

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری (هادی، جامع، تفصیلی)

تهیه و تنظیم:

معاونت آموزشی

پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی

سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

آشنایی با طرح های توسعه شهری

نویسنده:

محمد میره ای

حسین کلانتری خلیل آباد



استاداری قم
معاونت امور عمرانی
دفتر امور شهری و شوراهای

وزارت کشور



سازمان شهرداری ها و دیپارتمنت های کشور
پرونده مدیریت شهری و روستایی



پرونده فرهنگ هنر و معماری



شهرداری کرمان

سری منابع آموزشی شهرداری ها

سرشناسه: میره ای، محمد، ۱۳۵۹-

عنوان و نام پدیدآور: آشنایی با طرح های توسعه شهری (طرح های هادی، جامع و تفصیلی) / مولفان محمد میره ای، حسین کلانتری خلیل آباد

مشخصات نشر: تهران: سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، ۱۳۹۰.

مشخصات ظاهری: ز. ۲۴۸ ص. : جدول، نمودار.

فروست: سری منابع آموزشی شهرداری ها.

شابک: ۵۰۰۰۰ ریال: ۲-۷۸-۸۴۶۶-۹۶۴-۹۷۸

وضعیت فهرست نویسی: فیپا

یادداشت: کتابنامه: ص. ۲۳۳.

موضوع: شهرسازی -- ایران

موضوع: شهرسازی -- ایران -- طرح و برنامه ریزی

موضوع: عمران منطقه ای -- مشارکت شهروندان

موضوع: عمران منطقه ای -- ایران

موضوع: توسعه پایدار شهری -- ایران

شناسه افزوده: سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور

شناسه افزوده: کلانتری خلیل آباد، حسین، ۱۳۴۷-

رده بندی دیویی: ۳۰۷/۱۲۱۶۰۹۵۵

رده بندی کنگره: ۱۳۹۰ م۹ الف/HT۱۶۹

شماره کتابشناسی ملی: ۲۳۹۹۲۲۹

عنوان: آشنایی با طرح های توسعه شهری

ناشر: انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

تهیه و تنظیم: معاونت آموزشی پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی

مجری: استانداردی قم - شهرداری کرمان - پژوهشکده فرهنگ، هنر و معماری جهاد دانشگاهی

مدیر پروژه: جواد دلاوری، حسین رجب صلاحی

ناظر پروژه: مهدی متقیان، جواد نیکنام، حسین غریب

نویسنده: محمد میره ای، حسین کلانتری خلیل آباد

ویراستار: تهمینه فتح اللهی

نوبت چاپ: اول

شمارگان: ۳۰۰۰ نسخه

قیمت: ۵۰۰۰۰ ریال

تاریخ چاپ: زمستان ۱۳۹۰

شابک: ۲-۷۸-۸۴۶۶-۹۶۴-۹۷۸

نظارت چاپ: عقیق ۴-۳۲۴۰۳-۸۸۹۳

حق چاپ و نشر برای انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور محفوظ است

پیشگفتار

گسترش شهرنشینی و مسائل و مشکلات خاص زندگی شهری، بیش از پیش ضرورت توجه همه جانبه به راهبردهای سودمند برای بهینه سازی زندگی ساکنان شهرها را لازم ساخته است. در میان عوامل تاثیرگذار در شهرها مانند محیط زیست شهری، حمل و نقل شهری، ایمنی شهری و برنامه ریزی شهری، یک عامل بسیار مهم که تاثیر فزاینده و تعیین کننده ای بر دیگر عوامل سازنده زندگی شهری دارد، مدیریت شهری است. هر فعالیت اجتماعی بدون وجود مدیریت سازمان یافته که اهداف و ابزارهای رسیدن به آنها را مشخص کند و فعالیتها را هماهنگ سازد - از هم می پاشد و به بی نظمی می گراید. شهرها نیز که پیچیده ترین و متنوع ترین جلوه های زندگی اجتماعی بشری را در خود دارند بدون وجود نظام مدیریت شهری که ضمن انجام برنامه ریزی های لازم برای رشد و توسعه آینده شهر به مقابله با مسائل و مشکلات کنونی آنها پردازد بی سامان می گردند.

در نظریه های جدید مدیریت، به بالاترین سازمان از نظر کیفیت، سازمان متعالی می گویند. یک سازمان زمانی متعالی است که تمام اعضا به ماهیت ذاتی و درونی روابط خود اهمیت دهند، بدین معنا که هر فردی برای کارایی بیشتر از هیچ کوششی دریغ نورد. بر خلاف یک رابطه متقابل خشک و رسمی که در آن طرفین به چگونگی تقسیم منافع علاقمندی نشان می دهند، اعضاء یک سازمان متعالی و برتر بیشتر مایل اند بدانند چگونه هر یک از آنان می توانند نفع بیشتری به سازمان ارائه دهند، افزون بر این، تمامی اعضا سازمان به این موضوع علاقمندند که چگونه می توانند برای افراد خارج از سازمان نیز مثر باشند.

نظام مدیریت شهری نیز می باید به جایگاه متعالی خود برای خدمات رسانی بهتر به منظور رضایتمندی هر چه بیشتر شهروندان کشور دست یابد. مهمترین راه برای رسیدن به این هدف برای نظام مدیریت شهری دست یابی به جریان دانش و اطلاعات بهتر در جهت اخذ تصمیم مناسب و کاهش خطاها در تصمیم گیری و اجرا می باشد. داشتن دانش و اطلاعات از عدم قطعیت در روند تصمیم گیری ها می کاهد. مهمترین ابزار دست یابی به اطلاعات در جهان امروز متون نوشتاری یا الکترونیک می باشد که اگر حاصل تلفیق علم و عمل باشند تاثیر گذاری آن به مراتب بر مخاطبین بیشتر خواهد بود. به منظور انتشار دست آوردهای جدید علمی و عملی در زمینه های مختلف مدیریت شهری پژوهشگر مدیریتی شهری و روستایی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور با همکاری دفتر امور شهری و شوراهای استانداری قم اقدام به انتشار کتب آموزشی ای با عناوین زیر نموده است تا گامی هر چند

۱. کوچک در ارتقاء سطح علمی شهرداری ها کشور برداشته شده باشد .
۱. آشنایی با طرح های توسعه شهری (هادی ، جامع ، تفصیلی) .
۲. اصول مدیریت ساخت .
۳. مرمت بافت های تاریخی شهرها .
۴. مبلمان شهری و زیبا سازی .
۵. ساماندهی صنایع و صنوف در شهرها .
۶. شوراهای اسلامی و شهرداری ها از منظر آراء هیات عمومی دیوان عدالت اداری و دیوان عالی کشور (۲ جلد) .
۷. مجموعه کامل قوانین و مقررات عوارض شهر و روستا .
۸. کانون تمرکز شراکت ها .

کتاب حاضر با عنوان آشنایی با طرح های توسعه شهری (هادی ، جامع ، تفصیلی) در هشت فصل تهیه شده است . فصول این کتاب عبارتند از : فصل اول : تعاریف و مفاهیم ، فصل دوم : تاریخچه برنامه های توسعه شهری در ایران ، فصل سوم : تهیه طرح های جامع ، هادی تفصیلی و آمایش سرزمین ، فصل چهارم : فرآیند تصویب طرح های جامع ، هادی و تفصیلی ، فصل پنجم : انواع نقشه های شهری و علائم مربوطه ، فصل ششم : انواع کاربری اراضی شهری ، فصل هفتم : حمل و نقل و ترافیک و نقش آن در تهیه طرح های توسعه شهری و فصل هشتم : معیارهای ارزیابی عملکرد .

در پایان از همکاری صمیمانه آقایان جواد دلوری معاون امور عمرانی استانداری قم ، حسین رجب صلاحی معاون آموزشی پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی سازمان شهرداری ها و دهیاری کشور ، مهدی متقیان مدیرکل دفتر امور شهری و شوراهای استانداری قم ، شهرداری کرمان و پژوهشکده فرهنگ ، هنر و معماری جهاد دانشگاهی که در تهیه ، تدوین و نشر این کتاب تلاش فراوانی نمودند نهایت تقدیر و تشکر به عمل می آید .

محمد حسین موسوی پور

استاندار قم

محمد رضا بمانیان

دانشیار دانشگاه تربیت مدرس و

رئیس پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی

سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
أ.....	مقدمه.....
۱.....	فصل اول: تعاریف و مفاهیم.....
۲.....	اهداف.....
۳.....	مقدمه.....
۳.....	۱-۱. شهر.....
۴.....	۲-۱. برنامه.....
۵.....	۳-۱. برنامه‌ریزی.....
۶.....	۴-۱. برنامه‌ریزی شهری.....
۶.....	۵-۱. فضا.....
۸.....	۱-۵-۱. الگوی فضایی.....
۸.....	۲-۵-۱. فرایند فضایی.....
۸.....	۳-۵-۱. ساختار فضایی.....
۸.....	۶-۱. کالبد.....
۹.....	۷-۱. شهرسازی.....
۱۰.....	۸-۱. طراحی شهری.....
۱۰.....	۹-۱. معماری.....
۱۲.....	۱۰-۱. زمین.....
۱۳.....	۱-۱۰-۱. اهمیت زمین در کاربری اراضی شهری.....
۱۶.....	۲-۱۰-۱. مفهوم کاربری زمین.....
۱۷.....	۳-۱۰-۱. برنامه‌ریزی کاربری زمین.....
۱۸.....	۱۱-۱. سرانه های زمین شهری.....
۱۹.....	۱۲-۱. آسیب شناسی.....
۲۰.....	۱۳-۱. مفهوم ارزیابی.....

۲۰	۱۴-۱. مدیریت شهری.....
۲۰	۱۵-۱. طرح‌ریزی شهری.....
۲۱	۱۶-۱. محدوده‌های شهری.....
۲۲	۱۷-۱. حوزه نفوذ شهر.....
۲۴	خلاصه.....
۲۴	خودآزمایی.....
۲۳	فصل دوم: تاریخچه برنامه‌های توسعه شهری در ایران
۲۶	اهداف.....
۲۷	مقدمه.....
۲۹	۱-۲. شهر و شهرسازی ایران دوران باستان(سنت شهرسازی پارسی).....
۳۱	۲-۲. شهرسازی ایران دوران اسلامی.....
۳۲	۱-۲-۲. قرون اولیه اسلامی.....
۳۳	۲-۲-۲. قرون میانی اسلامی.....
۳۴	۳-۲-۲. قرون متاخر اسلامی.....
۳۸	۳-۲. شهرسازی دوره معاصر ایران (شهرسازی مدرن).....
۴۵	خلاصه.....
۴۶	خودآزمایی.....
۴۵	فصل سوم: تهیه طرح‌های جامع، هادی، تفصیلی و آمایش سرزمین
۴۹	اهداف.....
۵۰	مقدمه.....
۵۰	۱-۳. انواع طرح‌های توسعه شهری در ایران.....
۵۰	۱-۱-۳. طرح جامع سرزمین.....
۵۱	۲-۱-۳. طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای.....
۵۱	۳-۱-۳. طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای.....
۵۱	۴-۱-۳. طرح مجموعه شهری.....
۵۲	۵-۱-۳. طرح ساماندهی فضا و سکونت‌گاه‌های روستایی.....

- ۵۲..... ۳-۱-۶. طرح جامع شهر
- ۵۲..... ۳-۱-۷. طرح‌های شهری
- ۵۳..... ۳-۱-۸. طرح تفصیلی
- ۵۴..... ۳-۱-۹. طرح‌های ویژه
- ۵۴..... ۳-۱-۱۰. طرح شهرهای جدید
- ۵۴..... ۳-۱-۱۱. طرح شهرک‌های مسکونی
- ۵۵..... ۳-۱-۱۲. طرح سایر شهرک‌ها
- ۵۵..... ۳-۱-۱۳. طرح توسعه و عمران و حوزه نفوذ
- ۵۶..... ۳-۱-۱۴. طرح ساختاری- راهبردی
- ۵۷..... ۳-۲. طرح‌های توسعه شهری و جایگاه آن‌ها در نظام برنامه‌ریزی ایران
- ۵۹..... ۳-۳. طرح‌های جامع(اصول، محتوا و روند تهیه)
- ۶۰..... ۳-۳-۱. اهداف تهیه طرح جامع
- ۶۱..... ۳-۳-۲. اصول و مبانی طرح‌های جامع
- ۶۲..... ۳-۳-۳. محتوای طرح‌های جامع شهری
- ۶۳..... ۳-۳-۴. روش تهیه طرح‌های جامع شهری
- ۶۶..... ۳-۳-۵. مشکلات و نارسایی‌های طرح‌های جامع شهری
- ۶۷..... ۳-۳-۶. مدیریت طرح جامع
- ۷۰..... ۳-۳-۷. نتایج مثبت ناشی از تهیه و اجرای طرح‌های جامع شهری
- ۷۱..... ۳-۴. طرح‌های تفصیلی(محتوا و روند تهیه)
- ۷۳..... ۳-۴-۱. محتوای طرح‌های تفصیلی شهر
- ۷۵..... ۳-۴-۲. روش تهیه طرح‌های تفصیلی
- ۷۵..... ۳-۵. طرح‌های هادی شهری
- ۷۵..... ۳-۵-۱. محتوای طرح‌های هادی شهری
- ۷۶..... ۳-۵-۲. روش تهیه طرح‌های هادی شهری
- ۷۶..... ۳-۶. طرح آمایش سرزمین
- ۷۶..... ۳-۶-۱. مفهوم و ماهیت آمایش سرزمین

۸۰	..... ۲-۶-۳. آمایش سرزمین در ایران
۸۵	..... خلاصه
۸۷	..... خودآزمایی
۸۳	..... فصل چهارم: فرآیند تصویب طرح‌های جامع، هادی و تفصیلی
۹۰	..... اهداف
۹۱	..... مقدمه
۹۱	..... ۱-۴. ۱-۱. مراجع مسوول بررسی و تصویب طرح‌ها
۹۱	..... ۱-۴-۱. «شورای عالی شهرسازی و معماری ایران»
۹۴	..... ۱-۴-۲. «شورای شهرسازی و معماری استان»
۹۶	..... ۱-۴-۳. کمیسیون موضوع ماده (۵)
۹۸	..... ۱-۴-۴. کمیسیون موضوع ماده (۱۳)
۹۹	..... ۲-۴. نحوه بررسی و تصویب انواع طرح‌های توسعه شهری
۹۹	..... ۱-۲-۴. طرح‌های جامع شهری
۱۰۰	..... ۲-۲-۴. طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای
۱۰۱	..... ۲-۳-۴. طرح‌های ناحیه‌ای شهرستان و مجموعه‌های شهری
۱۰۳	..... ۲-۴-۴. طرح‌های بهسازی، نوسازی، بازسازی و مرمت بافت‌های شهری
۱۰۳	..... ۲-۴-۵. طرح شهرهای جدید
۱۰۳	..... ۲-۴-۶. طرح شهرک‌های مسکونی
۱۰۴	..... ۲-۴-۷. طرح‌های مکان‌یابی و اصول طراحی سایر شهرک‌ها
۱۰۴	..... ۲-۴-۸. طرح‌های هادی شهری و طرح‌های ساماندهی فضا و سکونت‌گاه‌های روستایی
۱۰۴	..... ۲-۴-۹. طرح تفصیلی شهری
۱۰۵	..... ۳-۴. نحوه تشکیل جلسات و چگونگی تصویب طرح‌های توسعه شهری توسط مراجع مسوول
۱۰۵	..... ۳-۴-۱. شورای شهرسازی و معماری استان
۱۱۲	..... ۳-۴-۲. کمیته فنی و گروه‌های تخصصی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران
۱۱۷	..... ۳-۳-۴. کمیسیون طرح تفصیلی
۱۲۰	..... خلاصه

خودآزمایی.....	۱۲۰
فصل پنجم: انواع نقشه‌های شهری و علائم مربوطه.....	۱۱۳
اهداف.....	۱۲۳
مقدمه.....	۱۲۴
۱-۵. مقیاس نقشه.....	۱۲۵
۱-۱-۵. انواع مقیاس نقشه.....	۱۲۵
۲-۱-۵. انواع نقشه‌ها برحسب مقیاس.....	۱۲۶
۲-۵. علایم قراردادی و راهنما.....	۱۲۷
۱-۲-۵. رنگ‌های اختصاصی کاربری اراضی شهری.....	۱۳۱
۳-۵. نقشه‌های توسعه شهری.....	۱۳۲
۱-۳-۵. نقشه مبنا و تهیه آن.....	۱۳۴
۲-۳-۵. انواع نقشه‌های مورد نیاز در تهیه طرح‌های توسعه شهری.....	۱۳۵
خلاصه.....	۱۳۹
خودآزمایی.....	۱۴۰
فصل ششم: انواع کاربری اراضی شهری.....	۱۳۱
اهداف.....	۱۴۳
مقدمه.....	۱۴۴
۱-۶. طبقه‌بندی انواع کاربری‌های شهری.....	۱۴۵
۱-۱-۶. طبقه‌بندی برحسب کاربری‌های عمده و غیر عمده شهری.....	۱۴۵
۲-۱-۶. تقسیم‌بندی کاربری اراضی شهری از نظر امکو.....	۱۴۷
۳-۱-۶. تقسیم‌بندی کاربری اراضی شهری از نظر سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.....	۱۵۰
۲-۶. کاربری‌های اساسی در شهر و سرانه‌های شهری.....	۱۵۲
۱-۲-۶. کاربری مسکونی.....	۱۵۲
۲-۲-۶. کاربری تجاری.....	۱۵۵
۳-۲-۶. کاربری آموزشی.....	۱۵۶
۴-۲-۶. کاربری بهداشتی- درمانی.....	۱۵۸

۱۵۹	..... ۵-۲-۶. کاربری فرهنگی
۱۶۰	..... ۶-۲-۶. کاربری فضای سبز و پارک
۱۶۰	..... ۷-۲-۶. کاربری صنعتی - کارگاهی
۱۶۱	..... ۸-۲-۶. کاربری حمل و نقل
۱۶۲	..... ۹-۲-۶. کاربری تأسیسات و تجهیزات شهری
۱۶۲	..... ۳-۶. فرایند برنامه ریزی کاربری زمین شهری
۱۶۷	..... خلاصه
۱۶۸	..... خودآزمایی
۱۵۹	..... فصل هفتم: حمل و نقل و ترافیک و نقش آن در تهیه طرح‌های توسعه شهری
۱۷۲	..... اهداف
۱۷۳	..... مقدمه
۱۷۶	..... ۱-۷. مطالعات حمل و نقل در طرح‌های توسعه شهری ایران
۱۷۶	..... ۱-۱-۷. حمل و نقل شهری و برنامه ریزی منطقه‌ای
۱۷۷	..... ۲-۱-۷. برنامه ریزی حمل و نقل شهری در سطح محلی
۱۸۶	..... ۲-۷. عملکرد شبکه ترافیک شهری
۱۸۶	..... ۳-۷. بررسی خصوصیات سفر
۱۸۸	..... ۴-۷. معیارها و فرایند طراحی شبکه راه‌ها
۱۸۹	..... ۱-۴-۷. تعیین الگوی توسعه شبکه معابر
۱۹۶	..... ۲-۴-۷. تعیین نقش راه‌ها
۱۹۸	..... ۳-۴-۷. سلسله مراتب شبکه ارتباطی
۲۰۲	..... خلاصه
۲۰۵	..... خودآزمایی
۱۹۳	..... فصل هشتم: معیارهای ارزیابی عملکرد طرح‌های هادی، جامع و تفصیلی
۲۰۸	..... اهداف
۲۰۹	..... مقدمه
۲۱۰	..... ۱-۸. جایگاه ارزیابی در فرایند برنامه ریزی شهری

- ۲-۸. وظایف و عملکردهای ارزیابی در برنامه‌ریزی شهری..... ۲۱۱
- ۳-۸. انواع ارزیابی..... ۲۱۲
- ۱-۳-۸. ارزیابی قبل از اجراء..... ۲۱۳
- ۲-۳-۸. ارزیابی در حین اجراء..... ۲۱۳
- ۳-۳-۸. ارزیابی بعد از اجراء..... ۲۱۳
- ۴-۸. انواع روش‌های ارزیابی..... ۲۱۴
- ۱-۴-۸. روش‌های ارزیابی جزئی یا بخشی..... ۲۱۴
- ۲-۴-۸. روش‌های ارزیابی جامع..... ۲۱۵
- ۵-۸. معیارهای ارزیابی عملکرد طرح‌های توسعه شهری..... ۲۱۹
- ۱-۵-۸. مشارکت مردم در مراحل مختلف طرح و اجراء..... ۲۲۰
- ۲-۵-۸. مشارکت نهادهای محلی در مراحل مختلف طرح و اجراء..... ۲۲۲
- ۳-۵-۸. داشتن فرایند علمی و مشخص در مراحل مختلف تهیه طرح جامع..... ۲۲۳
- ۴-۵-۸. واقعگرایی و سازگاری اهداف..... ۲۲۴
- ۵-۵-۸. ارتباط طرح با مطالعات اجتماعی، اقتصادی، جغرافیایی، تاریخی و کالبدی شهر..... ۲۲۵
- ۶-۵-۸. تداوم و انعطاف پذیری طرح..... ۲۲۶
- ۷-۵-۸. مطابقت طرح با خواست‌ها و روش‌های زیستی مردم..... ۲۲۸
- ۸-۵-۸. ارزیابی برآورد مالی اجراء طرح..... ۲۲۸
- ۹-۵-۸. تعیین عملکرد اقتصادی شهر..... ۲۲۹
- ۱۰-۵-۸. ارایه پیشنهاد جهت احیاء زیرساختهای اقتصادی..... ۲۲۹
- ۱۱-۵-۸. توزیع عادلانه و منطقی خدمات در شهر..... ۲۳۰
- ۱۲-۵-۸. پیش‌بینی جمعیت..... ۲۳۱
- ۱۳-۵-۸. سلسله مراتب تقسیمات کالبدی در مجموعه شهر..... ۲۳۲
- ۱۴-۵-۸. شاخص سازگاری فعالیت‌های اجتماعی هم‌جوار..... ۲۳۴
- ۱۵-۵-۸. شرایط محیطی، اقلیمی و طرح‌های شهری..... ۲۳۴
- ۱۶-۵-۸. حفاظت از محیط‌زیست و منابع غیر قابل تجدید..... ۲۳۵
- ۱۷-۵-۸. ملحوظ نمودن عناصر توپوگرافیک در فرم شهر..... ۲۳۶

۱۸-۵-۸	هماهنگی طرح با سیاست‌های کلی شهرسازی و استراتژی‌های اهداف توسعه ملی و منطقه‌ای	۲۳۷
۱۹-۵-۸	ارزیابی جهت توسعه فیزیکی شهر	۲۳۸
۲۰-۵-۸	ارزیابی بخش مسکن	۲۳۹
۲۱-۵-۸	ارزیابی کاربری‌ها	۲۴۰
۲۲-۵-۸	شبکه‌های ارتباطی	۲۴۳
	خلاصه	۲۴۶
	خودآزمایی	۲۴۸
	فهرست منابع	۲۴۹

فهرست جداول

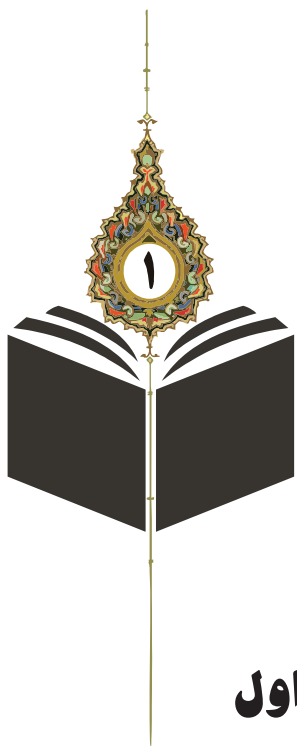
عنوان	صفحه
جدول شماره ۱-۱: عناوین و قوانین مربوط به محدوده‌های شهری در ایران	۲۳
جدول شماره ۱-۵: انواع نقشه‌های مورد استفاده در مطالعات وضع موجود شهر	۱۳۶
جدول شماره ۲-۵: مهم‌ترین نقشه‌های تحلیلی - پیشنهادی مطالعات شهر	۱۳۹
جدول شماره ۱-۶: تقسیم‌بندی کاربری اراضی شهری از نظر امکو	۱۴۸
جدول شماره ۲-۶: حوزه خدماتی پیشنهادی مدارس و تعداد دانش آموز در کلاس در ایران	۱۵۷

فهرست نمودارها

عنوان	صفحه
نمودار شماره ۱-۳: فرایند تهیه طرح آمایش سرزمین در سطح مناطق	۸۴
نمودار شماره ۱-۵: طبقه‌بندی نشانه‌ها و علائم قراردادی روی نقشه‌ها	۱۲۹
نمودار شماره ۲-۵: طبقه‌بندی تمام علائم قراردادی در روی نقشه‌ها بر اساس کمی و کیفی	۱۳۰
نمودار شماره ۳-۵: علائم نقشه‌ها از نظر شکل و حروف	۱۳۱
نمودار شماره ۱-۷: درجه‌بندی و سلسله مراتب شبکه راه‌ها	۱۹۹

فهرست اشکال

عنوان	صفحه
شکل شماره ۱-۸: ماتریس سازگاری کاربری اراضی شهری	۲۴۵



فصل اول

تعاريف و مفاهيم

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می‌باشد:

۱. آشنایی با مفهوم برنامه، برنامه‌ریزی و برنامه‌ریزی شهری، طرح‌ریزی و مدیریت شهری
۲. تعریف اصطلاحات شهر و شهرسازی، معماری، طراحی شهری و ...
۳. شناخت اصطلاحات فضا، فرایند فضایی، الگوی فضایی و ساختار فضایی
۴. بررسی مفاهیم زمین و اهمیت آن در فرایند برنامه‌ریزی کاربری زمین
۵. آشنایی با انواع محدوده‌های شهری
۶. آشنایی با مفهوم ارزیابی

مقدمه

در هر متن آموزشی و علمی در رابطه با موضوع مورد نظر، تعدادی واژه و مفهوم وجود دارند که بدون تعریف و مشخص کردن حدود آن‌ها درک مطالب تا حد زیادی با مشکل مواجه می‌شود. بر همین اساس مفاهیم و اصطلاحاتی که در این کتاب مورد استفاده قرار گرفته است و واژه‌های کلیدی کتاب محسوب می‌شوند، در این قسمت تعریف شده است. مهم‌ترین این واژگان و معادل انگلیسی آن‌ها به شرح زیر می‌باشند.

