

# شهر آریها

مجله‌نامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی  
 برنامه ریزی و مدیریت شهری  
 دوره جدید - سال اول - شماره ۴ - شهریور ۱۳۷۸  
 ۱۸ صفحه - ۲۰۰۰ ریال

۴



- مطلوبیت منابع
- و افزایش هزینه شهرداریها
- مشکل برنامه ریزی
- شهر همچون چشم انداز
- شهر مسکن ماده صد تقاضای می شود؟
- چرا آرای کیسبون ماده صد تقاضای می شود؟
- نور، جهت یابی و اطلاع رسانی
- رهایی از بن بست
- گزارشی از پلا موقم اهواز
- مدیریت زمان
- نمادهای از بهشت

گامی اساسی  
 برای تقویت خود کفایی شهرداریها

ایجاد سامانه مالیاتهای شهری

# کامیونت آذرخش

جدیدترین محصول شرکت تراکتور سازی ایران



آذرخش  
با کیفیت  
با قدرت  
با دوام



مشخصات فنی کامیونت آذرخش



- موتور: پرکینز ۲۳۶-۴
- گیربکس: ZF ۵۵-۲۴/۳
- ظرفیت: ۵ تن (وزن + بار)
- نوع سوخت: گازوئیل
- طول شاسی: ۴۹۶۰ میلیمتر
- عرض کابین: ۱۸۶۰ میلیمتر



آدرس: تبریز، جاده مرغه، صندوق پستی: ۲۶۸۷، کد پستی: ۵۱۳۳۴، تهران و تهران ۱۹-۱۱-۱۱، تهران ۱۹۸۱  
تهران خیابان میرزاغریب شیرازی، محله پانزده تیر، کد پستی: ۱۱۳۱۱، شماره تلفن: ۰۲۱-۸۴۴۴۸۵  
ADDRESS: TEHRAN - IRAN P.O. BOX 4007 TEL & FAX: 041-425019  
TEHRAN OFFICE: TEL: 021-844485 - FAX: 021-844487

طرح روی جلده چم‌شید یاری‌شیر مرد  
عربوط به گزارش اصلی  
عکس پشت جلده یادمان شهر اهواز - پهل ملق

- ۴ ..... **یادداشت سردبیر**
- ۴ ..... **گزارش اصلی**
- ۵ ..... **محدودیت منابع و افزایش هزینه شهرتاریها / سرویس فرهنگی-اجتماعی**
- ۵ ..... **اندیشه**
- ۱۲ ..... **مشکل برنامه‌ریزی / متوجهی مزی**
- ۱۷ ..... **آموزش شهروندی در کتب درسی / سکنه عزیزان**
- ۱۷ ..... **گفتگو**
- ۲۳ ..... **شهر همچون چشم‌انداز / گفتگو با حسنعلی لسانی**
- ۲۳ ..... **سازمانهای بین‌المللی**
- ۲۷ ..... **انجمن همکاریهای ملی-بین‌المللی شهرها / سرویس بین‌الملل**
- ۲۷ ..... **قانون شهر**
- ۳۰ ..... **چرا آرای کمیسیون ماده صد نقض می‌شود؟ / حسین صالحی**
- ۳۰ ..... **عمارت نو**
- ۳۶ ..... **رهایی از بن‌بست / همیه حسین زاده**
- ۳۶ ..... **شهر دیگران**
- ۴۰ ..... **نور، جهت‌یابی و اصلاح‌رسانی / آنترومار کلین**
- ۴۲ ..... **حمل‌ونقل شهری و مدیریت تقاضا / لوتوان سیک**
- ۴۷ ..... **گزارشهای خبری**
- ۴۷ ..... **آموزش**
- ۵۴ ..... **مدیریت زمان / حسین ایمانی جاجرمی**
- ۵۴ ..... **شهرداریها در گردهم‌آوردن مطبوعات**
- ۵۸ ..... **از «بلدیه» تا «شهرداریها» / ریحانه رضازاده مقدم**
- ۵۸ ..... **شهر در سزمینهای اسلامی**
- ۶۰ ..... **نمادهای از بهشت / سهیلا شهبانی**
- ۶۳ ..... **تازه‌های نشر**
- ۶۶ ..... **چکیده مقالات (انگلیسی)**

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات و شهرداریها نیست.
- ۲- شهرداریها در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده به هیچ وجه بازگردانده نخواهد شد.

- ♦ صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریها
- ♦ مدیر مسئول: احمد خرم
- ♦ سردبیر: علی نودزپور
- ♦ معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی
- ♦ مدیر پروژه: زهرا تشکر
- ♦ مدیریت هنری: جمشید یاری شیر مرد
- ♦ هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی اجتماعی: زهرا تشکر / سرویس علمی پژوهشی: نوید سعیدی رضوانی / سرویس بین‌الملل: حسن شفیعی
- ♦ همکاران این شماره: رضا حسن پور، شهرام سعادت آملی، پروین مؤمنی و سپید محمود نجاتی حسینی.
- ♦ ویرایش و نمونه‌خوانی: غلامرضا طالبی
- ♦ لیتوگرافی و چاپ: طراحان فردا ۸۸۳۷۳۳۳
- ♦ توزیع سراسری: شرکت تعاونی توزیع چراید ایران

## یادداشت سردیبر

خودکفایی شهرداریها و حرکت در جهت کاهش وابستگی آنها به منابع اعتباری دولتی از سیاستها و خط مشیهای اساسی در برنامه های اول و دوم توسعه کشور پس از پیروزی انقلاب اسلامی بوده است؛ به همین دلیل سهم دولت در تأمین بودجه شهرداریها از ۱۳/۷ درصد در سال ۶۷ به ۱/۵ درصد در سال ۱۳۷۸ کاهش یافته است.

با ارزیابی عملکرد دولت و شهرداریها در برنامه اول مشخص گردید که روند کاهش کمکهای دولتی در صورتی که با پیش بینی منابع جدید درآمدی همراه نباشد، در انجام امور و وظایف شهری اختلال جدی به وجود خواهد آمد، لذا سیاستهای جدیدی در برنامه دوم توسعه پیش بینی شد که عبارت بودند از: الف - انتقال ارزش افزوده ناشی از تعیین کاربریهای شهری به توسعه و عمران شهری

ب - تعیین مالیاتهای محلی و انتقال آن به شهرداریها

اما با وجود کاهش جدی کمک دولت در برنامه دوم، تلاش اساسی برای انجام سیاستهای فوق به عمل نیامد و رشد بودجه شهرداریهای کشور (۲۳/۵ درصد) از نرخ رشد بودجه عمومی دولت (۳۳ درصد) و نرخ رشد درآمد ناخالص ملی (۲۸ درصد) کمتر شد.

از سوی بررسی منابع درآمدی شهرداریها نشان می دهد که بیشترین سهم درآمدی شهرداریها (معادل ۳۷ درصد) به عوارض ساختمانها و اراضی اختصاص دارد (البته این نسبت در شهرداریهای بزرگ کشور تا ۷۰ درصد نیز می رسد) و پایین ترین سهم را عوارض توأم با مالیات و درآمد سایر دستگاهها (بامیانگین ۱/۸ درصد) تشکیل می دهد.

به عبارت بهتر، منابع درآمدی با ثبات، نسبت پایین و منابعی چون عوارض ساختمانها بالاترین نسبت درآمدی را به خود اختصاص داده اند؛ این موضوع با توجه به کاهش ساخت و ساز در شهرها و رکود در بخش مسکن، باعث آسیب پذیری جدی شهرداریها خواهد شد.

بنابراین ضرورت بررسی و مطالعات جدی در خصوص بودجه شهرداریها و اهتمام جهت پیش بینی منابع با ثبات و مستمر درآمدی از اوایتهای اساسی عمران شهرهای کشور است که باید مورد توجه مسئولین

قرار گیرد. متأسفانه تنها مطالعه انجام شده پس از پیروزی انقلاب اسلامی در مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری تحت عنوان بررسی شیوه های افزایش درآمد و کاهش هزینه های شهرداریها نتوانست آزمون بر دانش فعلی مدیران امور مالی و بودجه شهرداریهای کشور، راهکارهای مهم ارائه نماید.

لذا در اولین گام ضروری است خارج از شیوه های معمول مانند تنفیذات موردی و وصول عوارض و یا صدور مجوزات و مصوبات بدون پشتوانه مطالعاتی، در این باره پژوهشهای بنیادی صورت پذیرد. این مطالعات که توسط مجامع علمی و تخصصی انجام خواهد شد، هم از نظر دامنه و محدوده تعیین عوارض در چارچوب اقتصاد ملی و هم از نظر ساختار وصول عوارض در شهرداریها می توانند راهگشا بوده و با استفاده از پیشرفته ترین روشها و متکی بر آخرین تجربیات جامعه شهری کشورهای پیشرفته، دستاوردهای عملی ارائه نماید. در چنین مطالعات بنیادی بررسی محورهای زیر بسیار مهم است:

- ۱- بررسی مالیاتهای محلی و ارتباط آنها با خدمات و فعالیتهای شهرداریها و ضرورت واگذاری مالیاتهای محلی به آنها.
- ۲- بررسی جامع چگونگی برخورداری شهرداری از عوارض درآمدی بخش عمومی؛ یعنی بخشی که خدمات شهرداری به نحوی در فعالیتهای آن مؤثر است.
- ۳- مطالعه مدیریت و نیروی انسانی در شهرداریها که مشکلات مربوط به آن، یکی از عوامل عدم شلخت منابع بالفعل و بالقوه شهرداریهاست.
- ۴- بررسی مکانیزمهای مناسب جهت تحصیل درآمد؛ چرا که یکی از مشکلات اجرایی شهرداریها در وصول درآمد اقدام در یک سیستم نسبتاً کهنه تاکارآمد و غیرمنطبق با سیستمهای پیشرفته کسب درآمد است.
- ۵- بررسی حداقل هزینه های لازم برای ارائه خدمات شهری مطلوب و اجرای برنامه های ضروری عمران شهری
- ۶- بررسی زمینه ها و الگوهای مشارکت شهروندان در همکاری با شهرداریها در مراقبت از تأسیسات و اموال شهرداری و انجام برخی از فعالیتها
- ۷- امکان استفاده از افزایش ارزش افزوده اراضی شهری

# محدودیت منابع و افزایش هزینه شهر دارها

◆ تنظیم: غلامرضا طالبی

اشاره

شهر دارها در ایران تشکیلاتی دولتی است، از مشارکت مردمی برخوردار نیستند، تلقی درستی از آنها وجود ندارد و... به همه این مشکلاتی که قبلاً هم بر سر هر یک بحث کرده ایم، باید مشکلات مالی را نیز اضافه کنیم؛ مشکلی که همگی عادت کرده ایم آن را «امراض» بنامیم. کمبود بودجه، ساز مخالف همه طرحها و برنامه های اجتماعی - فرهنگی مانده است.

در هر حال نمی توان از شهرداری سخن گفت مگر آنکه به رقم کلان هزینه خدماتی که ارائه می دهد اشاره کرد. جیب هر شهروند برای یکبار هم که شده به صندوق شهرداری گیر می کند و به همین دلیل هم هست که مردم تصور می کنند درآمد شهرداری از هرسازمان دیگری بیشتر است. اما به راستی شهر دارها با مشکلات مالی مواجه اند؟ آیا درآمدی را که به دست می آورند کفاف هزینه هایشان را می کنند؟ و... اگر شهر دارها مشکلات مالی دارند چرا این مشکلات مطرح نمی شود و در جهت رفع آنها مقاله ای صورت نمی گیرد؟

ماهنامه شهرداریها برخی از صاحب نظران در زمینه مسائل مالی شهر دارها را گرد هم آورده است تا به طرح بحث در زمینه درآمدها و هزینه های شهر دارها بپردازند. امید که ضرورت طرح چنین مسئله مهمی از سوی تمام برنامه ریزان و مدیران شهری احساس شود. شرکت کنندگان در میزگرد «درآمد و هزینه شهر دارها» عبارت اند از:

- ۱) احمد مجیدی، معاون امور عمرانی استانداری مازندران
- ۲) شهرام سعادت املی، مسئول گروه توزیع اعتبارات و تنظیم حسابها - دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور
- ۳) مینو رفیعی، کارشناس ارشد مرکز مطالعات شهرسازی و معماری ایران
- ۴) بهنام خاقان، کارشناس ارشد دفتر مسکن و عمران شهری و روستایی سازمان برنامه و بودجه

خواهد بود که آیا شهر دارها در حال حاضر با ضعف توان اقتصادی روبرو هستند یا خیر و اگر هستند دلایل آن چیست؟

مجیدی: برای شناخت اجمالی از وضعیت کنونی درآمد شهر دارها باید بگویم در سال گذشته مجموعه بودجه شهر دارهای کشور ۵۶۷ میلیارد تومان بوده است. از این مقدار ۱۶۷ میلیارد تومان مربوط به شهرداری تهران بود که البته حدود ۶۰ میلیارد تومان آن تحقق پیدا نکرد یعنی شهرداری تهران ۶۰ میلیارد کسری بودجه داشت. اگر بیلان شهرداری را در سال ۱۳۷۷ بررسی کنیم و اگر در مجموع ۵۲۰ میلیارد تومان درآمد داشته باشیم، در سال ۱۳۷۷ رقم سرانه هر شهروند (با احتساب ۲۹ میلیون نفر جمعیت شهری) ۱۳ هزار تومان خواهد بود. بر همین اساس اگر بودجه پنج شهرداری بزرگ کشور را از این رقم جدا کنیم به رقم سرانه ۷ هزار و ۵۰۰ تومان می رسیم؛ این رقم واقعا کم است.

اگر قرار باشد در یک دوره ده ساله میزان اعتبارات مورد نیاز شهرداری را برای انجام وظایفش بر آورد کنیم قطعاً به رقم سرانه بالای ۴۰ هزار تومان خواهیم رسید. مثلاً اعتبارات مورد نیاز شهر قم حدود ۴۸ هزار تومان است، به شهر ۶۵ هزار تومان، پل سفید

شهر دارها؛ هدف از تشکیل این میزگرد، بحث و بررسی درباره درآمد و هزینه شهر دارها از ابعاد مختلف است. سعی خواهیم کرد ضمن شکافتن مشکلات و مسائل موجود و بررسی اجمالی وضعیت فعلی به جمع بندی هایی برسیم که در برنامه ریزیها و تصمیم گیریها برای مسئولان کارآمد باشد. از آقای سعادت خواهش می کنیم بحث را شروع بفرمایند.

سعادت: بنده ابتدا از طرح چنین مسئله ای - که یکی از موضوعات اساسی در عرصه مدیریت شهری و اداره امور شهر دارهای کشور است - از ماهنامه شهرداریها قدرانی می کنم. اصولاً باید گفت موضوع برنامه ریزی و اداره امور شهرهای کشور در میان مدت، کوتاه و حتی بلندمدت، بدون توجه به منابع مورد نیاز اجرایی میسر نیست. ماهنامه شهرداریها با طرح این موضوع اساسی، آن را در معرض بررسی و تبادل افکار مدیریت شهری کشور قرار می دهد. به نظر بنده بهتر است ابتدا بحث را به دو محور اصلی تقسیم کنیم: بررسی وضعیت کنونی درآمد و هزینه های شهرداری و علل ضعف توان اقتصادی شهرداری.

شهر دارها؛ بنابراین یکی از محورهای عمده بحث این

۹۹ هزار و ۳۰۰ تومان و... این ارقام بر اساس نمونه‌ای است که برای برآورد اعتبارات مورد نیاز هر منطقه به تعداد ۲۵ شهر انتخاب شده است. شهرهایی که رقم سرانه آنها در حال حاضر زیر ۱۰ هزار تومان است اما به ارقامی حتی بالای ۵۰ هزار تومان نیاز دارند. اگر وضع بخواهد یا همین روند ادامه یابد شهر داریه‌ها

آنها بالاتر است از خدمات بیشتری برخوردار می‌شوند. شهر داریه‌ها: بنابراین علاوه بر اینکه بین درآمد و هزینه شهر داریه‌ها تعادل وجود ندارد، بین شهرهای مختلف کشور نیز از نظر کسب درآمد تفاوت وجود دارد. یکی از دلایل این مسئله این است که دولت در گذشته به عنوان مهم‌ترین منبع درآمدی

## از برنامه اول توسعه کشور تاکنون، شهر داریه‌ها باری بردوش برنامه‌های ملی بوده‌اند و از محل درآمدهای ملی تغذیه می‌کرده‌اند

در آینده دچار مشکل اساسی خواهند شد؛ یعنی باید تمام درآمدی را که کسب می‌کنند خرج حقوق پرسنل خود کنند.

رفیعی: به نظر من کمبود یا نبود منابع مالی شهر داریه‌ها نسبت به مسائل بسیاری که در مورد شهر داریه‌ها مطرح است اهمیت بیشتری دارد ولی کمتر به آن توجه می‌شود. منابع درآمدی شهر داری مسئله تازه‌ای نیست. از برنامه اول توسعه کشور تاکنون، شهر داریه‌ها باری بردوش برنامه‌های ملی بوده‌اند و از محل درآمدهای ملی تغذیه می‌کرده‌اند. البته ممکن است چند شهر خاص از عهده مخاز جستان برآمده‌اند و یا حتی در مقاطعی شهر داریه‌هایی مثل شهر داری اصفهان به بقیه هم قرض داده باشند اما در مجموع شهر داریه‌ها همیشه باری بردوش هزینه‌های ملی بوده‌اند و هیچ راه حل مشخصی هم برای این مسئله عنوان نشده است.

شهر داریه‌ها: در استفاده از همین درآمدهای ملی محدود کشور هم تفاوتی بین شهر داریه‌های مختلف وجود دارد! رفیعی: بله، دقیقاً همین‌طور است. بنده خودم برای یک برنامه ریزی کلان - که قرار بود تهیه شود - بررسی و مقایسه‌ای از درآمد، اعتبارات استانی و شهر داری، هزینه‌های عمرانی و هزینه‌های دیگر در مناطق مختلف انجام دادم و به این نتیجه رسیدم که هر چه مناطق کمتر توسعه یافته بودند میان درآمد و هزینه آنها شکاف کمتری وجود داشت و در مناطقی مثل کردستان، خوزستان، لرستان و ایلام فاصله درآمد و هزینه خیلی کمتر از مناطقی مثل استان مرکزی و تهران بود. یعنی آنها بیشتر روی پای خودشان ایستاده بودند. به عبارت دیگر هر جا توان مالی کمتری وجود دارد بیشترین بار هزینه نیز بردوش خود آنها قرار می‌گیرد و این یعنی توزیع ناعادلانه منابع. بازنگری در چنین مواردی باید در دستور العمل برنامه ریزی قرار گیرد.

سعادت: این مسئله پیاسد از نسایلی است که بین ارائه خدمات و درآمد سرانه خانوار یا مشاغل برقرار می‌کنیم؛ یعنی هر چه درآمد سرانه خانوارها بیشتر، ارائه خدمات به آنها نیز بیشتر. بنابراین در سطح ملی به توزیع نامتعادل درآمد می‌رسیم؛ یعنی شهرهایی که درآمد سرانه خانوار کمتری دارند از خدمات کمتری نیز برخوردار خواهند شد و بالعکس شهرهایی که میانگین سرانه

شهر داریه‌ها بوده است و از این ناحیه بود که به بعضی شهرها بیشتر توجه شد و برخی کمتر.

مجیدی: متأسفانه همین‌طور است؛ اگر به همین وضع پیش می‌رفت وضع شهر داریه‌ها هر روز بدتر می‌شد و این کمبود هزینه در عملکرد شوراهای نیز اثر منفی به جای می‌گذاشت. من اغلب به اعضای شوراها گفته‌ام که اگر هدف گذاری سه روی سرانه ۲۰ هزار تومان نباشد نمی‌توانید ادامه کار بدهید. ظرف یکی دو سال که مردم دیدند نمی‌توانید کاری انجام دهید از شما دلسرد می‌شوند.

شهر داریه‌ها: آیا برای آگاهی از چنین وضعیتی و تحلیل آن، مطالعات پژوهشی هم انجام شده است؟

رفیعی: خیر، به نظر من یکی از علل ادامه نصف سالی شهر داریه‌ها قفنان مطالعات ژرف و کاربردی برای افزایش درآمد شهر داریه‌ها از طرف خود آنان است؛ حتی شهر داریه‌های بزرگی مثل تهران و اصفهان مطالعه عمیقی در مورد تجهیز منابع مالی خود انجام نداده‌اند.

شهر داریه‌ها: روزنامه‌نگاری به نام ژان ژاکوب می‌گوید: «شهر جایی است که بتواند ثروتی براندوخته قبلی خود بیفزاید». از این منظر شهر جایی نیست که شهر داری داشته باشد بلکه جایی است که بتواند خودش را توسعه دهد. سخن در این است که گویا اساساً علاوه بر عدم توجهی که در بخش‌های تحقیقاتی نسبت به توان مالی شهر داریه‌ها شده، باید تلقی ما از مفاهیمی چون شهر و شهر داری مورد بازنگری قرار گیرد.

سعادت: من فکر می‌کنم علاوه بر شهر و شهر داری اصطلاحات دیگری هم باید دوباره تعریف شوند مانند مالیات، عوارض و مالیات عمومی. شاید به ابتدا به نظر آید که این حرف جنبه تئوریک دارد اما کمی که عمیق شویم قانع خواهیم شد که واقعاً جای بحث دارد. ما بالاخره باید در یک مقطع به مسائل بنیادی شهر داری بپردازیم. اکنون در عرصه اقتصادی، اجتماعی و تشکیلات دولتی تعریف روشنی از جایگاه شهر داری وجود ندارد. چرا باید هر جایی که پنج هزار نفر جمعیت جمع شده‌اند شهر داری در آنجا تشکیل شود؟ در قانون، ضابطه‌ای در این مورد وجود ندارد؛ نه در قانون ۱۲۸۶ مشخص شده که

قانونگذار بر چه اساسی تشکیل شهرداری را تجویز کرده، نه در قوانین جاری. قوانین ما علت وجودی شهرداری را در سازمان و نظام حکومت تعریف نکرده‌اند و به این سؤال پاسخ نداده‌اند که اصولاً چرا باید شهرداری تشکیل شود تا به وظایفی وظیفه‌مند شود.

**شهرداریها؛ واقعا چرا بین درآمد و هزینه شهرداریها این همه اختلاف افتاده است؟** شاید بهتر باشد قبل از آنکه به راه حلها بپردازیم، علل ضعف توان مالی شهرداریها را بررسی کنیم. از حصار محترم تقاضا می‌کنیم در مورد علل این مسئله نیز با توجه به دیدگاههای خودشان توضیحاتی ارائه دهند.

**مجیدی:** بنده یکی از دلایل ضعف مالی شهرداریها را ثابت ماندن نرخ دریافتها می‌دانم. مثلاً وقتی در سال ۴۴ بنزین لیتری ۵ ریال بود، از هر لیتر ۱۰ شاهی (۱۲/۵ درصد) عوارض می‌گرفتیم و امروز هم که ۲۵ تومان است همان ۱۰ شاهی را می‌گیریم! وقتی در استان مازندران بروج کیلویی ۳۲ ریال بود در پنج شهر استان از هر یک کیلو بروج ۱۰ شاهی عوارض می‌گرفتیم و امروز هم که

این نامه‌های تداریم یا اساساً این نامه اجرایی وصول عوارض به‌طور مشخص وجود ندارد.

عوامل مهم دیگر را می‌توان دخالت دولت، مجلس و سازمانهای عمومی و نهادها در ایجاد معایبهای بی‌دلیل دانست. امروزه شاهد این هستیم که دولت به‌عنوان مختلف عوارض شهرداری را می‌گیرد. مراکز آموزشی، آموزش عالی و بسیاری از مراکز دیگر از عوارض شهرداری معاف هستند. علاوه بر این ارزش افزوده‌ای را هم که ناشی از تغییر کاربری زمینها در شهرهاست و رانت خوبی برای کسب درآمد شهرداریهاست دولت در تبصره ۸ برنامه دوم توسعه با تصویب مجلس در اختیار خود گرفت.

یک عامل دیگر بخشودگیهایی است که مقامات مختلف تاکنون صادر کرده‌اند. بخشودگیهایی مثل عوارض مسکن، کنار خانجعات متفرقه یا نوسازی که طبق قانون باید عوارض آنها پرداخته شود اما مثلاً قائم مقام شورای شهر در زمانی گفته که این عوارض بخشوده شوند.

**یکی از علل ادامه ضعف مالی شهرداریها فقدان مطالعات ژرف و کاربردی برای افزایش درآمد شهرداریها از طرف خودآنان است؛ حتی شهرداریهای بزرگی مثل تهران و اصفهان مطالعه عمیقی در مورد تجهیز منابع مالی خود انجام نداده‌اند**

**هر شهری دارای یک پتانسیل اقتصادی است. جمعیتی که در هر نقطه‌ای رشد می‌کند نشانگر وجود یک پتانسیل اقتصادی است و علت اینکه یک شهر نمی‌تواند درآمدهای خود را کسب کند این است که این پتانسیلها را شناسا نکرده است**

برنج بالای ۷۰۰ تومان خرید و فروش می‌شود همان ۱۰ شاهی را می‌گیریم.

**خاسقان:** به نظر من یکی دیگر از دلایل ضعف و عقب ماندگی، سرمایه‌گذاریهای گذشته است بخصوص که ما یک دوره رشد سریع جمعیت و رانیز پشت سر گذاشته‌ایم. در این وضعیت شهرها از نظر تأسیسات زیربنایی با مشکلات زیادی مواجه شدند چرا که فشار زیادی بر وضعیت موجود وارد آمده بود.

**مجیدی:** عامل جمعیت مهم است از جمله مهاجرت بی‌رویه روستاییان به شهرها و شکل‌گیری و توسعه ناموزون حاشیه شهرها و عدم امکان درآمد برای تأمین نیازهای شهری. بنده به یاد ندارم که قبل از انقلاب شهرداری در چیزی عقب مانده باشد چرا که همزمان با توسعه شهرها شبکه معابر، فضای سبز و... ایجاد می‌شد اما پس از انقلاب، ناگهان، شهرداری عقب افتاد چون به سرعت رشد شدیدی در شهرها به وجود آمد و درآمدها کاهش یافت. علاوه بر مسئله جمعیت عوامل دیگری نیز در کاهش توان مالی شهرداریها مؤثر بوده‌اند یا باعث این ضعف شده‌اند از جمله عدم تدوین و تصویب این نامه‌ها در قانون شهرداری؛ مثلاً در مورد جلوگیری از گریز از پرداخت عوارض

از عوامل مهم دیگر ضعف توان مالی شهرداریها این است که منابع کسب درآمد را شناسایی نکرده‌اند؛ یعنی اشکال از درون خود سیستم شهرداری است. شهرداری قادر نیست برخی عوارضی را که احتیاج دارد در پاره‌اش فکر و کار شود، وصول نماید. ما دسته عوارض داریم، یک دسته عوارضی که خیلی کار و فکر نمی‌خواهند، وصولش هم تقریباً آسان است مثل ۸ درصد حق ثبت یا عوارض بنزین. اما دسته دیگر عوارضی هستند که باید برای تعریف آنها و وصولشان کار شود، بانگاه تخصصی شناسایی شوند و درباره آنها فکر شود. چون در شهرداریها نیروهای کارآمدی برای شناسایی این نوع عوارض وجود ندارد این دسته عوارض چیزی را به صندوق شهرداریها اضافه نمی‌کند.

**شهرداریها:** بحث تکمیلی این موضوع که چرا درآمد شهرداریها کم است این است که بررسی کنیم چرا هزینه‌های شهرداری افزایش می‌یابد؛ دو بحثی که با هم علل ضعف توان مالی شهرداریها را پیش می‌برند. به واقع علت افزایش هزینه‌های شهرداری چیست؟

**مجیدی:** به نظر من مهمترین عامل افزایش هزینه‌ها،

مبلغ و قیمت ارائه داد. الان روی طرحهای هادی یا جامع تکیه می‌کنند در حالی که مقایسه شهرهای ما با شهرهای استاندارد اروپایی شاید صحیح نباشد؛ به جای مقایسه باید اولویتها را پیدا کرد.

پایه بعدی مسئله درآمد خانوار است و گردش درآمد شهر. هر شهر پتانسیلی دارد. ما بدون توجه به پتانسیلهای اقتصادی نمی‌توانیم برای شهرداری درآمد یا وظایف تعریف کنیم.

واقعیتی که به طور کلی منابع تأمین مالی شهرداری را می‌توان در دو بخش مهم خلاصه کرد: خانوارها و مشاغل؛ البته منابع دیگری مانند تسهیلات نیز وجود دارند اما نمی‌توان آنها را به عنوان منابع اصلی به حساب آورد. بنابراین، این دو دسته تأمین کننده اصلی منابع هزینه‌های شهرداری هستند که باید آنها را قانع کنیم که در قبال آنچه به ما می‌دهند خدمات به آنها ارائه می‌شود. مطلب دیگر اینکه معمولاً مالیات کشور را کارمندان می‌دهند و عوارض شهری را کسانی که زورمان به آنها می‌رسد نه همه آنها



احمد مجیدی

کمبود نیروهای متخصص و کارآمد در شهرداری است. در گذشته استخدام در شهرداری دارای نظم و ضابطه نبود؛ حتی آدمی بانفوذ می‌توانست توصیه آدمی مفلوک و ناتوان را بکند و او را در شهرداری به استخدام درآورد. این است که امروز در این تشکیلات با نیروی مازاد و کم کیفیت روبرو هستیم.

یکی از علل افزایش هزینه‌ها که کمتر به آن توجه می‌شود ولی دارای اهمیت زیادی است توقع دستگامهای اجرایی و نهادهای شهرداریهاست؛ از جمله توقع تأمین نیروی انسانی، تأمین اتموسفر، ماشین آلات و تجهیزات، تأمین فضای سبز و ...

شهرداریها: تا اینجا شرکت کنندگان محترم در میزگرد تا حدودی وضع موجود را شرح دادند و طی بحثهای دوستانه با عوامل مختلف ضعف مالی شهرداریهما، چه عواملی که باعث افزایش هزینه آنها می‌شود و چه عواملی که باعث می‌شود شهرداریها نتوانند درآمد زیادی داشته باشند، به طور اجمال آشنا شدیم. برای اینکه بحث به طور سیستماتیک جلو برود پیشنهاد ما این است که بحث را به این سمت ببریم که برای برطرف کردن این اشکالات اساسی که بر شمریم چه باید کرد؟ و قبل از آنکه پیشنهادهای مشخصی ارائه دهید ابتدا در این مورد بحث کنیم که اصولی که باید برای رفع این مشکلات به کار بگیریم کدامها هستند و به عبارت دیگر خطوط اصلی عمل را در بحث افزایش درآمدها و کاهش هزینه‌های شهرداریها ذکر نماییم. از دوستان خواهش می‌کنیم در این باره بحث بفرمایند.

خاقان: ابتدا باید خود شهرداری را تعریف کنیم و ببینیم شهرداری چه وظایفی دارد؟ چه حقوقی نسبت به مردم دارد؟ مردم چه حقوقی نسبت به شهرداری دارند؟ و اینکه این وظایف

## شهر جایی نیست که شهرداری داشته باشد بلکه جایی است که بتواند خودش را توسعه دهد

که باید عوارض بدهند؛ که برای ایجاد تبادلی در این مورد نیز باید راه حلی بیابیم.

شهرداریها: در اینجا اصل مهمی به نام مشارکت خود را نشان می‌دهد. اما مشارکت مردم در کسب درآمد شهرداریها چقدر مهم است و اساساً تحقق آن چگونه است؟ به بیان دیگر، مشارکت تا چه حد می‌تواند به عنوان راه حل شکاف درآمدی شهرداریها مطرح شود؟

واقعیتی که به نظر من الان در یک نقطه عطف تاریخی قرار داریم؛ مشارکت مردم در تصمیم‌گیریها دارد یک مسئله ملی می‌شود. وقتی مردم در تصمیم‌گیریها مشارکت ندارند قطعاً در تأمین منابع مالی شهر هم علاقه‌ای نشان نمی‌دهند. از این گذشته اگر بتوانند از زیر بار عوارض شانه خالی کرده و فرار می‌کنند اما اکنون که مردم در مدیریت شهر مؤثرند با مشارکت

چگونه باید انجام شود؟ در هر نقطه‌ای وقتی جمعیتی به حد شهر شدن رسید، معنی‌اش این است که یک گردش اقتصادی در این نقطه وجود داشته و کششهایی برای تجمع مردم بوده که پایه اصلیش روی اقتصاد است.

شهرداری - در هر افرادی که هست - وظایفی نسبت به مردم دارد؛ باید در قبال پولی که از شهروندان می‌گیرد خدماتی معین ارائه دهد ولی در حال حاضر حجم این خدمات مشخص نیست. به عنوان مثال دو شهرداری که هر دو سرانه هفت هزار تومان دارند یکی از آنها خدمات بیشتری به شهروندان ارائه می‌دهد و دیگری کمتر. این وظایف در هر مقیاسی باید به صورت روشن مشخص شوند و بعد باید دید انجام این وظایف چقدر هزینه می‌خواهد. اما در حال حاضر به نظر می‌رسد از آنجا که وظایف شهرداری مشخص نیست نمی‌توان ارزشگذاری کرد و



مسئولانه خود ضعف منابع مالی شهرداریها را نیز تأمین می کنند؛ این مشارکت گرچه به طور مستقیم نیست اما به هر حال هست و همین خیلی مهم است.

عوارض گرفت... به نظر من تعریف عوارض یکسان نمی تواند معنی دار باشد چرا که مثلاً اگر در شهری خیلی کوچک به عوارض بزرگ اکتفا کنیم درآمد ناچیزی به دست خواهد آمد و

## شهرداریها باید تشویق بشوند که گردش اقتصادی شهر خود را پیدا کنند و بعد عوارض خود را بر اساس آن توانایی و گردش اقتصادی خاص تعریف نمایند

خاقان: باید اولویتها را درست تشخیص داد تا در جلب مشارکت مردم مؤثر باشد. گاه ممکن است شما اولویت سوم، چهارم و پنجم را انجام دهید و جمعیت کمتری بهره مند شوند اما فرد دیگری اولویت اول را انجام دهد و ذهنیت مردم را نسبت به خود تغییر دهد و مشارکت آنها را برانگیزد.

شهرداریها: به اصول مهمی از جمله مشارکت اشاره شد، اکنون شاید بهتر باشد در باره این مطلب بحث کنیم که اولین گامها در برطرف کردن شکاف درآمدی شهرداریها چیست؟

خاقان: به نظر من اولین گام شناخت پتانسیلهای اقتصادی هر شهر است. توجه کنید که هر شهری دارای یک پتانسیل اقتصادی است. جمعیتی که در هر نقطه ای رشد می کند نشانگر وجود یک پتانسیل اقتصادی است و علت اینکه یک شهر نمی تواند درآمدهای خود را کسب کند این است که این پتانسیلها شناخته شده نیست. در شهرداریها تقریباً نمی توانید جایی را پیدا کنید که به طور مشخص بدانند گردش مالی شهر بر روی چیست؟ اقتصاد شهر بر چه پایه ای است؟ کسی اطلاع ندارد و اصلاً کسی دیالوگ چنین موضوعی نبوده است. بنابراین به نظر من اولین گام شناخت گردش اقتصادی و بهره مندیهای یک شهر است. ما فقط درآمدهای کلی را تعریف کرده ایم مثلاً اینکه یک درصد از فروش تولیدات صنعتی را به مصرف کاری بزنیم اما چرا یک درصد و نیز اینکه در چه منقله ای باید مصرف شود توجه ندارد.

تأثیری در بهبود شهرداری ندارد ولی اگر از صدور محصولات کشاورزی عوارض بگیریم شاید درآمد بهتری داشته باشیم. شهرداریها باید تشویق بشوند که گردش اقتصادی شهر خود را پیدا کنند و بعد عوارض خود را بر اساس آن توانایی و گردش اقتصادی خاص تعریف کنند. این اشتباه است که شهرداری سرمایه گذاری کند و از این طریق کسب درآمد کند؛ متأسفانه این کاری است که ما در چند سال اخیر با دستگاههای دولتی دیگر هم کردیم آنها را به دنبال کسب درآمد فرستادیم. این کار شهرداری را فاسد می کند نیروهایش از مسیر منحرف شده و وظایف خود را فراموش می کنند.

به نظر من شهرداری نباید برای کسب درآمد سرمایه گذاری کند چون در شهر سرمایه گذاریها انجام می شود و گردش اقتصادی هم وجود دارد. در واقع شهرداری باید سهم خدماتی را که به گردش اقتصادی شهر داده و مسول کند. نباید شهرداری را به دیدگاه سرمایه رایی عادت بدهیم؛ یا این کار سیستم اداره شهر و اقتصاد طبیعی شهر را مختل می کنیم.

شهرداریها: برای اینکه مطلب را جزئی تر طرح کنیم بدنیست جهت شناسایی بحثی هم روی منابع درآمدی شهرداریها داشته باشیم.

رفیعی: منابع عمده درآمدی شهرداریها زیاد هستند ولی می توان اولین آن را درآمدهای مالی - که همان درآمد مالیاتهاست - به حساب آورد. تاکنون این درآمدها به شکل مالیات به خزانه ملی می رفته و از آنجا بین شهرداریها تقسیم می شده با این توجه که بتوان منابع را تقسیم بهینه کرد و بین شهرها عدالت ایجاد نمود. بر این اساس تصور می شد که همه مالیاتها باید یک کاسه شوند و بعد بر اساس نیازها تقسیم شوند.

دومین منبع عوارض محلی بوده اند که متأسفانه به دلیل نبود قانونمندی عام همیشه در معرض خطر و تهاجم بوده است مثل عوارض فروش تراکم در تهران که منبع درآمدی مهمی است اما چون قانونمند نبوده با تغییر مدیرتها و تغییرات دیگر دچار مشکل شده است.

سومین منبعی که باید به آن توجه شود رانت اقتصادی است که در اثر انجام برنامه های عمرانی در یک محل برای عده ای ایجاد می شود. این نیز می تواند منبع درآمدی مهمی باشد اما تقریباً شهرداری همیشه از آن محروم بوده است. البته شهرداری

باید گفت شهرها خواص مشابهی ندارند، در یکی می توان از توربین مالیات گرفت، دیگری پایه اقتصادیاش کشاورزی است پس باید از گردش پول کشاورزی آن عوارض گرفته شهر دیگر دانشگاهی است پس باید از درآمدی که دانشگاه ایجاد کرده



بهنام خاقان

در مواردی چیزهایی را مانند حق مرغوبیت اخذ می کرده اما این با رانت اقتصادی واقعی ایجاد یک جاده پارک و یا مؤسسه در یک محل مسکونی اصلاً قابل مقایسه نیست. با کشیدن یک جاده در یک محل قیمت زمین اطراف جاده خیلی بالا می رود و ارزش افزوده ایجاد می شود که خارج از حیطه کار افراد است؛ در اینجا شهرداری باید بتواند به نحوی این رانت را به نفع همه مردم شهر



شهردار سعادت انلی

به دست آورد.

یکی دیگر از منابع شهرداری فروش تراکم با ضابطه قانونی است. به نظر من باید مشخص شود که آیا از نظر ما فروش تراکم صحیح است یا نه؟ باید با تغییر میزان این تراکمها با شیوهها و ضوابط قانونی برخورد کرد تا با تغییرات مدیریتی متوقف نشود و به عنوان منبع درآمدی هم محسوب شود.

