

## جناب آقای دکتر لاریجانی

### ریاست محترم مجلس شورای اسلامی

سلام علیکم

احتراما همانطور که استحضار دارید با نگرش بر کوچک و چابک سازی دولت در طی برنامه های گذشته تصمیماتی اتخاذ شده است که در اغلب موارد قرین توفیقاتی بوده است و موجب افزایش بهره وری سازمانها و رضایتمندی عمومی شده اند لکن در برخی موارد بدلیل عدم وجود فرصت لازم جهت تدقیق و بررسی اصلاحات ساختاری تصمیمات اتخاذ شده منجر به نتایج مورد نظر و مطلوب نگردیده است و شرایط بگونه ای تغییر یافته اند که دولت و/یا مجلس شورای اسلامی مجبور به بازنگری و تجدید نظر در تصمیمات قبلی شده اند. از جمله مواردی که بدلیل شرایط خاص امکان بررسی لازم فراهم نگردید تغییر ساختار دو بخش زیربنایی کشور یعنی حمل و نقل و مسکن و شهرسازی بوده است که با ادغام دو وزارتخانه راه و ترابری و مسکن و شهرسازی سابق و ایجاد وزارت راه و شهرسازی شکل گرفت. دولت محترم اخیرا با ارزیابی نتایج عملکردی و تجارب بدست آمده از ادغام مزبور به این نتیجه رسیده است که برای بهبود فعالیت این دو بخش ضرورت دارد تا نسبت به تفکیک آنها و استقرار مجدد دو فعالیت در دو وزارتخانه مجزا اقدامات قانونی را بعمل آورد و بدین جهت لایحه ای تقدیم مجلس شورای اسلامی شده است.

گروهی از مدیران ارشد سابق دو حوزه حمل و نقل و مسکن و شهرسازی بمنظور کمک به تصمیم گیری نمایندگان محترم مجلس در فرایند بررسی این لایحه نظرات و دیدگاههای خود را بصورت خلاصه و به شرحی که در ادامه آمده است، بیان نموده اند تا این بار برخلاف زمان ادغام با اجتناب از اقدام عجولانه و عدم تحقیق و ارزیابی تصمیمات با دقت کافی و تشخیص صحیح و صرفا کارشناسی گرفته شود. به نظر این گروه و همچنین بسیاری از متخصصین و کارشناسان و مدیران مرتبط با این دو حوزه تفکیک این دو ماموریت نه یک انتخاب بلکه ضرورتی اجتناب ناپذیر است که دیر یا زود صورت خواهد گرفت.

بر اساس بررسی های صورت گرفته در میان کشورهای مختلف جهان اعم از کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه در ۳۴ درصد از آنها این دو بخش با مدیریت مجزا و مستقل اداره می شوند و در ۲۸ درصد از آنها دو بخش حمل و نقل و ارتباطات در یک وزارتخانه مستقر هستند و تنها در ۴ درصد از آنها وزارتخانه ای با ترکیب دو بخش حمل و نقل و شهرسازی وجود دارد .

#### الف: تاریخچه:

مروری بر سابقه تاریخی، چگونگی شکل گیری و تغییرات ساختاری بعدی که به ایجاد وزارتخانه های مسکن و شهرسازی و راه و ترابری منتج گردید، نشان می دهد که فرایند شکل گیری هر دو وزارتخانه مربوطه از منطقی قابل دفاع و کاملا تخصصی برخوردار بوده است و تغییرات و اصلاحات به درستی اهمیت ویژه هر دو حوزه را تبیین میکنند. روند کلی این تغییر گذر از اقدامات سخت افزاری و توسعه فیزیکی به مدیریت عملیات و افزایش بهره وری بوده است .

