. محمد مهدی خورشید، مدیر اداره کل خدمات شهری شهرداری تهران، در مورد ضرورت ایجاد ستادی در این زمینه و نصب شهردار جانشین که به صورت متمرکزتر به این امر بپردازد می‌گوید: «به دلیل رعایت نکات بهداشتی، عدم برخورد مردم با تردد ماشینهای حمل زباله و خلوت بودن شهر، شهرداری تهران از ساعت ۲۱ که زمان تحویل زباله از سوی مردم تعیین شده است تا ۶ صبح زباله‌ها را جمع آوری و شهر را ژفت و روب می‌کند. به این ترتیب حدود ۵۰ درصد از فعالیتهای خدمات رسانی شهرداری تهران در ساعات شب انجام می‌شود. این خدمات، بیش از ۱۲ هزار نیروی انسانی را از ۱۵۰ شرکت خدماتی بخش خصوصی به کار گرفته است و این حجم وسیع از کار، نیازمند نظارت و کنترل است. به همین دلیل قبلاً

**حدود ۵۰ درصد از فعالیتهای خدمات رسانی شهرداری تهران در ساعات شب انجام می‌شود. این خدمات، بیش از ۱۲ هزار نیروی انسانی را از ۱۵۰ شرکت خدماتی بخش خصوصی به کار گرفته است و این حجم وسیع از کار، نیازمند نظارت و کنترل است**

نیز در مناطق بیست گانه، یک شهردار شب نصب کرده بودیم، ولی این محدود به سطح همان منطقه بود. از آنجا که شهر خودی بویا و زنده است و امکان بروز هر حادثه‌ای وجود دارد، مناطق در شب نیز نیازمند مدیریت مرکزی هستند تا آمادگی کامل را برای برخورد با حوادث احتمالی داشته باشند. بر پایه همین ضرورت، تشکیل شهردار شب از سوی حوزه خدمات شهری شهرداری تهیه شد و مورد موافقت و تصویب آقای الویری قرار گرفت و مقرر شد از این پس از میان مدیران ارشد حوزه معاونت خدمات شهری شهرداری تهران، هر شب یک نفر در رأس ستادی که به همین منظور در شهرداری مرکز تشکیل می‌شود مستقر شده و از طریق گشت زنی در سطح شهر و نظارت مستقیم بر عملیات خدمات رسانی شهرداری به شهروندان، از جمله بازدید و سرکشی به مراکز زباله انجام وظیفه نماید. شهرداری تهران ۱۴ مرکز شبانه‌روزی جمع آوری زباله دارد که نسبت به تحویل زباله از طریق خودروهای نسیان و میچکا انجام وظیفه می‌کند و ترابرها این زباله‌ها را به مرکز دفن زباله در کهریزک منتقل می‌کنند.

**شرح وظایف شهردار شب**

هر شهردار شب یک بار در ماه ملزم به بازدید از سطح شهر تهران از جمله

ایستگاههای خدمات شهری و کنترل وضعیت این ایستگاهها از نظر تعداد و پوشش سیمی‌ها، زمان تخلیه نسیان‌ها و نحوه توزین آنها، همچنین شیوه اعمال جرایم و اعلام موارد یاد شده به مسئولان مربوطه است. کنترل حضور شهرداران شب مناطق و نظارت بر نحوه فعالیت آنان در طول شب، اعلام مواردی که برای شهروندان ایجاد خطر کرده است و هماهنگی از طریق منطقه مربوطه برای رفع آن مانند حفه‌های خطرناک و نوازم و اشیای در حال سقوط، هماهنگی با تمامی سازمانها برای دریافت ماشین آلات مورد نیاز در طول شب به منظور رفع مشکلات احتمالی، از دیگر وظایف شهرداران شب است. وظایف دیگر شهرداران شب عبارت است از: کنترل نحوه انجام عملیات پیمانکاران در طول شب (ساعات شروع، نحوه اقدام و...)، کنترل لباس کار کارگران، ژفت و روب و جمع آوری زباله در طول شب، کنترل وضعیت پوشش خودروهای حمل زباله، هماهنگی با واحد اجرائیات شهرداری تهران در مورد ساخت و سازهای غیر مجاز (مورد یاد شده به شهرداری منطقه اعلام و تقاضای اعزام نیروی کمکی می‌شود)، هماهنگی با کشیک حوزه معاونت خدمات شهری و پیگیری برای رفع مشکلات اعلام شده در پیامهای تلفنی از سوی شهروندان، کنترل مجوز حفاریهای انجام شده در طول شب، نظارت بر نحوه عملکرد پیمانکاران، جلدسازی مواد زاید جامد و جلوگیری از تفکیک زباله با هماهنگی شهرداران شب مناطق، ارائه گزارش از وضعیت عمومی شهر به معاونت خدمات شهری همراه با بیان نواقص و مشکلات موجود و پیشنهاد راه حل مناسب برای رفع آن.

به گفته خورشید، شهردار شب برای انجام وظایف محوله خود مجاز به استفاده از نیرو و تجهیزات منطقه خود و یا مناطق همجوار است تا نسبت به رفع آن اقدام کنند. بر اساس برنامه سوم توسعه و عمران کشور، قرار است سایر سازمانهای خدمات شهری مانند آب، گاز و قاضای تحت پوشش شهرداری قرار گیرند. خورشید معتقد است در این صورت با توجه به



سنگین تر شدن مسئولیت شهرداری، اقداماتی مانند حفاریهای سنگین در شب انجام خواهد شد و حفاری اس. هاش شهردار شب را حاشیای تر می کند و نمود بیشتری خواهد داشت. در این صورت، شهردار شب از اهمیت ویژه ای نیز برخوردار خواهد شد. در صورت ادامه این روند، شهردار شب می تواند به عنوان یک نهاد در شهر جا افتاده، از حالت سمبلیک خارج شود و به صورت زنده و پویا عمل کند. در این هنگام، اولین در مدیریت شهری نقش خواهد داشت.

نحوه کار شهرداران شب در ۷۰۰ کیلومتر سطح شهر تهران به این صورت است که پس از ساعت اداری، شهرداران شب از ساعت ۱۸ در دفتر معاونت خدمات شهری حاضر می شوند و سپس شهردار شب در این ستاد قرار می گیرد، او با شهرداران نیست متعلقه ارتباط برقرار می کند، اطلاعات را به صورت لحظه ای دریافت می کند و بنا به نیاز به گشت و بازدید از مناطق می برد. علاوه بر این، یک نفر کارمند دیگری نیز از ساعت ۱۸ تا ۶ صبح روز بعد در دفتر حوزه معاونت خدمات شهری حضور دارد و مواردی را که شهروندان از طریق تلفن اعلام می کنند دریافت می نماید و برای رفع آن مشکل از طریق شهرداران مناطق و یا - در صورت فراموشی ای بودن - به طور مستقیم اقدام می کند.

شهرام جباری زادگان، مدیر کل روابط عمومی خدمات شهری تهران در مورد اینکه آیا میزان اختیاراتی که شهردار

شب برای اقدام تحقیق دارد در حد شهردار روز تهران است یا محدودیت دارد می گویند: «به دستور شهردار تهران، اختیارات به شهرداران شب تفویض شده است و مسئولیت عالی آن به عهده معاون خدمات شهری تهران است.» اما خورشیدیا معتقد است: «ارائه اختیارات به شهردار شب در محدوده ارائه خدمات به شهروندان است و نیازی به تعین خط مشی نیست تا اختیارات زیادی لازم داشته باشند. به نوعی شهردار شب، شهردار ورزش است و برای رخدادهای ویژه تصمیم می گیرد. اگر هم مسئله ای ضروری پیش آید که نیاز به تصمیم گیری باشد، شهردار تهران همیشه در دسترس است و شهردار شب می تواند از وی کسب تکلیف کرده و نسبت به رفع معضله اقدام کند.»

اما اینکه چرا این وجود شهرداران مناطق، تصمیم به ایجاد چنین بستی در شهرداری تهران گرفته شد، به نظر می رسد که بیشتر حالت نمادی برای امنیت خاطر شهروندان دارد. هر چند خورشیدیا معتقد است از آنجا که از نیروهای موجود برای این امر استفاده می شود، هزینه ای برای شهرداری در بر ندارد و در عین حال، مدیریت مشارکتی را بین مدیران گسترش می دهد. گویا اینکه جلوگیری از یک حادثه در شب ارزشی بسیار بالایی دارد و از سوی دیگر، به دقتی وجود مدیریتی پویا، زنده، سیستماتیک و برنامه ریزی شده در حاشیه ای از شبانه روز کما حق الله باشد می توان در جهت

خدمات رسانی به شهروندان کمک کرد. در حال حاضر نمونه شهردار شب در بسیاری از شهرهای بزرگ جهان به دلیل لزوم خدمات رسانی به شهروندان اجرا می شود، که در این زمینه شهر پاریس را می توان به عنوان نمونه نام برد.

به گفته جباری زادگان جایگاه شهردار شب در کل شهرهای کشور بویژه شهرهای بزرگ دارای اعتبار و اهمیت بالایی است و کلاً شهر تهران با شرایط خاص و گستردگی و توسعه شهری منحصر به فرد از اهمیت دوچندان برخوردار است. گرچه تأمین امنیت شهر بر عهده نیروی نظامی است، اما تأمین امنیت اجتماعی و کالبدی شهر وظیفه شهرداری است. در بسیاری از شهرها و کشورهای جهان گروهی از مأموران شهرداری یا عنوان پلیس ساختمان انجام وظیفه می کنند و شهرداران شب در تهران نیز بخشی از فعالیت های این گروه از همکاران خود را در کشورهای پیشرفته جهان انجام می دهند. در واقع یکی از اهداف راه اندازی این طرح، تأمین امنیت شهر و تکمیل حفاظت ایمنی شهر بوده است. او از موارد سدمعیر، ساخت و سازهای غیر مجاز و بدون اخذ پروانه نام می برد و می گویند: «پس از بستن موارد ساخت و ساز غیر مجاز در ماه گذشته از همین طریق کنترل و از ادامه آن جلوگیری شده است. این در حالی است که در مواردی شاهد رشد قاچ گونه واحدهای مسکونی کوچک در محله شهرها هستیم که در شب ساخته می شوند و صبح روز بعد،



خالصه‌ها در آن مستقر می‌گردند. تغییر کاربریها و اضافه کردن بنای جدید به ساختمانها با توجه به عدم نظارت شهرداری، در شب انجام می‌شود. اما در حال حاضر کاهش محسوسی در این موارد نیز به وجود آمده است.

تخلیه بار کامیونهای حامل نخاله‌های ساختمان در سطح شهر از جمله خاشیه بزرگراهها از مواردی است که شهر یا آن رویه‌رو بوده است. ولی در ۲ ماه گذشته، در بیش از ۶۰ مورد از تخلیه این گونه مواد در سطح شهر از طریق هماهنگی با واحدهای ذی‌ربط مانند احتمالی - رانندگی جلوگیری شده است.

سپار ماته‌های آتش نشانی، اورژانس، شهرداری و انتظامی و راهنمایی - رانندگی شهرداریان بسیاری می‌کنند. حفاری مکرر توسط سازماتها و نهادهای مختلف در خیابانها بدون کسب مجوز از شهرداری از موارد دیگری است که شهرداری تهران به عنوان یک معضل با آن روبه‌روست و از آنجا که سازماتهای متعلقه امور شهر به‌طور کامل ریزنظر شهرداری نیستند، هر کدام ساز خود را می‌زنند و شیوه این گونه اقدامات شدت می‌یابد؛ شهرداری شب در جلوگیری از این حفاریها می‌تواند نقش مؤثری ایفا کند.

به گفته جباری زادگان در بارندگیهای اخیر در بسیاری از مناطق تهران، نمایندگان تیمی که با دستور و حضور شهرداری نتوانستند از بروز یا تشدید مشکلات برای شهروندان جلوگیری کرد. ۲ ماه گذشته نشان می‌دهد که ۵۱۶ پیام تلفنی از شهروندان به شهرداری و ۷۵۲ پیام بی

سیم به شهرداریان شب رسیده است و آنان به این پیامها رسیدگی کرده‌اند. حدود یک - سه سوم این پیامها در مورد معضل سد معبر بوده است!

۳۰ شهردار شب که ۲۱ نفر آنان از معاونان خدمات شهری و فضای سبز مناطق است و یک کانسه تهران و ۹ نفر دیگر از مدیران عامل سازماتها و شرکت‌های مختلف هستند به صورت جرحی به فعالیت می‌پردازند و در ضمن مسئولان با مشکلات مناطق دیگر نیز آشنا می‌شوند.

خودسندتیا در مورد امکانات و نیروهای که در صورت بروز فاجعه‌های شهرداریان می‌توانند کمک بگیرند می‌گویند: «۱۲ هزار نفر از طریق ۱۵۰ شرکت پیمانکار از ساعت ۶ صبح تا ۲۱ مشغول فعالیت هستند و اگر اتلافی بیندار همین نیروها استفاده می‌شود».

اما محسن امین، مدیر خدمات شهری منطقه یک شهرداری تهران، معتقد است: «واقعیت این است که بهای لازم به شهرداری شب داده نمی‌شود، ترخالی که می‌تواند جایگاه بهتری داشته باشد. باید سیستم متمرکزی در یک واحد به وجود آید تا در مواقع لزوم بتوان اقدامات لازم را انجام داد. مانند خدمات موتورسیکلی، کامیون و تجهیزات که در حوادث با آن سروکار داریم. در آن وقت شب چگونه می‌توان بخش خصوصی را به کمک طلبید؟ شهرداری شب با کدام مسئول باید برای گرفتن امکانات هماهنگ کند؟ در مواقع اضطراری از کجا می‌توان ۱۰ - ۱۵ نفر را حاضر کرد؟ اینها باید روشن باشد».

مشال می‌نماید: اگر کاتالفاضلابی سرریز نکرد چگونه می‌توان از مناطق مجاور امکانات گرفت؟ به نظر من باید جایی مثل یک بانک برای تحویل‌اند امکانات و مسائلیات مورد نیاز در مواقع ضروری وجود داشته باشد تا بتوان به موقع و مفید عمل کرد».

امین می‌گوید: «هنوز معلوم نیست که این طرح، یک کار هماهنگ شده، کامل و مصوب شورای معاونان است یا خیر!» او معتقد است: «باید روی این قضیه، کار بیشتری شود و اختیارات تعریف شوند. آنگاه در مواقع اضطراری شهرداری شب می‌تواند شهرداری تهران را از منزل بیرون بکشد یا خیر؟ این طرح نه مصوبه شورای شهر است و نه شورای معاونان شهرداری و اگر هست من می‌اطلاع هستم».

به نظر من باید وظیفه شهرداری شب بیشتر گشت زنی در مناطق و برخورد با سد معبر، وانت دوره گرد، دستفروشی و... است و کارهای اساسی مانند عمرانی را در برقی گیرد از سوی دیگر آیا کار شهرداری شب، دخالت در امور دیگر مناطق محسوب نمی‌شود؟ به عنوان مثال، اگر دستور اصلاح یک مشکل فنی در خیابانی در فلان منطقه صادر شود، آیا معاون منطقه می‌تواند عمل نکند؟ می‌تواند این دستور را خلاق محسوب کند و در نتیجه اختلاف ایجاد شود؟ مناطق مختلف به چه اندازه ملزم به رعایت دستورات داده شده هستند؟ از این گذشته، آیا ضمانت اجرایی برای شهرداریان شب وجود دارد؟ امین در این زمینه می‌گوید: «به عنوان مثال در زمان شبقت شب من در خیابان





مساعدت، آباد، عملیات عمرانی انجام می‌شد؛ در آنجا نور کافی نبود و کارگرهای زیادی مشغول فعالیت بودند. به بیمانکار مربوطه تدابیر لازم را گوشزد کردم، ولی آنها پس از رفتن من، اقله‌ای در این مورد انجام شد یا خبر. در واقع اگر کاری هم انجام شد، بیشتر جنبه احترام داشته است، ولی اگر شرح وظایف تعریف شده، شهردار شب تنها ملزم به برگردن چک لیست نخواهد بود و کار بهتر انجام می‌شود».

مسئله دیگری که به عنوان ضعف این طرح مطرح می‌شود این است که شهرداران شب ممکن است از مسئولان مالی - اداری یا بخشهای دیگری باشند که کمتر اجرایی هستند. اینکه چقدر آنان می‌توانند در این کار موفق باشند، قابل بحث است. امین وجود شهردار شب را به صورت متمرکز و ثابت و همچنین وجود مرکز اطلاعات برای تقسیم پیام شهروندان بین مناطق مختلف را در حل مشکلات شهر در شب بسیار مفید می‌داند، اما معتقد است گرچه با توجه به زنده بودن شهر و امکان بروز هر حادثه پیش‌بینی نشده‌ای، وجود مسئولی هوشیار و مرتبط با مراکز مختلف برای شهر ۱۰ میلیونی تهران ضروری است، ولی هنوز قضاوت در مورد چگونگی این طرح زود است. او اضافه می‌کند: «تکرانی من از این است که این طرح دچار روزمرگی شود و فلسفه وجودی آن به فراموشی سپرده شود!»