مجیدی: منابع درآمدی شهرداری را بشود به شش دسته تقسیم کرد:

۱- درآمدهای ناشی از عوارض عمومی که درآمدهای مستمری هستند؛ ۲- عوارض محلی خاص که در بعضی از شهرها وصول می شوند؛ ۳- بهای خدمات و درآمد مؤسسات انتفاعی؛ ۴- درآمدهای حاصل از جوه و اموال شهرداری؛ ۵- کمکهای اهدایی از سوی دولت و سازمانهای دولتی؛ ۶- عاغات و کمکهای اهدایی اشخاص.

من دوازده مورد دیگر را نیز شناسایی کرده ام که به نظر بنده موارد مؤثری هستند؛ بعضی از آنها به طور کاملاً عملی در افزایش درآمد شهردارها مؤثرند و بعضی باعث کاهش هزینه های آنان می شوند. باید بگویم تا زمانی که به این دوازده مورد موارد مشابه توجه نشود ما همچنان در شهرداری مشکل مالی خواهیم داشت. این موارد عبارتند از:

۱- توجه به توزیع عوارض ملّی بین کلیه شهردارها به نسبت سهم سرانه؛ ۲- ارتقای عوارض موجود و تصویب عوارض جدید مانند عوارض شهرداری بر روی فیش تلفن که با افزایش قیمت مخابرات چندین تغییری نگرده است یا عوارض بر مسافرخانه ها که میزان آن هم در حال حاضر بسیار کم است؛ چنین عوارضی باید ارتقا یابند و عوارض جدیدی که لازم است تصویب شوند؛ ۳- حذف بخشودگیها بجهت بخشودگیهایی که برای مؤسسات دولتی در نظر گرفته ایم و یا مؤسسات عمومی و

خصوصی؛ ۴- در صددی کردن تعرفه عوارض، با تغییرات قیمتها فائل شدن به یک مبلغ عوارض بدون در صددی کردن آن در واقع یک ضرر اقتصادی است؛ ۵- حذف عوارضی که گرفتن آنها توجیه اقتصادی ندارند؛ ۶- آموزش پرسنل شهرداریها، نیروهای داخلی شهرداری هر چقدر در کار خود مهارت بیشتری بیابند کار، تولید و خدمتشان ارزشزاتر تمام می شود؛ ۷- حذف کارها و خدمات غیر ضروری؛ ۸- بالا بردن کیفیت اجرای پروژه های عمرانی؛ ۹- کم کردن تصدّی گیری مستقیم و سپردن کارها به بخش خصوصی، مشروط بر اینکه اگر خدمتی مانند تاپ را به بخش خصوصی دادیم کارمندان مربوطه آن بخش را نیز بدهیم؛ ۱۰- اخذ بهای خدمات از شهروندان، امروزه با اینکه جمع آوری، حمل و دفن زباله با آتش نشانی هزینه زیادی برای شهرداری دارد اما بابت این خدمات عوارضی از شهروندان گرفته نمی شود؛ ۱۱- کمک بیشتر دولت و مجلس به شهرداری؛ ۱۲- برنامه ریزی جهت وصول عوارضی که سوخت می شوند.

شهردارها: از بین منابع درآمدی که ذکر شد وصول عوارض را شاید بتوان مهمترین دانست. از این جهت بد نیست به طور خاصی مطالبی را نیز در مورد عوارض بیان شود.

سعادت: از یک جهت می توان گفت عوارض دو دسته است. یکی عوارضی که به طور متمرکز است و به موجب قوانین خاص تصویب و وصول می شود مثل عوارض بنزین که یک قانون دارد و در همه کشور هم یکسان است. دسته دوم عوارض محلی و منطقه ای است که می توان در سطح محلی به تصویب رساند و اجرا کرد. در مورد عوارض دسته دوم نیز مکانیسم تصویب عوارض، مکانیسم واحد و یکسانی است. بنابراین ما عوارض کاملاً محلی یا مکانیسمهای محلی نداریم. البته یک بحث اینجا هم است اینکه چرا می گوئیم درآمد شهرداریهای شهرهای بزرگ ما از شهرهای کوچک بیشتر است. آیا عوارض در شهرهای مختلف فرق می کند یا مکانیسم وصول آنها؟ آیا در وصول عوارض، به عنوان مهمترین منبع درآمد شهرداریها، شیوه های مدیریت مؤثر نیست؟ اینها سؤالاتی است که وقتی به طور خاص به بحث عوارض می پردازیم باید برای آنها پاسخی بیابیم.

خاقان: شهرهای بزرگ نسبت به شهرهای کوچک درآمد بیشتری دارند در حالی که باید برعکس باشد در شهرهای کوچک به علت کوچک بودن ابعاد، واحد درآمد باید بیشتر باشد برای اینکه بدانیم چرا این وضعیت پیش آمده باید به عوارضی که وضع شده رجوع کنیم؛ عوارضی مثل عوارض ساخت و ساز که درآمد مهمی هم هست. در بعضی از شهرهای کوچک که نرخ رشد جمعیت و ساخت و ساز در آنها کمتر است طبیعتاً این درآمد به شدت افت می کند و یا عوارضی مانند یک درصد تولیدات صنعتی، در شهرهایی که تولیدات صنعتی ندارند و شهرهای دانشگاهی یا توریستی و یا کشاورزی هستند طبیعتاً همان طور که قبلاً هم گفتیم با عوارض ساخت و ساز و یا تولیدات صنعتی

نمی‌توانند درآمدشان را به حد قابل قبولی برسانند و بالطبع نمی‌توانند وظایف خود را به حد مطلوب انجام دهند. لذا ما با وضعیت عدم تعادل روبرو می‌شویم و نا وقتی هم که بدون توجه به شرایط و وضعیت شهرها عوارض مشترک وضع کنیم این روند ادامه خواهد داشت.

از نسبی دیگر مقدری از درآمدهای شهرداری یا درآمدهای



شهرزاد بهیا

دولت تداخل پیدا کرده است؛ یعنی عوارضی که شهرداری باید وصول کند دولت وصول می‌کند و یا برعکس. من فکر می‌کنم خطوط فاصله میان این دو دسته عوارض در حال حاضر مشخص نیست. این وضعیت کتونی عوارض شهرداریهای ماست که باید در باره سامان رسیدن آن فکری کرد.

**مجیدی:** هم عوارض حتی در وضعیت اقتصادی ناپایمان شهرداریها مهمترین منبع درآمد است. من هم در اینجا می‌خواهم درباره این مطلب که از عوارض به خوبی استفاده نمی‌شود مواردی عرض کنم، به عنوان مثال یک مورد همان که قبلاً هم ذکر کردم، یعنی لیسود و یاکسمود نیروی کارآمد و متخصص که باعث می‌شود اولاً منابع عوارضی شناخته نشوند و ثانیاً به طور کامل قادر به وصول عوارض نباشیم.

مسئله دیگر تنوع عوارضی است که این تنوع هزینه جمع‌آوری عوارض را بالا می‌برد. یک مثال ساده اینکه ما خواروبار فروشی‌های درجه یک، دو، سه و عمده فروشی داریم. با چنین حجم وسیعی به لحاظ اقتصادی وصول عوارض از اینها صرف نمی‌کند در حالی که اگر می‌شد تعداد اینها را محدود کنیم راحت‌تر می‌توانستیم عوارض آنها را وصول کنیم.

مطلب دیگر آنکه شهرداری به عناوین مختلف برای وصول عوارض تسهیلاتی قائل می‌شود مثلاً اینکه بعضی عوارض قابل تقسط هستند به عنوان مثال جریمه کمیسیون ماده صد و بنای انضافی؛ قانون اجازه می‌دهد این جریمه تا ۲۶ ماه بدون بهره تقسط شود در حالی که بدهی‌های افراد به سازمان تأمین اجتماعی و ذرائعی با بهره تقسط می‌شود.

یک اصل مهم که من در لایه‌ای صحبت‌هایم به آن اشاره کردم اصل مقرون به صرفه بودن وصول مالیات است. جالب است بدانید آدم اسمیت بیش از دوپست سال پیش یکی از اصول چهارگانه‌ای را که برای مالیات مطرح می‌کند اصل صرفه‌جویی

است. یعنی در وصول مالیات باید به نحوی صرفه‌جویی شود که با ساختگویی هزینه‌ای که صرف آن شده باشد، این خود به معنی بحث تکمیلی افزایش درآمد یعنی کاهش هزینه‌ها هم هست.

**خاقان:** مطلب مهم دیگر که باید در جهت تکمیل صحبت‌های آقای مجیدی عنوان کنم مسئله مشخص شدن ترانزنامه‌هاست. در بسیاری از کشورها همه موظف‌اند ترانزنامه خود را به شهرداری تحویل دهند. مالیات و عوارض بر اساس این ترانزنامه حساب و وصول می‌شود. این هم به این دلیل است که هر کسی درآمد مشخصی دارد معمولاً درآمد پراکنده نمی‌شود. اما در کشور ما حسابهای شهری ثبت نمی‌شود. ما در این باره سیستم اقتصادی تعریف نکرده‌ایم. تا حالا فکر می‌کردیم همه حقوق بگیر دولت هستند اما اخیراً در این راه قدم‌هایی برداشته‌ایم مثلاً به افراد کد اقتصادی می‌دهیم اما چه کسی خود را موظف می‌داند که ترانزنامه‌هایش را تحویل دهد.

**شهرزاد بهیا:** تاکنون در طول بحث مطالب جالبی عنوان شده است به عنوان آخرین مطلب می‌خواهم در باره مشارکت بخش خصوصی نظرات دوستان را بداریم. به نظر می‌رسد که با ایجاد یک چرخه صحیح اقتصادی بین بخش خصوصی و شهرداری بتوانیم هم درآمد کسب کنیم هم در کاهش هزینه‌ها مؤثر باشیم. مشارکت بخش خصوصی چگونه می‌تواند در استفاده بهینه از منابع موجود مؤثر باشد؟

**مجیدی:** واقعیت این است که بخش خصوصی به دنبال منافع خود است. تا کاری توجیه اقتصادی نداشته باشد مشارکت نمی‌کند اما غیر از این مسئله مادر شهرداری منابع درآمدی بسیار داریم مثل میادین میوه و تره بار، ساخت و سازها و تعریض‌ها. اما دنبال کسی نیستیم که با ما مشارکت کند در حالی که به نظر من ایجاد زمینه برای مشارکت اگر حتی سودی هم برای شهرداری نداشته باشد باز هم خوب است چرا که بخشی از وظایف خود را با مشارکت مردم انجام داده است.

**خاقان:** به نظر من باید در شهرداری برای این اساس برنامهریزی کنیم که از هر چیزی استفاده بهینه شود و گردش اقتصادی تولید شود. جمع‌آوری زباله را می‌توان با ایجاد رقابت بین شرکتهای مختلف به مشارکت گذاشت. اتوبوس‌رانی نیز همین طور است. تجربه در برخی از شهرها نشان داده که واگذاری اتوبوسرانی به بخش خصوصی، هم باعث کاهش هزینه‌هاست و هم خدمات بهتری ارائه می‌شود. شهرداری به عنوان یک حکومت محلی فقط باید بر اجرا نظارت داشته باشد. در جاهایی که لازم نیست حتماً حضور داشته باشد کار را به بخش خصوصی واگذار کند در ابتدای کار ممکن کمی گران تمام شود و سود ندهد اما در طول زمان و با ایجاد رقابتی سالم، هزینه‌های اضافی مستهلک شده و از بین می‌رود.

**شهرزاد بهیا:** ماهنامه شهرداریها از همه عزیزانی که در این میزگرد شرکت کرده و نظرات کارشناسانه خود را ارائه دادند سپاسگزار است. ♦

# مشکل برنامه‌ریزی

◆ منوچهر مزیننی

دکتر در شهرسازی

پس‌داختن به برنامه‌ریزی، بویژه برنامه‌ریزی ملی - که در قرن اخیر و خاصه نیمه دوم این قرن در سراسر جهان رواج گرفته است - از اساسی‌ترین اصولی است که در بسیاری از کشورهای جهان بل اکثر آنها صورت می‌گیرد؛ زیرا با وجود موفقیت یا ضعفهایی که در روند تدوین و تحقق برنامه موجود است، برنامه می‌تواند ویژگیها و امکانات عرصه خود (شهر، منطقه، کشور) را به شناسایی آورد، گردش امور راستجیده و نظام یافته نماید و در گشودن راه‌های آینده بسیار مؤثر باشد.

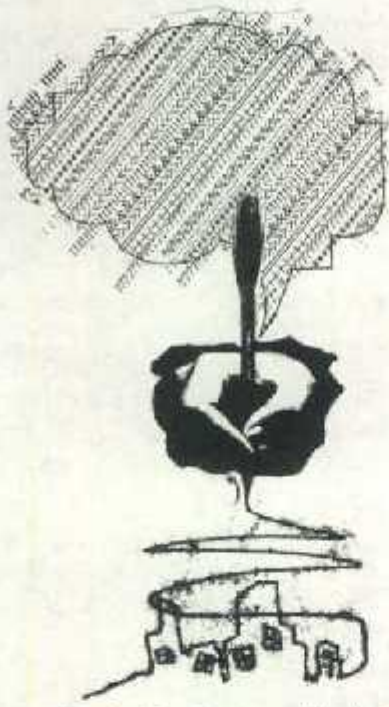
اگر چه سابقه برنامه‌ریزی به صورت امروزی خود - چنان که اشاره شد - چندان دراز نیست، ولی می‌توان تصور کرد که پیشینیان نیز با امکانات و اطلاعاتی که داشته‌اند چندان هم بی‌برنامه عمل نمی‌کرده‌اند! اما برنامه‌های ایشان بیشتر برشم ویا حس اصلاح طلبی سر کرده یا سرکردگان و زمامداران و دست‌اندرکاران استوار بوده است تا تحلیلهای علمی و در نظر گرفتن همه عوامل مؤثر در برنامه. البته نباید فراموش کرد که امروز نیز ششم با فراسات (intuition) در برنامه‌ریزی نقشی غیرقابل انکار دارد، ولی در حال حاضر برنامه‌ریزی حاصل کاردها کارشناس و متخصص و صاحب‌نظر است و به صورتی سیستماتیک و جدی دنبال می‌شود. با این همه، از جمله به سبب پیچیدگی روابط عواملی که باید در برنامه‌ریزی به حساب آیند و نیز جوانی نسبی برنامه‌ریزی و خاصه برنامه‌ریزی ملی، این امر فارغ از ضعف و اشتباه نیست و به نظر می‌رسد همچنان مراحل تجربی خود را می‌گذراند؛ تجربه‌ای که به نظر می‌رسد هرگز پایان نپذیرد.

نظر به اهمیت موضوع برنامه‌ریزی و از آنجا که فعالیت شهرداریها باید بر اساس برنامه استوار باشد و برنامه‌ریزی شهری پیوندی نزدیک با برنامه‌ریزی ملی دارد، بل بخشی مهم از آن را می‌سازد، در این مقاله می‌کوشیم مشکل برنامه‌ریزی را مورد بحث قرار دهیم.

در آغاز این بحث و در زمینه پیوند برنامه‌ریزی ملی و شهری لازم است به چند نکته اشاره کنیم. نخست آنکه واژه plan در دو اصطلاح comprehensive plan و master plan در فارسی به جای «برنامه» به «طرح» ترجمه شده است و همین ترجمه غیر دقیق از جمله باعث آن شده که کوششهای برنامه‌ریزی شهری ما از آغاز (حدود ۱۳۳۵) بیشتر معطوف طرح یا نقشه‌های شود که جنبه گرافیکی بر ماهیت برنامه‌ریزی آن چیرگی داشته باشد. مرادم از اشاره بدین نکته بحثی لغوی نیست بلکه تأکید بر پیوند برنامه‌ریزی ملی و شهری است.

دوم آنکه مراد از بحث درباره مشکل برنامه‌ریزی عیب‌جویی و ایرادگیری نیست. برنامه‌ریزی خود بیش از هر کس می‌داند و باید بداند که درک صحیح از ماهیت برنامه‌ریزی و پندآموزی از اشتباهات گذشته از وظایف مسلم اوست. می‌دانیم برنامه‌ریزی در شمار علوم دقیقه (exact sciences) نمی‌آید و وابستگی و پیوستگی نزدیک با بسیاری از رشته‌های علوم انسانی (human sciences) مانند جغرافی، جامعه‌شناسی، اقتصاد و علوم رفتاری - که به این آخری کمتر توجه شده است - دارد و از این رو کسب نتیجه از تجارب و آموختن از اشتباهات نه تنها از اهمیت بسیار برخوردار است بلکه جز ضروریات است.

سوم آنکه مشکل برنامه‌ریزی در مواردی مربوط به ماهیت برنامه‌ریزی است و خاص ایران نیست. حتی کشورهایی که سابقه، تجربه و امکانات بیشتری در برنامه‌ریزی دارند از برخی اشتباهها - که باید آنها را تمایزانی معین به ماهیت برنامه‌ریزی



اسناد داد - بزی نیستند در این مورد به عنوان مثال کافای است به کتاب «فاجعه‌های بزرگ برنامه‌ریزی» اثر پیتروال، برنامه‌ریز سرشناس انگلیسی، اشاره کنم. وی در این کتاب از اشتباه‌های بزرگ یا به قول خود او فاجعه‌های برنامه‌ریزی صحبت می‌کند و اشتباه‌های فاحش در این برنامه‌ریزیها را آشکار می‌کند و آنها را به تفصیل مورد بحث قرار می‌دهد. از جمله، هنگامی که حال درباره برنامه‌ریزی برای «سومین فرودگاه لندن» سخن به میان می‌آورد و خاطر نشان می‌کند که برنامه‌ریزی برای این فرودگاه از سال ۱۹۷۱ آغاز شد می‌نویسد:

«هنوز (یعنی سال ۱۹۷۹) فرودگاه سومی در لندن موجود نیست. پس از آنکه سه زمین برای ساختن این فرودگاه مورد قبول دولت قرار گرفت و اندکی پس از آن هر یک رد شد و پس از آنکه میلیون‌ها پوند صرف مطالعه و پرسش و جو و تشکیل کمیسین‌های مختلف شد تازه دولت تصمیم‌گیری را به عهده زمان گذاشته است.»

ساده لوحانه خواهد بود اگر تصور کنیم مراد من از نقل این مطلب و اشاره به کتاب حال تیره برنامه‌ریزان ایران است. منظور این است که واقعیات را بشنویم و بدانیم دیگران نیز اشتباه می‌کنند؛ البته دیگرانی که احتمالاً توان تحمل اشتباه را بیش از ما دارند و متوجه شویم که بخشی از این اشتباه‌ها و ناکامیها به سبب پیچیدگی مسائلی است که برنامه‌ریزی با آن سروکار دارد.

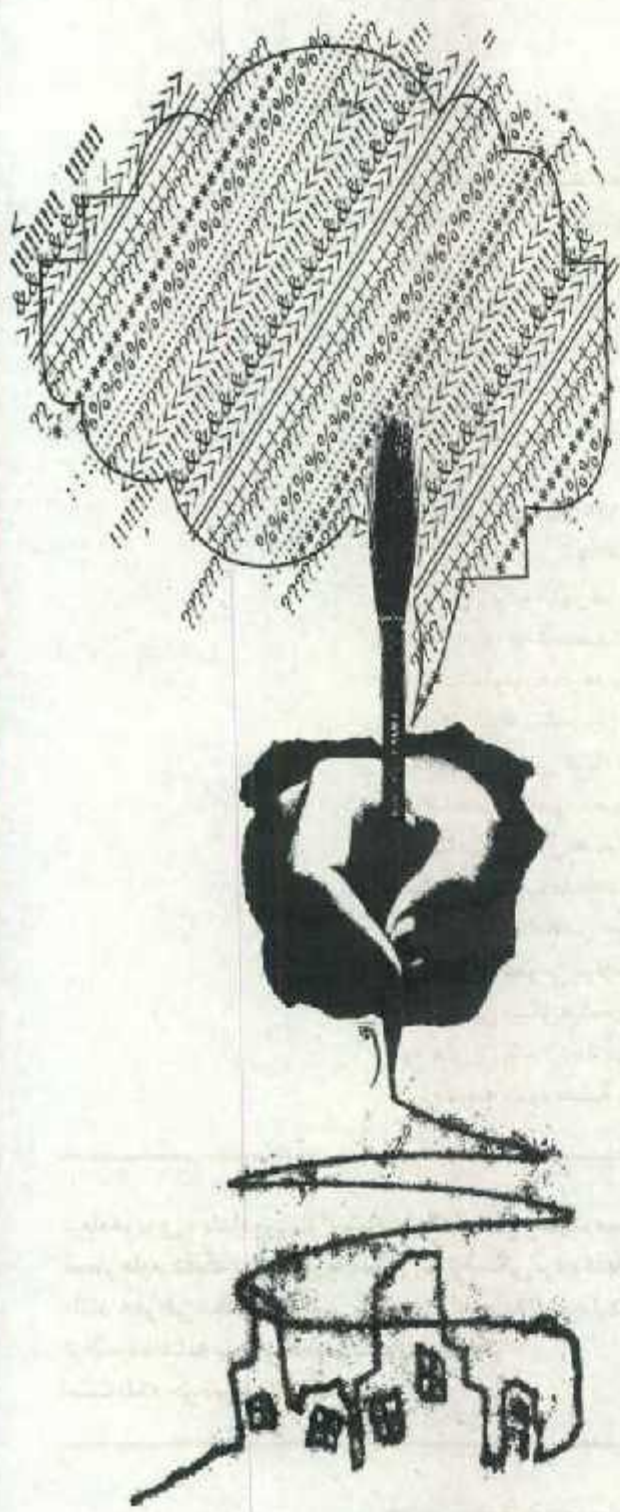
ما در این مقال نخست به بررسی مشکل عمومی برنامه‌ریزی - مشکلی که هم در جهان و هم در ایران مصداق دارد - به ایجاز تا آنجا که صفحات «شهرداریها» اجازه می‌دهد خواهیم پرداخت و در هر مورد توجه خود را معطوف این مشکل، هم قبل و هم بعد از انقلاب اسلامی، خواهیم کرد.

#### مشکل عمومی برنامه‌ریزی

نخستین مشکل برنامه‌ریزی همان است که در سطور بالا بدان اشاره کردیم؛ یعنی ماهیت برنامه‌ریزی که با علوم انسانی پیوندهای نزدیک دارد و از آنها نشأت می‌گیرد و از این رو آن دقت علوم دقیقه موجود نیست، اگر چه حتی در حرفه‌های منبعث یا نزدیک به علوم دقیقه مانند پزشکی نیز بویژه در دهه‌های اخیر نظریات تغییر می‌یابند، ولی در علوم انسانی هیچ موضوعی

برنامه‌ریزی و پندآموزی از اشتباهات گذشته از وظایف مسلم برنامه‌ریز است. می‌دانیم برنامه‌ریزی در شمار علوم دقیقه نمی‌آید و وابستگی و پیوستگی نزدیک با بسیاری از رشته‌های علوم انسانی مانند جغرافی، جامعه‌شناسی، اقتصاد و علوم رفتاری دارد و از این رو کسب نتیجه از تجارب و آموختن از اشتباهات نه تنها از اهمیت بسیار برخوردار است بلکه جز ضروریات است

قطعی ندارد؛ عوامل پیچیدمانند و بسیار متغیر و محاسبه نمی‌تواند به دقت صورت گیرد. همین امر، پیش‌بینی‌ای را که برنامه‌ریزی بدان نیاز دارد بسیار مشکل و در مواردی غیر ممکن می‌کند. در سالهای شصت در مغرب زمین، آینده‌بینی (futurology) بسیار رواج گرفت ولی حتی آینده‌بینان صاحب نامی چون هرمن کاهن - که کارش اساس علمی داشت ولی ناگزیر با حدس و گمان هوشمندانه در آمیخته بود - نتوانستند دگرگونیهای جهان را چنان که اتفاق افتاد پیش‌بینی کنند. تازه آینده‌بینی‌های کان درامور کلی بود و آینده‌بینی در برنامه‌ریزی به دقت بیشتری نیاز دارد. بسیاری از پیش‌بینی‌ها در برنامه‌ریزی بر اساس projection یعنی ادامه روند حاضر در آینده صورت می‌گیرد؛ البته می‌توان پیش‌بینی‌ها را با در نظر گرفتن عواملی که ممکن است روند حاضر را تغییر دهند دقیق کرد و آنها را تا اندازه‌ای به واقعیت نزدیک نمود، ولی فقط تا اندازه‌ای و تا اندازه‌ای نیز مشکل همچنان باقی می‌ماند، زیرا برنامه‌ریزی با مردم، به معنی وسیع این کلمه، سروکار دارد و پیش‌بینی رفتارهای مردم آسان نیست. تازه این وقتی است که برنامه‌ریزی دچار تلاطمهای جهانی و دگرگونیهای ناگهانی نشود.



در سطح کلان و جهانی، از انقلاب اسلامی ایران و فروپاشی اتحاد شوروی می توان به عنوان نمونه ای از تغییرات ناگهانی و تقریباً خارج از انتظار یا عاقل گیرانه نام برد و در سطح خرد از افزایش ناگهانی بهای نفت در ۱۹۷۳ و همچنین جنگ تحمیلی ایران و عراق که هیچ برنامه ریزی نمی توانست آنها را پیش نگری کند و یا در محاسبات برنامه ریزی خود به درستی به حساب آورد.

به سبب انقلاب اسلامی ده سال فترت در برنامه ریزی ایران پدید آمد. افزایش ناگهانی قیمت نفت در سال ۱۹۷۳ اساس برنامه های چهارم و پنجم عمرانی رژیم پهلوی را در هم ریخت و به بلند پروازیهای متحرک سه ساله برنامه ریزان را گرفتار کرد. در سال ۱۳۶۱ نیز که نخستین برنامه ملی پس از انقلاب اسلامی تدوین شد برنامه ریزان همچنان به افزایش بهای نفت چشم داشتند. این نکته را از زبان یکی از کارشناسان برجسته سازمان برنامه می شنویم:

«همان طور که استحضار دارید همیشه عمده ترین منابع برنامه، درآمد نفت بود... برای منافع برنامه سه پیش فرض در نظر گرفته شد: نخست آنکه به مدت ۲۰ سال نفت به قیمت شبکه ای ۲۹ دلار صادر شود، دیگر آنکه قیمت نفت هر سال ۵ درصد نسبت به ۲۹ دلار سال پایه افزایش یابد و بالاخره فرض سوم آن بود که قیمت نفت در فاصله سال ۶۶ تا ۷۱ دوباره جهش پیدا کند.»

آنچه اتفاق افتاد البته با این سه فرض برنامه اول بعد از انقلاب مغایر بود.

مشکل دوم، ناپاوری و عدم اعتقاد به برنامه ریزی است. در این مورد فیروز توفیق از نکته جالبی یاد می کند:

«گروه حامی برنامه به این نتیجه رسیدند که مملکت احتیاج به برنامه دارد... در آن زمان [قبل از انقلاب] در نامهای که به یکی از وزرای نویسنده آمده است «اذا مملکت احتیاج به برنامه دارد، نمی شود روزمره زندگی کرد» وی پاسخ می گوید که «شما ایران را نمی شناسید. تصادفاً در ایران باید روزمره زندگی کرد، من از فردایم خبر ندارم و شما برای من برنامه پنجساله پیشنهاد می کنید!»

عدم اعتقاد به برنامه ریزی البته خاص ایران نیست. ممکن است این عدم اعتقاد در کشور ما ناشی از بی خبری باشد، اما با انگیزه یا انگیزه های دیگر در مغرب زمین نیز این عدم اعتقاد وجود دارد. فی المثل، در ایالات متحده حزب جمهوری خواه و در انگلستان حزب محافظه کار میانه ای با برنامه ریزی ندارند و هرگاه اعضای این دو حزب در این دو کشور زمام امور را به دست گیرند، فعالیت های برنامه ریزی و نیز بودجه هایی که دولت به برنامه ریزی در زمان حکومت دمکرات ها در آمریکا و حزب کارگر در انگلستان اختصاص داده است به میزانی قابل ملاحظه کاهش می یابد. البته این ناشی از اعتقاد سیاسی این احزاب است؛ بدین معنی که هم جمهوری خواهان در آمریکا و هم محافظه کاران در انگلستان با دخالت دولت در امور مردم سرمایه داران بزرگ و کوچک اشدیداً مخالفند. در حالی که برنامه ریزان آنجا که منافع عامه مردم مطرح است عموماً نظارت و کنترل دولت را لازم می دانند و این در انطباق، نزدیکتر به فرام سیاسی دمکرات ها در آمریکا و حزب کارگر در انگلستان است.

۱- Herman Kahn، فن کتاب موشوم به سال ۱۹۵۰.  
 برای بحث مفصل تر در این باره مراجعه شود به کتاب:  
 زمان و معماری  
 تألیف نگارنده از انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۶.  
 ۲- عباس قائم مقامی،  
 تشویق و تقویت  
 ایران خرد، شماره پنجاهم، اسفند ۱۳۷۷، ص ۲۵.  
 ۳- فیروز توفیق،  
 پیدایش فکر برنامه ریزی، او آردان،  
 ایران خرد، شماره پنجاهم، اسفند ۱۳۷۷، ص ۹.  
 ۴- John Grant.

مشکل دیگر که با مشکل قبلی بی‌ارتباط نیست تداخل و تضاد کار برنامه‌ریز و سیاستمدار است. بخشی از این تضاد به سبب ماهیت کار و نقش این هر دو است. سیاستمدار در موارد متعدد طالب سرعت کار است یا به این سبب که دوره مسئولیتش محدودیت زمانی دارد (فی‌المثل رئیس‌جمهور یا نمایندگان مجلس عموماً ۴ سال) و یا به این علت که می‌کوشد مردمی که به او رأی داده‌اند و یا از او انتظار کار و عمل دارند زودتر نتایج اقدامات او را مشاهده کنند. در برخی موارد نیز ممکن است سیاستمدار آرمانخواه بخواهد اعمال خود را که سخت بدان معتقد است تحقق دهد.

برخلاف سیاستمدار، برنامه‌ریز به حکم ماهیت حرفه‌اش با احتیاط گام برمی‌دارد یا باید بردارد. همه چیز باید حساب شده باشد؛ مطالعه و تحقیق در صدر اقدامات وی قرار دارد. وی می‌خواهد حرف بی‌حساب نزنند و اما چگونه می‌تواند به مقصود خویش برسد؟ بزرگترین مشکل او فقدان آمار و اطلاعات است که ما آن را تحت عنوان مشکل دیگری در سطوح زیر مطرح می‌کنیم؛ این مشکل در ایران با شدت و حدت بیشتر مانع کار برنامه‌ریز است تا در کشورهای پیشرفته صنعتی.

آمارگیری و سرشماری عمومی و رسمی در کشور ما از سال ۱۳۳۵ آغاز شده ولی این آمار در مقایسه با آنچه برنامه‌ریز بدان نیاز دارد فقط بخش کوچکی را شامل می‌شود. آمارهای اقتصادی که تهیه بخشی از آن را بانک مرکزی به عهده دارد نیز کافی نیست. این است که در پارامی اوقات برنامه‌ریز (این نکته بیشتر در مورد برنامه‌ریزان شهری مفصل‌تر است) وادار و یا ناگزیر به آمارگیری می‌شود. این چنین آمارهایی اغلب فاقد دقت لازمند و تا اندازه‌ای بدون مسئولیت تهیه می‌شوند و یا نظر محقق آمار در آنها مرعی نیست. بخش خصوصی از دادن اطلاعات دقیق و صحیح از جمله به دلیل رقابت‌هایی که وجود دارد آگراه دارد. همین اطلاعات محدودی هم که وجود دارد نیز به آسانی در اختیار پژوهشگران قرار نمی‌گیرد، به نظر می‌رسد مقصود آمارگیری و جمع‌آوری اطلاعات هنوز به‌درستی جا نیفتاده است.

در مغرب زمین، سابقه آمارگیری و جمع‌آوری اطلاعات بسیار قدیمی‌تر از ماست. تقریباً از قرن هفدهم که یک خرازی فروش لندن موسوم به جان گرانت، آمار موالید و مرگ و میر را در لندن در فاصله سالهای ۱۶۰۴ تا ۱۶۶۱ مورد استفاده قرار داد تارشد جمعیت را در این شهر در این فاصله زمانی پیدا کند؛ این آمار خام و مقدماتی باعث شکل‌گیری علمی شدند که ما امروز آن را به نام علم آمار می‌شناسیم. با این همه و با این سابقه نسبتاً طولانی جالب است که به عنوان مثال دو جغرافیدان انگلیسی موسوم به پیترلی بی و بیتر نیوبی که در پژوهش و تکنیک‌های جغرافیای انسانی دارای نظر و تجربه‌اند به نقص اطلاعات آماری اشاره می‌کنند. در این اشاره البته بحث اصلی آمار حمل و نقل است ولی ایشان، کاملاً بجا، آن را به همه اطلاعات آماری تعمیم می‌دهند، آنجا که می‌نویسند:

«ما متأسفانه اطلاعات [آمار] معمولاً به صورتی کلی وجود دارند و برای پژوهش‌های محلی چندان مفید نیستند. بنابراین به این آمار [آمار حمل و نقل] مانند آمارهای بسیار انتشار یافته دیگر فقط می‌توان به عنوان معیارهای مقایسه‌ای و در سطحی کلی مراجعه

---

### گذشته از مشکلاتی که کم یا بیش و به انواع گوناگون در همه جا وجود دارد یک مشکل اساسی برنامه‌ریزی در ایران کمبود کارشناس برنامه‌ریزی است

---

کرد».

اطلاعات و اعداد و ارقام آماری در مغرب زمین بسیار پیشرفته‌تر و وسیع‌تر کشور ماست با این همه در آنجا نیز همواره پاسخ پژوهشگران و برنامه‌ریزان را نمی‌دهد.

پس از اشاره به چند مشکل عمده برنامه‌ریزی که در سراسر جهان، البته به درجات مختلف، عمومیت دارد اکنون می‌توانیم از چند مشکل عمده ایران (و احتمالاً کشورهای دیگر که در برخی موارد با ما شباهتهایی دارند) یاد کنیم.

#### مشکل برنامه‌ریزی خاص ایران

گذشته از مشکلاتی که کم یا بیش و به انواع گوناگون در همه جا وجود دارد یک مشکل اساسی برنامه‌ریزی در ایران کمبود کارشناس برنامه‌ریزی است. خداداد فرمانفرمایان هنگامی که از برنامه‌ریزی زمان شاه سابق (پهلوی دوم) صحبت می‌کند می‌گوید: «نبودن متخصص در امر برنامه‌ریزی یکی دیگر از مشکلات کار بود. در زمانی که برنامه شروع شد این متخصصان وجود نداشتند و به ناچار با وسائلی که آن موقع وجود داشت مسئولان اقدام به برنامه‌ریزی کردند». همین نبودن کارشناسان

برنامه‌ریزی ایرانی باعث شد که نخست از مشاوران مُرسن نوڈسن و سپس مشاوران ماوراوی بحار و سرانجام از گروهی موسوم به گروه مشاوران هاروارد - که هر سه امریکایی بودند - در تهیه و تدوین برنامه‌های ملی ایران استفاده شود. نمی‌توان مشورت باخارجیان را یکسره رد کرد و آن را مذموم دانست. شاید در برخی موارد از جمله و بیشتر به دلیل نبودن متخصص کافی در کشور لازم باشد و یا لازم بود از متخصصان خارجی استفاده شود ولی رویهمرفته متخصصان خارجی (۱) دلسوزی لازم را برای ما ندارند، (۲) به اوضاع ایران به اندازه کافی وارد و مسلط نیستند و (۳) در مواردی بی‌بردن به گنّه مطلب برای ایشان اگر غیرممکن نباشد سخت مشکل است.

اما استفاده از متخصصان ایرانی برای برنامه‌ریزی ملی یک حسن بزرگ دارد و آن اینکه حس اعتماد به نفس ملی را تقویت می‌کند. در آغاز ممکن است برنامه‌ریزان ما بر برخی تکنیک‌های برنامه‌ریزی مسلط نباشند، ولی متخصصان ما بی‌تردید با کسب تجربی‌های که احتمالاً نظائرش در کشورهای پیشرفته موجود نیست، از مهارت‌های کم نظیری برخوردار می‌شوند که می‌تواند به جای مدل‌های غربی مورد استفاده بسیاری از کشورهای در حال توسعه باشد. در کشورهای پیشرفته از جمله امریکا و

بر خلاف سیاستمدار، برنامه‌ریز به حکم ماهیت حرفه‌اش با احتیاط گام برمی‌دارد یا باید بردارد. همه چیز باید حساب شده باشد؛ مطالعه و تحقیق در صدر اقدامات وی قرار دارد. وی می‌خواهد حرف بی‌حساب نزند اما چگونه می‌تواند به مقصود خویش برسد

انگلستان نیز «برنامه‌ریزی در کشورهای در حال توسعه» تدریس می‌شود. مراد از تدریس چنین درسهایی، صرف نظر از مقاصد دیگر، استفاده از تجارب متخصصانی چون متخصصان کشور ماست.

برای تدوین برنامه‌های توسعه ملی به کار گرفتن کارشناسان خارجی نیز با مشکل مواجه است؛ اینکه ایشان اغلب مدل‌ها و الگوهای کشورهای خودشان را برای حل مسائل ما توصیه می‌کنند. این است که بسیاری از مسائل در سراسر جهان ماهیتی مشابه دارند و این شباهت از جمله به سبب پیشرفت ارتباطات و گسترش اطلاعات بیشتر شده است. اما این نکته همه جا و همه وقت صادق نیست. به عنوان نمونه، ملوین وبر از علائق جامعی صحبت می‌کند که به جایی خاص تعلق ندارند. نظر او ممکن است در ایالات متحده و یا بخش‌هایی از آن مانند ایالت کالیفرنیا صادق باشد، اما در ایران ممکن است تنها نشانه‌هایی از آن را در شهری مثل تهران مشاهده کرد. همچنین در عرصه بخش خصوصی، به عنوان مثال، فرقی است بین شرکت‌های عظیم امریکایی با سرمایه‌های نجومی و شرکت‌های نوپای ایرانی که به‌طور نسبی دارای سرمایه‌های کلان نیستند.

ایا هرگز از خود پرسیده‌ایم با این خصوصیتی که جامعه ایران دارد چگونه برنامه‌هایی متناسب با این خصوصیات می‌توان انشا و تدوین کرد. آیا می‌توان هر جا که برنامه‌ها و راه‌ورسم دیگران با ما مطابقت ندارد از چارچوبی که مغرب زمینینان فراهم کرده‌اند - نمی‌گوییم فراتر رویم - با بیرون بگذاریم. تازه چارچوب‌های مغرب زمین نیز در بعضی موارد هنگامی به دست ما می‌رسد که در آنجا کهنه شده است. یک نمونه آن پرداختن به طرح‌های جامع شهری به شیوه‌های قدیمی (کلاسیک) است که روزگاری در مغرب طرفدار فراوان داشت و عملاً به کار گرفته می‌شد، ولی تقریباً هنگامی به ایران رسید که در بسیاری از کشورهای مغرب زمین مفهوم (concept) آن مورد تجدید نظر قرار گرفته بود.

روشن است که بعد از انقلاب اسلامی تغییرات فراوانی در همه شئون و امور کشور و از جمله برنامه‌ریزی رخ داد. یک تفاوت بزرگ این بود که برنامه‌ریزان ایرانی بعد از انقلاب خالصانه به رژیم حاکم علاقمند بودند. با این همه نتایج مورد انتظار، از جمله به دلیل مشکلاتی که بر شمرديم حاصل نیامد. می‌توان دلایل مختلفی برای نتایج خارج از انتظار ذکر نمود ولی یک دلیل عمده شاید این باشد که ممکن است برنامه‌ریزی و اجرا یا تحقق برنامه با هم در آمیخته باشند. باید این نکته روشن شود که برنامه‌ریز تصمیم‌گیر سیاسی نیست. برنامه‌ریز راه را به تصمیم‌گیر و مجریان نشان می‌دهد و اجرا و تصمیم را به عهده کارگزاران سیاسی که به اصطلاح انگلیسی constituency دارند. یعنی از جانب مردم انتخاب شده‌اند. و بدین دلیل مستقیماً مورد اعتماد مردم و در مقابل ایشان مسئول اند می‌گذارد

Peter Toynon and Peter Newby

در کتاب

Techniques in Human Geography

از انتشارات

McMillan

مشاهده فراتر می‌آید.