انتزاع امور مرتبط با آبادانی و مسکن از وزارت کشور و تاسیس وزارت آبادانی و مسکن در سال ۱۳۴۲ به منظور ایجاد تمرکز و هماهنگی در تهیه و اجرای برنامه ها و طرح های ساختمانی و شهرسازی و ده سازی و آبادانی انجام پذیرفت و با اصلاحیه بعدی در سال ۱۳۴۶ اداره کل امور اجتماعی و عمران دهات نیز از وزارت کشور منتزع و به این وزارتخانه منتقل گردید. در سال ۱۳۵۳، براساس قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به منظور اتخاذ و اعمال سیاستها و تنظیم برنامه های جامع و هماهنگ برای تعیین مراکز جمعیت و ایجاد تعادل مطلوب بین جمعیت و وسعت شهرها در سطح کشور، تأمین مسکن و توسعه و بهبود استانداردهای کمی و کیفی مسکن با توجه به هدفها و مقتضیات توسعه اقتصادی واجتماعی کشور و همچنین ایجاد هماهنگی و تمرکز در تهیه و اجرای طرحها وساختمانهای دولتی به وزارت مسکن و شهرسازی تغییر یافت. تاسیس شورایعالی شهرسازی و معماری در سال ۱۳۵۱ ، با عضویت ۷ وزیر و رئیس سازمان برنامه و بودجه به ریاست وزیر مسکن و شهرسازی حکایت از اهمیت و جایگاه بالای این حوزه در ساختار حاکمیتی کشور دارد.

از سوی دیگر وزارت طرق و شوارع در سال ۱۳۰۸ با تصویب مجلس شورای ملی وقت ایجاد و در سال ۱۳۱۵ نام این وزارتخانه به وزارت راه تغییر یافت. وزارت راه در سال ۱۳۵۳ به وزارت راه و ترابری تبدیل گردید و ماموریت وزارت مزبور از توسعه شبکه راهها و نگهداری آنها به مدیریت و هماهنگی در حوزه حمل و نقل زمینی و دریایی افزایش پیدا کرد و با تشکیل شورایعالی هماهنگی ترابری با حضور ده عضو شامل وزرا و روسای سازمانهای مرتبط با حمل و نقل مسئولیت هماهنگی این

بخش بر عهده وزارت راه و ترابری قرار گرفت و حوزه دریایی از وزارت دارائی وقت منتزع و به این وزارتخانه منتقل شد و متعاقباً پس از پیروزی انقلاب اسلامی با تصویب شورای انقلاب سازمانهای هواشناسی و هواپیمایی کشوری نیز به وزارت مزبور منتقل و مدیریت تمامی فعالیت های حمل و نقل بین شهری بصورت یکپارچه در این وزارتخانه متمرکز گردید. این انتقال ضمن ایجاد زمینه هماهنگی و یکپارچگی در حمل و نقل بین شهری موجب گسترش وزارت مزبور شد و ظرفیت و امکان ادغام دیگری را از آن گرفت. در همین راستا به وزارت راه و ترابری اجازه داده شد تا نسبت به تشکیل گارد ترابری نیز اقدام نماید هر چند این مجوز هیچگاه مورد استفاده قرار نگرفت لکن این تصمیم نشان از ضرورت هماهنگی مدیریت و اقدامات حوزه حمل و نقل در یک وزارتخانه داشت همچنین راهنمایی و رانندگی وقت در تهران نیز به شهرداری تهران واگذار گردید.

#### ب: جایگاه و موقعیت دو بخش در اقتصاد و اشتغال کشور :

۱- جایگاه شهرسازی در کیفیت زندگی مردم در دراز مدت و میان مدت: مکان سکونت انسان (هم در مقیاس شهر هم در مقیاس معماری) می بایست برآورنده نیازهای انسان و فراهم آورنده زمینه رشد و تعالی او در همه مراتب مادی و معنوی زندگی باشد. بخشی از این نیازها و زمینه های لازم در عرصه خصوصی زندگی و برخی دیگر در عرصه زندگی جمعی انسان ها مطرح شده و پاسخ مناسب را دریافت می دارند. شهرسازی و معماری، نقش مهمی در تحقق حقوق شهروندان از باب برآورده شدن نیازها و ایجاد زمینه های رشد و تعالی انسان ها دارند. بهره مندی از عدالت اجتماعی و متعادل بودن شهر، بهره مندی نسل های حاضر و آینده از محیط زیست سالم و میراث فرهنگی، فراهم آوردن زمینه آسایش و آرامش، امکان اندیشه ورزی، و... همه این موارد هم در معماری (اعم از بناهای مسکونی و بناهای عمومی) و هم در عرصه های عمومی شهر مطرح هستند و هر کدام از این موارد بنابر ماهیت بنا و کارکردها و معانی که بر آن مترتب است در تحقق حقوق شهروندان و ایجاد محیط زندگی با کیفیت از اهمیت برخوردار هستند. بی تردید جایگاه تاثیرگذار امور مذکور در کیفیت زندگی شهروندان، اهمیت وجود ساختار سیاست گذاری و طرح ریزی ویژه و متمرکز بر موضوع را می طلبد.

