



میزبانی رویدادهای ورزشی برای پیشرفت شهرها

چگونه فرآیند تقاضای میزبانی المپیک می تواند توسعه حمل و نقل شهری را سرعت ببخشد.

مؤلفین:

Ngiste Abebe
Mary Trina Bolton
Maggie Pavelka
Morgan Pierstorff

مترجمین:

محسن احمدی

استادیار، گروه مدیریت ورزشی، دانشگاه زابل

سعید تابش

استادیار، گروه مدیریت ورزشی، دانشگاه مازندران

میثم نوری

دکتری مدیریت ورزشی، دانشگاه مازندران

عنوان و نام پدیدآور	میزبانی رویدادهای ورزشی برای پیشرفت شهرها : چگونه فرآیند تقاضای میزبانی المپیک میتواند توسعه حمل و نقل شهری را سرعت ببخشد/مولفین :نجست آبه - [و دیگران] : مترجمین محسن احمدی، سعید تابش، سعید تاب 00 میثم نوری.
مشخصات نشر	زابل : دانشگاه زابل، ۱۳۹۹.
مشخصات ظاهری	۱۴۶ ص: جدول (بخشی رنگی).
شابک	978-622-97883-0-1
وضعیت فهرست نویسی	فیا
یادداشت	تجسیت آبه، مکی یادلکلا، مورگان پیرستورف، ماری تریتا یولتون.
یادداشت	عنوان اصلی: Bidding for development : how the Olympic bid process can accelerate transportation development, 2016.
یادداشت	کتاب حاضر با عنوان "میزبانی المپیک و توسعه شهری" و ترجمه ابراهیم علی دوست قیفرخی، محمدرضا موکل توسط طنین دانش، ۱۳۹۷ (ز. ۱۰۲)
یادداشت	ص: فیا دریافت کرده است.
یادداشت	کتابنامه.
عنوان دیگر	چگونه فرآیند تقاضای میزبانی المپیک میتواند توسعه حمل و نقل شهری را سرعت ببخشد.
عنوان دیگر	میزبانی المپیک و توسعه شهری.
موضوع	Olympic host city selection - گزینش شهر میزبان -
موضوع	حمل و نقل - برنامه ریزی - Planning - Transportation - شهرسازی - City planning
موضوع	حمل و نقل شهری - برنامه ریزی - Planning - Urban transportation
موضوع	میزبانی المپیک - جنبه های اقتصادی - City planning - Olympics - Economic aspects
شناسه افزوده	تجسیت - Abebe, Ngiste - احمدی، محسن، ۱۳۴۶ - مترجم - تابش، سعید، ۱۳۴۵ - مترجم - نوری، میثم، ۱۳۶۹، مترجم - دانشگاه زابل
رده بندی کنگره	۷۲۱۶۷ - رده بندی کنگره: ۳۸۷۹۶ - شماره کتابشناسی ملی: ۷۵۲۸۲۸۲
وضعیت رکورد	فیا
کد پیگیری	۷۵۲۸۵۷