تنگناهای برنامه‌ریزی.

ایران فردا، شماره پنجم، دی ماه ۱۳۷۷، ص ۱۴.

Melvin Webber

در مقاله

«جهان‌های جایگزین» در مجله ژئوسازی شهری»

در کتاب

مقاله‌های در باب شهر و شهرسازی

از انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۲.



# آموزش شهروندی در کتب درسی

◆ سکینه علیزاده

کارشناس ارشد مردم‌شناسی



اشاره

امروزه مشکلات شهری نسبت به چند دهه قبل رو به فزونی گذاشته و باره‌ای از این مشکلات (مسائل حمل و نقل درون شهری، ترافیک، محیط زیست، آلاینده‌ها و...) به صورت جدی زندگی شهری، شهرها و شهروندان را با بحران روبه‌رو نموده است. از این روست که نقش مدیریت شهری (شهرداریها و شوراهای شهر) در جهت ساماندهی زندگی شهری و فراهم ساختن زندگی شهری مناسب برای شهروندان بیش از پیش اهمیت یافته است.

شهروندانی که از طریق آموزش با مسائل و مشکلات شهری آشنا شده و راه‌های رفع مشکلات شهری را فرا گرفته باشند به خوبی می‌توانند با شهرداریها همکاری نموده و این همکاری را وظیفه خود خواهند دانست. بهترین و اساسی‌ترین راه برای آموزش این است که آموزش از سنین کودکی و به شکلی رسمی و عمومی آغاز شود. در این نوشتار با استفاده از روش مطالعه اسنادی و با تأکید بر تکنیک تحلیل محتوا کتابهای درسی مقاطع ابتدایی، راهنمایی و متوسطه بررسی شده است. تمامی مطالب مربوط به مسائل شهری - که قبلاً ذکر آن رفت - نیز استخراج شده است. هدف از بررسی اسنادی و تحلیل محتوای کتابهای درسی مقاطع مذکور، یافتن پاسخهای مناسب برای چند پرسش اساسی این تحقیق بوده است: در کتابهای درسی مقاطع ابتدایی، راهنمایی و متوسطه، شهرداری چگونه به دانش‌آموزان معرفی شده است؟ در متن این کتابها به چه مسائلی از امور شهری بیشتر اهمیت داده شده است؟ در کتابهای مورد بررسی چه مسائل مهمی مطرح شده و یا کمتر مطرح شده‌اند؟

## جامعه آماری تحقیق

جامعه آماری این تحقیق کتابهای درسی مقاطع ابتدایی، راهنمایی و متوسطه سال تحصیلی ۷۸-۱۳۷۷ بوده است. با مطالعه اولیه این کتابها مشخص شد که تنها در کتابهای علوم، فارسی و اجتماعی پایه‌های دوم، سوم، چهارم و پنجم ابتدایی (در پایه اول هیچ مطلبی در مورد موضوع وجود ندارد)، در مقطع راهنمایی در کتابهای فارسی، جغرافیا، علوم، اجتماعی و حرفه و فن و در مقطع متوسطه در کتابهای جغرافیای استان و جغرافیای ایران (پایه دوم متوسطه) مطالبی در زمینه زندگی شهری، شهروندان و شهرداری آمده است. از این رو با استفاده از تکنیک تحلیل محتوا، کتابهای گفته شده به دقت بررسی و تمامی مطالب مربوط به موضوع (شهر، شهرداری و شهروندان) استخراج و مقوله‌بندی گردیده است.

## الف- بررسی مطالب شهر، شهرداری و شهروندان در کتابهای درسی مقطع ابتدایی

سهم مطالب مورد نظر در کتابهای درسی سال سوم بیش از کتابهای درسی سالهای دوم، چهارم و پنجم است. در اینجا نیز توزیع نابرابر مطالب مرتبط با موضوع شهر، شهرداری و شهروندان در سطح کتابهای درسی مقطع ابتدایی بین پایه‌های تحصیلی دوم تا پنجم مشاهده می‌شود. ضمناً در کتابهای درسی پایه اول نیز - که اولین پایه آموزشهای اجتماعی و اجتماعی شدن شهروندان خردسال است - هیچگونه مطلبی در خصوص شهر، شهرداری و شهروندان نیامده است.

جدول (۱) توزیع فراوانی مقولات شهر، شهرداری و شهروندان به تفکیک پایه‌های تحصیلی ابتدایی (۷۸-۱۳۷)

پایه‌های تحصیلی ابتدایی	راهنمایی رانندگی	بهداشت شهری	محیط زیست شهری	شوراهای اسلامی	نقش در انجام وظایف شهرداری	فراوانی	درصد
پایه دوم	۲۰	-	۱۹	-	-	۳۹	۱۱
پایه سوم	۳۸	۹۳	۱۱	-	-	۱۴۲	۴۲
پایه چهارم	۳۹	-	۳۲	-	-	۷۱	۲۲
پایه پنجم	۲۲	-	۱۷	۹	-	۴۸	۱۴
جمع	۱۴۰	۹۳	۵۹	۹	۵	۳۳۱	۱۰۰
درصد	۲۲	۱۴	۱۸	۳	۳	-	-

به نظر می‌رسد نحوه توزیع مقولات بیانگر ترجیحات مؤلفان و نظام آموزشی است و اینکه در زندگی شهری مقوله راهنمایی - رانندگی را مهمتر از سایر مقوله‌ها دانسته‌اند. حال آنکه سهم مطالب مربوط به شوراهای اسلامی و وظایف شهرداریها - که از اهمیت خاصی برخوردارند - بسیار ناچیز است. گرچه نمی‌توان اهمیت آموزش مسائل مربوط به راهنمایی -

رانندگی را منکر شد با وجود این گنجاندن مطالب مربوط به محیط زیست شهری، امور فرهنگی شهری، وظایف شهرداریها و شوراهای اسلامی نیز به همان اندازه از اهمیت خاصی برخوردار است.

نکته دیگری که در این خصوص حائز اهمیت است، این است که ارائه مطالب مربوط به شهر، شهرداری و شهروندان در تمامی پایه‌ها از توزیع نابرابر برخوردار است. به طوری که در جدول (۱) مشاهده می‌شود، در پایه سوم ابتدایی فقط مقوله‌های وظایف شهرداری و بهداشت شهری آمده است و در پایه پنجم تنها به مقوله شوراهای اسلامی اشاره شده است. حال آنکه مقوله‌های راهنمایی - رانندگی و محیط زیست شهری در هر چهار پایه ارائه شده است. به نظر می‌رسد اگر تکرار متنوع مطالب مربوط به تمامی مقوله‌های مربوط به شهر، شهرداری و شهروندان در کتابهای درسی پنج پایه مقطع ابتدایی وجود داشته باشد، آموزشهای شهری به شهروندان خردسال تقویت می‌گردد.

### ۱- بررسی مقوله راهنمایی - رانندگی

محورهای فرعی در نظر گرفته شده برای این مقوله عبارتند از: مقررات راهنمایی - رانندگی، نقش پلیس راهنمایی - رانندگی در نظارت بر مقررات رانندگی، شناخت علائم راهنمایی - رانندگی، کارکرد چراغ راهنما، تبعات منفی تخطی از مقررات راهنمایی - رانندگی، پیامهای راهنمایی - رانندگی، تخلفات شهروندان، ترافیک، بررسی فراوانی محورهای فرعی این مقوله نشان می‌دهد که سهم مقوله مقررات راهنمایی - رانندگی (۴۵ درصد) و سپس مقوله نقش پلیس در نظارت بر این مقررات (۲۳ درصد) بیش از سایر محورهای فرعی است. به نظر می‌رسد مؤلفان این کتابها و نیز دست‌اندرکاران نظام آموزشی ترجیح داده‌اند وزن بیشتری برای آموزش مقررات راهنمایی - رانندگی قائل شوند و توجه بیشتری به نقش پلیس راهنمایی - رانندگی نشان دهند.

### ۲- بررسی مقوله بهداشت شهری

محورهای فرعی در نظر گرفته شده برای مقوله بهداشت شهری عبارتند از: تخلفات شهروندان، اهمیت کار رفتگران، تأثیرات نامطلوب عدم رعایت مسائل بهداشت، ضوابط و مقررات بهداشت شهری، پیامهای بهداشتی سهم مطالب مربوط به تخلفات شهروندان (۲۳ درصد) و پس از آن اهمیت کار رفتگران (۲۴ درصد) و تأثیرات نامطلوب عدم رعایت مسائل بهداشتی (۲۴ درصد) بیش از سایر محورهای فرعی است. به نظر می‌رسد با توجه به اهمیت رعایت مسائل بهداشتی از سوی شهروندان وزن بیشتری به تخلفات شهروندان داده شده است و ضمناً به اهمیت کار رفتگران به عنوان دست‌اندرکاران اصلی بهداشت و نظافت شهر نیز توجه بیشتری شده است.

### ۳- بررسی مقوله محیط زیست شهری

محورهای فرعی این بحث عبارتند از: تأثیرات نامطلوب عدم رعایت مسائل زیست محیطی، آلودگی هوا، آلاینده‌ها، تخلفات شهروندان، کارکرد قضای سبز شهری، آلودگی آب، بازیافت مواد، آلودگی صوتی، آلودگی بهداشتی، فراوانی در مقوله‌های تأثیرات نامطلوب عدم رعایت مسائل زیست محیطی (۳۵ درصد) و آلودگی هوا (۳۲ درصد) بیش از سایر مقوله‌هاست. توجه به مسائل زیست محیطی و بویژه آلودگی هوا - که یکی از معضلات زیست محیطی شهرهای بزرگ

کشور بویژه کلان شهرهایی مانند تهران است - می تواند شیوه خوبی برای جلب نظر شهروندان خردسال به رعایت مسائل زیست محیطی و همچنین توجه دادن آنها به خطرات آلودگی هوای شهرها باشد.

#### ۴ بررسی مقوله های شوراهای اسلامی و نقص در انجام وظایف شهرداریها

همان گونه که پیش از این ذکر شد متأسفانه سهم کم مطالب مربوط به این دو مقوله با وجود اهمیت آنها موجب شده شهروندان خردسال در جریان نقش مهم شوراها و همچنین وظایف شهرداریها قرار نگیرند.

#### ۵-۱ بررسی مطالب شهر، شهرداری و شهروندان در کتابهای درسی مقطع راهنمایی

سهم مطالب مورد بررسی در کتابهای درسی سوم راهنمایی (۳۸ صفحه) به ترتیب بیش از کتابهای سال دوم راهنمایی (۲۲ صفحه) و اول راهنمایی (۱۳ صفحه) است. در اینجا نیز توزیع نابرابر مطالب مربوط به شهر، شهرداری و شهروندان در سطح کتابهای درسی راهنمایی مشاهده می شود. از سوی دیگر عمده مطالب نیز در کتاب اجتماعی سال دوم راهنمایی درج شده است.

جدول (۳) توزیع فراوانی مقولات شهر، شهرداری و شهروندان به تفکیک پایه های تحصیلی راهنمایی (۱۳۷۷-۷۸)

پایه های تحصیلی	راهنمایی - رانندگی	مجموع زیست و بهداشت شهری	کش نشانی، امور ایمنی و زلزله	فراوانی درصد
اول راهنمایی	۲۲	۵۱	۱۶	۱۲۰
دوم راهنمایی	۱۵۰	۲۶۵	-	۴۱۵
سوم راهنمایی	۲۰	۲۲	۱۰۵	۱۶۲
جمع	۱۷۲	۳۳۸	۱۲۱	۷۱۲
درصد	۲۳	۵۰	۱۷	۱۰۰

همان گونه که در جدول (۲) ملاحظه می شود سهم مطالب مربوط به مقوله محیط زیست و بهداشت شهری بیش از مقوله های راهنمایی - رانندگی و آتش نشانی، امور ایمنی و زلزله است.

به نظر می رسد مسائل زیست محیطی و بهداشت شهری و راهنمایی - رانندگی بیشتر از مسائل مربوط به امور ایمنی و زلزله مورد توجه نظام آموزشی بوده است. اگر چه توجه نشان دادن به این مسائل دارای اهمیت است اما نادیده گرفتن مسائل مربوط به آتش نشانی و زلزله قابل قبول نیست، خصوصاً با شرایط جغرافیایی که کشور ما از جهت زلزله خیزی دارد.

جدول (۴) توزیع فراوانی مقوله های اصلی مطالب مربوط به شهر، شهرداری و شهروندان در کتابهای درسی مقطع راهنمایی (۱۳۷۷-۷۸)

مقوله های اصلی	مقوله های فرعی	فراوانی درصد
۱- محیط زیست و بهداشت شهری	وظایف شهرداری - ضوابط مقررات بهداشت شهری - تخلیفات شهروندان - آلودگی هوا و محیط - نظافت، شهروندان - اهمیت کار و شکران - آموزش - تأثیرات نامطلوب عدم رعایت مسائل زیست محیطی و بهداشتی - مقررات زیست محیطی ناشی از جمعیت زیاد - مؤسسات مسئول محیط زیست و بهداشت شهری - بازیافت مواد - آلودگی بهداشتی	۲۵۸ ۵۰
۲- راهنمایی - رانندگی	وظایف شهروندان - تخلیفات عدم رعایت مقررات راهنمایی - رانندگی - وظایف راهنمایی - رانندگی - رعایت نظم - وسائل نظیفه - تخلیفات شهروندان - مسئولان نظارت بر اجرای مقررات - مقررات راهنمایی - رانندگی - پیامهای آموزشی عبور و مرور - آلودگی صوتی	۳۳۳ ۳۳
۳- آتش نشانی و امور ایمنی و زلزله	آتش سوزی - نقش سازمان آتش نشانی - ایمن سازی مدرسه - تجهیز ایمنی محیطهای آموزشی - ممکن العمل مناسب هنگام وقوع زلزله در داخل ساختمان - نحوه تشکیل گروه های امداد سازی در زلزله و آشنایی با پدیده زلزله - ایمنی ساخت بناها - دستور العمل مناسب هنگام زلزله در خارج ساختمان - آماده سازی افراد در برابر زلزله و مانورهای آموزشی مقابله با زلزله	۱۳۶ ۱۷
۴	جمع	۷۱۲ ۱۰۰

#### ۱- بررسی مقوله محیط زیست و بهداشت شهری

بررسی مقوله های فرعی که در جدول (۴) آمده نشان می دهد سهم مقوله وظایف شهرداری و پس از آن مقوله ضوابط و مقررات بهداشت شهری بیش از سایر مقوله های فرعی است. اگر چه توجه نشان دادن به مقوله ای همچون وظایف شهرداری، آشنایی بیشتر دانش آموزان را با این امر فراهم می سازد اما از آن طرف نیز کم اهمیت جلوه دادن برخی محورها که کمترین درصد را در مقوله محیط زیست و بهداشت شهری دارا هستند موجب می شود دانش آموزان و یا شهروندان نوجوان به بسیاری از مسائل مهم محیط زیست شهری توجه نکرده و شناخت کاملی از شهرداری که یکی از سازمانهای دست اندر کار حفظ محیط زیست است به دست نیاورند. این امر به نوبه خود بر نحوه مشارکت این شهروندان نوجوان در زندگی شهری و اداره آن تأثیری نامطلوب به جای می گذارد.

#### ۲- بررسی مقوله راهنمایی - رانندگی

به طوری که در جدول (۵) ملاحظه می شود هر چند سهم مطالب مربوط به مقوله فرعی تبعات عدم رعایت مقررات راهنمایی - رانندگی بیشتر از سایر مقولات فرعی است اما طرح مباحث مرتبط با وظایف شهروندان در قبال امور راهنمایی - رانندگی و وظایف ادارات راهنمایی - رانندگی نیز نسبت به سایر مقولات بالاترین درصد را به خود اختصاص داده است. با وجودی که به طرح مقوله راهنمایی - رانندگی در مقطع ابتدایی اهمیت ویژه ای داده شده است اما بهتر بود برخی از محورهای فرعی راهنمایی - رانندگی (مانند عبور از خط کشی، عبور از یل غابر پیاده و توجه داشتن به مقررات راهنمایی - رانندگی) نیز در مقطع راهنمایی بیشتر مورد تأکید قرار می گرفت. زیرا همان طور که می دانیم درونی کردن مقررات از طریق آموزش، از جمله مقررات راهنمایی - رانندگی، برای دانش آموزان نوجوان (به عنوان شهروندان بزرگسال در آینده) بسیار مؤثر است.

جدول (۴): توزیع فراوانی مطالب مربوط به محیط زیست و بهداشت شهری کتابهای درسی مقطع راهنمایی (۷۸-۱۳۳۷)

موضوع	فراوانی	درصد
تیمت عدم رعایت مقررات راهنمایی - رانندگی	۵-	۳۱/۵
وظایف شهروندان	۲۱	۱۲/۴
وظایف و راهنمایی - رانندگی	۲۷	۱۲
انواع رعایت نانو	۲۴	۱۱
رعایت مقررات راهنمایی - رانندگی	۲۵	۱۰
نقش وسائل نقلیه	۲۰	۹
نقصات شهروندان	۲۰	۹
مسئولان نظارت بر اجرای مقررات	۱۹	۸/۲
بیمیه های آموزشی و نیروی مرور	۱۰	۴
آلودگی صوتی	۵	۲
جمع	۲۲۲	۱۰۰

موضوع	فراوانی	درصد
وظایف شهرداری	۷۷	۳۱/۵
سوابق و مقررات بهداشت شهری	۵۷	۲۴
تخلیفات شهروندان	۲۸	۱۲/۴
آلودگی هوا و محیط	۲۸	۱۲/۴
وظایف شهروندان	۳۷	۱۰
اهمیت کار فرهنگی	۲۳	۱۰
انواع نواحی	۲۲	۹
تأثیرات نامطلوب عدم رعایت مسائل زیست	۱۳	۵
محیط و بهداشتی	۱۲	۵
مقررات جمعیت زد	۱۱	۴
مؤسسات مسئول حفظ محیط زیست و	۱۱	۴
بهداشت فردی	۷	۳
بازرسی مواد	۷	۳
آلودگی بهداشتی	۳	۱
جمع	۲۵۸	۱۰۰

جدول (۴): توزیع فراوانی مطالب مربوط به مقوله آتش نشانی و آلودگی صوتی در کتابهای درسی مقطع راهنمایی (۷۸-۱۳۳۷)

موضوع	فراوانی	درصد
عکس العمل مناسب هنگام وقوع زلزله در ساختمان	۲۹	۲۴
تجهیز تشکیل گروه های آماده سازی زلزله	۱۴	۱۲
نقش مأموران آتش نشانی	۱۳	۱۱
ایمن سازی مدرسه	۱۱	۹/۱
آتش سوزی	۹	۷
تجهیز ایمنی محیط های آموزشی	۹	۷
آشنایی با زلزله	۸	۶/۶
ایمنی ساخت و سازها	۸	۶/۶
عکس العمل مناسب هنگام زلزله در خارج از ساختمان	۸	۶/۶
آماده سازی افراد در برابر زلزله	۷	۶
مانور های آموزشی مقابله با زلزله	۵	۴/۱
جمع	۱۲۱	۱۰۰

### ۳- بررسی مقوله آتش نشانی و امور ایمنی و زلزله

برخلاف دوره ابتدایی که هیچ توضیح یا اشاره ای در مورد آتش نشانی و زلزله نشده، در دوره راهنمایی به این موارد اشاره شده است. در جدول (۴) عکس العمل مناسب افراد هنگام وقوع زلزله در داخل ساختمان، بالاترین سهم را دارد، حال آنکه مقوله آماده سازی افراد در برابر زلزله سهم کمتری به خود اختصاص داده است. با توجه به اینکه لازم است افراد قبل از نشان دادن عکس العمل مناسب به هنگام وقوع زلزله دارای آمادگی روحی - روانی لازم برای وقوع چنین حادثه ای باشند بهتر بود در این زمینه نیز به طرح مقوله هایی توجه می شد.

### ج- بررسی مطالب شهر، شهرداری و شهروندان در کتابهای درسی مقطع متوسطه

به جهت وجود سه گرایش نظری، کار و دانش و فنی و حرفه ای در مقطع متوسطه و گوناگونی کتابها در این مقطع صرفاً کتابهایی مورد بررسی قرار گرفته که بین سه گرایش مذکور و رشته های مختلف آنها مشترک بوده و احتمال درج مطالب مربوط به شهر، شهرداری و شهروندان در آنها وجود داشته است. از این رو یافته های مربوط به این مقطع تنها در کتابهای جغرافیای استان و جغرافیای ایران درج شده است.

جدول (۵): توزیع فراوانی مقولات مربوط به موضوع شهر، شهرداری و شهروندان در کتابهای درسی مقطع متوسطه (۷۸-۱۳۳۷)

موضوع	فراوانی	درصد
ویژگیهای زندگی شهری	۴۱	۲۸
ویژگیهای شهری تهران	۳۱	۲۱/۴
مشکلات محیط زیست شهری	۲۱	۱۴/۴
آزاد و نظایف و خدمات اساسی شهرداری	۲۱	۱۴
انواع شهرداری در تهران دوره راهنمایی	۷	۵
تعریف محدوده های سه گانه شهرداری	۳	۲/۱
تعریف شهرداری به عنوان یک مؤسسه خدماتی	۲	۱/۱
جمع	۱۴۵	۱۰۰

از مجموع ۱۹۶ صفحه کتابهای مورد بررسی تنها ۵ درصد صفحات به این موضوع اختصاص یافته که مربوط به پایه دوم دبیرستان است.

همان گونه که در جدول (۷) نشان داده شده است حدود نیمی از مطالب به ویژگیهای زندگی شهری و شهر تهران و نیمی دیگر به مشکلات محیط زیست و اقدامات اساسی شهرداری تهران اختصاص یافته است. در اینجا توزیع مطالب نسبتاً مناسب است.

### نتیجه گیری

در انتها باید دید آیا یافته‌های این پژوهش توانسته است پاسخ پرسشهای پژوهش را فراهم کند. در اینجا ضمن طرح مجدد سه پرسش ابتدای این پژوهش، یافته‌های پژوهش را مرور می‌کنیم.

۱- در کتابهای درسی مقطع ابتدایی، راهنمایی و متوسطه «شهرداری» چگونه معرفی شده است؟

در مقطع ابتدایی هیچ گونه معرفی از شهرداری صورت نگرفته است.

در مقطع راهنمایی، در عین حال که از شهرداری صراحتاً نامبرده شده است، شهرداری به عنوان یک مؤسسه یا سازمان در کنار سایر مؤسسات اجتماعی (راهنمایی - رانندگی، بانک، هلال احمر) معرفی شده که جهت تأمین نیازهای انسان ایجاد شده است. با توجه به مندرجات مطالب کتابهای درسی این مقطع شهرداری تنها مؤسسه و سازمانی اجتماعی است که وظیفه زیباسازی شهر، حفاظت از محیط زیست و بهداشت شهری، از بین بردن آلودگیهای بهداشتی، صوتی، هوا و... را بر عهده دارد و



تا حد مطلوبی نیز این وظایف را انجام داده است.

در مقطع متوسطه از شهرداری به عنوان مؤسسه‌ای موفق نام برده شده که در سالهای اخیر توانسته است وظایف خود را در زمینه بهبود وضعیت محیط زیست، ایجاد فضای سبز شهری، احداث پارکها و... به خوبی انجام دهد و اقدامات مهمی نیز در زمینه زیباسازی شهر تهران داشته است.

۲- در متن این کتابها در زمینه امور شهری بیشتر به چه مسائلی اهمیت داده شده است؟

در مقطع ابتدایی در درجه اول به مقررات راهنمایی - رانندگی، نقش پلیس در هدایت شهروندان و همین طور نظارت بر مقررات راهنمایی - رانندگی، شناخت علائم راهنمایی - رانندگی، تخلفاتی که شهروندان مرتکب می‌شوند و سپس به بهداشت شهری و محیط زیست شهری بیشترین مطالب اختصاص یافته است.

در مقطع راهنمایی بیشترین تأکید بر محیط زیست و بهداشت شهری، وظایف شهرداری، وظایف شهروندان و اهمیت کار رقتگراان است. سپس به امر راهنمایی - رانندگی مثل وظایف شهروندان در قبال راهنمایی - رانندگی، وظیفه سازمان راهنمایی - رانندگی، لزوم رعایت نظم و تخلفاتی که شهروندان در این زمینه انجام می‌دهند و در مرحله آخر نیز به امور ایمنی و مخصوصاً زلزله اشاره شده است. در زمینه زلزله، چگونگی عکس العمل افراد در قبال زلزله و آمادگی افراد در برابر آن نیز صحبت به میان آمده است.

در مقطع متوسطه، بیشتر بر ویژگیهای زندگی شهری، مشکلات محیط زیست شهری، ویژگی شهری تهران و همین طور بررسی اقدامات شهرداری تهران تأکید شده است.

### منابع

- ۱- اکسپرس، حسن، نقش آموزش در تقویت شهروندی دانش آموزان، تهران مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و وزارت کشور، ۱۳۷۵.
- ۲- باقریان، حسنعلیرضا، شهر دارها، تهران، در جهان تهران مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و وزارت کشور، ۱۳۷۱.
- ۳- دوروز، محسن، بررسی در نظامی علوم اجتماعی، ترجمه خسرو اسمعیل، تهران نشر امیرکبیر، ۱۳۶۶.
- ۴- سنجیدی، رضا، آینه نگار، به روزشماران کاغذی، آلودگی صوتی در مرکز تهران مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و وزارت کشور، ۱۳۷۵.
- ۵- کتابخانهی سندپلی، سندپلی، بررسی در نظامی علوم اجتماعی، تهران مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و وزارت کشور، ۱۳۷۵.
- ۶- سندپلی، رضا، آینه نگار، به روزشماران کاغذی، آلودگی صوتی در مرکز تهران مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و وزارت کشور، ۱۳۷۵.

### ۳- در کتابهای درسی مورد بررسی چه مسائل مهمی مطرح نشده و یا گذرا مطرح شده‌اند؟

در مقطع ابتدایی به موضوع آتش‌نشانی و امور ایمنی، وظایف آتش‌نشانان و مسائل پیشگیری از آتش‌سوزی، خطرات ناشی از زلزله و سایر حوادث غیر مترقبه و ارائه آموزشهای همگانی، بازیافت مواد زائد و اهمیت آن در دنیای امروز پرداخته نشده ولی به وظایف شهرداری از جمله جمع‌آوری زباله و یا کاستی در وظایف شهرداری مثل عدم نصب نابلو در برخی خیابانها و کوچه‌ها اشاره شده است. درباره عوارض و چگونگی آن نیز اصلاً مطلبی ابراز نشده است. درباره استفاده از کیسه زباله و نقش آن در جلوگیری از شیوع بیماریها و بروز آلودگیها بسیار کم صحبت شده و همچنین از نقش رفتگران و وظایف بهداشتی آنها و لزوم همکاری کودکان و دانش‌آموزان نیز کمتر گفته شده است.

در مقطع راهنمایی، اگر چه وظایف شهرداری فهرست شده اما از برخی وظایف شهرداری نیز (مانند رفع سد معبر، جمع‌آوری متکدیان و...) غفلت شده و به آتش‌نشانی نیز بسیار کم پرداخته شده است. در این مقطع در زمینه بازیافت مواد، اهمیت و چگونگی انجام آن مطلبی ارائه نشده است. درباره عوارض مطالبی گفته شده اما در این حد که چرا عوارض گرفته می‌شود اما از چگونگی دریافت و هزینه کردن آن سخنی به میان نیامده است.

مطالب مقطع دبیرستان شباهت زیادی با مطالب مقطع ابتدایی دارد. در این مقطع اگر چه از شهرداری گفته شده است اما به بیسان اقدامات کلی این مؤسسه اکتفا شده و از موضوعاتی نظیر مقاوم‌سازی در برابر زلزله، بازیافت مواد و آتش‌نشانی هیچ صحبتی نشده است.

قابل توجه آنکه در مجموع کتابهای درسی به بررسی ساختار، وظایف اصلی و جایگاه شهرداری در سلسله مراتب اناری کشور و همچنین به موضوع شوراها کم توجهی شده است.

## « آگهی دعوت به همکاری »

دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی کشور به منظور ساماندهی به وضعیت آتش‌نشانی‌ها و دستیابی به آخرین یافته‌های علمی و پژوهشی در زمینه‌های ایمنی، آتش‌نشانی، نجات و امداد در نظر دارد بانک اطلاعات نیروهای متخصص آتش‌نشانی را تشکیل دهد. به همین منظور از کلیه کارشناسان، پژوهشگران و صاحب‌نظرانی که در این زمینه‌ها دارای تألیف، مقاله، ترجمه و یا گردآوری مطالب نو و مفید می‌باشند دعوت به همکاری می‌شود. علاقمندان می‌توانند نسبت به تکمیل و ارسال فرم به آدرس ذیل اقدام نمایند.

نام:	نام خانوادگی:	تاریخ تولد:
مدرک گزیده تحصیلی:		محل خدمت:
تلفن تماس:	سابقه کار:	امضاء: تلفن:

آدرس: تهران خیابان گاندی و خیابان پنجم، پلاک ۱۶ جنب سفارت بنگلادش، پروانه کشور دبیرخانه ستاد طایفه سوم، کد پستی ۱۵۱۶۷

تلفن: ۸۸۸۰۲۲۶ - ۸۷۷۲۲۳۵ - ۸۷۹۸۵۳۷

# شهر همچون چشم انداز

مدیریت چشم اندازهای طبیعی شهر

◆ گفتگو با حسنعلی لقایی

(نکته در شهرسازی)

◆ گفتگوکننده: ناصر برک پور

## اشاره

بسیاری از شهرهای ایران در دامنه کوهها، در مسیر درهها و حاشیه رودخانهها شکل گرفته است. در برخی از شهرهای بزرگ، دهها کیلومتر از سطح شهر را مسیلهای یا به تعبیر بهتر رود - دره های شهری می پوشاند. این سطح گسترده، قابلیت فراوان برای ایجاد و توسعه فضاهای عمومی شهری دارد اما به حال خود رها گشته و به مکانهای نامطلوب، آلوده و ناامن تبدیل شده است.

چشم اندازهای طبیعی شهر که هم فلسفه وجودی شهرها و هم ضامن بقای حیات آنهاست اینک با افزایش جمعیت و فشار توسعه شهری در معرض نابودی قرار گرفته است. نابودی این چشم اندازها یعنی، بهداشت و زیبایی شهرها را نیز روبه زوال خواهد بود. درباره ارزشها و ضرورت حفظ چشم اندازهای طبیعی شهر با حسنعلی لقایی گفتگو کرده ایم.



درباره حسنعلی لقایی

حسنعلی لقایی، متولد ۱۳۲۲ تهران، در رشته معماری دانشگاه فلورانس ایتالیا به تحصیل پرداخت. سپس تحصیلات خود را در رشته شهرسازی دانشکده پلانیک میلان ادامه داد و در سال ۱۹۷۴ فارغ التحصیل شد. لقایی با عضویت در هیئت علمی دانشکده هنرهای زیبا و دانشکده معماریست دانشگاه تهران در زمینه های شهرسازی، برنامه ریزی و طراحی محیط، اکولوژی، تحلیل منظر و نظریه های منظر سازی تدریس کرده است. از فعالیت های حرفه ای او می توان به طراحی پارکهای شهری، سورسیتی و طراحی پارک جنگلی سرخه حصار تهران (۱۳۷۱)، طراحی پارک جنگلی لویزان (۱۳۷۱)، مدیریت طرح منظر سازی شهرک اکباتان (۱۳۷۲) و عضویت در کمیته فنی سازمان پارکها و فضاهای سبز شهر تهران اشاره کرد. لقایی در مقام هنرمند نقاش، نماینده های فراوانی در زمینه نقاشی آبرنگ از طبیعت ایران در داخل و خارج کشور برگزار کرده است.

چشم انداز روستایی و یا چشم انداز کاملاً بکر و طبیعی، اما در اینجا چشم انداز شهری مورد توجه ماست.

● بحث ما به دلیل هدف و کاربرد آن از نظر حرفه ای ناگزیر به چشم انداز شهری مربوط می شود، ولی نکته ای که باید بسوان تأکید کرد این است که در بررسی چشم انداز، ارتباط انسان با محیط اهمیت دارد؛ حالا محیط ممکن است بسته یا باز باشد، فضای کوچک شهری یا فضایی با عملکرد کلان باشد و یا اساساً ممکن است موقعیت شهری در پیوند با یک فضای طبیعی مانند رودخانه باشد؛ مثلاً شهر وین که در کنار رود دانوب واقع است؛ یعنی رود دانوب مشخصه وین است و به آن هویت داده است و یا اصفهان و زاینده رود

□ گویی همیشه خواه ناخواه ردپایی از طبیعت را در چشم انداز می توان یافت.

● بله، طبیعت همیشه هست، اساساً شکل گرفتن شهر در موقعیتهای جغرافیایی، نشان دهنده نحوه برخورد انسان با محیط طبیعی است؛ مثلاً موقعیت جغرافیایی شهری مثل ماسوله را در نظر بگیرد، در حقیقت ارتباط انسان با محیط ویژه ای، آن چشم انداز شهری را ایجاد کرده است. چشم انداز شهر عاقلانه در مقیاسی مطرح است که با مقیاس چشم انداز

□ گفتگوی ما درباره موضوع «چشم انداز» یا «منظر» است، اما با توجه به اینکه چشم انداز، بار معنایی گسترده ای دارد بهتر است ابتدا مفهومی را که مورد بحث قرار می دهیم روشن کنیم.

● لقایی: منظور ما از چشم انداز فقط سیما یا چهره به معنای هر چیز قابل رؤیت نیست بلکه معنای وسیعی را در بر می گیرد. چشم انداز در محتوای تخصصی برنامه ریزی یا طراحی چشم انداز Landscape Planning or Design بیان کننده تاریخ عملکرد انسان در سرزمین، نحوه عملکرد جاری و برنامه ریزی آینده است؛ یعنی با دیدن چشم انداز ویژه ای در محیط می توان فهمید که چه نوع انسانی در آن حوزه فعالیت می کند. آیا انسان دانایی است یا خیر، انسانی با دانش قدیمی است یا دانش جدید و سرانجام اینکه آیا از تواناییهای محیط و طبیعت آگاه است یا بدون توجه به ظرفیتهای طبیعت کار می کند.

□ این نکته را هم اضافه کنیم که چشم انداز را در مقیاسها و حوزه های مختلف می توان بررسی کرد؛ مثلاً چشم انداز در مقیاس محدوده شهر و حوضه شهر، یا



شهر اصفهان تفاوت دارد ولی ماهیت آن یکسان است؛ یعنی برخورد انسان با طبیعت برای به وجود آوردن فضای کالبدی و قابل زیست.

البته انسانهایی که فضای کالبدی و مصنوعی ایجاد کرده‌اند تفاوتهایی دارند؛ یعنی در یک جا انسان با دانش عمل کرده و در جای دیگر دانشهای قدیمی‌اش را فراموش کرده است. بویژه به عقیده من در مورد ایران انقطاع فرهنگی ارتباط ما را با دانش قدیمی از بین برده است؛ یعنی ادراک نسلهای گذشته ما نسبت به محیط و فضایی که چشم‌انداز را تشکیل می‌داد در یک جا قطع شده است.

اجازه بدهید قبل از آنکه به بحث درباره ایران بپردازیم ابتدا موضوع را در سطح جهانی ببینیم، چون دوگانگی نگاه انسان به طبیعت و چشم‌اندازهای طبیعی، سابقه تاریخی و جهانی دارد. در یک سو بی‌اعتنایی به طبیعت و تلاش برای سروری بر آن است و در سوی دیگر احترام به طبیعت و استفاده پایدار از آن. به‌طور مشخص بفرمایید توجه ویژه به چشم‌انداز از چه زمان مطرح شده است؟

حدود صدسال پیش مکتبهای مربوط به چشم‌انداز و چشم‌انداز شهری شکل گرفت و پایه گذار آن نیز فردریک لالمستد (F. Law Olmsted) بود. هر چند پیش از آن هم هنرمندان طبیعت‌گرا به تحلیل چشم‌انداز می‌پرداختند، اما طراحی چشم‌انداز به صورت علمی پس از انقلاب صنعتی و بروز تحولات اساسی در شهرسازی شکل گرفت. تا آن موقع انسان فکر می‌کرد طبیعت دشمن اوست و باید حتماً بر آن غلبه کند، بنابراین تکنولوژی را همچون ابزاری برای تسلط بر طبیعت به کار می‌گرفت.

به نظر می‌رسد این تفکر تا دهه‌های اخیر هم ادامه یافته است؛ یعنی شاید ناده‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ این نگاه سلطه‌جویانه به طبیعت وجود دارد تا اینکه بحرانهای عظیم جهانی مانند آلودگی آبها، بارانهای اسیدی، جنگل‌زدایی و نظایر آن رخ می‌دهد.

گروه‌هایی که آماده‌تر بودند و فکرشان پیشروتر بود متوجه داستان شدند. آنان دریافتند که طبیعت دارای ظرفیت محدود است و بیش از آن نمی‌توان از طبیعت استفاده کرد. در مقابل، کسانی بودند که خرد را به عنوان

جایگزینی برای طبیعت مطرح کردند. به این مفهوم که آسایش انسان در این است که کل زمین را به فضایی ساخته شده تبدیل کنند. این طرز فکر در میان طبیعت‌گرایان مورد بحث قرار گرفته و به عنوان تفکری بسیار خطرناک شناخته شده است. خوشبختانه در فرهنگ و آداب باستانی ما ارتباط با طبیعت بسیار قوی است. در عرفان ما طبیعت همیشه حضور داشته است.

آیا این نگاه عرفانی امروز هم زنده است؟

در میان گروهی از مردم وجود دارد اما در میان فن‌گرایان و دست‌اندرکاران، خیر.

چرا؟

به این دلیل که ما در کشورمان هنوز به دنبال تفکر فنی قرن هیجدهمی هستیم؛ یعنی در دوران ساخت و ساز هستیم نه دوران تجربه و تحلیل و ارزیابی اشتباهات ما. تجربه اروپا را تکرار می‌کنیم، در صورتی که امروز می‌توانیم از بسیاری از پدیده‌های نامطلوبی که در اثر فن‌گرایی قرن هیجدهم و ناسازگاری آن با طبیعت ایجاد شد پرهیز کنیم. در اروپا و در دوران تحول صنعتی آن اتفاق نامطلوب افتاد ولی در نهایت کنترل جمعیت یا رشد کم جمعیت باعث شد که سازگاری با طبیعت به نحوی برقرار شود. اما تفکر ما در این زمینه هنوز تفکر عقب‌مانده‌ای است.

ممکن است در این باره مثال بزنید؟

ساخت و ساز در حاشیه رودخانه‌ها، رودخانه شریان حیاتی برای زندگی و طبیعت است. در اروپا چهل شهر در حاشیه رود دانوب قرار دارد که در هر یک از آنها نحوه برخورد با رودخانه متفاوت است. در قرن هیجدهم بخشهایی از رودخانه را بسته‌اند و برای آن دیواره ساخته‌اند. حال آنکه در وین تا سالهای اخیر بسیاری از بخشهای رودخانه به صورت طبیعی باقی مانده بود و اکنون به شکل پارک ساحلی درآمد است. ما حالا این نوع تفکر مهندسی یعنی دیواره‌سازی در کنار رودخانه را در مورد رودخانه‌های کم‌آب، سیلابی و کم‌عرض به کار می‌بریم و آنها را به کانال فاضلابی و تبدیل می‌کنیم. بنابراین دانش ما در این زمینه قدیمی است.