## ۲- اتخاذ و اعمال سیاستها و تنظیم برنامه‌های جامع و هماهنگ برای تعیین مراکز جمعیت و ایجاد

تعادل مطلوب بین جمعیت و وسعت شهرها در سطح کشور، تأمین مسکن و توسعه و بهبود استانداردهای کمی و کیفی مسکن با توجه به هدفها و مقتضیات توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور و همچنین ایجاد هماهنگی و تمرکز در تهیه و اجرای طرحها، از جمله اهدافی است که قانونگذار به منظور نیل به آنها ایجاد وزارت مسکن و شهرسازی را مصوب نمود. این موضوع در کنار مسئولیتهای قانونی وزارتخانه از قبیل نمایندگی دولت در مالکیت اراضی شهری، ریاست و دبیری شورایی عالی شهرسازی و معماری، تعیین محل شهرها و مراکز جمعیت آینده و... اهمیت و جایگاه وزارت مسکن و شهرسازی را در ساختار حاکمیتی دولت روشن می‌سازد.

## ۳- حمل و نقل موتور محرک توسعه و ابزار مهم در جهت کاهش نابرابری های بین منطقه

ای و تعادل درآمد بین آنهاست با گسترش شبکه های زیربنایی حمل و نقل نظیر راهها و راه آهن و فرودگاه و بنادر می توان ضمن ایجاد ارتباط روان و امن امکان تبادل ارزان کالا و کاهش قیمت تمام شده و ارتقاء رقابت پذیری و بهره وری را در مناطق مختلف فراهم نمود و با ایجاد زمینه اشتغال نسبت به رفع محرومیت و بهبود معیشت مردم همت گماشت.

## ۴- نقش و جایگاه حمل و نقل و مسکن در ایجاد اشتغال: اشتغالی که بصورت مستقیم و غیر مستقیم توسط این

دو حوزه ایجاد می شود از اهمیتی برخوردار است که نگاه ویژه ای به آنرا می طلبد بویژه در شرایط فعلی کشور که اشتغال یکی از مهمترین چالشهای بزرگ کشور میباشد. سهم اشتغال مسکن همواره یکی از محور های مهم در اقتصاد کشور بوده است همچنین بررسی های کارشناسی نشاندهنده آن است که سرمایه گذاری در حمل و نقل تاثیر مثبت بالایی در شاخص اشتغال مولد در کشورها دارد. تحقیقات جهانی و داخلی نشان داده است که بدلیل نیاز زیرساخت ها و ناوگان و خدمات مورد نیاز بخش حمل و نقل سرمایه گذاری دولت در این بخش موجب افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی و اشتغال و توسعه منطقه ای می شود.

## ۵- ایمنی در حمل و نقل: مهمترین شاخص ارزیابی بهره وری حمل را می توان به میزان ایمنی در آن

مرتبط دانست که اثربخشی و کارایی حمل و نقل و ریسک و اعتماد عمومی و جذب کالا و مسافر را تحت تاثیر قرار می دهد آمار رسمی و منتشره از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای نشان می دهد در سوانح رانندگی در کشور در سال ۱۳۹۴ بالغ بر ۱۶,۶۰۰ نفر در سوانح رانندگی جان خود را از دست داده اند

که از این تعداد قریب به ۱۱,۰۰۰ نفر مربوط به سوانح در جاده های کشور بوده است هرچند این رقم نسبت به سالهای قبل کاهش یافته است ، لکن رتبه بالای ایران در تلفات و خسارات جانی و مالی تصادفات و سوانح حمل و نقل ایجاد سازمان مستقل و تجهیز منابع مدیریتی و مالی و فنی و امکانات داخلی و جهانی را الزامی می کند.