میزبانی رویدادهای ورزشی برای پیشرفت شهرها

مترجمان : محسن احمدی - سعید تابش - میثم نوری

نوبت چاپ: اول - ۱۳۹۹

مشخصات ظاهری : ۱۴۶ ص

قطع: وزیری

شمارگان: ۵۰۰

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۹۷۸۸۳-۰-۱

نشر : دانشگاه زابل

چاپ : نوروزی - گلستان - گرگان - خیابان شهید بهشتی - پاساژ رضا ۰۱۷۳۳۲۲۴۲۲۵۸

قیمت: ۵۵۰۰۰ تومان

فهرست مطالب

۷	پیشگفتار.....
۱۵	مقدمه مترجمین.....
۱۹	فصل اول: مقدمه.....
۲۶	منابع.....
۳۱	فصل دوم: توسعه شهرى و المپیک.....
۳۹	منابع.....
۴۳	فصل سوم: میراث المپیک.....
۴۶	۱-۳. نقش، علاقه و تأثیر کمیته بین المللى المپیک در میراث.....
۴۸	۲-۳. میراث توسعه شهرى.....
۴۹	۳-۳. حمایت کمیته بین المللى المپیک از رشد و پایداری.....
۵۱	۴-۳. منابع و الزامات فرآیند تقاضای میزبانى.....
۵۴	۵-۳. منابع و الزامات شهر متقاضى.....
۵۵	۱-۵-۳. مرحله ۱: فرآیند پذیرش متقاضى.....
۵۸	۲-۵-۳. مرحله ۲: فرآیند داوطلبى و پرسشنامه.....
۵۹	۶-۳. مراحل بعدى.....
۶۰	منابع.....
۶۵	فصل چهارم: چهارچوب پیشنهاد.....
۶۸	۱-۴. ورودى ها (عوامل تولید).....
۷۰	۲-۴. فعالیت ها.....
۷۱	۳-۴. خروجى ها.....
۷۲	۴-۴. پیامدها.....
۷۳	۵-۴. اثرات.....
۷۴	۶-۴. پیش شرط ها.....
۷۵	۷-۴. استفاده از چهارچوب.....

منابع	۷۶
فصل پنجم: مطالعات موردی- به کارگیری چارچوب پیشنهاد میزبانی	۷۷
۱-۵. مطالعه موردی: منچستر	۷۹
۱-۱-۵. نشانه‌ها: زمینه تاریخی و اقتصادی	۷۹
۱-۱-۵. چشم‌انداز و رهبری متعهدانه	۸۰
۱-۱-۵. نیازهای حمل‌ونقل و اولویت‌بندی کمیته بین‌المللی المپیک	۸۱
۱-۱-۵. منابع مالی و هماهنگی	۸۲
۱-۱-۵. مرور	۸۳
۱-۲. تجزیه و تحلیل فعالیت حمل‌ونقلی و مدارک تقاضای میزبانی	۸۴
۱-۲-۱. تجزیه و تحلیل مدارک فرآیند تقاضای میزبانی	۸۴
۱. نمونه کارها	۸۶
۲. پیشرفت	۸۷
۳. دقت	۸۸
۱-۲-۲. تجزیه و تحلیل روند فعالیت حمل‌ونقل شهری	۸۹
۱. نمونه کارها	۸۹
۲. پیشرفت	۹۰
۳. هدف	۹۱
۱-۳. خلاصه تجزیه و تحلیل	۹۱
۲-۵. مورد مطالعه: استانبول	۹۳
۱-۲-۵. نشانه‌ها: زمینه تاریخی و اقتصادی	۹۳
۱-۲-۵. چشم‌انداز و رهبری متعهدانه	۹۴
۱-۲-۵. نیازهای حمل‌ونقل و اولویت‌بندی کمیته بین‌المللی المپیک	۹۷
۱-۲-۵. منابع مالی و هماهنگی	۹۸
۱-۲-۵. مرور	۹۹
۱-۲-۲. تجزیه و تحلیل فعالیت حمل‌ونقلی و مدارک تقاضای میزبانی	۹۹
۱-۲-۲. تجزیه و تحلیل مدارک فرآیند تقاضای میزبانی	۱۰۰
۱. نمونه کارها	۱۰۱
۲. پیشرفت	۱۰۳
۳. دقت	۱۰۵
۱-۲-۲. تجزیه و تحلیل روند فعالیت حمل‌ونقل شهری	۱۰۶
۱. نمونه کارها	۱۰۶

پیشگفتار

این جلد از مجموعه‌های اقتصاد، مدیریت و سیاست ورزشی اولین تلاش قابل توجه در حوزه سیاست را به شکل آشکار نشان می‌دهد. همچنین این اولین مجموعه نیست که توسط دانشگاهیان نوشته شده است. با اینکه این چهار نویسنده محقق نیستند ولی کارشان در این حوزه، از تجربه آن‌ها در فضای دانشگاهی کارنج ملون حاصل شده است، با این حال آن‌ها بر روی ظرفیت‌های سیاست‌گذاری و اجرایی در بخش‌های دولتی و خصوصی در قلمروهای داخلی و بین‌المللی فعالیت می‌کنند.