به هر حال نگاه تازه به چشم‌اندازهای طبیعی شهر در اینجاست هم شکل گرفته است و حساسیتهایی هم





متری بگذاریم مسائلمان حل شده است و جلوی سیل را گرفته ایم. در ضمن پس ذهن ما این است که یک خیابان ۸ متری و یک کاربری خطی مجاور آن نیز ایجاد کرده ایم که بخشی از آن می تواند تجاری و بخشی هم مسکونی باشد. بنابراین حاضریم برویم کوه را ببریم، درختان را قطع کنیم، کل میکرو کلیمای منطقه را تغییر دهیم تا فضای قابل ساخت و ساز به دست آوریم. چرا ارزش اقتصادی کوتاه مدت چشم ما را بسته است! حالا اگر فردا به این نتیجه برسیم که باید برای تضمین حیات شهروندان این دره را به حالت طبیعی برگردانیم هزینه ای را که باید متحمل شویم نمی توان تصور کرد. چه هزینه ای باید صرف کنیم تا کوه را سر جایش برگردانیم و درختان چنار صدساله را دوباره زنده کنیم؟ محال است.

□ از آن مهمتر تناقضی است که به وجود می آید. ما رودخانه و دره ای را از بین می بریم که طی قرن ها شکل نسبتاً پایداری یافته است؛ سیلاب را با سرعت و جهت مناسب هدایت می کند، امکان ایجاد باغ و درختکاری را در کنار خود فراهم می سازد و علاوه بر اینها چشم انداز طبیعی منحصر

و جود دارد. اما چرا در برابر آن مقاومت می شود؟

⊗ به عقیده من مقاومت در برابر پذیرش تفکر جدید ناشی از نظام آموزشی ماست که قدیمی باقی مانده است و تعصب خاصی را به وجود می آورد. برای مثال، به رشته های عمران موجود در دانشگاه های ایران توجه کنید! آیا ارتباط انسان با محیط در برنامه آموزشی آنها وجود دارد؟ اصلاً نیست. دانشجویان فقط آموزش می بینند که مسیل چگونه ساخته شود، همین طور فاضلاب، پل و تونل. تفکر غالب، تفکر ساخت و سازی قرن هیجدهمی است. در دانشگاه، طبیعت به عنوان عنصر زنده ای که انسان محتاج آن است آموزش داده نمی شود. در تخصص های راه و ساختمان، آموزش چشم اندازهای راه و جاده و چشم انداز محیط جایی ندارد.

□ از سخنان شما این طور استنباط می شود که تخریب هایی که در چشم اندازهای طبیعی شهرها صورت می گیرد ناشی از نفوذ مهندسی عمران در مدیریت فضاهای طبیعی شهر است.

⊗ بهتر است بگوییم تفکر ها و تخصص های نابجا

## رفاه روانی شهروند موقعی ایجاد می شود که عناصر طبیعی حضور برجسته ای در زندگی داشته باشند و به تعبیری طبیعت پشت درهای خانه باشد

به فردی هم دارد. در مقابل، برای آنکه مثلاً سرانه فضای سبز شهر را افزایش دهیم یا چشم اندازهای طبیعی ایجاد کنیم در جاهایی که نه خاک خوب و نه امکان آبیاری راحت و طبیعی وجود دارد یا صرف هزینه های فراوان درختکاری می کنیم که آن هم معلوم نیست چقدر عمر کند.

⊗ همان طور که گفتم دید کوتاه مدت، استفاده اقتصادی از زمین را مطرح می کند بدون آنکه آسیب ها و زیانهای آینده را در نظر بگیرد. چیزی که در کنفرانس ریو و کنفرانس هایاتات بران تأکید شد این بود که احتیاجات نسل بعد را به خطر نیندازیم. باید توری از منابع استفاده کنیم که فرزندان ما نیز از آن محروم نشوند. حالا بفرم، من مدیر شهری می بینم در محور دریند، قهوه خانه هایی که مثلاً در سمت شرق آن وجود دارد کارآمد هستند و درآمد

در طراحی های نابجا، فضاهای شهری نامطلوبی به وجود می آورد.

□ بخشی از آموزش در حین تجربه و تبادل دانشها به دست می آید و باید به آن احترام گذاشت. حال آنکه می بینیم مثلاً در مورد برخی از مسیله ها یا رود - دره های شهری تهران کارشناسان مختلف با حمایت و تأیید بخشی از اندام علمی شهرداری، مطالعه کرده اند و مبتنی بر انگارهای توسعه پایدار چارچوبی برای حفاظت از چشم اندازهای طبیعی شهر به وجود آورده اند. اما بخشهای اجرایی به دلایل نامعلوم با آن مخالفت می کنند و گویی اصرار دارند رودخانه ها را از بین ببرند.

⊗ بخشی از این تفکر غلط ناشی از دید فنی و اقتصادی عقب افتاده است. فکر می کنیم اگر این مسیل را در بستی ۶

بالایی دارند. فوری به این فکر می‌افتم که سمت غرب آن هم واحدهای تجاری ایجاد کنم. برای این کار باید امکان حرکت بیشتر اتومبیلها را نیز فراهم کنم. دست به کار می‌شوم اما از یاد می‌برم که نسیم در بند به دلیل حضور آب و گیاه در یک دره بسته است که میکرو کليمای ویژه‌ای به وجود آورده است. پس در این قضیه و موارد مشابه یک چیز را نادیده گرفته‌ام و آن ظرفیت محیط و طبیعت است. □ اهمیت موضوع در این است که حفاظت از

بنا نظر بعضیها شاید این موضوع تجملی و تشریفاتی باشد، حال آنکه اگر آنرا در پیوند با ادراک محیط و رفتار انسان ببینیم جلوه دیگری پیدا می‌کند.

○ باید از ابتدا بر این موضوع تأکید می‌کردیم که چشم‌انداز شهری جنبه تقنی ندارد. رفاه روانی شهروند موقعی ایجاد می‌شود که عناصر طبیعی حضور برجسته‌ای در زندگی داشته باشند و به تعبیری طبیعت پشت درهای خانه باشد. این تعبیر موضوع یکی از فیلم‌های هلندی بود

## تمام زیبایی شهر ناشی از دید درست ما به ادراک طبیعت است. منظور این نیست که طبیعت را در شهر بازسازی کنیم، بلکه مفهوم درست دیدن طبیعت، استقرار شهر در موقعیتهای طبیعی مناسب و ایجاد چشم‌اندازهای طبیعی در ارتباط با فضاهای ساخته شده است

که در جشنواره فیلم نیز شرکت کرده بود. در این فیلم طبیعت در شهر و اهمیت حضور آن در زندگی امروز مطرح شده بود. به عقیده من تمام زیبایی شهر ناشی از دید درست ما به ادراک طبیعت است. منظور این نیست که طبیعت را در شهر بازسازی کنیم، بلکه مفهوم درست دیدن طبیعت، استقرار شهر در موقعیتهای طبیعی مناسب و ایجاد چشم‌اندازهای طبیعی در ارتباط با فضاهای ساخته شده است.

### □ و آخرین سخن؟

○ من به عنوان مدیر شهری به تنهایی نمی‌توانم جلوی فشارهای اقتصادی یا صاحبان زور و پول را بگیرم. مدیر شهری همراه مردم استفاده کننده حرکت می‌کند. مشارکت مردم در مدیریت شهری مستلزم تحول و توسعه فرهنگی است. توسعه فرهنگی هم شهر و تاندن، هم مدیران و هم متخصصان را در بر می‌گیرد. از سوی دیگر به این نکته باید توجه کرد که مدیریت شهر مثل عوض کردن چرخ ماشین در حال حرکت است. هیچ وقت نمی‌توان متوقف شد تا فرجنگ آماده شود، ساز و کارها فراهم شود و اتفاقات مناسب دیگر بیفتند. از این رو من با مدیران شهری احساس همدلی می‌کنم. آنان اصلاً اجازه توقف ندارند و به همین دلیل از طراحان دوری می‌کنند. آنان اگر می‌خواهند مدیریت کنند باید جلوتر از اتفاقات و پدیده‌ها حرکت کنند. پس باید سرعت خود را افزایش دهند؛ سرعت فکر کردن، سرعت برنامه‌ریزی و سرعت تحولات علمی.

□ با سیاست از شما گفتگو را با این سخن از «مک هارگ» به پایان می‌رسانم که می‌گوید: «ما نشان دادیم قدرت عظیمی برای تخریب در اختیار داریم، چرا این قدرت را برای خلق محیط بهتر و آروم‌تر نسازیم؟» ♦

چشم‌اندازها و میراث طبیعی فقط به تهران محدود نمی‌شود؛ بسیاری از شهرهای ایران در دامنه کوه‌ها و حاشیه دره‌ها استقرار یافته‌اند و وضعیت مشابهی دارند. به نظر شما چه ساز و کارهایی برای نحوه صحیح برخورد با این مسئله می‌توان پیش‌بینی کرد؟ چگونه می‌شود جایگاه حفاظت از میراث طبیعی شهرها را در تفکر و عمل مدیریت فضاهای شهری ارتقا بخشید؟

○ به نظر من وقتی که «خواست» تعیین شود و با علم به این خواست برسیم تدوین ضوابط و مقررات ساده است. می‌توان از تجربه دیگران استفاده کرد. دنیای صنعتی عوارض بی‌اعتنایی به طبیعت را دیده است، اشکالات را فهمیده و امروز سعی در بهبود وضعیت دارد، ولی عمل ما نشان می‌دهد که گویی می‌خواهیم حتماً خودمان تجربه کنیم و حتماً سرمایه‌مان به سنگ بخورد. ما قوانین و ضوابط خوبی داریم اما رعایت نمی‌کنیم. ما بهترین فضاهای شهری یعنی باغها را به دلایل اقتصادی از بین می‌بریم. منظور من فقط ارزش آنها از لحاظ چشم‌انداز طبیعی و زیبایی‌شناسی نیست بلکه ضرورت حفاظت از ذخیره‌گاه اکسیژن شهری نیز مطرح است. بنابراین دید دراز مدت وجود ندارد. حالاً این سؤال پیش می‌آید که آیا مدیریت شهری بدون دید دراز مدت می‌تواند عمل کند؟ تجسم ما از شهر تهران در ده سال آینده یا پنج یا شش میلیون جمعیت بیشتر چیست؟ اگر به همین روال ادامه دهیم مطمئناً فضایی نامطلوب و بدون رفاه روانی - اجتماعی به وجود خواهد آمد.

□ شما به زیبایی‌شناسی چشم‌اندازهای طبیعی شهر اشاره کردید. وقتی صحبت از چشم‌انداز می‌شود ابتدا جنبه‌های هنری و زیبایی‌شناسی آن به خاطر آدم می‌رسد

# انجمن همکاریهای ملی - بین‌المللی شهرها\*

♦ ترجمه حسن شفیعی

بدون تردید آشنایی با انجمنها و مجامع تخصصی و نقش و سازوکار آنها یکی از محورهای اساسی توسعه محلی است، چرا که در عصر تمایزها به سر می‌بریم و زمینه متفاوت و مجزای هر جامعه قالب مناسب توسعه آن خواهد بود توسعه‌ای که در چارچوب انجمنهای محلی نهادینه می‌شود. بنابراین بهره‌گرفتن از مطالعات مقایسه‌ای تاحدی راهگسای معمای توسعه است. براین اساس در این شماره در راستای معرفی سازمانهای تخصصی «انجمن شهرهای کوچک و بزرگ آلمان» را مورد مطالعه قرار می‌دهیم.

سر ویس بین الملل

نماینده شورای اروپا، که نماینده در انجمن عضویت دارند. در سطح بین‌المللی نیز سه هزار شهر از پنجاه و دو کشور جهان در انجمن عضویت دارند.

جامعه اروپا نیز با توجه خاصی که به حکومتهای محلی و شهرداریها دارد هم‌سراه و هماهنگ با انجمن شهرهای کوچک و بزرگ آلمان، دفتر اروپایی تشکیل داده است. شهرهای مختلف دنیا برای تبادل دیدگاه‌ها و تجربیات در زمینه حکومت محلی، نمایندگان خود را به شورای محلی و ناحیه‌ای جامعه اروپا می‌فرستند.

وظایف

انجمن سه وظیفه و کار کرد اصلی به شرح زیر عهده دار است

۱- تحقق حکومت محلی در شهرستانها، ایالات و

محاسن ملی

۲- توسعه و گسترش زمینه‌های فکری و فرهنگی

حکومت محلی در سطح ملی

۳- گسترش تجارب و تبادل اطلاعات میان شهرها

ساختار و تشکیلات

هسته اصلی انجمن را مجمع عمومی، کمیته اجرایی و کمیته مرکزی تشکیل می‌دهند. در رأس این هسته ریاست انجمن قرار دارد که امور اجرایی و تصمیم‌گیری را به عهده دارد. سایر تشکیلات و سازمانهای فرعی انجمن را کمیته‌های تخصصی، گروه‌های کاری، شوراهای نظارتی و کنفرانس‌های اتفاقی تشکیل می‌دهند.

انجمن شهرهای کوچک و بزرگ آلمان در سال ۱۹۰۵ پایه‌گذاری شد. تأسیس انجمن نقطه عطفی در توسعه یافتگی محلی و هم‌پیوندی میان ایالات و دولت فدرال آلمان بود. قدمت این هم‌پیوندی به سال ۱۸۴۰ میلادی بر می‌گردد یعنی زمانی که مسئله حمایت از حکومتهای محلی اهمیت زیادی داشت. انجمن طی فراز و نشیبهای زیاد در سال ۱۹۴۵ رسمیت یافت و تا امروز به حیات خود ادامه می‌دهد. رؤسای انجمن عمدتاً از دو شهر فرانکفورت و اشتوتگارت انتخاب شده‌اند و بسیاری از آنها رجال طراز اول مملکتی بوده‌اند که از جمله می‌توان به ویلی برانت (صدر اعظم پیشین آلمان) ارنست شورینگ و مانفرد رومل اشاره کرد.

امروزه انجمن جمعیتی بالغ بر پنجاه میلیون نفر و پنج هزار شهر کوچک و بزرگ را تحت پوشش قرار می‌دهد. صد و بیست شهر عضو انجمن شهرهای بزرگ و اصلی هستند که از میان آنها می‌توان به برلین، هامبورگ، اشتوتگارت و فرانکفورت اشاره کرد. مابقی اعضای انجمن چهار هزار و هشتصد و شصت شهر کوچک هستند که صلاحیت عضویت آنها مورد تأیید مراکز ایالات و حکومتهای محلی قرار گرفته است. پس از فروپاشی دولت سوسیالیستی شوروی و به تبع آن بلوک شرق، شهرهای آلمان شرقی نیز به این انجمن پیوستند. انجمن ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی بسیار گسترده‌ای دارد به طوری که از هیجده

\* ترجمه اصلی این متن با همکاری  
مقام سینه‌اندازی ابراهیم انجام شده است.



قانونگذاری یا تصویب سه - چهارم اعضا، دقیقاً شبیه مجلس فدرال و شورای فدرال صورت می‌گیرد.

ابعاد عملکردی انجمن شهرهای کوچک و بزرگ المان عملکرد این انجمن در حوزه‌های متعددی ملاحظه می‌شود. این حوزه‌ها به دستجات زیر قابل تقسیم هستند:

#### ۱- امنیت عمومی و قانونگذاری

بررسی ابعاد قانونی و حقوقی حکومت محلی، تأسیس دیار تمان‌های آتش‌نشانی، اطفای حریق، گروه‌های امداد و نجات و جلوگیری از بلایای طبیعی از جمله این فعالیتها به شمار می‌روند.

#### ۲- گروه شهرداری

گروه شهرداری انجمن عهده‌دار آموزش و تعلیم شهرداریها از یک طرف و آموزش و تشویق شهروندان به حمایت از حکومت محلی و سازماندهی گروه‌های محلی از طرف دیگر است.

#### ۳- آموزش و پرورش

در این زمینه، انجمن نقش دولت فدرال را در خصوص مدارس از قبیل تبادل تجربیات آموزشی، گسترش تعلیم و تربیت، ایجاد دوره‌های کوتاه‌مدت حرفه‌ای و تخصصی، تأسیس کتابخانه‌ها و... به عهده دارد.

اداره مرکزی انجمن در شهر کلن قرار دارد که کمیته اجرایی نظارت عالی و فائقه بر آن اعمال می‌کند. اعضای اصلی این اداره عبارتند از معاون انتخابی کمیته اجرایی، هفت کارمند عالی رتبه، یک مدیر اجرایی، یکی از اعضای کمیسیون شهرها و شهرستانها، بیست و شش کارمند بخشهای فرعی و صد کارمند در هشت دپارتمان مختلف.

#### این کار

انجمن با محور قرار دادن حمایت از حکومتهای محلی، بیست و هشت دپارتمان تخصصی دایر کرده است. این دپارتمان‌ها نقش بسیار مهمی در طرح، تصویب و اجرای قوانین در سطح ملی دارند. بر اساس چنین هدفی است که بالا بردن سطح آگاهی شهروندان در زمینه تقویت حکومت محلی و انتقاد از عملکرد دولت ملی (فدرال) از اهمیت بالایی برخوردار است.

انجمن با توجه به مشکلات رایج و جاری، برنامه‌های درازمدت و طولانی نیز در دستور کار خود قرار داده است. در هر دو صورت نیازهای اعضا در اولویت قرار دارد.

منسارکت فعالانه و پویای اعضا و همکاری با کمیته‌های تخصصی و گروه‌های کارشناسی وجه بارز فعالیت انجمن را تشکیل می‌دهد. در این انجمن، نظام

#### ۱- Der Bundestag

#### ۲- Der Bundestag

۳- طبق قانون پایه‌های ۲۳ تا ۲۹ آلمان فدری پس از جنگ شکل فدرال را پذیرفت و پارلمان این کشور را از دو مجلس ترکیب یافت. مجلس فدرال (بوندستاگ) و شورای فدرال (بوندسرات) معاونان مجلس اول و آرای همگانی مستقیم این ر مجلس توسط مردم آلمان تشکیل می‌شوند و قطعاً نقش از علائق سوسیالیست خود نمایندگان کلیه مردم آلمان به شمار می‌آیند. در حالی که مجلس دوم ترکیب است که به واسطه آن سوزن‌نمایان عضو کشور فدرال در قانونگذاری و اداره جامعه شرکت دارند. شش هفت نماینده کلن سوزن‌نمایان مجلس دوم و شورای فدرال از مناطق عددی متفاوت و تابع جمعیت هر سوزن‌نمایان است. حداقل سه کرسی برای هر سوزن‌نمایان پیش‌بینی شده‌اند و اگر جمعیت هر کدام از آنان از دو میلیون تجاوز کند چهار کرسی و هنگامی که از شش میلیون نفر بیشتر شود پنج کرسی در اختیار آنها می‌باشد.



#### ۴- امور فرهنگی، تفریحی و ورزشی

فعالیت‌های انجمن در این مورد به شرح زیر است:

الف - تبادل تجربیات شهرداریها به منظور توسعه

فرهنگی

ب - بالا بردن آگاهیهای عمومی در زمینه مسائل

فرهنگی و آموزشی

ج - مشارکت در شورای موسیقی و اتحادیه کتابخانه‌ها

و تئاتر دولت فدرال آلمان

د - توسعه و گسترش تفریحات و ورزش در داخل

شهرها

۵- اشتغال جوانان و بهداشت

فعالیت‌های انجمن در این زمینه عبارت‌اند از:

الف - مشورت در زمینه‌های اجتماعی حمایت از

جوانان

ب - ایجاد هم‌دلی و مؤانست میان تمامی ساکنان

دولت فدرال آلمان (آلمانی‌های اصیل و بیگانگان و اتباع

خارجی)

ج - مشارکت و همکاری با اتحادیه‌های کاری و

تأمین اجتماعی

#### گردشگری

ج - بازاریابی، تولیدات کالاهای حکومت محلی در اروپا

۸- حفاظت از محیط زیست

حفظ محیط زیست، احیای طبیعت در شهرها از طریق

گسترش فضای سبز، لایروبی خیابانها، تمیز کردن معابر،

مدیریت مواد زائد جامد و افزایش آگاهیهای عمومی از دیگر

فعالیت‌های انجمن در این زمینه هستند.

۹- ترافیک شهری

هدف اصلی انجمن در این مورد، کاهش ترافیک است.

بسر این اساس بررسی مشکلات حمل و نقل شهری،

گسترش و نظارت بر سیستم مترو، اتوبوسرانی و

سرویسهای قطار محلی آلمان فدرال حائز اهمیت زیادی

است.

۱۰- اموری مالی

فعالیت‌های انجمن در زمینه امور مالی عبارت‌اند از:

نظارت بر بودجه تخصیص یافته به حکومت‌های محلی،

مالیات‌های محلی، قوانین مالیاتی، قانون بودجه، سیستم

کارت اعتباری و ذخایر بانکی، ارزیابی موقعیت مالی شهرها

در ایالات و دولت فدرال، تجزیه و تحلیل بودجه شهرداریها،

### انجمن سه وظیفه و کار کرد اصلی به شرح زیر عهده دار است

- ۱- تحقیق حکومت محلی در شهرستانها، ایالات و مجالس ملی ۲- توسعه و گسترش زمینه‌های فکری و فرهنگی حکومت محلی در سطح ملی ۳- گسترش تجارب و تبادل اطلاعات میان شهرها

د - بازنگری در قوانین مربوط به جوانان، بهداشت عمومی،

بیمه و بازنشستگی

ز - حمایت از انگوهای برنامه ریزی، توسعه اقتصادی،

بهداشت و سلامت عمومی و تأمین دارو

۶- توسعه شهری، ساختمانی و مسکن

در این زمینه، انجمن مشارکت فعال و پویایی دارد که از

جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف - مداخله در تصویب و اجرای قوانین برنامه‌ریزی

شهری و امور حکومت محلی

ب - تبادل تجربیات در زمینه توسعه شهری، احیا و

آمایش سززمینی، برنامه‌ریزی و قوانین ساخت مسکن

۷- زیرساخت‌های اقتصادی

از جمله فعالیت‌های انجمن، می‌توان به موارد زیر اشاره

نمود:

الف - توزیع برق، گاز و آب

ب - توسعه شهری با مکانیسم‌های اقتصاد، تجاری و

تجزیه و تحلیل آماری نقشه‌های شهری و...

سایر فعالیت‌های انجمن عبارت‌اند از تهیه آمارهای

دقیق برای دولت فدرال در زمینه اشتغال، جمعیت، اقتصاد

محلی، نقشه‌برداری از شهرها و تهیه و تدارک سیستم‌های

اطلاعات، سانی، انتشار نشریه، کتاب و بولتن، برپایی سمینار

برای مدیران شهرداریها و...

بودجه انجمن توسط اعضا بر حسب تعداد جمعیت

شهرها تعیین می‌شود و سپس توسط کمیته اجرایی به تأیید

می‌رسد. این بودجه تحت عنوان حق عضویت به صورت

سالانه جمع‌آوری می‌شود.

انجمن دارای شصت مجله تخصصی در زمینه مسائل

شهری، آموزش و پرورش، توسعه شهری، حمل و نقل

شهری، اقتصاد شهری و حکومت محلی است. کتابخانه

تخصصی انجمن که در واقع کلکسیون از مجموعه قوانین

محلی و شهرداریهاست یکی از بزرگترین و مهمترین

کتابخانه‌های دولت فدرال آلمان است. ♦

البته باید در نظر داشت که اعضای مجلس دوم از سوی شهرداریها و دولتهای محلی تعیین می‌شوند نه از سوی مردم. سوزمینه‌ها با این قدرت مجلس فوق از هر جهت بیشتر از مجلس دوم است. مثلاً مجلس دوم به خلاف مجلس اول در تعیین صهارتظلم نقش ندارد و وزیران فقط در برابر مجلس اول مسئولیت می‌دهند. در زمینه قانونگذاری نیز اعتبارات شورای فدرال (مجلس دوم) نسبت به مجلس فدرال (مجلس اول) محدودتر است.

# چرا آرای کمیسیون ماده صد نقض می‌شود؟

♦ حسین صالحی

حقوقدان

کمیسیون موسوم به «کمیسیون ماده صد قانون شهرداری» مرجع رسیدگی به تخلفات ساختمانی در محدوده قانونی و حریم مصوب شهر است.

شناخت دقیق و موثکافانه قوانین و ضوابط معتبر در این مورد و آشنایی با جنبه‌های حقوقی موضوع علاوه بر آنکه برای اشخاص ذی‌مدخل در امر رسیدگی به تخلفات ساختمانی ضروری است، به نوعی برای شهروندان و شهرتشیان نیز دارای فایده است و مردم را با حقوق قانونی آنان آشنا می‌کند. در این مقال به اختصار ضمن معرفی کمیسیون مذکور و تاریخچه فعالیت آن به نحوه رسیدگی به تخلفات ساختمانی و علل نقض آرای صادره از سوی کمیسیون اشاره می‌شود. امید است مورد استفاده قرار گیرد.

سرویس علمی - پژوهشی

## الف ۱- نهاد شبه قضایی کمیسیون ماده صد

به موجب ماده صد قانون شهرداری (مصوب ۱۳۴۵/۱۱/۲۷) مالکان اراضی و املاک محدوده شهر یا حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان از شهرداری پروانه اخذ نمایند. شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی ساختمانهای بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه به وسیله مأموران خود - اعم از آنکه در زمین محصور یا غیر محصور واقع باشد - جلوگیری نماید.

از سوی دیگر، حسب تبصره یک ماده مذکور (اصلاحی ۱۳۵۲/۵/۱۷) در مواردی که شهرداری از ادامه ساختمان بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه جلوگیری می‌کند، مکلف است ظرف یک هفته از تاریخ جلوگیری، موضوع را در کمیسیون مرکب از نماینده وزارت کشور، به انتخاب وزیر کشور و یکی از قضات دادگستری به انتخاب وزیر دادگستری و نماینده انجمن شهر (در حال حاضر شورای اسلامی شهر) مطرح نماید تا کمیسیون مزبور حسب مقررات به آن موارد رسیدگی نماید. چنانچه شهرداری به این تکلیف قانونی عمل نکند، کمیسیون به تقاضای ذی‌نفع به موضوع رسیدگی خواهد کرد.

املاک محدوده قانونی و حریم مصوب شهرها در شهرتاریها بر اساس پلاک ثبتی مربوطه و سایر مشخصات مالکان و افراد ذی‌نفع دارای پرونده مستقل هستند که علاوه بر تصویر اسناد مالکیت و نقشه‌ای که محل ملک توسط ذی‌نفع بر روی آن مشخص و گواهی گردیده است، هرگونه مکاتبه و مستندات و گزارشهای مأموران شهرداری و سوابق دیگر در آن ضبط و نگهداری می‌شود.

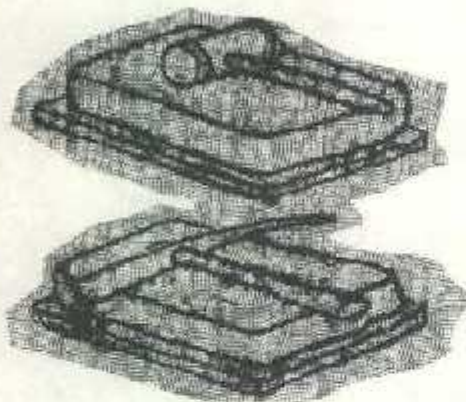
کمیسیون ماده صد پس از بازدید مأموران شهرداری و تهیه گزارشهای مورد نیاز در خصوص تخلفات - که در فرم خاصی موسوم به «فرم خلاف» تنظیم و به کمیسیون ارسال می‌شود - وارد رسیدگی می‌شود و شهرداری در کمیسیون نقش شاکی و اعلام کننده تخلف را داراست. کمیسیون پس از وصول پرونده به ذی‌نفع اعلام می‌کند که توضیحات خود را ظرف ده روز کتبا ارسال نماید و پس از انقضای مدت مذکور کمیسیون مکلف است موضوع را با حضور نماینده شهرداری - که بدون حق رأی برای ادای توضیح در جلسه شرکت می‌کند - حداکثر ظرف یک ماه بر حسب مورد اتخاذ تصمیم نماید. ملاک اعتبار در کمیسیون رأی اکثریت اعضاست و بدون حضور هر یک از اعضا کمیسیون تشکیل نمی‌شود.

به هر صورت، کمیسیون وظیفه رسیدگی به تخلفات ساختمانی را که از سوی شهرداری گزارش می‌شود داراست و با اشیای رأی در خصوص تخلف تعیین تکلیف می‌نماید. کمیسیون‌های ماده صد که ابتدا مبادرت به صدور رأی می‌نمایند به

« کمیسیون بنوی ماده صد» موسوم‌اند. آرای کمیسیون‌های بدوی ماده صد با انقضای مدت ده روز از زمان ابلاغ و عدم اعتراض قطعیت می‌یابند و در صورت اعتراض شهرداری یا مالک و یا قائم‌مقام وی، موضوع در کمیسیون دیگر ماده صد - که اعضای آن غیر از افرادی هستند که در رأی قبلی شرکت داشته‌اند - مطرح می‌شود. این کمیسیون به « کمیسیون تجدیدنظر» موسوم است. رأی صادره توسط کمیسیون تجدیدنظر قطعی است.

با عنایت به مراتب مذکور و با توجه به تشریفات مفصله مطروحه و احراز عضویت قضات دادگستری در کمیسیون، عده‌ای از حقوقدانان آنرا یک « نهاد شبه قضایی» می‌دانند زیرا نحوه رسیدگی و تصمیم‌گیری و اقدام در کمیسیون به نوعی شبیه رسیدگی‌های قضایی است. مسئولیت اجرای آرای صادره از سوی کمیسیون ماده صد به عهده مأموران اجرای احکام شهرداری است که به صراحت در تبصره یک ماده صد (اصلاحی ۱۳۵۲/۵/۱۷) آمده است.

فلج و تحریب بنای مستحده، اعاده وضع و رفع خلاف، تبدیل به وضعیت مجاز، تعطیل و جریمه نقدی از انواع مختلف تصمیمات کمیسیون‌های ماده صد است که به موجب مقررات اصرار می‌یابد. همچنین کمیسیون می‌تواند در صورت عدم احراز وقوع تخلف به رفع تعرض شهرداری و صدور گواهی لازم، رأی صادر نماید از سوی دیگر به موجب بند ۲ ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری (مصوب ۱۳۶۰/۱۱/۴) رسیدگی به اعتراضات و شکایات آرا و تصمیمات قطعی کمیسیون ماده صد از حیث نقض قوانین و مقررات یا مخالفت با آنها در صلاحیت و حدود اختیارات دیوان عدالت اداری است و اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانند از آرای قطعیت یافته کمیسیون‌های ماده صد در دیوان عدالت اداری شکایت نمایند.



## الف ۲- آغاز فعالیت و احیای مجدد فعالیت کمیسیون‌های ماده صد

کمیسیون‌های ماده صد فعالیت خود را در شهرهای مختلف به استناد تبصره یک ماده صد (اصلاحی ۱۳۵۲/۵/۱۷) آغاز نموده‌اند و تشکیلات لازم در این راستا قبل از انقلاب اسلامی رسمیت یافته است. در این خصوص آرای مختلفی وجود دارد لکن اصل فعالیت گسترده کمیسیون‌ها پس از انقلاب اسلامی آغاز شده و با مراحل مختلف و عهده‌های از تحولات روبرو بوده است:

۱- تبصره‌های ۲ لغایت ۱۱ ماده صد (الحاقی ۱۳۵۸/۶/۲۷) مصوب شورای انقلاب هستند که خود بیانگر توجه شورای انقلاب به امر رسیدگی به تخلفات ساختمانی است. در این تبصره‌ها نحوه برخورد با پرونده‌ها و نحوه انشای رأی توسط کمیسیون مفصلاً بیان شده است.

۲- بند ۲ ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۶۰/۱۱/۴ (حدود دو سال بعد از مصوبه شورای انقلاب) است که آرای صادره توسط کمیسیون‌های مورد بحث را ضمن اشاره صریح به وجود اعتبار آن، قابل رسیدگی مجدد در دیوان دانسته است.

۳- علی‌رغم مراتب مذکور و اینکه قبلاً قانون دیوان عدالت اداری در جلسه مورخ ۱۳۶۰/۱۱/۴ مجلس شورای اسلامی و با حضور شورای نگهبان بررسی و به تصویب رسیده است، دبیر شورای نگهبان در نظریه مورخ ۱۳۶۲/۲/۱۵ در پاسخ به شهردار تهران چنین اظهار نظر نموده است:

« آرای کمیسیون ماده صد چون مبتنی بر حکم حاکم شرع نمی‌باشد شرعی نیست و حکم حاکم شرع تعیین شده از سوی شورای عالی قضایی که طبق مقررات قضایی شرعی و قانونی رأی می‌دهد شرعی و قانونی است.»

۴- به دنبال اظهار نظر شورای نگهبان رسیدگی کمیسیون‌های ماده صد به تخلفات ساختمانی متوقف شد و پرونده‌های مربوط به تخلفات ساختمانی به دادگستری ارسال گردید.

شد در اوایل سال ۱۳۶۷ کمیسیون تعزیرات حکومتی با استفاده از اجازه کلی امام خمینی (ره) و براساس آیین نامه نخست وزیر در تاریخ ۱۳۶۷/۳/۵ در شهرداریها تشکیل شد و کار رسیدگی به تخلفات ساختمانی را وفق آیین نامه تعزیرات حکومتی در شهرداریهای کشور در خصوص شهروندان و کارکنان به عهده گرفت.

عـ پس از چندی کمیسیون‌های تعزیرات نیز تعطیل شد و در سال ۱۳۶۷ شهرداری تهران طی شرحی ضمن بیان موضوع

و مشکلات خواستار اجازه فعالیت مجدد کمیسیون های ماده صد قانون شهرداری شد و نهایتاً فعالیت مجدد کمیسیون مستند به تفهیم مع الواسطه امام خمینی (ره) در اواخر سال ۱۳۶۷ آغاز شد و اعلام گردید:

«ماده صد قانون شهرداری به قوت خود باقی است و شهرداری تهران هیچ مانعی بر سر اجرای آن ندارد.»

از اواخر سال ۱۳۶۷ تاکنون در سراسر کشور در حجمی وسیع و گسترده و به نحو عام و فراگیر کمیسیون های ماده صد فعال اند و بر اساس مقررات مندرج در ماده صد و تبصره های ذیل آن به تخلفات ساختمانی رسیدگی می نمایند.

### ب: مبنای رسیدگی به انواع تخلفات ساختمانی

مبنای مستند قانونی رسیدگی به تخلفات ساختمانی در محدوده قانونی و حریم مصوب شهرها، ماده صد قانون شهرداری و تبصره های یازده گانه آن است و برای تبیین چگونگی رسیدگی به تخلفات ساختمانی ذکر مهمترین انواع این تخلفات ضروری است. فلذا با برشمردن انواع آنها، نحوه بررسی و تصمیم گیری در مورد این تخلفات را ذکر می کنیم که اهم آنها عبارت اند از:

#### ۱- عدم رعایت اصول شهرسازی (فنی یا بهداشتی) در احداث بنا

تبصره یک ماده صد قانون شهرداری (اصلاحی ۱۳۵۲/۵/۱۷) اختصاصی به موردی دارد که احداث یا شروع به احداث ساختمان، تأسیسات و بنا، برخلاف اصول شهرسازی (فنی یا بهداشتی) صورت پذیرد. این نوع تخلف علاوه بر مواردی که متخلف پروانه ساختمان اخذ نموده، شامل موردی که عملیات بدون پروانه ساختمان به انجام رسیده است نیز می شود. اطلاق عنوان کلی «تخلف از اصول شهرسازی؛ فنی یا بهداشتی» نیاز به آن دارد که کمیسیون اصول شهرسازی، فنی یا بهداشتی، را که از سوی قانونگذار و یا مرجع مأمون از طرف قانونگذار برای تعیین و تصویب این اصول معتبر شناخته است، ذکر کند و تخلف را با حکم قانونی تطبیق داده اقدام به صدور رای نماید.

در این فرض ممکن است کمیسیون پس از رسیدگی، عقیده به «قلع مستحذات و بناهای خلاف مشخصات مندرج در پروانه یا بدون پروانه» داشته باشد که در این صورت مستنداً رای مقتضی صادر خواهد کرد. در صورت صدور رای قلع تمام یا قسمتی از بنا، مهلت مناسبی - که نباید از دو ماه تجاوز کند - داده می شود. شهرداری مکلف است تصمیم کمیسیون را در این مورد به مالک ابلاغ کند و هرگاه مالک در مهلت مقرر اقدام به قلع بنا نماید شهرداری رأساً اقدام کرده و هزینه آن را حلیق مقررات آیین نامه اجرای وصول عوارض از مالک دریافت خواهد نمود.

#### ۲- اضافه بنای زائد بر مساحت زیربنای مندرج در پروانه ساختمانی

در این مورد قانونگذار دو فرض را پیش بینی کرده است که حکم هر کدام به طور جداگانه ذکر می شود:

اول: در مورد اضافه بنای زائد بر مساحت زیربنای مندرج در پروانه ساختمانی اراضی مسکونی، کمیسیون می تواند در صورت عدم ضرورت قلع اضافه بنا با توجه به موقعیت ملک از نظر مکانی (برخیانیهای اصلی یا فرعی و یا کوچه بن باز یا کوچه بن بست) رای به اخذ جریمه ای که متناسب با نوع استفاده از فضای ایجاد شده و نوع ساختمان از نظر مصالح مصرفی باشد تعیین نماید و شهرداری مکلف است بر اساس آن نسبت به وصول جریمه اقدام کند. جریمه نباید از حداقل یک - دوم و از سه برابر ارزش معاملاتی ساختمان برای هر متر مربع بنای اضافی بیشتر باشد. در صورتی که ذی نفع از پرداخت جریمه خودداری نمود شهرداری مکلف است مجدداً پرونده را به همان کمیسیون ارجاع و تقاضای صدور رای تخریب را بنماید. کمیسیون در این مورد نسبت به صدور رای تخریب اقدام خواهد نمود (تبصره ۲ ماده صد قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷).

دوم: در مورد اضافه بنای زائد بر مساحت مندرج در پروانه ساختمانی اراضی تجاری، صنعتی و اداری کمیسیون می تواند در صورت عدم ضرورت قلع اضافه بنا با توجه به موقعیت ملک از نظر مکانی (برخیانیهای اصلی یا فرعی و یا کوچه بن باز یا کوچه بن بست) رای به اخذ جریمه ای که متناسب با نوع استفاده از فضای ایجاد شده و نوع ساختمان از نظر مصالح مصرفی باشد، تعیین نماید و شهرداری مکلف است بر اساس آن نسبت به وصول جریمه اقدام نماید. جریمه نباید از حداقل دو برابر کمتر و از چهار برابر ارزش معاملاتی ساختمان برای هر متر مربع بنای اضافی ایجاد شده بیشتر باشد. در صورتی که ذی نفع از پرداخت جریمه خودداری نمود شهرداری مکلف است مجدداً پرونده را به همان کمیسیون ارجاع و تقاضای صدور رای تخریب را بنماید. کمیسیون در این مورد نسبت به صدور رای تخریب اقدام خواهد نمود (تبصره ۲ ماده صد قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷).