۶- ارتباط و وابستگی بخشهای مختلف اقتصادی و حمل و نقل : مطالعات مختلفی جهت تعیین میزان ارتباط و تاثیرات متقابل حمل و نقل با دیگر بخش ها نظیر صنعت ، معدن ، کشاورزی ، ارتباطات و مسکن و شهرسازی صورت گرفته که نشان می دهد کدام یک از این بخش ها با حمل و نقل ارتباط بیشتری دارند و تاثیرات بین آنها می تواند نقش سازنده تری در توسعه ملی و محلی بوجود آورند . تحقیقات داخلی نشان داده است که در ایران صنعت بیشترین ارتباط متقابل و معدن بیشترین وابستگی را به حمل و نقل دارد و مسکن کمترین ارتباط را با حمل و نقل بین شهری دارد.

۷- حمل و نقل و ترانزیت : در تجربه جهانی و ساختار دولتها مسئولین حمل و نقل بعد از سیاست خارجی بیشترین ارتباط بین المللی را دارند بویژه در بخش های هوا و دریا . در ایران در دو دهه اخیر شرایط و موقعیت ترانزیتی در منطقه به این اهمیت افزوده است. علیرغم تاکیداتی بر اهمیت ترانزیت شده است و سرمایه گذاری های دولتی و خصوصی فراوان لکن متأسفانه هنوز سهم و میزان قابل ملاحظه ای از ترانزیت منطقه از ایران عبور نمی کند و نیاز به تقویت جایگاه حمل و نقل کشور از این جهت مورد تاکید است.

۸- سیاستهای محوری : از جمله توسعه حمل و نقل عمومی و ارتقاء سطح خدمات و افزایش سهم ریل و توسعه مناطق کمتر توسعه یافته نظیر محور شرق با اتکاء بر توسعه حمل و نقل و افزایش میزان رقابت پذیری ایران در خلیج فارس و ارتقا موقعیت و جایگاه بنادر ایران در این منطقه سوق الجیشی و بالابردن رتبه بندر شهید رجایی در طبقه بندی جهانی و ارتقا جایگاه ترانزیتی فرودگاه امام خمینی به عنوان سکوی گردان و هاب هوایی منطقه و .... همه بر ضرورت استقلال بخش حمل و نقل بدلیل حجم فعالیت و اهمیت آنها و ضرورت ارتقاء مدیریت و تمرکز بر تحقق آنها دلالت دارد.

۹- تحریم و شرایط خاص جهانی و زمانی : آثار منفی تحریم بر توسعه ناوگان و فعالیت حمل و نقل داخلی و مخصوصاً بین المللی و عملکرد حوزه های هوا و دریا ، نیاز به تعامل و ارتباط بیشتر در سرمایه گذاری در کشور را بیش از پیش طلب می کند.

## ج: وضع موجود:

دو وزارتخانه مسکن و شهرسازی و راه و ترابری، با حجم وسیع مسئولیت و وظایف، توزیع نامتوازن منابع انسانی، امکانات، قابلیت‌ها و بودجه هر بخش و... در سال ۱۳۹۰ ادغام شدند. اکنون با گذشت بیش از شش سال، شایسته است تا اثرات این اقدام به لحاظ میزان کارایی و آثار جانبی مترتب بر آن مورد بررسی قرار گیرد. این امر به ویژه از آن جهت قابل تامل است که هر کدام از حوزه‌های وزارت راه و شهرسازی، به واسطه اهمیت و گستردگی موضوعات تاثیر مستقیم بر کیفیت زندگی مردم نیازمند برخورداری از ساختارهایی مستقل و متناسب با ماهیت و رویه خاص هر کدام می باشد تا امکان تمرکز مسئولان ارشد هر حوزه، در راهبری امور مربوطه را طلب کند. در باب این موضوع ذکر چند نکته حائز اهمیت است.

نخست آنکه، در ادغام صورت گرفته قوانین موضوعی ناظر بر تشکیل وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت راه و ترابری و شرح وظایف قانونی آنها عملاً نادیده گرفته شده است.