نگیستا آر. آبی^۱، مگی ام پاولکا^۲، مورگان ال پیرستورف^۳ و ماری ترینا بولتون^۴ این پروژه را به عنوان پروژه درس اصلی مقطع فوق‌لیسانس در فوق‌لیسانس برنامه مدیریت و سیاست عمومی دانشکده هینز^۵ دانشگاه کارنج ملون^۶ در واشنگتن دی‌سی شروع کردند. به جای پایان‌نامه، دانشجویان حاضر در این برنامه یک پروژه ترکیب سیستم را تکمیل کردند که در آن تیم‌ها با مشاور دانشکده همکاری می‌کنند تا یک مساله سیاسی را مورد تحلیل قرار دهند. دانشجویان همچنین باید راه‌حل یا توصیه‌ای برای پرداختن به مشکلی سیاسی ارائه دهند و گاهی اوقات در اعمال آن توصیه‌ها

1. Ngiste R. Abebe
2. Maggie M. Pavelka
3. Morgan L. Pierstorff
4. Mary Trina Bolton
5. Heinz College
6. Carnegie Mellon

مشارکت دارند. گروه با همکاری با چهار دانشجوی دیگر در کالج هینز در پروژه درس اصلی آنها، فرآیند تقاضای میزبانی کمیته بین‌المللی المپیک را به عنوان سازوکاری برای تقویت توسعه حمل‌ونقل شناسایی کرد. این انتخاب موضوع بازتاب‌کننده تمایل بر تمرکز بر موضوعات سیاسی وقت، مشکلات حمل‌ونقل و جهانی شدن است که همچنین به سیاست‌گذاران، دانشمندان و شهروندان بسیاری از کشورها مرتبط می‌شود. این گروه تشخیص داد که جاذبه المپیک و تمایل جهانی برای میزبانی از این رویداد ورزشی بزرگ با شکوه اغلب با واقعیت‌های بازی‌ها، شامل پیامدهای منفی بالقوه تعارض دارد. آنها می‌خواستند به این ناسازگاری بپردازند و همچنین نشان دهند که المپیک چگونه می‌تواند تأثیرات مثبتی بخصوص در توسعه شهری داشته باشد. مولفان می‌خواستند راهی برای اعتبار و برتری بازی‌ها پیدا کنند تا چشم‌انداز توسعه بلندمدت در شهرها را افزایش دهند. در صورتی که به شکلی استراتژیک هدایت شود، انرژی و تلاش‌ها برای میزبانی بازی‌ها می‌تواند به عنوان ابزاری برای بهبود خط مشی جهانی و محلی و بهبود رفاه جوامع در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه به یک شکل بکار گرفته شود. این گروه پروژه‌های حمل‌ونقل و توسعه شهری را شناسایی کرد که به شهر میزبان و ساکنین کشور سود می‌رساند و تغییراتی مثبت را به عنوان محتمل‌ترین ابزار برآورده سازی این هدف بلندگام می‌کند.

مولفان و همکاران به سراغ من و چند استاد و اقتصاددان دیگر آمدند تا به آنها در طراحی پروژه درس اصلی خود کمک کنم. ما مکالمه‌های تلفنی متعددی در مورد مسائلی که باید برای پروژه در نظر گرفته شود، داشتیم. ما متون علمی خاصی برای مطالعه و روش‌شناسی‌های خاصی را برای پیروی مورد بحث قرار دادیم. کل گروه، دانشجویان و مشاوران، از طریق ویدئو کنفرانس در زمینه‌های معیارهای خاص پروژه با هم تعامل داشتند و دانشجویان ارائه‌های مختصری داشتند و مشاوران از آنها سوال می‌پرسیدند. دانشجویان همچنین از این زمان استفاده می‌کردند تا در مورد جنبه‌های خاصی از پروژه که احساس می‌کردند به راهنمایی بیشتری نیاز دارند، سوال بپرسند.