خورسندلیا معتقد است: «هیچ طرحی را تا چکش کاری نکنی درست نمی‌شود و به صورت مطلوب نمی‌توان از آن دفاع کرد. هر طرحی باید زمان لازم را داشته باشد تا مورد ارزیابی قرار گیرد. مناطقی که در سطح شهر در ارزیابی‌ها، رتبه‌های پایینی داشته‌اند، با حضور شهردار شب و کنترل بیشتر از نظر کیفی ارتقا یافته‌اند».

یکی از کارشناسان شهرداری در مورد لزوم تدوین شرح وظایف شهرداران شب می‌گوید: «ما هنوز نتوانسته‌ایم شرح وظایف و اختیارات مدونی تنظیم کنیم؛ این کار آسانی نیست. شاید یک منطقه در حد امور خدمات شهری به صلاحی اداره شود، در حالی که ممکن است در شهر مشکلات جدیدی به وجود آیند که هماهنگی برای رسیدگی به آنها به سادگی میسر نباشد. البته افراد با شرح وظایف خود ناآشنا هم نیستند؛ وظایف، همان وظایف شهردار است، اما در اشل بزرگتر و در مدتی کوتاه‌تر و تصمیم‌گیرها باید تنها جنبه

## در حال حاضر نمونه شهردار شب در بسیاری از شهرهای بزرگ جهان به دلیل لزوم خدمات‌رسانی به شهروندان اجرا می‌شود، که در این زمینه شهر پاریس را می‌توان به عنوان نمونه نام برد

### مناطقى که در سطح شهر در ارزشیابی‌ها، رتبه‌های پایینی داشته‌اند، با حضور شهردار شب و کنترل بیشتر از نظر کیفی ارتقا یافته‌اند

مسکّن داشته باشد تا روز بعد به طور جدی به آنها رسیدگی شود».

وی در مورد امکان پیگیری دستورهای شهردار شب می‌گوید: «سیستم خدمات شهری مانند سیستم ارتش است. منطقه در محدوده خود باید به رفع مشکل بپردازد و بی سیم مرکز شهردار شب باید آن اقدام را پیگیری کند و به جواب، قانع کننده برسد؛ ضمانت اجرایی، همان پیامی است که از بی سیم منطقه به مناطق مورد نظر ارسال می‌شود و تا اعلام نتیجه باید پیگیری شود».

#### مزایای طرح شهردار شب

مزایای این طرح عبارت است از:

۱- با اجرای این طرح، مناطق در کنترل وضعیت شهری مشارکت می‌کنند و به این ترتیب، همبستگی و اتحاد بین آنها به وجود می‌آید.

۲- اجرای این طرح موجب آگاه نمودن مناطق از وضعیت یکدیگر و مشکلات موجود می‌شود؛ زیرا گاهی بسیاری از مدیران حوزه خدماتی از مشکلات یکدیگر بی‌خبرند و این امر، مشکلاتی را در ارتباط با گرفتن امکانات از مناطق همجوار به وجود می‌آورد.

۳- این طرح موجب الگوپردازی از طرحهای موفق دیگر مناطق و در نتیجه، رفع مشکلات می‌شود.

۴- فشار کاری بر روی یک فرد به دلیل فعالیت شبانه حذف می‌شود.

۵- سیستم منظم و قدرتمندی برای اداره شهر در شب، به وجود می‌آید.

۶- هماهنگی مناطق همجوار برای رفع مشکلات پیش آمده راحت‌تر انجام می‌شود.

۷- زمینه مسئولیت‌پذیری مضاعف برای مدیران خدمات شهری در طول شب و نظارت عالیه آنان بر امور به وجود می‌آید.

۸- با اجرای این طرح نیروهای تربیت می‌شوند که در آینده در صورت جابجایی یک فرد از منطقه‌ای به منطقه دیگر، مشکل ناگاهی در منطقه مورد نظر به وجود نخواهد آمد.

اما در مورد نقاط ضعف این طرح باید گفت مهم‌ترین مورد، ناآگاهی افراد از پتانسیل‌ها و امکانات موجود در شهرداری تهران، نبودن فرهنگ مشارکت به این معنی که شاید برخی از مدیران، مشارکت را مداخله در امور منطقه خود به حساب آورند و عدم تدوین شرح وظایف و اختیارات شهردار شب است که باید تدوین و به تصویب شهردار تهران برسد.

اینکه شهر موجودی زنده و پویاست و نیاز به مراقبت شبانه‌روزی دارد بحثی غیر قابل انکار است. بررسی و حل مشکلات شهری و شهرنشینی، امروزه در تمام دنیا توجه مسئولان را به خود جلب کرده است. در دنیای توسعه یافته و حتی در حال توسعه، شهرهای بزرگ برای خدمت‌رسانی به موقع به شهروندان و انجام وظیفه، تمهیدات بسیاری را در نظر گرفته‌اند که وجود شهردار جانشین در شب نیز یکی از این اقدامات است. اما اینکه این طرح چقدر می‌تواند در شهر تهران مفید باشد به برنامه‌ریزی دقیق و منسجمی نیاز دارد. شهردار شب باید اختیارات لازم را برای عمل، جایگاه مناسب را برای اجرا و امکانات مطلوب را برای حل مشکلات و رخدادهای ویژه داشته باشد.

می‌توان شهردار شب را از شهردار اورژانس جدا کرد و اداره امور شهر، خدمات‌رسانی، امور عمرانی و دهها وظیفه عمده شهرداری را به شب موکول کرد تا شاید کمی از فشارهایی که در روز بر دوش شهرداری و پرسنل و مسئولان آن سنگینی می‌کند کاهش یابد و این امر، توجه و جدیت مسئولان را در تعریف و تدوین قوانین و آیین‌نامه‌ها و همچنین حمایت مردم رami جلبید.



# بررسی روشهای بهبود وضعیت تاکسیرانی‌ها در گردهمایی مدیران عامل



نخستین گردهمایی مدیران عامل سازمانهای تاکسیرانی و مسئولان واحدهای تاکسیرانی شهرداریهای کشور با هدف ایجاد ارتباطی مستقیم بین مدیران، مسئولان سازمانهای تاکسیرانی و آگاهی از سیاستهای کلان کشوری، ابان ماه گذشته در تهران برگزار شد.

محمد رشوفی، مدیرکل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، با اشاره به رشد مصرف بنزین در کشور گفت: سالانه در بخش حمل و نقل کشور معادل ۱۵ میلیارد لیتر بنزین و ۶ میلیارد لیتر گازوئیل مصرف می‌شود که ارزش این فرآورده‌ها حدود ۶ میلیارد دلار است و بارشدهی معادل ۵ درصد در سال رو به روست.

وی با اشاره به اقدامات دفتر حمل و نقل در ۵ سال اخیر افزود: وزارت کشور در این زمینه، سه هدف زیر را پیگیری می‌کند:

۱- آسودن عمومی شهروندان و دست‌اندرکاران امر حمل و نقل.  
 ۲- تقویت و تجهیز نیروی اجرایی، بازنگری قوانین و ایجاد تحول در سیستم اجرایی و اعمال قوانینی چون شماره گذاری و معاينه قتی.

۳- تقویت و توسعه سیستم حمل و نقل عمومی، همچنین یادآوری این نکته نیز ضروری است که در سالهای اخیر، تحولات قابل توجهی در توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی به وجود آمده است.

رشوفی با انتقال از وضعیت عوارض سوخت خاطر نشان کرد: عوارض شهرداری از بنزین در دهه ۴۰-۵۰ دینار در هر لیتر بود؛ در حالی که امروزه با افزایش قیمت بنزین، نرخ عوارض تعیینی نکرده است؛ این در حالی است که اگر یک درصد از درآمد سوخت مصرفی کشور به سرمایه‌گذارهای کلان بخش حمل و نقل

اختصاص یابد، بسیاری از مشکلات این بخش برطرف خواهد شد.

مدیرکل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور با بیان اینکه ۲۵ درصد سفرهای شهری توسط ۱۵۵ هزار دستگاه تاکسی انجام می‌شود افزود: عدم سرمایه‌گذاری در بخش تاکسیرانی به خاطر کیفیت پایین خودروهای موجود و تولیدی و قیمت بسیار گران آنهاست که باید کارخانه‌های خودروساز ضمن بهبود کیفیت خودروها، قیمت آنها را نیز اصلاح کنند و با تسهیلاتی با بهره و کارمزد بسیار اندک در اختیار تاکسی‌داران قرار دهند. در غیر این صورت واردات خودروهای مناسب اجتناب‌ناپذیر است.

وی در ادامه گفت: متأسفانه تعداد اتومبیلهای کرایه‌ای که در سال ۱۳۷۷ شماره گذاری شده‌اند ۲۲ درصد کاهش یافته است و این بدان معنی است که تعداد خودروهای عمومی مسافر بر، به نسبت رشد جمعیت افزایش نمی‌یابد.

دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور، نرخ تاکسی‌های گردش در سطح شهر را متوسط به تصویر کشید و یاد شده در شورای اسلامی شهر دانست و ادامه داد: با وجود نصب تاکسی‌متر در اکثر تاکسی‌ها از این وسیله استفاده نمی‌شود همچنین ظرفیت خودروها باید چهار سرنشین باشد و سرنشین اضافی صندلی جلو با همکاری راهنمایی و رانندگی حذف شود. علاوه بر این، تعالفت و حفظ ظاهر تاکسی‌ها نیز از مهمترین مسائلی است که به هیچ‌کدام از این موارد توجه نمی‌شود. ضمن اینکه باید از واگذاری تاکسی به اشخاصی که در این سیستم فعالیت نمی‌کنند نیز جلوگیری شود.

در ادامه همایش علی نوذری، مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور، گزارشی از وضعیت تاکسیرانی‌ها و سهمیه تاکسی در شهرها ارائه داد و گفت: آمارهای مربوط به جابه‌جایی مسافران بیانگر این است که در سال ۱۳۷۳، ۱۷/۵ درصد و در سال ۱۳۷۸، ۲۹/۲ درصد از سفرهای درون شهری توسط ناوگان تاکسیرانی صورت گرفته است.

وی با بیان اهمیت سهم ناوگان عمومی در حمل و نقل درون شهری افزود: در ناوگان اتوبوسرانی کشور، اتوبوس و مینی‌بوس جمعا ۲۵/۲ درصد جابه‌جایی‌ها را انجام می‌دهند که ۲۲/۹ درصد از آن

سهم اتوبوسهاست. در واقع دولت ۳۶ درصد و شهرداری حدود ۸ درصد از کل هزینه‌های اتوبوسرانی را پوشش می‌دهند، اما تاکسیرانی بدون حمایت جدی دولت و شهرداریها و صرفاً با تکیه بر منابع بخش خصوصی نیز توانسته است بخش عظیمی از جابه‌جایی‌های درون شهری را عهده‌دار شود.

نوذری بر لزوم حمایت از تاکسیرانان و اعطای سوبسید به آنان را مورد تأکید قرار داد و گفت: از سال ۱۳۷۶ حدود ۴۹ تا ۵۰ هزار دستگاه تاکسی وارد ناوگان حمل و نقل عمومی شده است که رقم قابل توجهی است و این امر منجر به افزایش سفرهای درون شهری با تاکسی شده است. اما اشکال اساسی بحث قیمت گذاری تاکسی‌هاست که بیانگر افزایش ۳۰ درصدی قیمت است.

سر دبیر ماهنامه شهرداریها خاطر نشان کرد: در برنامه سوم توسعه مقرر شده است که سالانه حدود ۶/۶ درصد به سهم تاکسیرانی‌ها اضافه گردد به گونه‌ای که این سهم تا پایان سال ۱۳۸۳ به ۲۴/۸ درصد افزایش خواهد یافت و در این صورت، مجرمعه ناوگان حمل و نقل عمومی شهری ۷۷/۵ درصد از سفرهای درون شهری را انجام خواهند داد که هنوز با انگوی مصرف و سوانط حمل و نقل عمومی، ۲/۵ درصد فاصله خواهند داشت.

در ادامه گردهمایی برخی از مدیران عامل سازمانهای تاکسیرانی شهرهای کشور برخی از مسائل و مشکلات مربوط به این صنف را بیان نمودند.



## مشکلات از زبان مدیران

فلکی، مدیر عامل سازمان تاکسیرانی مشهد، با اشاره به طرح تاکسی های موقت گفته بدون اصلاح آیین نامه و اجرای طرح تاکسی موقت و رسیدن سقف تاکسی ها به حدی که نیاز حمل و نقل شهرها را مرتفع نماید، هیچ ابزار دیگری برای برخورد با مسافرهای غیرمجاز وجود ندارد.

وی افزود: دولت باید تسهیلاتی برای متقاضیان تاکسی فراهم کند تا بین دارندگان تاکسی و مسافرهای شخصی تفاوت وجود داشته باشد؛ در غیر این صورت کسی حاضر نمی شود تا قیمت بازار، خودرو بخرد و عوارض پلاک قرمز، تاکسی متر، معاینه، مالیات و... را نیز بپردازد. قاعدتاً وزارت کشور باید با فشار بر وزارت صنایع، تاکسی ها را با ترحم پایین تر بخرد و بخشی از سوبسید متعلق به اتوبوسرانی را به بخش تاکسیرانی واگذار کند و با وامهایی بدون بهره در اختیار سازمانهای تاکسیرانی قرار دهد.

دراذمه، خانی، مدیر عامل سازمان تاکسیرانی شیراز، بحث معاینه فنی و مالیات را مطرح کرد و گفت: هنگامی که هیچ یک از خودروهای پلاک سفید ملزم به معاینه فنی نیستند، تاکسی ها اجاراً همه ماهه معاینه فنی می شوند و موانعی نیز برایشان ایجاد می شود و این در حالی است که سالانه مالیات ثابتی نیز به عنوان مالیات مشاغل از آنها دریافت می شود.

وی همچنین به مشکلات گازسوز کردن تاکسی ها در شیراز اشاره کرد و گفت: در حالی که با استفاده از اختیارات ملی، دو جایگاه سوخت رسانی ایجاد شده است اما وزارت نفت، گاز CNG و LPG در اختیار خودروها قرار نمی دهد که مشکلات بسیاری را به وجود آورده است.

مدیر عامل سازمان تاکسیرانی شیراز خواستار ایجاد وحدت رویه در مورد تاکسی های تلفنی در سطح شهرها شد و گفت: با استناد ماده ۱۳ آیین نامه باید به جای آپاس ها و تاکسی های تلفنی، نمایندگیهای حمل و نقل به وجود آید و براین مبنای شرکت های حمل و نقل با مسئولیت محدود، سهامی خاص، تعاونی و... تأسیس گردند.

خانی در مورد مسافرهای شخصی و انتظار از راهنمایی - رانندگی افزود: اشخاصی که مایل اند حداقل یک شیفت در سیستم تاکسیرانی کار کنند، باید به عنوان تاکسی موقت پارتنگ یا تابلو مشخص شوند و پس از تعیین جایگاه

قانونی آنان، با هماهنگی راهنمایی - رانندگی خودروهای مسافر بر غیرمجاز شناسایی و با آنها برخورد قانونی شود.

قاسمی، مدیر عامل سازمان تاکسیرانی اصفهان، از دیگر سخنرانان این گردهمایی به مشکل ناهماهنگی بین شهرداری و تاکسیرانی اشاره کرد و گفت: متأسفانه هیچ گونه هماهنگی بین سازمانها و شهرداریهای کشور در قضیه تاکسیرانی به عمل نیامده و هر شهری در این زمینه به فراخور وضعیت خود عمل می کند همچنین مسائلی مانند وجود مسافرهای شخصی، افزایش بی رویه و سالانه قیمت خودرو، عدم حمایت دولت، فقدان امنیت شغلی برای رانندگان، مشکلات تبدیل به احسن کردن خودروها و کمبود جایگاههای سوخت رسانی از مشکلات اساسی تاکسیرانی هاست.

وی از مسئله تصدی به عنوان یکی دیگر از مشکلات سازمانهای تاکسیرانی یاد کرد و افزود: برای کاهش این معضل باید اولاً سازمانهای تاکسیرانی شهری متحمل شوند و تمامی امور به تشکلهای صنفی واگذار گردند؛ حال این تشکل می تواند تعاونی باشد یا اتحادیه. در این صورت شهرداری فقط باید نظارت کند و خود را درگیر امور اجرایی ننماید. ثانیاً در صورت متحمل شدن سازمان تاکسیرانی، باید شرکت های حمل و نقل مسافری برون شهری تشکیل شوند و امور اجرایی به شرکت های فوق واگذار گردد. ثالثاً حداقل، سازمانهای تاکسیرانی و شرکت های تعاونی با هم ادغام گردند.

### گزارش کار کمیته ها

دراذمه گردهمایی، مسائل و مشکلات موجود تاکسیرانی ها و نیز پیشنهاد های مربوطه در کمیته های سه گانه ای متشکل از نمایندگان وزارت کشور، مدیران عامل تاکسیرانی ها و مسئولان واحدهای تاکسیرانی شهرداریها مورد بحث و بررسی قرار گرفت و گزارش کار کمیته ها به شرح زیر ارائه شد:

### کمیته قوانین و مقررات

۱- بررسی آیین نامه اجرایی الحاقی یک تبصره به ماده واحده قانون تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری.

۲- ارزیابی صدور پروانه تاکسی، بهره برداری و مالکیت متقاضیان جانباز.

۳- بررسی امکان صدور چند پروانه بهره برداری برای یک نفر با توجه به شرایط موجود اقتصادی جامعه.