#### ۳- احداث بنای بدون پروانه

در مورد احداث بنای بدون پروانه، در صورتی که اصول فنی، بهداشتی و شهرسازی رعایت شده باشد در هر یک از اراضی مربوطه (مسکونی، تجاری، صنعتی و اداری) کمیسیون می تواند با صدور رای بر اخذ جریمه به ازای هر متر مربع بنای بدون



مجوز، یک - دهم ارزش معاملاتی ساختمان یا یک - پنجم ارزش سرقفی ساختمان (در صورتی که ساختمان ارزش دریافت سرقفی داشته باشد) هر کدام که مبلغ آن بیشتر است از ذی نفع، بلا مانع بودن صدور برگ پایان ساختمان را به شهرداری اعلام نماید و در مورد اضافه بنای زائد بر تراکم مجاز بر اساس تبصره های ۲ و ۳ ماده صد عمل خواهد شد (تبصره ۴ ماده صد قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷).

#### ۴- تخلف مربوط به پارکینگ

در صورت عدم احداث پارکینگ و یا احداث و غیر قابل استفاده بودن و عدم امکان اصلاح آن، کمیسیون می تواند با توجه به موقعیت محلی و نوع استفاده از فضای پارکینگ، رأی به اخذ جریمه ای که حداقل یک برابر و حداکثر دو برابر ارزش معاملاتی ساختمان برای هر متر مربع برای فضای ازین رفته پارکینگ باشد، صادر نماید. مساحت هر پارکینگ با احتساب گردش ۲۵ متر مربع است و شهرداری مکلف به اخذ جریمه تعیین شده و صدور برگ پایان ساختمان است. در صورت عدم پرداخت جریمه توسط ذی نفع کمیسیون حق صدور رأی تخریب ندارد (تبصره ۵ ماده صد قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷).

#### ۵- عدم رعایت بره های اصلاحی

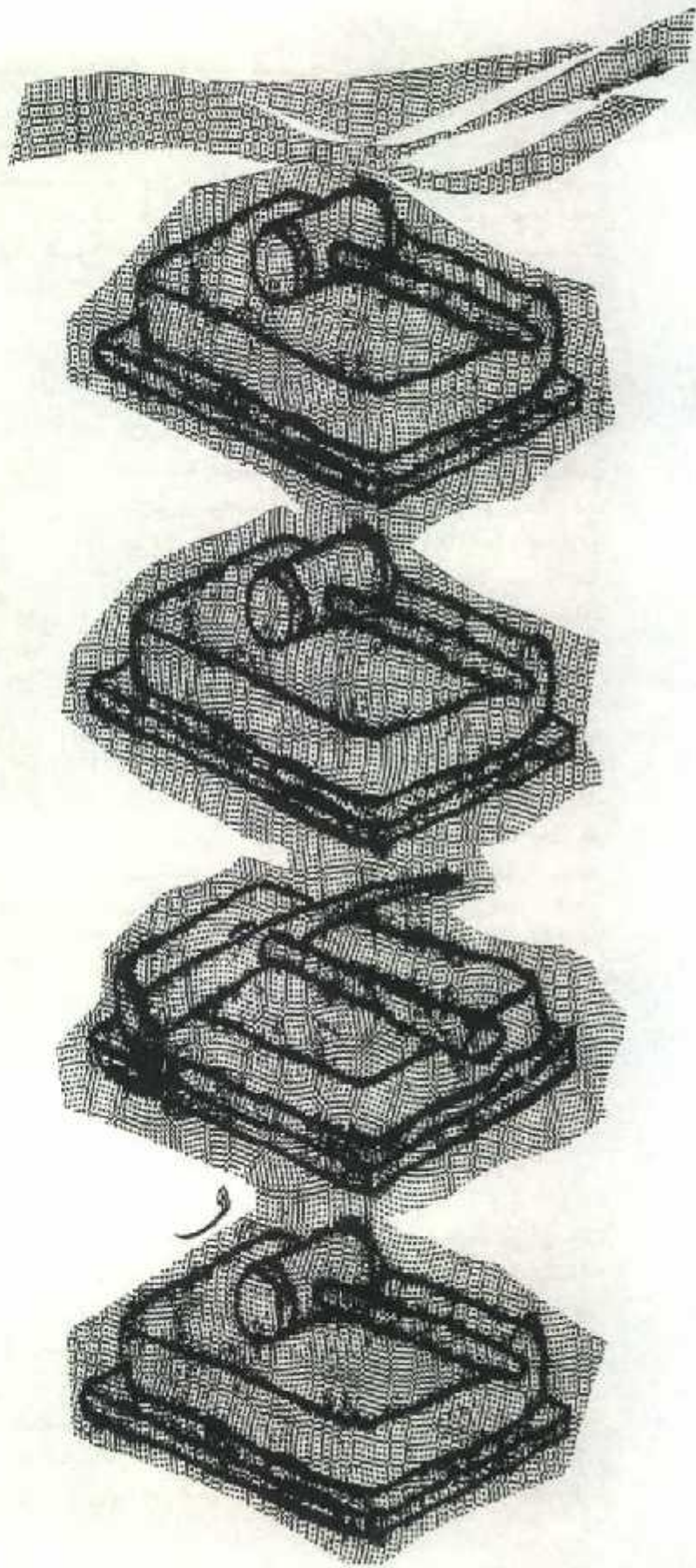
در مورد تجاوز به معابر شهر، مالکان موظف اند هنگام نوسازی بر اساس پروانه ساختمان و طرح های مصوب رعایت بره های اصلاحی را بنمایند و در صورتی که برخلاف پروانه یا بدون پروانه تجاوزی در این مورد انجام گیرد شهرداری مکلف است از ادامه عملیات جلوگیری و پرونده را به کمیسیون ارسال نماید (تبصره ۶ ماده صد قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷).

#### ۶- سایر تخلفات ساختمانی

قسمت اخیر تبصره ۶ ماده صد قانون شهرداری (اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷) به سایر تخلفات مانند استحکام بنا، عدم رعایت اصول فنی، بهداشتی و شهرسازی اشاره کرده که تأکیدی است بر فرار اول انواع تخلفات ساختمانی، رسیدگی به آن را در صلاحیت کمیسیون ماده صد دانسته است. فلذا به نظر می رسد هر گونه عملیاتی که به استناد قانون تخلف شعده می شود می توان آن را تخلف از قانون به حساب آورد در جایی که مربوط به ساختمان و قواعد فنی، بهداشتی و شهرسازی است قابل رسیدگی و اتخاذ تصمیم در کمیسیون خواهد بود.

#### ۷- تخلفات کاربری و نوع استفاده از ملک

نوع استفاده از ساختمان که در پروانه ساختمانی قید شده است کاربری نامیده می شود و ذکر نوع استفاده از ساختمان به موجب بند ۳۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری و تبصره ذیل اصلاحی ۱۳۵۲/۵/۱۷ آن از وظایف شهرداری است و شهرداری در شهرهایی که نقشه جامع شهر تهیه شده است، مکلف است طبق ضوابط نقشه مذکور در پروانه

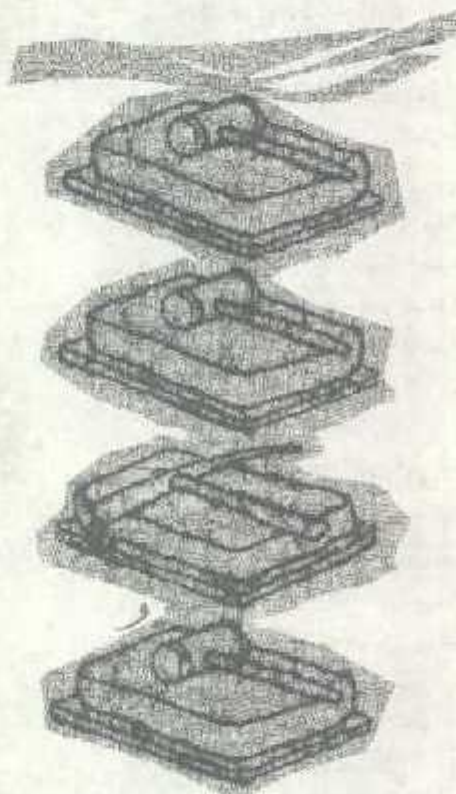


ساختمانی نوع استفاده ساختمان را قید کند و در صورتی که برخلاف مندرجات پروانه ساختمانی در منطقه غیر تجاری، محل کسب و پیشه یا تجارت ثابت شود، شهرداری آن مورد را در کمیسیون مقرر در تبصره یک ماده صد مطرح می نماید و در صورت احراز تخلف مالک یا مستأجر با تعیین مهلت مناسبی که نباید از دو ماه تجاوز نماید در مورد تعطیل محل کسب و پیشه یا تجارت، ظرف یک ماه اتخاذ تصمیم می کند. این تصمیم به وسیله مأموران شهرداری اجرا می شود و کسی که عالماً از محل مزبور پس از تعطیل شدن آن برای کسب و پیشه یا تجارت استفاده کند به حبس جنجهای از شش ماه تا دو سال و جزای نقدی و تعطیل مجدد محل کسب محکوم خواهد شد. دائر کردن دفتر و کالت، مطب، اسناد رسمی، از دواج و طلاق و دفتر مهندسی به وسیله مالک شش دانگ متوجاً به مباشرت در استفاده توسط وی از نظر مقررات شهرداری بلامانع است.

یادآوری: نکته مهمی که در مورد جرائم تعیین شده از سوی کمیسیون ماده صد ضروری است این است که ارزش معاملاتی املاکی که کمیسیون ها بر اساس آن و به موجب تبصره های ذیل ماده صد در موارد مقتضی جریمه صادر می کنند غیر از ارزش معاملاتی است که همه ساله توسط وزارت دارایی و امور اقتصادی و در اجرای قانون مالیاتهای مستقیم تهیه و تصویب می شود. به موجب تبصره ۱۱ ماده صد قانون شهرداری (الحاقی ۱۳۵۸/۶/۳۷) این نامه ارزش معاملاتی ساختمان پس از تهیه توسط شهرداری به تصویب انجمن شهر (در حال حاضر شورای اسلامی شهر) می رسد و در مورد اخذ جریمه قابل اجراست. این ارزش معاملاتی سالی یکبار قابل تجدیدنظر است.

### ج: اهم علل نقض آرای کمیسیون های ماده صد

آرای صادره از سوی کمیسیون های بدوی به استناد تبصره ۱۰ ماده صد قانون شهرداری (الحاقی ۱۳۵۶/۶/۲۷) در کمیسیون دیگری که اعضای آن غیر از اعضای کمیسیون بدوی هستند قابل تجدیدنظر است. همچنین آرای قطعی صادره از سوی کمیسیون های تجدیدنظر به استناد بند ۲ ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری (مصوب ۱۳۶۰) از حیث نقض قوانین و مقررات در دیوان عدالت اداری قابل رسیدگی مجدد و تجدیدنظر است. مهمترین دلایلی را که آرای کمیسیون های ماده صد در کمیسیون های تجدیدنظر یا دیوان عدالت اداری باعث



نقض تصمیمات متخذه می شود می توان به طور اختصار به شرح ذیل اخصاً نمود:

#### ۱- سلب حق پاسخگویی،

در صورتی که کمیسیون به ذی نفع اعلام نکند که ظرف ده روز توضیحات خود را کتبا ارسال دارد و یا قبل از انقضای مهلت ده روز مبادرت به صدور رای کند، چنین رأیی به دلیل آنکه موجب سلب حق پاسخگویی است قابل نقض است.

#### ۲- صدور رای خارج از مهلت یک ماهه

در صورتی که کمیسیون ماده صد، خارج از مهلت یک ماه پس از ارائه پاسخ توسط ذی نفع، مبادرت به صدور رای نماید یا توجه به صراحت تبصره یک ماده صد، مورد می تواند از موارد نقض رای صادره توسط کمیسیون باشد چرا که مهلت یک ماهه مذکور در واقع حقی است که قانونگذار به لحاظ شکلی برای ذی نفع در نظر گرفته است. اگر چه به این مهم توجه نمی شود لکن می توان با استدلال آن را مستلزم سلب حق دانست و همان طور که می دانیم سلب حق ممکن نیست مگر بنابه تجویز قانونگذار.

#### ۳- عدم رعایت مقررات ابلاغ

رای صادره توسط کمیسیون بایستی به کلیه ذی نفع ها ابلاغ گردد و ترتیبات قانونی در کلیه مراحل ابلاغ اهم از ابلاغ واقعی که از طریق ابلاغ به شخص ذی نفع یا بستگان وی انجام می شود و ابلاغ قانونی که از طریق الصاق در محل ملک و گزارش مراتب توسط مأموران شهرداری انجام می شود، صورت می پذیرد در صورتی که هر یک از تشریفات مذکور رعایت نشود رای صادره قابل نقض است.

#### ۴- خروج ملک از ید مالک اولیه

در مورد ساختمانهایی که قبل از تصویب قانون الحاق شش تبصره به ماده صد قانون شهرداریها (۱۳۵۵/۱۱/۲۳) معامله انجام گرفته و از ید مالک اولیه خارج شده باشد در صورتی که مورد معامله کل پلاک را شامل نگردد، گواهی عدم خلاف یا برگ

ساخت و توجه به قواعد و ضوابط حاکم و معتبر در امر رسیدگی به تخلفات ساختمانی و عنایت به علل نقض احتمالی آرای صادره توسط کمیسیون ها امری است که علاوه بر جلوگیری از نقض آرای صادره در مراجع محترم قضایی، موجبات موفقیت و کارآمدی مسئولان رسیدگی به تخلفات ساختمانی و نهایتاً تأمین منافع عمومی و مصالح شهر و شهروندان را فراهم خواهد آورد.

پایان ساختمانی الزامی نیست. فلذا این گونه ساختمانها چنانچه با تخلف جدیدی احداث نشده باشند خارج از شمول تبصره‌های ذیل ماده صد است و چنانچه کمیسیون میادرت به صدور رای نمایند، رای صادره قابل نقض است.

#### ۵- احداث ساختمان قبل از تاریخ تصویب نقشه جامع شهر

در مورد ساختمانهایی که قبل از تاریخ تصویب نقشه جامع شهر ایجاد شده‌اند در صورتی که تخلف جدیدی حادث نگردیده باشند و مدارک و اسناد نشان دهند که ایجاد بنا قبل از تاریخ تصویب طرح جامع شهر است یا ثبت و تصریح مراتب در سند مالکیت، معامله قابل انجام است. فلذا چنین مواردی از شمول رسیدگی توسط کمیسیون خارج است. بنابراین چنانچه بدون در نظر گرفتن این مهم رای ماده صد صادر شود، رای صادره قابل نقض است. همچنین ساختمانهایی که پروانه ساختمانی آنها قبل از تاریخ تصویب نقشه جامع شهر صادر شده است از شمول تبصره یک ماده صد قانون شهرداری معاف است (قسمت اخیر تبصره ۸ و تبصره ۹ ماده صد قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۷/۶/۲۷).

#### ۶- یکسانی اعضای صادر کننده رای بدوی و تجدیدنظر

چنانچه هر یک از اعضای کمیسیون بدوی که در صدور رای شرکت داشته‌اند در مرحله تجدیدنظر نیز در صدور رای شرکت نمایند، رای صادره قابل نقض است (تبصره ۱۰ ماده صد).

#### ۷- تعیین جریمه بیش از آنچه در قانون مقرر شده است

در صورتی که میزان جریمه تعیین شده بدون رعایت حداقل و حداکثری که در تبصره‌های ماده صد قانون شهرداری پیش‌بینی شده است باشد، رای صادره از حیث تعیین جریمه بیش از آنچه قانونگذار مجاز دانسته است قابل نقض است.

#### ۸- ایراد در ترکیب کمیسیون

چنانچه شهردار یا هر یک از مأموران شهرداری در صدور رای شرکت داشته باشند و یا اعضای منتخب کمیسیون از سوی مراجع مندرج در قانون (قاضی به انتخاب وزیر دادگستری، نماینده شورای اسلامی شهر به انتخاب شورا و نماینده وزیر کشور به انتخاب وی) و یا رعایت تشریفات انتخاب شده باشند مورد می‌تواند از موارد نقض رای صادره از سوی کمیسیون باشد.

#### ۹- عدم وقوع تخلف و یا عدم رعایت مقررات

چنانچه ذی‌نفع اسناد و مدارک معتبر و محکمه پسندارانه ده‌مینی بر اینکه ماهیتاً محقق بوده است و پرونده بدون رعایت ضوابط و مقررات به کمیسیون ماده صد ارسال و رای صادر شده است، مورد می‌تواند از موجبات نقض آرای کمیسیون ماده صد باشد. به عنوان مثال چنانچه در خصوص ملکی که از مسکونی به تجاری تبدیل شده است رای کمیسیون ماده صد مبنی بر تعطیلی محل صادر و قطعیت یافته باشد و ذی‌نفع منازکی ارائه دهد که قبل از ۱۳۵۲/۵/۲۱ از محل به صورت تجاری استفاده نشده است، یا قبل از تصویب طرح جامع شهر بنای تجاری (با اخذ پروانه از مراجع ذی‌صلاح یا بدون مجوز) مورد استفاده تجاری داشته است مورد از موارد نقض رای کمیسیون ماده صد است.

#### د: نتیجه گیری

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، شناخت و توجه به قواعد و ضوابط حاکم و معتبر در امر رسیدگی به تخلفات ساختمانی و عنایت به علل نقض احتمالی آرای صادره توسط کمیسیون ها امری است که علاوه بر جلوگیری از نقض آرای صادره در مراجع محترم قضایی، موجبات موفقیت و کارآمدی مسئولان رسیدگی به تخلفات ساختمانی و نهایتاً تأمین منافع عمومی و مصالح شهر و شهروندان را فراهم خواهد آورد. ♦

# رهایی از بن بست

## گزارشی از پل هفتم اهواز

نوشته فهیمه حسین زاده

### هفت پل، هفت راه

رودخانه کارون با جاذبه های طبیعی و اقتصادی بسیار در گذر سالها و در جریان رشد و توسعه شهر اهواز به عنصری تعیین کننده تبدیل شده است. تیمه های شرقی و غربی شهر در دو سوی این رود از بافت اقتصادی - اجتماعی و حتی فرهنگی یکسان و همگونی برخوردار نیستند، چنان که افراد سرفه، امکانات و مراکز دولتی در نیمه غربی و مردم فقیر، مراکز تجاری و محله های پر جمعیت در نیمه شرقی قرار گرفته اند. به این ترتیب هر روز حجم زیادی از تردد های درون شهری به منظور دستیابی به امکانات مذکور انجام می گیرد که گذشته از اتلاف میلیونها ساعت وقت، انرژی و سوخت خودرو های شهروندان اهوازی، بار ترافیکی بسیاری نیز بر پل های سوم و چهارم تحمیل می کند.

احداث پل های پنجم، ششم و هفتم در سال ۱۳۵۸ در طرح جامع شهر اهواز پیش بینی شده و در همان سال نیز کلنگ عملیات احداث پل پنجم زده شده بود. اما وقوع جنگ تحمیلی و رشد و توسعه فیزیکی، اقتصادی و اجتماعی شهر را با مشکلاتی جدی رو به رو کرد. با اتمام جنگ و بازگشت مهاجران و افزایش جمعیت شهر، احداث راه های ارتباطی بر روی رود کارون ضرورتی اجتناب ناپذیر گشت و عملیات پل پنجم در سال ۷۰-۶۹ دوباره آغاز شد. با این همه، شدت رشد جمعیت و در نتیجه افزایش تردهای شهری، احداث هر چه سریعتر پل های ششم و هفتم را در دستور کار قرار داد. از این رو، پس از پایان گرفتن پل پنجم در سال ۷۴، احداث پل ششم به فولاد خوزستان واگذار شد و شهرداری اهواز در

اقدامی جسورانه، ساخت پل هفتم را در سال ۷۵ خود بر عهده گرفت. به این ترتیب طی دو سال و با اتکا به منابع مالی شهرداری، پل ساخته شد که به لحاظ فن آوری در ردیف پروژه های عمرانی طراز اول کشور قرار می گیرد. پل با اتصال محله کبانارس به محله اهواز قدیم، امکان ارتباط های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی این دو منطقه و با اتکا به مدیریت و برنامه ریزی صحیح اجتماعی، زمینه توسعه ترون زای منطقه اهواز قدیم را فراهم آورده است. امکان تردد بر روی پل هفتم، همچنین موجب کاهش بار ترافیک به میزان ۸۰ درصد بر روی پل های معلق و چهارم گشته است.

بدیهی است، ساخت چنین پلی طی دو سال و دستیابی به نتایج مطلوب آن بیش از هر چیز به بهره گیری صحیح از فن آوری پیشرفته، مدیریت علمی و دقیق در برنامه ریزی اجتماعی متکی است.

### ترکیب فن و هنر

پل هفتم اهواز به شکل یک S باز از نوع بتونی و به صورت صندوقچه ای طرح آزاد اجرا شده است. پل ۲۹۰ متر طول و ۶ دهته دارد که دو دهته ۱۴۰ متری در وسط، دو دهته ۷۵ متری در دو طرف و دو دهته ۳۰ متری در کناره های پل قرار گرفته اند. عرض پل ۱۶ متر است که ۱۲/۵ متر به عبور خودروها و ۲/۵ متر به عابران پیاده اختصاص یافته است. پل بر روی ۸۰ شمع بتونی به ارتفاع ۱۶ متر و قطر ۱/۵ متر و ۷ سرشمع بنا شده که در ساخت آن حجمی معادل ۱۴ هزار متر مکعب بتون و ۲ هزار تن فولاد

به کار رفته است.

به لحاظ فرم و شکل پل در سطح افقی و در شکل نمای جانبی به صورت قوس دار است. بدین معنی که نه تنها دهانه‌های پل قوسی شکل هستند، بلکه مسیر پل از یک کرانه تا کرانه دیگر مستقیم نبوده و به شکل یک S است. ضمن آنکه قوس دهانه ۱۴۰ متری که به دلیل هماهنگی با شکل پل‌های تاریخی استان در نظر گرفته شده بودند، خود عملیات مهندسی بی‌جده‌ای را می‌طلبدند.

نکته دیگری که در ساخت پل حائز اهمیت است، بستر قرارگیری پایانه‌ها است. به دلیل نامناسب بودن باربری زمین در ناحیه پایه‌های اصلی و ساختار گل و لجن زمین و رسیدن به بستر مناسب، حفاری شعبها تا عمق ۵۴ متری ادامه یافت که خود انجام عملیات پرخطر و دشواری را در زیر آب به دنبال داشت. در این میان، میزان آبدهی رودخانه

آویخته شده و به صورت معلق درآمد. به علاوه ضخامت زیاد پل به ویژه در محل اتصال به پایه‌ها سبب شد تا ساخت آن به صورت مجوف و صندوقجای باشد.

و سرانجام برای جلوگیری از فرسایش سطح بتونی رویه پل به واسطه تردد اتوسیلهاو در نتیجه نفوذ باران و رطوبت به داخل بتون و

خوردگی آرماتورهای داخلی، سطح پل با لایه‌های ایزوگام عایق شده و برای هموار کردن سطح نهایی پل با لایه‌ای به ضخامت ۲ سانتیمتر از اسفالت پوشانده شد.

### ترکیب توانایی‌ها

احداث پل بیش از همه



بر تلاش مهندسان ایرانی متکی است. این مهندسان در چارچوب حقوقی شرکت مشاور، شرکت پیمانکار و شهرداری اهواز فعالیت می‌کردند. شرکت هگرا به عنوان مشاور شهرداری تهیه نقشه‌های فنی را بر عهده داشت به این صورت که ۱۴ مهندس از شرکت هگرا نقشه‌های فنی پل را تهیه کردند. به تأیید کارشناسان همکار مشاور آلمانی رسانند. کارشناسان آلمانی نیز مشخصات فنی کابلها و تعریف کارکردهای آنها را بر عهده گرفتند. از طرف شرکت هامون نیز ۵ مهندس در عملیات احداث پل شرکت داشتند. از طرف شهرداری نیز ۲ مهندس باتجربه در ساخت پل فعال بودند که به دلیل تبعیت دقیق از یک سیستم علمی

کارون بخصوص در فصول پر آب و سیل گیر رودخانه مخاطرات و دشواری عملیات را دو چندان ساخت.

اما ویژگی و نوآوری فنی پل به وسعت زیاد دهانه‌های پل برمی‌گردد. به دلیل وسعت زیاد دهانه‌های پل، طراحی آن به گونه‌ای صورت گرفت که هزینه دهانه از دوسوی پایه‌های اصلی به صورت طره‌های آزاد آویخته شوند. استفاده از بتون در ساخت پل و نیز طول زیاد طره‌ها، نگهداری و ایستایی آنها را چنان دشوار می‌ساخت که ناگزیر از استفاده از کابل‌های کششی در نگهداری طره‌ها بود. به این ترتیب، با استفاده از راهتمایی‌های مشاور آلمانی کابلها، هر طره به وسیله کابل‌های غلافدار فولادی از پایه‌ها

به گفته هولاکویی، شهردار وقت اهواز، مقاومت پل چنان پیش‌بینی شده بود که در برابر فشارهای زیاد تنها ۳ سانت نشست داشته باشد. برای آزمون این مقاومت، در نقاط ضعیف پل، ۹ کمپرسی با بار ۲۰ تنی قرار گرفتند. پس از اندازه‌گیری میزان نشست پل، نتیجه چشمگیر بود، چرا که پل تنها ۱/۵ سانتیمتر نشست کرده بود، یعنی پل در برابر بارها و فشارهای سنگین ۲ برابر میزان پیش‌بینی شده مقاومت نشان داد. در پایان، کارشناسان آلمانی پس از کنترل نحوه اجرای پل اعلام کردند که مهندسان ایرانی در جریان طرح پل هفته‌ها از چنان مهارت و تجربه علمی برخوردار گشته‌اند که توانایی ساخت پل‌هایی با دهانه ۲۰۰ متری را نیز دارند.

به عبارت دیگر کارشناسان و مهندسان ایرانی در یک

تعریف شده توانستند بدون کوچکترین اشکالی با ظرافت و دقت بسیار طرح را در زمان مقرر به پایان رسانند.

هرچند برای دیرکرد زمانی طرح جریمه‌هایی در نظر گرفته شده بود، ولی بدیهی است که موفقیت این مجموعه در اتمام به موقع پروژه، به واسطه بهره‌گیری درست آنها از

دانش علمی و تجربه مشاورانی بود که پس از تهیه تمامی نقشه‌های فنی، هر مرحله از ساخت به تأیید آنها می‌رسید. مجموعه چنین سیستمی باعث شد ضرب‌ای اطمینان و مقاومت پل دو برابر میزان پیش‌بینی شده شود.



ارتباط صحیح علمی نه تنها به فن آوری و دانش بالا، بلکه به مجموعه‌ای از ابزار دست یافتند که معادل ۶ میلیون دلار ارزش دارند.

### پل هفتم، پل ارتباط و گفتگو

در میان مردم اهواز، پل هفتم به پل گفتگوی تمدنها معروف شده است. این واژه اگر چه ملتزی اجتماعی - سیاسی را در بردارد، از یک واقعیت اجتماعی نیز حکایت می‌کند. این واقعیت چیست؟ شهر اهواز مرکز استانی است که به دلیل جنبه‌های اقتصادی و تجاری، جاذبه جمعیت روستایی بی‌سازمان خود نیز بوده است. اهواز به دلیل مرکزیت، در گستره‌ای کوچکتر، تنوع‌های قومی را در خود جای داده است و به همین دلیل، شهر بافت اجتماعی ناهمگونی دارد. بی‌شک در جریان دستیابی به توسعه پایدار، ایجاد محورهای مشترک فرهنگی بر اساس تبادل میان خرده فرهنگها ضروری است. گاه تفاوت میان این خرده فرهنگها چنان است که مردم در اصطلاحی طنزآمیز، تبادل فرهنگی میان آنها را گفتگوی تمدنها می‌نامند. اکنون پل هفتم اهواز این گفتگو را امکانپذیر ساخته است.

### رهایی از بن بست

از یک دیدگاه مدیریتی، ساخت پل متجر به ایجاد فرصتهای اجتماعی، اقتصادی و کاهش تهدیدهایی شده که گروهی از ساکنان یک شهر را در انزوا نگاه داشته و رشد و توسعه اجتماعی، اقتصادی آنها را محدود می‌کرده است. نگاهی گذرا به این فرصتها تصویری دقیق از ابعاد تغییرات فرهنگی و اجتماعی حاصله را می‌نمایاند.

شهرداری اهواز به منظور ساماندهی فضاهای حاشیة پل، ناگزیر از تخریب برخی اماکن عمومی و خصوصی بود. به گفته هولاکویی، مشکل اصلی ترغیب و قانع کردن اهالی به ترک خانه‌های خود بود؛ در نتیجه شهرداری ناگزیر از پرداخت مبالغی بود که به فروشنده امکان تهیه ملک در مناطق دیگر شهر را می‌داد. آغاز شدن عملیات ساخت پل، موجب رشد قیمت زمینهای اطراف آن و در نتیجه افزایش فعالیتهای اقتصادی منطقه شد. در واقع شهرداری به جای تحمیل الگوهای عمل مشخص به مردم فرصتهایی ایجاد کرد که تحرک اجتماعی، اقتصادی در میان آنان خود به خود افزایش پیدا کند. ایجاد امکانات رفاهی و تسهیلات شهری در اهواز قدیم و هم ارزش اعلام کردن زمینهای دوطرف پل موجب افزایش معاملات زمین، رونق ساخت و ساز و در نتیجه شکوفایی اقتصاد منطقه شد.

در این میان، اگر چه شهرداری در ساخت خانه‌ها، مردم را ملزم به پیروی از ضوابط خاص خود می‌کند اما به دلیل

حضور فعال اجتماعی و اقتصادی مردم در این مرحله، خواه ناخواه الگوهای فرهنگی آنان بر زمینه‌هایی چون انواع و موضوع معاملات، نمازها و انواع مکانهای خدماتی تأثیر می‌گذارد. به این ترتیب، پس از مدتی محله اهواز قدیم به لحاظ اقتصادی از رشدی نسبتاً معادل نیمه غربی برخوردار می‌گردد. ضمن آنکه ویژگیهای فرهنگی - سنتی خود را به نوعی حفظ کرده است. پلی که دو ساحل شرقی و غربی را به هم پیوند می‌دهد، باعث تردد اهالی دو منطقه شده و به این ترتیب با افزایش رقابت اقتصادی، الگو برداریهای فرهنگی متقابل آغاز می‌گردد. در این میان دانش‌آموزانی که برای استفاده از امکانات آموزشی بهتر، هر روز به ساحل غربی می‌روند، همچنین زنان و معامله‌گرانی که برای خرید روزانه به نیمه شرقی می‌آیند، نقش مهمی در برقراری این گفتگو دارند؛ گفتگویی که به توسعه درون‌زای منطقه محروم شرقی می‌انجامد.

### یک پروژه، چند هدف

مدیریت و برنامه‌ریزی شهرداری اهواز در جریان این طرح از چند ویژگی بسیار مهم برخوردار بوده است. نخست آنکه از اقدام به پروژه‌های عمرانی و استفاده از فن آوری پیچیده نهراسیده است. دوم، با نگرشی واقع‌بینانه نسبت به محدودیتهای دولت تنها بر منابع مالی خود اتکا کرده است. سوم، با بهره‌گیری از روشهای سیستماتیک، خود را ملزم به برنامه‌ریزی دقیق و انجام آن در چارچوب زمانی مشخص کرده است.

ایجاد فرصتهایی برای تحرک اجتماعی و حضور داوطلبانه مردم در شکوفایی اقتصادی منطقه، توجه به تناسب و هماهنگی بافت معماری قدیمی و سنتی اهواز با معماری پل هفتم و سرانجام کاهش بار ترافیک بر پلهای سوم و چهارم و در نتیجه کاهش تراکم جمعیت در خیابانهای مجاور، نگرش کارشناسانه شهرداری به مسائل اجتماعی را می‌نمایاند.

با این حال نباید از نظر دور داشت که برنامه‌ها و اهداف اجتماعی - فرهنگی تعریف شده به راحتی و بر اثر اندکی تسامح و تأخیر در ادامه فعالیتهای جانبی پل می‌توانند به ضد خود تبدیل شوند. چنانچه کار ساماندهی فیزیکی فضاهای اطراف پل به درازا بکشد یا نیمه کاره بماند، زمینه مناسبی برای بروز انواع آسیبهای اجتماعی فراهم می‌گردد. ضمن آنکه طراحی و اجرای هر برنامه اجتماعی و میزان تحمیل الگوهای عمل اجتماعی و فرهنگی به مردم نیز از ظرفیتهای پیچیدگیهای خاص خود برخوردار است. ♦



# نور، جهت‌یابی و اطلاع‌رسانی \*

◆ نوشته آنترو و مارکلین

◆ ترجمه فاطمه شاعری کوچکی

شکل و شمایل هر شهر در واقع مرصوب به نحوه ساخت و ساز و معماری آن شهر است، اما غالباً به هنگام شب و غروب به این ترکیب به ندرت توجه شده است؛ یعنی این ترکیب ظوری طراحی و ساخته شده که تنها طی روز قابل رؤیت باشد. طبیعتاً در هر شهری بناهایی مشخص مثل کلیساها، بناهای تاریخی و سالت‌های تئاتر وجود دارند که به دلیل مشهور و معروف بودن در شب نیز مانند روز می‌درخشند و کاملاً قابل رؤیت هستند و یاد هر شهری معاری وجود دارد که به وسیله چراغهای روشنایی روشن شده‌اند، اما در قسمت‌های دیگر شهر که از این بناها خالی است، آنچه حکمفرمایی می‌کند فقط علائم و چراغهای راهنمایی - رانندگی هستند که به امنیت و سایه تقلیه توجه دارند و یا تنها وجود یکسری دکلها و چراغهای روشنایی - که بلندی و موقعیت آنها طبق استاندارد دین (۱) ۵۰۴۴ است - به چشم می‌خورد. آنچه معمولاً قضاوتش شده و به آن زیاد توجه نمی‌شود، اطلاع‌رسانی و جهت‌یابی از طریق بناهای مشخص، اینماها، کلیساها، بناهای تاریخی و غیره است؛ چرا که با قابل رؤیت کردن این مکانها در شب و در تاریکی، می‌توان از آنها به عنوان علائم جهت‌یابی و اطلاع‌رسانی نیز استفاده کرد. در واقع از این بناها در شب نیز می‌توان استفاده بهینه نمود.

پارکها و فضاهای باز شهری در بیشتر موارد از نور و روشنایی خیابانها بهره‌مند هستند و بعضی مواقع حتی راه‌های اصلی آنها تنها با نور ضعیفی روشن می‌شوند که پارکها به نکانهای نا امن تبدیل می‌شوند. پس می‌بینیم که به نقش پارکها و فضاهای سبز، به عنوان عناصری لطیف، در زیباسازی و شکل‌ظاهری شهرهای سنگی و آجری در شب به ندرت توجه شده است. روشن کردن مکانهای نا آشنا به هنگام شب به وسیله یک طرح نوری مناسب باعث می‌شود این مراکز بیشتر به عموم شناسانده شوند. بدین ترتیب یک شهروند می‌تواند بهتر اطراف و شهر خود را بشناسد، مهمتر اینکه با استفاده از نور تفاوت بین محله‌های مختلف یک شهر و شهرهای مختلف با یکدیگر از بین خواهد رفت.

امروزه این سیمهای برق هستند که تقریباً به همه چراغهای خیابانها نور و روشنایی می‌رسانند. چراغهای روشنایی به کار رفته در سطح خیابانها، از جمله قدیمی‌ترین وسائل مبله کردن شهری به‌شمار می‌روند. دلیل به وجود آمدن این چراغها، روشن کردن شبها همانند روز است، و به طور کلی بنابه نیاز و احتیاج مردم توسعه می‌یابند. زمانی که آنها به سیمهای فولادی محکم اوسزان هستند، چنین تصور می‌شود که گویا در وسط راه قرار گرفته‌اند، چرا که اجباراً این دکلهای چراغ برق در بسیاری از مکانها و خیابانهای عریض به عنوان عناصری نوین دیده می‌شوند و عمدتاً و اساساً آنچه باعث می‌شود آنها در وسط راه به نظر آیند، شکل، بلندی و همین‌طور فاصله قرار گرفتن آنهاست. پیش از این، فانوسهای گازی این وظیفه را بر عهده داشتند که نه تنها مقرون به صرفه نبودند بلکه نور مناسب و کافی نیز نداشتند. به همین دلیل لامپهای الکتریکی توانستند به راحتی فانوسهای گازی را از میدان بدر کنند و خود جایگزین آنها شوند. امروزه انواع مختلف لامپهای الکتریکی نظیر لامپهای جیوه‌ای و سدیمی به بازار آمده‌اند که تفاوت آنها به علت تأثیر رنگشان است؛ این روشن توسط لامپهای جیوه‌ای، زرد توسط لامپهای سدیمی فشار قوی و نارنجی یا قرمز توسط لامپهای سدیمی فشار ضعیف ایجاد می‌شوند.

سازندگان و تولیدکنندگان این لامپها همواره تلاش می‌کنند با تنوع و اصلاح رنگ نورهای به کار رفته در لامپهای روشنایی و عرضه به بازار بهترین امکان را پدید آورند.

پیشنهادهای بسیاری در مورد طرحها و نمونه‌های مختلف نور در شهر ارائه شده است که رضایتبخش نیستند. یکی از عیوب وارده در نورها و روشنایی‌های به کار رفته در سطح شهر، کیفیت و شکل ظاهری آنهاست، چرا که به هدف و تکنیک نور و



این عکس توسط Antero Merzolini در مقاله‌ای  
Garten+Landschaft نشر در آوریل ۱۹۹۲ به  
رشته شهر در آمده است.



روشنایی بیشتر از ظاهر آن توجه شده است. یا به عبارتی، کمتر به نوآوری در زمینه زیباسازی بیکره منبع نوری توجه شده است. متأسفانه طراحی کمتر به ایجاد امکانات مختلف نوری توجه دارد و آنچه همواره مورد توجه اوست، جلب بازار تجاری است. در حالی که بین تابش نور از پایین، پهلو، بالا و رنگ زرد نور و سفید بودن آن و یا قرارگیری منبع نوری در ارتفاع و یا در عمق و تأثیرات آنها تفاوت عمده‌ای وجود دارد که طراحی باید به آنها دقت کند.

نقطه شروع چنین طرحهایی می‌تواند شهرها و مناطق شهری باشد. برای ارائه طرحی مناسب، طراحی باید ساختار شهری را به طور موشکافانه‌ای مورد تجزیه و تحلیل قرار دهد و به دنبال کسب اطلاع در مورد مشخصات ویژه ساختار شهری مثل وسعت و ارتفاع فضاهای شهری، محدوده‌ها و فضاهای پرارزش تاریخی و بناهای تاریخی باشد. طراحی باید در صدد آن باشد با طراحی نور مناسب مرزها را مشخص کند، مرزهایی که بین مراکز مختلف وجود دارد، برای مثال به وسیله روشنایی و نور

---

آنچه معمولاً فراموش شده و به آن زیاد توجه نمی‌شود، اطلاع‌رسانی و جهت‌یابی از طریق بناهای مشخص، ابنماها، کلیساها، بناهای تاریخی و غیره است؛ چرا که با قابل رویت کردن این مکانها در شب و در تاریکی، می‌توان از آنها به عنوان علائم جهت‌یابی و اطلاع‌رسانی نیز استفاده کرد

---

می‌توان مرز میان فضاهای سبز و مناطق مسکونی و آب و خشکی (ساحل) را مشخص کرد، چرا که همین مناطق مرزی در صورت مشخص نبودن و مبهم بودن، خطر آفرین هستند.