یکی از جنبه‌های پروژه درس اصلی توسعه طرحی برای تقسیم‌بندی یافته‌ها بود. دانشجویان وب سایتی طراحی کردند و نگιστα، ترینا، مگی و مورگان کار را در کنفرانسی در لندن پیش از بازی‌های المپیک لندن ۲۰۱۰ ارائه دادند. در طول آخرین جلسه ویدئو کنفرانس، که در آن دانشجویان پروژه نهایی را ارائه دادند، پیشنهاد کردم پروژه را می‌توان برای سری اقتصاد، مدیریت و سیاست ورزشی ویرایش و اصلاح کرد. خوشبختانه، نگιστα، مگی، مورگان و ترینا با اشتیاق چالش

تبدیل کردن پروژه خود به یک کتاب را پذیرفتند. نویسندگان با انجام کارهای گسترده حرفه‌ای در توسعه اقتصادی و بین‌المللی با تمرکز جمعی بر سیاست حمل‌ونقل، تجربه‌های کاری متنوعی را به این پروژه آورده‌اند. آن‌ها این کتاب را با مقامات دولتی و شرکای آن‌ها در ذهن نوشتند. هدف نهایی این کار ارائه راهنمایی برای افرادی است که به دنبال بهره‌برداری از یک رویداد بزرگ مانند بازی‌های المپیک، توسعه با ارزش مالی، توسعه ارزشمند و مدرن‌سازی زیرساخت حمل‌ونقل محلی شهر هستند. مولفان امید دارند که با پیروی از توصیه‌های آن‌ها، شهرها از چیزهای پرهزینه و بی‌فایده اجتناب خواهند کرد و ترجیحا، از تجربه میزبانی/تقاضای میزبانی المپیک میراثی بزرگ از کاهش ترافیک و آلودگی، حمل‌ونقل سریع‌تر و مقرون به صرفه‌تر برای افراد و کالاها و افزایش دسترسی به شهر، کشور و دنیا برای شهروندان خود بدست بیاورند.

در حالی که این کتاب بر مسئله تقاضای میزبانی مسابقات المپیک متمرکز است، توصیه‌های مولفان این کتاب برای کل سازمان‌های ورزشی بین‌المللی، سازمان‌های مزایه‌گذار و شهروندان این جوامع صدق می‌کند. برای کمیته بین‌المللی المپیک، فیفا و سازمان‌های ورزشی بین‌المللی دیگر، توصیه‌ها از قرار زیر است:

۱. لازم است که شهرها ثابت کنند که طرح‌های حمل و نقل مخصوص المپیک در این تقاضای میزبانی با برنامه‌های حمل‌ونقل شهری از پیش موجود مطابقت دارند.
۲. نیاز به اثبات مشارکت شهروندان و حمایت از دستور کار برنامه‌ریزی شهری برای تضمین حمایت از بازی‌ها و یک میراث مثبت المپیک.

توصیه‌ها برای رهبری پیشنهاد میزبانی در جوامع از قرار زیر است:

۱. برای تقویت تطابق برنامه‌های المپیک و برنامه‌های محلی، از هر منبع موجود، کمیته بین‌المللی المپیک و غیره استفاده کنید تا زمینه را برای یک میراث مثبت از طرح تقاضای میزبانی ارائه دهید.
 ۲. حداکثر کردن پشتیبانی بخش دولتی و خصوصی برای پروژه‌های حمل و نقل پیشنهادی.
 ۳. مشارکت فعال و مستمر با شهروندان محلی به منظور تضمین این که طرح‌های المپیکی به نیازهای محلی پاسخ می‌دهد و خطر اعتراضات را کاهش می‌دهد.
 ۴. آمادگی برای بیرون آمدن از فرآیند تقاضای میزبانی.
- در نهایت، به شهروندان شهر یا کشور متقاضی میزبانی توصیه می‌کنیم:

به شکلی فعالانه بر طرح‌های تقاضای میزبانی المپیک تاثیر بگذارید تا اطمینان کنید منافع جامعه در سند تقاضای میزبانی منعکس می‌شود.