**وجود مسافرهای شخصی، افزایش بی رویه و سالانه قیمت خودرو، عدم حمایت دولت، فقدان امنیت شغلی برای رانندگان، مشکلات تبدیل به احسن کردن خودروها و کمبود جایگاههای سوخت رسانی از مشکلات اساسی تاکسیرانی هاست**

**امروزه خودروهای زیبا و با مصرف پایین سوخت وارد بازار شده اند که در مقایسه با پیکان هم از جهت راحتی مسافر و هم از جهت صرفه اقتصادی در رتبه بسیار بالایی قرار دارند و پیگیریهایی برای استفاده از خودروهای خارجی در حال سیستم تاکسیرانی در حال انجام است**



۴- مشخص شدن وضعیت قانونی تردد تاکسی‌های تلفنی در خارج از محدوده قانونی و خدماتی شهرها.

کمیته بررسی از تبعات و مشکلات موجود بین سازمانهای تاکسیرانی و دیگر نهادها

۱- بررسی امکان تشکیل سازمان حمل و نقل درون شهری در وزارت کشور برای تحت پوشش قرار دادن تمامی سیستمهای حمل و نقل درون شهری و جلوگیری از ناهماهنگیها.

۲- پیگیری رفع اختلافات موجود بین سازمانهای تاکسیرانی و تعاونیهای تاکسیرانی.

۳- دریافت نظرات سازمانهای تاکسیرانی قبل از عقد هر گونه توافقنامه بین وزارت کشور و سایر مراجع ذی ربط.

۴- پیگیری برای ایجاد هماهنگی با ادارات راهتعمیری - رانندگی جهت شماره گذاری خودروهای پلاک قرمزی که مالکان آنها دارای شخصیت حقوقی اند. کمیته بررسی عملکرد تاکسیرانیها و مشکلات مربوط به رانندگان

۱- بررسی اعطای وامهای کم بهره یا بدون بهره.

۲- پیگیری حل مشکل بیمه رانندگان و ایجاد وحدت رویه بین شهرهای مختلف در این زمینه.

۳- تبدیل به احسن نمودن تاکسیها با تسهیلات مناسب.

۴- تسریع در ابلاغ دستورالعمل نحوه تعیین تعداد تاکسی مورد نیاز شهرها.

۵- پیگیری تخصیص اعتبارات مورد نیاز برای احداث جایگاههای سوخترسانی گاز و تامین و توزیع گاز مایع به مقدار کافی و در راستای سیاستهای بلندمدت وزارت نفت و اعلام آن به تاکسیرانیها.

۶- تاکید بر جلوگیری از فعالیت مسافربرهای شخصی غیرمجاز و بر خورد قضایی با آنها.

۷- تعیین وضعیت از انبساط و شلوغیهای مسافربر پس از بررسی قوانین موجود و انجام هماهنگی با وزارت بازرگانی و راهتعمیری - رانندگی.

۸- شفاف نمودن وظایف و حیطه اختیارات بازرسان تاکسیرانی.

۹- بررسی امکان قانونمند کردن جریبه‌های تخلفات تاکسیرانیها که توسط سازمانهای تاکسیرانی اعمال می‌گردد.

**سالانه در بخش حمل و نقل کشور معادل ۱۵ میلیارد لیتر بنزین و ۶ میلیارد لیتر گازوئیل مصرف می‌شود که ارزش این فرآورده‌ها حدود ۶ میلیارد دلار است و پارسدنی معادل ۵ درصد در سال رو به روست**

**عدم سرمایه گذاری در بخش تاکسیرانی به خاطر کیفیت پایین خودروهای موجود و تولیدی و قیمت بسیار گران آنهاست که باید کارخانه‌های خودرو ساز ضمن بهبود کیفیت خودروها، قیمت آنها را نیز اصلاح کنند و با تسهیلاتی با بهره و کار مزد بسیار اندک در اختیار تاکسی داران قرار دهند. در غیر این صورت واردات خودروهای مناسب اجتناب ناپذیر است**

**تاکسیرانی بدون حمایت جدی دولت و شهرداریها و صرفاً با تکیه بر منابع بخش خصوصی نیز توانسته است بخش عظیمی از جابه جاییهای درون شهری را عهده دار شود**

**دولت باید تسهیلاتی برای متقاضیان تاکسی فراهم کند تا بین دارندگان تاکسی و مسافربرهای شخصی تفاوت وجود داشته باشد؛ در غیر این صورت کسی حاضر نمی‌شود با قیمت بازار، خودرو بخرد و عوارض پلاک قرمز، تاکسی متر، معاینه، مالیات و... را نیز بپردازد**

۱۰- تشکیل کمیته‌های فنی برای بررسی کیفیت خودروهای تجویلی.

۱۱- بررسی امکان استفاده از خودروهای خارجی در سیستم تاکسیرانی به جای خودروهای قدیمی و بیکیان و پیگیری نصب کولر برای شهرهای گرمسیر توسط شرکت ایران خودرو.

در ادامه گردهمایی، احمد خرم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، با جمع بندی مباحث مطرح شده به لزوم ایجاد اتحادیه تاکسیرانیهای شهری در کشور تاکید کرد و گفت: از آنجا که اتحادیه اتوبوسرانی تشکیل شده و اساسنامه آن نیز تصویب شده است، ضروری است که بررسیهای کارشناسی برای ادغام اتحادیه‌های تاکسیرانی و اتوبوسرانی به عمل آید.

خرم اهمیت زیباسازی سیمای شهر را خاطر نشان نمود و از تاکسی به عنوان یکی از عناصر مؤثر در سیمای شهر یاد کرد و گفت: امروزه خودروهای زیبا و با مصرف پایین سوخت وارد بازار شده‌اند که در مقایسه با بیکیان هم از جهت راحتی مسافر و هم از جهت صرفه اقتصادی در رتبه بسیار بالایی قرار دارند و پیگیریهای برای استفاده از خودروهای خارجی در سیستم تاکسیرانی در حال انجام است.

وی در مورد دخالت ادارات بازرگانی در صدور مجوز فعالیت از آنها گفت: باید دید که وزارت بازرگانی با کدام قانون در این قضیه دخالت می‌کند طبق قانون برنامه سوم توسعه دولت حق این گونه تصدیقها را ندارد و این قضیه باید در مراجع قانونی پیگیری شود.

خرم همچنین توجه به رفاه حال مسافران را از طریق به کارگیری خودروهای مجهز و مناسب خاطر نشان کرد و در مورد تضمین پدیده‌آمده در بحث تعمیر سوخت خودروها توضیحاتی ارائه داد.

شایان ذکر است که در پایان این گردهمایی به پیشنهاد احمد خرم انتخابات اعضای هیئت مدیره اتحادیه سازمانهای تاکسیرانی کشور برگزار شد. در این انتخابات، مدیران عامل سازمانهای تاکسیرانی شیراز، مشهد، اصفهان به عنوان اعضای اصلی و مدیران عامل شهرهای همدان و اهواز به عنوان اعضای علی‌البدل، حداکثر آرای مأخوذه رایبه دست آوردند.



با هدف ترویج استفاده از  
دوچرخه

## همایش دوچرخه سواری در بناب برگزار شد

بنجمین همایش دوچرخه سواری با  
هدف ترویج استفاده از دوچرخه و با  
پیام دوچرخه سواران بناب، پیام  
آوران شهر سالم برگزار شد.

مسد پاشایی، شهردار بناب، در مورد  
هدف برگزاری این همایش به خبرنگار ما  
گفت: از آنجا که یکی از بزرگترین  
مشکلات شهرهای بزرگ، ترافیک،  
آلودگی و معضلات زیست محیطی است،  
بر آن شدیم تا مزایای استفاده از دوچرخه را  
از جمله مقرون به صرفه بودن، قابل  
دسترسی و عدم آلودگی هوا معرفی کنیم.  
وی در پاسخ به این پرسش که آیا

شهر کوچکی مثل بناب هم با معضلات  
ترافیکی روبه‌رو هست گفت: با توجه به  
یافت قدیمی شهرهایی مثل بناب و مراغه،  
معضلات و مشکلات ترافیکی متفاوتی در  
این شهرها وجود دارد. مرکز شهرهایی  
عنانند بناب برای عبور و مرور کالسکه  
طراحی شده است و این خیابانها تاکنون  
تعریض نشده‌اند. علاوه بر این، حاشیه این  
خیابانها به اماکن تجاری نیز تبدیل شده‌اند  
که تمکک، تخریب و تعریض آنها  
مشکلات مالی بسیاری در پی دارد.  
همچنین عدم تعریض خیابانها باعث شده  
است که به محض وقوع تصادف، حفاری و  
یا سوار دیگری از این قبیل، ترافیک  
پیچیده‌ای در این شهر کوچک پدید آید که  
این نیز معضلات دیگری مانند آلودگی هوا  
را به همراه دارد.

پاشایی دیگر موضوعات مطرح در این  
همایش را ترویج میانه‌های شهر سالم و  
تلاش برای گسترش استفاده از دوچرخه  
بویژه برای اقشار کم درآمد و دانش آموزان  
عنوان کرد و خواستار مطرح شدن بناب به

عنوان الگوی شهر سالم شد.  
شهردار بناب در زمینه راهکارهای  
اجرای شهرداری برای ترویج استفاده از  
دوچرخه گفته: قرار است از فروردین  
۱۳۸۰ استفاده از دوچرخه برای کارکنان  
شهرداری بجز موارد خاص اجباری شود و  
خود شهردار نیز به وسیله دوچرخه تردد  
نماید و تصامی امور، حتی بازرسیهای  
شهرداری از سطح شهر، به وسیله دوچرخه  
انجام شود. همچنین برای رفاه حال  
دوچرخه سواران، مسیرهای ویژه و  
پارکینگ دوچرخه نیز در سطح شهر  
احداث شده است.

پاشایی افزود: در صورت تخصیص  
اعتبارات لازم، شهرداری بناب بر آن است  
که با ایجاد حلقه‌ای در مرکز شهر، تردد  
خودروها را کنترل و محدود کند تا بیشتر  
سفرهای درون شهری بویژه سفرهای  
مرکز شهر به وسیله دوچرخه انجام شود.  
همچنین در پایان این همایش،  
قطعاتی با سفاد زیر صادر شد و شرکت  
کنندگان خواستار اجرای آن شدند.

مسرفی شهر سالم و پایدار و ارائه  
الگوهای حفظ اکوسیستم شهر به یونسکو،  
مطرح شدن بناب به عنوان الگوی شهر  
سالم در سطح کشور، تشکیل دبیرخانه  
همایش بزرگ دوچرخه سواری در  
شهرداری بناب، کمک مالی فرمانداری،  
محیط زیست، سازمان مبارزه با مواد مخدر،  
فدراسیون دوچرخه سواری و اداره کل  
تربیت بدنی استان به این همایش، احداث  
میدانی به نام دوچرخه و قرار دادن تندیس  
از دوچرخه در آن.

پاشایی همچنین در ادامه این گفتگو



به وضعیت نامطلوب شهرنارپها اشاره کرد  
و گفت: روند اجرای امور در شهرداریها از  
وضعیت مطلوبی برخوردار نیست و این  
موضوع علاوه بر جنبه‌های اجرایی،  
جنبه‌های مدیریتی را نیز در بر گرفته است؛  
به این معنی که شهرداریها مستقل نیستند  
و به نوعی به وزارت کشور وابسته‌اند. از  
سوی دیگر، وزارت کشور نیز به دلیل  
مشکلات مختلف، کمتر به شهرداریها و  
مشکلات آنها می‌پردازد. علاوه بر اینها،  
اکثر قوانینی که به نفع شهرداریها بوده  
در حال ابطال و تغییر است و دخالت برخی  
وزارتخانه‌ها مانند مسکن و شهرسازی در  
اداره امور عمران شهری اختلال ایجاد  
کرده است.

## تلاش شهرداری مشهد برای راه اندازی سیستم حمل و نقل ریلی

نوروزی: فقدان سرویس دهی  
عمومی مناسب، مردم را به  
استفاده از وسائط نقلیه  
شخصی سوق می‌دهد

در حاشیه همایش شهرداران و  
مدیران عامل اتوبوسرانی، نوروزی  
شهردار مشهد در گفتگو با خبرنگار ما،  
چگونگی اقدامات لازم را برای  
راه اندازی سیستم حمل و نقل ریلی  
تشریح نمود. وی معتقد است شهر  
مشهد با پذیرش حجم وسیعی از  
زائران و گردشگران، نیازمند توسعه  
حمل و نقل عمومی در اشکال گوناگون  
آن است و چنانچه این مورد محقق  
نگردد، مردم به وسائط نقلیه شخصی  
رو می‌آورند که موجب بحرانی تر شدن  
وضعیت رفت و آمد در این کلانشهر  
خواهد شد.

بحث حمل و نقل ریلی در مشهد  
بر اساس چه ملاکها و معیارهایی  
تصویب شد؟

مطالعات طرح جامع حمل و نقل مشهد  
را دانشگاه صنعتی شریف انجام داد. مشهد  
تنها شهری است که مطالعه جامع  
حمل و نقل را به انجام رساند و بحث  
راه اندازی سیستم حمل و نقل ریلی، یکی از  
موارد توصیه شده در این مطالعه است.  
همچنین مشهد با جمعیت ثابت ۲ میلیون  
نفری و ۱۳ میلیون زائر، لزوم این بحث را  
تشدیدی کرد.

علت استفاده از سیستم حمل و نقل  
ریلی در مشهد چیست و چرا در مورد  
گسترش ناوگان اتوبوسرانی و با  
روشهای جدیدتر حمل و نقل عمومی

تصمیم گیری نشد؟

با توجه به مطالعات انجام شده، در  
سال ۱۳۹۵ در هر ساعت ۱۷ هزار تقاضای  
سفر در شهر مشهد ایجاد خواهد شد و  
ناوگان اتوبوسرانی نمی‌تواند جوابگوی آن  
باشد. از سوی دیگر، افزایش اتوبوسها نیز  
باعث تشدید ترافیک و آلودگی هوا  
می‌شوند.

با توجه به اینکه سیستم حمل و نقل  
ریلی در مشهد به شکل حرکت بر روی  
زمین است و با در نظر گرفتن شلوغی  
معايير این شهر به دلیل وجود زائران،  
آیا سرعت این وسیله نقلیه جوابگو  
خواهد بود؟

سیستم ریلی مطرح در مشهد L.R.T یا همان قطار سبک شهری است که دارای



مسیر ویژه سرعت و حجم انتقال مسافر بالایی است. در مطالعات یاد شده، گزینه‌های مختلفی در مورد معابر مطرح شد. از جمله اینکه این قطار در تقاطعها به طور غیر همسطح عبور کند، اما بررسیها نشان داد که قطار هنوز از یک تقاطع پایین نیامده باید وارد تقاطع بعدی شود و چنانچه می‌خواستیم قطار به صورت همسطح عبور کند باید یک مسیر ویژه تشکیل می‌دادیم که به دلیل تبعات اجتماعی و اقتصادی و تأثیر منفی سروی سیمای شهری این گزینه نیز مورد قبول واقع نشد و در نهایت، گزینه کم عمق انتخاب شد. به این صورت که سقف تونل قطار شهری ۱/۵ متر زیر آسمان باشد و عبور و مرور در هسته مرکزی، به صورت زیر گذر انجام شود. آیا به طور دقیق مشخص است که چه میزان از مسیر قطار، زیرزمینی خواهد بود؟

**در سال ۱۳۹۵ در هر ساعت ۱۷ هزار تقاضای سفر در شهر مشهد ایجاد خواهد شد و ناوگان اتوبوسرانی نمی‌تواند جوابگوی آن باشد. از سوی دیگر، افزایش اتوبوسها نیز باعث تشدید ترافیک و آلودگی هوا می‌شوند**

از حدود ۱۸ کیلومتر، ۸ کیلومتر آن به صورت زیر گذر خواهد بود. آیا برای چاههای فاضلاب و کابلهای برق و تلفن زیرزمینی فکری کرده‌اید؟ از آنجا که عبور مسیر از وسط خیابان است مشکلی در مورد چاههای فاضلاب منازل وجود نخواهد داشت، فقط بحث لوله‌های آب، گاز و کابلهای برق و تلفن مطرح است که مسیرهای انتخاب شده، حداقل برخورد را با این سوانح خواهد داشت. در مورد استحکام زمین آیا مطالعه‌ای انجام شده است یا خیر؟ بله، در این زمینه آزمایشهای مختلفی در مورد خاک مسیرهای عبوری انجام شده و بررسیها بیانگر این است که به دلیل پایین بودن آبهای زیرزمینی با مشکل خاصی مواجه نخواهیم شد.

## گسترش فرهنگ ایمنی، بیشترین راه مبارزه با حوادث

گزارشی از همایش شهرداران و مدیران آتش نشانی شهرهای بزرگ کشور

فاطمه شهبازی

پنجمین همایش شهرداران و مدیران آتش نشانی شهرهای بزرگ کشور با هدف تبیین وضعیت آتش نشانی و موضوعاتی مانند شیوه‌های مشارکت شهروندان در تأمین ایمنی شهری، تبیین رابطه مدیریت شهری و مدیریت ایمنی شهری، ضوابط طراحی نقشه‌های ایستگاههای آتش نشانی و شیوه‌های آموزش شهروندان در مقابله با آتش سوزی در تهران برگزار شد.