مفهوم	معادل انگلیسی	مفهوم	معادل انگلیسی
شهر	City	زمین	Land
شهرسازی	Urbanism	آسیب شناسی	Pathology
معماری	Architecture	فضا	Space
طراحی شهری	Urban Design	الگوی فضایی	Spatial Pattern
کالبد	Physic	فرایند فضایی	Spatial Process
برنامه	Plan	ساختار فضایی	Spatial Structure
برنامه‌ریزی	Planning	کاربری زمین	Land Use
برنامه‌ریزی شهری	Urban Planning	ارزیابی	Evaluation

۱-۱. شهر

واژه شهر که در عربی به آن «مدینه» و در فارسی باستان «خشتر و شار» گفته می‌شود (نظریان، ۱۳۷۴)، تعاریف و برداشت‌های متفاوت و متعددی را در میان افراد و علوم مختلف به همراه داشته است. به‌عنوان مثال گیدنز جامعه‌شناس مشهور بریتانیایی معتقد است که شهر در مرکز و محور نظریه اجتماعی جای داشته و نمی‌توان آن را فرعی دانست (افروغ

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

۱۳۷۷: ۸۵). یا از نظر موریس « نه تنها زبان، بلکه عینیت تاریخ نیز نشان می‌دهد که شهر و شهرنشینی ملاک و معیار تمدن است» (موریس ۱۳۸۴: ۱). اما مسلم آنکه تعریف شهر هر چه باشد، به قول «لاکویان» از آغاز شهرنشینی در هشت هزار سال قبل، شهر نماد توسعه، تجارت، صنعت و هنر بوده است (لاکویان ۱۳۶۴: ۱۲). شهر نظام پیچیده و پویایی است که در آن اشکال فضایی و فرایندهای اجتماعی در تعامل دایمی هستند (هاروی، ۱۳۷۹: ۳۲). فردریک فون ریشتهوفن^۱ «شهر را اجتماعی از انسان‌ها در مکانی معین می‌داند که حیات عادی آن‌ها از فعالیت‌های غیر زراعی به ویژه بازرگانی تأمین می‌شود یا «ماکس سور»^۲، شهر را الگوی کاملی از زندگی اجتماعی می‌داند (فرید ۱۳۶۸: ۲).

امروزه در ایران جمعیت را مبنای جدایی شهر از روستا قلمداد نموده و به هر واحد جغرافیایی که به هنگام سرشماری بیش از ده هزار نفر جمعیت داشته و دارای شهرداری باشد، شهر اطلاق می‌شود (منصور، ۱۳۸۲: ۵). همچنین طبق ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری ایران، شهر، محلی (مکانی) است با حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی مشخص واقع شده و از نظر بافت ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل دارای سیمایی با ویژگی‌های خاص خود است، به طوری که اکثریت ساکنان دایمی آن در مشاغل کسب، تجارت، صنعت، خدمات و فعالیت‌های اداری اشتغال داشته و در زمینه خدمات شهری از خود کفایی نسبی برخوردارند. شهر کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای ده هزار نفر جمعیت است.

۱-۲. برنامه

^۱ Fr Von Rishthofen

^۲ Max Sorre

برنامه، واژه‌ای است که معمولاً افراد عادی نیز در موارد بسیار زیادی از آن استفاده می‌کنند. این واژه کلماتی دیگر مانند نظم، هدف، زمان بندی و ... را نیز در خود مستتر دارد.

«صاحب نظران برنامه را نمایش منظم و رعایت سلسله مراتب فعالیت‌های مربوط به هم و مربوط به یک رشته تصمیمات منظم و برحسب دوره‌های زمانی مختلف، عنوان می‌نمایند» (زیاری، ۱۳۸۳: ۱۰). یا «هر فرایند دارای سلسله مراتب در یک ارگانیسم که بتواند نظم و ترادف اجرایی را کنترل کند، برنامه نام می‌گیرد» (معصومی اشکوری، ۱۳۷۶: ۷۶).

در یک تعریف کلی و عام برنامه را اینچنین تعریف می‌نمایند: «برنامه فرایندی است که طی آن دستیابی به هدف یا اهداف معینی میسر می‌گردد، یعنی مجموعه مدونی از تصمیمات آگاهانه» (حسین زاده دلیر، ۱۳۸۲: ۴).

۳-۱. برنامه‌ریزی

تاکنون در مورد لفظ و اصطلاح برنامه‌ریزی تعاریف مختلفی ارایه شده است. به‌عنوان مثال: اندیشیدن و تنظیم پیشاپیش امور (هیراسکار، ۱۳۷۶: ۱۵)؛ «کوششی که در جهت انتخاب بهترین برنامه‌ها برای رسیدن به هدف‌های مشخص صورت می‌گیرد» (شیعه، ۱۳۸۰: ۸۵)؛ «یک نظام تصمیم‌گیری که برای تعیین خط مشی به منظور دستیابی به هدف‌هایی که در رابطه با نیازهای آینده تعیین می‌شود، برنامه‌ریزی نام دارد» (زمردیان، ۱۳۶۴: ۱۲). لیکن آنچه از تعاریف مختلف برنامه‌ریزی برداشت می‌گردد، چنین است: برنامه‌ریزی، فرایندی است که به صورت عاقلانه با در نظر گرفتن شرایط موجود، راه‌های رسیدن به اهداف آتی را مشخص می‌نماید.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

به عبارت دیگر در تعریف واژه برنامه ریزی با یک سلسله مفاهیم خاص سر و کار داریم که باید در بطن همه تعاریف گنجانده شود. از جمله این مفاهیم می توان به «فرایند بودن آن»، «نظام تصمیم گیری»، «داشتن هدف یا اهداف» و «زمان» اشاره کرد.

۴-۱. برنامه ریزی شهری

با توجه به آنچه که در مورد برنامه ریزی گفته شد، اگر این راهبردها و خط مشی ها در زمانی مشخص، برای رسیدن به اهدافی در مکانی به نام شهر باشد، به آن برنامه ریزی شهری گفته می شود. بنابراین می توان گفت که برنامه ریزی شهری، فرایند تصمیم گیری است که در آن سعی می شود بر اساس معیارهای طبیعی، اجتماعی و اقتصادی و ... محیط زیست مناسبی برای تمامی شهروندان فراهم آید. «برنامه ریزی شهری فرایندهای ذهنی و عملی یک سری تصمیم های سنجیده در امور شهری است که با رعایت قیودات خاص خود شیوه و شکل رابطه انسان را با محیط شهری در قالبی بهینه طراحی و طبقه بندی می کند» (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳: ۷).

در این نوع برنامه ریزی، با توجه به اقتصاد و عملکرد و عوامل شهر، نحوه استفاده از اراضی شهر، محله بندی، مسکن، ترافیک، فضای سبز و غیره در رابطه با جمعیت و عملکرد شهر مورد بررسی قرار می گیرند. به عبارتی دیگر، برنامه ریزی شهری عبارت است از تامین رفاه شهرنشینان، از طریق ایجاد محیطی بهتر، مساعدتر، سالم تر، آسان تر، موثرتر و دلپذیرتر (شيعه، ۱۳۸۰: ۷۸).

۵-۱. فضا

حجم زمان و مکانی، مجموعه‌ای از فعالیت‌هایی است که انسان در راه تسلط بر طبیعت و برای بقای خود انجام می‌دهد. به عبارت دیگر منظور فضایی است اقتصادی، اجتماعی، فیزیکی، که منعکس کننده تمام هستی جوامع انسانی است (حبیبی، ۱۳۸۰: ۱۲).

۱-۵-۱. الگوی فضایی

عبارت است از یک گروه به هم پیوسته و کارکردی از فعالیت های اقتصادی یا سکونت گاهی، در یک حوزه که دارای ابعاد همگونی گرهی و سلسله مراتبی (شکویی، ۱۳۷۸: ۲۹۴).

۱-۵-۲. فرایند فضایی

سازوکاری است که ساخت فضایی یا توزیع چند پدیده را بوجود می آورد. هر فرایند فضایی بیشتر حاصل تصمیمات انسانی است (همان: ۲۹۲).

۱-۵-۳. ساختار فضایی

محصول فرایند فضایی است که از آن فضا به وسیله فرایندهای اجتماعی، اقتصادی و طبیعی سازمان می یابد (همان: ۲۹۵).

۱-۶. کالبد

کالبد در شهرسازی مجموعه فیزیک و هندسه ساخت و ساز را شامل می شود. منظور از فیزیک، جنس مصالح و منظور از هندسه شکل ساختمان است.

در واقع کالبد شهر در مرحله نخست با شرایط مکانی آن ارتباط دارد. کالبد شهرهای قدیمی در رابطه با چهار عامل زیر شکل می گرفته است:

۱ - اقلیمی ۲ - اجتماعی ۳ - دفاعی ۴ - اقتصادی

در درون این کالبد، فعالیت های اجتماعی و اقتصادی جریان داشته و فرم و شکل کالبد را تعیین می کرده است (مجتهدزاده، ۱۳۸۲ : ۷۳).

۷-۱. شهرسازی

در رابطه با دانش و مفهوم شهرسازی در ایران، دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد. به نظر عده‌ای از اندیشمندان، «شهرسازی علمی است که به بررسی کلیه تحولات اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فیزیکی یک شهر می‌پردازد و روابط موجود در یک شهر را در قالب یک نظام هماهنگ، مدیریت و سازماندهی می‌کند. متخصص شهرسازی نیز کسی است که با مطالعه و بررسی روابط اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی حاکم در شهر، برنامه‌های بسامان و مطبوع برای یک شهر ارائه دهد. برنامه‌ای که تصویرگر سیمای شهر در آینده است» (رفیعیان، ۱۳۸۷ بر گرفته از <http://www.landscape.ir>).

در مقابل گروهی دیگر معتقدند: «ما واقعیتی بیرونی تحت عنوان شهرسازی نداریم. یعنی هیچ دستگاه واحد یا نهاد اجتماعی، توان طراحی و ساخت پدیده‌ای به بزرگی شهر را ندارد. بنابراین کلمه شهرسازی از نظر مفهومی، معنا ندارد و ما معادل آن را نیز در زبان‌های خارجی نداریم و به جای آن از عنوان‌های برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری استفاده می‌کنیم. شهر را می‌توان برنامه‌ریزی کرد یا بخش‌هایی از آن را طراحی نمود (یعنی مدل فیزیکی آن را ایجاد کرد)؛ اما نمی‌توان مسوولیت ساخت پدیده پیچیده‌ای مثل شهر را بر عهده گرفت. به همین دلیل واژه شهرسازی، واژه درستی نیست و در شورای عالی برنامه‌ریزی وزارت علوم نیز نام این رشته برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای می‌باشد» (انصاری‌نیا، ۱۳۸۷ بر گرفته از <http://www.landscape.ir>).

با وجود تفاسیر بالا، شهرسازی به مجموعه روش‌ها و تدابیری گفته می‌شود که متخصصان امور شهری به وسیله آن شهرها را بهتر می‌سازند. یا به عبارتی شهرسازی یعنی مطالعه طرح‌ریزی و توسعه شهرها با در نظر گرفتن احتیاجات اجتماعی و اقتصادی، با توجه به حداقل رساندن مشکلات شهری و پاسخ‌گویی به نیازهای عمومی جمعیت شهری.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

شهرسازی یک کارگروهی و یک کوشش دسته جمعی با شرکت متخصصین علوم است که به نحوی در زمینه مسایل شهری می‌توانند با مطالعه، در جهت بهبود، توسعه و به‌طور کلی وضع آینده‌ان‌ها به تعیین برنامه مبادرت نماید. دوگرایش اصلی شهرسازی شامل: برنامه‌ریزی شهری (یعنی ساماندهی کالبدی-فضایی شهر) و طراحی شهری است.

۸-۱. طراحی شهری

طراحی شهری بخشی از هنر سازمان دادن فضای کالبدی است که با رشته‌های مختلف علمی و هنری مانند برنامه‌ریزی شهری، معماری و منظر سازی، انسان‌شناسی، جامعه‌شناسی و روان‌شناسی، فنی- مهندسی، مهندسی ترافیک، حمل‌ونقل و اقتصاد سر و کار دارد و در عین حال با سیاست و فرهنگ نیز ارتباط پیدا می‌کند.

در واقع طراحی شهری فرایندی است که به شکل‌دهی فیزیکی‌یافت‌های مختلف شهری و روستایی منجر می‌شود و با رویکرد ساختارگرایی به ایجاد اماکن متعدد می‌پردازد. این فرایند طراحی ساختمان‌ها، فضاها و چشم‌اندازها را در بر می‌گیرد و نهایتاً جریانی را به راه می‌اندازد که به عمران و آبادی شهری کمک می‌کند. به عبارت دیگر آنچه که با کیفیت کالبدی و فضایی محیط سر و کار دارد، عبارت از هنر طراحی شهری به صورت سه بعدی است که فعالیت آن در حوزه‌ای میان معماری، منظر شهری، مهندسی و برنامه‌ریزی قرار می‌گیرد (سعیدنیا، ۱۳۸۲: ۹).

۹-۱. معماری

واژه «معماری» در زبان عربی از ریشه « عمر » به معنای عمران و آبادی و آبادانی است و «معمار» به معنای، بسیار آباد کننده است. در زبان فارسی، معادل‌های گوناگونی برای آن

آمده است مانند : «والادگر»، «راز»، «رازیگر»، «زاویل»، «دزار»، «بانی کار» و «مهراز». مهراز، واژه ای است که از «مه» + «راز» درست شده و برابر مهتر و بزرگ بنایان است که از دو بخش «مه»، یعنی بزرگ و «راز» یعنی سازنده درست شده است. این واژه برابر مهندس معمار به تعبیر امروزی است. در زبان لاتین نیز واژه architect از دو بخش archi به معنای سر، سرپرست و رییس و tecton به معنای سازنده درست شده که کاملاً هم‌تراز با واژه مهراز می باشد. باید توجه داشت که امروزه واژه «معماری» در دو معنای وابسته بکار می‌رود:

۱) معماری به‌عنوان فرایند ساماندهی فضا که اسم معنا شمرده شده است و به یک فعالیت آفرینش‌گر (خلاقانه) آدمی توجه دارد و بر پایه ی علمی-تجربی، هنر و فناوری ساخت پدید می‌آید. این برداشت بیشتر از سوی معماران صورت می‌گیرد.

۲) معماری به‌عنوان دستاورد ساماندهی فضا یا اثر معماری که اسم ذات شمرده شده است و به ساختمان‌هایی اشاره دارد که پیش از ساخت آن‌ها این فرایند پیموده شده است. این برداشت بیشتر از سوی باستان شناسان و مورخین معماری بکار می‌رود. در یک تعریف کلی از معماری، ویلیام موریس^۱ چنین می‌نویسد:

معماری؛ شامل تمام محیط فیزیکی است که زندگی بشر را در بر می‌گیرد و تا زمانی که چیزی از دنیای متمدن بشمار می‌آییم، نمی‌توانیم خود را از حیطه آن خارج سازیم، زیرا معماری عبارت از مجموعه اصلاحات و تغییراتی است که به اقتضای احتیاجات انسان، در روی کره زمین ایجاد شده است. ما نمی‌توانیم تمام منافع خود را در زمینه معماری در اختیار گروه کوچکی از مردمان تحصیل کرده بگذاریم و بخواهیم که جستجو کنند، کشف کنند و محیط زندگی ما را شکل دهند و سپس آنها را ساخته و پرداخته تحویل بگیریم و

^۱ William Morris

آشنایی با طرح های توسعه شهری

متحیر شویم که خاصیت و عملکرد آن چیست؟ به عکس هر یک از ما باید، به نوبه خود ترتیب صحیح ایجاد مناظر سطح کره زمین را سرپرستی و نظارت کنیم و با دست ها و مغز خود، سهم خود را در این وظیفه ادا کند . (<http://www.landscape.ir>).

۱-۱۰. زمین

زمین واژه ای است با معانی بسیار که برحسب نظر و منافع انسان در زمانی بخصوص مفاهیم متفاوتی را در بر می گیرد. زمین شهری از مهم ترین منابع ارزشمند اقتصادی و اجتماعی هر ملت است (صادقیان ۱۳۷۹: ۲۲۵).

زمین از دیرباز برای بشر و رفع نیازهای او دارای اهمیت فراوان بوده و امروز نیز این اهمیت را نه تنها همچنان حفظ کرده، بلکه به علت گسترش شهرنشینی و توسعه فضاهای ساخته شده ارزش آن به مراتب بیشتر شده است.

تمامی فعالیت های بشری نیازمند استفاده از زمین است. زمین، خواه جهت تامین مسکن، خطوط ارتباطی و تأسیسات عمومی مورد استفاده قرار گیرد و خواه در مصارف کشاورزی یا صنعتی، نقش کاملاً کلیدی را برعهده دارد. زمین دارای یک سری ویژگی های بی نظیر به شرح زیر است که آن را از سایر کالاها متمایز می سازد:

الف: از نظر مقدار محدود است و به جز موارد کاملاً استثنایی پسروری آب دریا بر مقدار آن نمی افزاید.

ب: زمین از نظر فیزیکی از بین نمی رود، هرچند شکل ظاهری آن ممکن است تغییر یابد.

ج: زمین قابل جابجایی نیست.

د: زمین در بیشتر کشورها برای سرمایه گذاری مورد استفاده قرار می گیرد.

این ویژگی‌ها باعث می‌شود که قانون عرضه و تقاضا به همان کیفیت که در مورد سایر کالاها عمل می‌کند در مورد زمین صادق نباشد. به این مفهوم که در مورد سایر کالاها افزایش تقاضا منجر به افزایش عرضه می‌گردد. در حالی که در مورد زمین شهری، افزایش تقاضا الزاما به معنی افزایش عرضه نخواهد بود (جوادی، ۱۳۷۹: ۱۶۵).

زمین از مالکیت‌های اصلی و عمده بشری است و به حکم قاعده «الناس مسلمون علی اموالهم» مالکین اراضی حق اعمال همه گونه حقوق مالکانه خود را بر آن دارند (ثابتی، ۱۳۷۹: ۱۵۶).

زمین جزء ضروری‌ترین عوامل ایجاد شهر و توسعه بناها و تأسیسات شهری تلقی می‌گردد. اگر زمین نباشد سرمایه، مصالح ساختمانی، تکنولوژی و مدیریت نیروی انسانی نمی‌توانند به ساختمان و تأسیسات منجر شوند (مجتهد زاده، ۱۳۷۹: ۴۴۵).

در برنامه‌ریزی شهری زمین دارای دو مفهوم متضاد است: یکی اینکه زمین به‌عنوان یک منبع طبیعی نظیر آب و هوا است که بهره‌مندی از آن برای سکونت و زندگی و حفاظت آن برای نسل‌های آینده اهمیت حیاتی دارد. دیگر اینکه زمین به‌عنوان نوعی دارایی و ثروت است که در چارچوب مالکیت خصوصی، کالا قلمداد می‌شود و برای کسب منفعت و درآمد شخص قابل تملک و خرید و فروش است (عسکری، ۱۳۸۱: ۵).

ایجاد توازن بین این دو مفهوم کار ساده‌ای نیست و آگاهی از این تضاد منافع خصوصی در مقابل مقتضیات عمومی و تضاد منافع اقتصادی در مقابل منابع طبیعی، ضرورت و اهمیت برنامه‌ریزی کاربری زمین را مشخص می‌سازد (سعیدنیا، ۱۳۸۲: ۱۴).

۱-۱۰-۱. اهمیت زمین در کاربری اراضی شهری

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

دکتر جی، آر، اکالاگان^۱، گزارش رسمی سازمان محیط‌زیست بریتانیا را در سال ۱۹۹۰ تحت عنوان این میراث مشترک بدین صورت بیان می‌دارد: «... زمین یک موضوع مشترک است، زمین منبعی برای تأمین نیازهایی چون مسکن، اشتغال، مغازه‌ها و حمل‌ونقل، سوخت، مصالح ساختمانی و تفریحی است و باید به نحوی از آن استفاده کنیم که دچار کمبود نگردیم، در عین حال از چیزی حفاظت می‌کنیم که بیش از هر چیزی که در اطراف ما وجود دارد برای آن ارزش قایلیم» (جی آر، اکالاگان ۱۳۷۸: ۳).

در میان منابع مادی، زمین بی‌گفتگو عظیم‌ترین است. با مطالعه چگونگی استفاده از زمین در هر کشور به قطعیت می‌توان نتیجه گرفت که آینده آن کشور چه خواهد شد (شوماخر، ۱۳۶۰، ۷۹).

زمین منبع غیر قابل جایگزینی است و یا لاقبل به آسانی و با صرفه‌های اقتصادی قابل بازیافت نمی‌باشد. بنابراین کاربری زمین در کشورهایی نظیر ما که فضای زیست محدود است، باید همانند مصرف آب «و حتی بیش از آن چون آب در طبیعت بیش از زمین قابل بازیافت است»، با اندیشه همراه با برنامه‌ریزی و کاملاً بهینه باشد (اعتماد، ۱۳۷۹: ۱۵).

زمین به‌عنوان نقطه شروع هرگونه کاربری شهری اعم از مسکن، صنعت، خدمات، اجتماعی، ارتباطات و تأسیسات زیربنایی و غیره دارای اهمیت فراوانی است و هر نقطه از زمین به دلیل انحصاری و استثنایی بودن آن نسبت به سایر قطعات و به‌طور کلی به علت محدودیت عرضه‌ای که دارد بسیار ارزشمند می‌باشد. نتیجتاً هرکسی که زمینی را کنترل نماید، کنترل دارایی بالقوه سودآوری را در دست دارد (زیاری، ۱۳۸۱: ۱۲).

¹. J.R.O Callagan

زمین به خودی خود دارای ارزش اقتصادی نیست، آنچه زمین را صاحب ارزش می کند ویژگی هایی است که طرح های توسعه شهری برای آن قایل می شود. به بیان دیگر واقع شدن زمین در داخل محدوده های شهری مانند حریم شهر، محدوده قانونی و محدوده خدماتی هر کدام موجب ارزش اقتصادی معینی می شود. قرار گرفتن در کنار یک یا چند گذر سواره، واقع شدن در کنار بوستان یا فضای سبز عمومی یا مراکز تجاری- خدماتی و ... همگی این ها عواملی هستند که مولفه های ارزش اقتصادی را در یک زمین ایجاد می نمایند. از سوی دیگر در فرایند توسعه شهری، زمین رانته را ایجاد می کند که منبع درآمد ناموجه در شهر است. معمولاً بخش خصوصی از این رانت استفاده می کند و کمتر در خدمت اجرای طرح های توسعه شهری قرار می گیرد (سلطانی، ۱۳۷۹: ۲۲۰).

بستر اصلی تصمیماتی که شهرسازی را معنی می بخشد زمین شهری بوده و کلیه ایده ها و آرمان های شهرسازی و برنامه ریزی شهری بر روی زمین مفهوم می یابد. فقدان تصویر روشنی از ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، کالبدی و زیست محیطی زمین، می تواند پیامدهای منفی را بدنبال داشته باشد. پیچیدگی این ابعاد ایجاب می کند که این مقوله از زوایای مختلف و در قالب فرایند علمی مورد بررسی، تجزیه و تحلیل و ارزیابی قرار گیرد (همایش زمین و مسکن، ۱۳۷۹: ۱).

زمین به عنوان یکی از مهم ترین ابزارهای توسعه شهری محسوب می گردد. مدیریت اجرایی شهر بدون در اختیار داشتن این ابزار نمی تواند به سهولت در امر تحقق پذیری طرح های توسعه شهری نقش جدی ایفا نماید (سلطانی، ۱۳۷۹: ۲۱۶).

همچنین موضوع زمین و چگونگی استفاده از آن همواره موضوع و بستر اصلی برنامه ریزی شهری بوده است و درحقیقت سرنوشت نهایی طرح های توسعه شهری را

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

چگونگی مداخله و نظارت بر نحوه استفاده از زمین رقم می‌زند و همواره یکی از مسایل اساسی اجتماعی-اقتصادی و کالبدی در شهرنشینی معاصر را این مقوله تشکیل می‌دهد.

۱-۱۰-۲. مفهوم کاربری زمین

اصطلاح و مفهوم کاربری زمین چنان که از معنای اولیه آن برمی‌آید ابتدا در غرب به منظور نظارت دولت‌ها بر نحوه استفاده از زمین و حفظ حقوق مالکیت مطرح شد ولی همراه با گسترش سریع شهرنشینی و رشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، ابعاد و محتوای این مفهوم روز به روز وسیع‌تر و غنی‌تر شد. به‌طوریکه امروزه در نظام‌های پیشرفته برنامه‌ریزی جهان، برنامه‌ریزی برای استفاده بهینه از زمین به صورت «آمایش سرزمین» و «برنامه‌ریزی فضایی» به بستر اصلی در نوع توسعه و عمران در مقیاس کشوری، منطقه‌ای و شهری تبدیل شده است (مهدیزاده، ۱۳۷۹، ۶۲۷).

طرح کاربری زمین به‌عنوان وسیله‌ای مهم برای رسیدن به اهداف فیزیکی، اقتصادی و اجتماعی جامعه منظور شده است. طرح، از طریق تأثیر بر تصمیمات عمومی، خصوصی و سرمایه‌گذاری می‌تواند نفوذ زیادی بر میزان رشد، خصوصیت، کیفیت و الگوی محیط فیزیکی شهر داشته باشد. طرح کاربری زمین سیاست‌هایی را ارائه می‌دهد که بالابردن سطح و حفظ شهر و فراهم آوردن توسعه شهری باکفایت و منظم و گسترش منطقی در نواحی توسعه نیافته اطراف شهر را تشویق می‌کند (سیف‌الدینی، ۱۳۸۱: ۱۵۳). چنین می‌نماید که کاربری زمین، جنبه فضایی همه فعالیت‌های انسانی را در روی زمین برای رفع نیازهای مادی و فرهنگی او نشان می‌دهد.

یکی از مطالعات اساسی در جهت شناخت شهر و نحوه پراکندگی فعالیت‌های شهری در بررسی‌های فیزیکی، مطالعه نحوه استفاده از اراضی شهری است. منظور از مطالعه کاربری

زمین، تهیه اطلاعات اساسی درباره ویژگی های زمین و فعالیت های مختلفی است که در آن صورت می پذیرد.

از این اطلاعات برای تجزیه و تحلیل نحوه استفاده از زمین در وضع موجود و برای تهیه نقشه ای که در آینده شیوه استفاده از زمین را معنی نماید، استفاده می شود. به طور کلی کاربری زمین عبارت است از: شناخت وضع موجود پراکندگی انواع فعالیت های شهری مانند مسکونی، درمانی، معابر، آموزشی، تجاری، اداری، ورزشی و غیره؛ - تعیین نسبت هریک از کاربری ها از کل مساحت شهر و اینکه هریک از فعالیت ها در چه مقیاس و اندازه و به چه صورت در سطح پراکنده شده اند. رابطها آن ها با یکدیگر چیست و تا چه حد این ارتباطات منطقی و صحیح است (رضویان، ۱۳۸۱: ۳۳).

۱-۱۰-۳. برنامه ریزی کاربری زمین

برنامه ریزی کاربری زمین یکی از محورهای اصلی برنامه ریزی شهری است که همراه با برنامه ریزی شبکه فضای سبز، باز، تأسیسات و غیره، استخوان بندی اصلی شهر و نحوه توسعه آتی آن را مشخص می کند.

نحوه رویکرد و چگونگی برنامه ریزی کاربری نه تنها نقش اساسی در کیفیت و کارایی برنامه جامع شهری خواهد داشت، بلکه نظام توزیع فعالیت ها، خدمات و سهم سرانه ها را تعیین می کند (حبیبی و مسایلی، ۱۳۷۸: ۵۸).

برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، ساماندهی مکانی و فضایی فعالیت ها و عملکردهای شهری بر اساس خواست ها و نیازهای جامعه شهری است و هسته اصلی برنامه ریزی شهری را تشکیل می دهد و انواع استفاده از زمین را طبقه بندی و مکان یابی می کند (سعیدنیا، ۱۳۸۲: ۱۳).