اهمیت درس‌ها و توصیه‌های این تحلیل به تازگی مورد توجه جهانی قرار گرفته است. در بهار سال ۲۰۱۳، در طول مسابقات جام کنفدراسیون‌های فیفا اعتراضات در برزیل اوج گرفت. با این که این اقدامات واکنش‌هایی به افزایش کرایه حمل و نقل عمومی، عدم رضایت از سرویس‌دهی به همراه میلیاردها دلار هزینه صرف بازسازی و احداث استادیوم‌هایی برای جام جهانی ۲۰۱۴ خیلی زود به بخش مهمی از داستان تبدیل شد. ۶ ماه پس از این که تنها متقاضی دیگر، کلمبیا، کنار کشید، برزیل افتخار میزبانی جام جهانی ۲۰۱۴ را در اکتبر ۲۰۰۷ کسب کرد. در آن زمان، پیش‌بینی می‌شد که برزیل ۵ میلیارد دلار برای میزبانی این رویداد هزینه کند. گزارش تاثیر اقتصادی وزرات ورزش در سال ۲۰۱۰ هزینه بر روی زیرساخت‌های حمل و نقل را ۱۰.۱۸ میلیارد دلار در ۳۱ دسامبر ۲۰۱۰ پیش‌بینی کرد و ۵.۶ میلیارد رنال^۱ هم برای استادیوم‌ها. در میان پروژه‌های حمل و نقل، ارتقای ۱۳ فرودگاه و ۴۷ مرکز حمل و نقل شهری، شامل خطوط ریلی از فرودگاه به شهرها، ترامواها، خطوط اتوبوس اختصاصی و جاده‌ها و بزرگراه‌های جدید بود. دوازده استادیوم نیز قرار بود ساخته یا نوسازی شوند.

سه سال پس از این که برزیل میزبانی بازی‌ها را کسب کرد، هزینه برنامه‌ریزی شده برای زیرساخت به ۲۲.۶ میلیارد رنال (۱۳.۲۹ میلیارد دلار مطابق با نرخ ارز ۲۰ اکتبر ۲۰۱۰) رسید، که یک افزایش ۱۶۵ درصدی نسبت به هزینه پیش‌بینی شده برای میزبانی از این رویداد که در گزارش‌های مطبوعاتی سه سال پیش را نشان داد. در جولای ۲۰۱۰، وزیر ورزش سیلوا جونیور^۲، در یک کنفرانس از راه دور با سازمان‌های خبری جهانی، او توضیح داد که تلاش‌های برنامه‌ریزی شده برای جام جهانی به سه مرحله تقسیم شده است و فاز نخست در سال ۲۰۰۹ آغاز شده است^۳. این فاز شامل برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری بر روی زیرساخت‌ها بود که در بالا توصیف شد. سیلوا گزارش داد که ۲۴ میلیارد رنال (۱۵ میلیارد دلار) هزینه در بردارد، که بار دیگر نشان دهنده افزایش

۱. رنال (reales) واحد پول برزیل است.

2. Orlando Silva, Jr

۳. می‌توان آن را یک مشکل سو استفاده مالی نامید، چرا که وزیر ورزش سیلوا در اکتبر ۲۰۱۱ به علت قراردادهای زیاده از حد و دریافت کمیسیون از سمت خود استعفا داد.

هزینه‌ها بود. به نقل از خوزه روبرتو برناسکونی^۱، رئیس سازمان تجاری‌های ساخت‌وساز و مهندسی محلی، در گزارش روترز: ما حق میزبانی جام جهانی را در اکتبر ۲۰۰۷ بردیم، اما تا ژانویه ۲۰۱۰ تعیین نکردیم چه کارهایی نیاز به انجام است. در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹، ما کار کمی انجام دادیم یا اصلاً کاری انجام ندادیم. شما می‌توانید آن را کمبود پول، توانمندی یا اراده بنامید، اما قطعاً کمبود چیزی وجود داشت. اظهار نظر برناسکونی دقیقاً به نکته‌ای خاطر نشان می‌کند که مولفان این کتاب می‌خواهند. کشورهایی که پیشنهاد میزبانی یک رویداد بسیار بزرگ را ارائه می‌کنند موفق‌تر خواهند شد و یک میراث ماندگار مثبت خواهد داشت، در صورتی که یک استراتژی پیشنهاد مبتنی بر یک طرح طولانی مدت با دقت و آشکارا تعیین شده شروع کنند که شامل منابع بودجه و مشارکت شهروندان می‌شود.