علی نودریسور، مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی و نایب رئیس ستاد امور ایمنی و آتش نشانی کشور، وضعیت ایمنی کشور را در این نشست محور مورد بررسی قرار داد. سازمان‌دهی آتش نشانیها، قوانین و مقررات سازنده، تجهیزات آتش نشانی، نیروی انسانی، فرهنگ، مطالعات و تحقیقات.

وی در مورد سازمان‌دهی آتش نشانیها گفت: سازمانهای آتش نشانی هنوز در افکار عمومی و متولیان مدیریت شهری به عنوان سازمانهای عادی و خدماتی تلقی می‌شوند؛ در حالی که باید به عنوان سازمانهای بحران‌مدار و شبه نظامی محسوب گردند. مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی با یادآوری این مطلب که فقط در بند ۱۴ و ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری به موضوع ایمنی شهرها توجه شده است افزود: مشکلات جدی مربوط به ایمنی شهروندان نیازمند قانون ویژه ایمنی کشوری است تا به طور خاص به مسئله

ایمنی و سکونتگاههای زمینی در مقابل حریق بی‌تفاوت بمانند که در زمینه ایمنی شهرها مورد استناد است. فقط بحث حریق را پوشش داده و به موضوع نجات اشاره نکرده است؛ همچنین سکونتگاههای روستایی و مناطق خارج از شهر را شامل نمی‌شود.

وی در زمینه تأسیسات و تجهیزات گفت: بر اساس استانداردهای جهانی برای هر ۵۰ هزار نفر جمعیت شهری یک ایستگاه آتش نشانی مستقل با تجهیزات کافی، در ازای هر ۲ هزار نفر یک دستگاه شیر آتش نشانی و برای هر ایستگاه مستقل حداقل ۳ دستگاه خودرو اطفای حریق مورد نیاز است. این در حالی است که در کشور ما فقط ۷۴۹ ایستگاه آتش نشانی وجود دارد و تنها ۸۰ درصد جمعیت شهری تحت پوشش و ۳۰ درصد دیگر فاقد پوشش ایمنی هستند!

وی ادامه داد: تعداد شیرهای آتش نشانی در کشور ۱۲ هزار دستگاه است و آتش نشانی با کمبود حدود ۲ هزار دستگاه شیر آتش نشانی روبه روسته همچنین با وجود مستهلک بودن ۷۰ درصد از خودروهای آتش نشانی، دست کم به ۲۰۰ دستگاه خودروی جدید نیازمندیم؛ زیرا بر اساس استانداردهای جهانی، ماشین آتش نشانی باید حداقل در عرض ۳ دقیقه به محل حادثه برسد، اما متأسفانه متوسط این زمان در ایران ۶ دقیقه است! نودریسور ایمنی انسانی را در دو بُعد



کفی و کیفی قابل بررسی دانست و گفت: در بُعد کیفی ایمنی انسان، به ازای هر ۲ هزار و ۵۰۰ نفر جمعیت کشور، باید یک آتش نشانی داشته باشیم. این در حالی است که اگر بخواهیم جمعیت کل کشور را پوشش دهیم به ۲۴۸ هزار نیروی آتش نشانی نیاز داریم.

سردیسر ماهنامه شهرداریها در باره کیفیت نیروی انسانی آتش نشانی گفت:



قوانینی که در زمینه ایمنی شهرها مورد استناد است، فقط بحث حریق را پوشش داده و به موضوع نجات اشاره نکرده است؛ همچنین سکونتگاههای روستایی و مناطق خارج از شهر را شامل نمی شود

حدود ۴۸ درصد از نیروهای آتش نشانی بالای ۴۰ سال عمر دارند و این رقم نشان می دهد نیروی آتش نشانی کارایی لازم را ندارد



حدود ۴۸ درصد از نیروهای آتش نشانی بالای ۴۰ سال عمر دارند و این رقم نشان می دهد نیروی آتش نشانی کارایی لازم را ندارد؛ از نظر سواد نیز متأسفانه حدود ۷۳ درصد از پرسنل آتش نشانی زیر سیکل هستند.

مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی در مورد فرهنگ ایمنی خاطر نشان کرد: افزایش آگاهی مردم به افزایش درک آنان از خطر می انجامد و افزایش درک آنان از خطر به آمادگی بهتر برای مقابله با خطر منتهی می شود و با افزایش فرهنگ ایمنی در شهرهای کشور از تخریب و ویرانگری در شهرها کاسته خواهد شد.

نایب رئیس ستاد امور ایمنی و آتش نشانی کشور ضمن اشاره به تحقیقات انجام شده در زمینه آتش نشانی گفت: تحقیقات و پژوهش در ارتباط با مسائل آتش نشانی با فقر علمی روبه روست و

کارهای ابتدایی هم که صورت پذیرفته، عمدتاً توسط آتش نشانی تهران و مراکز مطالعات بومله ریزی شهری بوده است؛ نتیجه یکی از همین مطالعات در زمینه احداث پایگاه آتش نشانی در مناطق روستایی، باعث شد که در سال جاری ۸ پایگاه در روستاهای کشور احداث گردد.

#### مشارکت مردم در تأمین ایمنی

در ادامه همایش، وکیلی شهردار قم در باره شیوه های مشارکت شهروندان در تأمین ایمنی شهر اظهار نمود: مشارکت شهروندان در تأمین ایمنی شهر باید متناسب با انگیزه های معنوی، مادی، اقتصادی، انسانی، عاطفی و اخلاقی آنان برنامه ریزی شود تا شهروندان احساس نمایند که در سیاست گذاری، هدف گذاری و برنامه ریزی نقش دارند و همچنین می توانند بر امور، نظارت نیز داشته باشند. وکیلی جلب مشارکت شهروندان را در دو نوع مستقیم و غیر مستقیم دانست و افزود: در مشارکت مستقیم با آموزش شهروندان، آنان به وظیفه خود عمل می کنند و بدون دخالت نیروهای آتش نشانی، تمامی امکاناتی را که به آتش سوزی دامن می زند از محل حادثه دور می نمایند.

همچنین سرپرستی، شهردار زاهدان، با تأکید بر ایجاد و حمایت مدیریت ایمنی شهری گفت: با توجه به اینکه آتش نشانی بازاری مدیریت بحران در سطح شهرهاست، باید از خدماتی شدن این سازمان جلوگیری کرد و تجهیزات و امکانات مربوط به آن را ساماندهی نمود. وی در مورد مقررات پرسنلی شهر دارها گفت: باید همزمان با فعالیت آتش نشانی، قوانین و مقررات ویژه ای نیز تصویب شود تا آنان تحت حمایت بیمه های خاص قرار گیرند.

سرپرستی در زمینه مدیریت ایمنی شهر، پیشنهادهای زیر را ارائه داد:

- ۱- وجود بیمه مشترک در حمایت های شهر داران و سازمان های مربوطه.
- ۲- اختصاص در صدی از اعتبارات حوادث و درآمدهای شهرداری به آتش نشانی.
- ۳- تأسیس جمعیت نیروهای داوطلب آتش نشانی.
- ۴- هماهنگی با آموزش و پرورش در ارتباط با گنجاندن موضوع پیشگیری حوادث آتش نشانی در «تئون دوس».

۵- تجهیز مراکز استانها به هلیکوپتر، از درآمدهای مربوط به نفت.

۶- تهیه ملزومات آتش نشانی به صورت ارز بارانهای.

۷- تعیین منابع رقاصی و در آمدی بیشتر برای آتش نشانی و تخصیص اعتبارات برای احداث پایگاه های آتش نشانی از محل اعتبارات حوادث ایمنی، استانی و یا افزایش فروش نفت.

سپس اسفندیاری، مدیر عامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی تهران، به ارائه گزارش کارگروه استاندرد و ضوابط ایمنی پرداخت. وی با بیان تعریف ایمنی، به انگیزه بشر در جهت تأمین امنیت اشاره کرد و گفت: امروزه کارشناسان امور ایمنی توجه ویژه ای به مدیریت ایمنی نشان داده اند. مدیر مانند فرماندهی است که باید اختیار داشتن اطلاعات جامع و دانش توبین و ضمن برخورداری از آخرین امکانات و فن آوری، با احاطه کامل توانسته است بهترین راهبردهای مناسب را در حداقل زمان ممکن و در سخت ترین شرایط ارائه نماید.

وی افزود: تثبیت ایمنی در جامعه مستلزم ساماندهی مناسب برنامه ریزی، پژوهش و آموزش مستمر، نیروی انسانی کارآمد و متخصص، تجهیزات و امکانات مناسب با فن آوری روز و سرمایه گذاری کلان است.

#### ضوابط طراحی ایستگاههای آتش نشانی

در ادامه همایش، اسلامی، معاون دفتر برنامه ریزی عمرانی، در باره ضوابط طراحی و تهیه نقشه های تیب ایستگاههای آتش نشانی ابراز داشت: مهم ترین مواردی که باید در طراحی و ساخت ایستگاههای آتش نشانی مورد توجه قرار گیرد، مکان بانی صحیح و تناسب آنها با یافت فیزیکی شهر، تیکه معابر، خروجی ایستگاه، مجاورت ایستگاه و ارتباط آن با شبکه معابر اصلی و بزرگراهها، نوع استقرار ابنیه مسکونی، تجاری، اداری و کاربری های مهم شهری است.

معاون دفتر برنامه ریزی عمرانی در ادامه افزود: از جمله موارد دیگری که باید در طراحی ایستگاههای آتش نشانی لحاظ شود، محل استقرار و انتظار نیروهای آتش نشانی، خودروها، وسائل اطفای حریق و نجات است. همچنین باید مراکز آموزش در کنار ایستگاههای آتش نشانی



## باید همزمان با فعالیت آتش نشانان، قوانین و مقررات ویژه‌ای نیز تصویب شود تا آنان تحت حمایت بیمه‌های خاص قرار گیرند

مالی سازمانهای آتش نشانی به شهردارها و عدم تناسب بین درآمدها و هزینه‌ها دانست و افزود: مشخص نبودن مسئولیت نظارت و اجرای دستورالعملهای ایمنی از سوی سازمانها باعث شده است که مردم به درستی جایگاه ایمنی را در جامعه نشناسند.

مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی اصفهان در زمینه ارتقای سطح علمی کادر آتش نشانی گفت: با توجه به فقر علمی کادر عملیاتی سازمانهای آتش نشانی و نبودن ضوابط مدون در مورد استخدام نیروهای آتش نشانی، لزوم تدوین مقرراتی برای استخدام آتش نشانان و به کارگیری نیروهای علاقمند باعث می‌شود که در درازمدت، فرآیند کمتی و کیفی آموزش بهبود یابد و به همین منظور، وجود امکانات آموزشی و کارگاهی، نشان دهنده روح علمی و عمل‌گرایان نظام آموزشی سازمان خواهد بود. همچنین انتقال مفاهیم آموزشی از طریق مجلات تخصصی آتش نشانی، زمینه آشنایی بیشتر پرسنل آتش نشانی را با آخرین یافته‌های علمی فراهم خواهد کرد.

ذالکبان محورهای اساسی قابل طرح در زمینه آموزش پیشگیری از حوادث را به این شکل برشمرد: ۱- تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعملهای پیشگیری در مورد هزینه‌ها و سایر عملیات، ۲- ایجاد کارگاههای آموزشی در زمینه مسائل ایمنی و آتش نشانی و مدیریت بحران، ۳- انتشار جزوه‌ها و بروشورهای ایمنی در سطح ملی، ۴- تدوین طرح جامع ایمنی کلانشهرهای کشور در برابر آتش سوزی، ۵- ارتباط با مجامع علمی و اعزام نیروهای آتش نشانی برای آموزش به خارج از کشور، ۶- تقویت نقش سازمانهای آتش نشانی در زمینه آموزش به شهروندان و ایجاد دانشکدههای مختلف ایمنی و آتش نشانی.

در ادامه همایش، منرس، مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی تبریز و مسئول کمیته منابع درآمدی، با بیان اینکه تحقق طرحها و اندیشه‌های مدیران بویژه در زمینه‌های برنامه‌ریزی و مدیریت سازمانی، از تباطؤ مستقیم یا تاول مالی و درآمدی آن سازمان طرد گفت: در قطعنامه چهارمین گردهمایی مدیران آتش نشانی سال ۱۳۷۸، راههای کسب درآمد سازمانهای آتش نشانی مطرح شد و اولین



برای استراحت نیروهای آتش نشانی مهیا کنند و به دور از هرگونه آلودگی صوتی باشند علاوه بر این، هر ایستگاه آتش نشانی بویژه ایستگاههای بزرگ و متوسط، به مکانی مناسب برای آموزش پرسنل نیاز دارند.

معاون دفتر برنامه‌ریزی عمرانی افزود: دوش و محل شستن لباسها پس از عملیات، مکان شستشوی وسانها نظایه، میله فرود، مکان نشستن و خشک کردن شیلنگ‌ها و استفاده از مصالح ساختمانی مناسب برای ایستگاههای آتش نشانی، از دیگر مسائل مهم در طراحی مراکز آتش نشانی است.

در ادامه ذالکبان، مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی اصفهان، به ارائه گزارش در مورد کمیته آموزش و پیشگیری پرداخت و عمده‌ترین موانع دستیابی به اهداف بخش آموزش و پیشگیری را عدم تخصیص اعتبارات کافی در زمینه امور ایمنی، وابستگی شدید

مستقر شوند تا امدادسانی به نحو مطلوب انجام شود و در هر ایستگاه، تمامی تأسیسات و فضاهای مورد استفاده، در یک طبقه و یاد دست کم در طبقات کمتر متمرکز گردند؛ همچنین ساختمانهای مراکز آتش نشانی در مقابل زلزله مقاوم باشند.

از مسواری دیگری که در طراحی ایستگاههای آتش نشانی باید مدنظر قرار گیرد، طراحی مکانهای مناسب برای سرویس و تعمیرات ماشین آلات موجود در ایستگاه، طراحی انبار، تهویه ایستگاه بویژه تهویه محل توقف ماشینها، ایجاد روشنایی و ساخت یک برج به منظور دیده‌بانی تابلو ورود و خروج ماشینها و افراد عملیاتی و مراجعان عادی اشراف داشته باشد.

اسلامی در ادامه گفت: از مواردی که در ایستگاههای آتش نشانی حائز اهمیت است طراحی خوابگاههای پرسنل است؛ زیرا این خوابگاهها باید شرایط مناسبی



مهمترین مواردی که باید در طراحی و ساخت ایستگاههای آتش نشانی مورد توجه قرار گیرد، مکان یابی صحیح و تناسب آنها با بافت فیزیکی شهر، شبکه معابر، خروجی ایستگاه، مجاورت ایستگاه و ارتباط آن با شبکه معابر اصلی و بزرگراهها، نوع استقرار ابنیه مسکونی، تجاری، اداری و کاربری های مهم شهری است

### امنیت و ایمنی یک شهر فقط برعهده آتش نشانی نیست، بلکه تمامی ادارات موظف اند در موقعیت بحران، آتش نشانی را یاری دهند

تشکیل کمیته ای ۵ نفره، اساسنامه، بازنگری و اصلاح شود و در شهرداریهایی که فاقد سازمان آتش نشانی هستند براساس اساسنامه و تصویب شورای شهر، این سازمان تشکیل شود و شرایطی نیز برای احراز مدیریت سازمانهای آتش نشانی وضع گردد.

خرم به موضوع مشارکت و سازماندهی آتش نشانان داوطلب اشاره کرد و گفته: در برخی کشورهای خارجی، تمامی آتش نشانان داوطلب، مجهز به سیستم خیررسانی هستند و به محض وقوع حادثه از آن مطلع می شوند و به سرعت خود را به محل می رسانند.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، تشکیل اتحادیه سازمانهای شهرداری را خاطر نشان کرد و افزود: قرارداد با آتش نشانی و تهیه تجهیزات، ارتباطی به وزارت کشور ندارد و ما صرفاً می توانیم از نظر اداری و فنی حمایت کنیم؛ با تشکیل اتحادیه تمامی امور جاری غیر از سیاستگذاری به عهده اتحادیه خواهد بود.

وی با اشاره به بحث آموزش، از تشکیل دانشکده ایمنی و آتش نشانی خبر داد و خواهان تشکیل شورای آموزش کارکنان شهرداریها و سازمانهای تابعه شد.

خرم، تهیه طرح جامع ایمنی و اطفای حریق را مورد تأکید قرار داد و گفت: این امر سازی ساختمانها یکی از مسائل مهم و حیاتی است و ایستگاههای آتش نشانی اولین مکانهایی هستند که باید ایمن سازی شوند؛ زیرا هنگام بروز حوادث،

توسعه، به موضوع ایمنی توجه شده است. امیریزدانی، مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی کرج، به مشکل اساسنامه ای سازمان آتش نشانی اشاره کرد و گفت: اساسنامه سازمان آتش نشانی برای مراجع قضایی قابل قبول نیست؛ همچنین مشکل دیگر اساسنامه، به کارگیری نیروهای غیر فعال و مؤثر است و هیچ راهکاری در آن به منظور تبادل همکاری بین آتش نشانی و سایر نهادها دیده نمی شود؛ این در حالی است که امنیت و ایمنی یک شهر فقط برعهده آتش نشانی نیست، بلکه تمامی ادارات موظف اند در موقعیت بحران، آتش نشانی را یاری دهند.