آشنایی با طرح های توسعه شهری

به عبارتی دیگر، برنامه ریزی کاربری زمین علم تقسیم زمین و مکان برای کاربری ها و مصارف مختلف زندگی است که به منظور استفاده مؤثر از زمین و انتظام فضایی مناسب و کارآ صورت می گیرد. در این برنامه ریزی تلاش می شود که الگوهای اراضی شهری بصورت علمی مشخص شود و مکان یابی فعالیت های مختلف در شهر در انطباق و هماهنگی با یکدیگر و سیستم های شهری قرار گیرد (حلال پور، ۱۳۸۱: ۳).

در واقع برنامه ریزی کاربری زمین «مدیریت خردمندانه فضا به منظور بهینه سازی الگوی توزیع فعالیت های انسان» است (رضویان، ۱۳۸۱: ۱۴)، برنامه ریزی کاربری زمین به عنوان محور اصلی برنامه ریزی شهری با دو بعد اساسی روبروست که عبارتند از:

الف: شناخت عوامل و عناصر عینی و واقعی مؤثر در شکل گیری نظام کاربری زمین.

ب: تدوین الگوها، روش ها و ابزارهای برنامه ای برای هدایت و نظارت در استفاده از زمین.

۱۱-۱. سرانه های زمین شهری

سرانه عبارت است از تقسیم مساحت بر جمعیت. سرانه مقدار زمینی است که به طور متوسط از هر کدام از کاربری های شهر به هر نفر جمعیت شهر می رسد.

در تعیین سرانه عواملی از قبیل قیمت زمین، نوع درآمد مردم، امکانات گسترش شهر، موقعیت اقلیمی و طبیعی شهر، مسایل اجتماعی، آداب و رسوم، نیازهای جمعیت، تأسیسات رفاهی، نوع معیشت، تکنولوژی ساختمان و ... مؤثر است.

سرانه خالص عبارت است از مساحت اراضی مسکونی آن حوزه (به مترمربع) به جمعیت ساکن در آن حوزه. سرانه ناخالص عبارت است از کل مساحت اراضی ساخته شده یک شهر یا یک حوزه شهری (به مترمربع) به جمعیت ساکن در آن شهر یا حوزه (زیاری، ۱۳۸۱: ۷۱).

استاندارد سرانه مطلوب‌ترین وضعی است که برای یک سطح از کاربری در نظر گرفته می‌شود و باتوجه به پارامترهایی چون عوامل محلی، ویژگی‌های خود کاربری، عوامل اقتصادی، اجتماعی و غیره تعیین می‌شود (رضویان، ۱۳۸۱: ۳۴).

۱-۱۲. آسیب شناسی

آسیب شناسی مفهومی است که در واقع از علوم زیستی به عاریت گرفته شده و در سایر علوم مانند جامعه‌شناسی و اقتصاد به کار گرفته می‌شود. طبق تعریف، آسیب شناسی عبارتست از مطالعه شناخت ریشه بی‌نظمی‌ها در ارگان‌یسم (ستوده، ۱۳۷۳: ۱۴). به عبارتی در آسیب شناسی مبانی و ریشه‌های کارکردهای نابسامان مورد مطالعه و بررسی قرار می‌گیرد (رییس دانا، ۱۳۸۰: ۳).

۱-۱۳. مفهوم ارزیابی

ارزیابی وسیله ای است برای سنجش کارایی برنامه ها و فراهم کردن زمینه های عقلانی برای برنامه ریزی های آتی در سیستم های برنامه ریزی پیشرفته.

ارزیابی عبارت است از سنجش و داوری عملکرد و برنامه و طرح ها با اهداف و ضوابط و استانداردهای پیش بینی شده از قبل و شناخت و تحلیل اثرات اقتصادی و اجتماعی اجرای برنامه.

ارزیابی عبارتست از تعیین نتایج حاصله از تعدادی فعالیت طراحی شده برای نیل به یک یا چند هدف کلی و فرعی (رضویان، ۱۳۸۱: ۲۰).

۱-۱۴. مدیریت شهری

عبارت است از اداره امور شهر به منظور ارتقای مدیریت پایدار مناطق شهری، با در نظر داشتن و پیروی از اهداف، سیاست های ملی، اقتصادی و اجتماعی کشور. مدیریت شهری به عنوان یک چارچوب سازمانی توسعه شهر، به سیاست ها، برنامه ها، طرح ها و عملیاتی اطلاق می شود که بتوانند رشد جمعیت را با دسترسی به زیرساخت های اساسی؛ مانند مسکن و اشتغال مطابقت دهند.

۱-۱۵. طرح ریزی شهری

عبارت از مطالعه کیفیت فضاها، کیفیت فیزیکی طرح ها، آرایه طرح های فیزیکی از فضاها و شناخت کیفیت فیزیکی شهری. بوجود آوردن مجموعه های فیزیکی است که در آن بیشتر به کیفیت فضاها و کیفیت فیزیکی طرح ها توجه می شود. در طرح ریزی شهری، روش های

تحلیل بصری فرم‌های شهری بی‌اندازه موثرند. هدف طرح‌ریزی شهری جستجوی کیفیات زیبایی بصری از فرم شهری است که بر اساس مصرف اراضی پیش‌بینی شده در برنامه‌ریزی شهری قرار دارد. سیاست‌هایی را که شهرداری‌ها در رابطه با ضوابط ساختمانی شهر اعمال می‌نمایند، می‌توان جزئی از طرح‌ریزی شهری دانست. طرح‌ریزی شهری بیشتر با عوامل زیبایی شهری سروکار دارد. یکی از جنبه‌های مطالعاتی، جنبه کیفی عوامل فرهنگی و اجتماعی شهر است (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳: ۷).

۱۶-۱. محدوده‌های شهری

با توجه به نقش و عملکرد و فعالیت‌های موجود در هر حوزه شهری، آن شهر واجد محدوده‌های مختلفی است که در اینجا به تعریف آن‌ها پرداخته می‌شود.

برای انجام خدمات و فعالیت‌های شهری و اقدام در جهت تأمین ساختمان‌ها، فضاهای شهری و برنامه‌های عمران شهری حدودی لازم است که بتوان در آن حدود به انجام خدمات شهری و برنامه‌ریزی در زمینه این خدمات پرداخت. لذا، حدودی را برای این خدمات تعیین می‌کنند و معمولاً این حدود از طرف مسوولین امور شهری و شهرداری‌ها مشخص می‌شود تا بتوان در یک برنامه زمانی مشخص به نوسازی و گسترش شهر پرداخت و خدمات شهری مورد نیاز آن را اعم از برق، آب، تلفن، مسکن، فضای سبز و ... تأمین کرد. این حدود را معمولاً **محدوده شهر یا محدوده خدماتی شهر و همچنین محدوده قانونی شهر** می‌گویند. اما در صورتی که شهر در تمام این محدوده گسترده نشده و تنها در قسمت‌هایی از آن توسعه یافته باشد، مقدار اراضی ساخته شده را در داخل این محدوده شهری، محدوده ساخته شده شهر گویند. در واقع **محدوده ساخته شده شهر** عبارت از مساحت محدوده شهر منهای اراضی ساخته نشده در داخل این محدوده.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

همچنین در جهت توسعه های بعدی شهر در مراحل زمانی آینده در اطراف محدوده شهرها حدودی دیگر تعیین می شود که به **حریم شهر** یا **محدوده استحقاقی شهر** معروف است. در حقیقت این اراضی جهت گسترش های آتی شهر در نظر گرفته می شوند. حریم شهر را می توان همان خط کمربندی شهر نیز در نظر گرفت (شیعه، ۱۳۸۰).

تاکنون محدوده های شهری به شکل های مختلف در قوانین کشور ارائه شده است. در جدول شماره (۱-۱) به انواع نام ها و این قوانین اشاره شده است. البته آخرین قانون مصوب در این زمینه مربوط به سال ۱۳۸۴ است. این قانون که به تعریف و نحوه تعیین محدوده های شهر و روستا پرداخته است، به تفصیل در پیوست شماره (۱) در انتهای کتاب آورده می شود.

۱-۱۷. حوزه نفوذ شهر

حوزه نفوذ شهر، عرصه پیرامونی شهرها است که از ابعاد مختلف کالبدی و اجتماعی-اقتصادی با شهر در تعامل مستقیم قرار دارد. به سخن دیگر، این حوزه به محدوده جغرافیایی وابسته به یک کانون شهری گفته می شود که برای خدمات یا روابط ویژه (از جمله فعالیت های اقتصادی یا توزیع امکانات) با آن در ارتباط است (حاتمی نژاد، ۱۳۸۷: ۴۴۲).

جدول شماره ۱-۱: عناوین و قوانین مربوط به محدوده های شهری در ایران

ردیف	عنوان اصطلاح	عنوان یا عناوین قانون
۱	حوزه شهرداری	- قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ (ماده ۲)
۲	حدود مصوب شهر	- قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ (ماده ۵۶)
۳	حریم شهر	- قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ (ماده ۹۹ الحاقی ۱۳۴۵، ماده ۱۰۰، ماده ۱۰۱) - آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا ... مصوب ۱۳۵۵ (ماده ۱) - لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز شهرها مصوب ۱۳۵۹ (مواد ۱ و ۲) - قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی به شرکت های تعاونی - ۱۳۸۱
۴	حریم استحفاظی شهر	- قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ (تبصره ۳ ماده ۹۹ الحاقی ۱۳۷۴) - قانون زمین شهری مصوب ۱۳۶۶ (ماده ۲)
۵	محدوده شهر	- قانون شهرداری (ماده ۱۰۰ و ۱۰۱ الحاقی ۱۳۴۵) - ضوابط و مقررات تفکیک باغ ها و مزارع در محدوده شهری، مصوب ۱۳۶۲ - قانون تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ (تبصره ۱ ماده ۴) - تصویب نامه مربوط به انتقال صنایع آلوده کننده ۱۳۶۹
۶	محدوده قانونی شهر	- قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۷۴ - قانون زمین شهری مصوب ۱۳۶۶ (ماده ۲) - آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا... مصوب ۱۳۵۵ (ماده ۱) - لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز شهری مصوب ۱۳۵۹ - قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی به شرکت های تعاونی ۱۳۸۱ - قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها ۱۳۷۲
۷	حد مصوب	- قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷ (ماده ۳۱)
۸	حد نهایی	
۹	محدوده خدمات شهری	- قانون نظارت بر گسترش شهر تهران، مصوب ۱۳۵۲ (تبصره ماده ۲) - آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا... مصوب ۱۳۵۵ (ماده ۱)
۱۰	حدود استحفاظی یا نفوذی	- آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا... مصوب ۱۳۵۵ (ماده ۱) - تصویب نامه طرح مجموعه شهری مصوب ۱۳۷۴
۱۱	حدود شهری	- ضوابط و مقررات تفکیک باغ ها و مزارع مصوب ۱۳۶۲
۱۲	حوزه شهری	- آیین نامه احداث شهرهای جدید (ماده ۱)
۱۳	حدود ثبتی	- قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲
۱۴	حدود عرفی	- تصویب نامه طرح ریزی و مدیریت مجموعه شهری تهران ۱۳۷۴
۱۵	حریم شهرداری	- ضوابط جلوگیری از افزایش محدوده شهر ۱۳۷۸
۱۶	محدوده مصوب	- ضوابط جلوگیری از افزایش محدوده شهر ۱۳۷۸
۱۷	محدوده و حریم شهر	- قانون تعاریف محدوده و حریم مصوب ۱۳۸۴

برگرفته از برک پور، ۱۳۸۵: ۹۳؛ با اعمال آخرین اصلاحات

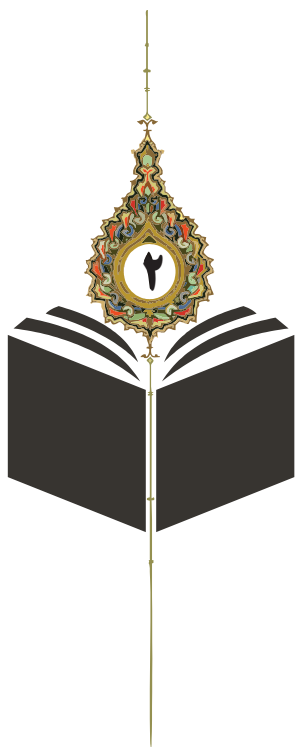
خلاصه

آشنایی با مفاهیم و اصطلاحات رایج در یک زمینه علمی، مخاطبین را در درک مطلوب و مناسب آن علم یاری می‌رساند. حوزه شهرسازی از جمله حوزه‌هایی است که واژگان و اصطلاحات تخصصی فراوانی در آن نهفته است و نکته جالب توجه اینکه در مورد بسیاری از این واژگان، در میان متخصصین شهرسازی اجماع نظر وجود نداشته و دیدگاه‌های مختلفی مطرح است.

با توجه به موارد فوق، فصل اول این نوشتار به بررسی و تعریف اصطلاحات و مفاهیم اصلی مرتبط با شهر و شهرسازی اختصاص یافت و در این میان واژگان مهمی چون شهر، برنامه، برنامه‌ریزی، برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری و... تعریف شدند. مفاهیم زمین، اهمیت و جایگاه آن در فرایند برنامه‌ریزی کاربری زمین تشریح شد. همچنین انواع محدوده‌های شهری (حریم شهر و...) مورد بحث واقع شدند.

خودآزمایی

- ۱- مهم‌ترین شاخصه تمایز شهر از روستا در ایران چیست؟
- ۲- انواع مفاهیم زمین و اهمیت آن در فرایند برنامه‌ریزی شهری چیست؟
- ۳- انواع محدوده‌های شهری کدامند؟ توضیح دهید.
- ۴- واژگان زیر را تعریف کنید:
الف) برنامه‌ریزی شهری ب) فضا ج) حوزه نفوذ د) طرح‌ریزی شهری



فصل دوم

تاریخچه برنامه‌های توسعه شهری در

ایران

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می باشد:

۱. بررسی تاریخ شهر و شهرسازی ایرانی
۲. بررسی نخستین اقدامات نظام‌مند برنامه‌ریزی شهری در ایران
۳. شناخت اولین طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی در ایران
۴. شناخت ویژگی‌های شهرسازی سنتی و چگونگی ورود شهرسازی مدرن به ایران
۵. آگاهی از اختصاصات و عناصر اصلی شهرهای ایران در هر دوره تاریخی
۶. بررسی تاریخی پیدایش طرح‌های ، هادی ، تفصیلی و جامع در ایران

مقدمه

اگرچه در گذشته‌های دور در شهرهایی همچون موهنجودارو در تمدن سند، طراحی شهری صورت گرفته و یا در شهر سوخته در ناحیه سیستان ایران، حتی در برخی از شهرهای قرون وسطی روش منطقه بندی مشاغل به‌عنوان نوعی برنامه‌ریزی شهری وجود داشته است، اندیشه برنامه‌ریزی شهری و تهیه طرح‌های شهری به صورت گسترده و فراگیر از زمان مواجه شدن جوامع با پدیده رشد سریع شهرنشینی آغاز شد و در برنامه امور دولتها قرار گرفت (حبیبی، ۱۳۷۸: ۷۷).

در کشور ایران به‌عنوان یکی از کهن‌ترین تمدن‌های جهان، شهر و شهرنشینی و ایجاد شهرها، سابقه‌ای طولانی دارد. تمدن‌های یکجانشینی نظیر شهر سوخته در سیستان، تپه‌های سیلک در ایران مرکزی با قدمتی بیش از ۵۰۰۰ سال گواه این مدعا هستند.

به عبارت دیگر، سابقه تهیه طرح و نقشه برای شهرها و به عبارتی شکل‌دهی به شهرها بر اساس طرح و برنامه‌ای از پیش اندیشیده شده در ایران، به روزگاران باستان برمی‌گردد. ایجاد شهرها بر اساس طرح و نقشه قبلی در زمان هخامنشیان، ساسانیان و در دوره بعد از اسلام سابقه‌ای بس طولانی دارد. اما حرکت تدریجی شکل‌گیری اقدامات مدون شهرسازی را می‌توان از دوره قاجاریه به این سو نسبت داد. اولین طرح‌ها و برنامه‌های شهری همزمان با انتخاب تهران به‌عنوان پایتخت توسط سران قاجار شروع می‌شود. اولین طرح‌های سنجیده در مورد شهر تهران در زمان ناصرالدین شاه با تهیه نقشه دارالخلافه تهران و سپس نقشه دارالخلافه ناصری شروع می‌شود. هم‌چنین در همین دوره به علت ازدحام جمعیت در داخل دیوارهای شهر تهران و سفرهای ناصرالدین شاه به غرب، برج و باروی تهران تخریب شده و یک برج و باروی هشت ضلعی همانند برج و باروی پاریس برای تهران تهیه می‌شود و

آشنایی با طرح های توسعه شهری

همزمان محیط شهر نیز از ۳ کیلومتر به ۱۹ کیلومتر افزایش پیدا می کند (حبیبی، ۱۳۷۸: ۱۳۴).

دوره پهلوی سرآغاز شکل گیری شهرسازی جدید و تحولات کالبدی- فضای در شهرهای ایران است. طرح پیشنهادی شهر همدان به عنوان اولین طرح شهری توسط کارل فریش تهیه و به وزارت داخله پیشنهاد شد و در آبان ماه ۱۳۱۰ به تصویب وزارت داخله رسید. پس از آن نیز اواسط دهه چهارم قرن حاضر، با بکارگیری مهندسين خارجی، تهیه طرح های شهری به سبک مدرن در ایران آغاز می شود و تا به امروز ادامه دارد.

با این تفاسیر، تاریخچه فعالیت های مرتبط با تهیه طرح های توسعه شهری در ایران از دو نظر قابل بررسی است، یکی لحاظ نمودن آثار پیشینیان از دوران باستان تا زمان حاضر و دیگری براساس مطالعات طرح های توسعه شهری به مفهوم امروزی. بدین منظور در این فصل سعی شده است تاریخچه شهر و شهرسازی ایرانی در سه برهه تاریخی مورد بررسی قرار گیرد:

۱- شهرسازی ایران دوران باستان (سنت شهرسازی پارسی)

۲- شهرسازی ایران پس از اسلام

۳- شهرسازی ایران دوره معاصر (شهرسازی مدرن)

در ادامه به شاخصه های شهرسازی ایرانی در هر یک از این دوران می پردازیم^۱.

^۱ بخش عمده ای از مطالب این فصل از مقاله سیر تحول تهیه طرح های توسعه شهری در

جهان و ایران تألیف رضا احمدیان اقتباس شده است.

۱-۲. شهر و شهرسازی ایران دوران باستان (سنت شهرسازی پارسی)

اگرچه سابقه تهیه طرح‌های توسعه شهری در ایران قدمت اندکی دارد و حداکثر به نیم قرن می‌رسد، اما میراث به‌جای مانده از پیشینیان قبل از میلاد را نیز در بر می‌گیرد. این امر حکایت از وجود تفکر پیش‌اندیشیده‌ای دارد که اگرچه با مفاهیم امروزی هماهنگ نیست اما قطعاً در زمان خود حاکی از وجود طرح‌ریزی اندیشمندانه‌ای دارد. وجود مجموعه تخت جمشید، پاسارگاد، معبد چغاز نبیل در هفت تپه خوزستان، ارگ بم کرمان، تپه سیلک کاشان، شهر سوخته سیستان و بلوچستان و بسیاری دیگر همگی حکایت از این دارد که سازندگان بناهای فوق‌الذکر، از پیش، نیاز سنجی، امکان سنجی و لحاظ نمودن جمیع شرایط اقلیمی و سازه‌ای، امنیتی و غیره را در نظر گرفته و براساس تلفیق متناسب آن‌ها با یکدیگر به ساخت اقدام نموده‌اند.

علاوه بر آثار به‌جای مانده از دوران باستان، شهرهایی نیز با نقشه‌های منظم و از قبل طراحی شده وجود دارد که عموماً با شبکه بندی منظم هندسی طراحی شده‌اند و از جمله نمونه‌های باقی مانده می‌توان به شهرهای شاپور و اردشیرخوره (فیروزآباد) در فارس، جندی‌شاپور و ایوان کرخه در خوزستان، بابل و تیسفون اشاره کرد. از بین نمونه‌های فوق‌الذکر، شهر اردشیرخوره با انجام محاسبات دقیق و کمی ریاضی، دایره‌ای را به وجود آورده است که حاکی از دقت عمل طراحان این شهر است. همچنین در شهر نیشابور ویژگی‌های خاصی در شبکه بندی معابر مدنظر بوده است، به طوری که باعث شکل‌گیری شبکه شطرنجی شده است. علاوه بر این خود شهر به سه قسمت تقسیم می‌شود که عبارتست از:

۱- شهر خاص ۲- نواحی خارج شهر ۳- پاسدارخانه ها

شهر خاص دارای برج و حصار و چهار دروازه بوده، که در خارج شهر پاسگاه ها واقع شده و آن ها نیز دارای دروازه بودند (تقوی نژاد دیلمی، ۱۶۲).

نقطه عطف اولیه در ساخت شهر ایرانی که مبتنی بر نظام مندی شهر و تفکر در خصوص چگونگی تقسیم بندی آن است به دوران ساسانیان بازمی گردد. در واقع ظهور دولت ساسانی، اولین حرکت جامعه شهری ایران برای تمرکز و رسیدن به قدرت است. زیرا تا قبل از آن، حکومت همیشه از آن جامعه ایلی بود که با جنگ و ستیز به قدرت می رسید، ولی نطفه اصلی دولت ساسانی در شهر بسته شد و زمینه حکومت در فضای جامعه شهری پرورش یافته است. به همین دلیل است که شهر پایه نهادهای اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و بازرگانی و اداری دولت ساسانی می گردد (حبیبی، ۱۳۷۸: ۲۹).

شهر پارسى از آنجایی که مکان اصلی استقرار طبقات برتر اجتماعی همچون موبدان، جنگاوران، دبیران و دهقانان است از دیدگاه ریخت شناسی از پنج فضای مختلف تشکیل می شود که طبقه بندی و جایگزینی هریک حاکی از وجود نظام برنامه ریزی شهری با نیازهای آن زمان است. تقسیمات شهر دوره ساسانی به شرح زیر است (حبیبی، ۱۳۷۸: ۳۲):

۱. **دژ حکومتی:** مجموعه ای است مرکب از کاخ ها، آتشگاه اصلی، دیوان ها، سربازخانه ها، ذخایر، خزاین و انبارهای آذوقه که به دلیل اهمیت دژ در بالاترین نقطه شهر و در مهم ترین نقطه سوق الجیشی ساخته شده و با دیوارهای سنگین محافظت می گردد.

۲. **شار میانی:** مجموعه ای مرکب از محلات خاص برای استقرار طبقات ممتاز (از نظر اقتصادی و اجتماعی) است. این بخش به وسیله دیواری سنگین با چهار دروازه به چهار سوی عالم محصور و بخشی از بازار شهر را در خود دارد. (این قسمت در دوره اسلامی به شارستان موصوف می گردد).

۳. **شار بیرونی:** مجموعه مرکب از محلات، خانه‌ها، بازارها، باغات و مزارع پراکنده در اطراف شار میانی است که محل استقرار افرادی است که در طبقات فوق جای نگرفته و در ساختار قدرت نقشی ندارند. این بخش در دوران بعد از اسلام به ربض مشهور شد.
۴. **بازار:** به‌عنوان ستون فقرات شهر از دل شارستان (شار میانی) شروع شده و دامنه خود را به شار بیرونی (ربض) می‌گستراند، در مسیر خود محلات مختلفی را شکل داده و قلب شهر را تشکیل می‌دهد.
۵. **میدان:** شامل فضایی وسیع در مقابل دروازه‌های شارستان است که در ربض ساخته شده و بازارها به سمت آن باز می‌شوند. میدان محلی است برای اعلان فرمان‌های دولت، بخشودگی‌ها و عقوبت‌ها و...

۲-۲. شهرسازی ایران دوران اسلامی

ساختار تقسیم‌بندی شهرهای دوره ساسانی با ورود اسلام به شهر از تغییر جهان بینی برخوردار می‌شود و به همین دلیل عناصر کالبدی مبتنی بر تفکر جدید در تقسیم‌بندی نظام شهرسازی نیز وارد می‌گردد. به همین دلیل است که شهر دوران اسلامی مفاهیم جدیدی را ایجاد می‌نماید که مهم‌ترین آن‌ها مسجد و محله است. بالطبع ورود این دو عنصر به نظام شهری، مستلزم جانمایی متناسب با قدر و اهمیت آنها و همچنین ترکیب سایر عناصر شهری با آن‌هاست. لحاظ نمودن این عناصر و ترکیب موزون آن، وظیفه اصلی برنامه‌ریزان و طراحان شهری است که به دلیل اهمیت موضوع به‌طور مشخص به آن پرداخته می‌شود.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

تحولات شهرسازی مبتنی بر نگرش اسلام که براساس محوریت عناصر کالبدی مذهبی (مسجد، بازار و...) شکل می گیرد به سه دوره به شرح زیر قابل تقسیم بندی است (مشهدی زاده دهقانی، ۱۳۷۴: ۲۳۱):

۲-۲-۱. قرون اولیه اسلامی

در این مرحله به دلیل تأثیرات به جای مانده از نظام شهرنشینی دوران ساسانی، اصول قبلی حاکم بر تفکرات این نظام همچنان پا برجاست. اما به تدریج بر اثر عوامل جدید، سیاست های شهرسازی تغییر می کند. الگوی حاکم بر این مرحله به دو گونه ساخت شهری منجر می گردد، یکی شهرهای نوساز که نشانه قدرت و وحدت سیاسی امپراطوری اسلامی می باشند، مانند شهر اولیه بغداد که به دستور منصور خلیفه عباسی بنا می شود. این شهر براساس نظم هندسی دایره ساخته شده و با چهار دروازه در اطراف و قصر خلیفه و مسجد بزرگ در مرکز، طراحی کاملاً از پیش اندیشیده شده ای را نشان می دهد. نکته قابل توجه در خصوص طراحی این شهر واگذاری ساخت محلات به عهده خود افراد شهر است که حاکی از مشارکت مردمی دارد. به همین دلیل ترتیب محله بندی، نحوه معماری، و باغ سازی این شهر به شدت رنگ و بوی ایرانی می یابد (سلطان زاده، ۱۳۷۸: ۲۹۵).

شهرهای نوع دوم، شامل شهرهایی است که با ایجاد مسجد و بناهای جدید رنگ و بوی اسلامی به خود می گیرند، مانند اصفهان و ری.

پیشرفت شهرسازی در زمان استقرار حکومت های ایرانی همچون سامانیان، آل بویه و آل زیاد که آرامش نسبی نیز به کشور حکمفرما شده بود، فراهم می گردد. به همین دلیل

ربض گسترش یافته و بر شارستان تقدم می‌یابد و همچنین با توسعه ارتباطات با روستاهای اطراف، شهر فیودالی نیز در ایران شکل گرفته و به تکامل می‌رسد.