داستان داوونی^۲ در مورد مشکلات طرح‌های حمل‌ونقل برزیل شامل ناتوانی در تکمیل خطوط ریل آهن به فرودگاه‌های داخلی و بین‌المللی سانوپانولو، توقف کار بر روی یک خط تراموای متصل‌کننده فرودگاه برازیلیا به شهر، عدم شروع ساخت‌وساز ۲۰ کیلومتر مونوریل و ۲۱ کیلومتر خط اتوبوس‌رانی در مانائوس، عدم شروع ساخت‌وساز ۷ کیلومتر یزرگراه، تونل و روگذر در فورتزلا، عدم ساخت جاده یا خطوط مترو یا ریلی در سالوادور که قرار بود در زمان بازی‌ها ساخته شده باشند را گزارش داد. در واقع، مطابق با گفته داوونی، بسیاری از پروژه‌های حمل‌ونقل به تأخیر می‌افتند یا لغو می‌شوند، به طوری که بحث بر روی اعلام تعطیلات ملی و بستن مدارس در طول رویداد برای کاهش حجم ترافیک وجود دارد. برخی از این طرح‌های حمل‌ونقل در واقع بخشی از پیشنهاد میزبانی بازی‌های المپیک تابستانی ۲۰۱۶ ریودوژانیرو هستند. به طور مثال، مطابق با وبسایت وزارت ورزش برزیل، ریو ۲۰۱۶ بودجه ۱۴.۴ میلیارد دلاری را پیشنهاد کرد که نیمی از آن چیزی است که برای زیرساخت حمل‌ونقل اختصاص پیدا کرد. در میان هزینه پروژه‌های زیرساخت حمل‌ونقل در تقاضای میزبانی، ۴۰۰ میلیون دلار برای گسترش و ارتقای فرودگاه بین‌المللی ریو، ۶۰۰ میلیون دلار برای کمربندی ریو و پروژه‌های جاده‌ای دیگر در این ناحیه که بیشترین محل انجام بازی‌ها و دهکده المپیک در آن هستند، ۱.۳۱ میلیارد دلار برای گسترش و بهبود ظرفیت مترو

1. Jose Roberto Bernasconi

2. Downie

و راه آهن، ۱.۲۳ میلیارد برای توسعه خطوط بی آر تی متصل کننده چهار ناحیه المپیک در ریو و ۱.۳۵ میلیارد دلار برای خودروها و اتوبوس های مترو و قطار وجود داشت.

ریو ۲۰۱۶ همچنین بر پروژه های سبز در پیشنهاد خود تأکید دارد که شامل وسایل حمل و نقل کم مصرف می شود. گزارش ارزیابی کمیته بین المللی المپیک تأکید کرد: یک ویژگی از طرح های ریو به عنوان پاک سازی و بازسازی مسیرهای آبی ریو و دریاچه های آن از طریق پروژه های دولتی برای اقدامات اصلی و جدید در زمینه تصفیه آب و فاضلاب. من به این ادعا توجه کردم، زیرا نوشته ای در تاریخ ۱۸ جولای ۲۰۱۳ در نیویورک تایمز به مشکلات آب در داخل و پیرامون ریو پرداخت. جولیان بارباسا^۱ گزارش می کند که بیش از ۲۰ سال پس از آن که کنفرانس سازمان ملل در حوزه محیط زیست در ریو برگزار شد و پس از این که تقریباً ۱.۲ میلیارد هزینه صرف شد، هیچ کدام از چهار تصفیه خانه اصلی به طور کامل عملیاتی نشدند. بر طبق گفته بارباسا، مقصر، سو مدیریت و فساد است. طرح هایی برای صرف ۱.۳ میلیارد دلار دیگر در حوزه جمع آوری آب و تاسیسات فاضلاب وجود دارد، اما بارباسا نسبت به موفقیت این پروژه ها امید ندارد زیرا همین اواخر یک پاساژ تجاری، چهار شهرک مسکونی محصور و یک هتل روی آب کشف شد که به صورت غیرقانونی فاضلاب خود را در جریان های اصلی آب بارانی که در سواحل یا رودخانه های مجار جریان پیدا می کند، تخلیه می کنند؛ به عبارت دیگر، طرح ها برای بهبود زیرساخت عمومی در صورتی که شهروندان تلاشی برای تاثیر گذاشتن بر سازمان دهی کنندگان بازی ها بدون توجه به توانمند یا فاسد بودن دولت محلی آن ها، نداشته باشند، با شکست مواجه می شود.