طراحی باید در زمینه برنامه کلی ترافیک هم مطالعه کافی داشته باشد و با در نظر گرفتن نیاز ترافیک به نور، طرح جامع و مناسبی ارائه دهد. او باید به کاربرد نور در هر مکان خاص توجه کند؛ برای مثال جایی که احتمال خطر بیشتر وجود دارد، چگونه نوری به کار رود تا از وقوع خطر کاسته شود.

مکانهای عمومی و خاص شهری مثل شهرداریها، سالنهای تئاتر، موزه‌ها و ایستگاه‌های قطار باید با نوری مناسب روشن شوند تا بهتر بتوانند نقش خود را ایفا کنند. با بیان این مطلب به این سؤال مهم که کدام یک از مناطق شهری به نور بیشتری نیاز دارند، پاسخ گفته ایم.

اما در پاسخ به دو سؤال مهم دیگر، یعنی اینکه فضاهای سبز و آبها چگونه قادرند در تاریکی موقعیت خود را حفظ کنند و یا چگونه می‌توان مناطق ساحلی را مشخص نمود، می‌توان گفت با به کارگیری تأسیسات و تجهیزات مناسب، دکل‌های چراغ روشنایی و امواج نوری می‌توان این کار را انجام داد، گرچه کاری ساده نیست.

در پایان می‌توان چنین بیان کرد که در بیشتر مکانها، نور و روشنایی شهر فقط شامل روشنایی به کار رفته در داخل ساختمانها و به عبارت دیگر نوری است که هر یک از شهروندان جداگانه و شخصاً از آن استفاده می‌کنند، اما همان طور که بیان شد باید به صورت کاملاً کلی و جامع نور و روشنایی را جزء برنامه‌های ساختاری و معماری شهری قرار داد. تنها استفاده از رقص نور، تابلوهای تبلیغاتی نئون و نمایش رنگهای مختلف نور کافی نیست، چرا که اینها زودگذر و موقتی هستند.



در همین جای بهتر است، برنامه نوری مناسب و موفق به کار رفته در شهر «تامپر»<sup>۱</sup> که یکی از بزرگترین شهرهای فنلاند است را مورد مطالعه قرار دهیم.

روشن کردن مکانهای نا آشنا به هنگام شب به وسیله یک طرح نوری مناسب باعث می شود این مراکز بیشتر به عموم شناسانده شوند. بدین ترتیب شهروند می تواند بهتر اطراف و شهر خود را بشناسد. مهمتر اینکه با استفاده از نور تفاوت بین محله های مختلف یک شهر و شهرهای مختلف با یکدیگر از بین خواهد رفت

#### برنامه نوری در تامپر

نیروگاه شهر تامپر به شهر خود هدیه ای غیر عادی اهدا کرد. در جشن یکصدمین سالروز تأسیس این کارخانه در سال ۱۹۸۳ مسئولان این نیروگاه مسابقه ای ترتیب دادند که طی آن از تمامی معماران، آرشیتکت ها و طراحان نور دعوت به عمل آمد در زمینه تأمین نور در منطقه ساحلی و کناره رودی که از داخل شهر می گذشت، طرحی ارائه دهند. طرحهای انتخابی تا سال ۱۹۸۸ یکی پس از دیگری و بدون وقفه با هزینه خود نیروگاه به اجرا گذارده شد.

موضوع مهم مطرح شده که باید همواره مد نظر طراحان قرار می گرفت، موضوع «شهر روی آب» بود، چرا که رودخانه «تاسرا»<sup>۲</sup> درست از وسط شهر تامپر عبور می کند؛ این رودخانه به دریا می ریزد و دارای سرعت و شدت بسیار زیادی است به حدی که در مرکز شهر بر سربالایی (به ارتفاع ۳۰ متر) فائق آمده است. سدهایی که بر این رودخانه بسته اند نشان دهنده قدرت و شدت جریان آب آن است. این در حالی است که تمامی پارکها، سالن سینماها و تئاترها در اطراف این رودخانه و در خط ساحلی قرار گرفته اند.

بین بوستانی خیابانها، پارکها و خط ساحلی به خوبی مشهود است. در طول خیابانها، چراغها و لامپهای جیوه ای به رنگ آبی روشن وجود دارند و پارکها و فضاهای سبز که در امتداد رودخانه و خط ساحلی قرار گرفته اند به وسیله لامپهای سدیمی با نور

در بیشتر مکانها، نور و روشنایی شهر فقط روشنایی به کار رفته در داخل ساختمانها را شامل می شود و به عبارت دیگر نوری را در برمی گیرد که هر یک از شهروندان جداگانه و شخصاً از آن استفاده می کنند، اما باید به صورت کامل آکلی و جامع نور و روشنایی را جز برنامه های ساختاری و معماری شهری قرار داد

قرمز روشن شده اند. رنگ سبز درختان مکملی است برای نور آبی روشن لامپهای جیوه ای. برای روشن کردن اجزای قرمز رنگ ساختمانهای اطراف نیز از نورافکنهایی با لامپهای سدیمی به رنگ قرمز استفاده شده است که تون رنگ طبیعی آجرها را بیشتر نمایان می کنند. پلهای روی رودخانه نیز با تابش نورافکنهای هالوژنی در تاریکی شب می درخشند. اما مشکلترین وظیفه در این قسمت متوجه خود آب رودخانه است که نه آبی و نه سبز است، بلکه گل آلود، تیره و کدر است. این آب گل آلود در تاریکی شب نیز جریان دارد و بسیار تهدیدآمیز و خطرآفرین است، چرا که به علت کنربودن به سختی قابل رؤیت است و در زمستان یخ نمی بندد. به کاربردن نور در زیر آب نیز بی فایده است، چرا که سرعت زیاد و گل آلود بودن آب، از عبور اشعه های نور جلوگیری می کند و تازه مشکل اصلی قرار دادن این لامپها زیر آب است، چرا که سرعت زیاد آب این کار را بسیار مشکل می کند و دشوارتر از تعیبه لامپها در زیر آب، تعمیر احتمالی آن است. بنابراین باید چاره دیگری اندیشید. برای اینکه جریان شدید آب گل آلود قابل رؤیت باشد، می بایست نورافکنها را به طور مستقیم متوجه سطح آب می کردند. دیواره ها و کناره های رودخانه نیز از سنگهای عالی گرانیسی ساخته شده اند تا بتوانند به انعکاس نور از سطح آب بیشتر کمک کنند. ویژگی خاص نور ساحل نیز به این دلیل است که نور بر سطح آبی که دارای سرعت زیاد است به آرامی تابیده می شود و سطح آن را روشن می کند.

بنابراین، نور این امکان را پدید آورده است تا در شب نیز جریان شدید آب گل آلود رودخانه تامپر به راحتی قابل رؤیت باشد. می بینیم که متأسفانه اشعه ها و تشعشعات نوری نافذ لامپهای روشنایی جانشین کارهای تکنیکی و فنی شده است و در واقع افکار و پدیده های طراح جانشین ایده ها و جلوه های متخصص و تکسین فنی شده است.

۱-DIN : Dionche Nove  
2-Tampere  
3-Tampere

# حمل و نقل شهری و مدیریت تقاضا

قسمت دوم

## نتایج سیستم سهمیه بندی خودرو (VQS) در سنگاپور

در شماره قبل ضرورت های نظام سهمیه بندی خودرو در سنگاپور را به عنوان یکی از ابزار های کارآمد مدیریت تقاضا در حمل و نقل شهری بیان نمودیم. در این شماره آثار این سیستم و پیش شرط های اجرای آن از قبیل عزم سیاسی، مشارکت مردمی و شرایط فنی را تبیین خواهیم نمود.

سرویس بین الملل

در اوایل دهه ۱۹۸۰، علی رغم انجام اقداماتی همچون هزینه های زیاد ثبتی، نرخ های ARF و مالیات سالانه معابر در سال ۱۹۸۰ و ۱۹۸۳ مالکیت خودرو نرخ قزاینده ای داشت. به استثنای سال ۱۹۸۴ که نرخ رشد ۳/۲ درصد بود، نرخ مالکیت کل خودرو سالانه افزایش یافت و در سطحی بالای ۸ درصد از سال ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۴ قرار گرفت. این دوره ای بود که سنگاپور از نرخ رشد اقتصادی سالانه شدیدی (بین ۸ و ۹ درصد) برخوردار گردید. تنزلی در تعداد خودرو (رشد منفی) در دوره پسرقت اقتصاد جهانی از سال ۱۹۸۵ تا ۱۹۸۶ مشاهده می شود. وقتی که در سال ۱۹۸۷، وضعیت اقتصادی بهبود یافت نرخ رشد خودروها نیز به تناسب آن افزایش یافت.

با اجرای VQS افزایش سالانه تعداد خودرو از ۵/۴ درصد در سال ۱۹۹۰ به ۴/۶ درصد در سال ۱۹۹۱ تنزل یافت. در سال ۱۹۹۲ بیش از ۱۰ هزار خودروی کهنه از رده خارج شد. هنگامی که مهلت دو ساله - که به مالکان خودروهای قدیمی تر از ۱۰ ساله از زمان اجرای VQS داده شده بود - در ماه مه ۱۹۹۲ به پایان رسید، نرخ رشد سالانه خودروهای شخصی در سال ۱۹۹۲ تنها ۵۶ درصد بود در حالی که نرخ رشد کل خودروها با ۳۳ درصد کاهش ثبت شد.

با وجود نرخ بالای تعرفه سهمیه (COE)، طی سالهای ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۵ نرخ مالکیت خودروهای شخصی و کل خودروها ۴ تا ۶ درصد افزایش داشت و رشد شدید اقتصادی در این دوره آثار قابل توجهی بر آن داشت. تحقیقات نشان می دهد که در سنگاپور تقاضا برای خودرو، به تغییرات درآمد حساستر است تا تغییرات در قیمت ها. افزایش قیمت ها، سنگاپوری ها را از مالکیت خودرو بازداشت؛ زیرا اقتصاد و درآمد به شدت رشد کرده بود.

مشخص گردید که نرخ رشد اقتصاد ملی، تأثیر عمده ای بر رشد تعداد خودرو می گذارد. با وجود این کنترل شدید تعداد خودرو از طریق VQS در عمل اطمینان می دهد که افزایش تعداد خودرو و نسبت به سقف از پیش تعیین شده ای که برای رشد خالص تعداد خودرو و بدون توجه به نرخ رشد اقتصاد ملی تعیین گردیده است، تجاوز نخواهد کرد. این سقف، مسلماً می تواند به تناسب شرایط ترافیکی جاری در کشور تغییر نماید.

قیمت خودرو

پس از اجرای سیستم سهمیه بندی شاهد افزایش نرخ تعرفه های COE بودیم. نرخ تعرفه سهمیه برای خودروهای متوسط





از ۷ هزار و ۸۷۵ دلار سنگاپور در ژوئن ۱۹۹۱ به ۳۸ هزار و ۹۹۴ دلار سنگاپور در ژوئن ۱۹۹۴ (افزایش ۳۹۵ درصدی) و به ۴۴ هزار و ۴۹۸ دلار سنگاپور در ژوئن ۱۹۹۶ (افزایش ۲۶۵ درصد) رسید. این افزایش در مقایسه با نرخ عمومی تورم بین سالهای ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۵ که ۹/۷ درصد بوده است و در مقایسه با شاخص قیمت واردات خودرو از سال ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۵ که برابر با ۱۲/۷ درصد بوده است، رقمی نجومی است.

در حال حاضر مؤلفه COE در قیمت خودرو ۳۰ تا ۴۰ درصد قیمت کل خودروهای متوسط و ۱۵ تا ۲۵ درصد قیمت خودروهای بزرگ را تشکیل می‌دهد. مالیاتهای قراردادی خودرو از جمله ARF، عوارض واردات و... تا حد زیادی ولی به نسبت ثابتی (در حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از کل قیمت) در کل دسته‌بندیهای خودروها سهم دارد.

در تمامی دسته‌بندیها (به جز دسته ششم برای موتورسیکلتها) نرخ تعرفه در اواخر ۱۹۹۴ یا اوایل ۱۹۹۵ به اوج خود رسید، سپس کاهش شدیدی یافت اما نهایتاً به وضعیتی پایدار می‌رسد. این بدین دلیل است که در سال ۱۹۹۵، برای تثبیت قیمت خودرو، دولت فاعده جدیدی را برای بررسی مشکل «انتقال مضاعف» خودرو مطرح نمود و قواعد مالی مربوط به خودرو را نیز تشدید کرد. سقف ۷۰ درصد و ۷ سال برای بازپرداخت وام خودرو، به جای محدودیت قبلی اعطای وام (۹۰ درصد قیمت خودرو و ۱۰ سال برای بازپرداخت) در نظر گرفته شد.

در درازمدت، با تقاضای فزاینده خودرو، به دلیل افزایش جمعیت و رشد درآمد و عرضه محدود COE ها، احتمال دارد که افزایش قیمت‌ها در سطحی متعادل‌تر ادامه یابد. افزایش قیمت متعادل COE ها قابل انتظار است؛ زیرا دولت دریافته است که این امر از طریق بعضی روشها، در جهت کاهش نگرانی عمومی از افزایش قیمت خودرو، امری لازم و ضروری است.

#### توانایی خرید

آیا در سال ۱۹۹۶ خانوارهای سنگاپوری توان خرید خودرو را داشتند؟ قیمت خودروی متداول و نسبتاً ارزان تویوتا کورولا مدل 103XLi (با حجم موتور ۱۳۳۲ سانتیمتر مکعب) را در نظر می‌گیریم. درآمد متوسط ماهانه خانوار در سال ۱۹۹۶ در سنگاپور به میزان ۴ هزار و ۷۴۴ دلار سنگاپور برآورد شده است. در سال ۱۹۹۶ متوسط قیمت خودروی صفر کیلومتر تویوتا کورولا مدل 103XLi (۱۱۰ هزار دلار سنگاپور) معادل ۲۳ برابر میانگین درآمد ماهانه خانوار است. اگر از حداکثر وام ۷۰ درصد با ۷ سال استفاده شود، بازپرداخت ماهانه خودرو هزار و ۱۰۹ دلار سنگاپور خواهد بود که برابر ۲۲ درصد متوسط درآمد ماهانه خانوار است.

با این فرض که بازپرداخت خرید خودرو در ماه از ۲۵ درصد درآمد ماهانه خانوار نباید تجاوز کند، روشن می‌شود که یک تویوتا کورولا مدل 103XLi تنها برای ۳۹/۲ درصد از خانوارهای سنگاپوری، در سال ۱۹۹۶ قابل خرید است. این رقم، برای

### سیستم سهمیه بندی خودرو مستلزم عزم قوی سیاسی از سوی دولت است. دولت‌مردان باید شهادت و دوراندیشی خود را در مورد اجرای سیاستهای مدیریت تقاضا و ابزارهایی همچون VQS، نشان دهند و باید مقبولیت عمومی برای چنین سیاستهایی وجود داشته باشد

کشوری که GNP سرانه نسبتاً بالایی (۲۰ هزار دلار آمریکا) دارد، رقم اندکی است. تعداد خودروهای شخصی در سال ۱۹۹۵ به میزان ۲۴ هزار و ۲۴۵ دستگاه است که نشان‌دهنده نرخ مالکیت ۴۷ درصد در بین خانوارهای سنگاپوری است. این رقم در مقایسه با بیش از ۶۰ درصد برای بریتانیا (با GNP سرانه ۱۶ هزار و ۱۰۰ دلار آمریکا) و نزدیک به ۹۰ درصد برای آمریکا (با GNP سرانه ۲۱ هزار و ۷۹۰ دلار آمریکا) مقدار کمی است.

اثر منفی VQS بر توانایی خرید، به معنی کاهش مؤثر تمایل شهروندان برای مالکیت خودرو است و این امر با هدف VQS یعنی ایجاد محدودیت در مالکیت خودرو سازگار است.

#### تراکم ترافیک

پس از اعمال ALS در سال ۱۹۷۵ حجم ترافیک در ساعات اوج صبح شدت کاهش یافته و سپس در طول سالهای بعدی

کم کم افزایش می‌یابد ولی همچنان کمتر از سطح ۱۹۷۵ است. ALS در ابتدا حجم ترافیک داخلی در ساعات اوج بعدازظهر را پوشش نمی‌داد، زیرا احساس می‌شد که تراکم در ساعات اوج بعدازظهر همانند تراکم ساعات اوج صبح مشکلی را به وجود نمی‌آورد. با وجود این، به سبب وجود روابط اجتماعی در حال افزایش، در اواخر دهه ۱۹۸۰، ALS بعدازظهر در سال ۱۹۸۹ اعمال گردید و باعث کاهش حجم ترافیک بعدازظهر شد.

حجم ترافیک صبح و بعدازظهر، پس از اعمال VQS در سال ۱۹۹۰، همچنان رشد کرد، اما با گام‌های آرام و همچنان کمتر از سطح ۱۹۷۵ باقی مانده است. با توجه به نرخ رشد اقتصادی بالا در دهه ۱۹۹۰، احتمال داشت که حجم ترافیک پس از سال ۱۹۹۰ در CBD و بدون VQS بسیار بیشتر باشد. با آغاز سال ۱۹۹۶ دولت اقدامات دیگری برای کاستن از تراکم در CBD و سایر مناطق نمود. از جمله اصلاحات معابر، شبکه معابر زیرزمینی و طرح ERP (قیمت گذاری الکترونیکی معابر). مطالعه اثر این اقدامات بر حجم ترافیک و قیمت‌های COE، جالب است. زمینه‌ای مناسب برای تحقیق در آینده، این است که آیا ERP به گونه‌ای که دولت انتظار آن را دارد و تخصیص بیشتر COE ها در سال آتی امکان پذیر است؟ اقدام کارآتر برای اعمال محدودیت در استفاده از خودرو) اساساً حجم ترافیک را آن گونه که دولت انتظار دارد کاهش خواهد داد.

#### آثار دیگر

تجربه VQS یا فروشنده‌گان خودرو، نشان می‌دهد که آنها نباید در فرآیند درخواست COE شرکت نمایند، چرا که با قدرت خرید خودرو تمایل به حداکثر فروش، بیشترین درخواستها را ارائه می‌کنند و قیمت COE را بدون هیچ ضرورتی افزایش می‌دهند. اثر دیگر این است که VQS بازار را به صورت بسیار رقابتی تبدیل می‌کند، زیرا تعداد زیادی از فروشنده‌گان، در حال

**در سنگاپور VQS بخشی از مجموعه سیاستهای جامع حمل و نقل است که در آن بر خور داری از یک سیستم حمل و نقل عمومی ارزان و کارآمد، شامل وسایل ریلی، اتوبوس و تاکسی، مورد نظر است. به علاوه مردم سنگاپور، اغلب به عنوان شهروندان یاسواد، با اطلاع، سربه راه و مطیع قانون معرفی می‌گردند که معمولاً پشتیبان و همکار سیاستهای دولت هستند**

رقابت در یک بازار نسبتاً کوچک و ثابت هستند. برای باقی ماندن در بازار، معامله‌گران قیمت گذاری و بازاریابی خود را به خوبی انجام می‌دهند، البته اندازه بازار از نظر تعداد، بسیار قابل اطمینان تر از وضعیت آن از نظر قیمت است.

نمونه راهبردی قیمت گذاری کنونی، برای جذب خریداران، عبارت است از ارائه یک منطقه قیمت جامع، شامل کاهش قیمت COE بر مبنای روند جاری قیمت COE، اگر قیمت واقعی COE کمتر از قیمت کاهش یافته تنزل کند، خریداران تفاوت را جبران می‌کنند در حالی که اگر قیمت واقعی بیشتر از قیمت کاهش یافته باشد، معامله‌گران تفاوت را خواهد گرفت. این راهبرد بخشی از عدم اطمینان در قیمت‌ها و ریسک رابه معامله‌گران منتقل می‌نماید، چیزی که برای آنها در صورتی که بخواهند فروش خود را در یک بازار رقابتی حفظ کنند غیر قابل اجتناب است.

مطالعه گسترده‌ای در مورد دیدگاه عمومی نسبت به VQS صورت پذیرفته است. مطالعه‌ای بر روی ۱۶۱۹ نفر از

فارغ التحصیلان دانشگاه در سال ۱۹۹۶ نشان داد ۷۹ درصد پاسخ دهندگان، علاقه مند به کنترل سالکیت خودرو، با توجه به محدودیت زمین در این کشور هستند، تنها ۲۸ درصد از VQS حمایت می‌کنند در حالی که ۲۱ درصد مخالفانند و همچنین ۳۱ درصد نظری ندارند. این مطالعه همچنین نشان داد که در میان این فارغ التحصیلان، تمایل شدیدی به داشتن خودرو وجود دارد و ۶۴ درصد آنها می‌خواهند که با آغاز زندگی مستقل صاحب وسیله نقلیه باشند. به عبارت دیگر، در حالی که پاسخ دهندگان از یک سیستم کلان و منطقی برای جلوگیری از رشد مانکیت خودرو حمایت می‌کنند، بسیاری از آنها دریافته‌اند که VQS برای آنها نامطلوب و حمایت از آن دشوار است. با این حال دولت با فراهم نمودن یک نوع وسیله جایگزین (سیستم حمل و نقل عمومی) VQS را با شدت بیشتری اعمال می‌تواند. سیستم حمل و نقل عمومی، به نسبت ارزان و قابل خرید است.

#### در سبهای از تجربه VQS

سنگاپور کشور کوچکی است که با مشکل کمبود زمین، جمعیت زیاد و چگالی ترافیک مواجه است. با این حال این کشور از رشد اقتصادی بالا بهره‌مند است و با ایجاد اطمینان از حداقل تراکم ترافیک، به دنبال حفظ این رشد اقتصادی است. لذا محدود کردن تعداد خودرو از طریق VQS - که البته



باعث افزایش زیاد قیمت خودرو شد و امکان خرید خودرو برای بخش وسیعی از خانوارها از میان رفت - مؤثر شناخته شد سنگاپور کشوری مناسب برای بسیاری از مقامات خارجی است که تجربیات آن را در زمینه ابزارهای سیاستگذاری در بخش حمل و نقل، از جمله VQS، ALS و ERP مورد مطالعه قرار دهند. اگر در نظر است که چنین طرحهایی در دیگر نقاط به اجرا درآید، درسهایی که از تجربیات سنگاپور گرفته شده است، می تواند مفید واقع شود. اولاً سیستم سهمیه بندی خودرو مستلزم عزم قوی سیاسی از سوی دولت است. دولتمردان باید شهامت و دوراندیشی خود را در مورد اجرای سیاستهای مدیریت تقاضا و ابزارهایی همچون VQS نشان دهند. دومین ضرورت این است که باید مقبولیت عمومی برای چنین سیاستهایی وجود داشته باشد. در سنگاپور، VQS بخشی از مجموعه سیاستهای جامع حمل و نقل است که در آن بر خورداری از یک سیستم حمل و نقل عمومی ارزان و کارآمد شامل وسایل ریلی، اتوبوس و تاکسی، مورد نظر است. به علاوه مردم سنگاپور، اغلب به عنوان شهروندان باسواد، با اطلاع، سربه راه و مطیع قانون معرفی می گردند که معمولاً پشتیبان و همکار سیاستهای دولت هستند. مردم معمولاً مسئله کمبود زمین را درک می کنند و مایل به قبول سیاستها و طرحهای دولت در زمینه حمل و نقل هستند. سوم اینکه، فرآیند درخواست در سیستم سهمیه بندی خودرو باید از نظر فنی امکان پذیر، با هزینه های سرمایه ای، و عملیاتی پایین،

**مفهوم VQS برای شهرهایی که با مشکل کمبود زمین مواجه هستند و یا در شرایط جمعیت زیاد و یا رشد اقتصادی بالا قرار گرفته اند، همچون هنگ کنگ، مناسب است. همچنین برای شهرهایی که در آنها VQS به طور جزئی مطلوب است، به عنوان مثال برای کنترل رشد خودروهای سنگین، برای دلایل زیست محیطی و یاسایر دلایل، می توان از این روش استفاده نمود**

بسادگی قابل فهم، شفاف و بیطرفانه باشد. طرح باید بطوری دقیق طراحی گردد که از مشکلات اجرایی مانند آنچه که در سنگاپور تجربه شد، (از جمله بورس بازی) پرهیز گردد. قابلیت تنظیم سیستم، از زمانی به زمان دیگر، برای انعکاس تغییرات در شرایط ترافیکی و سایر شرایط لازم است. شاخصهای تراکم ترافیک (از جمله سرعت خودروها و حجم ترافیک نواحی پر تراکم در ساعات اوج) باید فرموله شود و به صورت قاعده مند، مورد توجه قرار گیرد. از تباطؤ قاعده مند و صریح VQS و سایر ابزارها با چنین شناختهایی باعث آگاهی بیشتر مردم از آثار مثبت طرح می گردد و همچنین طراحان حمل و نقل را در بررسی میزان کارایی ابزارهای سیاستگذاری به کاررفته، کمک می نماید. این شاخصها به عنوان بنایی برای سنجش نظر مردم در باره میزان تراکم قابل تحمل می تواند مورد استفاده واقع شود.

با این حال محدودیتهایی وجود دارد که در اجرای VQS باید مورد بررسی قرار گیرد. اول اینکه سنگاپور شدت از ترافیک خارجی، مجزا است. عاملی که احتمالاً در سایر مناطق وجود ندارد بنابر این تراکمی که در دیگر کشورها، از ترافیک خارجی، با ورود به مرزهای یک شهر بوجود می آید، می تواند مشکل جاری در آن شهر باشد و باید مورد توجه قرار گیرد. محدودیت دیگر این است که در بسیاری از کشورها تصمیم گیری در سیاستهای حمل و نقل ممکن است پراکنده و توسط بخشهای مختلف یا شهرداریهای مختلف انجام گیرد. اما سنگاپور یک دولت و یک مدیریت متمرکز برای حمل و نقل دارد.

انتقاد احتمالی دیگری که وجود دارد این است که VQS با وجود اینکه برای دولت در مورد تعداد خودرو اطمینان بوجود می آورد ولی برای مصرف کنندگان در مورد قیمت خودرو عدم اطمینان را باعث شده است، اگرچه معامله گران خودرو بخشی از این عدم اطمینان را جذب می کنند، برای بعضی از قیمت های COE می تواند بی نتیجه باشد. انتقاد دیگر این است که برای بسیاری از شهروندان، VQS به نظر غیر عادلانه می آید، زیرا قیمت خودروها در نتیجه آن بسیار دور از دسترس شده است. مدیریت اجرایی باید به صراحت این موضوع را مورد توجه قرار دهد و درآمدهای حاصل از VQS را به سوی اصلاح سیستم حمل و نقل عمومی سوق دهد.

به نظر می رسد که مفهوم VQS برای شهرهایی که با مشکل کمبود زمین مواجه هستند و یا در شرایط جمعیت زیاد و یا رشد اقتصادی بالا قرار گرفته اند، همچون هنگ کنگ، مناسب است. همچنین برای شهرهایی که در آنها VQS به طور جزئی مطلوب است، به عنوان مثال برای کنترل رشد خودروهای سنگین، برای دلایل زیست محیطی و یاسایر دلایل، می توان از این روش استفاده نمود. VQS به صورت جزئی، همچنین می تواند برای جلوگیری از مالکیت چند خودرو مورد استفاده قرار گیرد. به عنوان مثال می توان یک خانوار را ملزم به ارائه درخواست COE برای خرید بیش از یک خودرو نمود. برای اغلب طراحان حمل و نقل، سیستم سهمیه بندی خودرو، شاید به عنوان «آخرین تدبیر» مطرح باشد. هنگامی که کلیه اقدامات دیگر برای سبک کردن تراکم با شکست مواجه شده است

پانویس

۱. نرخ تبدیل ارز دلار سنگاپور ۰.۶۶ دلار آمریکا به دلار سنگاپور  
۲. نرخ دلار آمریکا ۷۴ دلار سنگاپور

## تحويل ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس

طی نشستی که روز سوم شهریور در وزارت کشور با حضور معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، مدیرکل دفتر برنامه ریزی عمرانی، معاونت وزارت صنایع و معادن عامل شرکت شهناپ خودرو و برگزار شد، قراردادی مبنی بر تحويل ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس شهری در مدت ۵ سال و با قیمت پایه ۲۰۰ میلیون ریال به امضا رسید.

در ابتدای این نشست مدیرکل دفتر برنامه ریزی عمرانی گزارش اجمالی از عملکرد دفتر برنامه ریزی عمرانی در زمینه سیستم اتوبوسرانی کشور ارائه داد. علی نوذریور طی این گزارش اعلام نمود: در سال گذشته در کل کشور ۴۸ سازمان اتوبوسرانی وجود داشت که در سانجاری ۱۳ سازمان دیگر به آن اضافه شده است. وی با اشاره به تأسیس ۹ مرکز تعمیرگاهی منطقه‌ای اتوبوسرانی در کشور گفت:

بودجه تأسیس این مراکز از محل دو قرارداد خرید اتوبوس از شرکت ایران خودرو و شهناپ خودرو و مشارکت بخش خصوصی تأمین خواهد شد که بر مبنای این قراردادها یک درصد از کل مبلغ قرارداد برای آموزش پرسنل اتوبوسرانی و ارائه امکانات و تجهیزات جهت تعمیرات و خدمات پس از فروش و ایجاد مراکز تعمیرگاهی اختصاص یافته است. در ادامه احمد خرم معاونت هماهنگی امور عمرانی ضمن اشاره به این مهم که خدمات حمل و نقل درون شهری را اقشار متوسط و ضعیف کشور دریافت می‌کنند، ابراز ناخوشی کرد: برای هر دستگاه اتوبوس دولت مبلغ ۳۷ میلیون تومان یارانه در نظر می‌گیرد و ۸ میلیون تومان باقیمانده بهای آن از طریق فروش بلیط و سرویس دهی توسط اتوبوسرانیها پرداخت می‌شود؛ اما اگر این یارانه دولتی ثابت نگه داشته شود و شهرداریها طبق بخشنامه‌ای که به آنان اعلام شده است، ۱۰٪ از کمکهای خود را به اتوبوسرانیها اختصاص دهند به راحتی می‌توان خدمات حمل و نقل درون شهری را بدون افزایش تعرفه بلیط ثابت نگاه داشت. وی در ادامه افزود: تلاش معاونت

هماهنگی امور عمرانی بر تهیه طرح ساماندهی خطوط اتوبوسرانی و استفاده بهینه از امکانات موجود و کاهش نیروی انسانی به ازای هر اتوبوس است که منجر به ثابت ماندن نرخ رفت و آمد درون شهری می‌شود. احمد خرم ضمن اشاره به قرارداد تحويل ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس از طرف شرکت شهناپ خودرو عنوان نمود: عدم تخصص خرید اتوبوس از یک کارخانه باعث ایجاد میزان رقابت و در نتیجه تحويل محصول با کیفیت تر می‌شود. در عین حال استقرار کمیته فنی در محل کارخانه خرید اتوبوس باعث رفع ایرادات فنی کالاهای می‌گردد. وی افزود: اندازه‌های متشکل از ۴۸ سازمان اتوبوسرانی تشکیل شده که کتبه کارهای پیگیری قطعات و بازرسی خودروها را انجام می‌دهد. احمد خرم در ادامه ضمن اشاره به اضافه شدن ۲۲۶ شهرداری به بخش شهرداریهای کشور ابراز امیدواری نمود که قرارداد فیما بین با شرکت شهناپ خودرو به خوبی انجام شده و باعث ایجاد کیفیت در خدمات و سرویس دهی سازمانهای اتوبوسرانی به مردم شود. ◆

## سیاستگذاری، هدایت و نظارت در دفاتر فنی گزارش همایش مدیران کل دفاتر فنی استانداردهای کشور

همایش مدیران کل دفاتر فنی استانداردهای کشور در سیزدهم مرداد ماه در محل وزارت کشور برگزار شد. در این همایش ضمن مطرح شدن کلیاتی در زمینه کار دفاتر فنی و بیان مسائل مدیران، پنج کمیته کاری با مشارکت مدیران فنی تشکیل شد. در این همایش احمد خرم، معاون هماهنگی امور عمرانی، این نکته را متذکر شد که کار اصلی در دفاتر فنی باید معطوف به سیاستگذاری، هدایت، نظارت

و کنترل باشد و این مسئله مستلزم ورود به کارهای مطالعاتی، تغییر ساختار دفاتر فنی و استفاده از نیروهای کارآمد است.

وی افزود: «مدیران دفاتر فنی با کاهش نقش خود در امور تصدی گری باید در جایگاه اصلی خود به عنوان مرجع امور فنی و اجرایی قرار گیرند». معاون هماهنگی امور عمرانی سپس با خاطرنشان نمودن اهمیت اشتغال زایی به تبصره ۱۹ بودجه اشاره نمود که جهت گیری به سمت زیرساختهای امور اشتغال زا و تولید و خدمات مولد را مدنظر دارد و افزود: «کشورهایی که توانستند تحولی در خود ایجاد کنند، اعتباراتشان را از سواضع مصرف کنندگی به تولید کنندگی تغییر جهت داده‌اند و اعتبارات را برای

ایجاد اشتغال مولد مصرف نمودند». لذا به جای اجرای بعضی طرحهای غیر ضروری، استانداردها باید از امکانات و اعتبارات برای تحویل صنعتی مناطق استفاده کنند.

سخنران بعدی همایش روشویی، مدیرکل دفتر حمل و نقل و دبیر شوراهای هماهنگی تراقیک وزارت کشور، ضمن مطرح نمودن امر مطالعه ساماندهی حمل و نقل به اجرای آن در مرحله اشاره نمود: «مرحله اول به بررسی مطالعاتی سوابق یک شهر و نظرسنجی مردم و گفتگو با مسئولان و در نهایت تعیین مشکلات به ترتیب اولویت در یک شهر اختصاص دارد و در مرحله دوم باتوجه به مشکلات تعیین شده، طرحهای اصلاحی

اجرا می‌گردد. رتوفی در ادامه سخنان خود ضمن اشاره به اعتبارات جرایم و سهم ۵۰ درصد از آن به عنوان حق شهرداریها افزود: «این اعتبار صرفاً در جهت ایجاد پست‌های کینگ، احداث و اصلاح معابر و پلهای زیرگذر و روگذر است». وی در زمینه بحران آلودگی هوا گفت: «دستور العملی در این مورد صادر شده که در آن سه وضعیت هشدار، بحران و اضطرار تعریف شده و

شرح سرفصلها پرداخته؛ سرمایه‌گذاری در طرحهای مشارکتی به جهت ایجاد اشتغال و درآمدزایی مستمر برای شهرداریها، طرحهای توسعه گردشگری، طرح دفن بهداشتی زباله، طرح حفظ و مرمت بناهای فرهنگی، مذهبی و ملی کشور، طرح توسعه و تجهیز کشتارگاهها، طرح تهیه نقشه جامع شهرسازی و حریم.

در ادامه مسئول مرکز مطالعات



برای هر یک از این وضعیتها برنامه‌های خاصی تعیین گردیده ولی انجام این برنامه‌ها منوط به تعیین محدوده‌های هر شهر است که دفاتر فنی باید نسبت به آن اقدام کنند.

سخنران سوم جلسه، نوذریور، مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی، ضمن توضیحاتی در زمینه اعتباراتی که توسط دفتر برنامه‌ریزی عمرانی در اختیار استانداردها قرار خواهد گرفت به معرفی پروژه‌های عمرانی در گرفته از آن اعتبارات پرداخت، وی ضمن اشاره به اعتبار ۷۰۰ میلیون تومان که جهت احداث ایستگاه‌های آتش‌نشانی شهرها در نظر گرفته شده ابراز امیدواری نمود که دفاتر فنی با رعایت استانداردها و ضوابط فنی در احداث ایستگاه‌ها به ادامه افزایش اعتبار در سال آینده کمک کند. وی سپس با اشاره به تعیین سرفصلهایی جهت هزینه اعتبارات ناشی از عوارض در استانها به

برنامه‌ریزی شهری به شرح عملکردهای مرکز مطالعات پرداخت، وی پروژه‌های تدوین استانداردهای حفاظت شهری در برابر حریق و تهیه نقشه‌های نپ ایستگاه‌های آتش‌نشانی، را تشریح نمود و در مورد ارتباط با سازمانهای بین‌المللی و همچنین کتابهای منتشر شده در مرکز مطالعات توضیح داد و افزود: «این کتابها در زمینه آموزشی، برنامه‌ریزی، تنظیم سیاستها و خط مشیها و تهیه دستورالعملهای مرتبط با شهرداریها حائز اهمیت‌اند».

سیس معاون فنی دفتر فنی وزارت کشور در زمینه طرح تهیه شناسنامه پروژه‌های دفاتر فنی استانداردها توضیحاتی داد و هدف آن را تکثیر نمودن سیستم و جمع‌آوری آمار دقیق در زمینه طرحهای جامع، تفصیلی و هادی شهرها دانست. وی سپس به معرفی طرح سیستم نصب نرم‌افزار GIS در دفتر فنی

پرداخت و هدف آن را تشکیل یک مرکز اطلاع‌رسانی کامل و جامع دانست. در ادامه مدیرکل دفتر مطالعات و هماهنگی امور ایمنی و سازسازی با اشاره به نقش بازدارنده بلایای طبیعی در توسعه پایدار به تأثیر نقش دفاتر فنی در کاهش خسارات ناشی از این بلایا پرداخته وی افزود: «با توجه به آب و هوای بیابانی ایران و قرار گرفتن آن روی خط زلزله، عدم رعایت اصول ایمنی در سازه‌ها باعث تخریبهایی با خسارت بالا بعد از بلایای طبیعی می‌شود». وی نظارت دفاتر فنی را در کنترل ایمنی نقشه‌ها در طرح، اجرا و انتخاب مصالح، در کاهش خسارات مهم و موثر دانست، وی به مدیران دفاتر فنی توصیه نمود: «در مواردی که به علت عدم رعایت استانداردها و اصول فنی و نظارت کافی بر ساخت و ساز، پروژه‌های دچار خسارت بعدی شود، مهندس ناظر یا مشاور آن طرح مورد بازخواست قرار گیرد». در انتهای همایش مدیرکل دفتر فنی وزارت کشور به تعیین اعضای کمیته‌های کاری دفاتر فنی پرداخت و قرار بر این شد که کمیته‌های منتخب به پیگیری مربوطه پرداخته و در جلسات آینده، بورسیه‌های خود را مطرح نمایند.

کمیته‌های پنجگانه فعالیت به شرح زیر اعلام شد:

کمیته تشکیلات و آموزش:  
استانهای سیستان و بلوچستان، اصفهان و همدان

کمیته حمل و نقل و ترافیک:  
استانهای تهران، قم و خراسان

کمیته عمران شهری: استانهای اردبیل، آذربایجان غربی و آذربایجان شرقی

کمیته معادن: استانهای خراسان، تهران و هرمزگان

کمیته شهرسازی: استانهای زنجان، کرمان و فارس



## عدم موفقیت شوراهای یعنی عقبگرد اجتماعی اولین کارگاه آموزشی اعضای شوراهای اسلامی استان سیستان و بلوچستان برگزار شد

استاندار سیستان و بلوچستان در مراسم گشایش اولین کارگاه آموزشی اعضای شوراهای اسلامی شهرهای استان ضمن طرح این نکته گفت: «ما خواهان سربلندی و موفقیت شوراهای هستیم چرا که معتقدیم اگر شوراهای ناموفق باشند دچار عقبگرد اجتماعی می‌شویم که به صلاح جامعه نیست». حسینی ضمن تأکید بر ضرورت ارتباط و هماهنگی تشکلهایی نظیر شوراهای با دستگاههای اجرایی افزود: «نقش کارگاههای آموزشی در آشنا کردن اعضای شوراهای با وظایف مقررات، عمرانی و آبادانی شهرها بسیار

مؤثر است».