۲-۲-۲. قرون میانی اسلامی

در این زمان، در کنار آرامش سیاسی و رونق اقتصادی، هنر ایرانی در قالب معماری ساختمان‌ها شکوفا می‌شود و عناصر اصلی زیبایی‌شناسی شهری را به وجود می‌آورد و اگرچه یورش مغول باعث ویرانی بسیاری از شهرهای آباد شد، ولی از آنجایی که احداث شهرهای جدید و یا نوسازی آن‌ها در این دوره، یکی از وظایف اصلی دولت بود، در زمان حکومت غازان خان، الجاتیو و ابوسعید، شهرسازی شیوه نوین را پذیرا شده و شهرهایی چون مراغه، تبریز و سلطانیه بازسازی و یا احداث می‌شوند. به طوری که پروفیسور پوپ در این خصوص اذعان دارد که: خواجه رشید الدین وزیر غازان خان، شهری. شامل: ۲۴ کاروانسرا، ۱۵۰۰ مغازه و ۳۰ هزار خانه مسکونی برای محل سکونت دانشمندانی که از اطراف جهان گردآمدند، بنا می‌نماید. علاوه بر این، احداث بیمارستان، نقاهتگاه و باغ‌های متعدد که از لحاظ استحکام و زیبایی و یکپارچگی، تمام بناهای نظیر خود را تحت الشعاع قرار داده‌اند، ساخته شده و مجموعاً شهری را به وجود می‌آورد که تمام نیازهای شهروندان را همراه با رفاه اجتماعی آن‌ها فراهم نماید.

در این زمان شهرهایی چون سمرقند، بخارا و هرات از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. یکی از نمونه‌های قابل توجه از نظر لحاظ نمودن مباحث امروزی برنامه‌ریزی شهری، شهری به نام ترمه است. در این شهر ابتدا جمعیت مورد نظر را که باید در شهر سکنی کند، تعیین می‌نمودند. سپس میزان زمین مورد احتیاج هر محله را مشخص ساخته و نهایتاً شبکه بندی خیابان‌ها، بازارها، مسجد جامع و سایر مساجد و مدارس شهر معین می‌گردید. پس از

طی این مرحله، مردم برای سکنی در شهر جدید به آنجا کوچ داده می شدند (سلطانیه، ۱۳۴۹).

۲-۳-۲. قرون متاخر اسلامی

در این مقطع نقطه عطف دیگری در تاریخ شهرسازی و شهرنشینی ایران اتفاق می افتد و آن تغییر اساسی ساختار شهرهای ایران با گشایش شبکه های ارتباطی، ساختار فضاهای عمومی متمایز از اماکن مذهبی و ایجاد ابنیه زیبا از حیث جنبه های معمارانه، رونق شهرنشینی و همچنین احداث دو عنصر اصلی طراحی شهری یعنی میدان و خیابان به همراه بازارها و کاروانسراهای شهری است. اوج این اقدامات در عهد صفوی خصوصاً هنگام سلطنت شاه عباس اول است که زمان شکوفایی هنرهای مختلف خصوصاً نقاشی، معماری و شهرسازی را به همراه دارد.

نمونه های چنین توجهی را بیش از همه می توان در پایتخت دوم صفویان یعنی اصفهان جستجو کرد که حتی به ابداع مجدد مفهوم شار و شروع سبک جدیدی تحت عنوان مکتب اصفهان از آن یاد شده است (حبیبی، ۱۳۷۸: ۹۳).

مکتب جدیدی که براساس الگوی آرمانی صفویه از تفکر به اجرا در می آید، تلفیقی دقیق و روشن را از وضع مطلوب عرضه می دارد. در این تلفیق دو روش طراحی ارگانیک و خودگرا آمیخته شده و مفهوم جدیدی از برنامه ریزی و طراحی نهایی را به وجود می آورد. شهر اصفهان که عرصه کالبدی چنین تفکری است، در طرح توسعه خود به گونه ای منطقی و خردمندانه به شرح زیر تعریف می گردد:

”محور چهارباغ به عنوان لولایی خطی بین سازمان فضایی کهن و نو، با عبور از محور زاینده رود (به عنوان محوری طبیعی و اندامین) عملاً ترکیبی از طبیعی و مصنوع، اندامین و منطقی، نظم و بی نظمی و ... را عرضه می دارد.

میدان نقش جهان به عنوان مرکز شهر جدید و نماد دولت قدرتمند صفوی با آن که الگوی خود را از میدان کهنه اصفهان می گیرد، ولی این الگوی کهن را نظمی کاملاً منطقی می بخشد و با دقتی بی نظیر به ترکیب و تنظیم هندسی و فضایی عناصر پیرامونی و درونی آن می پردازد (حبیبی، ۱۳۷۸: ۹۵).

ترکیب بندی عناصر فوق الذکر که تا این زمان در نظام شهرسازی ایران سابقه نداشته است، باعث گردید تا مفهوم منطقه بندی شهری براساس نظام محله بندی و تمایزات اجتماعی در کل شهر، تبلور کالبدی پیدا کند. به عبارتی بارزترین ترکیب کلامی مکتب اصفهان در مجموعه های کالبدی - فضایی بکار گرفته می شود، که براساس آن هر مجموعه زیستی (شهر - روستا) دارای یک میدان و مرکز ثقل خواهد بود که هم سلسله مراتب مکانی را مشخص می نماید و هم مکان تقاطع گذرهای اصلی و عبوری نیز می باشد.

به طور کلی مکتب اصفهان در شهرسازی در پی تحقق بخشیدن به اصلی است که جهان بر آن قرار دارد، یعنی اصل توازن و تعادل کالبدی. با این مشخصات مبانی و مفاهیم اساسی مکتب اصفهان در شهرسازی بدین شرح قابل جمع بندی است (حبیبی، ۱۳۷۸: ۹۹):

”در مکتب اصفهان، شهر در محیط پیرامونی خویش مستحیل می گردد و از این رو در توافق کامل با طبیعت پیرامونی خویش قرار می گیرد. در توافق، همزیستی و وحدت چند سویه با روستاهای اطراف خود می باشد و برج و باروی شهر نه به عنوان یک عنصر متمایزکننده شهر از روستا، بلکه به عنوان حصاری برای تعریف محدوده کالبدی شهر به کار گرفته می شود. در این مکتب، رونق و آبادانی شهر نه از طریق بازسازی شهر کهن بلکه از

آشنایی با طرح های توسعه شهری

مسیر ایجاد مجموعه های شهری جدید در کنار شهر کهن دنبال می شود. بنابراین مکتب اصفهان نه تنها شهر قدیم را مورد جراحی و نوسازی قرار می دهد، بلکه با ایجاد مجموعه های جدید و اعلام دیدگاه های جدید از طریق آن ها، دگرگونی و دگردیسی را دریافت های کهن می پراکند. آنچه در این میان اهمیت دارد، بیان هماهنگ و هماوای فضاهای شهری است.

با انقراض حکومت صفویه، فعالیت های شهرسازی نیز از رونق می افتد و هیچ یک از حکومت های افشاریه، زندیه و قاجاریه نمی توانند تأثیری در نظام شهرسازی ایران داشته باشند. تنها اقدام قابل توجه انجام یکسری فعالیت های شهرسازی در پایتخت زندیان (شیراز) است که مجموعه بناهایی به نام مجموعه وکیل و ارگ حکومتی احداث می شود.

در زمان قاجاریه با انتقال پایتخت به تهران، فعالیت های اندکی در خصوص احداث میادین (سبزه میدان، توپخانه و غیره) انجام می گیرد که در مقایسه با فعالیت های عظیم شهرسازی دوران صفویه کم رنگ است. فی الواقع نزول نظام شهرسازی ایران در این زمان با درهم ریختن سیستم اداری شهرها همراه است. شهرهای تبریز، اصفهان، شیراز و... عظمت و شکوه خود را از دست می دهند و تنها شهر تهران است که به دلیل تأثیرپذیری ایران از اروپا، نمادهایی از نظام شهرسازی غربی را تجربه می نماید. این امر موجب ایجاد تحولاتی در ساختار کالبدی این شهر می شود، به طوری که با التقاطی شدن برخی تفکرات، خصوصاً در دوران حکومت ناصرالدین شاه ارزش های تازه ای در شهرسازی و معماری به وجود می آید که می توان به آن سبک تهران اطلاق نمود (حبیبی، ۱۳۷۸: ۱۲۹).

مهم ترین اسناد تصویری که گویای وضعیت کالبدی و سازمان فضایی سبک تهران است. دو نقشه مربوط به تهران است که یکی مربوط به سال ۱۲۳۳ هجری شمسی (۱۸۵۵م) و دیگری مربوط به ۱۲۵۶ هجری شمسی (۱۸۷۸م) است، اولی، نقشه دارالخلافه تهران است

که همان ساختار اصلی شهر زمان صفویه است که توسط شاه طهماسب صفوی ایجاد شده است که با سبک اصفهان همسانی زیادی دارد. ولی دومین نقشه، دارالخلافه ناصری است که پس از اولین سرشماری کشور (در سال ۱۲۴۸) تهیه شده و براساس آن به دستور صدراعظم وقت دستور برنامه‌ریزی و طراحی شهر جدید تهران را برای افراد خارج از حصار و دیوار شهر، صادر می‌کند. این طرح زیر نظر صدراعظم و وزیر دارالخلافه مدرسه دارالفنون توسط مسیو بهلر ۱ فرانسوی تهیه می‌شود (حبیبی، ۱۳۷۸: ۱۴۱).

این نقشه در حقیقت اولین طرح مدرن برای یک شهر است که با مشارکت محققین ارایه می‌شود و آغاز فرایندی است که در آینده به تحولات برون زای نظام شهرسازی کشور منجر می‌گردد. نظام حاکم بر این طرح، براساس شبکه بندی خیابان‌های جدید همچون الگوی اروپایی خود از نظم هندسی پیروی کرده و عمدتاً با مرکزیت میدان تعریف می‌شود. به همین دلیل مجموعه ارگ و کاخ‌های درونی آن به‌عنوان مرکز هندسی شهر جدید فضایی خاص می‌یابند و مساحت شهر از ۳ به ۱۹ کیلومتر مربع می‌رسد.

در سبک تهران، خیابان نیز مفهومی جدید می‌یابد و نه به‌عنوان تفرج‌گاه، بلکه به‌عنوان مکان تجارت و بازرگانی نقش می‌یابد. به گونه‌ای که همانند یک فضای شهری با هویت و زنده مطرح می‌شود و سعی بر آن دارد که مظهر تجدد طلبی دولت قاجار در دوره ناصری باشد.

بالتبع با دگرگونی مفهوم خیابان و حضور عملکردهای جدید شهری همچون تماشاخانه، سینما، هتل و بانک، میدان نیز فضای کهن خود را از دست داده و تبعیت کننده تناسبات کمی دوره‌های رنسانس و باروک می‌گردد. به‌طور کلی این سبک سعی در اختلاط شرق و

¹ Buhler

غرب و تفوق شرق و عرضه نمودن جنبه های کالبدی آن دارد که در برخی موارد نیز موفق بوده است (نمونه میدان سبزه میدان).

۲-۳. شهرسازی دوره معاصر ایران (شهرسازی مدرن)

از سال ۱۲۸۵ هجری شمسی به بعد همزمان با انقلاب مشروطیت، گشایش اولین مجلس ملی، تدوین قانون اساسی و تصویب قانون بلدیة، نقطه عطف جدیدی در تاریخ ایران ایجاد می شود. این انقلاب همسو با تلاطمی که در جهان سرمایه داری و صنعتی ایجاد شده است، آرمان شهر خود را جستجو می کند و به دنبال قانونمند کردن رابطه دولت و رعیت، همراه با تحولات جامعه اروپایی در عرصه های مختلف از جمله نظام شهری است. به عبارتی روشن تر انقلاب مشروطه بر آن بود تا با یک برش تاریخی روش زیست و تولید جامعه را تعریفی مجدد نماید (حبیبی، ۱۳۷۸: ۱۴۵).

اگرچه سرنوشت مشروطیت در گذار تاریخ اندک خود، مقابل دولت کودتا رنگ می بازد. اما از آنجایی که این نظام پویا بر پایه یک سازمان متشکل دیوان سالار و نیروی نظامی مستقل از تقسیم بندی عشیره ای کهن تشکیل می گردد، باعث دگرگونی های زیادی در عرصه تحولات و خصوصاً جامعه شهری می گردد. در ادامه این روند، برنامه ریزی شهری و تهیه طرح های شهری به صورت امروزی از اوایل سلطنت پهلوی به صورت کلاسیک در ایران آغاز شد.

با تشکیل دولت پهلوی در سال ۱۳۰۴، استحاله جدیدی در تغییر از سنت به مدرنیسم به وجود می آید و بدون به وجود آمدن زیر بناهای لازم جهت این تغییر، روابط جدیدی شکل می گیرد. به عنوان مثال جامعه ایلیاتی با تصویب قانون ثبت اسناد و املاک، مراتع و

زمین‌های خود را باز می‌یابد و مالکیت اشتراکی زمین به نظام مالکیت انفرادی و قطعه قطعه شدن اراضی منجر می‌شود.

جامعه شهری نیز بدون آن که هسته‌های صنعتی را در خود جای داده باشد و بی آنکه دوره انتقالی از اقتصاد کارگاهی به اقتصاد کارخانه‌ای را درک کرده باشد، در یک تغییر ماهوی از یک جامعه تولیدی به یک جامعه خدماتی و سپس مصرفی تبدیل می‌شود و با تجدید طلبی حاکم بر مدرنیسم از دو جامعه روستایی و ایلیاتی به شدت فاصله گرفته و پدیده شهر مصرف زده را در پناه درآمد و ثروت نفت به وجود می‌آورد. در این دگرگونی و تحول، مفاهیم و عملکردهای سنتی به کنار گذاشته می‌شوند و شهر به‌عنوان تبلور فضایی-کالبدی این دگرگونی، ارزش‌های قدیم سازمان فضایی خود را به دور می‌اندازد. به همین دلیل است که یکباره دخالت‌های عظیم کالبدی در بافت قدیم شهرهای ایران از جمله اصفهان، یزد، کاشان، کرمان و... آغاز می‌شود که در بسیاری موارد انسجام کالبدی و اجتماعی این شهرها را تحت الشعاع خود قرار می‌دهد (مزینی، ۱۳۷۰: ۲۲۰).

در این مقطع تاریخی، دولت به‌عنوان نهاد مداخله‌گر و درعین حال مقتدر هم از لحاظ قدرت و هم ثروت، برای اولین بار در تاریخ شهرسازی کشور دست به تغییر ساختارهای فضایی شهرها می‌زند. این تغییر نه بر مبنای تفکرات و تحول درونی بلکه براساس اندیشه و تغییری برونی شکل می‌گیرد که برخاسته از نظریه پردازی‌های نوگرایان نسل دوم شهرسازی جهانی است که بیش از هر چیز به توسعه معابر می‌اندیشیده است و خیابان به‌عنوان نماد تجدید مطرح می‌شود. این اقدامات در ایران تا حدود زیادی یادآور اقدامات هوسمان در قرن ۱۹ در شهر پاریس است.

نکته قابل توجه در این نگرش این است که برای شهر نقشه جامع تهیه نمی‌شود، بلکه اولین نقشه تهیه شده به نام نقشه خیابان‌ها برای تهران در سال ۱۳۰۹ هجری شمسی و

آشنایی با طرح های توسعه شهری

همدان ۱۳۱۰ هجری شمسی (۱۹۳۱) تهیه می شود که در آن توجه به خیابان بیش از هر عنصر کالبدی دیگر مطرح می گردد (کریمان، ۱۳۵۳). در همین زمان با تغییر نام بلدیه به شهرداری و برداشتن نام دارالخلافه از پایتخت (۱۳۰۹ هجری شمسی) قانون بلدیه، قدرت اجرایی می یابد و نظام مدیریت شهری در سازماندهی جدید تعریف می شود. متعاقب تصویب این قانون، اجرای نقشه خیابان ها نیز در دستور کار قرار می گیرد و در بسیاری شهرها دو خیابان چلیپایی، بافت کهن شهری را از بین می برد و نشان اولین اقدامات شهرسازی جدید را بر چهره شهرهای ایرانی وارد می کند.

به دنبال تصویب قانون تعریض و توسعه معابر (۱۳۱۲ هجری شمسی) که به تعبیری آغاز فعالیت های شهرسازی در ایران نام گرفته است (مزینی، ۱۳۷۰: ۲۲۰)، ساختارهای کهن بافت شهری از هم گسسته شده و بازار یا در میانه خیابان و یا در عبور از آن هویت خود را از دست می دهد و خیابان نقش مسلط خود را به عنوان عنصر غالب و قدرتمند شهری ایفاء می کند. در واقع در سال ۱۳۱۲ ه.ش قانون تعریض و توسعه معابر و خیابان ها به تصویب رسید و با وجود آن که در مفاد این قانون بارها تجدید نظر شد و بر توان اجرای آن افزوده شد، اما اقدامات اصلی شهرسازی در سال های بعد صورت گرفت. بر همین اساس بود که در تهران اگرچه دیوارهای پهن شهر خراب شد و خیابان های جدید روی خندق های کهن ایجاد گردید، اما این اقدام بدون پیروی از برنامه ای مشخص گسترش یافت و چنان شد که تهیه نقشه جدید تهران از سوی دولت به مستشاران فرانسوی واگذار گردید. این نقشه که در سال ۱۳۱۶ ه.ش تهیه شد، اولین نقشه شهرسازی در قرن کنونی و مربوط به شهر تهران بود (سعیدنیا، ۱۳۸۲: ۲۱).

در سال های پس از تصویب قوانین فوق الذکر و با تغییر نظام قدرت از پهلوی پدر به پسر، شهر توسعه بطنی خود را عمدتاً در طول مسیر خیابان های احداثی گذشته دنبال می کند و

سیمای شهری با حضور نمایندگان معماری مدرن شکل می‌گیرد و کلاً شهر ایرانی بر آن است که برای اولین بار در تاریخ خود، تباین‌ها و تفاوت‌های اقتصادی-اجتماعی را تبلور کالبدی بخشد (حبیبی، ۱۳۷۸: ۱۷۴).

در راستای تغییر و تحولات اجتماعی، سیاسی و اقتصادی کشور در آغاز قرن حاضر، لزوم مداخله در بافت‌های شهری جهت هماهنگ نمودن آن با تحولات سیاسی و اقتصادی در سطح جامعه مطرح می‌گردد. بنابراین رژیم با استخدام مشاورین خارجی و گماشتن آن‌ها در مشاغل اجرایی وزارت داخله زمینه تحول در برنامه‌ریزی شهری کشور را فراهم ساخت. زیرا وزارت داخله اهم ارتباط با مسایل کشور و به خصوص مسایل شهری بود. نتیجه کار این گروه احداث میادین و خیابان‌ها با از بین بردن بافت قدیمی شهرها و تخریب بازار و میادین سنتی بود. اولین طرح شهری که در این دوره اجراء گشت طرح جامع همدان در سال ۱۳۱۰ ه.ش بود که بوسیله کارل فریش آلمانی طراحی شد و مورد تصویب وزارت داخله قرار گرفت.

به‌طور کلی آنچه در سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۱۰ ه.ش به‌عنوان طرح‌های شهری تدوین می‌گردید به دور از فرایند تاریخی جامعه ایران بود. در واقع نقطه اوج این طرح‌ها از سال ۱۳۱۰ ه.ش بود که با سقوط حکومت رضاخان در سال ۱۳۲۰ ه.ش متوقف شد تا اینکه با ظهور و تثبیت حکومت پهلوی دوم و اجرای برنامه‌های عمرانی اقدامات شهرسازی دوباره شدت گرفت.

در سال ۱۳۲۴ ه.ش بخش شهرسازی و طرح‌ریزی در سازمانی موسوم به سازمان اصل چهار ترومن در ایران تشکیل شد و مسوولیت آن بر عهده چند شهرساز از جمله دکتر تورسن و مهندس گیبس نهاده شد. این عده نیز برای اولین بار مطالعات و طرح‌ریزی سه شهر شیراز، اصفهان و سنج را به زبان انگلیسی تهیه کردند (رشدیه، صص ۱۷۹ تا ۱۸۱).

آشنایی با طرح های توسعه شهری

دولت پهلوی در تحول دیگری به دنبال تبعیت از الگوی غربی به دنبال خلق شهر مردمی است و به نوعی با تصویب قانون تشکیل شهرداری و انجمن شهر (۱۳۲۸ هجری شمسی) به مشارکت شهروندان می اندیشد.

در سال ۱۳۲۷ ه.ش، همزمان با تأسیس سازمان برنامه و هیأت عالی برنامه، زمینه های اصلی ایجاد ساز و کار برنامه ریزی عمرانی در ایران به وجود آمد. تصویب قانون نوسازی و عمران شهری در سال ۱۳۲۷ ه.ش، قانون شهرداری در سال ۱۳۳۴ ه.ش و قانون کمک زمینی برای اجرای برنامه های شهرسازی و اقدامات عمرانی در سال ۱۳۳۹ ه.ش، زمینه های حقوقی فعالیت های شهرسازی و مدیریت شهری را در شهرها فراهم کرد و از برنامه عمرانی سوم تهیه طرح های شهری در دستور کار کارگزاران قرار گرفت. (سعید نیا، ۱۳۸۲: ۲۲).

در اواسط سال ۱۳۴۱ ه.ش، همزمان با آغاز برنامه عمرانی سوم، طبق قرارداد دو مهندس شهرساز آلمانی به عنوان مشاور در ایران استخدام شدند. این افراد در وزارت کشور و شهرداری تهران مشغول به کار شدند. بدین ترتیب در اداره کل امور شهرداری های وزارت کشور یک واحد سازمانی به نام شهرسازی به وجود آمد و برای چند شهر از جمله اصفهان، طرح های گذربندی و اصلاح گذربندی توسط شهرسازان آلمانی تهیه شد. مقارن با آن مشاوران آمریکایی که طی طرح گروه صلح به ایران آمده بودند به عنوان کارشناس شهرسازی از طریق وزارت کشور بین شهرهای ایران تقسیم شدند و چند نفری هم در وزارت کشور مستقر شدند. بدین ترتیب طرح های گذربندی سابق با مشاوره کارشناسان خارجی به تدریج تبدیل به طرح های هادی شدند (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۱: ۲۹).

بدین ترتیب، طرح های شهری با کیفیتی که در حال حاضر در کشور متداول است، از ابتدای برنامه سوم عمرانی کشور (۱۳۴۶-۱۳۴۱) ه.ش آغاز شد. در سال های اول اجرای برنامه عمرانی سوم، قرارداد تهیه طرح جامع بین سازمان برنامه و بودجه و تعدادی از

مشاوران منعقد گردید. تا اینکه در سال ۱۳۴۳ ه.ش وزارت آبادانی و مسکن و به دنبال آن شورای عالی شهرسازی تأسیس شد و نظارت در کار تهیه طرح‌های جامع شهرهایی که قرارداد آن‌ها قبلاً منعقد شده بود به عهده دبیرخانه شورای عالی شهرسازی محول شد و پس از مدتی عقد قراردادهای جدید در این مورد به دبیرخانه مذکور واگذار گردید (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۱)

در این راستا اولین طرحی که به تصویب شورای عالی شهرسازی رسید، طرح جامع بندرلنگه بود که در سال ۱۳۴۵ ه.ش تصویب شد. پس از آن در سال ۱۳۴۶ ه.ش، طرح جامع شهرهای بندرعباس، تهران، تبریز، قزوین و رشت به تصویب رسید. در سال ۱۳۴۷ ه.ش نیز طرح جامع شهرهایی چون بندرانزلی، همدان، اهواز، بابل و بابلسر به تصویب رسید و روند تصویب طرح‌ها در شورای عالی شهرسازی همچنان ادامه یافت، به طوری که تا پایان سال ۱۳۷۸ ه.ش، ۲۱۹ طرح جامع شهری به تصویب رسید (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۹).

نکته قابل توجه اینکه، اگرچه تهیه طرح‌های جامع به روال امروزی از برنامه عمرانی سوم در کشور رواج یافت. ولی شروع واقعی تهیه و اجرای طرح‌های جامع را در ایران همزمان با برنامه عمرانی چهارم بوده است. در واقع تهیه طرح جامع شهرهایی نظیر تبریز، رشت، اهواز، همدان، کرج، اصفهان، چالوس و ... که از برنامه عمرانی سوم شروع شده بود، در طی برنامه چهارم عمرانی کشور کامل شده و به مرحله اجرا گذاشته شد.

در بیان اهمیت این اقدامات، باید توجه داشت تا قبل از تهیه طرح‌های جامع و تأسیس وزارت آبادانی و مسکن، شهرداری‌ها با مشکلات و محدودیت‌های زیادی در زمینه نظارت بر امور شهری مواجه بودند. این نظارت منحصر در محدوده خدماتی شهرها بود و شهرداری‌ها مجوزی برای نظارت بر عملیات شهرسازی در اطراف شهرها را در اختیار نداشتند. همچنین

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

کیفیت استفاده از زمین، تعیین تعداد طبقات، نما و سایر ضوابط دیگر در محدوده شهری در اختیار مالک بود و شهرداری توانایی و اختیار لازم در تصرف املاک و اراضی موات و بلافصل داخل محدوده و اطراف شهری را نداشتند که با تهیه طرح‌های جامع و اصلاح قانون شهرداری‌ها، تا حدودی از این مشکلات رهایی یافتند. در ادامه این روند، تهیه طرح‌های جامع برای شهرها در برنامه عمرانی پنجم نیز ادامه یافت و در برنامه عمرانی پنجم مطالعات طرح جامع، شهرهایی که در سرشماری سال ۱۳۴۵ ه.ش بیش از ۲۵۰۰۰ نفر جمعیت داشتند، آغاز گردید.

در این سال‌ها، سیاست تدوین طرح‌های جامع ادامه یافت، ولی به دلیل این که شهرداری‌ها به علت عدم شناخت معیارها و ضوابط تعیین شده در طرح‌های جامع، قدرت هماهنگی عملکردهای خود را با اهداف قید شده در این طرح‌ها نداشتند، در جهت دهی به عملکردها دچار مشکل شدند. بنابراین در سال ۱۳۵۲ ه.ش تهیه طرح‌های تفصیلی تصویب و اجراء شد تا شهرداری‌ها بتوانند عملکردهای خود را با طرح‌های تفصیلی و در نهایت طرح جامع هماهنگ کنند (نظریان، ۱۳۷۴: ۹۳).

به دنبال نارسایی‌های موجود در محتوای طرح‌های جامع و ناتوانی آن‌ها در نظم بخشی به فضای شهری انتقادات زیادی به این طرح‌ها در اواخر دوره پهلوی و اوایل انقلاب صورت گرفت. تا اینکه بعد از پیروزی انقلاب و در سال ۱۳۶۴ ه.ش با این ایده که شهرها را نمی‌توان به‌عنوان پدیده‌های مجرد در نظر گرفت و ارتباطات متقابل شهرها با حوزه نفوذ پیرامون در دگرگونی‌ها و تغییرات شهر تأثیر دارند، لزوم مطالعات مربوط به حوزه نفوذ در مطالعات طرح‌های جامع مورد توجه قرار گرفت و عنوان طرح‌ها به طرح‌های توسعه و عمران و حوزه نفوذ و تفصیلی شهر تغییر یافتند که تا به امروز در حال تهیه شدن هستند.

بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که طرح‌های جامع و برنامه‌ریزی شهری در ایران در طول تاریخ حدوداً ۴۰ ساله خود فراز و نشیب‌های زیادی را طی کرده‌اند و در حال حاضر نیز برای تعداد زیادی از نقاط شهری در ایران طرح‌های جامع و هادی شهری در حال تهیه و اجراء هستند. علاوه بر این طرح‌های دیگری چون طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای، طرح‌های جامع شهرستان، طرح‌های منطقه شهری و غیره برای نظم بخشیدن به توسعه شهری و ایجاد تعادل در فضای سرزمینی در حال بررسی، تهیه و اجراء هستند. در سال‌های اخیر نیز علی‌رغم اصلاحات در محتوای تهیه و اجرای طرح‌های جامع، ناکارآمدی آن‌ها باعث شده است که گرایش‌ها در سازمان مسوول تهیه و تصویب طرح به سوی طرح‌های ساختاری- راهبردی و برنامه‌ریزی فرایندی و استفاده از الگوهای مشارکتی تغییر یابد.