دوم آنکه، امر ادغام، عمدتاً معطوف به حوزه‌های ستادی دو وزارتخانه بوده است، شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه هر دو وزارت از ابتدا و هم اکنون به صورت جداگانه به انجام وظایف تخصصی خود می‌پردازند. از سوی دیگر ادارات کل استانی نیز هم اکنون به دو حوزه راهداری و مسکن و شهرسازی تفکیک شده‌اند و در کنار ادارات کل مربوط به سازمانهای تخصصی در هر استان تعداد ادارات کل قابل توجه می باشد. بنابراین امر ادغام دو وزارتخانه ناظر بر ادغام دو حوزه ستادی بوده است و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و ادارات کل استانی به صورت مجزا به پیگیری وظایف خود مشغول هستند و در زیر بخش جاده ای تاکید بر راهداری مدیریت بر حمل و نقل را تحت تاثیر قرار داده است. از طرفی نیز ساختار بگونه ای رقم خورده که به مدیران مستقیم تحت امر وزیر بالغ بر ۶۰ نفر افزوده شده است.

سوم آنکه، امر هدایت و راهبری مجموعه بزرگ راه و شهرسازی با مسئولیتها و ویژگی های تخصصی متعدد و متنوعی که در دو حوزه مذکور وجود دارد، لزوم حضور شخصی متخصص در هریک از دو حوزه اصلی یاد شده را طلب می نماید.

## د: ضرورت‌های تفکیک نهادی دو حوزه حمل و نقل و مسکن و شهرسازی چیست؟

**حجم وسیع و گستردگی وظایف دو بخش مسکن و حمل و نقل بر اساس اصل ۳۱ قانون اساسی بهره مندی**  
از مسکن متناسب با نیاز حق هر فرد و خانواده ایرانی است و دولت موظف است تا با رعایت اولویتها، زمینه اجرای

این اصل را فراهم نماید. طبق گزارش مرکز آمار ایران در حال حاضر سهم حدود ۳۵ درصدی مسکن در سبد خانوار، کاهش ۸ درصدی مالکیت مسکن در ده سال گذشته، همچنین تغییر مسئله مسکن از بی مسکنی به بد مسکنی، پیچیدگی موضوعات تامین مالی مسکن و ابعاد مختلف آن، از جمله تامین مسکن برای اقشار کم درآمد و اهمیت جنبه‌های اجتماعی موضوع، از جمله موارد حائز اهمیتی است که موضوع مسکن را شایسته توجه متمرکز می‌سازد. انجام صحیح ماموریتها و مسئولیتهای قانونی هر دستگاه اجرایی، علاوه بر ضرورت تامین امکانات، اعتبارات و نیروی انسانی متخصص، مستلزم وجود اختیارات لازم برای حصول به این نتیجه می باشد.

### از سوی دیگر سهم حمل و نقل در اقتصاد ایران نیز در حدود ۸,۵ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور

می باشد میزان سرمایه گذاری دولت از محل بودجه عمومی در حمل و نقل در ۴ سال گذشته بالغ بر ۱۳۰ هزار میلیارد ریال بوده است. اهمیت و جایگاه بخش حمل و نقل به عنوان یکی از عوامل محرک توسعه، سهم حمل و نقل در اقتصاد و جایگاه آن در تولید ناخالص داخلی و سهم آن از اعتبارات عمرانی کشور، اهمیت ایمنی در حمل و نقل بویژه در ایران و با توجه به شاخصهای حوادث و سوانح رانندگی و لزوم وجود فراغت و امکانات لازم برای پرداختن به آن، اجرای سیاستهای محوری از جمله توسعه حمل و نقل عمومی، ارتقاء سطح خدمات، افزایش میزان رقابت پذیری ایران در خلیج فارس، یکپارچه سازی حمل و نقل در حوزه سیاستگذاری و استانداردسازی و تلفیق سیاست و برنامه ریزی حمل و نقل درون، برون شهر و بین شهری از جمله موضوعات مهم مطرح در حوزه حمل و نقل کشور است که حجم فعالیت و اهمیت آنها ضرورت وجود یک ساختار مستقل و متمرکز بر موضوع حمل و نقل و ایجاد وزارتخانه در این خصوص را محرز می‌سازد.

