

۹۰ درصد درآمد شهرهای هلند را دولت تأمین می کند

هلند



برای هر منطقه شهرداری یک شورای شهر وجود دارد که از ۴۹ نفر تشکیل می شود. این شورا ده نفر را به عنوان هیأت مدیره تعیین می کند. اعضای هیأت مدیره، شهردار منطقه را انتخاب می کنند. شهردار شهر آمستردام را ملکه هلند منصوب می کند. شهردار رییس شورای شهر است و یکی از اعضا و رییس هیأت مدیره شهرداری نیز است. شهردار در جلسات هیأت مدیره شهرداری یک رأی دارد ولی در جلسات شورای شهر حق رأی ندارد و هر یک از اعضای هیأت مدیره مسؤول اداره شهرداری است.

ترجمه: محبوبه خوانساری

منبع: http://www.eur.nl/fileadmin/ASSETS/prospective/0708prospective_ihsumdmaster.pdf

حکم سلطنتی لغو شود.

در کشور هلند شهرداری ها دارای سه رکن اصلی شورا، هیأت اجرایی و شهردار هستند. شوراها در هلند مرکب ۷ تا ۴۵ عضو هستند که مردم شهر آن ها را با رأی مستقیم و با سیستم رأی گیری نسبی انتخاب می کنند. احزاب سیاسی نیز کاندیداهای خود را در شورای شهر تعیین می کنند. دوره عضویت در شورا چهار سال است و شوراها باید دست کم ۶ بار در سال تشکیل جلسه دهند. ورود به جلسات شورا برای همگان آزاد است، مگر این که شورا تصمیم بگیرد که پشت درهای بسته جلسه را تشکیل دهد.

شخص شهردار اختیارات ویژه ای دارد؛ از جمله این که شهردار رییس پلیس شهر بوده و مسؤول حفظ نظم و قانون در شهر است. شهردار ضمن تماس با شهروندان، سازمان های دولتی، سازمان های اجتماعی و سازمان های تجاری نقش عمده ای را در مدیریت شهر ایفا می کنند. در آمستردام پایتخت هلند، تقسیمات شهرداری با رشد جمعیت تغییر می کند. معمولاً برای هر یکصد هزار نفر از ساکنان شهر یک منطقه شهرداری منظور می شود و هر شهروند منسوب به یکی از مناطق است.

کشور هلند از ۷۱۴ شهرداری تشکیل شده است و حکومت های محلی هر یک شورای خاص خود را دارند که مردم آن ها را انتخاب کرده و هر یک در قلمرو خاص خود با نظارت مستقیم حکومت مرکزی و مطابق قانون اساسی کشور با استقلال نسبی فعالیت می کنند. در حدود ۹۰ درصد منابع مالی حکومت های محلی در هلند به طور مستقیم یا غیرمستقیم از منابع دولت مرکزی تأمین می شود. قسمت عمده این منابع از سهم شهرداری ها و از بودجه ای تأمین می شود که دولت به عنوان «موجودی شهرداری ها» از محل مالیات های جمع آوری کرده است. علاوه بر این، شهرداری ها دارای منابع درآمدی از طریق دارایی ها و املاک شهرداری، مالیات های محلی بر روی املاک، ساختمان ها و جهانگردان و نیز ارائه خدمات شهرداری هستند. نهادهای نظارتی بر روی سازمان های شهری هلند نظارت دارند؛ به طوری که بودجه و مالیاتی که در قوانین وضع شده، به علاوه تصمیمات مهم مالی استان ها و شهرداری ها باید برای تصویب به سطوح بالاتر منعکس شود؛ همچنین تصمیمات استان ها و شهرداری ها که خلاف منافع عمومی یا غیرقانونی باشد، می تواند به وسیله

شهرهای هند زیر چتر دولت

پژوهش های علمی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی



هندوستان

جمهوری فدرال هند هفتمین مساحت در بین کشورهای جهان را دارد و از ۳۲ ایالت تشکیل شده است. در هند ۱۲ کلان شهر و ۲۰۴ شهر با جمعیت بین یکصد هزار تا یک میلیون نفر وجود دارد.