خلاصه

در این فصل از نوشتار سعی شد به صورت اجمالی برنامه‌های توسعه شهری و تاریخ شهر و شهرسازی در ایران مورد بررسی قرار گیرد. باتوجه به شرایط ایران سه دوره تاریخی شهرسازی قابل تبیین است.

ایرانیان از جمله اولین اقوامی در جهان می‌باشند که رو به یکجانشینی و ایجاد سکونت‌گاه‌های روستایی و شهری آوردند. بقایای سکونت‌گاه‌هایی چون شهر سوخته سیستان، تپه‌های سیلک کاشان، تخت جمشید فارس و... همگی نشان از تمدن عظیم شهر و شهرنشینی درخشان در تاریخ ایران است، مجموعه‌هایی که بالطبع از مرحله مکان‌گزینی تا ساخت با اندیشه و برنامه از پیش تعیین شده ایجاد شده‌اند. علی‌رغم تاریخ درخشان ایرانیان در ایجاد شهرها و شهرسازی پارسی، نکته قابل تأمل این است که در سده‌های اخیر

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

و شکل‌گیری شهرها به صورت مدرن، نظام شهرسازی در ایران یک نظام وارداتی است و مجموعه اقدامات ایرانیان در دهه‌های اخیر برداشت و تقلید از نظام شهرسازی غربی بوده است. در واقع با شکل‌گیری شهرسازی مدرن در ایران، از ابتدای قرن حاضر، ردپای شهرسازان غربی (بالاخص شهرسازان آلمانی و آمریکایی) و برنامه‌های ایشان کاملاً مشهود است. در این راستا با کمک از برنامه‌های غربی، از دهه ۳۰ شمسی به بعد در ایران طرح‌های هادی و سپس جامع و تفصیلی رایج شدند.

در رابطه با شهرسازی وارداتی در ایران، باید اذعان داشت اگرچه بهره‌گیری از دانش روز و استفاده از علوم مختلف مدرن به ویژه در زمینه شهرسازی می‌تواند آثار مثبت و سودمندی داشته باشد، لیکن تجربه این اقدامات در ایران طی دهه‌های گذشته مبین این واقعیت است که بدون بومی‌سازی دانش شهرسازی در ایران و عدم انطباق نظریه‌ها و برنامه‌های مدرن شهرسازی با شرایط مکانی و اجتماعی ایران نمی‌تواند چندان کارساز باشد.

خودآزمایی

- ۱- برنامه‌ها و تاریخ برنامه‌ریزی شهری ایران در چند دوره قابل تبیین است؟ توضیح دهید.
- ۲- ویژگی‌ها و عناصر ساختار شهری ایران در دوره باستان شامل چه مواردی است؟
- ۳- اقدامات و برنامه‌های شهرسازی در دوره صفویه کدام است؟
- ۴- شهرسازی مدرن از چه زمانی و با چه شرایطی در ایران شکل گرفته است؟
- ۵- تهیه طرح‌های جامع شهری از چه دوره‌ای در ایران آغاز شد؟



فصل سوم

تهیه طرح‌های جامع، هادی، تفصیلی و

آمایش سرزمین

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می‌باشد:

۱. شناخت و تعریف انواع طرح‌های توسعه شهری در ایران
۲. آگاهی از اهداف، محتوا، روند تهیه و مدیریت طرح‌های جامع
۳. بررسی جایگاه طرح‌های توسعه شهری در نظام برنامه‌ریزی شهری ایران
۴. بررسی، اصول، محتوا و روند تهیه طرح‌های تفصیلی
۵. شناخت روش تهیه و محتوای طرح‌های هادی
۶. آگاهی از ماهیت آمایش سرزمین و جایگاه آن در ایران
۷. شناخت مراحل و فرایند تهیه طرح‌های آمایش سرزمین
۸. شناخت نقاط ضعف طرح‌های توسعه شهری در ایران

مقدمه

روند تهیه طرح‌های توسعه شهری و چگونگی انجام این کار، شرایط و مراحل خاص خود را دارد. یکی از مهم‌ترین نیازهای مدیران امور شهری، آشنایی با این روند کار می‌باشد. بر این اساس این فصل از نوشتار سعی دارد به بررسی فرایند و محتوای طرح‌های توسعه شهری بپردازد. در این راستا لازم به ذکر است از آنجا که طرح‌های توسعه شهری در ایران تنوع زیادی دارند، بررسی سازوکار تهیه و محتوای تمامی طرح‌های توسعه شهری در این نوشتار نمی‌گنجد و خود نیاز به یک کتاب جامع دارد. بر این اساس، نخست به انواع طرح‌های توسعه شهری در ایران اشاره شده و پس از آن به محتوا و فرایند تهیه طرح‌های جامع، هادی، تفصیلی شهری و آمایش سرزمین به‌عنوان رایج‌ترین طرح‌های توسعه شهری در ایران پرداخته می‌شود.

۳-۱. انواع طرح‌های توسعه شهری در ایران

طرح‌های توسعه شهری را می‌توان برنامه‌های توسعه در حوزه مکانی دانست. این طرح‌ها در وضع موجود کشور به این قرار هستند:

۳-۱-۱. طرح جامع سرزمین

طرح جامع سرزمین در بند (۱) ماده (۱) قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن - مصوب ۱۳۵۳ - تعریف شده است. بر این اساس، طرح جامع سرزمین طرحی است که شامل استفاده از زمین در قالب هدف‌ها و خط‌مشی‌های ملی و اقتصادی از طریق بررسی امکانات و منابع و مراکز جمعیت شهری و

روستایی و حدود توسعه و گسترش شهرها و شهرک‌های فعلی و آینده و قطب‌های صنعتی و کشاورزی و مراکز جهانگردی و خدماتی بوده و در اجرای برنامه‌های عمرانی، در بخش‌های عمومی و خصوصی ایجاد نظم و هماهنگی می‌نماید.

۳-۱-۲. طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای

این طرح‌ها با هدف مکان‌یابی برای گسترش آینده شهرهای موجود و ایجاد شهرها و شهرک‌های جدید، پیشنهاد شبکه شهری آینده کشور یعنی اندازه شهرها، چگونگی استقرار آن‌ها در پهنه کشور و سلسله مراتب میان شهرها به منظور تسهیل و مدیریت سرزمین و امر خدمات‌رسانی به مردم و پیشنهاد چارچوب مقررات ساخت‌وساز در کاربری‌های مجاز زمین‌های سراسر کشور تدوین می‌شوند.

۳-۱-۳. طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای

طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای در اجرای وظایف محول شده در قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن - مصوب ۱۳۵۳ - و تصویب نامه شماره ۷۰۹۷۱/ت/۴۰۷ هـ مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۵ هیأت‌وزیران، به منظور تدوین سیاست‌ها و ارایه راهبردها در زمینه هدایت و کنترل توسعه و استقرار مطلوب مراکز فعالیت، مناطق حفاظتی و همچنین توزیع متناسب خدمات برای ساکنان شهرها و روستاها در یک یا چند شهرستان که از نظر ویژگی‌های طبیعی و جغرافیایی همگن بوده و از نظر اقتصادی، اجتماعی و کالبدی دارای ارتباطات فعال متقابل باشند، تهیه می‌شود.

۳-۱-۴. طرح مجموعه شهری

آشنایی با طرح های توسعه شهری

طرح مجموعه شهری براساس مصوبه شماره ۹۸۶۰/ت/۱۵۳۱۱/هـ مورخ ۱۳۷۴/۸/۱۳ هیأت وزیران برای شهرهای بزرگ و شهرهای اطراف آن ها تهیه می شود.

۳-۱-۵. طرح ساماندهی فضا و سکونت گاه های روستایی

طرح ساماندهی فضا و سکونت گاه های روستایی، طرحی است که به منظور توسعه هماهنگ و موزون فعالیت های کشاورزی، صنعتی و خدماتی از طریق توزیع مناسب جمعیت و استقرار بهینه خدمات در محیط های روستایی و حمایت از اجرای آن تهیه می شود. محدوده هر یک از این طرح ها در طرح ناحیه ای مربوط تعیین می شود.

۳-۱-۶. طرح جامع شهر

طرح جامع شهر در بند (۲) ماده (۱) قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن- مصوب ۱۳۵۳- تعریف شده است. بر اساس این تعریف، طرح جامع شهر عبارت از طرح بلندمدتی است که در آن نحوه استفاده از اراضی و منطقه بندی مربوط به حوزه های مسکونی، صنعتی، بازرگانی، اداری و کشاورزی و تأسیسات و تجهیزات و تسهیلات و نیازمندی های عمومی شهری، خطوط کلی ارتباطی و محل مراکز انتهایی خط (ترمینال) و فرودگاه ها و بنادر و سطح لازم برای ایجاد تأسیسات و تجهیزات و تسهیلات عمومی مناطق نوسازی، بهسازی و اولویت های مربوط به آن ها تعیین می شود و ضوابط و مقررات مربوط به کلیه موارد فوق و همچنین ضوابط مربوط به حفظ بنا و نماهای تاریخی و مناظر طبیعی تهیه و تنظیم می گردد.

۳-۱-۷. طرح های شهر

طرح‌های شهر طبق تعریف مندرج در بند (۴) ماده (۱) قانون تغییرنام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن - مصوب ۱۳۵۳ - عبارت از طرحی است که در آن جهت گسترش آتی شهر و نحوه استفاده از زمین‌های شهری برای عملکردهای مختلف به منظور حل مشکلات حاد و فوری شهر و ارایه راه‌حل‌های کوتاه مدت و مناسب برای شهرهای بدون طرح جامع، تهیه می‌شود.

۳-۱-۸. طرح تفصیلی

طرح تفصیلی در بند (۳) ماده (۱) قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن - مصوب ۱۳۵۳ - تعریف شده است. بر اساس این تعریف، طرح تفصیلی طرحی است که بر اساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع شهر، نحوه استفاده از زمین‌های شهری در سطح محلات مختلف شهر و موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آن‌ها و وضع دقیق و تفصیلی شبکه عبورومرور و میزان تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی در واحدهای شهری و اولویتهای مربوط به مناطق بهسازی و نوسازی و توسعه و حل مشکلات شهری و موقعیت کلیه عوامل مختلف شهری در آن تعیین و نقشه‌ها و مشخصات مربوط به مالکیت بر اساس مدارک ثبتی تهیه و تنظیم می‌شود.

طرح‌های تفصیلی شامل طرح‌های زیر می‌باشند:

۳-۱-۸-۱. طرح‌های بهسازی، نوسازی، بازسازی و مرمت بافت‌ها

طرح‌هایی هستند که برای بهسازی، نوسازی و بازسازی محلات شهر اعم از قدیم، جدید و یا مسالهدار به‌عنوان طرح تفصیلی بخشی از بافت موجود شهر تهیه می‌شود.

۳-۱-۸-۲. طرح آماده سازی توسعه جدید در شهرها

این طرح‌ها شامل مجموعه عملیات لازم برای مهیا نمودن زمین جهت احداث اماکن و تأسیسات لازم مربوط مطابق قانون زمین شهری و آیین نامه‌های اجرایی آن است و به‌عنوان طرح آماده سازی توسعه جدید شهری تهیه می‌گردد .

۳-۱-۹. طرح‌های ویژه

طرح‌های ویژه، عبارت از طرح‌هایی است برای بخش‌هایی از کشور که به علت وجود عوامل طبیعی یا ساخته شده و یا برنامه‌های جدید توسعه و عمران و تأثیراتی که در منطقه حوزه نفوذ خود خواهند گذاشت، واجد ویژگی خاصی بوده و نیاز به تهیه طرح برای توسعه هماهنگ در محدوده حوزه نفوذ عوامل مذکور دارند. عنوان و محدوده این طرح‌ها همزمان با تصویب ضرورت تهیه طرح، حسب مورد به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می‌رسد.

۳-۱-۱۰. طرح شهرهای جدید

طرح شهرهای جدید عبارت است از طرح‌هایی که برای ایجاد شهرهای جدید طبق تعریف ماده (۱) تصویب نامه شماره ۲۳۴۰/ت/۲۷۶هـ مورخ ۱۳۷۱/۶/۲۵ در قالب طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای و جامع ناحیه‌ای ضرورت و مکان ایجاد آن‌ها با سقف جمعیتی و نوع فعالیت معین به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد رسید و متعاقب آن و مانند سایر شهرها بایستی برای آن‌ها طرح جامع و تفصیلی تهیه شود.

۳-۱-۱۱. طرح شهرک‌های مسکونی

طرح شهرک‌های مسکونی، طرحی که برای ایجاد یک مرکز جمعیتی جدید در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها - مصوب ۱۳۵۵ ه.ش - تهیه می‌شود.

۳-۱-۱۲. طرح سایر شهرک‌ها

طرح سایر شهرک‌ها شامل طرح‌هایی که برای ایجاد شهرک غیرمسکونی با عملکرد خاص نظیر صنعتی، توریستی، تفریحی و ... طبق مقررات و قوانین مربوط به آنها تهیه می‌شود.

۳-۱-۱۳. طرح توسعه و عمران و حوزه نفوذ

پس از انقلاب و رکود چند ساله در تهیه طرح‌های جامع، در سال ۱۳۶۳ ه.ش از طرف وزارت مسکن و شهرسازی عنوان طرح جامع به طرح «توسعه و عمران و حوزه نفوذ» تبدیل شد که به منظور سوق دادن مطالعات در جهت شناخت ویژگی‌های منطقه‌ای، توسعه کالبدی منطقه، توزیع سلسله مراتب خدماتی و جمعیت در سطح منطقه بود.

ویژگی‌های عمده این طرح‌ها پرداختن به مباحث توسعه و عمران شهری به جای توجه صرف به بحث‌های کالبدی و نیز توجه به حوزه نفوذ شهرها می‌باشد. در مرحله اول مطالعات، انجام بررسی کل منطقه، بررسی حوزه نفوذ، بررسی و شناخت شهر، تجزیه و تحلیل و استنتاج از بررسی‌ها و تهیه طرح‌ها و برنامه‌های عمرانی شهر و حوزه نفوذ شهر صورت پذیرفته و در مرحله دوم، بررسی‌های مشروح و تفصیلی مناطق و محلات مختلف شهر و تهیه طرح‌های تفصیلی صورت می‌گیرد (مهندسین مشاور شارمند، ۱۳۷۸: ۳۵).

آشنایی با طرح های توسعه شهری

طرح های توسعه و عمران با وجود تغییر نام طرح های جامع، تفاوت محتوایی چشم گیری با طرح های جامع نداشته و با وجود اینکه از نظر شرح خدمات و موضوع قرارداد شامل استفاده از خدمات مهندسی، مطالعات و تهیه طرح ها و برنامه های توسعه و عمران حوزه نفوذ، تهیه طرح های تفصیلی، نقشه های جزییات شهرسازی، نظارت بر اجرای طرح ها و برنامه های دوره پنج ساله عمرانی شهر می باشد، ولی در عمل تاکنون طرح های توسعه و عمران تنها شامل دو بخش، مطالعات مربوط به حوزه نفوذ طرح جامع شهر و مطالعات تفصیلی بوده اند. بخش های تهیه نقشه های جزییات شهری و نظارت بر اجرای طرح توسعه و عمران جامه عمل نپوشیده و محتوای عمومی طرح ها در بخش اول، مطالعاتی در جنبه های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی است که شامل مطالعات خط مشی های طرح ریزی و برنامه ریزی و تعیین چارچوب گسترش و توسعه است. در بخش دوم، مطالعات در جنبه های کالبدی با جزییات اجرایی بیشتر به خطوط مبهم در بخش اول رنگ واقعیت می بخشد (مهندسیین مشاور شارمند، ۱۳۷۸ : ۳۹).

۳-۱-۱۴. طرح ساختاری - راهبردی

با مشاهده مشکلات موجود در طرح های جامع، باید تجدید نظری در تهیه طرح ها صورت می گرفت و طرح ها بایستی به صورت ساختاری - راهبردی در مقیاس شهرستان و شهر تهیه شود. در این راستا تهیه طرح های توسعه و عمران جامع شهرستان با عنوان طرح های فرادست طرح های جامع شهری با دیدگاه ساختاری - راهبردی در سال ۱۳۷۰ آغاز شد. همچنین با تصویب هیئت دولت، تهیه طرح های ناحیه ای به صورت قانونی درآمد. در سال ۱۳۷۷ بعد از گذشت هفت سال از تجربه طرح های جامع شهرستان و طرح های ناحیه ای تصمیم گرفته شد که طرح های جامع و تفصیلی نیز با این دیدگاه (راهبردی - ساختاری)

تهیه شود که، طرح‌های ساختاری- راهبردی شهرها به‌جای طرح‌های جامع سنتی و طرح‌های تفصیلی پایه، موضعی و موضوعی، به‌جای طرح‌های تفصیلی پیشنهاد گردد.

۲-۳. طرح‌های توسعه شهری و جایگاه آن‌ها در نظام برنامه‌ریزی ایران

نظام برنامه‌ریزی کشور به مانند هرمی است که در رأس هرم برنامه‌ریزی ملی یا کلان قرار دارد و چارچوب خط‌مشی‌های اصلی را برای سطوح پایین هرم تعیین می‌کند. "برنامه‌ریزی در سطح ملی حاوی استراتژی تحقق رفاه مادی کشور در کوتاه، میان و بلند مدت است. این‌گونه برنامه‌ریزی بیشتر بر اعمال سیاست‌های رشد ملی بدون تعهد به رعایت ویژگی‌ها و نیازهای منطقه‌ای در کشور تأکید دارد. آن‌چه در این‌گونه برنامه‌ریزی‌ها اولویت‌ها را مشخص می‌کند، سیاست‌ها و مصالح حکومت مرکزی است، نه نیازمندی‌های نواحی مختلف کشور" (دانشور، ۱۳۸۱: ۵۸).

برنامه‌ریزی در سطح ملی این‌گرایش را دارد که در محتوا به شدت اقتصادی باشد. سطح پایین‌تر از برنامه‌ریزی ملی، سطح منطقه‌ای می‌باشد که در واقع سطح میانه بین برنامه‌ریزی ملی و برنامه‌ریزی محلی است. سطح منطقه‌ای برنامه‌ریزی، خلاء بین سطح ملی و محلی را پر می‌کند.

برنامه‌ریزی منطقه‌ای عبارت از فرایندی است در جهت تنظیم و هماهنگ کردن برنامه‌های مختلف اقتصادی- اجتماعی با نیازها و امکانات محلی. به عبارت دیگر برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرایندی است در جهت مشارکت مردم و مناطق در برنامه‌ها و فراهم آوردن موجبات برنامه‌ریزی از پایین به بالا در جهت انطباق برنامه‌های کلان ملی با ویژگی‌های ناحیه‌ای. "این نوع برنامه‌ریزی از لحاظ عامل جغرافیا و فضا وجه مشترک فراوانی با آمایش سرزمین دارد و این دو نوع برنامه‌ریزی بایستی به صورت مکمل و در کنار هم انجام شوند" (دانشور، ۱۳۸۱: ۷۱). پایین‌ترین سطح برنامه‌ریزی، برنامه‌ریزی محلی است. که در

آشنایی با طرح های توسعه شهری

این جا نقش برنامه ریزی شهری و روستایی غالب است و از روشی نتیجه می شود که بیشتر در راستای کاربری اراضی است.

لویس کیبل خصوصیات عمده برنامه ریزی شهری را این گونه بیان می کند:

- تعیین قلمرو انسانی (محدوده ای که انسان برای کار، زندگی و استراحت از نظر

فیزیولوژیکی به آن نیاز دارد)

- پیش بینی دسترسی

- تأمین زیبایی و غنای محیط

- تخصیص فضای کافی برای نیازهای آتی شهر

- ملحوظ نمودن عناصر توپوگرافیکی در فرم شهر

- تفکیک کاربری های نامتجانس و مزاحم

- پیش بینی اقتصاد مناسب و پایدار برای توسعه شهر

برنامه ریزی شهری در قالب طرح های جامع جامه عمل به خود می گیرد و در واقع طرح های جامع تبلور فضایی و کالبدی برنامه ریزی در سطح شهر هستند که بر اساس ملاحظات اقتصادی، اجتماعی، جغرافیایی، سیاسی، حقوقی و غیره در پی سامان دادن به محیط شهر و توسعه موزون و سنجیده آن می باشند.

البته از زاویه ای دیگر می توان هرم سلسله مراتب برنامه ریزی فضایی را در ایران مورد توجه قرار داد. که در آن طرح آمایش سرزمین و طرح کالبدی ملی و منطقه ای در رأس این هرم قرار دارند. در سطح میانه این هرم طرح جامع شهرستان (ناحیه ای) و طرح های مجموعه شهری قرار دارند و پایین ترین سطح این هرم نیز طرح های جامع شهری و هم چنین هادی شهری و روستایی قرار دارند که بر اساس چارچوب و اصول های بالادست تهیه می شود. البته تاکنون در بعد عملی طرح های آمایش سرزمین، کالبدی ملی و منطقه ای، جامع شهرستان و مجموعه شهری در بعد اجرا دچار مشکلات فراوانی بوده اند و به طور خیلی ناقص در برخی

نواحی اجرا شده‌اند. در زیر فرایند شماتیک سلسله مراتب تهیه طرح‌های توسعه شهری در ایران آورده شده است.

برنامه‌ریزی ملی (آمایش سرزمین) ← برنامه‌ریزی منطقه‌ای ← برنامه‌ریزی محلی (شهری و روستایی، بستر طرح‌های جامع) ← طرح‌های تفصیلی ← طرح‌های تفکیکی

۳-۳. طرح‌های جامع (اصول، محتوا و روند تهیه)

"طرح‌های جامع، طرح‌هایی فراگیرند که برای نظم و نسق بخشیدن به عرصه‌های شهری و تعریف خطوط کلی توسعه، پس از بررسی وضعیت موجود و نیازسنجی‌های متناسب، ارزیابی قدرت عمل مولفه‌های تأثیرگذار و همچنین با آینده‌نگری واقع بینانه بر اساس افق‌های زمانی برای شهرها تهیه می‌شوند" (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳: ۹۴).

ویژگی‌های اساسی طرح جامع شهری را می‌توان چنین برشمرد:

الف: طرح جامع، طرحی است کالبدی - فضایی که با بهره‌گیری از تحولات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی جامعه به بهبود سازمان فضایی شهر و رفاه اجتماعی مردم می‌پردازد. به عبارت دیگر هدف عمده طرح‌های جامع ایجاد نظم فضایی در شهر است.

ب: طرح جامع از نظر زمانی میان مدت و به لحاظ مقیاس برخوردار است، این طرح، سیاست‌های کلی توسعه شهر را تا مدت ده سال تعیین می‌کند. به همین دلیل مسئولین تلاش می‌کنند طرح فوق را بیش از پیش به ابعاد اجرایی نزدیک‌تر کنند.

پ: در طرح‌های جامع نه تنها خود شهر، بلکه منطقه نفوذ آن نیز مورد توجه و مطالعه قرار می‌گیرد. در این طرح‌ها، هم‌چنین افزون بر سیستم کاربری اراضی، شبکه ارتباطی و زیرساخت‌ها نیز از لحاظ شناخت اجزاء و عناصر شهری مورد توجه قرار می‌گیرد.

ت: طرح جامع، وسیله‌ای برای سهولت تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری است و نقش هدایتی آن از جنبه‌های باارزش طرح است. چنان که می‌تواند با فراهم کردن زمینه‌های بهبود نظم

آشنایی با طرح های توسعه شهری

فضای شهر، امکان تخصیص بهینه منابع را برای رشد و نمو جامعه انسانی ساکن در آن مهیا کند.

ث: تعیین احتیاجات و نیازهای جامعه شهری (در فضا و زمانی مشخص)، تعیین امکانات و محدودیت های منابع و تسهیلات موجود و تدوین راه حل ها، اهداف و سیاست ها و معیارها و ضوابط کالبدی و فضایی از مهم ترین مشخصه های عملی طرح های جامع به شمار می روند (سعیدنیا، ۱۳۸۲: ۳۸).

ویژگی هدایت گری طرح جامع تاکید دارد که هر نوع طرح دیگری در شهر باید با اصول طرح جامع همان شهر مطابقت داشته باشد. از این رو طرح جامع به عنوان طرح اصلی یا (master plan) شهر محسوب می شود (همان: ۳۸).

۳-۳-۱. اهداف تهیه طرح جامع

طرح جامع، اهداف متنوعی را دنبال می کند، ولی هدف عمده آن ایجاد زمینه توسعه و عمران شهر با توجه به شرایط فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی، هدایت وضعیت فیزیکی شهر و ایجاد تسهیلات لازم جهت بهبود شرایط زیست می باشد. اهداف طرح های توسعه شهری را به طور کلی در موارد زیر می توان خلاصه کرد:

۱- دستیابی به رویکرد سیستمی در فرایند مدیریت هماهنگ زمین

۲- توسعه کارآمد شهر شامل ادغام طرح ریزی کالبدی با برنامه ریزی مالی، بخشی و نهادی

۳- حفاظت منابع اصلی زیست محیطی و کاهش آلودگی

۴- دخالت در بازار زمین برای ایجاد منافع عمومی

الف: برنامه ریزی کاربری زمین با هدف تأمین خدمات رفاهی و عمومی

ب: پیش بینی زیرساخت های شهری

ج: طرح ریزی شبکه عبور و مرور و کاربری زمین

د: هدایت بخش خصوصی در عمران زمین

ه: اخذ مالیات از ارزش افزوده ناشی از توسعه

۵- دستیابی به فرایند تمرکززدایی به نفع سازمان های محلی (مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۹: ۷۳).

به طور کلی هدف عمده طرح جامع شهری را می توان توسعه پایدار شهری به لحاظ ابعاد مختلف پایداری اجتماعی، کالبدی، زیست محیطی، فرهنگی، اقتصادی و... و گسترش موزون شهرها بر اساس تأمین نیازهای اساسی بشری در وضع موجود و آینده دانست.

۳-۳-۲. اصول و مبانی طرح های جامع

اصول و مبانی تهیه طرح های جامع شهری به شرح زیر است (حسینی، ۱۳۸۴: ۱۹):

- هماهنگی با سیاست عدم تمرکز و در نظر گرفتن نقش سازمان های محلی و شوراهای جریان تصمیم گیری های مربوط به فعالیت های عمرانی در سطح شهر، شهرستان و استان.
- ضرورت استقلال و خودکفایی شهرداری ها و نهادهای محلی در زمینه برنامه ریزی و اجرای برنامه های عمرانی شهر.

- تأثیر نظام بخشی در تنظیم و تدوین برنامه های توسعه شهری، سعی در ایجاد هماهنگی بین بخش های مختلف و در نظر گرفتن روابط متقابل بخش ها و عوامل مؤثر در توسعه و عمران شهر.

- ضرورت بررسی و شناخت خصوصیات شهر و حوزه نفوذ آن به صورت یکپارچه و با در نظر گرفتن روابط متقابل شهر و آبادیهای اطراف.