### اختلاف ماهوی ماموریت و فعالیت‌های دو حوزه: نمود بارز این تفاوت، در اقدامات عموماً سخت‌افزاری در حوزه حمل

و نقل در مقابل فعالیت‌های کاملاً نرم‌افزاری و ستادی در حوزه مسکن و شهرسازی قابل مشاهده است. اقدامات مرتبط با حوزه حمل و نقل غالباً معطوف به احداث و تکمیل زیرساخت‌های جاده‌ای، (آزادراه، بزرگراه، راه‌های روستایی) شبکه ریلی و راه آهن، توسعه بنادر و افزایش ظرفیت آنها، احداث و توسعه فرودگاه‌ها، نوسازی ناوگان جاده‌ای و ... از محل منابع عمومی در کنار مدیریت حمل و نقل می باشد در حالی که فعالیت‌های مرتبط با حوزه مسکن و شهرسازی، عموماً متضمن اقدامات سیاستگذاری و برنامه‌ای مانند تعادل بخشی و مدیریت خردمندانانه سرزمین، تهیه طرح‌های توسعه و عمران و ایجاد زمینه‌های دسترسی آزاد شهروندان به اطلاعات طرح‌ها، ارتقاء کیفیت فضاهای شهری و صیانت از بافتهای شهری به لحاظ تاریخی و فرهنگی، تهیه طرح‌های ویژه برای نقاط حساس و کمتر توسعه یافته در جهت سیاست‌های ملی توسعه سرزمین، برنامه‌ریزی

در حوزه سکونت گاه‌ها و مسکن، اصلاح نظام تسهیلات مسکن، شکل‌دهی نهادهای مالی جدید به منظور تامین مالی مسکن و... می باشد.

**پیگیری بخشی از وظایف قانونی وزارتخانه که تاکنون به طور کامل مورد توجه قرار نگرفته است:** بر اساس ماده یک قانون تاسیس شورای عالی شهرسازی و معماری، این شورا به منظور اعتلاء هنر معماری ایران و ایجاد محیط زیست بهتر برای مردم در مناطق مختلف کشور با توجه به شرایط اقلیمی و طرز زندگی و مقتضیات محلی، تاسیس شده است. لیکن در قانون مذکور و سایر قوانین ناظر بر وظایف وزارت راه و شهرسازی، این موضوع منجر به تعیین وظایف قانونی نشده و علیرغم اهمیت موضوع، به ویژه از باب ارتباط مستقیم آن با مبحث شهرسازی و معماری ایرانی-اسلامی، به طور نظام‌مند قابل پیگیری نیست.

**لزوم بازنگری در شیوه سیاست‌گذاری و اجرای سیاست های حوزه مسکن:** بازنگری در شیوه‌های تامین مسکن به ویژه با عنایت به تغییر مسئله مسکن از بی‌مسکنی به بدمسکنی، وجود بافت‌های مرکزی شهر با وجود زیرساخت‌های مناسب و لزوم برنامه‌ریزی به منظور تامین مسکن در اینگونه بافتها با رعایت کلیه ملاحظات مربوط به بافت‌های شهری، توجه به جنبه های اجتماعی تامین مسکن به ویژه برای اقشار کم درآمد و... از جمله مواردی است که باید در اصلاح ساختارها و وظایف، با رویکردهای زیر مورد توجه قرار گیرد:

- رفع موارد تعارض منافع در میان عناصر فعال بازار فعالیت‌های مهندسی ساختمان و اصرار بر نهادینه‌شدن اصول و ضوابط اخلاق مهندسی در این بازار
- ایجاد زمینه‌های پاسخگویی به حقوق شهروندی و بهره‌گیری از مشارکت مردمی و تشکلهای مردم نهاد
- تمرکز بر برنامه‌ریزی جهت فراهم‌آوردن امکان تامین، بهسازی و ارتقای مسکن حاشیه‌نشینان، ساکنان بافت‌های فرسوده و خانه‌اولی‌ها
- افزایش توان خرید، بهسازی و ارتقای مسکن متقاضیان و هم‌چنین تامین مالی سازندگان از طریق ابزارهای مالی و افزایش سرمایه بانک مسکن
- توسعه و اعتلای مهندسی ساختمان و گسترش و توسعه فناوری‌های نوین در صنعت ساختمان و حوزه حمل و نقل و زیر ساخت های محوری در حوزه مسکن