وی افزود: مشکل دیگر، عدم چارت تشکیلاتی سازمان است؛ متأسفانه نیروهایی که وارد آتش نشانی می شوند از چارت و جایگاهی مشخص برخوردار نیستند و در نتیجه، باعث پلاتکلیف ماندن آنان و بروز مسائل بسیاری در سازمان می شود. همچنین نبودن قانونی مشخص در مورد نحوه جذب و استخدام کارکنان آتش نشانان و نیز نبودن درجات و سلسله مراتب شغلی، ناهماهنگی هایی را بین کارکنان به وجود آورده است و مهمترین مسئله، تثبیت جایگاه سازمانی سازمان آتش نشانی یا عدم امنیت شغلی است.

شایان ذکر است که در این گردهمایی احمد خرم، معاون هماهنگی امور عمرانی، به جمع بندی مسائل مطروحه پرداخت و به تعدادی از پرسشها پاسخ داد. وی در خصوص اصلاح اساسنامه سازمانهای آتش نشانی پیشنهاد کرد با

مصوبه در این زمینه، کسب درآمد از طریق مشاوره کارشناسی و ارائه طرحهای ایمنی برای ساختمان بود. همچنین در گردهمایی یاد شده پیشنهاد شد ۲ درصد از وجه دریافتی از صدور پروانه های ساختمانی، درصدی از درآمد شرکت دخانیات و ۲ درصد بیمه آتش سوزی از شرکت های بیمه، بابت هزینه ارائه خدمات ایمنی به سازمانهای آتش نشانی پرداخت گردد.

مدرس، در ادامه پیشنهادهای خود افزود: با توجه به مشکلات مالی سازمانهای آتش نشانی، طی بحثنامه ای به شهرداریهای کشور ابلاغ شد که درصدی از درآمد خود را به سازمانهای آتش نشانی اختصاص دهند؛ همچنین وزارت کشور نیز ترتیبی اتخاذ نماید تا کمکهای دولتی از ردیف بودجه عمومی کل کشور به سازمانهای آتش نشانی پرداخت شود.

بهمنش، مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی رشته ضمن ارائه گزارش کار کمیته لوازم و تجهیزات، خاطر نشان کرد: گزارش کمیته فنی هیئت مدیره پیشگیری و اطفای حریق نشان می دهد که در سال ۱۹۹۰ هزینه خدمات آتش نشانی در انگلستان بالغ بر ۱/۱۸۰ میلیون تومان یا معادل ۲ درصد از تولید ناخالص ملی آن کشور بوده است.

وی افزود: در شهر توکیو نیز حدود ۱/۸ میلیون یکن صرف هزینه تأمین لوازم آتش نشانی شده و این در حالی است که در ایران برای نخستین بار در برنامه ریزیهای کلان کشور در برنامه پنجساله دوم



بحث خصوصی سازی در سازمان آتش نشانی مطرح نبوده است، بلکه عمدتاً استفاده از نیروهای داوطلب و همچنین تشکیل گروه‌های داوطلب در آتش نشانی مدنظر بوده است.

سایبان دکراست که پنجمین گردهمایی شهرداران و مدیران آتش نشانی شهرهای بزرگ کشور با افتتاح و بازدید از نمایشگاه آثار برگزیده اولین مسابقه نقاشی کودکان و نوجوانان در زمینه ایمنی و آتش نشانی پایان یافت.

خرم در پاسخ به این سؤال که آیا سازمانهای آتش نشانی می‌توانند در زمینه خدمات شهری نیز به ارائه خدمات بپردازند یا خیر گفت: طبق قانون شهرداریها، سازمانهای تابعه شهرداری در محدوده قانونی، موظف به ارائه خدمات هستند و در مواقع بحرانی که استاندار به عنوان رئیس ستاد حوادث غیر مترقبه دستور صادر کند، اجرای آن برای تمامی سازمانهای دولتی و عمومی لازم الاجراست.

وی در بحث خصوصی سازی سازمانهای آتش نشانی گفت: تاکنون

ایستگاهها در خط مقدم عملیات هستند همچنین باید با ایجاد کریذورهای مخصوص در سطح شهر، سرعت حضور در محل حادثه را کاهش داد.

وی در پاسخ به سؤال همکاری آتش نشانیها با نیروهای انتظامی در مقابله با اغتشاش و تظاهرات خیابانی گفت: باید ترتیبی اتخاذ شود تا از سیاسی شدن آتش نشانی شدیداً جلوگیری شود؛ در غیر این صورت آتش نشانی از وظایف اصلی خود بازمی‌ماند و در میان مردم جایگاه واقعی خود را از دست می‌دهد.

کاهش هزینه‌های سازمان، نرخ بلیت در حد ۵۰ ریال باقی مانده و افزایش نیافته است. این در حالی است که اتوبوسرانی تمامی پدیه‌های خود را پرداخته است و سازمان، فقط برای سوخت و راننده هزینه می‌کند.

مدیر عامل اتوبوسرانی خوی، تحقیقات را لازمه برنامه‌ریزی علمی دانست و گفت: ما برای تصمیم‌گیری‌های خود در زمینه خصوصی سازی، تعدادی از سازمانهای اتوبوسرانی بویژه تهران را



با واگذاری تعمیرات اتوبوس‌ها به بخش خصوصی

## اتوبوسرانی خوی هزینه‌های خود را کاهش داد

با خصوصی سازی برخی خدمات اتوبوسرانی علاوه بر بهبود کیفیت این گونه خدمات، رضایت مسافران نیز تأمین شده است؛ زیرا با کاهش هزینه‌های سازمان، نرخ بلیت در حد ۵۰ ریال باقی مانده و افزایش نیافته است. این در حالی است که اتوبوسرانی تمامی پدیه‌های خود را پرداخته است و سازمان، فقط برای سوخت و راننده هزینه می‌کند.

بررسی کردیم و در یک دوره آزمایشی دریافتیم که با واگذاری امور به بخش خصوصی، کیفیت خدمات نیز افزایش می‌یابد.

وی افزود: به منظور استفاده از نظرات رانندگان، یکی از آنان عضو هیئت مدیره شده است تا مشکلات و پیشنهادهای پرسنل را منتقل نماید.

این نتیجه رسیدیم که برای تعمیر هر یک از اتوبوس‌ها به تعداد زیادی نیروی متخصص نیازمندیم و این موضوع، هزینه زیادی نیز به ما تحمیل می‌کرد؛ بنابراین با عقد قرارداد با تعمیرکاران موجود در شهر، تعمیرات ناوگان اتوبوسرانی را به آنان واگذار کردیم و آنان را متعهد نمودیم تا تعمیرات ناوگان را در اولویت کاری خود قرار دهند. این موضوع باعث شده است هیچ یک از اتوبوس‌های سازمان بلااستفاده نماند.

موسی خانی به فواید واگذاری تعمیرات اتوبوسرانی به بخش خصوصی اشاره کرد و افزود: با این حرکت علاوه بر بهبود کیفیت این گونه خدمات، رضایت مسافران نیز تأمین شده است؛ زیرا با

سازمان اتوبوسرانی خوی با واگذاری تعمیرات ناوگان خود به بخش خصوصی، میزان قابل توجهی از هزینه‌های خود را کاهش داد.

علی اصغر موسی خانی، مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی خوی، در حاشیه همایش شهرداران و مدیران عامل اتوبوسرانی در تبریز در زمینه حمل و نقل عمومی شهر خوی به خبرنگار ما گفت: در حال حاضر، ۴۹ دستگاه اتوبوس، ۳۵ دستگاه مینی‌بوس و ۴۸۰ دستگاه تاکسی، وظیفه حمل و نقل عمومی را در شهر به عهده دارند و مدیریت مینی‌بوس‌ها و تاکسی‌ها نیز با اتوبوسرانی است.

وی در باره علل واگذاری این بخش از خدمات اتوبوسرانی به بخش خصوصی گفت: پس از بررسی‌های به عمل آمده به



تقدیر شهرداری اصفهان از  
برگزیدگان طرح نظرسنجی برنامه  
پنجساله



شهرداری اصفهان در پی  
نظرسنجی از شهروندان  
اصفهانی در مورد برنامه  
پنجساله دوم شهرداری از  
برگزیدگان این طرح تقدیر کرد.  
به گزارش روابط عمومی شهرداری  
اصفهان، مدیر برنامه ریزی و پژوهشی  
این شهرداری با تأکید بر ادامه همکاری  
شهروندان در پیشبرد امور عمرانی و  
برنامه ریزی شهر، گزارشی از وضعیت  
عمران شهری ارائه کرد.

وی در این زمینه گفت: بیش از ۹۰  
درصد از طرحهای مربوط به برنامه  
پنجساله اول شهرداری، موسوم به  
اصفهان ۲۳۴، اجرا شده است و با تشکیل  
شورای اسلامی شهر، برنامه پنجساله  
دوم نیز پایه ریزی شده و به منظور هر چه  
پخته تر شدن برنامه ها، تصمیم بر این  
شده است تا از شهر و نشان نیز نظرسنجی  
شود.

همچنین سازمان رفاهی - تفریحی  
شهرداری اصفهان به مناسبت ماه مبارک  
رمضان برنامه های ویژه ای به اجرا  
گذاشت. در این برنامه ها مسابقات  
فرهنگی - مذهبی، جلسات تفسیر قرآن  
و نهج البلاغه و سخنرانیهای مختلف با  
توجه به گروههای سنی اجرا شد.

کارگران خدماتی شهرداری تبریز  
معاینه پزشکی می شوند

به منظور کنترل وضعیت سلامت  
جسمی و روانی، کارگران  
خدماتی شهرداری تبریز مورد  
معاینات پزشکی و آزمایش خون  
قرار می گیرند.

گزارش روابط عمومی شهرداری  
تبریز حاکی است که به منظور پیشگیری  
از بیماریهای شغلی، تمامی کارکنان یاد  
شده، همه ساله در خانه های بهداشت،  
تحت معاینات پزشکی قرار می گیرند و  
نتایج این آزمایشها در پرونده های  
بهداشتی آنان ثبت می شود.

همچنین گزارش دیگری از  
شهرداری تبریز حاکی است که دومین  
پایگاه اورژانس پایانه های کشور را  
شهرداری تبریز راه اندازی کرد.

عادل، رئیس شورای اسلامی شهر  
تبریز، در مراسم افتتاح این پایگاه گفت:  
کریه روزانه ۱۷ هزار مسافر در ترمینال  
تبریز و نزدیکی این ترمینال به اتوبان  
حادثه خیز شهید کسانلی از عوامل  
راه اندازی این پایگاه بوده است.

شایان ذکر است که این مرکز با دو  
پرسنل به صورت شبانه روزی، علاوه بر  
ترمینال تبریز مسائلی از شهر را نیز تحت  
پوشش قرار می دهد.

تصمیمات نشست شهرداریهای  
استان کرمانشاه

کرمانشاه - فریده توری

در نهمین گردهمایی شهرداران  
استان کرمانشاه تصمیماتی در  
مورد ساخت و ساز، تعداد باغها و  
دیگر مسائل شهری اتخاذ شد.

در این گردهمایی مقرر گردید  
شهرداریهایی که درخواست امتی تمودن  
پروژه های فصل عمران شهری را دارند با  
هماهنگی دفتر فنی، نسبت به برآورد  
امکانات اجرایی پروژه و توان شهرداریها  
اقدام لازم را انجام دهند. همچنین  
شهرداریها موظف شدند به منظور  
ساماندهی ساخت و ساز در سطح استان،  
اتاقی را به نظام مهندسی اختصاص دهند  
و براین امر نظارت داشته باشند.

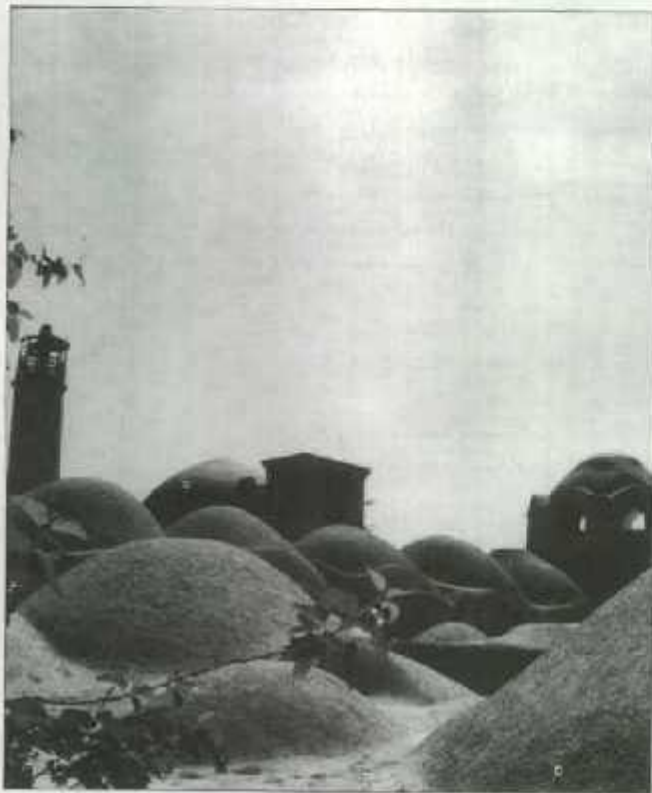
از دیگر مصوبات این گردهمایی،  
سرشماری و ارائه گزارش لازم در مورد  
باغهای موجود در حریم استحقاقی  
شهرها، ایمن سازی شهرها از نظر سیل و  
پوشش آنها، جمع آوری آبیهای سطحی،  
ایجاد فضاهای غذاخوری و سرویسهای  
بهداشتی در سطح شهرها، جمع آوری  
بیماران روانی و ساماندهی دست فروشها  
در سطح شهر توسط شهرداریها بود.

شایان ذکر است که در نهمین  
گردهمایی شهرداران استان نیز بر  
مواردی مانند پاکسازی سر در و ستون  
منازعه های شهر و ایجاد مکانهایی برای  
درج آگهی های تبلیغاتی در سطح شهر  
تأکید شد و شهرداریها موظف شدند  
حلقه های عمرانی مورد نیاز شهر را تهیه و  
تفظیم نمایند.





لازم به ذکر است که کمیته فنی و تخصصی طرح همسان سازی فعالیت‌های رایانه‌ای شهرداریهای سراسر کشور به کمیته انفورماتیک شهرداریها تغییر نام یافت.



کاشان و آبنوی سوند در آستانه خواهر خواندگی



شهرهای کاشان و آبنوی سوند خواهر خوانده می‌شوند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری کاشان در سفر رئیس شورای شهر آبنوی سوند، پیشنهاد خواهر خواندگی آبنوی کاشان مطرح گردید که با استقبال

## نشست گروه‌های خدمات رایانه‌ای در یزد

## بررسی مشکلات شهرهای میانه در ملایر

همدان - ایراهیم پوینده اولین همایش بررسی مسائل و مشکلات شهرهای میانه در فرایند توسعه شهری با تأکید بر شهر ملایر برگزار شد.

این همایش با رویکرد به جایگاه و کارکرد شهرهای میانه در نظام شهری کشور توسط شهرداری ملایر با همکاری مراکز دانشگاهی برگزار شد و صاحب‌نظران دیدگاه‌های خود را ارائه کردند.

برخی مقالات برگزیده در این همایش عبارت‌اند از: تحول جایگاه شهرهای میانه در نظام شهری ایران، نقش شهرهای میانی در توسعه مناطق و نظام شهری ایران، مدیریت شهری و شهرهای میانه، برنامه‌ریزی شهری و توسعه پایدار، جایگاه شهرهای میانه در نظام سلسله‌مراتبی شهرهای استان همدان، نقش شهرهای کوچک و متوسط در توسعه مناطق، ارزیابی اجزای عملکرد اقتصادی شهرهای ایران و شهر سالم، توسعه پایدار و شهرهای میانه.

## شهرداری محمد شهر و اجرای سیستم GIS

اجرای سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) با هدف مکانیزه نمودن واحدهای شهرسازی در محمدشهر آغاز شد.

به گزارش مرکز خدمات کامپیوتری شهرداری محمدشهر، این پروژه با ایجاد بانک اطلاعات شهری آغاز شد تا با تهیه فرم‌های ویژه اطلاعاتی از تمامی واحدهای تابعه شهرداری و دیگر ارگانها، آنها را دسته‌بندی و پردازش نماید.

در دومین مرحله این پروژه سعی می‌شود با بهره‌گیری از امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، عملیات رقبومی نمودن نقشه‌ها و به عبارت دیگر، کار اصلی سیستم آغاز گردد.

شایان ذکر است که از خروجیهای این سیستم می‌توان نقشه‌های دقیق و کارآمد کاربری اراضی در مقیاسهای مختلف نقشه راههای شهری، خطوط انتقال برق، آب و تلفن، وضعیت روشنایی معابر، چاهها و... را تهیه نمود.

گردهمایی اعضای کمیته فنی و تخصصی طرح همسان سازی فعالیت‌های رایانه‌ای شهرداریهای سراسر کشور در یزد برگزار شد.

در این گردهمایی، مسئول گروه خدمات رایانه‌ای دفتر برنامه‌ریزی عمرانی با ارائه گزارشی از عملکرد کمیته فنی به افزایش تعداد شهرداریها و گسترش فعالیت آنها نیز طی چند سال اخیر اشاره کرد.

وی وزارت کشور را متوجه به ارائه روشهای بهینه مدیریت و راهکارهای مناسب برای شهرداریها دانست و از طرح همسان سازی فعالیت‌های رایانه‌ای در شهرداریها به عنوان یکی از این راهکارها یاد نمود.