در کشور هند، برنامه ریزی توسعه و مدیریت شهری برعهده دولت ایالتی است. دولت های ایالتی موظف اند تا قوانین خود را بر اساس قوانین برنامه ریزی و توسعه شهر و منطقه ای فدرال مطابقت دهند. قوانین ایالتی به وزیر توسعه شهری ایالتی قدرت تشکیل نهادهای برنامه ریزی و مدیریت ایالتی، منطقه ای، کلان شهری، شهری و واگذاری مسؤلیت ها را به آن ها می دهد. دولت مرکزی از راه غیرمستقیم؛ یعنی توزیع بودجه برنامه ریزی به ایالت ها و به طور مستقیم؛ یعنی تهیه قوانین برنامه ریزی توسعه برای الگو برداری ایالت ها در برنامه ریزی فضایی شرکت می کند. نهادهای برنامه ریزی در این سطح شامل



کل مدیریت حکومت‌های محلی از سه جزء شورای شهرداری، کمیته دایمی و نماینده شهرداری تشکیل می‌شود. قسمت عمده وظیفه مدیریت حکومت‌های محلی به وسیله کمیته دایمی (اجرایی) صورت می‌گیرد و از وظایف این کمیته رسیدگی به وضع مالی، مالیاتی، کسب منابع درآمدی، ارایه خدمات بهداشتی و آموزشی است.

در این کشور مالیات‌های ملی به حکومت‌های محلی تخصیص داده نمی‌شود، ولیکن از مقامات دولتی وام و کمک‌های بلاعوض دریافت می‌شود و در مجموع کمک‌های دولتی در حدود ۵۰ درصد منابع مالی حکومت‌های محلی را تأمین می‌کند. کمک‌های مالی دولت از راه کمک‌های بلاعوض دولتی برای آموزش و پرورش و اعطای سهمی به حکومت‌های محلی از راه جمع‌آوری پاره‌ای از مالیات‌ها برای دولت صورت می‌گیرد.

حکومت‌های محلی خود از طریق وضع مالیات‌های محلی و عوارض بقیه نیازهای مالی خود را تأمین می‌کنند. این مالیات‌ها عبارت‌اند از: مالیات بر املاک، خیابان‌ها، آب، فاضلاب، حفاظت از ساختمان، روشنایی، آتش سوزی، زیارت، حرفه‌ها، تجارت، اشتغال، آگهی، تئاتر، سینما، سیرک، کارناوال، حیوانات، ارابه‌ها، خودروها، قایق‌ها و غیره.

برگردان: محبوبه خوانساری

منبع:

<http://delhigovt.nic.in/index.asp>

<http://info.worldbank.org/etools/docs/library/110770/hyderabad/paperhyderabad.htm>

<http://info.worldbank.org/etools/docs/library/110770/hyderabad/paperhyderabad.htm>



نشینی و ارایه خدمات به فهرست مسؤولیت‌های شهرداری‌ها افزوده شده است و به علاوه، مسؤولیت تهیه و اجرای تهیه طرح‌های توسعه محلی بر عهده حکومت‌های محلی گذارده شده است. اصولاً در هند مسؤولیت نهایی ارایه خدمات محلی بر عهده حکومت‌های ایالتی است که به حکومت‌های محلی واگذار می‌شود؛ لیکن اصلاحیه ۷۴ قانون اساسی هند، عنوان می‌کند، قوه مجریه حکومت‌های ایالتی می‌توانند تا آن حد که مایل باشند به شهرداری‌ها اختیارات لازم را بدهند تا به صورت خودمختار قدرت عمل داشته باشند.

کمیسیون برنامه ریزی وزارت توسعه شهری و سازمان مرکزی برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای است.