- ضرورت ارتباط برنامه ریزی شهری با سطوح بالاتر برنامه ریزی (منطقه ای، ملی)

- واقع گرایی طرح ها و برنامه های عمرانی و در نظر گرفتن امکانات و واقعیت های موجود

- ضرورت پویایی و قابلیت انعطاف طرح ها و برنامه های عمرانی شهر

- تأثیر قوانین و مقررات موجود در چگونگی برنامه‌ریزی‌های توسعه و عمران شهر
- انجام مطالعات (به صورتی که مستقیماً و مشخصاً بر تجزیه و تحلیل‌ها، نتیجه‌گیری‌ها و پیشنهادهای ارایه شده مؤثر واقع شود) (شبعه، ۱۳۷۸: ۹۶)
- توجه به اصول توسعه پایدار شهری و حفاظت از محیط‌زیست و کاهش آلودگی‌ها
- تأکید بر ارزیابی برنامه‌ها و طرح‌ها در طول برنامه و اصلاح نواقص طرح‌ها و توجه به برنامه‌ریزی فرایندی و استفاده از بازخوردها در جهت اصلاح حرکت سیستم و طرح

۳-۳-۳. محتوای طرح‌های جامع شهری

تعیین حدود توسعه کالبدی بلندمدت، تهیه نقشه کاربری اراضی و شبکه معابر اصلی شهر، تدوین معیارهای سرانه و برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری و تعیین تراکم جمعیت نواحی مختلف شهر موضوع اصلی طرح‌های جامع شهری می‌باشند (غمامی، ۱۳۷۳: ۲۴).

محتوای اصلی یا اساس طرح جامع در موارد زیر خلاصه می‌شود:

۱. ساخت شهر (و توسعه)

- ۱-۱ مشخصات ساختی و کالبدی (مثل متمرکز و شعاعی، خطی، پیوسته، ناپیوسته و غیره)
- ۲-۱ تعیین حوزه نفوذ عملکردهای اصلی (کاربری‌های عمده و مؤثر شهر)
- ۳-۱ خطوط کلی و نظام شبکه ارتباطی (و تسهیلات شهری عمده مثل خط آهن شهری، فرودگاه و غیره)

۴-۱ نظام تقسیمات واحد شهری (مانند مناطق، محلات و غیره)

۵-۱ تعیین عناصر و بافت‌های خاص (تاریخی، صنعتی و اقلیمی) و مناطق نوسازی و

بهسازی

۲. جهات و حدود کلی توسعه و ظرفیت شهر

۲-۱ احتمالات جمعیتی و ظرفیت جمعیت پذیری

- ۲-۲ منابع و محاسبات ظرفیت زیربنای شهری
- ۳-۲ حدود کلی تراکم جمعیت شهر
- ۴-۲ محدوده استحفاظی یا حریم شهر
۳. معیارها و ضوابط و مقررات در مورد:
- ۱-۳ سرانه مصارف مختلف و کابری زمین
- ۲-۳ استقرار عملکردهای مختلف در داخل واحدهای تقسیمات شهری (مثل مناطق، محلات و غیره)
- ۳-۳ چگونگی توزیع تراکم جمعیت
- ۴-۳ عناصر وبافت های خاص و مناطق نوسازی و بهسازی
- ۵-۳ حفظ بناها و نماهای تاریخی و مناظر طبیعی
- ۶-۳ کلیات معماری سیمای شهری، بافت و ساختمان با توجه به سنن فرهنگی و ویژگی های اقلیمی
- ۷-۳ حفاظت محیط زیست (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۸).

۳-۳-۴ روش تهیه طرح های جامع شهری

روش تهیه طرح های جامع شهری، شامل سه مرحله بررسی و شناخت شهر، تجزیه و تحلیل و استنتاج از بررسی ها و تهیه طرح ها و برنامه های عمرانی است. به طور کلی سه مرحله مطالعات طرح جامع به شرح زیر است:

الف- بررسی و شناخت شهر

آشنایی با طرح های توسعه شهری

الف ۱- شناخت تاریخچه، علل پیدایش و چگونگی توسعه شهر و روند رشد آن در ادوار گذشته

الف ۲- خصوصیات جغرافیایی و اقلیمی شهر

الف ۳- خصوصیات جمعیتی و اجتماعی شهر

الف ۴- خصوصیات اقتصادی شهر

الف ۵- امکانات مالی، اعتباری، فنی و اداری شهرداری و سایر سازمان های مؤثر در عمران شهر

الف ۶- خصوصیات کالبدی شهر

در زیر مجموعه های شش بخش یاد شده، حجم عظیمی از اطلاعات بی هدف، جزئی و پراکنده مورد درخواست است که تقریباً تأثیری در تصمیم سازی و ارائه پیشنهادها ندارد، جمع آوری اطلاعات بیشتر مساوی با برنامه ریزی بهتر تعبیر می شود، ضمن آنکه مباحث مهمی مانند:

مشخصات عمده رفت و آمد شهری

مشخصات عمده تأسیسات زیربنایی

مشخصات عمده فرم، سیما و منظر شهری

مشخصات عمده مسکن و ...

فاقد سرفصل مشخص است. از طرف دیگر درخواست یکسان اطلاعات جزئی برای تمام شهرها، پژوهش را از پویایی باز می دارد.

ب- تجزیه و تحلیل و استنتاج از بررسی ها

در این مرحله، نتایج حاصل از شش نظام یادشده تحلیل و استنتاج و در خصوص «آینده نگری جمعیت»، «آینده نگری اقتصاد شهر»، «تعیین معیارها و ضوابط به منظور طرح ریزی شهری»، «آینده نگری امکانات مالی و فنی شهرداری» پیشنهاد و ارائه می شود.

پ- تهیه طرح‌ها و برنامه‌های عمرانی شهر و حوزه نفوذ آن

این مرحله خود شامل دو بخش است:

تهیه طرح توسعه و عمران شهر

تهیه برنامه‌های توسعه و عمران شهر

در قسمت اول این مرحله، تعداد ۹ نقشه از جمله، «نقشه کاربری اراضی پیشنهادی شهر»،

«کلیات ضوابط و مقررات ساختمانی و شهرسازی در شهر» و . . . ارائه می‌گردد.

در قسمت دوم این مرحله (تهیه برنامه‌های توسعه و عمران شهر)، به ترتیب برنامه‌های

عمرانی میان مدت (۱۰ ساله) و کوتاه مدت (۵ ساله) تنظیم و ارائه می‌شود.

لازم به ذکر است طرح‌های جامع در ابتدا در دو مرحله تهیه می‌شدند. مرحله اول شامل

انجام بررسی‌ها، شناخت وضع موجود شهر مانند مطالعات جغرافیایی، اقلیمی، تاریخی و

بررسی ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهر بود و در بخش آخر، این مطالعات

جمع‌بندی و تجزیه و تحلیل می‌شدند. در مرحله دوم نیز طرح کالبدی شهر و گزارش‌های

مربوطه ارائه می‌شود. این مراحل هر کدام جداگانه به تصویب شورای عالی شهرسازی

می‌رسید. این طرح‌ها کلی بودند و عملاً از این طرح‌ها استفاده زیادی نمی‌شد.

با تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و ضرورت تهیه طرح‌هایی که به جزییات

بیشتری از طرح‌های جامع بپردازد، قراردادهای تپ طرح‌های جامع تغییر نمود و خدمات

طرح‌های توسعه شهری به صورت «طرح‌های جامع و تفصیلی» تنظیم گردید. در پی آن

طرح‌های توسعه شهری مجدداً در دو مرحله تهیه می‌شدند. مرحله اول شامل طرح جامع و

مرحله دوم دربرگیرنده طرح تفصیلی بود. بر اساس این شرح خدمات تا سال ۱۳۶۳ ه.ش

برای بیش از ۶۰ شهر کشور طرح جامع و تفصیلی تهیه و به تصویب رسید. به عبارتی از

مجموع ۵۰۰ شهر کشور، حدود ۱۲ درصد شهرها تحت پوشش طرح‌های جامع و تفصیلی

قرار گرفتند (مهندسین مشاور شارمند، ۱۳۷۸: ۱۸).

۳-۳-۵. مشکلات و نارسایی های طرح های جامع شهری

اقدامات گذشته در جهت تهیه طرح های جامع با نارسایی ها و مشکلات متعددی مواجه بوده است. مهم ترین مشکلات طرح های جامع ایران را می توان در عناوین زیر بیان نمود (مهندشین مشاور شارمند، : ۲۵-۱۸):

الف: نارسایی ها و تنگناهای طرح های جامع در اجرا

ب: نارسایی ها و مشکلات ناشی از فرایند بررسی و تصویب طرح های جامع

در بررسی نارسایی های اجرایی مشکلات زیر مورد قابل اشاره است:

- مشکلات ناشی از اهداف، خواسته ها و محتوای طرح ها (نارسایی در برآورد جمعیت، ضعف در تدوین ضوابط و مقررات و...)

- مشکلات پیرامونی و محیطی (مشخص نبودن سیاست های شهری، رشد ناهماهنگ شهرها و...)

- مشکلات ناشی از وجود ناهماهنگی و عدم ارتباط کافی بین ارگان های اجرایی طرح (ضعف شهرداری، تعلق اراضی غیرخصوصی شهری به سازمان های مختلف و ...)

- مشکلات مالی (ضعف شهرداری در جنبه های مالی، عدم تدوین تراز مالی و ...)

- مشکلات مدیریتی، سازمانی و نیروی انسانی (ضعف شهرداری در جنبه های استخدامی، کمبود کادر متخصص و ...)

- مشکلات حقوقی و قانونی (مقررات مال الاجاره و حق سرقفلی، فقدان قانون در خصوص کیفیت و ...)

۳-۳-۶. مدیریت طرح جامع

مدیریت عبارت است از فرایند هماهنگ کردن منابع انسانی و مادی برای نیل به هدف سیستم است که در غالب یک سازمان انجام می‌شود و سه وظیفه اساسی برنامه‌ریزی، اجراء و کنترل فعالیت‌های سیستم را بر عهده دارد (کاظمی، ۱۳۶۸).

مدیریت طرح جامع به‌طور کلی شامل مراحل اساسی زیر می‌باشد.

۳-۳-۶-۱. برنامه‌ریزی

هر طرح جامع نیز در واقع نوعی برنامه‌ریزی است که هدف اصلی آن ارتقای محیط‌زیست جامعه انسانی و دستیابی به شرایط مطلوب صورت می‌گیرد. برنامه‌ریزی طرح جامع شامل سه مرحله است:

الف: تهیه طرح جامع: تهیه طرح جامع برای شهر بر اساس سلسله مراتب اداری و فنی و تصویب تهیه طرح از طرف شورای عالی شهرسازی و معماری یا اداره کل مسکن و شهرسازی استان صورت می‌گیرد.

در واقع در مرحله اول تقاضا برای تهیه طرح توسط شورای شهر یا شهرداری به وزارت مسکن و شهرسازی داده می‌شود. ارایه این تقاضا به دنبال تشخیص ضرورت نیاز شهر به طرح صورت می‌گیرد. در مرحله دوم هزینه طرح توسط اداره کل مسکن و شهرسازی برآورد شده و اولویت‌ها معین می‌شود. پس از تأمین اعتبار توسط وزارت مسکن و شهرسازی، دستگاه تهیه کننده طرح معین شده و قرارداد تهیه طرح جامع بسته می‌شود. این قرارداد می‌تواند بین اداره کل مسکن و شهرسازی و مهندسان مشاور یا سازمان و افراد منعقد شود. در مرحله تهیه طرح جامع، شهرداری و اداره کل مسکن و شهرسازی بر آن نظارت می‌کنند و پس از تهیه طرح و تایید مقامات صلاحیت‌دار طرح قابلیت اجرایی پیدا می‌کند.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

ب: تهیه طرح تفصیلی: طرح تفصیلی طرحی است که براساس چارچوب و اصول پیشنهادی طرح جامع تهیه می شود. " بنا به تعریف، طرح تفصیلی عبارت از تنظیم برنامه های مفصل و انجام اقدامات جزء به جزء در مناطق و محلات شهری و طراحی آنها است" (شیعه، ۱۳۸۰: ۹۵).

طرح تفصیلی نقشه اجرایی و عملیاتی طرح جامع بوده و متعاقب تهیه طرح جامع تهیه می شود. طرح تفصیلی شامل چهار مرحله اصلی به قرار زیر است: بازشناسی، تثبیت برنامه ها و طرح های اجرایی، تشخیص و تعیین اولویت ها، انجام و اجرای محتوای طرح و کاربری اراضی. اندازه نقشه در طرح های تفصیلی ۱:۱۰۰۰ و ۱:۲۰۰۰ است (مشهدیزاده دهقانی، ۱۳۷۴: ۴۷۹).

ج: طرح تفکیک: بعد از تهیه طرح تفصیلی بر اساس طرح جامع شهر، طرح های تفکیکی قطعات بر اساس ضوابط و مقررات و استانداردها توسط سازمان اجرای مربوطه تهیه می شود. نظارت بر اندازه قطعات تفکیکی و ساخت وسازها بر عهده شهرداری ها است تا جریان نظم و نسق بخشیدن به شهر و توسعه آن در جریان اصلی و منطقی قرار گیرد.

۳-۳-۶-۲. اجرای طرح جامع

یکی از مهم ترین وظایف مدیریت اجرای طرح ها و برنامه ها است که طی آن منابع و وسایلی که در اختیار سازمان اجرای طرح قرار دارد تجهیز شده و برای تحقق اهداف طرح به کار گرفته می شود. معمولا سازمان اجرایی و روش ها و تکنیک های اجرایی به عنوان عوامل مؤثر در روند اجرا نقش دارند.

سازمان اجرایی از این نظر حایز اهمیت است که هر سیستمی برای انجام وظایف خود نیاز به تقسیم کار، طبقه بندی وظایف و تفویض اختیارات دارد. این اعمال در چارچوب سازمان انجام می گیرد. سازمان اجرای طرح در چهارچوب تشکیلات شهرداری طراحی می شود.

در مرحله دوم، با استفاده از روش های و تکنیک های اجرایی سعی بر این است که بهترین و سریع ترین راه اجراء، نحوه تأمین بودجه و روند پیشرفت کار مشخص گردد. در کشور ما این مرحله در یک زمان بندی کلی برای طرح های جامع خلاصه می شود.

در مرحله سوم، روش های ساخت مطرح می باشد که در این مرحله پنج عامل مدیریت، نیروی انسانی، مصالح، تجهیزات، ماشین آلات و سرمایه در گردش نقش ایفا می کنند. مدیریت و نیروی انسانی را عامل انسانی و سایر عوامل را عامل اقتصادی می دانند. سه نوع روش ساخت عمده در کشور ما وجود دارد که عبارتند از: روش امانی، روش پیمانکاری، روش سنتی ساخت^۱.

۳-۳-۳-۳. کنترل

ابزار اساسی برای نظارت دقیق بر اجرای طرح جامع، مرحله کنترل است. برخی از معیارهای کنترل طرح های توسعه شهری عبارت از بسط عدالت اجتماعی و توجه به اقشار کم درآمد، کارایی و به حداکثر رساندن توسعه اقتصادی شهر، ایجاد اشتغال و ارتقای محیط شهری، کاهش هزینه های اجراء و تدوین و تهیه طرح های کالبدی و سیاست های اجرایی است که سازمان اجرایی با توجه به منابع محدود قادر به انجام آن باشد. این معیارها، علاوه بر ایجاد فرایند مناسب تر طرح ریزی، به عنوان ملاک های اندازه گیری موفقیت طرح و میزان تحقق پذیری آن نیز به حساب می آیند (مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۹: ۸۹).

^۱ روش امانی که در این روش عوامل پنج گانه در اختیار دولت بوده و وی با مسئولیت خود و با در نظر گرفتن بودجه های تخصیص یافته به پروژه ها، به اجرای آن ها می پردازد.

روش پیمانکاری که در روش مذکور عوامل پنج گانه در اختیار پیمانکار بوده و وی با قبول مسئولیت نسبت به حسن اجرای کار، مدت اجراء و مبلغ نهایی پروژه، به اجرای آن می پردازد.

روش سنتی که در آن وسایل کار در اختیار صاحب کار است اما نیروی انسانی را شرکت تامین می کند.

(نظام فنی - اجرایی جمهوری اسلامی، وزارت کشور، بی تا)

۳-۳-۷. نتایج مثبت ناشی از تهیه و اجرای طرح های جامع شهری

تهیه طرح های شهری از زمان اجرای آن تا به امروز اگرچه توفیقات چندانی در مسایل شهری در پی نداشته اند، اما بنا به نظر اکثر متخصصان شهری حاوی نکات مثبت زیر بوده اند:

دادن اطلاعات آماری از وضعیت موجود شهرها.

توجه دادن به ضرورت تدوین قوانین و مقررات شهری.

به دست آوردن اطلاعات پایه ای از شهرهای کشور.

محدود کردن کاربری زمین شهری به وسیله مالکان.

ممنوع ساختن ساخت وساز در خارج حریم های شهری.

تعریف نیازهای کالبدی و تأسیساتی برای شهرها.

توجه به حریم و محدوده های قانونی شهرها به منزله حوزه عملیاتی آنها.

توجه به روستاهای واقع در حریم های شهری تعیین شده (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳: ۸۹).

"رواج سنت شهرسازی در ایران یکی از موثرترین نتایج تهیه طرح های جامع شهری هستند. امروزه اغلب مسوولان امر اعتراف دارند که در کشورهای در حال توسعه، نباید اجازه داد که جوامع شهری به گونه خودسر و بدون برنامه، توسعه یابند. زیرا موفقیت برنامه های اقتصادی کشور بستگی و رابطه مستقیمی با کارایی هر یک از جوامع شهری و نظام شهرنشینی کشور دارد.

توجه به مسایل محیط زیست و ارتباط مستقیم کیفیت محیط انسانی، با نحوه صحیح استفاده از فضا و ابزار زندگی (نظیر ارتباط آلودگی هوا با کارایی شبکه ترافیک و حمل و نقل شهری) نیز از نتایج مستقیم و مفید سال ها بحث و مذاکره در مسایل شهرسازی بوده است.

رواج تحقیقات در زمینه های مسایل محیط زیست، شهرسازی و تدوین ضوابط معماری نیز از نتایج تجربیات حاصله در مسایل شهرسازی است" (مهندسین مشاور منطقه، ۱۳۵۵: ۷).

۳-۴. طرح های تفصیلی (محتوا و روند تهیه)

در توضیحات مربوط به محتوا و روند تهیه طرح های جامع اشاره شد که طرح های تفصیلی جزئیات اجرایی طرح جامع می باشند و در پی طرح جامع تهیه می شوند. بر این اساس پیش از این اشاره مختصری به محتوا و روند تهیه طرح تفصیلی شد. با این حال در این قسمت سعی شده به صورت مناسبی به محتوا و روند تهیه طرح های تفصیلی در ایران پرداخته شود.

تهیه طرح تفصیلی در ایران، پس از تصویب قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری، همزمان با شروع برنامه عمرانی پنجم کشور (۱۳۵۲ ه.ش) آغاز گردید. به تعبیری، پایه و اساس فکر تهیه طرح های تفصیلی در دهه ۵۰، از آن زمان آغاز شد که شهرداری ها در مواجهه با طرح های جامع، به لحاظ کلی بودن مطالعات، امکان پیاده نمودن و اجرای دقیق آن را فراهم نمی دیدند. در این رابطه با تأمین اعتبار برای تهیه طرح های جامع و تفصیلی به طور یکجا از طریق سازمان برنامه و بودجه، وزارت مسکن و شهرسازی، تهیه طرح های تفصیلی را پس از تصویب طرح های جامع با فوریت بیشتری دنبال کرده و در اختیار شهرداری ها قرار می دهد. طرح های تفصیلی تاکنون با این تصور تهیه شده اند که باید در آن ها صرفاً جزئیات مربوط به گذر بندی ها، تفکیک و قطعه بندی اراضی، نوع، ارتفاع و تعداد طبقات ساختم آن ها و سایر تأسیسات و تسهیلات عمومی شهری در مقیاس ۱:۲۵۰۰ تعیین گردد؛ لیکن طرح های تفصیلی بر اساس شرح خدمات اولیه دارای محتوای تعریف شده، وسیع، متفاوت و قابل توجهی بوده اند (مهندسین مشاور شارمند، ۱۳۷۸: ۲۸). در حال

آشنایی با طرح های توسعه شهری

حاضر مطالعات طرح تفصیلی با توجه به تجدید نظر به عمل آمده در سال ۱۳۶۳ به دو بخش عمده تفکیک می گردد:

- بررسی های مشروح و تفصیلی مناطق و محلات مختلف شهر

- تهیه طرح های تفصیلی

طرح تفصیلی در حقیقت تنظیم برنامه ای مفصل و انجام اقدامات جزء به جزء در مناطق و

محلات شهری و طراحی آن ها بوده و شامل چهار مرحله است:

- مرحله بازشناسی
- مرحله تثبیت برنامه ها و طرح های اجرایی
- مرحله تشخیص و تعیین اولویت ها
- مرحله انجام و اجرای محتوای طرح و کاربری اراضی

شهرداری ها مکلفند پس از تهیه و تصویب نقشه جامع شهر، حداکثر ظرف دو سال نقشه های تفصیلی را تهیه نمایند، ولی در عمل به لحاظ قرار دادن اعتبارات ملی مربوطه در اختیار وزارت مسکن و شهرسازی از دیر باز قرارداد این طرح ها با مشاورین شهرساز بسته شد. این مشاوران بدون ارتباط با شهرداری ها و بدون انجام مطالعات میدانی، با تکیه بر کار کتابخانه ای و دفتری نسبت به تهیه طرح های تفصیلی اقدام می نمایند، چنانکه غالباً این طرح ها تحقق پیدا نکرده است (مهندسین مشاور شامند، ۱۳۷۸ : ۳۰-۲۷).

بر این اساس طرح های تفصیلی شهری با دو دسته مشکل مواجه می باشند:

- شیوه های تهیه طرح های تفصیلی (که قبلاً به آن اشاره گردید).

- چگونگی اجرای طرح های تفصیلی.

مشکلات طرح های تفصیلی در اجرا، در قالب موارد مختلفی مورد بررسی قرار گرفته که در

ذیل مختصری به آن اشاره می گردد (مهندسین مشاور شامند، ۱۳۷۸ : ۳۲-۳۰):

- امکان‌پذیر نبودن اجرای طرح به جهت عدم توجه به واقعیت‌های موجود شهر و بی‌توجهی به جنبه‌ها و امکانات اجرایی طرح‌ها در عرصه طراحی و همچنین خالی فرض کردن فضای شهری

- عدم حضور فعال شهرداری‌ها در مرحله تهیه طرح
- عدم برخورداری طرح‌های تفصیلی از پویایی کامل و قطعی قلمداد شدن طرح‌ها و مشکل بودن روند تغییر و اصلاح آن‌ها
- پایین بودن درجه اجرایی طرح‌ها به لحاظ مقیاس طرح‌ها و به‌طور کلی کافی نبودن جزئیات اسناد و مدارک طرح‌ها برای اجرایی کردن توصیه‌های طرح
- گستردگی و دست‌وپاگیر بودن ضوابط طرح‌ها به خصوص در مورد بافت‌های قدیمی که خارج از توان مالی، اداری و فنی شهرداری‌ها بوده است.
- همزمان نبودن طرح تفصیلی با گسترش شهر و نیز فاصله زیاد بین زمان تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی که موجب عدم هماهنگی بین این دو گردیده است.
- یکسانی محتوای طرح‌های تفصیلی برای شهرهای مختلف
- عدم تکمیل شرح خدمات طرح‌های تفصیلی و توجه صرف به مسایل کالبدی
- عدم پیش‌بینی امکانات مالی و اعتباری طرح‌ها برای اجرا
- شرح خدمات واحد و نحوه مداخله مشابه در سه گونه بافت شهر (بافت قدیمی، بافت توسعه یافته و بافت حاشیه‌ای)

۳-۴-۱. محتوای طرح‌های تفصیلی شهر

- بر اساس قرارداد همسان ۱۲ سازمان برنامه و بودجه و پیوست شماره ۴ که در سال ۱۳۶۳ ابلاغ شد. محتوای طرح‌های تفصیلی شهر به قرار زیر است:
- ۱- تهیه نقشه‌های تفصیلی محلات و مناطق تعیین شده شامل:

آشنایی با طرح های توسعه شهری

- نقشه شبکه خیابان ها تا حد کوچه های دسترسی
- تعیین نحوه استفاده از اراضی مشروح (تفصیلی) و قطعی شده
- تعیین تراکم های جمعیتی و ساختمانی
- نقشه های نمونه برای نشان دادن موارد عملی پیشنهادی (فضاهای شهری، محوطه سازی و ..)

۲- تهیه ضوابط و مقررات شامل:

- پیشنهاد های اصلاحی لازم در مورد برنامه ۵ ساله عمرانی شهر
- ضوابط و مقررات مربوط به نحوه استفاده از اراضی، تراکم ها، تفکیک زمین و احداث بنا

۳-۴-۲. روش تهیه طرح‌های تفصیلی

پس از تهیه طرح جامع برای هر شهر، تهیه طرح تفصیلی برای آن شهر واجب است و طبق شرح خدمات این طرح‌ها، طرح تفصیلی به شکل زیر تهیه می‌شود:

- تهیه نقشه‌های تفصیلی محلات و مناطق در مقیاس ۱:۲۵۰۰ یا ۱:۲۰۰۰ که در آن وضعیت شبکه‌های دسترسی و نحوه استفاده از اراضی به‌طور مشروح و تفصیلی در مقیاس یادشده تعیین می‌شود.

- تهیه ضوابط و مقررات که در آن برنامه‌های ارایه شده در طرح جامع از جمله برنامه ۵ ساله عمرانی شهر به لحاظ اجرایی مورد بازبینی قرار می‌گیرد و ضوابط و مقررات اجرایی طرح تفصیلی ارایه می‌شود.

۳-۵. طرح‌های هادی شهری

طرح‌های هادی شهری، همانگونه که از نام آن مشخص است، هدایت کننده توسعه آتی شهر است و برای شهرهای فاقد طرح جامع تهیه می‌شوند.

۳-۵-۱. محتوای طرح‌های هادی شهری

بر اساس شرح خدمات قرارداد تهیه طرح‌های هادی شهرها، تهیه شده توسط دفتر فنی معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور (تجدید نظر سال ۱۳۷۲)، محتوای طرح‌های هادی، ترکیبی از طرح‌های جامع و تفصیلی می‌باشد. به عبارت دیگر، در طرح‌های هادی موارد مربوط به طرح‌های جامع شامل موارد زیر تعیین می‌گردد:

- ساخت شهر

- جهات و حدود کلی توسعه و ظرفیت شهری
- معیارها و ضوابط و مقررات
- در مرحله دوم آن، مانند طرح های تفصیلی موارد زیر تهیه می شود:
- نقشه شبکه ارتباطی واحد دسترسی به مرکز محلات (کوچه های با عرض ۶ متر و بالاتر)
- نحوه استفاده از اراضی
- نقشه عمومی تراکم مناطق و محلات مختلف شهر
- نقشه های جزئیات شهرسازی، گره های اصلی مختلف شهر و ...
- تهیه ضوابط و مقررات ساختمانی و شهرسازی (دستورالعمل اجرایی)

۳-۵-۲. روش تهیه طرح های هادی شهری

- روش تهیه طرح های هادی شهر سه مرحله ای و همانند طرح های جامع به ترتیب زیر است:
- بررسی و شناخت شهر (وضع موجود)
 - تجزیه و تحلیل و استنتاج از بررسی ها
 - طرح و برنامه
- چنانچه گفته شد، طرح ها و برنامه های طرح هادی شهر در مقیاس طرح های تفصیلی تهیه می شوند و از این بابت با طرح های جامع متفاوتند.