ضرورت توجه به مفاهیمی که تاکنون در تعیین وظایف کمتر مورد توجه بوده‌اند مانند: حقوق شهروندی،

### حقوق عمومی....زیبایی در شهر و معماری (به رسمیت شناختن حق زیبایی در شهر)

- ایجاد زمینه‌های تحقق حقوق شهروندی در شهرسازی و معماری به ویژه در حوزه حقوق عمومی، تقویت مشارکت شهروندان در تهیه طرح‌های شهرسازی، امکان دسترسی آزاد شهروندان به اطلاعات طرح‌های توسعه
- تعیین وظایف و اختیارات در راستای بازبانی هویت ایرانی-اسلامی در شهر و معماری معاصر
- تعیین وظایف و اختیارات در راستای اجرای اصل ۵۰ قانون اساسی (حفاظت از محیط زیست) در تهیه طرح‌های توسعه و عمران در مقیاس‌های مختلف که خود از عوامل تحقق مدیریت خردمندانه سرزمین است.

تعیین وظایف و اختیارات به منظور ممانعت از سوداگری در عرصه شهر و معماری

### ه: نقد دلایل مخالفان تفکیک حوزه حمل و نقل و مسکن و شهرسازی

مهمترین توجیه ادغام وزارت راه و شهرسازی با وزارت راه و ترابری که در حال حاضر نیز به عنوان دلیلی برای مخالفت با تفکیک حوزه حمل و نقل و مسکن و شهرسازی مطرح می‌شود، امکان استفاده از ظرفیت‌های ایجاد و گسترش راه‌های بین شهری و سایر سیاست‌های حمل و نقلی به عنوان محرک توسعه هدفمند مناطق جمعیتی سطح کشور و توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی از جمله هماهنگی و توازن در توسعه حمل و نقل ریلی و توسعه شهری می‌باشد.

در پاسخ به این ادعا باید گفت نقطه اتصال سیاست‌های شهرسازی و حمل و نقلی، نه بر مدیریت عالی واحد وزارتخانه‌های مربوطه بلکه بر تنظیم درست برنامه‌های آمایش سرزمین استوار است. به عبارت دیگر در صورتی که:

• تدوین اصلی‌ترین جهات توسعه‌ی همه جانبه بلندمدت کشور از منظر سرزمین در یک فرایند نگاه از بالا به توسعه‌ی ملی و تعیین و تبیین بازتاب‌های سرزمینی آن

• تعیین امکانات و قابلیت‌ها و موانع و تنگناها که تعیین‌کننده‌ی تخصص‌ها و عملکردهای اصلی اقتصادی و اجتماعی و منشأ انتخاب فعالیت‌ها در سطح مناطق می‌باشند (در یک فرایند نگاه از پایین به توسعه ملی).

• تلفیق دو فرایند فوق‌الذکر در برخورد با بخش‌های اقتصادی و ایجاد هماهنگی‌های بین سطوح ملی، منطقه‌ای و بین بخشی و بخشی- منطقه‌ای و تصویر بازتاب‌های سرزمینی مرحله‌ی توسعه‌یافتگی بخش‌های مختلف در سطح ملی را به عنوان مراحل اساسی تبیین دیدگاه دراز مدت توسعه ملی آمایش و مهندسی ترتیبات بهره‌وری بهینه از ظرفیت‌های اجتماعی

و طبیعی سرزمین بدانیم، آنگاه تدوین شبکه حمل و نقل بین شهری در چارچوب نظام ساماندهی اسکان جمعیت و سطح‌بندی مراکز شهری و نواحی روستایی و بر اساس توزیع بهینه فعالیت‌ها و امکانات در پهنه‌ی سرزمین، صرفاً بخشی از فرایند برنامه‌ریزی آمایش سرزمین، محسوب شده و تنها از طریق نظارت صحیح بر تهیه و اجرای طرح ملی آمایش قابل تحقق است.

اینجانبان امضا کنندگان این نامه با توجه به تجارب و اطلاعاتی که از این دو حوزه داریم امید داریم با ارائه اطلاعات بالا زمینه اتخاذ تصمیم مناسب و صحیح در جهت بهبود کیفیت عملکرد این دو حوزه بیش از گذشته فراهم شده باشد.

**با تشکر**