وی با توجه به مشکلات دولت، موفقیتها و فعالیتهای دولت و مدیریت استان در جهت توسعه عمران و وقایع ملی را در سالهای اخیر بسیار چشمگیر ذکر کرد. همچنین حجه الاسلام نورالهدی، امام جمعه موقت زاهدان، با اشاره به اصل مشورت به عملکرد پیامبر اسلام (ص) در امور اجتماعی و تکیه بر این اصل ضروری توضیحاتی داد.

یزدان سپاس، مشاور مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی، با ارائه این توضیح که باید به عملکرد شهردارها نظارت شود گفت: «با استناد به ماده ۴۵ قانون شوراهای اولین وظیفه‌های شهرداری شهر دارد نظارت است. با توجه به این نکته باید مسئله آموزش حسابرسیان زنده توسط وزارت کشور با شوراهای هماهنگ شود».

غنی زاده، مدیر کل امور شوراهای اسلامی شهر و شهرداریها، با طرح حدود و وظایف شهرداران، نحوه انتخاب آنها توسط شوراهای و نحوه اداره اموال منقول و غیر منقول شهرداری، بر ضرورت تخصص و تجربه در یک شهردار تأکید کرد. او همچنین با اشاره به عدم شرکت بعضی از

اعضای شوراهای در جلسات رسمی، توضیح داد: «اگر چنانچه عضو، شش جلسه حضوری و ۱۲ جلسه متناوب بدون عذر موجه در جلسات حضور نیابد، با رأی سه-چهارم اعضا و پس از تأیید حکم دادگاه، پیشنهاد سلب عضویتش داده خواهد شد. از دردی، معاون عمرانی استانداری سیستان و بلوچستان، ضمن اظهار خرسندی از عملکرد شوراهای اظهار داشتند: «آنچه به عنوان یک استراتژی مهم عمران شهری در برنامه سوم توسعه مدنظر است ایجاد انسجام و یکپارچگی در مدیریت شهری است».

وی افزود: «شوراهای باید به جای اینکه دنبال این باشند که کمک بیشتری از دولت بگیرند باید در جستجوی منابع درآمدزا باشند و طرحها و پروژههایی ارائه دهند که ایجادکننده درآمدی مستمر برای شهرداری باشد».

گفتنی است مدیر کل دفتر امور شهری و روستایی استانداری اعلام کرده به زودی چهار کارگاه آموزشی برای اعضای شوراهای اسلامی (شش کارگاه برای شهرداران و ۲۳ دوره کلاس آموزشی برای کارشناسان شهرداری برگزار خواهد شد) ♦

## طرح همگامان سبز اجرامی شود

طرح همگامان سبز و خودکنایی اقتصادی بوستانها و فضای سبز با هدف توسعه فرهنگ نگهداری فضای سبز اجرا می‌شود

مدیرعامل سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران، ضمن اعلام این خبر افزود: «از هر یک از مناطق بیست گانه تهران، یک شهروند که ابتکار و تلاش و ذوق برای حفظ و گسترش فضای سبز داشته باشد به عنوان همگام سبز انتخاب و همزمان پاداشه فجر، از آنان قدر دانی خواهد شد».

اویا تأکید بر ضرورت گسترش فرهنگ نگهداری فضاهای سبز عمومی و خصوصی و همچنین محیط زیست شهری، گفت: «شرایط اقلیمی تهران ایجاب می‌کند شهروندان نقشی فعال در توسعه و گسترش فضاهای سبز نظیر بوستانها ایفا کنند». وی ادامه داد: «فضای سبز نه تنها به زیبایی شهر می‌افزاید، بلکه از

آلودگیهای صوتی نیز می‌کاهد چرا که گیاهان می‌توانند نقش بسزایی را در کاهش آلودگیهای صوتی بازی کنند. مدیرعامل سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران، توضیح داد: «اگر چه صدای طبیعی گیاهان را به مخاطره می‌اندازد اما شاخ و برگ درختان به دلیل قابلیت انعطاف، نرمی و صافی قادر هستند صدای اجذب کنند و با تنه و شاخه‌های سنگین خود، موجب انحراف آن شوند. به این ترتیب سطوح پوشیده از گیاه می‌توانند مقدار قابل توجهی از امواج صدای شاکسته و یا جذب کنند».

وی ضمن اشاره به این مورد که در صورت اجرای طرح خودکنایی اقتصادی بوستانها، زمینه برای احداث بوستانهای بیشتر فراهم خواهد شد گفت: «اجرای این طرح، علاوه بر کاهش هزینه‌های مربوط به تأمین و نگهداری فضای سبز، این سود را نیز خواهد داشت که به دلیل سزاکت شهروندان، دیگر شاهد تخریب سریع آن نیز نخواهیم بود» ♦

## ضرورت بازنگری در روشن بودجه نویسی شهرداریها

دومین نشست کمیته بودجه شهرداریها، متشکل از کمیته های کاری تخصصی دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور در مشهد مقدس برگزار شد. این کمیته با هدف بررسی و بازنگری در دستورالعمل بودجه شهرداریهای کشور

## کارگاه مشورتی مشارکت مردمی در شهرداری منطقه ۷ تهران

کارگاه مشورتی مشارکت مردمی در ۲۲ مرداد ماه در محل شهرداری منطقه ۷ برگزار شد. هدف از این گردهمایی آندیشیدن به وضعیت شهر و ملزومات شهری، جستجو در یافتن راهکاری مؤثر برای ساختن آینده ای بهتر، بررسی میزان تأثیر گذاری نقش شهرداری و شهروندان در رفع نارساییهای خدمات شهری و ارزشیابی کیفی فعالیت های شهرداری منطقه ۷ از دو جنبه، یعنی تبیین و تقاضای وضعیت موجود و ارائه وضعیت مطلوب عنوان شد. این گردهمایی در قالب سه کارگاه به اهداف خود رسیدگی کرد. در کارگاه اول با عنوان آندیشیدن به شهر،

## وحدت در برنامه ریزی و یافتن راهکارهای اصولی

اولین گردهمایی شوراهای اسلامی شهرهای اصفهان، مشهد، تبریز،

با مشارکت دفتر برنامه ریزی عمرانی و کارشناسان بودجه از شهرداریهای بازده استان کشور و تهران تشکیل شد. لازم به ذکر است اولین نشست این کمیته در اواخر خرداد ماه گذشته در تهران برگزار شد و بررسی جامع دستورالعمل بودجه در دستور کار نشست دوم قرار گرفت.

با توجه به نیازهای پیش آمده از نظر امکان دستیابی به اطلاعات در زمینه عمران شهری، طبقه بندی صحیح درآمدها و فعالیت های شهرداریها و...

شرکت کنندگان تحولات شهر را در سه دهه گذشته، حال، آینده در محورهای وضعیت راهها، اسفالت خیابانها، فضای سبز، ترافیک، آلودگی هوا، فرهنگ شهرنشینی، یاپها، شهروندان، شکل ظاهری ساختمانها و وضعیت نظافت عمومی شهر بررسی نمودند. کارگاه دوم به موضوع مشارکت مردمی اختصاص پیدا کرد و شرکت کنندگان طی آن به بررسی بهترین نمونه های مشارکتی پرداختند. در این بین مشارکت مالی شهروندان در امور شهری برای حفاظت از امکانات موجود در شهرستان قزوین، مشارکت مردم در انتخابات دوم خرداد و مشارکت مردم در جمع آوری زباله و نظافت شهر عنوان شد. طی کارگاه دوم به بررسی نقش متقابل شهروندان و شهرداری در رفع نارساییهای شهر نیز پرداخته شد.

کارگاه سوم به مسئله ارزشیابی فعالیت های شهرداری منطقه پرداخت و طی آن شرکت کنندگان در مورد گروه های

### شیراز و اهواز در اصفهان برگزار شد

در این گردهمایی که توسط شورای اسلامی شهر اصفهان با هدف ایجاد وحدت در برنامه ریزی و یافتن راهکارهای اصولی در زمینه توسعه شهری و تحقق اهداف برگزار شد، مسئله بررسی معضل عمومی شهرهای بزرگ و ارائه

دستورالعمل بودجه نویسی به روش برنامه های که در گذشته تهیه گردیده با کاستی های روبرو شده است. لذا ضرورت بازنگری در آن مورد توجه دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور قرار گرفته تا همزمان با آغاز برنامه سوم توسعه کشور، دستورالعمل اصلاحی بودجه آماده شود و مابعد گزاری دوره های آموزشی لازم، از اول سال ۱۳۷۹، بودجه شهرداریهای کشور در چارچوب آن تنظیم و اجرا گردد. گفتنی است این نشست از روز پنجشنبه تا روز شنبه ۹ روز در مشهد برگزار شد.

فنی عمرانی، فرهنگی و اجتماعی، خدمات شهری و فضای سبز، شهرسازی و معماری، حمل و نقل و ترافیک و روابط عمومی به نقد پرداخته و پیشنهادهایی برای رسیدن به وضعیت مطلوب ارائه دادند. در جمع بندی نهایی پیشنهادها زیر در مورد مسائل عنوان شده اعلام گردید: ترمیم پیاده روها و نظارت دقیق بر شیب بندی و ترمیم آسفالت، ترمیم جدول چوبه ها، تبدیل کانیوها به کانالها در نقاطها واحداث کانالهای زیرزمینی، تشکیل گروه های محلی و انجمن های مشکلات شهر، افزایش امکانات ورزشی، اطلاع رسانی و فرهنگ سازی در شهر برای رعایت نظافت، تقویت انگیزه مشارکت، رسیدگی به حقوق کارگران نظافت شهر برای افزایش انگیزه کاشت درخت در حاشیه خیابانها، کاشت چمن و افزایش مأموران ناظر جهت شناسایی تخلفات.

پیشنهادهایی جهت حل آن در قالب طرح، برای تصویب از طریق قانونی، مطرح گردید.

برپایه این گزارش، در نشست شوراهای مذکور، طرح تشکیل کمیسیون مشترکی با عضویت نمایندگان شوراهای این شهرها (که دارای درجه ۱۲ هستند)

ارائه شد. همچنین ضمن تهیه و تنظیم این نامه اجرایی و شرح وظایف این کمیسیون توسط شورای اسلامی شهر

## روشهای سنتی اطلاع رسانی شهرداریها ناکاراست

شبکه اطلاع رسانی شوراهای و شهرداریها، با بهره گیری از امکانات ارتباطات مخابراتی رایانه‌ای، راه اندازی و مورد بهره برداری آزمایشی قرار گرفت

عناوین هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با توجه به گسترش دامنه فعالیت‌های معاونت‌های عمرانی استان‌ها و نیز شهرداریها و شوراهای اسلامی شهر و

اصفهان، تصمیم بر این شد که برای سرعت بخشیدن به روند تحقق اهداف، جلسات کمیسیون مشترک، هر دو ماه یکبار در

روستا یا هدف برقراری ارتباط مناسب بین این مراکز و وزارت کشور، استفاده از روشهای سنتی را ناکارآمد اعلام کرد.

این معاونت با توجه به نیازهای جدید اطلاع رسانی و رشد و توسعه فن آوریهای جدید، اقدام به راه اندازی شبکه اطلاع رسانی شوراهای و شهرداریها کرده است.

جهت بهره برداری مناسب از این شبکه اطلاع رسانی، تهیه یک دستگاه رایانه شخصی با CPU حداقل ۳۸۶ و ۲ گیگابایت حافظه اصلی، یک دستگاه مودم و نرم افزار ارتباطی مناسب ضروری است. همچنین برای دسترسی به اطلاعات،

یکی از شهرهای یاد شده تشکیل شود. گفتنی است گرد همایی بعدی در شهر تبریز برگزار خواهد شد.

متقاضیان باید طی نامه‌ای درخواست عضویت در شبکه را همراه با نام کاربری و رمز ورودی پیشنهادی به دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور ارسال کنند.

گفتنی است با توجه به تشکیل کمیته فنی و تخصصی فعالیت‌های رایانه‌ای شهرداریهای کشور، لازم است اعضای این کمیته شرایط مساعد برای ارائه آموزشهای مورد نیاز کاربران را در استانداردهای شهرداریها و شوراهای اسلامی فراهم کنند.

تلفنهای شبکه اطلاع رسانی برای پاسخگویی به کاربران عبارت است از: ۰۲۱-۸۸۶۰۴۵۰-۹

## ۲۸ کتابخانه در ۲۸ استان کشور

در نامه‌ای از سوی مدیر کل دفتر فنی وزارت کشور خطاب به معاونین عمرانی استانداردهای با توجه به نامگذاری سال

۱۳۷۸ به نام امام خمینی (ره) بیان شد که ۲۸ کتابخانه در ۲۸ مرکز استان با زیربنایی حداقل هزار مترمربع و مطابق با شرایط آب و هوایی مناطق مختلف که در ساختار متحدالشکل آن نمادهای انقلاب اسلامی به کار خواهند رفت، ساخته خواهد شد. همچنین در نظر است که هر کتابخانه مجهز به رایانه، دارای بخش ویژه ارائه آثار

امام خمینی (ره) و در شروع بهره برداری حداقل دارای ۱۰ هزار جلد کتاب باشد. لازم به ذکر است در این نامه به ضرورت مشارکت شهرداریها در واگذاری زمین و تقبل قسمتی از هزینه ساخت و تجهیزات تأکید شده است. کلنگ احداث کتابخانه‌ها در هفته اول مهرماه زده خواهد شد.

## مشاوره حقوقی در «ماهنامه شهرداریها»

با توجه به مسائل و مشکلات حقوقی خاصی که بعضاً در شهرداریها و سازمانهای تابعه وجود دارد، ماهنامه شهرداریها در جهت کمک به حل این گونه مسائل و ارائه راهکارهای مناسب تصمیم دارد صفحه‌ای را جهت پاسخ به مشکلات حقوقی شهرداریها اختصاص دهد. به همین منظور از تمامی مخاطبان حقوقی و حقیقی در شهرداریها و مراکز تابعه دعوت می‌نماید که سؤالات خود را در این زمینه به دفتر ماهنامه شهرداریها ارسال نمایند.

## نظام اتوبوسرانی در کوریتیبای برزیل

ابنکاری موفق در حمل و نقل شهری

تجربه اتوبوسرانی در کوریتیبای حاکی از آن است که می‌توان ترکیبی از خودکفایی مالی، کرایه اندک و خدمات مطلوب ارائه داد.

در این شهر تعداد زیادی مینی‌بوس در مناطق کم تراکم وجود دارند که به مثابه پشتیبانی مسیرهای ویژه اتوبوس عمل می‌کنند و بر سرعت و حجم خدمات حمل و نقل شهری می‌افزایند. در مناطق نیز خطوط ویژه‌ای وجود دارد که اتوبوسهای سریع‌السیر بدون عبور از مرکز شهر، از آن خطوط تردد و بدین ترتیب شبکه پشتیبانی را تکمیل می‌کنند.

سیستم منطقه‌بندی نیز تعدد دیگر شبکه پشتیبانی را تشکیل می‌دهد. در این سیستم، تراکم جمعیت در اطراف خطوط ویژه سریع‌السیر در حد بالایی است و به نسبت فاصله گرفتن از خطوط ویژه

از تراکم جمعیت نیز کاسته می‌شود. بر اساس قانون مسکن شهری سال ۱۹۹۰، پیمانکاران ساختمانی مجازند با پرداخت عوارض ساختمانی بیشتر، آپارتمانهای دارای دو طبقه بیشتر از حد مجاز را در مناطق بهره‌مند از خدمات مکتفی اتوبوسرانی احداث نمایند.

وصول عوارض وارده بر ساختمانیهای پیش از دو طبقه منجر به افزایش بودجه سازمان مسکن شهری کوریتیبای گردید. علاوه بر این، سازمان مسکن شهری برای ساخت مسکن زمینهای اطراف خط ویژه اتوبوسرانی را به افشار کم درآمد به فروش رساند؛ بدین معنی که سازمان مسکن از یک طرف یا وصول عوارض بیشتر توانایی مالی خود را بالا برد و از طرف دیگر با خرید زمین و مسکن برای افشار کم درآمد در اطراف خطوط اتوبوسرانی تقاضای استفاده از اتوبوس را افزایش داد و در نتیجه خودکفایی نسبی مالی نصیب اتوبوسرانی کوریتیبای گردید.

بدین ترتیب ۱۷ هزار خانوار صاحب مسکن شدند و نظام حمل و نقل عمومی

استمرار بیشتری یافت. در نتیجه، طی پنج سال اول اجرای این سیستم، جمعیت مسکن اطراف خطوط اتوبوسرانی تا ۹۸ درصد افزایش یافتند؛ این در حالی بود که افزایش جمعیت در سطح کل شهر حداکثر به ۲۶ درصد می‌رسید. بدین ترتیب ایده تمرکزگرایی در اطراف خطوط اتوبوسرانی به موفقیت انجامید.

ابتکار دیگر در این زمینه به ایستگاههای اصلی مترو مربوط می‌شود. تجربه نشان داده است که پرداخت کرایه هنگام سوار یا پیاده شدن از اتوبوس، یکی از عوامل اصلی اتلاف وقت و کاهش سرعت اتوبوسهاست. بر اساس مطالعات اخیر، پرداخت کرایه به اندازه اتلاف وقت در ترافیک باعث کاهش سرعت اتوبوس می‌شود. وجود ایستگاههای متعدد نیز مشکل دیگری بود که با استفاده از سیستم مترو در کوریتیبای حل شد. هزینه این کار، یکه درصد الگوی اصلی یعنی ایستگاه زیرزمینی بود. در سیستم مذکور، مسافران پس از پرداخت کرایه، سوار مترو شده و در پایان ایستگاه با باز شدن تمام درهای خروجی سوار اتوبوس می‌شوند.

بدین ترتیب در شهر کوریتیبای، تغییرات منظم در نظام منطقه‌بندی، توسعه شهری، تراکم جمعیت در حاشیه خطوط اتوبوسرانی، احداث ایستگاه اتوبوس در کنار مترو منجر به افزایش جابه‌جایی جمعیت توسط حمل و نقل عمومی به نرخ ۲/۴ درصد افزایش در سال گردید. در حالی که شاخص سایر کشورهای جهان، سیر نزولی دارد. سیستم مذکور از لحاظ مالی خودکفاست و هیچ نوع کمکی از دولت دریافت نمی‌کند. بر این اساس بود که خدمات اتوبوسرانی کوریتیبای به بخش خصوصی واگذار شد تا هم پیمانکاران بخش خصوصی به سود مورد نظر خود برسند و هم اینکه خدمات کافی، توأم با کرایه‌های پایین، به افشار کم درآمد و آسیب‌پذیر داده شود. ♦





# مدیریت زمان

♦ حسین ایمانی جاجرمی

دانشجوی دکتری جامعه شناسی

اشاره

شهرداران یا موضوعات و مسائل مدیریتی متنوعی سروکار دارند و برای اینکه در تحقق اهداف خود موفق باشند لازم است به دقت «اصول مدیریت زمان» را رعایت کنند. مقاله حاضر تلاش دارد برخی دیدگاه‌های اساسی در این مقوله را برای مدیران شهری بیان نماید.

## مقدمه

در دنیای امروز «زمان» به مسئله راهبردی تبدیل شده است. از این رو شاهدیم که در میان رشته‌های نوین مدیریت به عنوان مثال مدیریت اطلاعات و منابع انسانی، «مدیریت بهره‌وری از زمان» یا «مدیریت زمان» نیز جایگاه شایسته خویش را یافته است.

زمان بُعدی اجتماعی دارد و بر حسب درجه پیشرفت اقتصادی - اجتماعی جامعه، نگرش‌های متفاوتی نسبت به آن وجود دارد. در جوامع سنتی - که تغییرات اندک است - زمان به طور معمول منبعی کمیاب و نادر نیست، اما با توسعه اقتصادی است که مفهوم زمان به عنوان منبعی کمیاب خود را نشان می‌دهد. در دنیای تولید از آخرین دستاوردهای مدیریت تولید، با توجه به عامل زمان، باید به راهبرد رلس زمان (Just in Time) اشاره کرد که هدفش حذف اتلاف کاری، جلوگیری از انجام فعالیت‌های بدون ارزش و افزایش همزمان کیفیت و بهره‌وری است.

بنابراین زمان در کنار سایر منابع شناخته شده یعنی منابع سرمایه‌ای، مادی (فیزیکی)، انسانی و اطلاعاتی قرار دارد. تفاوت زمان با منابع دیگر در این است که این منبع محدود و نرخ مصرف آن ثابت است؛ شصت ثانیه در هر دقیقه و شصت دقیقه در هر ساعت. از طرف دیگر ما نمی‌توانیم زمان را اداره کنیم بلکه تنها می‌توانیم خود را در ارتباط با زمان اداره نماییم.

## تعریف مدیریت زمان

در تعریفی ساده مدیریت زمان «بهره‌برداری مطلوب از وقت در جهت دستیابی به اهداف» است. مدیریت زمان یعنی به حساب آوردن هر دقیقه، حذف کارهای غیر ضروری و پرداختن به ماهیت اصلی کار.

## سودمندیهای مدیریت زمان

نکته ارزشمند بحث مدیریت زمان، تنها کنترل وقت نیست بلکه در این است که می‌توان از اوقات به دست آمده برای بهبود زندگی استفاده کرد. سودمندیهای مدیریت زمان، برای کسی که آن را به کار گیرد، به شرح زیر است:

۱- احترام از ابتلا به پریشانی و سردرگمی

۲- افزایش بازدهی و کارایی

۳- دستیابی موفقیت آمیز به اهداف

۴- دستیابی به زندگی متعادلتر با فرست و توان کافی برای پرداختن به کار، فراغت، خانواده و خویشان

به عبارت دیگر، با به کارگیری مدیریت زمان هر امری در زندگی جای خود را پیدا می‌کند و امور خانوادگی به عنوان مثال قربانی کار نمی‌گردد.

## پیوند شخصیت و مدیریت زمان

در این بحث شخصیت افراد را بر اساس چهار عامل به دو گروه تقسیم می‌کنند:

عوامل	گروه‌ها	گروه (۱)	گروه (۲)
نحوه ارتباط با محیط کسب اطلاعات تجزیه و تحلیل و تصمیم‌گیری اجرای تصمیمات		درون‌گرا حواس فکر و معز (تعقل) نظم‌گرا	برون‌گرا شهود قلب یا عاطفه انعطاف‌پذیر

بر این اساس افرادی که در گروه (۱) قرار می‌گیرند در بهره‌برداری مطلوب از وقت و اعمال مدیریت زمان موفق‌ترینند.

طبق نظر به اسناد (Attribution Theory) چهار عاملی که افراد موفقیتها و شکستهایشان را به آنها نسبت می‌دهند به شرح

زیر است:

- ۱- توانایی فردی
- ۲- مقدار تلاش، که به عوامل درونی فرد بستگی دارد.
- ۳- دشواری کار
- ۴- شانس، که به محیط خارج از فرد تعلق دارد.

کسانی که در به کار بردن مدیریت زمان موفق‌اند، در تحلیل مسائل خود بیشتر به عوامل ۱ و ۲ استناد می‌کنند؛ از این رو در مدیریت زمان باید به ویژگیهای شخصی افراد توجه کرد. بیشتر فشارهای ناشی از وقت در این ویژگیها ریشه دارد. مهمترین اینها یکی نیاز شدید به قدرت است و دیگری شیوه ذهنی خاصی که بر جزئیات تأکید دارد و سرانجام علاقه به بر کار می‌بیش از حد. از این رو لازم است افراد علاقه‌مند به مدیریت زمان بیش از هر کاری به شناخت ویژگیهای خود اقدام ورزند.

افرادی را که در کارشان مدیریت بر زمان وجود ندارد می‌توان به ترتیب زیره گونه بندی کرد:

کارمدار افراطی یا معتاد به کار: این شخص معتقد است فعالیت میزان سنجش اثربخشی است؛ از این رو خود را فدای آن می‌کند تا در سنجش تأثیر بگذارد.

مسامحه کار: کسی که کار امروز را به فردا موکول می‌کند و منتظر است دستی از غیب درآید و کارهای او را به طور جادویی انجام دهد.

خسر مگس: کسی که از کاری به کار دیگر می‌پرد. این شخص هرگز وقت کافی صرف هیچ کاری نمی‌کند. در حالی که کارهای مهم نیاز به اوقات و زمان معین دارند.

بله گو: کسی که بدون اندیشیدن بله می‌گوید و آمادگی خود را برای انجام هر کاری که به او تکلیف می‌گردد ابراز می‌دارد. بدون آنکه در نظر آورد آمادگی برای انجام آن دارد یا خیر.

واکنش دهنده: کسی که هیچگاه ابتکاری ندارد و تنها به آنچه بر او فشار می‌آورد واکنش نشان می‌دهد.

جامعه گرا یا اجتماعی: کسی که اوقات خود و دیگران را در محل کار صرف صحبت‌های بیش با افتاده می‌کند و مانع از انجام کار خود و دیگران می‌گردد.

## تصورات نادرست از مدیریت زمان

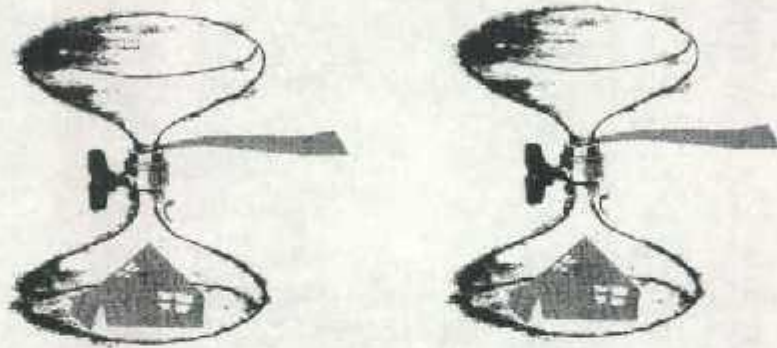
بیش از شروع مدیریت زمان باید پیش فرضها و تصورات نادرستی که از آن وجود دارد اصلاح گردد. برخی از این تصورات نادرست عبارت‌اند از:

- ۱- مدیریت زمان امری عرفی و تجربی است؛ من کار خود را خوب انجام می‌دهم پس نحوه تنظیم وقت من نیز خوب است.
  - ۲- من تحت فشار بهتر کار می‌کنم.
  - ۳ در بحث مدیریت زمان، مطالب بسیاری آموخته می‌شود که من وقت انجام همه آنها را ندارم.
- این گونه بیش فرضها و تصورات در مقابل اصول مدیریت زمان قرار می‌گیرند و لازم است آنها را مورد بازنگری قرار دهیم.

## خطاهای بالقوه مدیریت زمان

برخی امور مانع بهره‌مندی مطلوب از زمان اند که عبارت‌اند از:

- ۱- کارهایی را که دوست داریم قبل از کارهایی که دوست نداریم، انجام می‌دهیم.
- ۲- چیزهایی را که بلدیم سریعتر و پیش از کارهای دیگر انجام می‌دهیم.
- ۳- ساده‌ترین کارها را پیش از کارهای دشوار انجام می‌دهیم.
- ۴- کارهایی را که وقت کمی می‌گیرد، پیش از کارهای وقت‌گیر انجام می‌دهیم.
- ۵- کارهایی را انجام می‌دهیم که منابع و امکانات لازم برای آنها فراهم باشد.
- ۶- اول کارهایی را انجام می‌دهیم که از پیش در برنامه کار قرار گرفته‌اند (مثل جلسات).
- ۷- گاهی کارهای برنامه‌ریزی شده را پیش از کارهای برنامه‌ریزی نشده انجام می‌دهیم.



- ۸- درخواستهای دیگران را قبل از خواسته‌های خودمان انجام می‌دهیم.
- ۹- کارهای فوری را پیش از کارهای مهم انجام می‌دهیم.
- ۱۰- برای رویارویی با بحرانها و مسائل ناگهانی آماده‌ایم، ولی برای مسائل دیگر این آمادگی را نداریم.
- ۱۱- کارهای جالب را اول انجام می‌دهیم.
- ۱۲- چیزهایی را انجام می‌دهیم که هدفهای شخصی ما را پیش ببرد و یا از نظر سیاسی به مصلحت ما باشد.
- ۱۳- صبر می‌کنیم تا موعد کاری فرا برسد، آنگاه دست به اقدامی جدی می‌زنیم.
- ۱۴- کارهایی را انجام می‌دهیم که نمود فوری داشته باشد.
- ۱۵- بر حسب اینکه چه نتایجی برای ما خواهد داشت، کاری را انجام می‌دهیم یا نمی‌دهیم.
- ۱۶- بر حسب اینکه چه کسی از ما کاری خواسته است، عکس‌العمل نشان می‌دهیم.
- ۱۷- کارهای کوچک را پیش از کارهای بزرگ انجام می‌دهیم.
- ۱۸- کارها را به ترتیبی که ارجاع شده‌اند، انجام می‌دهیم.
- ۱۹- از این اصل بی‌روی می‌کنیم که وقتی چیزی به غیر غیر افتاد به آن روغن بزنیم.
- ۲۰- بر حسب اینکه چه نتایجی برای گروه داشته باشد کاری را انجام می‌دهیم.

### اصول کنترل وقت

برای دستیابی به اداره موفق زمان لازم است اصول زیر را به کار گرفت:

- ۱- تجزیه و تحلیل فردی در نحوه صرف وقت
- ۲- شناخت اهداف، فعالیتها و داشتن هدفهای مشخص و صریح
- ۳- تعیین اولویتها و برنامه‌ریزی

چهار گروه اولویت کارها عبارت‌اند از:

- الف) کارهای مهم و فوری
- ب) کارهای مهم و غیر فوری
- پ) کارهای فوری و غیر مهم

### منابع

- ۱- دانش مدیریت گوروش و بخش چهارم، آرمان مدیریت زمان و بهره‌مندی از آن در آموزش کشاورزی، چوهار، شماره ۱۳۷۶، ۱۳۷۵، صص ۹-۱۳.
- ۲- فرانت، پوستر، بهره‌مندی از زمان، شماره ۱۲، ۱۳۷۲، صص ۲۳-۲۹.
- ۳- کلاسی، آنگه، گریز از فاجه زمان، ترجمه مسعود اسماعیل‌نیا، شمیر، شماره ۱۳۷۲، ۱۳۷۱، صص ۳۳-۳۰.
- ۴- جون، الین، پرستون، دستورالعملی رؤس زمان، گزارش پیش‌بینی‌ها، تغییرات و بهره‌مندی، شمیر، شماره ۱۳۷۲، ۱۳۷۱، صص ۸۸-۸۶.
- ۵- لاکست، جان، اثر خفیه‌ترین مدیر در کار، بود، باشد، ترجمه سید امین‌الله علوی، تهران، مرکز آموزش مدیریت نوآوری، چاپ دوم، ۱۳۷۲.
- ۶- وقت چیست؟ آزمون پاسخ برده، ترجمه فریدون گلایی، شمیر، شماره ۱۳۷۲، ۱۳۷۱، صص ۵۴.



ت) کارهای غیرمهم و غیرفوری

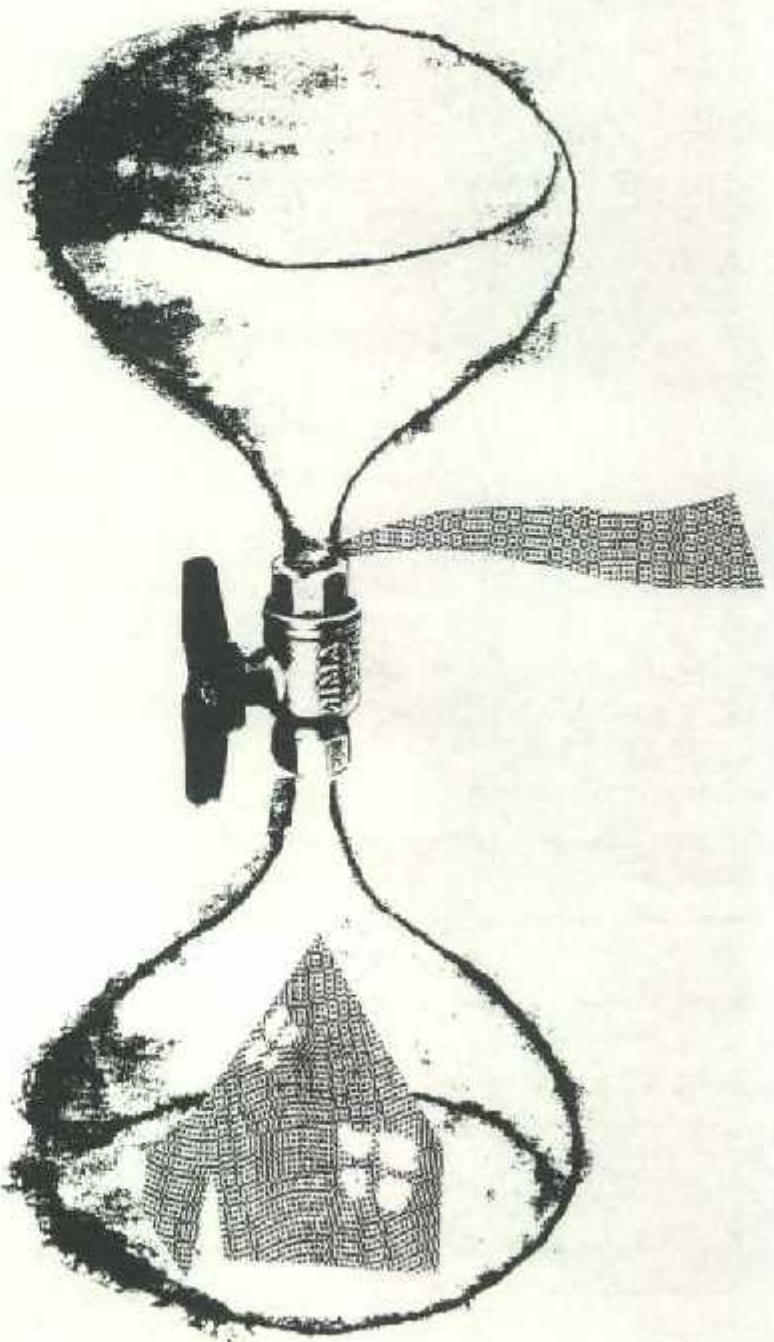
- ۴- استفاده از جدول زمانی، استخراج اطلاعات، تجزیه و تحلیل آنها و چگونگی دستیابی به نتایج مطلوب
- ۵- پیدا کردن استاندارد و الگو برای استفاده از زمان با توجه به تیپ شخصی هر فرد
- ۶- سازماندهی بین فعالیتهای شخصی و گروهی برای رسیدن به تعادل
- ۷- شناسایی و از بین بردن عوامل اتلاف وقت

### تقویت مدیریت زمان

برخی از اموری که به مدیریت زمان کمک می کنند به این شرح اند:

- ۱- انتخاب مطالب خواندنی
- ۲- تهیه فهرستی از کارهای روزانه
- ۳- برای هر چیزی جایی تعیین کردن و هر چیزی را در جای خویش قرار دادن
- ۴- اولویت بندی وظایف
- ۵- انجام هر نوبت تنها یک کار مهم، انجام چند کار جزئی با هم
- ۶- تهیه فهرستی از کارهایی که به ۵ تا ۶ دقیقه زمان نیاز دارند.
- ۷- تقسیم پروژههای بزرگ به چند بخش
- ۸- تعیین ۲۰ درصد بخش حیاتی کار (قانون پارنو)
- ۹- کنار گذاشتن بهترین وقت برای کارهای مهم
- ۱۰- تعیین ساعاتی برای عدم دسترسی دیگران و انجام کارهای مهم

- ۱۱- به تعویق نینداختن کارها
  - ۱۲- دنبال کردن گذران وقت
  - ۱۳- تعیین موعد برای پایان کار
  - ۱۴- انجام کار در هنگام انتظار
  - ۱۵- تعیین وقت برای کارهای خاص مانند خواندن روزنامه و نامه
  - ۱۶- انجام یک کار تا به آخر در یک روز
  - ۱۷- اختصاص وقت برای خود
  - ۱۸- کنترل ذهن و فکر
  - ۱۹- داشتن هدفهای درازمدت
  - ۲۰- یافتن راهی برای بهبود و تنظیم وقت
- نکاتی که مطرح شد تنها برای اشاره به اهمیت و ضرورت مدیریت زمان در انجام امور از سوی مدیران بود. روشن است که آشنایی با احاطه بر این فن مهم نیازمند دریافت آموزش بیشتر و ممارست در کاربرد اصول آن است. شهرداران مدیران شهرتند و با توجه به حجم و گستره کاری بیشتر نسبت به سایر مدیران، نیازمند آنند که با آخرین دستاوردهای علم و به تعبیر «هنر مدیریت» آشنا شوند



# از بلدیۀ قاشقچا بیجا

♦ ریحانه رضازاده مقدم

از این پس برانیم تا اوضاع شهرداریها را از تولد تا عصر حاضر در مطبوعات دوره‌های مختلف مورد بررسی قرار دهیم؛ از جریده‌های چاپ سنگی «بلدیۀ» تا «شهرداریها» که امروز در دست دارید. تصویر شهرداریها در این مطبوعات - بویژه مطبوعاتی که به طور خاص به موضوع شهرداری پرداخته‌اند - تولد و تکامل این سازمان را به عنوان ارگانی رسمی انجمن نمایش می‌دهد که می‌توانیم آنچه گذشته را روشنای راه امروز کنیم. تسأقل در مراحل رشد این سازمان، مانع گذر از بیراهه‌هایی می‌شود که سالها پیش گذشتگان ما از آن عبور کرده‌اند و از نیمه راه بازگشته‌اند. شاید آنان در این خطاها محق تر از ما بوده‌اند چرا که باید طفل نوپای بلدیۀ پیش از شهرداری جوان امروز زمین بخورد. اما امروز ما نباید از همان جایی زخم برداریم که چند سال پیش. تسلاش ما از گشودن این صفحه آن است تا با چراغ مطبوعات از کوجه‌های خیس خاکی تا راه‌های سنگ فرش شهرها و آسفالته‌ها و تیره خیابانها گذر کنیم تا از این رهگذر «شهرداری» را در «شهرداریها» دریابیم.

ان سألله

سر ویس علی پژوهشی

جریده بلدیۀ با دفتری کوچک، واقع در سرای حاج سقاباشی طهران، شاید اولین هفته‌نامه‌ای است که پیش از تأسیس و آغاز به کار رسمی بلدیۀ به گزارش اخبار مربوط به آن در مجلس شورای ملی می‌پردازد.

ناگفته نماند که تمامی مطبوعات آن دوران مرمون فضای باز سیاسی و فکری مشروطیت و قانون خواهی بوده است. در چنین فضایی این جریده اولین روزنامه‌ای است که در ابتدا حجم بالای مطالب خود را به بلدیۀ و اخبار آن اختصاص می‌دهد و پس از تأسیس بلدیۀ و آغاز به کار آن، صرفاً به درج اخبار بلدیۀ کفایت می‌کند.

روزنامه بلدیۀ در تهران به صاحب امتیازی مرتضی موسوی و میرزا ابوالقاسم همدانی در (۱۲۸۶ هـ. ش ۱۳۲۵ هـ. ق) تأسیس و منتشر شد. روزنامه بلدیۀ در بدو تأسیس ارتباطی با بلدیۀ تهران نداشت؛ در مندرجات این روزنامه چنین آمده است:

«این جریده مطلق و آزاد است. از قوانین بلدی، علمی، ادبی و کلیه فواید و مصالح دولتی و ملتی و سیاسی و تجارتنی و حوادثی در این جریده درج می‌شود. مکاتیبی که محتوی بر مقالات شوق باشد، پذیرفته خواهد شد و از القاب منکاتره معذرت می‌خواهیم.»