۳-۶. طرح آمایش سرزمین

۳-۶-۱. مفهوم و ماهیت آمایش سرزمین

نادرستی نوع استفاده از سرزمین، بدین معنی است که از شرایط طبیعی منطقه به اندازه

توان یا پتانسیل آن استفاده نمی شود. به عبارتی در این گونه موارد در سرزمینی کشاورزی صورت می گیرد که توانی برای تولید فرآورده های کشاورزی ندارد. در زمینی خانه سازی می شود که برای خانه سازی مناسب نیست. در دامنه کوهی مرتفع داری یعنی چرای دام انجام می پذیرد که توان تولیدی برای این کار ندارد. در سرزمینی تفرجگاه دایر می شود که برای این کار مناسباتی ندارد. مدیریت غلط یا روش بهره برداری نادرست، استفاده غیرمنطقی انسان از سرزمین را باعث گردیده است. مسئول مستقیم کاهش بیش از حد منابع، استفاده غیرمنطقی انسان از سرزمین است. سرزمین یک منبع محدود و آسیب پذیر است، اما بسیاری از سودمندی های آن اگر بیجا مورد استفاده قرار گیرد، ابدی و قابل تجدیدند (349 meller, 1990).

خوشبختانه انسان متمدن به فکر چاره جویی افتاده است. از اواخر قرن میلادی گذشته انسان به این نکته پی برد که برای بهره برداری با صرف اقتصادی و مستمر از سرزمین خود، باید روند بهره برداری را در یک چارچوب برنامه ریزی شده به نام طرح مدیریت به اجرا گذارد (161: 179-Nalhotya, 1980). از آن زمان به تدریج طرح های جنگل داری، مرتع داری، شهرسازی و مدیریت شهر و شهرک، مدیریت کشاورزی، دامداری، دامپروری، مدیریت شیلات و آبی پرووری، پارک داری و مدیریت توسعه در جهان پا گرفت.

پس از جنگ دوم جهانی، فقر بیشتر کشاورزان، هدر رفتن منابع طبیعی و ضایع شدن محیط زیست دلیلی برای چاره جویی شد. انسان پی برد برای کاهش فقر و ضایع شدن سرزمین، باید به همراه طبیعت حرکت کرده و از سرزمین خود به اندازه توان یا پتانسیل تولیدی آن بهره وری نماید. مضافاً اینکه نوع استفاده از سرزمین را بر اساس توان کاربری سرزمین بنا نهاده و نیازهای اقتصادی و اجتماعی بشر را با توجه به توان سرزمین برآورده سازد (31: 36-Nik, 1985). چنین فکری مقدمه ای برای آمایش سرزمین یا برنامه ریزی

منطقه ای استفاده از اراضی شد (Nalhotra 1980: 161-179).

به عبارت ساده تر باید به گونه ای از سرزمین استفاده کرد که ویژگی های طبیعی (اکولوژیکی) سرزمین اجازه می دهد و سپس آن ویژگی ها را با نیازهای اقتصادی - اجتماعی خود وفق دهد. به طور مثال، در سرزمینی که شیب زمین از ۱۲ درصد بیشتر است، امکان کشاورزی فشرده و پرتولید وجود ندارد. یا در جایی که سنگ مادر شیس است نمی توان شهرسازی کرد و توقع ریزش خانه ها را نداشت. از این قرار، آمایش سرزمین اول به یافتن مناسب ترین مکان برای برپایی انواع توسعه انسان می پردازد و هنگامی که امکان تمام انواع توسعه و یا استفاده ممکنه مشخص شد، به آراسته کردن آنان در رابطه یکدیگر اقدام می نماید.

«واحد کار آمایش سرزمین یک آبخیز بزرگ و یا مجموعه ای از آبخیزهای کوچک است. این مجموعه آبخیز، ممکن است یک یا چند استان کشور را دربرگیرد» (حسین زاده دلیر، ۱۳۸۲: ۱۲۶). آمایش سرزمین را نمی توان در یک آبخیز ملحوظ داشت و آبخیز همسایه را به حال خود رها نمود، بلکه این عمل باید در سطح یک منطقه و یا کشور عمل شود. مثال زیر شاید بتواند در روشن شدن مطلب مؤثر افتد:

«هنگامی که یک منطقه برای کار آمایش در نظر گرفته می شود، اول مشخص می گردد که طبق ویژگی های اکولوژیکی سرزمین کجا به کار کشاورزی می آید، کجا می توان مرتع داری نمود، کجا می توان جنگل داری انجام داد، کجا می توان فرودگاه بنا نهاد، کجا می شود شهر و شهرک جدید ساخت، کجا به کار پارک داری می آید، کجا به درد آبی پروری، دامداری یا مرغداری می خورد، جاده ها را کجا باید ساخت، بندرها کجا ساخته شوند و کارخانه ها در کجا بهتر جا می افتد. سپس برای هر یک از انواع توسعه یاد شده و یا استفاده ها (کاربری ها) بسته به نوع استفاده فعلی سرزمین و نیازهای اقتصادی - اجتماعی

مردم آن منطقه و کشور، برنامه ریزی در سطح طرح مدیریت (پروژه اجرایی) انجام می پذیرد. به طوریکه تمام پروژه های اجرایی در رابطه با یکدیگر سنجیده شده، ساماندهی و طرح ریزی می شود (مخدوم، ۱۳۷۴: ۱۱-۱۰).

در واقع آمایش سرزمین تا تعیین تکلیف برای نوع کاربری سرزمین پیش می رود و خواستار آن است که برای هر نوع استفاده یا کاربری مشخص شده، طرح مدیریت برای اجرای بهره برداری، توسط سازمان های ذیربط در چارچوب طرح های منطقه ای ریخته شود. سپس سازمان های ذیربط به اجرای پروژه ها در چارچوب یادشده پردازند (36-Nik, 1985: 31).

آمایش سرزمین طبق ضوابطی با نگرش پایدار و درخور، بر حسب توان و استعداد کیفی و کمی سرزمین برای استفاده های مختلف انسان از سرزمین، به تعیین نوع کاربری از سرزمین می پردازد. بنابراین، از هدر رفتگی منابع طبیعی و ضایع شدن محیط زیست و در نتیجه از فقر انسانی که روی زمین به فعالیت می پردازد، می کاهد (Naveh, 1984: 365).

«پیشگامان اجرای همه جانبه و تمرکز یافته آمایش سرزمین در جهان، کشورهای استرالیا و کانادا و در رده بعدی هلند هستند که در اواخر دهه ۱۹۵۰ و اوایل دهه ۱۹۶۰ اقدام به تأسیس دفتر آمایش سرزمین کرده و اینک تمامی مراحل آن را گذرانده اند. آنان به طور دقیق می دانند که توان سرزمین هایشان برای استفاده های مختلف انسان و توسعه چگونه است. جمع آوری اطلاعات موجود از سرزمین و برنامه ریزی برای اجرای پروژه های بهره وری سرزمین در این کشورها تا حد کامپیوتری کردن جمع آوری، جمع بندی و تجزیه و تحلیل و اندوختن اطلاعات و نقشه ها به پیشرفته است، یعنی هرگونه اطلاعات در مورد اجرای پروژه های بهره وری را در هر نقطه کشور سریعاً می توانند در اختیار استفاده کنندگان قرار دهند. سایر کشورهای پیشرفته، دنباله رو کشورهای فوق بوده، اقداماتی در این زمینه

انجام داده اند (مخدوم، ۱۳۷۴: ۱۱-۱۰).

۳-۶-۲. آمایش سرزمین در ایران

اجرای برنامه های عمرانی پنجساله از سال ۱۳۲۷ تا ۱۳۵۵ ایجاد قطب های توسعه در شهرهای بزرگ به ویژه تهران را به دنبال داشت. نظم مکانی محور خدماتی (ایجاد فرودگاهها و بنادر، نیروگاه های برق، خط لوله گاز) و محور صنعت (تأسیس پالایشگاهها و شهرک های صنعتی) باعث پیدایش یک محور شمالی - جنوبی از تهران تا خوزستان به عنوان محور درجه اول توسعه و محورهای تهران به شمال غربی و تهران به شمال شرقی به عنوان محورهای درجه دوم توسعه گردید و مناطق غرب، شرق و جنوب شرقی کشور از توسعه به دور ماندند. در پی اشباع فضایی قطبها و تعدیل تعارضات منطقه ای، طرح آمایش سرزمین در کشور در سال ۱۳۵۵ ه.ش مطرح شد (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۶۴ ه.ش).

از سال ۱۳۶۲ ه.ش مقدمات اجرای آمایش سرزمین کشور که این بار نظم مکان یا استفاده از سرزمین را نه براساس ملاحظات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، بلکه براساس همگامی و هماهنگی توان طبیعی و نیاز اقتصادی - اجتماعی مطرح می سازد، با انتشار طرح آمایش سرزمین ایران برای سال ۱۳۸۱ ه.ش، پی ریزی شد.

اجرای طرح آمایش سرزمین از سال ۱۳۵۵ ه.ش و متعاقب آن از سال ۱۳۶۲ ه.ش در کشور به این معنا نیست که استفاده از سرزمین تا قبل از تاریخ های یاد شده در کشور بدون انجام برنامه ریزی به عمل آمده است. در واقع اجرای طرح های استفاده از سرزمین در ایران از سال های ۱۳۲۷ ه.ش به بعد رایج شد. اما این گونه طرحها تا سال ۱۳۳۸ ه.ش بدون داشتن نقشه در کشور تهیه و تدوین می شد. اولین طرحی که برای استفاده از سرزمین با داشتن نقشه در کشور تهیه و تدوین گردید، مربوط به طرح جنگل داری سری گلبند جنگل

ویسر در سال ۱۳۳۹ ه.ش است. در حال حاضر از مجموع ۱/۳ میلیون هکتار جنگل تجارتنی شمال کشور، برای ۶۵۰ هزار هکتار طرح جنگلداری تهیه و تدوین شده است که در ۳۸۰ هزار هکتار آن این گونه طرح‌ها اجرا می‌شود. پس از طرح‌های جنگلداری، به تدریج برای سایر کاربری‌ها نیز استفاده از سرزمین با برنامه‌ریزی و تهیه و تدوین پروژه‌های اجرایی معمول گشت. در این میان می‌توان به ترتیب از طرح‌های آبخیز داری، سدسازی، مرتعداری، کشت و صنعت، شهرک سازی و پارک داری نام برد.

اما تهیه و تدوین این گونه طرح‌ها پیش از سال ۱۳۵۵ ه.ش طبق فرایند قدیمی برنامه‌ریزی (نمودار شماره ۲) به عمل می‌آمد. ادامه به کارگیری چنین روشی در برنامه‌ریزی، به خاطر دخالت ندادن استعداد طبیعی (توان اکولوژیکی) سرزمین در فرایند بهره‌برداری و بهره‌وری سرزمین، اغلب استفاده از سرزمین دچار مخمصه شده، در نتیجه به دنبال اجرای این گونه طرح‌ها خرابی محیط‌زیست عاید انسان می‌شود. متأسفانه بسیاری از ارگان‌ها و سازمان‌های کشور هنوز به همان روش قدیمی در تهیه و تدوین طرح‌ها عمل می‌کنند. نتیجه اجرای چنین روشی باعث بروز خسارات زیست‌محیطی در کشور شده و می‌شود. مثال بارز چنین طرح‌هایی، طرح سدسازی لار در شمال شرقی تهران است. این طرح از آنجا که توان اکولوژیکی منطقه مورد بررسی برای سد سازی ارزیابی نگردیده بود، در انتها به شکست انجامید. طبق پیش‌بینی‌های به عمل آمده قرار بود که پس از ساختن سد لار به میزان ۱۸ متر مکعب در ثانیه برای شهر تهران آب تأمین شود. اما به دلیل آنکه سد در نزدیکی یک گسل پنهان شده بود، آب ذخیره شده در پشت دریاچه سد نشت کرده و از دسترس خارج می‌شود. در حالی که اگر منابع فیزیکی و بیولوژیکی (منابع اکولوژیکی) منطقه، اول شناسایی شده و سپس تجزیه و تحلیل و جمع‌بندی می‌گردید و در انتها برای سدسازی ارزیابی می‌شد، هرگز چنین شکستی که باعث به هدر رفتن مقدار زیادی پول،

وقت و انرژی شد، بروز نمی کرد.

خوشبختانه از سال ۱۳۶۱ ه.ش و ۱۳۶۲ ه.ش تهیه و تدوین طرح های استفاده از سرزمین در کشور با به کارگیری اصول آمایش سرزمین، که مبنای توسعه را براساس بینش توأم اکولوژیکی و اقتصادی بنا می نهد، به اجرا درمی آید. همان گونه که تاکنون روشن شده است ارزیابی توان اکولوژیکی سرزمین نقش اساسی در این فرایند و در نتیجه در تهیه و تدوین طرح های استفاده از سرزمین دارد. به کارگیری این فرایند نوین در طرح های جنگل داری، طرح های پارک داری، طرح های جامع کشاورزی، طرح های آب خیزداری، طرح کشت و صنعت، در طرح های شهرسازی (makhdoum, 1993) و طرح های جامع توسعه شهری و صنایع روستایی (مخدوم، ۱۳۷۰) در ایران متداول شد. «دفتر آمایش سرزمین (برنامه ریزی منطقه ای) از سال ۱۳۵۵ ه.ش در سازمان برنامه و بودجه به وجود آمده است. این دفتر در حال حاضر تحت نظارت شورای عالی آمایش سرزمین که ریاست آن با رییس جمهور است کار می کند. به طور کلی، طبق برنامه های این دفتر، آمایش سرزمین در ایران شامل سه مرحله است:

مرحله اول - تهیه طرح پایه آمایش سرزمین

این طرح به منزله پایه ای برای اقدامات مربوط به آمایش سرزمین است که طی آن فعالیت های موجود در چهار بخش کشاورزی، صنعت، بازرگانی و خدمات کشور شناسایی شده و خطمشی های آینده برای توسعه در این چهار بخش برای سال ۱۳۸۱ ه.ش در چارچوب کلیات و اصول توسعه در فضای ملی مشخص گردیده اند.

مرحله دوم - تهیه طرح آمایش مناطق

شامل شناسایی و ارزیابی توان اکولوژیکی و اقتصادی - اجتماعی سرزمین ها در مناطق و تهیه طرح آمایش مناطق براساس چارچوب طرح شده در مرحله اول است. این طرح تصویری از قابلیت توسعه در بلندمدت می باشد و حاوی کلیه فعالیت هایی است که برای

توسعه باید صورت پذیرد.

مرحله سوم - تهیه برنامه‌های توسعه مناطق

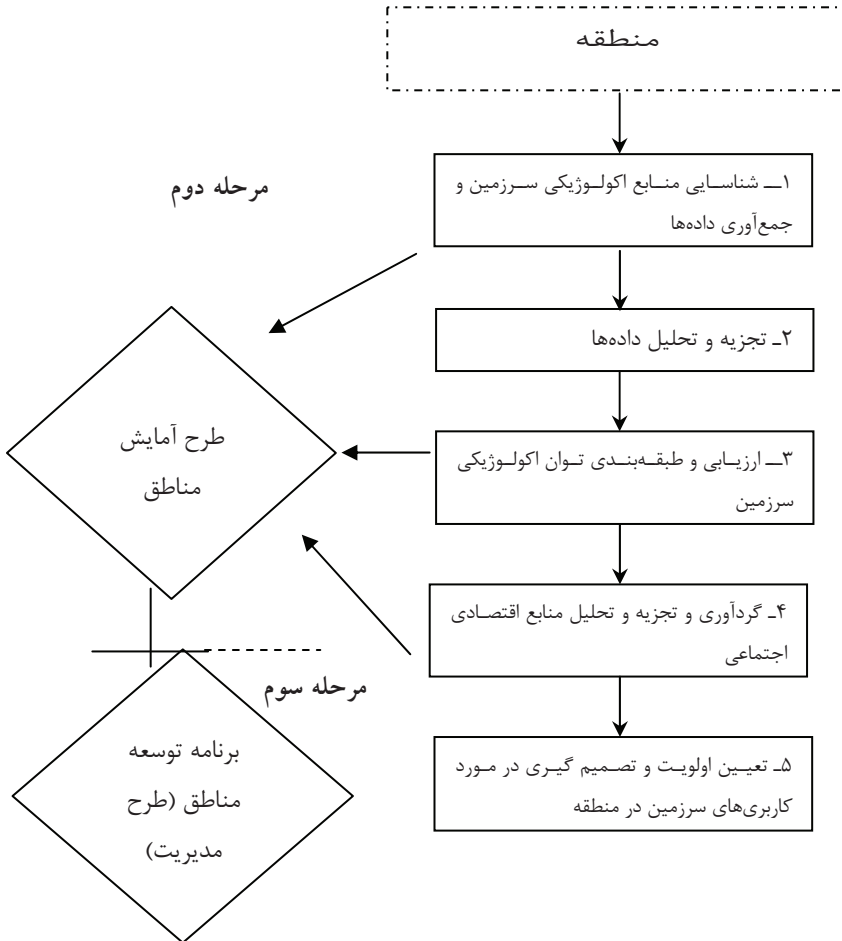
طرح‌های آمایش مناطق، فهرستی از فعالیت‌های ضروری برای توسعه مناطق ارایه می‌نمایند. در مرحله سوم، با توجه به سهم منطقه از سرمایه‌گذاری‌های ملی و خط مشی تعیین شده در مرحله اول، با تعیین اولویت در مورد فعالیت‌های کاربری‌های سرزمین برای مناطق تصمیم‌گیری می‌شود. سپس برای هر یک از فعالیت‌ها، طرح‌های مدیریت در قالب پروژه‌های اجرایی با همیاری دفاتر آمایش استان‌ها و سازمان و ارگان‌های ذیربط تهیه و تدوین شده و برای اجرا به این گونه سازمان‌ها و ارگان‌ها، تحت نظارت دفتر آمایش سرزمین کشور، واگذار می‌گردند» (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۶۴).

وقت‌گیرترین و مشکل‌ترین مرحله آمایش سرزمین، مرحله دوم است که طی آن تو آن‌های بالقوه و بالفعل سرزمین در مناطق باید تعیین گردند. فرایند مرحله دوم آمایش سرزمین شامل گام‌هایی است که به ترتیب یکی پس از دیگری باید برداشته شوند تا تدارک شروع مرحله سوم مشاهده گردد.

در پایان این فصل، در نمودار شماره (۳-۱) به صورت شماتیک فرایند تهیه طرح آمایش سرزمین در سطح مناطق نیز تشریح شده است.

نمودار شماره ۳-۱: فرایند تهیه طرح آمایش سرزمین در سطح مناطق

(مأخذ: مخدوم، ۱۳۷۴: ۱۵)



خلاصه

هدف اصلی از ارایه فصل سوم در این نوشتار، معرفی محتوا و فرایند تهیه طرح‌های توسعه شهری (جامع، هادی، تفصیلی و...) در ایران می‌باشد. در ابتدای این فصل، انواع طرح‌های توسعه شهری در ایران تعریف شدند. سپس جایگاه طرح‌های توسعه شهری در نظام برنامه‌ریزی توسعه شهری ایران تشریح شدند. در این رابطه طرح‌های آمایش سرزمین و طرح‌های کالبدی ملی در بالاترین سطح، طرح‌های ناحیه‌ای و مجموعه شهری در سطوح میانی و طرح‌های جامع، هادی و تفصیلی در خردترین سطح نظام برنامه‌ریزی شهری ایران قرار دارند.

در ادامه مبحث، فرایند و محتوای طرح‌های جامع شهری به‌عنوان رایج‌ترین طرح توسعه شهری در ایران بحث شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد طرح جامع در سه مرحله: بررسی و شناخت شهر، تجزیه و تحلیل و استنتاج از بررسی‌ها و تهیه طرح‌ها و برنامه‌های عمرانی تهیه شده و محتوای آن شامل موارد زیر است:

۱. ساخت شهر (و توسعه)

۱-۱ مشخصات ساختی و کالبدی (مثل متمرکز و شعاعی، خطی، پیوسته، ناپیوسته و غیره)
۲-۱ تعیین حوزه نفوذ عملکردهای اصلی (کاربری‌های عمده و مؤثر شهر)
۳-۱ خطوط کلی و نظام شبکه ارتباطی (و تسهیلات شهری عمده مثل خط آهن شهری، فرودگاه و غیره)

۴-۱ نظام تقسیمات واحد شهری (مثل مناطق، محلات و غیره)

۵-۱ تعیین عناصر وبافت‌های خاص (تاریخی، صنعتی و اقلیمی) و مناطق نوسازی و بهسازی

۲. جهات و حدود کلی توسعه و ظرفیت شهر

- ۱-۲ احتمالات جمعیتی و ظرفیت جمعیت پذیری
 - ۲-۲ منابع و محاسبات ظرفیت زیربناهای شهری
 - ۳-۲ حدود کلی تراکم جمعیت شهر
 - ۴-۲ محدوده استحفاظی یا حریم شهر
 ۳. معیارها و ضوابط و مقررات در مورد:
 - ۱-۳ سرانه مصارف مختلف و کاربری زمین
 - ۲-۳ استقرار عملکردهای مختلف در داخل واحدهای تقسیمات شهری (مثل مناطق، محلات و غیره)
 - ۳-۳ چگونگی توزیع تراکم جمعیت
 - ۴-۳ عناصر وبافت‌های خاص و مناطق نوسازی و بهسازی
 - ۵-۳ حفظ بناها و نماهای تاریخی و مناظر طبیعی
 - ۶-۳ کلیات معماری سیمای شهری، بافت و ساختمان با توجه به سنن فرهنگی و ویژگی‌های اقلیمی
 - ۷-۳ حفاظت محیط‌زیست
- همچنین بررسی محتوا و روند تهیه طرح‌های هادی شهری نیز کاملاً نمایانگر تشابه مراحل و محتوای آن‌ها با طرح‌های جامع شهری است، با این تفاوت که این طرح برای شهرهای کوچک فاقد طرح جامع تهیه شده و مقیاس نقشه‌های آن‌ها نظیر نقشه‌های تفصیلی ۱:۲۰۰۰ می‌باشد.

در رابطه با طرح‌های تفصیلی نیز اشاره شد که این طرح‌ها از آغاز دهه ۱۳۵۰ ه.ش در ایران رایج شدند و فلسفه وجودی آن‌ها اجرایی کردن برنامه‌های طرح جامع است. لذا این طرح‌ها، جزئیات اجرایی طرح‌های جامع محسوب شده و برای شهرهایی تهیه می‌شوند که

دارای طرح جامع باشند. طرح تفصیلی در دو بخش عمده شامل بررسی های مشروح و تفصیلی مناطق و محلات مختلف شهر و تهیه طرح تفصیلی تهیه می شوند.

در آخرین بحث این فصل به بررسی طرح آمایش سرزمین پرداخته شده است. مفهوم آمایش سرزمین به معنای استفاده خردمندانه و عقلایی از فضا می باشد. سابقه تهیه برنامه های آمایش سرزمین در ایران به پیش از انقلاب بر می گردد. نتایج بررسی ها نشان می دهد که تهیه طرح آمایش سرزمین در ایران شامل سه مرحله اساسی به شرح زیر است:

۱- تهیه طرح پایه آمایش سرزمین

۲- تهیه طرح آمایش مناطق

۳- تهیه برنامه های توسعه مناطق

خودآزمایی

۱- طرح تفصیلی چیست؟ توضیح دهید.

۲- فرایند تهیه و محتوای طرح های جامع شامل چه مواردی است؟

۳- آمایش سرزمین چیست و جایگاه آن در برنامه های توسعه شهری در کجا قرار دارد؟

۴- پنج مورد از مشکلات و نارسایی های طرح های توسعه شهری در ایران را بیان کنید؟



فصل چهارم

فرایند تصویب طرح‌های جامع، هادی

و تفصیلی

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می‌باشد:

۱. شناخت فرایند و چگونگی بررسی و تصویب طرح‌های جامع، هادی و تفصیلی
۲. شناسایی مراجع مسوول بررسی و تصویب طرح‌های توسعه شهری
۳. آگاهی از نحوه تشکیل جلسات و وظایف مراجع تصویب طرح‌ها

مقدمه

پس از آگاهی از تاریخچه تهیه طرح‌های توسعه شهری در ایران و محتوا و روند تهیه طرح‌ها در فصول پیشین، در این فصل از نوشتار سعی می‌شود به فرایند و چگونگی بررسی و تصویب طرح‌های توسعه شهری در ایران پرداخته شود. بر این اساس لازم است مراجع بررسی و تصویب طرح‌ها شناخته شوند و فرایند بررسی و تصویب طرح در این مراجع مورد بحث قرار گیرد. بنابراین در ادامه نوشتار، ضمن معرفی مراجع مسوول تصویب هر طرح، نحوه تشکیل جلسات و فرایند کار بررسی و تصویب طرح توسط این نهادها مورد بحث قرار می‌گیرد.^۱

۴-۱. مراجع مسوول بررسی و تصویب طرح‌ها

در این قسمت، ساختار و شرح وظایف مهم‌ترین مراجع مسوول بررسی و تصویب طرح‌های توسعه شهری در ایران معرفی شده‌اند.

۴-۱-۱. «شورای عالی شهرسازی و معماری ایران»

^۱ لازم به ذکر است برای تدوین این فصل به اسناد قانونی شهرسازی ایران ارجاع شده است و در این میان مرجع اصلی مورد استفاده، آیین نامه نحوه بررسی و تصویب طرح‌های توسعه و عمران محلی، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور مصوب هیأت وزیران بوده است.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

شورای عالی شهرسازی و معماری ایران بالاترین مرجع سیاست‌گذاری و تصویب طرح‌های توسعه شهری در ایران محسوب می‌شود (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳: ۱۳۰). شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که از این پس در این نوشتار طور اختصار «شورای عالی» خوانده می‌شود، شورایی است به ریاست وزیر مسکن و شهرسازی و به عضویت وزرای کشور، کشاورزی، فرهنگ و ارشاد اسلامی، صنایع، نیرو، جهاد سازندگی، راه و ترابری، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، رییس سازمان برنامه و بودجه^۱، رییس سازمان حفاظت محیط‌زیست و یک نفر از اعضای کمیسیون مسکن و شهرسازی و راه و ترابری مجلس شورای اسلامی به پیشنهاد کمیسیون و انتخاب مجلس به‌عنوان ناظر، که به موجب قانون مصوب ۱۳۵۱ ه.ش و تغییرات قانونی بعدی تأسیس شده است. در رابطه با اعضای این شورا، هنگام جلسات مختلف، افراد دیگری به شرح زیر اضافه می‌شوند:

در هنگام بررسی طرح‌های توسعه شهری، ناحیه‌ای و منطقه‌ای و تغییرات آن‌ها در شورای عالی، از استانداران یا معاونان عمرانی ایشان و رؤسای سازمان‌های مسکن و شهرسازی استان‌های مربوط جهت شرکت در جلسه (بدون حق رأی) و یا ارسال نظرات، دعوت به عمل خواهد آمد.

در بررسی طرح‌های جامع شهری از شهردار مربوطه نیز برای شرکت در جلسه شورای عالی در معیت استاندار یا معاون عمرانی وی و همچنین از نماینده شورای شهر مربوطه حسب درخواست یا ضرورت (بدون حق رأی) دعوت به عمل خواهد آمد تا شخصاً در جلسه شرکت نمایند. در صورت عدم امکان شرکت شهردار، معرفی نماینده مجاز خواهد بود.