تمرکز اختیارات برنامه ریزی در سطح ایالتی باعث شده، حکومت‌های محلی ضعیف مانده و مشارکت مردمی در سطحی ضعیف انجام گیرد. با توجه به این مشکلات، در سال ۱۹۹۲ دولت مرکزی اقدام به انجام اصلاحاتی در قانون اساسی برای افزایش قدرت حکومت‌های محلی کرد. بر اساس اصلاحیه مواد ۷۳ و ۷۴ قانون اساسی، برنامه ریزی شهری از جمله اعمال مقررات کاربری زمین، بهبود وضعیت حاشیه

مقابله با ترافیک پکن به روش سئولی



کره جنوبی - سئول

مقامات خارجی و کارشناسانی که به این شهر سفر می‌کنند را به خود جلب کرده است و آن‌ها برای رفع این مشکل پیشنهادات و راه‌حلهایی ارایه داده‌اند. پس از برگزاری مسابقات جام جهانی فوتبال ۲۰۰۲ که ژاپن و کره به طور مشترک میزبانی آن را بر عهده داشتند، سیستم نصب مونیتور که به طور هم‌زمان وضعیت عبور و مرور وسایل نقلیه را در شهر سئول نشان می‌دهد مطرح شد. سیستم فوق به طور هم‌زمان وضعیت وسایل نقلیه عمومی و

طبق گفته یکی از مقامات کره‌ای، روش سئول در نشان دادن هم‌زمان وضعیت ترافیک و حمل و نقل در خیابان‌ها بر روی مونیتورهایی که در اتاق‌های کنترل نصب شده است، می‌تواند برای مهار ترافیک پکن نیز به کار گرفته شود.

با نزدیک شدن به زمان بازی‌های المپیک ۲۰۰۸ که چین میزبانی آن را بر عهده خواهد داشت، مساله ترافیک تبدیل به یکی از معضلات اصلی شهر پکن شده است؛ به طوری که توجه



از ۵ روز کاری هفته به اجرا در آمد. دولت همچنین در کنار خیابانها برای کنترل شهروندان دوربینهای مدار بسته ای نصب کرده است و کسانی که قانون فوق را رعایت نمیکنند برای تشویق مشمول معافیت از مالیات می شوند.

در ساعت های اوج ترافیک، سرعت حرکت خودروها در جاده های اصلی به کم تر از ۲۵ کیلومتر در ساعت می رسد. رفت و آمد روزانه در شهر به طور متوسط ۴۰ تا ۶۰ دقیقه از وقت شهروندان را در هر روز به خود اختصاص می دهد.

اتوبوس ها را در اتاق کنترل به تصویر می کشد و امکان کنترل معابر و این که در چه مناطقی از شهر ازدحام برای استفاده از این وسایل بیش تر است را فراهم می کند. بدین ترتیب با به کارگیری این وسیله می توان وضعیت حمل و نقل عمومی را در شهر سر و سامان داد. برای کاهش تعداد ماشین ها در خیابانها و حل مشکل ترافیک معاون شهردار سئول قانونی را وضع کرد که به موجب آن اتومبیلها در مدت بازی های جام جهانی یک روز در هفته را مجاز به تردد در خیابانها نبودند. از آن پس منع رفت و آمد خودروها برای تنها یک روز



کره جنوبی

ترجمه: فرشته فرهادچم

منبع: <http://www.ebeijing.gov.cn>

فناوری جدید و اعتراض وسیع تاکسی داران نیویورک

از اعتصاب تنها ۱۸ درصد کاهش یافته بود، اما سخنگوی اتحادیه کارگران تاکسی رانی نیویورک این سخنان را تبلیغاتی می خواند. وی معتقد است ناظران این اتحادیه تخمین زده اند که از ۱۳ هزار تاکسی اتحادیه تنها یک هزار و سیصد تاکسی در خیابانهای شهر تردد می کردند و این سخنان در حالی اتفاق افتاد که رقیب این شرکت، یعنی فدراسیون ایالتی رانندگان تاکسی نیویورک اعلام کرد که ۶ هزار تاکسی دار این شرکت در مقابل این اعتصاب می ایستد و به شهر خدمات رسانی می کند. سخنگوی این