در پایان این گردهمایی مقرر شد صفحات Web به منظور جمع‌آوری اطلاعات از شهرداریها طراحی شود و برای تهیه نرم‌افزارها و سخت‌افزارهای مناسب دیگر نیز اقدام گردد.



# ماهنامه شهردارها آگهی می‌پذیرد

شهری توزیع می‌شوند تا نظر آنان در زمینه نیازهای شهری، عمرانی، خدماتی و فرهنگی استخراج گردد و در تدوین برنامه مورد استفاده قرار گیرد. همچنین شهردار قزوین در مورد برنامه پنجساله شهرداری گفت: با حرکتی که از طرف وزارت کشور آغاز شده، شهرداریها در جهت برنامه پنجساله توسعه سوم دولت حرکت می‌کنند و به همین منظور، کمیونی برای تدوین برنامه در شهرداری قزوین تشکیل شده است. جعفری افزود: آنچه ضمانت اجرای این برنامه را تقویت می‌کند، منابع درآمدی است که باید این منابع را شناسایی نمایم و به همین دلیل طرح جامع درآمدی در حال تدوین است؛ زیرا برخی از درآمدهای فعلی شهرداری زودگذر و فصلی است و جابجایی نیازهای عمرانی شهر نیست.

حرفین رویه رو شد. این موضوع با اهدافی مانند ارتباط در زمینه‌های اجتماعی، فرهنگی و ورزشی، تبادل دانشجو، فنون و تخصصهای مورد استفاده شهرداریها از قبیل بازیافت زباله، آب، فاسلاب شهری و فن آوریهای صنعتی مورد توافق قرار گرفت. شایان ذکر است که شهر آئوتو با ۱۰۴ هزار نفر جمعیت در شمال سوئد قرار دارد و حدود ۲۵ هزار دانشجو در دانشگاه این شهر تحصیل می‌کنند و همین موضوع باعث شده است که آئوتو یکی از مراکز دانشگاهی محسوب شود.

## آغاز تدوین برنامه پنجساله شهرداری قزوین با دریافت نظر مردم

تدوین برنامه پنجساله شهرداری قزوین با استفاده از



جعفری در مورد اولویتهای برنامه شهرداری خاطر نشان کرد: با توجه به شرایط و نیازهای خاص قزوین، اولویت برنامه با اجرای پروژههای نیمه تمام است.

## نظرات مردم و کارشناسان آغاز شد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری قزوین برای تدوین این برنامه، پرستنامه‌هایی از سوی شهرداری قزوین با جامعه آماری بیش از ۱۰ هزار شهروند قزوینی تنظیم می‌شود. این پرستنامه‌ها در دو سطح شهروندان عادی و کارشناسان و مدیران



اخبار پژوهشی این شماره، دو محور زیر را شامل می‌شود:

۱- نود و دومین کنفرانس انجمن برنامه‌ریزی آمریکا (APA) در سال ۲۰۰۱.

۲- کنفرانس متروپلیس در سال ۲۰۰۱.

نود و دومین کنفرانس انجمن برنامه‌ریزی آمریکا (APA)

۱۴-۱۰ مارس ۲۰۰۱

نیوارلن (آمریکا)

لازم به توضیح است که اطلاعات تفصیلی هر یک از برنامه‌های کنفرانس و همچنین خلاصه مقالات و محورهای آنها بر روی شبکه موجود است که در صورت نیاز می‌توان به آدرسهای زیر مراجعه نمود:

<http://www.planning.org/confren/2001/agen.htm>  
 website feedback @ planning.org

کنفرانس متروپلیس (مادرشهر)  
 ۷ و ۸ فوریه ۲۰۰۱

کنفرانس متروپلیس را مجله متروپلیس برگزار می‌کند و شامل چهار کنفرانس کوچک است که دو شبانه روز متوالی ادامه دارد. در این کنفرانس، مسابقه طراحی نیز توسط دانشجویان برگزار می‌شود و بهترین طرح از سوی برگزارکننده انتخاب و معرفی می‌گردد.

محورهای اصلی اجلاس فوق به شرح زیر است:

- رهیافت‌های جدید محیط‌گرایی و معماری.
  - فرآیندهای جاری طراحی و پیماندهای آن.
  - تجارب به کارگیری همکاری‌های چندرشته‌ای در فرآیند طراحی شهری.
  - تحقق بخشیدن به توسعه پایدار (فرآیندها و پیشرفت‌ها).
  - بهره‌برداری از جدیدترین رهیافت‌های آگاهانه محیط‌گرایی در برنامه‌ریزی و طراحی چشم‌اندازها و معماری.
  - ماهیت اصلی ساخت و ساز ویژه به وسیله طراحی و به کارگیری استراتژی.
  - مسابقه طراحی به وسیله دانشجویان.
- برای اطلاعات بیشتر در زمینه شرکت در کنفرانس می‌توان به آدرسهای زیر مراجعه نمود:

<http://www.metroplismag.com/ncw/met-conf/met-conf.htm>  
 e-mail: [ssa@metroplismag.com](mailto:ssa@metroplismag.com)  
 The Metropolis west conference

ویژگی عمومی کنفرانس APA، برگزاری کارگاههای آموزشی و یوبایی آنهاست و بستری مناسب برای تبادل تجربی میبایست کند که در آن، پروژههای انجام شده و موفق در زمینه طراحی و برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای مطرح می‌شود و مسائل اصلی آن از دید دست‌اندرکاران، ساکنان محلی و برنامه‌ریزان مورد تجزیه و تحلیل و نقد قرار می‌گیرند.

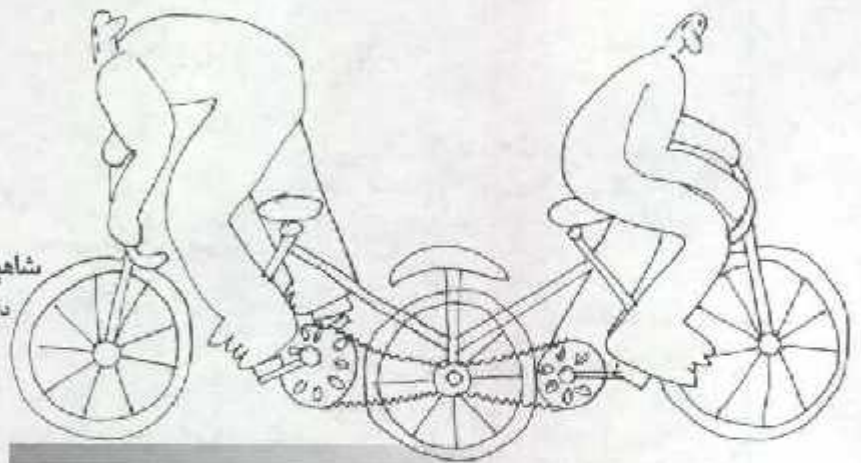
مسوازه مطرح‌شده در کارگاهها عمدتاً گستره وسیعی از مباحث حفاظت محیطی و تاریخی را شامل می‌شود و استفاده مجدد از دوجرخه را در فضاهای شهری مطرح می‌کند. از دیگر فعالتهای کنفرانس APA - که توسط مؤسسه توسعه برنامه‌ریزان حرفه‌ای دارای گواهینامه انجام می‌شود - طرح مباحثی چون مدیریت شهری، بررسی توافقنامه‌ها و تدوین راهبردهای بهینه طراحی شهری است. برنامه مفید دیگر کنفرانس برگزاری کارگاه آموزش GIS است که برای آموزش در سطح پیشرفته سیستم اطلاعات جغرافیایی برگزار می‌شود.

اهم برنامه‌های کنفرانس ۵ روزه APA به شرح زیر خواهد بود:

- برگزاری کارگاههای آموزشی.
- برنامه‌های ویژه (برگزاری تورهای شناسایی محلی و...).
- مسائل مربوط به شهرگرایی جدید.
- مسائل شهرهای کوچک و روستاها.
- مسائل محلی، حرفه‌ای و دانشجویی.
- گردهمایی سیاستهای رشد.



# مشکلات شهرداریهای کوچک



شاهپور خزایی  
دانشجو و شاغل در شهرداری آبخش

اجرای قانون شهرداری بیشتر و مؤثرتر و قدرت شهردار کمتر است.

یکی دیگر از دلایل پایین بودن جایگاه مدیریت شهری در شهرهای کوچک نبودن امکانات فنی و مالی کافی است. از آنجا که اکثر روستاها و یا بخشهای کشور متولی خاصی ندارند و یا اگر دارند نقش آنان در روند برنامه‌ریزی شهری به دلایل مختلف بسیار ضعیف است؛ در نتیجه ساکنان این روستاها و بخشها پس از اینکه به شهر تبدیل می‌شوند، توقعات بسیار بالایی از مدیریت شهری دارند؛ از یک سو مدیر شهر امکانات فنی و مالی کافی ندارد و از سوی دیگر، شهروندان نیز با قوانین جاری آشنایی کامل ندارند؛ بنابراین زمینه شکل‌گیری تضادی کامل بین شهرداری و شهروندان به وجود می‌آید و این خود عاملی دیگر در تضعیف جایگاه شهرداری است.

در اکثر شهرهای ایران بویژه شهرهای کوچک و یا جدیداً تأسیس و توپا به لحاظ مشکلات یاد شده (نبودن امکانات فنی و مالی)، بخش عمران نمی‌تواند پروژه‌های قابل ملاحظه‌ای را در کوتاه مدت اجرا نماید و از آنجا که جمعیت در حال افزایش است و مشکلات نیز روز به روز افزون‌تر می‌گردد هیچ وقت نتوانسته است همگام با زمان حرکت نماید؛ زیرا مدیریت واحدی که بتواند نظارتی کامل بر تحقق اهداف و افق طرح داشته باشد معمول نگردیده است. در نتیجه از این جهت که به دلایل متعدد برنامه‌ریزی‌های از قبل تعیین شده وجود نداشته است، مشکلات پیش آمده، سریعتر و بیشتر در اقدامات عمرانی قابل رؤیت بوده است؛ بنابراین، سیاستها و اقدامات عمران شهری در دیمه شهر تیشمان رضایت آنان را فراهم نمی‌کند و از این طریق و به این شکل نیز مدیریت شهری تضعیف می‌شود.

تنوع و وسعت فعالیت‌های شهرداریها، تابعی از کمیت و کیفیت جمعیت ساکن در هر شهر است. در واقع، هر چه تعداد جمعیت شهر بیشتر و ترکیب آن متنوع‌تر باشد، حجم و تنوع فعالیت‌های شهرداری هم بیشتر می‌شود. اما این حجم و تنوع از یک حداقل معین نمی‌تواند کمتر باشد، چرا که شهر هر اندازه کوچک باشد، به حداقلی از انواع خدمات نیاز دارد و شهرداری موظف به ارائه این خدمات است؛ اعم از اینکه امکانات تخصصی، فنی و مالی لازم را داشته باشد یا خیر.

واقعیت این است که شهرداری شهرهای کوچک به دلیل نبودن امکانات لازم، توان استخدام نیروی متخصص و تهیه ماشین‌آلات و تجهیزات لازم را ندارند؛ در نتیجه اطلاع و دانش اندک کارکنان شهرداریها از نکات و موازین فنی و عمرانی و عدم درک صحیح و کامل از طرح جامع یا هادی بر تیرگی اوضاع و مشکلات موجود شهرها می‌افزاید.

نکته مهم دیگر در اداره امور شهرها، برخوردار نبودن شهرداری از قانونی به هنگام و پوشش دهنده تمام نیازهای زمان حال است. این مشکل، زمینه‌ساز عدم رعایت قانون توسط سایر دستگاه‌های مرتبط با شهرداری نیز می‌گردد؛ از آنجا که از گانه‌های ذی‌ربط، بر خوردی جدی با دستگاه‌های متخلف و نقض‌کننده قانون انجام نمی‌دهند؛ در نتیجه قانون شهرداری و سایر قوانین و مقررات مربوطه بیش از پیش تضعیف گردیده است؛ پیامد این امر، تضعیف نقش و عملکرد مدیریت شهری و در رأس آن، شهردار و کاهش قدرت اجرایی اوست. این مشکل در شهرهای کوچک بیشتر محسوس است؛ زیرا موانع محلی



# معیارهای شهردار نمونه از نظر شما

دفتر فنی استانداری خوزستان

فراخوان معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و ماهنامه شهرداریها در مورد ارائه معیارهای شهردار نمونه با استقبال گروههای مختلف ذی ربط مانند استاندارها، شهردارها، شوراهای شهر، دیگر سازمانها و نهادهای مرتبط و همچنین اشخاص حقیقی و حقوقی غیر دولتی مواجه شده است. از این شماره ۵، بخشی از صفحه با مخاطب ماهنامه به انعکاس این نظرات اختصاص می یابد تا ضمن معرفی معیارهای پیشنهادی، به نوبه خود به منزله قدر دانی از صاحب نظران پیشنهاد کننده این معیارها نیز باشد.

۱۲- ایجاد زمینه های لازم در خصوص رفع مشکلات بیکاری و سوق دادن فعالیتهای شهری، بویژه فعالیتهای عمرانی در جهت اشتغال زایی.

۱۳- به کارگیری امکانات و سرمایه های موجود شهرداری، اعم از منقول و غیر منقول، در جهت ایشای وظایف قانونی شهرداری و حفظ و نگهداری سرمایه.

۱۴- نگهداری بهینه ماشین آلات خدماتی و عمرانی و پرهیز از فروش سرمایه.

۱۵- آشنایی نسبی با فعالیت های اجرایی و اصول فنی مرتبط با شهرداری، شامل جدول گذاری، زیرسازی، اسفالت، دفع آب های سطحی و فضای سبز و اطلاع از قیمت های واحد انجام کار در هر یک از زمینه های عنوان شده.

۱۶- حفظ و نگهداری تأسیسات، ابنیه و اماکنی که متعلق به شهرداری است.

۱۷- توجه به مادی ورودی شهر و سیمای شهری و ساماندهی آن در صورت ضرورت.

۱۸- برنامه ریزی در جهت اجرای اهداف طرح جامع یا هادی و تحقق متوازن زیرساختها و زیر بناهای شهری متناسب با وضعیت درآمدی شهرداری و پیش بینی اعتبار سالانه در بودجه با رعایت اولویتها در انتخاب پروژه های عمرانی.

۱۹- اتخاذ تدابیر مناسب در جهت جلب همکاری ادارات و ارگانها با شهرداری و پیگیری رفع مشکلات از طریق شورای شهر، بخشداران و فرمانداران در شهرها و در صورت لزوم از طریق استانداری با توجه به سلسله مراتب پیگیری.

۲۰- ایجاد شوق و انگیزه در کارکنان شهرداری و تلاش در جهت بهبود امور.

۲۱- جلب اعتماد عمومی و رضایت مردم از کارکنان شهرداری و ارتباط نزدیک و صمیمی با ارباب رجوع و ارائه گزارش عملکرد به مردم.

این شماره به معیارهای ارائه شده از سوی دفتر فنی استانداری خوزستان اختصاص دارد.

معیارهای انتخاب شهردار نمونه به شرح ذیل پیشنهاد می شود:

۱- آشنایی با بودجه مصوب شهرداری و برنامه ریزی در جهت تحقق آن در چارچوب ضوابط.

۲- تسلط و اشراف کامل به قوانین و مقررات شهرداریها (قانون شهرداریها و بخشنامه های صادره).

۳- شناخت راهکارهای مؤثر در وصول درآمد و برنامه ریزی و پیگیری مستمر در جهت افزایش درآمد.

۴- تسلط و اشراف بر طرح جامع، هادی، تفصیلی شهر و ضوابط و مقررات شهرداری و آشنایی با محدوده ها و حریم قانونی و شرح وظایف شهرداری در آن.

۵- اجزای مقررات و قوانین شهرداری و شهرسازی در شهر و پای بندی به انجام تعهدات شهرداری.

۶- اهتمام در انجام فعالیتهای عمرانی و رعایت ضوابط فنی و اجرایی در انجام پروژه ها.

۷- رعایت صرفه و صلاح شهرداری در معاملات و فعالیتهای عمرانی و تلاش در جهت به حداقل رساندن هزینه ها.

۸- نگارش جامع به شهر و شناخت اولویتهای کاری در فعالیتهای عمرانی.

۹- آشنایی کامل با مدیریت و خدمات شهری (جمع آوری زباله، فضای سبز، آتش نشانی، خدمات گورستان، غسلخانه، کشتارگاه و...) و ایفای وظایف قانونی شهرداری در این زمینه.

۱۰- تلاش در جهت به کارگیری مشارکت مردمی در مدیریت شهری و خدمات شهری و عمرانی و استقبال از سرمایه گذاری بخش خصوصی.

۱۱- کاهش تصدی و واگذاری امور به بخش خصوصی در جهت ارتقای کار و کنترل و نظارت بر امور.



## درآمد سرانه شهرهای کشور در سال ۱۳۷۸

در ادامه آمار ارائه شده در شماره ۲۰ ماهنامه، در این شماره جدیدترین اطلاعات موجود در زمینه درآمد سرانه شهرهای (به ازای هر شهروند) بر اساس بودجه سال ۱۳۷۸ شهرهای کشور و به تفکیک استانها در جدول زیر ارائه می شود. همان طور که از این جدول بر می آید

پایترین درآمد سرانه به ترتیب مربوط به استانهای تهران، اصفهان و آذربایجان شرقی و پایین ترین درآمد سرانه به ترتیب مربوط به کردستان، آذربایجان غربی و همدان است.