در طول همین دوره زمانی در سال ۲۰۱۳، اعتراضات در ترکیه سؤالاتی در مورد مناسب بودن استانبول برای میزبانی بازی های المپیک ۲۰۲۰ را مطرح کرد. تمرکز مؤلفان بر روی استانبول به عنوان یک مورد پژوهشی در این کتاب این اعتراضات را مرتبط تر می کنند، حتی در بافت توسعه شهری. در حالی که مگی، مورگان، ترینا و نگیستا هنوز تصمیم کمیته بین المللی المپیک برای شهر میزبان بازی های المپیک در سال ۲۰۲۰ در زمان نوشتن این کتاب نمی دانستند، اطلاعات جدیدی که بیانگر این است که استانبول انتخاب نشده است بحث مؤلفان در مورد استانبول به عنوان یک مورد مطالعاتی را تصریح می کند. همگام با توصیه های این کتاب، استانبول می تواند آنچه را در طول

پرونده پیشنهاد شکست خورده به دست آورد را ادامه دهد، پیشرفت‌های بیشتر برای جامعه مدنی را مجدداً مورد اولویت قرار دهد و درک کنند که برنده شدن میزبانی بازی‌ها انتهای همه چیز نیست. بدون توجه به این شکست در دریافت میزبانی، شهر می‌تواند با طرح‌های خود پیش برود تا زیرساخت حمل‌ونقل را برای ساکنین خود بهبود دهد.

این نقدها، همراه با شورش‌های مدنی در سال ۲۰۱۳ در برزیل، بیانگر مرتبط بودن این کتاب است. نیاز به ارائه پیشنهاد شفاف و آگاهانه، مخصوصاً در پروژه‌های طولانی‌مدت با مزایای طولانی‌مدت برای شهروندان، یک مؤلفه بسیار مهم برای هر شهر یا کشوری است که امید دارد میزبانی یک رویداد ورزشی بسیار بزرگ را بر عهده بگیرد. حتی به عنوان پیشنهاد دهنده مجدد برای بازی‌های المپیک، ریو هنوز برای میزبانی رویدادهای بسیار بزرگ قریب‌الوقوع خود آماده نیست. تأثیرات منفی و واکنش‌های شدید در برزیل اهمیت فزاینده مشارکت در برنامه‌ریزی و اعمال متفکرانه و با مشارکت عمومی آگاهانه پیش، در حین و پس از ارائه پیشنهاد را مشخص می‌سازد. وارد شدن به این پروسه بدون پایه و اساس برنامه‌ریزی، سرمایه و توافق قوی، می‌تواند باعث شود توجه‌ها به صورت ناخواسته به سمت شما جلب شود، همان‌طور که به ناآرامی‌ها در برزیل و ترکیه توجه نشان داد، همان‌طور که میزبانی می‌تواند باعث نگاه مثبت بقیه به شما شود. در صورتی که همکاری وجود داشته باشد، شهرهایی که در فرآیند تقاضای میزبانی مشارکت می‌کنند و هیئت‌های دولتی که میزبان‌های رویدادها را انتخاب می‌کنند می‌توانند مشکلات میزبانی بازی‌ها جلوگیری کنند. انجام این کار چالش‌برانگیز است، اما با پیروی از توصیه‌های مطرح شده توسط نگیستا، مگی، مورگان و ترینا، یک گام خوب برای حصول آن برمی‌دارید؛ و با پیروی از توصیه‌های متمرکز بر توسعه شهری با راستی آزمایی توسط پیشنهاد دهندگان و ارزیابی کنندگان پیشنهاد به یک شکل، یک میراث مثبت قابل حصول است.