شدند که ۹۰ درصد تاکسی های این اتحادیه موتورهای خودروی خود را در این دو روز خاموش کرده اند، در حالی که بلومبرگ شهردار نیویورک این رانندگان را متضرر عنوان کرد.

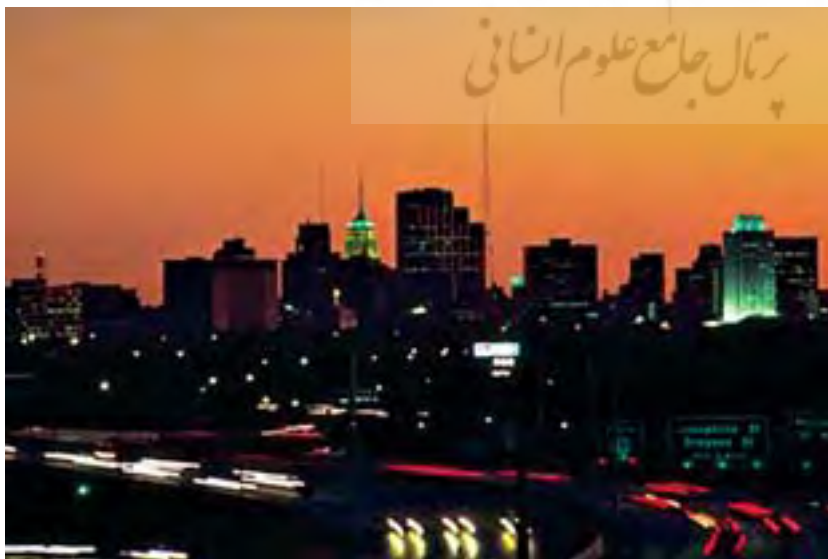
شهردار نیویورک با تدابیر جانبی ای که برای اعتصاب پیش بینی کرده بود در یک کنفرانس خبری گفت: «اعتصاب محدودترین و کم ترین تاثیر منفی را روی شهر داشت.»

به گفته بلومبرگ تعداد تاکسی ها به نسبت هفته قبل



ایالات متحده آمریکا - نیویورک

اعتصاب تاکسی داران مدتی است. در شهر نیویورک آمریکا باب شده است، به طوری که از سال گذشته و در زمانی که زمزمه های نصب سیستم ردیاب سراسری (GPS) و سیستم های مدرن دیگر در تاکسی های این شهر سر زبانها آمد، زمزمه های اعتصاب و اعتراض هم شنیده شد تا این که مایکل بلومبرگ شهردار این شهر اعلام کرد همه تاکسی های زرد رنگ این شهر باید تا اول اکتبر (۹ مهر) مجهز به این فناوری های جدید شوند. شهردار نیویورک وقتی متوجه تهدید به اعتصاب رانندگان این شهر با بهانه کاهش آزادی شخصی و درآمد در صورت نصب این سیستم شد، تاکید کرد که از تصمیم اجرایی کردن نصب دستگاه های کارت خوان اعتباری و وسایل و تجهیزات ویدئویی در تاکسی ها کوتاه نمی آید. وی که در مقابل تهدید به اعتصاب دو روزه اتحادیه کارگران تاکسی رانی نیویورک قرار داشت، اعلام کرد: «هر کاری که انجام دهند، به ضرر خودشان است.» اما در اوایل مهر ماه این گروه تهدید خود را اجرایی کردند و در اطلاعیه ای، اعتصاب را موفقیت آمیز دانستند و مدعی



ایالات متحده آمریکا - نیویورک