متوسط درآمد سرانه شهرهای کل کشور یک میلیون و ۲۳۱ هزار ریال است که نسبت رقم استان تهران به این رقم ۱/۶۹ و نسبت استان کردستان به آن فقط ۰/۲۰ است.

سرانه بودجه شهرهای کشور در سال ۱۳۷۸

ردیف	استان	بودجه سال ۱۳۷۸ (هزار ریال)	سرانه بودجه (هزار ریال)
۱	آذربایجان شرقی	۴۹۰,۲۵۱,۲۶۵	۱۹۷
۲	آذربایجان غربی	۱۰۲,۲۰۷,۴۵۴	۷۱۰
۳	اردبیل	۴۳,۰۱۲,۷۸۸	۱۰۲
۴	اصفهان	۶۷۴,۳۱۱,۴۲۰	۲۱۲
۵	ایلام	۲۸,۷۷۷,۳۷۰	۱۰۲
۶	برشهر	۳۹,۹۱۰,۰۰۰	۹۴۰
۷	تهران	۲,۹۱۸,۷۷۰,۹۳۲	۲۹۳
۸	چهارمحال و بختیاری	۲۱,۴۸۳,۲۲۵	۱۱۴
۹	خراسان	۵۴,۰۶۹,۷۶۷	۱۴۷
۱۰	خرزستان	۳۲۴,۲۵۸,۶۲۹	۱۳۰
۱۱	زنجان	۶۵,۱۳۸,۷۲۱	۱۳۸
۱۲	سمنان	۲۷,۹۰۰,۸۶۷	۱۲۹
۱۳	سیستان و بلوچستان	۷۷,۴۵۰,۸۵۱	۸۸,۴
۱۴	فارس	۳۵۲,۴۹۷,۲۶۵	۱۵۲
۱۵	قزوین	۱۱۰,۸۲۹,۲۷۴	۱۹۱
۱۶	قم	۸۶,۷۲۲,۸۸۰	۱۰۲
۱۷	کردستان	۳۷,۸۷۷,۱۹۹	۵۶,۷
۱۸	کرمان	۱۲۷,۳۲۱,۲۱۰	۱۰۵
۱۹	کرمانشاه	۱۲۶,۱۲۲,۹۷۵	۱۱۴
۲۰	کهگیلویه و بویراحمد	۱۸,۲۷۱,۷۰۵	۷۵,۷
۲۱	گلستان	۴۹,۱۱۸,۵۰۰	۷۸,۲
۲۲	گیلان	۱۲۱,۸۶۹,۴۳۳	۱۰۹
۲۳	لرستان	۹۳,۰۴۴,۶۱۹	۶۰۰
۲۴	مازندران	۱۱۴,۷۰۸,۳۱۳	۸۹,۴
۲۵	مرکزی	۱۲۷,۴۳۰,۵۲۹	۱۵۴
۲۶	هرمزگان	۸۴,۹۳۲,۴۷۶	۱۷۶
۲۷	همدان	۶۵,۳۴۶,۶۶۷	۷۲,۴
۲۸	یزد	۹۹,۰۹۹,۴۳۶	۱۴۵
	کل کشور	۶,۹۶۹,۹۹۱,۱۱۲	۱۷۳,۲

## فنون مدیریت (۴)

### تماسهای تلفنی

- هرگز پشت خط نروید؛ در عوض زمانی را برای تماس مجدد بپذیرید و یا پیام و شماره تلفن خود را بشهید.

- اگر شخصی مورد نظر در دسترس نیست، بهترین زمان را برای تماس مجدد بیابید و با شماره تلفن خود را بدهید.

- اگر نیاز دارید که تلفنهای منظمی بزنید، برای این کار بر سر یک زمان مناسب برای دو طرف به توافق برسید.

- یاد بگیرید در منشی تلفنی دیگران، پیامهای روشن و واضح بگذارید و اگر می خواهید آنان به شما زنگ بزنند، نام و شماره تلفن خود را بدهید.

- اگر بهر ایستگاه ممکن است دستیار یا یکی از کارمندان خود را آموزش دهید که تلفنهای را گزینش کند و آنها را به دیگران ارجاع دهد.

- اجازه بدهید فردی که به شما تلفن می زند، محدودتهای زمانی شما را بداند.

- همیشه یک قلم و دفترچه کنار تلفن داشته باشید.

- اگر تلفنی داشتید که از شما اطلاعاتی می خواست که در آن موقع در دسترس شما نیست، دنبال این اطلاعات نگردید، بلکه با فرد تماس گیرنده هماهنگ کنید که بعداً به او زنگ بزنید.

### مزاحمتها

اگر ملاقات کننده ناخواندگی دارید، این کارها را می توانید انجام دهید:

- در آغاز بفرمید که آنان برای چه کاری به دهن شما آمده اند.

- وقتی وارد اتاق شما شدند بایستید چون آنان نیز خواهند ایستاد.

- اگر ضرورت دارد که شخصاً به کار آنان بپردازید، زمانی را که برایتان مناسب است پیشنهاد کنید.

- هرگاه امکانش باشد، انجام ملاقاتی را در دفتر آنان پیشنهاد کنید.

- زمان بختیاریتان را محدود کنید.

- اگر یک منشی یا یک دستیار دارید، بر سر یک شیوه روشن در مورد اینکه چه کسانی می توانند به شما دسترسی داشته باشند و دیگران به چه کسی باید مراجعه کنند به توافق برسید.

- اگر نمی توانید ملاقات کننده ها را از دفترتان به بیرون هدایت کنید خودتان دفتر را ترک کنید.

www.dinamoo.com

توجه: این مجله



شماره ۱۳۷۹/۷/۲۱۵۹/۷۸/ه

تاریخ ۱۳۷۹/۴/۱۹ شماره دادنامه: ۱۴۸ کلاس پرونده: ۵۹/۷۸

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.  
شاکی: .....

موضوع شکایت و خواسته: ابطال آیین نامه شماره ۳/۳۳/۹۸۶۷ مورخ ۱۳۶۸/۵/۴ وزارت کشور.

مقدمه: شاکی طی دادخواست تقدیمی اعلام داشته است. آیین نامه مورد شکایت هم با قانون نظام معماری و ساختمانی مصوب ۱۳۵۲/۲/۱ و اصلاحیه های بعدی مخالفت داشته و هم با قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مصوب ۱۳۷۴/۱۲/۲۲ و آیین نامه اجرایی آن مصوب ۱۳۷۵/۱۱/۱۷ مخالفت دارد و چون وفق نص صریح اصل ۱۲۸ قانون اساسی آیین نامه ها نباید با متن و روح قوانین مخالف باشند و لذا آیین نامه شماره ۳/۳۳/۹۸۶۷ مورخ ۱۳۶۸/۵/۴ وزارت کشور که مستند شهرداری تهران - امور مهندسیین ناظر می باشد باطل بوده و وجه قانونی ندارد. الف - دلایل مخالفت با قانون نظام معماری و ساختمانی مصوب ۱۳۵۲/۲/۱ و اصلاحیه ها ۱ - تهیه و تصویب آیین نامه توسط شخص وزیر کشور مخالف با ذیل ماده ۱۲ قانون نظام معماری است که وظیفه تهیه آیین نامه را بر عهده وزارت آبادانی و مسکن - مسکن و شهرسازی و وزارت کشور با تصویب هیأت وزیران گذارده است. ۲ - تعیین تکلیف مهندسین ناظر مندرج در ماده یک آیین نامه مخالف با مذبول ماده ۷ قانون نظام معماری است. ۳ - تعقیب مهندسین ناظر در صورت تخلف در امر نظارت یا طراحی یا اجراء در کمیسویی صرکب از سه نفر از کارشناسان شهرسازی، شهرداری و دفتر فنی استانداری که در شهرداری محل تشکیل خواهد شد مخالف با مواد ۹، ۸، ۱۰ و ۱۱ قانون نظام معماری و ساختمانی و نیز مخالفت واضح و صریح با تبصره ۷ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری دارد. ب - دلایل مخالفت با قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مصوب ۱۳۷۴/۱۲/۲۲ در خصوص تعیین صلاحیت و حدود آن و ظرفیت اشتغال دارندگان پروانه اشتغال به کار ماده ۴ قانون نظام مهندسی و مواد ۸ و ۱۱ و ۱۲ و ۱۳ و تبصره آن مندرج در آیین نامه اجرایی قانون نظام مهندسی صراحتاً وزارت مسکن و شهرسازی و نیز سازمان نظام مهندسی را صالح شمرده است که این معنا مخالف صریح ماده یک و تبصره های آن و ماده ۲ و تبصره های متعلقه مندرج در آیین نامه مورد اعتراضی باشد. مدیر کل دفتر امور حقوقی وزارت کشور در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۵۲۸۵/۶۱ مورخ ۱۳۷۸/۱۱/۳ اعلام داشته اند. وزارت کشور به منظور تسبیق و تنظیم وظایفی که به موجب قانون نظام معماری مصوب سال ۵۲ و حسب تکلیفی که بموجب تبصره ذیل ماده صد قانون شهرداری و سایر عموومات قوانین مرتبط و اهرم های قانونی محوله و به لحاظ بالابردن کیفیت فنی و حفظ سرمایه های ملی و استفاده بهتر از مصالح ساختمانی و هماهنگ نمودن ساخت و ساز و نیروهای متخصص و رعایت اصول شهرسازی و معماری و مقررات شهرداری در ساختمانها که به نحوی رعایت احکام قانونی را حسب مورد بر عهده شهرداریها واگذار و شهرداریها را ملزم به رعایت نظامات مذکور نموده، با توسل به اختیارات حاصله از منطوق و روح کلی قوانین مابعد ذکر و

در اجزای مواد ۱۳ قانون نظام معماری و ۶۲ و ۹۵ قانون شهرداری و صرفاً به لحاظ رفع خلاء مقرراتی در این باره مبادرت به تدوین و تنظیم آیین نامه شماره ۳/۳۳/۹۸۶۷ مورخ ۱۳۷۸/۵/۴ نموده و با عنایت به مندرجات متن آیین نامه تصدیق خواهید فرمود وزارت کشور اقدام به وضع تکلیف قانونی و مقررات جدید و معایر یا احکام سایر قوانین و مقررات حاکم و لاحق نموده و به طوری که از عناد آیین نامه مستفاد می شود، هدایت و راهنمایی شهرداریها در جهت نظارت و کنترل نسبت به پروانه های ساختمانی که به موجب نظامات شهرداری و معماری صادر می نماید و در اختیار متقاضیان قرار می دهد حکایت دارد و چنانچه بعداً قائل به محدودیت های شده تحقیقاً در راستای امر نظارتی شهرداریها و تسهیل در امر کنترل و انجام صحیح وظایفی است که قانوناً عهده دار آن نیز می باشد، استدعی است به لحاظ انسجام در امور و وظایف قانونی شهرداریها و اعمال نظارت و کنترل قانونی از نتایج حاصله از دستور اینگونه پرونده ها و اطمینان از ساخت و سازهای شهری و تسریع و تسهیل در امور شهروندان یا نظر مساعد رأی بر ابلاغ آیین نامه مذکور صادر فرمایید. هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوقی به ریاست حجت الاسلام و المسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤساء و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می نماید.

**«رأی هیأت عمومی»**

مطابق ماده ۱۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مصوب یکم خرداد سال ۱۳۵۲ و اصلاحیه های بعدی آن، اصول فنی و بهداشتی و همچنین قواعدی که باید در ساختمانها مورد عمل و اجراء قرار گیرد و نیز مقررات مربوط به کیفیت ساختمانها از لحاظ مصالح ساختمانی و روش معماری در مناطق مختلف کشور و مقررات مربوط به تأسیسات و تجهیزات و وسایل ایمنی در ساختمانها و بطور کلی نظاماتی که رعایت آنها در ساختمانها ضرورت دارد و همچنین انواع ساختمانهای که عمیات اجرایی آن مستلزم داشتن مهندس ناظر مسئول می باشد بعهده وزارت آبادانی و مسکن (مسکن و شهرسازی) و وزارت کشور محول گردیده که باید به تصویب هیأت وزیران نیز برسد. نظر به اینکه در ماده صد قانون شهرداری و تبصره های یارده گانه آن و بخصوص تبصره هفت آن نیز اجازه تدوین آیین نامه بطور مستقل به وزارت کشور تفویض نگردیده است و بموجب ماده ۱۴ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، شهرداریها مکلفند آیین نامه امور ساختمانی مذکور در ماده ۱۲ فوقی لا شعوراً از رعایت نمایند. علیهذا آیین نامه شماره ۳-۳۳-۹۸۶۷ مورخ ۱۳۶۸/۵/۴ وزارت کشور که بدون دخالت و جلب نظر وزارت آبادانی و مسکن (مسکن و شهرسازی) تدوین و تنظیم گردیده و به تصویب هیأت وزیران نیز نرسیده است، خارج از حدود اختیارات وزارت کشور تشخیص و مستنداً به ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می شود.

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری  
قرابعلی دری نجف آبادی



«پرداخت ۵۰٪ فوق‌العاده علاوه بر حقوق بازنشستگی» شرح دادنامه شماره... مورخ... چنین رأی صادر نموده است. با توجه به دادخواست شاکی و لایحه جوابیه طرف شکایت خلاصاً حاکی از این که ۵۰٪ فوق‌العاده بابت حق کارثانی فنی، بر اساس ماده ۸۲ لایحه استقلال شهرداریها و آییننامه شماره ۱۶۵۶۱-۱۰/۱۲/۱۰ و تصویب نامه شماره ۵۶۵۲۰-۱۲/۱۲/۱۸ و رأی شعبه هفتم دیوان عالی کشور از سال ۱۳۲۰ به کاردانهای فنی آتش نشانی پرداخت می‌شده لکن در ماده ۱۴۸ قانون استخدام کشوری کلیه مقررات مغایر با قانون مذکور و محلی برای کاردانهای فنی پیش‌بینی نشده و در اجرای تبصره ۸۵ قانون بودجه سال ۵۶ کل کشور کاردانهای فنی از گروه شغلی خاص خود برخوردار گردیدند و عضویت شغل آنها در تعیین گروه همطراز می‌منظر قرار گرفته است. با این وصف پرداخت مجدد مضاعف ۵۰ درصد حق کاردانی محمل قانونی نداشته است. تخلفی از مقررات و ضوابط قانونی از ناحیه سازمان طرف شکایت به نظر نمی‌رسد. لذا شکایت شاکی غیر وارد تشخیص می‌شود و حکم به رد شکایت صادر و اعلام می‌گردد.

**ب- شعبه هفدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه... موضوع شکایت آقای... بطرفیت:**

صندوق بازنشستگی کل کشور بخواسته: اجرای رأی هیأت عمومی دیوان عالی کشور شرح دادنامه شماره ۱۱۰۹ مورخ ۱۳۱۱/۱۱/۱۷ چنین رأی صادر نموده است: مطابق رأی شماره ۶۲ و ۲۲ و ۵۷۱ شعبه ۷ دیوان عالی کشور به عنوان کاردان فنی بازنشسته سازمان آتش نشانی از حقوق رانندگی و ۵۰٪ فوق‌العاده مربوط از صندوق بازنشستگی استفاده می‌کرده ولی از ۵۶/۱/۲ پرداخت حقوق بازنشستگی بر مبنای جدول قانون استخدام کشوری اقدام کرده در حالی که رأی مزبور از ۵۶/۱/۲ قابل اجراء و آییننامه مربوط به رانندگان و کاردانهای فنی مصوب ۱۳۱۱/۸/۱۱ را مغایر با قانون استخدام جدید نمانده و رأی هیأت عمومی دیوان عالی کشور بر معترض شناختن رأی شعبه ۷ که در سال ۱۳۵۸

صادر شده است با توجه به رأی شماره ۱۷ مورخ ۵۸/۵/۲۵ هیأت عمومی دیوان عالی کشور بر لازم الاجراء بودن آییننامه شماره ۵۶۵۲۰-۱۲/۱۲/۱۸ اصلی تلقی و نظریه اینکه ابلاغ شماره ۲۸۳۲۵-۵۸/۷/۸ بازنشستگی شاکی را با احتساب ۵۰٪ مذکور در آییننامه صادر شده صحیح بوده و ابطال آن و کسر آن فقط به حقوق بازنشستگی بدون احتساب ۵۰٪ خلاف رأی هیأت عمومی دیوان عالی کشور و فاقد مجوز قانونی است لذا حکم به وارد بودن شکایت شاکی صادر و اعلام می‌گردد.