اما بر اساس مندرجات جریده، ظاهراً وظیفه اصلی آن درج اخبار بلدیۀ بوده و به همین دلیل هم در ابتدا هفته‌ای دو شماره منتشر می‌کرده است.

«بر حسب خواهش بعضی از مشترکین عظام که امروز اوراق جراید بسیار است و روزنامه‌ها اغلب یک ورق است و خواندن دو ورق روزنامه قوی اشکال دارد، عیالاً روزنامه بلدیۀ در هفته دو شماره طبع و توزیع می‌شود و ان شاء الله تعالی پس از تشکیل دوایر بلدیۀ این جریده به طور یومت طبع و منتشر خواهد شد.»

و انتظار روزنامه برای عمل به وظیفه اصلی خود:

«چون از ابتدا این جریده متعلق به اداره بلدیۀ بوده و به آن اسم نیز موسوم گشته، چندی است که به واسطه دایر نشدن اداره بلدیۀ اخبار متفرق در این اوراق درج می‌شود، ساعت به ساعت نگران اداره مبارک بود، ولی شکر الله والتمنه مدت انتظار سرآمد و چند روز دیگر اداره بلدیۀ تأسیس و این جریده به وظایف خود عمل خواهد نمود.»

وبالآخره در شماره ۱۱ خیر تأسیس بلدیۀ را اعلام می‌کند که ریاست آن برعهده حاج محمد میرزا کاشف‌السلطنه است و پس از تأسیس، جریده بلدیۀ به صورت ارگان آن در می‌آید.

منابع

- ۱- ایمانی، حسین، بررسی آماری شهرداریها، دانش‌پژوهان، تهران (۱۳۷۳-۱۳۸۴ هـ. ش)
- ۲- روزنامه بلدیۀ، شماره ۱۱، ۱۳۲۵ هـ. ق
- ۳- روزنامه بلدیۀ، شماره ۱۱، ۱۳۲۵ هـ. ق
- ۴- صدر فاشی، محمد، تاریخ جراید و مطبوعات ایران، تهران، انتشارات کتاب، ۱۳۳۷ هـ. ق
- ۵- پانوش،...
- ۶- نقل از صدر فاشی، تاریخ جراید و مطبوعات ایران، ص ۱۸.
- ۷- همان، ص ۲۰.



اما این تنها نشریه بلدیة نبوده، چون در همان زمان و اندکی پس از آن، هفته نامه شورای بلدی در تهران (۱۳۲۶ ه.ش) بلدیة اصفهان (۱۳۲۶ ه.ش)، بلدالامین مشهد (۱۳۲۹ ه.ش) و بلدیة تبریز (۱۳۲۹ ه.ش) در گامونهای مشروطه خواهی تأسیس شد.

روزنامه بلدیة اصفهان از مهمترین آنهاست که در ابتدا به مدیریت عباسخان چهار محالی دهکردی «شیدا» تأسیس شده و سال اول در چهار صفحه به طبع وزیری بزرگ با چاپ سنگی در مطبعه فرهنگ به زیور طبع آراسته می گردید. اولین شماره این روزنامه در پنجشنبه چهاردهم ذی الحجه الحرام ۱۳۲۵ قمری منتشر شده است.

عمدتاً مذاکرات انجمن بلدیة با نام اعضای آن در روزنامه درج می شده است. نمونه ای از مذاکرات انجمن بلدیة را در سه شنبه دوم ذی الحجه، بیان می کنیم:

«نایب رئیس، دو روز قبل جناب صدرالمحدثین تشریف آوردند در انجمن که از جانب ملت وکیل هستیم و چند مطلب داریم، یکی در خصوص سد سناقات که چرا سوار نمی فرستند سناقها را اسدود کند. بعد از مذاکرات بسیار قرار شد، خود ایشان با اسید عبدالرسول حضور ایالت کبری شرفیاب شود، جواب و سؤالات نمایند که از سوارهای فتحیه به مفتشی زمین العابدین خان محض سد سناقات حرکت کند. ایالت کبری فرموده بود که به مجلس شورای ملی اطلاع دهید تا تکلیف معلوم شود، حاجی میرزا علی اکبر، اعضای این انجمن را در باب، به اولیای محترم انجمن ملی عریضه کنند و کسب تکلیف نمایند».

این روزنامه مجدداً در ۱۳۰۹ ه.ش به صورت ماهنامه با همان نام در اصفهان توسط سرهنگ حبیب الله خان شهردار - که در آن زمان رئیس شهربانی و وکیل شهرداری اصفهان بود - تأسیس شد و بعدها به میرزا حسین خان چلدی، کارمند شورای عالی و عضو فعال، آن سپرده شد این مجله از گمان شهرداری اصفهان بود و محتویات آن نیز بر مبنای عناوینی که روی جلد موجود است اخبار انجمن بلدی، مقالات اجتماعی و اطلاعات رسمی بلدیة بود.

سر لوحه مجله عبارت بود از کلیشه پل خواجوی اصفهان که داخل آن بلدیة اصفهان و بالای آن نشان شیر و خورشید - که علامت دولتی بودن آن است - چاپ شده بود.

چریده تبریز به گفته ادوارد براون از نشریات اداره بلدیة بوده و تمایلات و درخواستهای این اداره و مذاکرات انجمن بلدی را با چاپ سنگی به طبع می رسانده و مدیریت آن توسط احمد میرزا صورت می گرفته است.

و اما در تهران در سال ۱۳۰۰ ه.ش مجدداً مجله ای با عنوان بلدیة (دو شماره در ماه) به چاپ می رسید و این بار از ابتدا مستقیماً از طرف اداره نشریات بلدیة با مدیریت میرزا ابوالحسن خان معدنچی، با این تفاوت که مطالب آن فقط به احصایه های بسیار مفید اختصاص داشته و با فواصل زمانی تا ۱۳۲۰ ه.ش منتشر می گردید.

در ۱۳۳۰ ه.ش نیز هفته نامه خبری «شهرداریهای قم» با مسئولیت علینقی جوهری منتشر می شود و پنج سال بعد ماهنامه شهرداریها توسط اتحادیه شهرداریهای ایران وابسته به وزارت کشور زیر نظر علی نبی، اسماعیل شاهرودی و ملایری - که همگی از اعضای اتحادیه شهرداریها بودند - منتشر می شود. در این ماهنامه، با همکاری اعضا، مطالب فنی مربوط به امور شهری و شهرداری و همچنین اخبار مربوط به کنگره های بین المللی مرتبط و نیز گزارش جلسات اداری داخلی منعکس می شد.

تامل در مراحل رشد این سازمان (شهرداری) مانع گذر از بیراهه هایی می شود که سالها پیش گذشتگان ما از آن عبور کرده اند و از نیمه راه بازگشته اند. شاید آنان در این خطاها محق تر از ما بوده اند که باید طفل نوپای «بلدیة» پیش از «شهرداری» جوان امروز زمین بخورد. اما امروز ما نباید از همان جایی زخم برداریم که صد سال پیش

و امروز بار دیگر «شهرداریها» را پیش رودارید. آخرین شماره شهرداریها در ۱۳۵۱ ه.ش تا انتشار دوباره نشریه ای با همین نام در ۱۳۷۸ ه.ش فاصله زیادی است. امید آنکه این تلاش، حیاتی دوباره به این سازمان دهد تا با نگاهی نو به حوزه وظایف و مسئولیتهای خود گامی در این راستا بردارد.

امروز که بار دیگر نیاز به انتشار این نشریه از سوی سازمان شهرداریها جدی گرفته شده است، قصد دست اندر کاران این مجموعه آن است تا تصویری روشن از جایگاه شهرداری و مدیریت شهری در دنیای مدرن امروزی ارائه دهند تا راهنمای مسئولان اجرایی گردد و آنان را در رسیدن به اهداف اصلی خود یاری نماید.

# نمادهایی از بهشت

بخش اول

◆ نوشته سیدلا شهبهانی

تلخیص و ترجمه شهرزاد فریادی

◆ دانشجوی دکترای شهرسازی

اشاره

شارل دوئی مونتسکیو، نویسنده شهیر فرانسوی قرن ۱۸، عبارتی در «نامه‌های ایرانی» به رشته تحریر درآورده که سالهای سال نقطه عزیمت تحلیلهای جامعه‌شناسی گردید. نامه‌های ایرانی حکایت دو ایرانی تازه وارد به کشور فرانسه در نیمه اول قرن ۱۸ است. آنان در بدو ورود پاریس را متنوع، تازه و متفاوت می‌یابند و با دیدگان شگفت زده و متحیر به آن می‌نگرند. اما چند صباحی بعد آشننگی و در هر بیختگی نگاه اولیه آنان مبدل به قانونمندی، اندام‌وارگی و سامانمندی می‌شود. در اینجا مونتسکیو نتیجه می‌گیرد که کالبد هر شهری زائیده روحیات، خلیقات و سنتهای به ارث رسیده پیشینیان است و آنچه در نگاه اولیه از شهرها متوجه به نظر می‌رسد، ثبات است و تنوعات آن همگونی؛ همگونی که از قانون مشخص تبعیت می‌کند و قانون چیزی نیست جز روابط ضروری ناشی از ماهیت اشیا. به اعتقاد ما مطالعه شهرها بایستی چونان قرآنی از متن مشخص باشد؛ متنی که با سایر متون متفاوت و بعضاً متعارض است. نویسنده بار و بیکرد کش متقابل نمادین و روانشناسی اجتماعی، تأثیر نمادها را بر هویت فردی و اجتماعی بررسی کرده و محور آن را چونان «تصویری از بهشت» در باغها و مساجد اصفهان تبیین نموده است. در این شماره زمینه‌های تاریخی تکوین «مفهوم بهشت» را در اذهان ایرانیان بررسی می‌نماییم و در شماره بعد معادلیق آن یعنی باغها و مساجد را می‌آوریم.

سرورس بین الملل

مقدمه

در جهان بینی ایرانیان مسجد، باغ و فرش همگی نمادهایی از بهشت‌اند. اوج این نمادها را می‌توان در اصفهان و در دوره حکومت شاه عباس صفوی در اواخر قرن شانزدهم و اوایل قرن هفدهم میلادی (سده‌های ۱۰ و ۱۱ ه.ق) پیدا کرد. در خلال این دوره مساجد و باغهای بیشماری ساخته شدند. امروز ما به صورتهای دیگری با این نمادها روبرو می‌شویم و اگر چه ارزش و قدرت آنها تغییر کرده است ولی هنوز هم بسیار نافذند. یکی از این نمادها (مسجد) از معانی سیاسی برخوردار شده است و بنابراین علاوه بر مذهب یا قلمرو سیاستهای نمادین نیز ارتباط می‌یابد. فرش نشانگر توانمندی اقتصادی است و باغ یا پارک عمومی در قلمرو نمادین فراغت و گردشگری قرار دارد.

مسجد و باغ عمومی هر دو در عرصه عمومی قرار دارند و بنابراین نمادهایی همگانی هستند. باغ، چه عمومی و چه خصوصی علاوه بر استفاده خانوادگی و عمومی به صورت فردی نیز مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. مسجد که عنصری انسان ساخت و مرکزی آموزشی است، به قلمرو روحانی تعلق دارد، در حالی که باغ متعلق به قلمرو دنیوی است و قرنها را می‌توان در قلمرو هر دو گستره قرار داد.

مردم به طور کلی با نمادهای عمومی به صورت بینندگان ناآشناس ارتباط برقرار می‌کنند. ولی مسجد به عنوان مرکزی چند منظوره و دارای اشکال متنوع مکانی است که مردم در سطح فردی نیز با آن ارتباط برقرار می‌سازند. ساختار خانواده دژ مرکزی مستحکم در زندگی اجتماعی محسوب می‌شود و حضور آن در هر دوی این مراکز روحانی و دنیوی قوی است. بوم‌شناسی نصادیق<sup>۱</sup> از نام خیابانها نشان می‌دهد که واژه‌های فردوس، جنت، خالد و بهشت مکرراً در اصفهان استفاده شده است. این اسامی خاطرهای همگانی و فرهنگی مربوط به معنی عادی بهشت و «بهشت گمشده» را منعکس می‌سازند؛ سرزمینی که آراییها برای سکونت در فلات ایران از آن مهاجرت کردند. اگر چه آنها از هوای سرد و زمستانهای طولانی این خطه دوری جستند، اما احساس تبعید از مکانی که می‌بایست بهشت گمشده باشد، همواره در جهان بینی ایرانیها حضور دارد و نمونه‌ای از عملکرد نماد را به عنوان ابزار ارتباط نشان می‌دهد.

احتمالاً به همین دلیل است که نوع شیفتگی به بهشت و حس پشیمانی مربوط به گذشته و عامل مستحکم امید به آینده (بهشت آینده) را در جهان بینی ایرانیها مشاهده می‌کنیم. زندگی مابین این دو قطب جریان دارد، و انسان در این دنیا راه راست را از طریق مسجد به عنوان «کتابی باز» و «مکانی مقدس» یا در فراغت و بی خبری دریغی عمومی و یا در زندگی خصوصی

روزمره دریایی خانوادگی و یا پیرامون یک فرش یاد می‌گیرد. بنابراین بهشت خاطره‌های فرهنگی است و «به تمامی عواملی گفته می‌شود که مردم باتوجه به خود و محیطشان آنها را ارج می‌نهند».

خود شهر اصفهان نیز نمادی از فرهنگ ایرانیهاست. امروزه مردم اصفهان را به صورت تصویری از ساختاری زیبا که با سطوح مختلف معانی آمیخته شده است می‌نگرند. ایران در نظر گردشگر فریخته در گنبدها و مناره‌های فیروزهای اصفهان گنجانیده شده است. تهران مرکز اداری و اقتصادی ایران و اصفهان وسیله پیوند فرهنگی فارسی زبانان در فلات ایران است. به همین دلیل، مطالعه اصفهان می‌تواند به منزله مطالعه تمامی فرهنگ ایرانی محسوب شود و به ما نشان دهد ایران در کجا و چگونه به صورت نمادین با برخی مشکلات فرهنگی خود مقابله و آنها را حل کرده است.

با توجه به اهمیت بهشت به عنوان مفهومی خاص و بامعنی در تفکر ایرانیها، این مقاله بر ساختنهای فرهنگی و نامهای خیابانهایی که نمایاننده آن هستند متمرکز می‌شود. مطالعه اصفهان کمک می‌کند تا لایه‌های مختلف معنی ضمنی این نماد را کشف کنیم.

تحقیق را با سروری تاریخی آغاز می‌کنیم. تا زمینه جستجو در مورد بناها و مساجد فراهم شود و پس از آن شرایط موجود را مورد ملاحظه قرار می‌دهیم. بنابراین قصد داریم از طریق نمادگرایی تلاوم مفهوم بهشت را در خاطره جمعی ایرانیها کشف کنیم.

#### خلاصه تاریخی

کشاکش عظیم مردم فلات ایران بین دو قطب بهشت گمشده و بهشت موعود در زندگی پس از مرگ جریانی است که تاریخ ایران را رقم زده است. پارس ها، چند هزار سده می‌بودند که طبقه حکمران کشوری را که در دوران هخامنشیان کشور پارس نامیده می‌شد تشکیل دادند<sup>۱</sup>. فلات ایران واقعاً دیگی مذاب و پلی فرهنگی برای اقوام گوناگونی بوده که در جنگ، صلح، مهاجرت و با تجارت در این منطقه ماندگار می‌شدند و با از آن عبور می‌کردند. ایران کشوری است با حدود پانزده سلسله حکومتی و تعدادی دودمان سلطنتی منطقه‌ای، با ابعاد تاریخی و آثار فرهنگی متعلق به بیش از ۲۵۰۰ سال قبل.

به طور کلی تاریخ ایران را می‌توان به سه دوره تقسیم کرد: ایران باستان، دوره اسلامی و مدرن. در طول دوره اول سلسله‌های باشکوه هخامنشیان و ساسانیان حکومت می‌کردند و بعد از آن هر زمان که تلاشهایی برای بازسازی کشور صورت می‌گرفت، این «عصر طلایی» متبع الهامی برای باز آفرینی هویت بود. بین دو سلسله هخامنشی و ساسانی فاصله‌های ناشی از برخورد یا یونانی‌ها (سلوکیان) وجود داشت و جذب و تحلیل دو فرهنگ در حکومت و فرهنگ پارتی‌ها (اشکانیان) تجلی کرد. بعد از چیرگی اسلام بین سالهای ۶۳۶ و ۶۵۱ میلادی فرهنگ ایران آداب اسلام را جذب نمود. به دنبال حکومت خلفا، چندین سلسله کوچک (دیلمه، صفاریان، طاهریان، سامانیان و غزنویان) در بخشهای مختلف کشور به مدت دو قرن، تا آغاز تهاجم ترک‌های آسیای مرکزی، حکومت کردند. حکومت سلجوقیان (که در ۱۰۵۵ م. تأسیس شد) در پیوند با ایرانیان از «نظر فرهنگی یکی از برجسته‌ترین دوران تاریخ ایران»<sup>۲</sup> را در زمینه فن آوری، تصوف و عرفان، شعر، ریاضیات، همچنین معماری و کالیگرافی به وجود آورد. تسلط ترک‌ها با پادشاهی دو سلسله دیگر (صفویان و تیموریان) تا قرن شانزدهم میلادی ادامه یافت تا زمانی که یک شهروند ترک ایرانی از خطه آذربایجان (شاه اسماعیل صفوی) با دعوی یک مذهب معتبر و نسب آریایی، دوره متمركز صفویه را شکل بخشید. به این ترتیب حکومتی مذهبی در ایران تأسیس شد؛ حکومتی شیعی همراه با نیروی نظامی-مشهورترین پادشاه دوران صفویه، شاه عباس کبیر (۱۶۲۸-۱۸۵۷ م) بود که «عموماً دوران او در تاریخچه ایران مدرن، به عنوان باشکوه‌ترین دوره به شمار آمده است»<sup>۳</sup>.

این دوران متریقی پس از چند دهه در اثر انحطاط دربار و ویرانی کشور به دست اشرف افغان (۱۷۲۲ م) متوقف شد. بعد از آن نیز دودوره کوتاه پادشاهی دیگر (افشاریه و زندیه ۱۷۸۷-۱۷۲۹ م) ادامه یافت تا زمانی که طایفه ترک دیگری (قاجاریه) قدرت سیاسی و نظامی را در اختیار گرفت. حکومت قاجار از ۱۷۹۶ تا ۱۹۲۵ زمانی که رضاخان با حمایت انگلیس پادشاه ایران شد (۱۹۲۵ م) ادامه یافت. پایان حکومت قاجار و آغاز دوره پهلوی تا زمان حاضر دوران مدرن را در بر می‌گیرد.

فرهنگ ایرانی در فراز و نشیب‌های زمان با تحمل و صبوری خود را شکل داده است. پناه بردن به طبیعت یا قضایی



محصور، نیایی یا مذهبی، باغ یا مسجد، بهشتی یا زمینی، همواره مردم ایران را در دور شدن از روزمره گی حوادث کمک کرده است. آنها به این طریق نوعی «خس پایداری» و «آسایش» را تجربه می کنند که «عاری از تنش و موجب بازتاب است».<sup>۱۱</sup> به گفته نویسنده‌ای معاصر، مکانی مثل یک باغ از «ناب‌ترین» و «معصوم‌ترین لذت‌های» نوع انسان است.<sup>۱۲</sup> باغ مکانی است تا دوستان گفتگوهای شاعرانه داشته باشند. باغ جهانی به سوی خود است. بنابراین تعجبی ندارد که دو عنوان از مشهورترین آثار شعر و نثر ایرانیها باغ گل (گلستان) و باغ میوه (بوستان و هر دو از سعدی شیرازی) نامیده شده است. باغ نمادی از بهشت است که روی زمین را پوشانیده است.<sup>۱۳</sup>

#### اصفهان و محیط پیرامون آن

در ارتفاع هزار و چهار صد متر بالاتر از سطح دریا، اصفهان با هوایی عالی و خاک حاصلخیز رخ می نماید. متنهای جغرافیایی قدیمی و سفرنامه‌های گوناگون این ادعا را تصدیق می کنند که «هوای شهر اصفهان بی اندازه سالم و معتدل و دارای چهار فصل متمایز است ولی دمای آن از روز به شب یا از فصلی به فصل دیگر خیلی تفاوت نمی کند».<sup>۱۴</sup> خاک آن عالی است<sup>۱۵</sup> و کشاورزی شهری قدرتمند و کشاورزی روستایی حومه آن از کوه‌های پربرف زاگرس در غرب و شمال غربی اصفهان تأمین می گردد. سطح آبهای زیرزمینی بالا است به طوری که با استفاده از ابزارهای سنتی به آسانی در دسترس ساکنان قرار می گیرد. هر خانه یک چاه دارد و علاوه بر آن اغلب از طریق کانال به آب رودخانه نیز دسترسی دارند.<sup>۱۶</sup> از زمان ساسانیان به بعد، دوازده پل بر روی زاینده رود ساخته شده است. امروز دو پل مدرن هم وجود دارد و دو پل برج مانده از قدیم به روی رفت و آمدهای روزانه بسته شده و محافظت می گردد.

از شهر اصفهان از قبل از میلاد در تاریخ نام برده شده است.<sup>۱۸</sup> این شهر قبل از مسیحیت، میزبان جمعیت بزرگی از یهودیان بوده که آنها بخشی از شهر را ساخته‌اند جمعی از ارمیایان نیز از دوره صفویه در بخش دیگری از شهر - که جلقا نامیده می شود - سکونت داشته‌اند. در خلال همین دوره، در سال ۱۵۹۵ م بود که اصفهان برای اولین بار پایتخت ایران شد و شکوه و جلالی را که امروز مایه شهرت آن است به دست آورد.



مزارع روستایی و باغهای میوه اطراف شهر را احاطه کرده و در هر مقطع تاریخی به وسیله شهر به آن رسیدگی شده است. چهارباغ - که شانزده لیزه اصفهان است - باغ سلطنتی تحت سلطه شاه عباس صفوی بوده و قبلاً از چهارباغ جداگانه با عناوین فالسان، احمدسیاح، بکر و کاران تشکیل می شده که به وسیله ملک شاه سلجوقی ساخته شده بودند.<sup>۱۹</sup>

در دسترسی به اصفهان از جهات مختلف، بخصوص از شمال، جنوب یا غرب ابتدا از اراضی مزروعی و باغهای میوه می گذریم. علاوه بر گندم و جو، برنج نیز محصول منطقه لتجان در غرب اصفهان است. باغهای میوه، درختان متنوعی را به رخ می کشند؛ درختانی مثل سیب، گلابی، انار، انجیر، بادام، هلو، زردآلو، شلیل، گیلاس، آلبالو و انگور.

با ورود به شهر و حرکت در امتداد خیابان‌هایی با ردیف درختان سپیدار در اطراف، با دو نوع باغ مواجه می شویم؛ باغهای خصوصی مردم و باغهای عمومی. باغها به طور کلی نمادی از بهشتی محصور هستند. آنها از این نظر که شهر را به صورت یک کل نمایش می دهند، اهمیت زیادی دارند و بهشت خود قرار است که تمامی شهر را نمایش دهد. به این ترتیب نمادی همگانی که عمیقاً ریشه در فلسفه جهان‌شناسی جامعه دارد، به نمادی ملی و حتی بین‌المللی تبدیل می شود. این مفهوم شبیه عنوان کتاب استین من «اصفهان تصویری از بهشت» است.

#### تصویری از بهشت

برای ریشه‌شناسی معنی پردیس (Paradise: بهشت) در واژه نامه وستر این معنی را پیدا کردیم: «... پارک محصور با اصنیت ایرانی، مشابه پارک محصور Paire-daeza در اوستا، (مشابه محوطه یا Perli و دیوار یا Teichos در فرهنگ یونانی) باغ بهشت ... مکانی خوب، با برکت یا خوشی». در کتاب «المعارف بریتانیکا این طور خواندیم: «لغت فارسی، به معنی پارک سلطنتی یا باغی زیبا و محصور». در لغت نامه دهخدا نیز آمده است: «مکانی با هوای معتدل و آزاد، جایی که روح افراد نیکوکار پس از مرگ به آنجا می رود». در قرآن کریم نیز در آیات و سوره‌های متعددی به ویژه سوره رعد و سوره کهف به بهشت اشاره شده است.

## عقاب دوسره از گذشته تا آینده اسکان بشر / نویسنده: کنستانتین ا. دکسیادیس / مترجم: ایرج اعتصام / ناشر: مولیان جم / سال انتشار: ۱۳۷۷ / تهران / ۱۱۲ صفحه

دکسیادیس پایه‌گذار علم اسکان بشر (اکیستیکس) می‌باشد، از معدود شهرسازان و معمارانی است که ضمن داشتن فعالیت‌های بسیار در عرصه‌های فوق، به عنوان



فیلسوفی متفکر و مؤلف صاحب اندیشه شهرت جهانی دارد. او معتقد است دنیای مدرن هر قدر در «تنوری» به جنبه‌های آرمانی و آینده‌آل شهرها فکر می‌کند و آرزوی زیستن در محیط شهری مطلوب را دارد، به همان اندازه در «عمل» از شهرهای آرمانی دور می‌شود و به «خرابه» شهرهای امروزی می‌رسد. او در پی تلفیق این «آرزو» و «عمل» در مسئله اسکان بشر است و بدین منظور جستجو را از گذشته‌های دور آغاز می‌کند؛ از زمانی که بشر هنوز نفوذی بر طبیعت نداشت، رنگ‌های غالب طبیعت سبز و آبی بودند و دخالت‌های بشر در طبیعت به اندازه امروز خصمانه و آلوده کننده نبود. او سپس از گسترش اسکان اولیه بشر به سازماندهی شهرها، دولت شهرها و امپراتوریها در طی تاریخ می‌پردازد و مقیاس‌های انسانی و محیط را مطرح می‌کند و در این مسیر هنگامی که به قرن بیستم می‌رسد، از رشد بی‌سابقه حیرت و مصرف انرژی و گسترش صنایع می‌گوید و از انفجار عظیمی بحث می‌کند که در جوامع شهری ما رخ داده و ما هنوز آنرا به درستی درک نکرده‌ایم و مقابله صحیحی با آن نشده، انفجار دانش، اطلاعات، تکنولوژی، جمعیت، آزادی و ارتباطات بشر عصر حاضر را دچار سردرگمی عجیبی کرده که مقابله با آن از طریق سنتی راه به جایی نخواهد برد. نویسنده، نحوه برخورد با پدیده انفجار عظیم، در جوامع شهری را در قالب توصیه‌های دوازده گانه‌ای ارائه داده که از جانب «عقاب دوسره» مطرح می‌شود. تعبیری که مظهر نگاه منطقی و همزمان به گذشته و آینده اسکان بشر است و در پایان سخن از انتوییا می‌گوید که نه رؤیای شهر لامکان است و نه شهر بدی‌هاست؛ بلکه شهر جایگاه ما بر زمین است و سپس خصوصیات آنرا مطرح



## مجموعه مصوبات «انجمن شهر تهران» / تدوین مرکز اطلاعات جغرافیایی شهر تهران / تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری / ۱۳۷۸ / ۳۷۳ صفحه

در کلیه کشورهای متعلم دنیا به محض آنکه قانونی به تصویب قوه مقننه می‌رسد متن کامل آن از طریق روزنامه‌های رسمی و سایر مطبوعات به اطلاع عموم می‌رسد و معمولاً برای آنکه افراد مشمول قانون فرصت و قسوف بر متن قانون جدید را داشته باشند فاصله‌ای نیز بین انتشار قانون و تاریخ اجرای آن قائل می‌شوند.

انجمن شهر تهران در آبان ۱۳۴۷ جلسات رسمی خود را آغاز نموده است و اعضای آن طی چهار سالی که از عمر انجمن گذشته وظایفی را که به عنوان نماینده منتخب مردم شهر به عهده داشته انجام داده است.

کتاب حاضر مجموعه مصوبات انجمن شهر تهران را که در سالهای ۱۳۵۱ تا ۱۳۵۵ تحت عنوان مجموعه مصوبات انجمن شهر پایتخت به چاپ رسیده، با نگارش جدید در اختیار شهروندان قرار می‌دهد. این مصوبات مربوط به سالهای ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۵ است. کتاب در چهار فصل به شرح زیر نگارش یافته است:

- فصل اول: مصوبات انجمن شهر از سال ۱۳۵۰-۱۳۴۷؛ فصل دوم: مصوبات انجمن شهر در سال ۱۳۵۱؛ فصل سوم: مصوبات انجمن شهر از سال ۵۲-۱۳۵۲؛ فصل چهارم: مصوبات انجمن شهر در سال ۱۳۵۲.

می‌نماید. نظریات دکسیادیس درباره توسعه شهری و تحول شهرنشینی و توسعه اقتصادی بسیار شبیه دیدگاه‌های توسعه پایدار (اما با وسعت نظری فراتر) است. او معتقد است: ما باید یک حقیقت بنیادین را به یاد آوریم و آن اینکه حل مسائل اسکان بشر نمی‌تواند تنها به دست کشورهای توسعه یافته باشد چرا که اینها در واقع توسعه یافته نیستند! اگر بودند، به پایان می‌رسیدند. ولی چنین نشد. آنها راه درازی تا توسعه علمی، اقتصادی و فن‌شناختی تمام عیار و راه طولانی‌تر برای توسعه فرهنگی و انسانی‌شان در پیش دارند ولی برخی از کشورهای اصطلاحاً «در حال توسعه» چه بسا دارای درآمد‌های بسیار کمتر باشند اما فرهنگ و طبیعت در آنها انجمن آسیمی ندیده باشد. برای این کشورها حرکت سریع به سوی توسعه در کل نظام زیستی امکان‌پذیر است.

عقاب دوسر ضمن توجه به گذشته و آینده اسکان بشر به بررسی بنیادهای فکری «شهر جهان انسان» می‌اندیشد.

**تجدد، فراتجدد و پس از آن در شهرسازی  
حسین، بحرینی / تهران: مؤسسه چاپ و  
انتشارات دانشگاه تهران / ۱۳۷۸  
۳۵۷ صفحه .**

امروزه بحران شهرسازی در اکثر نقاط دنیا ابعاد جدی و گسترده‌ای پیدا کرده است. پدید آمدن این وضعیت ناشی از شرایط کلی جوامع در عصر حاضر است. آرمان تحقق جامعه‌ای مرفه از طریق همکاری و همفکری بین

داشته باشد. اعتقاد عمومی بر این است که تکنولوژی جدید که حاصل علم خودگراست کرة زمین را به نابودی کشیده است. آثار گوناگونی، از بین رفتن لایه اوزون، تخریب جنگلها، فرسایش خاک و کسوفی از زیاده‌های اتمی و شیمیایی کلیه نوع و خلاقیت انسانها را پایمال کرده است. شهرها که زمانی کانونهای امن، تمیز، زیبا و مملو از ارتباطات اجتماعی، فرهنگی و هنری بود، امروز به مناطقی بیش از حد گسترده، بی‌هویت، آلوده و پر از مشکلات اجتماعی، فرهنگی و روانی تبدیل شده است.

مباحث مطرح شده در این کتاب می‌تواند به روشن شدن برخی نکات مبهم مربوط به تحولات دهه‌های اخیر در شهرسازی کمک کرده و یا استناد به تجارب سایر کشورها، تحلیل و ارزیابی صحیح‌تری از رویدادهای مربوط به رشته شهرسازی در کشور و آثار و نتایج آن داشته باشد.

مؤلف کتاب راجع به هشت فصل و یک ضمیمه به شرح زیر نگاشته است:

- فصل اول: انقراض شهرسازی جدید: فصل دوم: فراتجدد؛ فصل سوم: مرگ یا حیات دوباره؛ فصل چهارم: تجدید یا فراتجدد در شهرسازی؛ فصل پنجم: فراتجدد در معماری و طراحی شهری؛ فصل ششم: دودید فراتجدد در طراحی شهری؛ فصل هفتم: فراتجدد و برنامه‌ریزی شهری؛ فصل هشتم: تحولات پس از فراتجدد؛ ضمیمه: تقویم زمانی شکل‌گیری شهرسازی فراتجدد.

**برنامه ریزی در ایران / اساس تجارب گروه  
مشاوره دانشگاه هاروارد در ایران در تهیه  
برنامه عمرانی سوم / تاس. اچ. مک لنود /**



ترجمه علی اعظم محمدیگی / تهران: نشر نی، ۱۳۷۶ / ۲۰۹ صفحه.

این کتاب دیدگاه جدیدی در مورد عوامل ناکامی برنامه‌ریزی اقتصادی در ایران مطرح می‌کند. کتاب مذکور را گروه مشاوره‌ای دانشگاه هاروارد به عنوان گزارش مفصل رویدادهای دوره چهارساله فعالیت خود در سازمان



شهرکتهای بزرگ، دولتها و مردم تنها به کابوسی بروکرانیک تبدیل شده است. افسانه پیشرفت مادی به بت پرستی صرف کالا تنزل پیدا کرده و از همه مهمتر شیفتگی دیوانه‌وار نسبت به وسائل ارتباط جمعی، سایه شوم خود را بر همه جا و همه کس گسترده است. انسان در جهان بی‌انتهای ارتباطات غرق شده بدون این که خودپيامی



نشانی از آن قابل توجه بوده و معمولاً بر اثر غفلت، سهل انگاری و بی احتیاطی مختصری رخ می دهد که در نتیجه سبب نابودی آسانها، تجهیزات ساختمانهها، محصولات مواد اولیه و نظایر آن می گردد.

هیچ بنایی اهم از مسکونی، تجاری، اداری، آموزشی، انبار، آزمایشگاه، بیمارستان و... از خطرات ناشی از آتش سوزی در امان نیستند و حتی اگر پس از گذشت چند سال در بنایی معین حادثه یا حریق رخ ندهد، دلیل بر ایمن بودن آن نیست.

امروزه آگاهی از تجربیات و دستاوردهای دیگر ملل، اصلی پذیرفته شده در رشد و توسعه کشورهاست و درس گرفتن از اشتباهات و پیاده کردن نکات مثبت، از فواید مطلع شدن از تجربیات دیگران است. موضوع خدمات آتش نشانی و ایمنی اگرچه سابقه ای طولانی در کشور ما دارد، اما توجه جدی و کارشناسی به آن و تلاش برای سازماندهی این خدمات دیرزمانی نیست که در کشور آغاز شده است. در همین رابطه ضروریست تا تجربیات دیگر کشورها مدنظر برنامه ریزان و کارشناسان آتش نشانی و ایمنی قرار گیرد و به همین منظور دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی با همکاری مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور اقدام به ترجمه و چاپ مقاله ای تحت عنوان «آشنایی با خدمات آتش نشانی در جمهوری خلق چین» در چندین میحت نموده که به طور اجمال بیان می شوند:

- ۱- گروه های آتش نشانی ۲- آتش نشان داوطلب ۳- آتش نشانی پکن ۴- دسته های کار ۵- آموزش ۶- تحقیقات ۷- استانداردها ۸- پیشگیری ۹- آمارهای آتش سوزی ۱۰- بلابای طبیعی ۱۱- مرکز اطلاعات.

برنامه ریزی ایران به رشته تحریر در آورده اند. این گروه در اواسط دهه ۱۳۳۰ به درخواست ابوالحسن ابتهاج، رئیس وقت سازمان برنامه، به منظور ارائه کمک فنی به این سازمان در تهیه برنامه عمرانی سوم (۴۶-۱۳۴۲) به ایران آمدند و به دلیل فراهم نبودن شرایط مناسب برای ادامه کار، در سال ۱۳۴۱ کشور را ترک کردند.

مهمترین ویژگی این گزارش آن است که خارج از چارچوب نظریه های وارداتی، تاریخچه برنامه ریزی اقتصادی در ایران را مورد تحلیل و ارزیابی قرار داده است. کتاب در شش فصل منتشر شده که عبارت انداز:  
۱- طرح کلان برنامه یا مدل ۲- برنامه ریزان سازمان برنامه ۳- تشکیلات سازمان برنامه ۴- چارچوب اداری ۵- کارستانی در برنامه ریزی ۶- فرایند تصمیم گیری.

### آشنایی با خدمات آتش نشانی در جمهوری خلق چین / نویسنده: هلموت راب / ترجمه مجید عبداللهی / تهران: وزارت کشور



دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور / ۱۳۷۷ / ۳۷ صفحه. آتش سوزی از جمله حوادثی است که خسارات جانی و مالی

**ماهنامه**  
**شماره ۶۵۴**  
**آگهی می پذیرد**

## ● ABSTRACTS

### The Planning Complex

---

Dr. Manoocher Mozayeni

The author attempts to review the experience of national planning in Iran. An experience which just has turned 50. His article is based on a lengthy report on the national planning endeavors in Iran, in the past 50 years, which was published in the February issue of "Iran Farda" magazine. The article contains many comments and opinions expressed by the experts involved in formulation of the Iranian national plans.

The author adds his own views while quoting-directly or indirectly

experts opinions.

The experts views are mainly concerned with the problems of national planning in Iran; Problem such as lack of sufficient information, conflict of politicians and planners, absence of sufficient, understanding and sympathy for planning from the public and authorities alike.

The author, while seeing and discussing these difficulties attempts to call his readers' attention to the problems planning is facing today all over the world; i.e., attributing part of the problem to the complex nature of planning.

### City and City Management in School Text Books

---

Sakineh Alzadeh

Municipalities as the most instrumental organs of city governments are to manage city affairs to improve the lives of the citizens; and in their efforts need cooperation of the people.

This is only possible when people learn to assist their own municipalities.

The best way to get people acquainted with city culture and to benefit from their own assistance is to start to instruct people at an early age.

Therefore, School children text books, discussing and explaining urban living and municipalities' functions can play important

roles.

Although in recent years attention to municipalities' functions and citizens duties towards their own cities have increased, but share of the school text books elevating young people's awariness of the matter does not seem to be sufficient.

Scrutiny of the school text books for elementary and secondary schools (including junior high) reveals the fact that the topics concerning municipalities and city functions comprise only %51 of total pages of these books.



# ماشین آلات صنعتی

## تراکتور سازی ایران

### ITIM CO.

بالابر هیدرولیکی با ارتفاع کاری ۸ و ۱۰ متری  
قابل نصب بر روی انواع تراکتور با دارا بودن:

- خدمات بعد از فروش
- گارانتی شش ماهه
- و ارائه خدمات مورد نیاز در سراسر کشور  
توسط نمایندگیهای مجاز  
آماده واگذاری به شهرداریهای محترم می باشد

با کاربرد وسیع در زمینه های  
نوسازی و توسعه شهرداریها جهت:

- نصب چراغهای معابر
- نصب تصاویر و پرچمها و تجهیزات مراسم و جشنها
- استفاده گسترده در نما سازی ساختمانها
- سنجاشی درختان حاشیه خیابانها و معابر
- و امور کشاورزی و عمرانی و ...

تلفن کارخانه : ۷۴ و ۴۲۵۸۷۰ - ۴۱

فاکس : ۴۲۵۸۷۱ - ۴۱

تلفن دفتر مرکزی : ۸۵ - ۸۸۴۲۲۸۲

فاکس : ۸۸۴۱۹۷۸ - ۲۱

E.mail [ITIM.CO@neda.net](mailto:ITIM.CO@neda.net)



# Shahrdariba

- **Limitations of Resources and Increase of the Costs of Municipalities**
- **Problem of Planning**
  - city as a landscape
- **Why are the Resolutions of Commission of Article 100 Being Nullified?**
- **Light , Direction Finding, Information Service**
- **Ridding from a Deadend**  
**A Report of the 7th Bridge of AHVAZ**