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام محمد رضا عباسی فرد و با حضور رؤسای شعب دیوان تشکیل و پس از بحث و بررسی و ملاحظه سوابق با اکثریت آراء شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رأی هیأت عمومی - با اعمال تبصره ۸۵ قانون بودجه سال ۱۳۵۶ کل کشور موضوع تعیین حقوق بازنشستگان از طریق طبقه بندی یا همطرازی و برقراری حقوق بازنشستگی مستخدمین رسمی شهرداری بر مبنای پست ثابت سازگاری آتش نشانی مستخدمین بازنشسته مزبور از تمامی حقوق متعلق به شغل آتش نشانی برخوردار می‌شوند و با این کیفیت افزایش حقوق بازنشستگی آنان که به ترتیب فوق‌الذکر تعیین می‌شود به میزان ۵۰٪ به استناد مقررات آییننامه استخدامی مصوب ۱۳۳۱/۱۲/۱۸ و رأی شماره ۱۷ مورخ ۵۸/۵/۲۵ وحدت رویه هیأت عمومی دیوان عالی کشور که منصرف از مورد است جواز قانونی ندارد. لذا دادنامه شماره ۸۱۴ مورخ ۱۰/۱۰/۶۹ شعبه یازدهم دیوان عدالت اداری در پرونده کلاسه ۱۱۵/۶۹ که بر این مبنا صادر شده موافق اصول و موازین قانونی می‌باشد. این رأی به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ قانون دیوان عدالت اداری در موارد مشابه برای شعب دیوان و سایر مراجع لازم الاتباع می‌باشد.

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

**نمایندگیهای فروش ماهنامه شهرداریها**

- ۱- تهران، انتشارات پیام  
شکلات - خیابان فروردین - پلاک ۱۱ - طبقه دوم - تلفن: ۲۱-۶۴۰۶۳۳۱
- ۲- تهران، انتشارات پرهام  
اول خیابان فروردین - جنب کوش ملی - پلاک ۳۱۲ - انتشارات پرهام - تلفن: ۲۱-۶۳۸۳۳۵
- ۳- تهران، دانشگاه شهید بهشتی  
ویمن - دانشگاه شهید بهشتی - دانشکده معماری و شهرسازی - دبیرخانه - آقای بازی - تلفن: ۲۱-۱۲۱۶۵۹
- ۴- تهران، شهرداری منطقه ۸  
لرنگ - میدان نوبت - ضلع غربی - پستان - ولایت عمومی - تلفن: ۲۱-۷۹۰۳۳۰۴۱
- ۵- تهران، شهرداری منطقه ۱۶  
خیابان شهید عالی - اینستگ - پور کله - پورایا عمومی - واحد فروش - تلفن: ۲۱-۵۶۶۶-۵۷
- ۶- تهران، شهرداری منطقه ۱۹  
حالی آباد - خیابان میدان - بلوار اجنادین - واحد فروش - تلفن: ۲۱-۵۰۰۵۱۵۲
- ۷- تهران، دانشگاه علم و صنعت  
خیابان بهار - پلاک - دفتر دانشکده معماری و شهرسازی - آقای بیات - تلفن: ۲۱-۳۲۲-۵۲
- ۸- تهران، دهکده کتاب  
باسداران - چهارراه فرمانیه - خاتم پرویش - تلفن: ۲۱-۲۲۸۰۲۶
- ۹- تهران، مؤسسه آموزش عالی سوره  
ولی مسعود - بین جنبی و جاده پوری - پلاک ۷۱ - طبقه چهارم - گروه معماری - خاتم عباسی - تلفن: ۲۱-۶۳۲۷۴۱۰۳
- ۱۰- تبریز، دفتر توزیع جراید  
خیابان ایقانه خالقی - جنب اصل مصطفی امام خمینی (ره) و تقاطع ۱۷ شهرپور - ساختمان اوستا - دفتر توزیع جراید - آقاسی سعید اثر - تلفن: ۲۱-۵۵۶۷۸۸۲
- ۱۱- کرمانشاه، دفتر روزنامه کیهان  
خیابان آیه الله کاشانی - دفتر روزنامه کیهان - آقای حسینی - تلفن: ۲۲۲۵۵-۸۳۱
- ۱۲- کرمان، شرکت تعاونی توزیع مطبوعات فرهنگ گستر  
خیابان ۲۲ اثر - کوچه کارون (اولین کوچه دست چپ) - پلاک ۱ - شرکت تعاونی توزیع مطبوعات فرهنگ گستر - آقای سلطانی - تلفن: ۲۲۱-۵۳۵۰۲
- ۱۳- مشهد، دفتر سرپرستی روزنامه هنرپهروی  
پلاک ۴۰ - دوس - بلوار سازمان آب - مقابل بازار گوهرشاد - دفتر سرپرستی روزنامه هنرپهروی - جناب آقای میرزاده
- ۱۴- ارومیه  
۲۲ ضلعی شهسود فرهنگیان - جنب بانک صادرات - رنگ و ابزار آلات ساختمان محمدی - تلفن: ۲۲۱-۸۲۶۸۱۱
- ۱۵- تبریز، دفتر خدمات کامپیوتری صاحب زاد  
کوی ولی عصر - فلکه بزرگ - بازار شهرت - طبقه دوم - دفتر خدمات کامپیوتری صادق زاده - تلفن: ۲۲۲۲۲-۴۱
- ۱۶- تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین  
خیابان نواب شمالی - دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین - آقای مهدوی
- ۱۷- کاشان، سرپرستی روزنامه هنرپهروی  
خیابان آیه الله کاشانی - نبش خیابان دکتر غزوی - ساختمان لاجوردی - طبقه اول - سرپرستی روزنامه هنرپهروی - تلفن: ۲۶۴۲۲-۳۴۱
- ۱۸- یزد، تعاونی دانشگاه پرد  
بلوار آیه الله طالقانی - ساختمان مرکزی شماره یک - مرکز فروش کتاب - تلفن: ۲۵۱۰۶۴۳۱۱
- ۱۹- پارس آباد معان، کیوسک مطبوعاتی  
مهران
- ۲۰- چهارراه امام خمینی (ره) - کیوسک مطبوعاتی  
مهران - آقای پرویز - تلفن: ۲۳۲۳۸۳۹-۲۳۲۳۷۲۷
- ۲۱- ساری، دفتر سرپرستی مطبوعات  
میدان امام خمینی (ره) - بلوار دانشگاه - رویروی حوزه هنری - جنب ساختمان تکنیک الومینیم شمال - دفتر سرپرستی مطبوعات - آقای کوشی - تلفن: ۲۳۰۳۵۷-۱۵۱
- ۲۲- گرگان  
فلکه شهرداری - کوچه پشت بانک ملی مرکزی - جنب کیسما - پلاک ۱۲ - آقای صدرازمی - تلفن: ۲۲۹۴۴-۱۲۱



نظارت شورای شهر در اجرای بودجه، در مرحله نهایی، با تصویب تفریح بودجه کامل می‌شود. در این مورد بند ۱۲ ماده ۷۱ قانون شوراهای تصویب تفریح بودجه را در صلاحیت شورای شهر دانسته است. نظارت دیگری که به وسیله شورای شهر، در اجرای بودجه صورت می‌گیرد عبارت است از رسیدگی به گزارشهای مالی شهرداری که در طول سال تنظیم و تسلیم می‌گردد و همچنین تعیین حسابرس برای رسیدگی به حسابهای شهرداری. در این مورد ماده ۷۱ قانون شهرداری مقرر می‌دارد که هر ۶ ماه یک بار صورت جامعی از درآمدها و هزینههای شهرداری تنظیم شود و به تصویب شورای شهر برسد و سپس برای اطلاع عموم منتشر شود. همچنین ماده ۷۹ مقرر می‌دارد که شهردار منتهی تاریخ روز پانزدهم هر ماه حساب درآمد و هزینه ماه قبل را به شورا تسلیم کند.

در مورد تعیین حسابرس متخصص، قسمت اخیر بند ۱ ماده ۴۵ قانون شهرداری مقرر می‌دارد: «اگر شورای شهر نقش دقیق را در مخارج یا اقسام مهم شهرداری لازم بداند، کارشناس یا محاسبان متخصص را موقتاً برای رسیدگی استخدام می‌کند و حق الزحمه متناسبی به آنها پرداخت خواهد کرد». در زمینه ممیزی حساب و حسابرسی شهرداری، ماده ۴۴ آیین نامه مالی شهرداری نیز توثیبات لازم را مقرر نموده، از جمله بندهای ب و ج ماده یاد شده، تعیین حسابرس توسط شورای شهر و رسیدگی به گزارشهای حسابرسان را همراه با گزارشهای شهرداری مورد تأیید قرار داده است.

### لزوم تعادل در بودجه

بودجه دارای دو بخش عمده درآمد و هزینه است و این دو بخش باید با یکدیگر متادل و توازن داشته باشد. این موضوع به عنوان یک اصل کلی در فن بودجه نویسی مورد قبول همگان است و به عنوان «اصل تعادل بودجه» نامیده می‌شود. این اصل باید در تمامی مراحل بودجه، اعم از تهیه، تصویب و اجرا رعایت گردد.

در مرحله تنظیم بودجه، هرگاه درآمدهای پیش بینی شده کمتر از هزینهها باشد، ضرورت دارد یا از اقلام هزینه کاسته شده و یا فکری برای ازدیاد درآمد بشود تا بودجه متعادل گردد. در صورتی که جمع هزینهها کمتر از درآمدها باشد، از امانت نباری به افزایش پارهای از اقلام هزینهها و یا کاهش برخی از اقلام درآمدها نیست و تنها کافی است که مازاد درآمد به حساب ذخیره برای سال بعد در بخش هزینهها منظور گردد و به این ترتیب، توازن و تعادل لازم بین دو بخش درآمد و هزینه ایجاد شود.

گاهی ممکن است برای جبران کمبود بخش درآمد، اقلامی به صورت استقراض از بانکها یا مؤسسات اعتباری و یا صدور اوراق قرضه یا مشارکت و نقایص اینها منظور شود. در این صورت ضروری است قبل از تنظیم نهایی پیشنهاد بودجه، اطمینانهای لازم و مستند از منابع یا مراجع اعتبار دهنده به دست آید و همراه با بودجه پیشنهادی ارائه شود.

در شهرداریهای کشور جای پیشرفته، غالباً این گونه است که برای تأمین هزینه پارهای از خدمات عمرانی و سرمایه‌های بلند مدت - که در نهایت هزینه آنها باید بین شهروندان استفاده کننده از آن خدمات سرشکن گردیده و از آنان وصول شود - هرگاه مؤذیان نتوانند بدهی خود را به صورت نقد بپردازند، بدهی آنان با بهره متداول بانکی و گاهی ساز لترین بهره ممکن برای مدت چند سال تقسیم می‌گردد و به اعتبار اقساط مطالبات یاد شده از بانکها یا مؤسسات اعتباری، وام دریافت می‌شود و به مصرف پرداخت هزینههای مربوطه می‌رسد و وصول اقساط بدهی شهروندان به عهده بانک یا مؤسسه اعتباری وام دهنده محول می‌گردد.

گاهی نیز ممکن است در آغاز بین شهرداری و بانک یا مؤسسه اعتباری، به این صورت توافق حاصل شود که مؤذیان بپایه معرفی شهرداری مستقیماً به بانک یا مؤسسه اعتباری مراجعه کنند و معادل

بدهی که برای آنان مشخص شده است درخواست وام کنند و سپس آن را مستقیماً به شهرداری پرداخت نمایند. در این صورت استاد می‌باید به قسط بندی وام، بدون دخالت شهرداری، بین بانک و مؤسسه تنظیم و امضا و مبادله می‌شود.

در مرحله اجرائی اصل تعادل بودجه به این صورت رعایت می‌شود که تخمین اعتبار و پرداخت هزینههای پیش منی شده در بودجه، به وصول درآمدها موقوف می‌شود و به موازات آن امکانپذیر است.

### اصل تقدم درآمد بر هزینه در بودجه

به موجب این اصل، بخش درآمد از نظر بودجه نویسی، مقدم بر بخش هزینه است. به این معنی که نخست باید اندازه و حجم درآمدها و دیگر منابع تأمین اعتبار را مشخص کرد و سپس در محدوده آن هزینهها را بر آورد نمود. به نحوی که بودجه متعادل شود.

اگر چه این اصل در همه کشورها رایج است و از آن پیروی می‌شود، ولی در دهه‌های اخیر پارهای استثنائات در این مورد دیده شده است که به یک مورد آن ذیلاً اشاره می‌شود:

در حدود سالهای ۱۹۴۵ تا ۱۹۷۵ در اکثر قریب به اتفاق شهرهای آمریکا این قاعده پذیرفته شده بود که بخش عمده درآمد شهرداری باید از محل دریافت مالیات یا عوارض سالانه بر ساختمانها و اراضی واقع در محدوده و خرید شهر تأمین شود (همان معنی که در شهرداریهای کشور ما به نام عوارض نویسی نامیده می‌شود و از سال ۱۳۴۷ برقرار گردیده است). این قاعده آن چنان به عنوان یک اصل مسلم مورد قبول قرار گرفته بود که گفته می‌شد هیچ اشکال ندارد که ابتدا بخش هزینههای بودجه شهرداری تنظیم شود و جمع هزینهها سال بعد مشخص گردد. سپس بخش درآمدها بر مبنای آن تنظیم شود. در بخش هزینهها نیز چون فهرست و مشخصات تمامی اراضی و ساختمانهای شهر و قیمت آنها همیشه برای شهرداری معلوم و مشخص است و عوارض سالانه نیز به نسبت قیمت ملک وصول می‌شود. از این رو کافی است بعد از اینکه اقلام درآمدهای متفرقه و جمع آنها مشخص شد، مبلغ یاد شده از جمع کل هزینههای برآورد شده کسر شود و هر مبلغ که باقی ماند، بر قیمت مجموع اراضی و ساختمانهای شهر تقسیم شود، تا معلوم گردد عوارض سال آینده با چه نرخ و چند درصد از قیمت ملک باید دریافت شود.

برای توجه این روش چنین استدلال می‌شد که اقدامات و عملیات شهرداری، عموماً با اکتفا، به نحوی است که نتیجه آن عاید مالکان ساختمانها و اراضی می‌شود. از این رو بخش عمده هزینه شهرداری باید از این منبع تأمین گردد.

رواج این روش در تعداد قابل ملاحظه‌ای از شهرداریهای آمریکا موجب شده بود که عوارض یاد شده هر سال نسبت به سال قبل تغییر فزاینده‌ای پیدا می‌کرد. برای اکثر مردم شهر چندان مطلوب نبود. به همین جهت تدریجاً شهرداریها تغییر موضع دادند و اکثر آن به روش قبلی، یعنی اصل تقدم درآمد بر هزینه رجعت نمودند، تا ثبات نسبی در نرخ عوارض به وجود آید.

در طی دو دهه اخیر، تغییر فزاینده در روش تعیین منابع اصلی درآمد برای تأمین هزینههای شهرداری به وجود آمده است. به این ترتیب که عوارض سالانه بر اراضی و ساختمانها با نرخ نازلتری دریافت می‌شود و عمدتاً برای جبران هزینههای جاری و نگهداری و اداره نمودن تأسیسات موجود تخصیص می‌یابد و برای تأمین هزینههای عمرانی و ایجاد تأسیسات زیربنایی از عوارض دریافتی از پروانه‌های ساختمانی و تفکیک و آماده‌سازی اراضی، تحت عنوان «حق اشتراک از تأسیسات عمومی و اجتماعی شهر» استفاده می‌شود.

۱- لازم به توضیح است که واژه‌های «سپس» و «پس» در این مفهوم و معانی واحد نیستند و به نظر می‌رسد در قانون شهرداری واژه «پس» شهر، به کار رفته است. هر آن را با «پس» در نظر، معادل دانست.



\* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities  
 \* Managing Director: Ahmad Khorram  
 \* Editor - in -Chief : Ali Nezarpoor

# Contents

<b>Editor's Note</b>	<b>4</b>
<b>Special Report</b>	
The Staff Training, Enhancement of Municipal Services: J. Masoum	5
<b>Idea &amp; Research</b>	
An Introduction to the Municipal Budget: F. Hashemi	12
<b>Point of View</b>	
The Challenges of Urban Management in face of Population Increase: M. Ahmadian	16
<b>Urban Law</b>	
Some Thoughts on the Municipal Charges for Renovation: H. Salehi	20
<b>Legal Counsellor</b>	24
Legal Office of Interior Ministry	
<b>Financial-Administrative Councillor: J. Rezaee</b>	26
<b>Dialogue</b>	
Disorder in the Urban Graphic: Interview with Ibrahim Haghighi	27
<b>World's Experiences</b>	
The Municipalities in Lebanon	31
Using the Underground of Cities: S. Dornicic	34
Training tomorrow's Urban Managers Today: D. Etikin	38
<b>World's Cities &amp; Municipalities</b>	40
<b>Education</b>	
The Design of Urban furniture for Street (5): Lighting: R. Mortezaei	44
The Necessity of Speed Reduction in Urban Neighbourhoods: H. Fotuhi	48
Urban Parks: Yesterday, Today, Tomorrow: M. Ghodusi	51
Malayer Seifeyeh Park: Thousand Bridge to Sky: N. Moradi	54
<b>News Reports : A. Kalantari</b>	59
<b>Brief News</b>	72
<b>Research News: Research Center of Urban Planning</b>	75
<b>Letters</b>	
Problems of Small Municipalities: Sh. Khazaee	76
<b>The Criteria for a Model Mayor from your View: The Technical Office of Khuzestan Governorate</b>	
<b>Urban Statistics -Management Technique</b>	78







- The Staff Training, Enhancement of Municipal Services
- An Introduction to the Municipal Budget
- Some Thoughts on the Municipal Charges for Renovation
- Disorder in the Urban Graphic
- Using the Underground of Cities
- The Design of Urban Furniture for Street(5): Lighting
- The Necessity of Speed Reduction in Urban Neighbourhoods
- Malayer Seifeyeh Park; Thousand Bridge to Sky
- Problems of Small Municipalities