^۱ سازمان برنامه و بودجه کشور بعداً به سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور تغییر نام یافت. در حال حاضر نیز این سازمان با ادغام در نهاد ریاست جمهوری به عنوان معاونت نظارت و برنامه ریزی راهبردی رییس جمهور ایفای وظیفه می‌نماید.

همچنین در جلسات شورای عالی از رییس سازمان نظام مهندسی کشور و یا نماینده وی برای شرکت در جلسات (بدون حق رأی) دعوت به عمل خواهد آمد. شورای عالی دارای زیرمجموعه‌های مختلفی چون دبیرخانه، کمیته فنی و گروه‌های تخصصی است که در ادامه توضیح داده می‌شوند.

۴-۱-۱. «دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران»

دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که از این پس در این نوشتار به‌طور اختصار «دبیرخانه شورای عالی» خوانده خواهد شد، عبارتست از واحدی که تحت نظر معاون شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی که مسوولیت دبیری شورای عالی را نیز عهده دار می‌باشد، وظایف مقرر در ماده (۴) قانون تأسیس شورای عالی را انجام می‌دهد. شرح وظایف تفصیلی، تشکیلات و تعداد پست‌های سازمانی دبیرخانه‌های شورای عالی و شوراهای شهرسازی و معماری استان‌ها بنا به پیشنهاد دبیر شورای عالی و تصویب شورای عالی به تأیید سازمان امور اداری و استخدامی کشور خواهد رسید. وزارت مسکن و شهرسازی موظف است در تنظیم بودجه جاری سنواتی، اعتبار مورد نیاز دبیرخانه شورای عالی و دبیرخانه شوراهای استان‌ها را ملحوظ و پیشنهاد نماید. سازمان برنامه و بودجه همکاری و اقدام لازم را به عمل خواهد آورد.

۴-۱-۲. «کمیته فنی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران»

کمیته فنی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که در ادامه «کمیته فنی شورای عالی» خوانده خواهد شد، در اجرای تبصره (۱) ماده (۳) و بند (۱) ماده (۴) قانون تأسیس شورای عالی تشکیل می‌شود.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

این کمیته متشکل از نمایندگان اعضای شورای عالی خواهد بود که به‌طور کتبی به دبیرخانه شورای عالی معرفی و برای مدت دو سال به عضویت کمیته فنی منصوب می‌شود. در صورتی که تعداد نمایندگان معرفی شده توسط هر یک از دستگاه‌ها برای عضویت در کمیته فنی بیش از یک نفر باشند شرکت ثابت یک نفر از آن‌ها در بررسی هر طرح ضروری خواهد بود. دبیری و اداره جلسات کمیته فنی به عهده دبیرخانه شورای عالی است. دبیر کمیته فنی را دبیر شورای عالی منصوب می‌نماید. دبیر کمیته فنی در جلسات شورای عالی حضور خواهد داشت. جلسات کمیته فنی با حضور حداقل شش نفر از اعضا و دبیر آن رسمیت می‌یابد.

همچنین در صورت نیاز و بنا به تشخیص دبیر شورای عالی و با توجه به حجم کار کمیته فنی، کمیته فنی دیگری به ترتیب مذکور در این بند تشکیل خواهد شد.

۴-۱-۱-۳. گروه‌های تخصصی

برای انجام سایر وظایف و نیل به اهداف شورای عالی، دبیرخانه شورای عالی «گروه‌های تخصصی» لازم را در زمینه‌های مختلف از بین متخصصان مربوطه تشکیل خواهد داد.

۴-۱-۲. «شورای شهرسازی و معماری استان»

شورای شهرسازی و معماری استان در واقع نماینده شورای عالی در سطح استان است. این شورا از این پس در این نوشتار به اختصار «شورای استان» نامیده می‌شود. این شورا به موجب تصویب نامه شماره ۴۹۲۰ مورخ ۱۳۵۷/۲/۱۸ هیأت وزیران به ریاست استاندار و عضویت رییس سازمان مسکن و شهرسازی، رییس سازمان برنامه و بودجه، مدیرکل حفاظت محیط زیست، رییس سازمان کشاورزی، مدیرکل میراث فرهنگی، مدیرعامل شرکت

آب و فاضلاب، رییس سازمان جهاد سازندگی، مدیرکل صنایع، مدیرکل راه و ترابری و نماینده وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح در هر استان تشکیل می شود.

این شورا در مورد اموری که شرح آن در قسمت های آتی خواهد آمد، تصمیم گیری نموده و نتیجه را به شورای عالی گزارش خواهد نمود. معاون عمرانی استاندار در غیاب استاندار ریاست جلسه را به عهده خواهد داشت.

در برگزاری جلسات شورای استان، بنا به تشخیص رییس شورای استان حسب مورد از رییس شورای اسلامی شهر و شهردار مربوطه دعوت به عمل خواهد آمد تا بدون حق رأی در جلسات شرکت کنند.

همچنین از رییس سازمان نظام مهندسی استان جهت شرکت در جلسات شورای استان (بدون حق رأی) دعوت به عمل خواهد آمد.

شورای استان نیز همچون شورای عالی دارای زیرمجموعه های مختلفی چون دبیرخانه است که در ادامه توضیح داده می شوند.

۴-۱-۲-۱. «دبیرخانه شورای شهرسازی و معماری استان»

این دبیرخانه که از این پس، در این فصل «دبیرخانه شورای استان» نامیده می شود، بخشی از معاونت یا مدیریت شهرسازی و معماری سازمان مسکن و شهرسازی استان است که به عنوان واحد استانی دبیرخانه شورای عالی، اداره امور بررسی و تصویب طرح ها را به عهده دارد و مسوولیت اداره آن با رییس سازمان مسکن و شهرسازی استان (که سمت دبیری شورا را به عهده دارد) خواهد بود. در غیاب وی، مدیر (یا معاون) شهرسازی و معماری سازمان مذکور عهده دار این مسوولیت خواهد بود.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

دبیر جلساتی که برای بررسی و تصویب طرح‌های هادی شهری تشکیل می‌شود، مدیرکل دفتر فنی استان می‌باشد و اداره امور دبیرخانه‌ای شورای استان در مورد بررسی و تصویب این طرح‌ها، به عهده دفتر فنی استانداری خواهد بود.

۴-۱-۲. «کمیته فنی شورای شهرسازی استان»

کمیته فنی شورای شهرسازی استان که در ادامه به اختصار «کمیته فنی استان» نامیده می‌شود، کمیته‌ای متشکل از نمایندگان اعضای شورای استان و نماینده استاندار از دفتر فنی استانداری است که در سطح کارشناسان مجرب به‌عنوان نمایندگان مدیران کل و رؤسای سازمان‌های عضو به‌طور کتبی به دبیرخانه شورای استان معرفی و برای مدت دو سال به عضویت کمیته مذکور تعیین می‌شود. نمایندگان شوراها، اسلامی شهر و شهرستان و استان در صورت تشکیل و شهرداری مربوطه نیز حسب مورد در کمیته فنی عضویت خواهند داشت. دبیر کمیته مذکور حسب مورد توسط دبیرخانه شورای استان پیشنهاد و با حکم استاندار منصوب می‌شود. دبیر کمیته فنی استان در جلسات شورای استان حضور خواهد داشت.

۴-۱-۳. کمیسیون موضوع ماده (۵)

کمیسیون موضوع ماده (۵) از مهم‌ترین مراجع تصویب طرح در ایران است. با توجه به اینکه مهم‌ترین فعالیت این کمیسیون بررسی و تصویب طرح تفصیلی است، اصطلاحاً «کمیسیون طرح تفصیلی» نیز نامیده می‌شود.

ایجاد این کمیسیون بر اساس ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری

ایران بوده است.

اعضای این کمیته در هر استان شامل:

استاندار(به‌عنوان رییس)، رییس سازمان مسکن و شهرسازی، مدیرکل میراث فرهنگی و رییس سازمان کشاورزی استان (که سمت نمایندگی وزارتخانه‌های متبوع خود را به عهده خواهند داشت)، رییس شورای شهرستانی که طرح تفصیلی مربوط به شهر یا نقاط واقع در قلمرو آن شهرستان در دستور کار کمیسیون قرار دارد، شهردار شهری که طرح تفصیلی مربوط به آن در کمیسیون مطرح است، نماینده مهندس مشاور یا ارگان دیگری که عهده‌دار تهیه طرح تفصیلی مورد بحث در کمیسیون می‌باشد، خواهد بود.

همچنین از نماینده سازمان نظام مهندسی استان جهت شرکت در جلسات کمیسیون‌های ماده (۵) تهران و استان‌ها (بدون حق رأی) دعوت به عمل خواهد آمد. لازم به ذکر است تا تشکیل شورای اسلامی شهرستان، رییس شورای اسلامی شهر مربوطه عضو کمیسیون خواهد بود.

همچنین از مدیرعامل آب و فاضلاب استان و مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان و مدیرکل دفتر فنی استانداری مربوط برای شرکت در جلسات کمیسیون، بدون حق رأی دعوت به عمل خواهد آمد. از سایر رؤسای سازمان‌های ذیربط حسب مورد به تشخیص رییس کمیسیون دعوت به عمل خواهد آمد.

این کمیته در هر استان، برای بررسی و تصویب طرح‌های تفصیلی شهری و تغییرات بعدی آن تشکیل می‌شود.

محل دبیرخانه این کمیسیون در سازمان مسکن و شهرسازی استان و امور دبیرخانه‌ای آن زیر نظر معاون یا مدیر شهرسازی سازمان مسکن و شهرسازی استان که دبیری کمیسیون را به عهده دارد، انجام می‌شود.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

به دلیل اهمیت طرح‌های توسعه شهری برای تهران به‌عنوان پایتخت ایران، ترکیب «کمیسیون طرح تفصیلی شهر تهران» به موجب اصلاحیه مورخ ۱۳۶۵/۹/۵ مجلس شورای اسلامی از نمایندگان وزرای مسکن و شهرسازی، کشور، نیرو، کشاورزی (در حد معاونت مربوط)، سرپرست سازمان حفاظت محیط‌زیست و شهردار تهران یا نماینده تام‌الاختیار او و رئیس شورای شهر تهران تشکیل می‌شود. محل دبیرخانه کمیسیون فوق‌الذکر در شهرداری تهران و دبیر آن شهردار تهران یا نماینده تام‌الاختیار او خواهد بود.

۴-۱-۴. کمیسیون موضوع ماده (۱۳)

کمیسیون موضوع ماده (۱۳) بر اساس ماده ۱۳ «آیین‌نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها» که به‌طور اختصار «کمیسیون ماده (۱۳)»، نامیده می‌شود، عبارتست از کمیسیونی به ریاست استاندار و متشکل از معاون عمرانی استاندار که در غیاب استاندار قائم مقام او خواهد بود، رئیس سازمان مسکن و شهرسازی استان که دبیری کمیسیون را نیز به عهده خواهد داشت، رئیس سازمان کشاورزی استان، مدیرکل دفتر فنی استانداری، رئیس سازمان برنامه و بودجه استان، مدیرکل راه و ترابری استان، و رئیس سازمان جهاد سازندگی استان که به‌منظور بررسی و اتخاذ تصمیم در مورد پیشنهادهای مربوط به احداث ساختمان و تأسیسات و سایر وظایف مقرر در آیین‌نامه مذکور در مرکز هر استان تشکیل می‌شود.

به موجب این تصویب‌نامه، مدیرکل حفاظت محیط‌زیست و رئیس بنیاد مسکن استان نیز عضو کمیسیون خواهند بود.

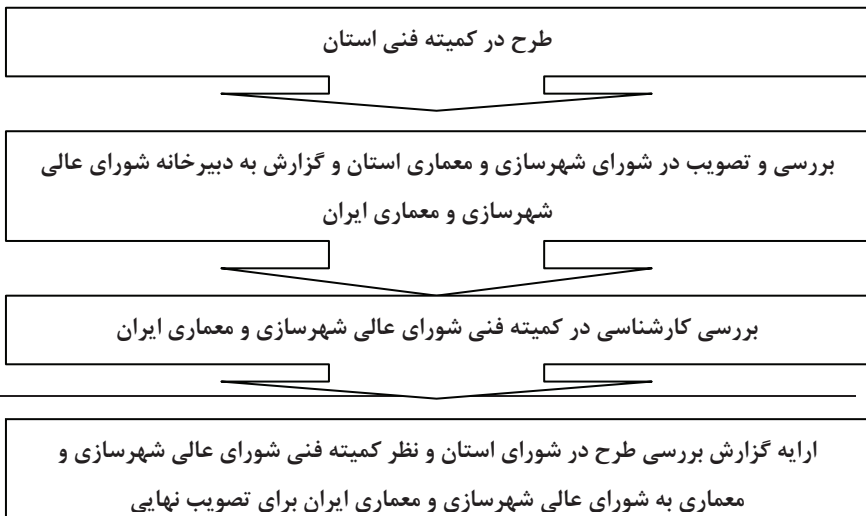
در استان تهران به‌جای رییس سازمان مسکن و شهرسازی استان، نماینده حوزه معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی و به‌جای رییس دفتر مهندسی استان، نماینده حوزه معاونت عمرانی وزارت کشور عضویت کمیسیون را خواهند داشت. همچنین در استان‌هایی که به موجب سایر قوانین، شوراهای هماهنگی و نظارت بر توسعه وجود داشته یا بعداً ایجاد شود، دبیران شوراهای مذکور نیز عضویت کمیسیون را خواهند داشت.

۴-۲. نحوه بررسی و تصویب انواع طرح‌های توسعه شهری

در این قسمت سعی شده به اجمال نحوه بررسی و تصویب انواع طرح‌های توسعه شهری که در فصول پیش از این به آن‌ها اشاره شد توضیح داده شود. لازم به ذکر است با توجه به هدف این نوشتار، سازوکار بررسی و تصویب طرح‌های جامع، هادی و تفصیلی به صورت گسترده‌تری مورد بحث قرار گرفته است.

۴-۲-۱. طرح‌های جامع شهری

روند تصویب طرح‌های جامع شهری به صورت زیر است.



یادآور می شود که تصویب طرح های جامع شهرهای کم تر از ۲۰۰ هزار نفر که مرکز استان نباشد، در شورای عالی شهرسازی و معماری استان و با حضور نماینده شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسیده و گزارش آن برای تصویب نهایی به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ارسال می شود. تصویب طرح نهایی شهرهای بیش از ۲۰۰ هزار نفر و یا مرکز استان بر عهده شورای عالی شهرسازی و معماری ایران است. طبق مصوبات ۱۳۷۱/۴/۱ نحوه بررسی طرح های جامع شهری برای شهرهای بالاتر از ۲۰۰ هزار نفر در کمیته فنی سه گانه، شامل کمیته فنی کالبدی، کمیته فنی اقتصادی و کمیته فنی ضوابط و مقررات صورت می پذیرد.

طرح هایی که واجد ارزش تاریخی ویژه ای باشند، به تشخیص دبیر شورای عالی پیش از تصویب در کمیسیون طرح تفصیلی در گروه تخصصی «طراحی و بهسازی بافت های شهری» مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

آن دسته از طرح هایی که با طرح جامع شهر مغایر باشد، با رعایت مفاد تصویب طرح تفصیلی به تأیید نهایی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران برسد.

۲-۲-۴. طرح های کالبدی ملی و منطقه ای

پس از بررسی در کمیته فنی به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می‌رسد. در هنگام بررسی این طرح‌ها در کمیته فنی، در صورت لزوم از کارشناسان و متخصصان و نمایندگان نهادهای ذیربط دعوت به عمل خواهد آمد.

۴-۲-۳. طرح‌های ناحیه‌ای شهرستان و مجموعه‌های شهری

طرح مجموعه‌های شهری و طرح‌های ناحیه‌ای به ترتیب زیر مورد بررسی و تصویب قرار می‌گیرد. طرح‌های جامع ناحیه‌ای و شهرستان که طبق آخرین سرشماری بیش از ۴۰۰۰۰۰ نفر باشد، توسط شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و بقیه توسط شورای عالی شهرسازی و معماری استان به تصویب می‌رسد. طرح‌های مجموعه‌های شهری و طرح‌های ناحیه‌ای به ترتیب زیر مورد بررسی و تصویب قرار می‌گیرند:

طرح در کمیته فنی استان

بررسی و تصویب در شورای شهرسازی و معماری استان و گزارش به دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

بررسی کارشناسی در کمیته فنی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

ارایه گزارش بررسی طرح در شورای استان و نظر کمیته فنی شورای عالی شهرسازی و معماری به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران برای تصویب نهایی

طرح‌های ناحیه‌ای با جمعیت کم تر از ۴۰۰ هزار نفر که فاقد مرکز استان و شهر بیش از ۲۰۰ هزار نفر باشد. به صورت زیر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

بررسی و تصویب در کمیته فنی استان با حضور نماینده دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و نمایندگان نهادهای عضو

بررسی و تصویب در شورای استان با حضور نماینده دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

ارایه گزارش شورای شهرسازی و معماری استان به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران برای تصویب نهایی

۴-۲-۴. طرح‌های بهسازی، نوسازی، بازسازی و مرمت بافت‌های شهری

از آن جا که این نوع طرح‌ها به‌عنوان بخشی از طرح‌های تفصیلی شهرها و طرح‌های آماده‌سازی زمین و یا به‌عنوان طرح تفصیلی گسترش‌های جدید و طراحی‌های شهری محسوب می‌شوند، به تصویب کمیسیون طرح تفصیلی مربوطه خواهند رسید.

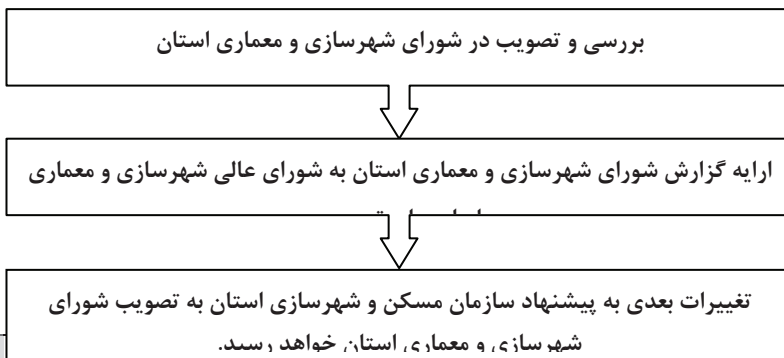
۴-۲-۵. طرح شهرهای جدید

عملکرد و سقف جمعیتی شهرهای جدید، براساس طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای و طرح جامع ناحیه‌ای، پس از بررسی در کمیته فنی بر عهده شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می‌باشد.

بررسی و تصویب طرح‌های جامع و تفصیلی و طراحی شهری پس از طرح در گروه تخصصی شهرهای جدید، روندی مانند تصویب سایر طرح‌های جامع و تفصیلی خواهد داشت. در کمیسیون ماده ۵ استان‌ها، در هنگام بررسی طرح‌های تفصیلی شهرهای جدید، مدیرعامل شرکت عمران شهر جدید، به‌جای شهردار خواهد بود.

۴-۲-۶. طرح شهرک‌های مسکونی

این نوع طرح‌ها به قرار زیر مورد بررسی و تصویب قرار می‌گیرند:



۴-۲-۷. طرح های مکان یابی و اصول طراحی سایر شهرک ها

مشروط بر آن که طرح های ناحیه ای و منطقه ای به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده باشد، این طرح ها در شورای شهرسازی و معماری استان به تصویب خواهد رسید. در غیر این صورت طرح های فوق برای تصویب بایستی به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ارسال گردند.

۴-۲-۸. طرح های هادی شهری و طرح های ساماندهی فضا و سکونت گاه های

روستایی

این طرح ها پس از بررسی در کمیته فنی استان به تصویب شورای استان خواهند رسید. حضور نمایندگان وزارت کشور در بررسی و تصویب طرح های هادی شهری و تغییرات آنها در کمیته های فنی و شورای استان الزامی است .

لازم به ذکر است تغییرات بعدی طرح های هادی شهری در کمیته فنی استان بررسی و تصویب خواهند شد. تغییرات مذکور در صورتی که در اساس طرح های هادی مؤثر باشد، به تصویب شورای استان خواهد رسید. تعریف تغییرات اساسی طرح های هادی شهری به طور مشترک توسط وزارتخانه های کشور و مسکن و شهرسازی تهیه و به مورد اجرا گذشته خواهد شد.

۴-۲-۹. طرح تفصیلی شهری

طرح‌های تفصیلی شهری و تغییرات بعدی آن‌ها پس از بررسی و تصویب در شورای استان جهت رأی‌گیری و تصویب نهایی به شورای عالی ارایه خواهند شد. مغایرت‌های اساسی طرح‌های تفصیلی با طرح جامع شهر براساس مصوبات شورای عالی تعیین می‌شود.

۴-۳. نحوه تشکیل جلسات و چگونگی تصویب طرح‌های توسعه شهری توسط

مراجع مسوول

پس از اینکه در قسمت‌های پیش، مراجع مسوول بررسی و تصویب هر یک از طرح‌های توسعه شهری مشخص و معرفی شد، در این قسمت به نحوه تشکیل جلسات و چگونگی تصویب طرح توسط این دستگاه‌ها پرداخته می‌شود.

۴-۳-۱. شورای شهرسازی و معماری استان

وظایف شورای استان به شرح زیر تعیین می‌شود:

۱- بررسی و تصویب مقدماتی طرح‌های جامع شهری و ناحیه‌ای موضوع تبصره (۱) ماده (۵) و ارسال گزارش و مصوبه طرح‌های مذکور برای رأی‌گیری و تصویب نهایی در شورای عالی .

۲- بررسی و اظهارنظر در مورد سایر طرح‌های جامع شهری و ناحیه‌ای و طرح‌های مجموعه‌های شهری و ارسال گزارش این بررسی جهت تصویب نهایی در شورای عالی.

۳- بررسی و تصویب «طرح‌های هادی شهری» و «طرح‌های ساماندهی فضا و سکونت‌گاه‌های روستایی» در سطح استان .

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

(طرح‌های ساماندهی سکونت‌گاه‌های روستایی نیز که در اجرای برنامه دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور تهیه می‌شود، به تصویب شورای استان می‌رسد. در جلسات بررسی این طرح‌ها از رییس دستگاه تهیه کننده طرح نیز دعوت به عمل خواهد آمد).

۴- بررسی و تصویب مغایرت‌های اساسی طرح‌های تفصیلی و تغییرات بعدی آن با طرح‌های جامع مصوب و گزارش آن به شورای عالی برای رأی‌گیری و تصویب نهایی.

۵- بررسی و تصویب با اتخاذ تصمیم یا اعلام نظر مشورتی نسبت به اموری که از طرف شورای عالی یا دبیرخانه آن به شورای استان محول می‌شود.

۶- ایجاد هماهنگی لازم بین بخش‌های مؤثر در اجرای طرح‌های جامع شهرها و برنامه‌های مصوب توسعه و عمران ناحیه‌ای در طرح‌های جامع مذکور و همچنین ارایه پیشنهادات لازم به کمیته برنامه‌ریزی استان برای تأمین و تخصیص اعتبارات در چارچوب طرح‌های مصوب و رفع موانع اداری، مالی و اجرایی آن‌ها براساس گزارش و پیشنهاد دبیرخانه شورای استان.

۷- بررسی و تصویب پیشنهادات کمیسیون ماده (۱۳) استان در خصوص انجام اصلاحات و تغییرات، در طرح‌های ناحیه‌ای و منطقه‌ای. چنانچه تغییرات پیشنهادی با اهداف اصلی طرح‌های مذکور مغایرت اساسی داشته باشد، موارد با ذکر دلایل توجیهی جهت تصویب نهایی به شورای عالی ارجاع داده خواهد شد. دستورالعمل موارد مغایر با اساس طرح‌های مذکور حداکثر ظرف سه ماه توسط دبیرخانه شورای عالی تهیه و پس از تصویب شورای عالی جهت اجرا ابلاغ خواهد شد.

همچنین جلسات شورای استان براساس دعوت دبیرخانه شورا و با اعلام حداقل ۱۵ روز قبل برگزار می‌گردد. خلاصه گزارش طرح‌ها نیز حداقل ۱۰ روز قبل از تشکیل جلسه به اعضای شورای استان تحویل خواهد شد. محتوای خلاصه گزارش و نحوه تنظیم مصوبات

طرح طبق نمونه‌ای خواهد بود که توسط دبیرخانه شورای عالی با کسب نظر اعضای شورای عالی تهیه و ابلاغ می‌شود.

جلسات شورای استان با شرکت حداقل ۶ عضو اصلی موضوع بند (۵) ماده (۳) با حضور رییس و دبیر رسمیت خواهد یافت و تصمیمات و مصوبات آن نیز با ۶ رأی موافق معتبر خواهد بود. صورتجلسات شورای استان باید به امضای اعضای اصلی برسد.

تبصره- حسب نیاز و بنا به تشخیص رییس شورای استان و با هماهنگی قبلی با دبیرخانه شورای استان، می‌توان از نمایندگان سایر دستگاه‌ها و یا کارشناسان آزاد برای مشاوره و اظهار نظر دعوت به عمل آورد. افرادی که بدین ترتیب در جلسه شرکت می‌کنند در رأی‌گیری مشارکت نخواهند داشت.

مدت بررسی و اظهار نظر نسبت به هر طرح در شورای استان حداکثر یک ماه پس از تحویل مدارک توسط دستگاه تهیه کننده طرح می‌باشد.

در صورتی که شورای استان انجام تغییرات و اصلاحاتی را پیشنهاد نماید، مهلت انجام آن را نیز تعیین خواهد نمود. در این صورت مهلت تعیین شده به مدت بررسی اضافه می‌شود، ولی بررسی طرح در استان جمعاً نباید از ۲ ماه تجاوز نماید. تغییرات مذکور به دبیرخانه شورای عالی گزارش خواهد شد. چنانچه به عللی بررسی طرح در استان بیش از مدت پیش‌بینی شده در این ماده به طول انجامد، دلایل این تأخیر باید به دبیرخانه شورای عالی گزارش شود.

دبیرخانه شورای استان، قبل از ارایه طرح‌ها به شورای استان، نظر کمیته فنی شورای مذکور را اخذ و به شورای استان گزارش خواهد داد.

نحوه تشکیل و اداره جلسات و جمع بندی و ارایه نظرات کمیته فنی شورای استان نیز مانند موارد مشابه در مورد کمیته فنی شورای عالی می‌باشد.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

به منظور جلب مشارکت بیشتر مردم و نهادهای محلی، دبیرخانه شورای استان موظف است در حین تهیه و پس از تکمیل مطالعات طرح‌های جامع شهری و ناحیه‌ای حسب مورد، نظرات مردم و شورای شهر و شهرداری و یا فرمانداران و شوراهای شهرستان مربوطه را اخذ و مورد بررسی کارشناسی قرار دهد. دستورالعمل نحوه انجام نظرخواهی‌های موضوع این بند ظرف مدت ۳ ماه از تصویب این آیین نامه توسط دبیرخانه شورای عالی تهیه و ابلاغ خواهد شد.

دبیرخانه شورای استان موظف است در مقاطع مختلف نتیجه مطالعات در دست انجام طرح‌های جامع شهری و ناحیه‌ای و مجموعه‌های شهری را هر سه ماه یک بار از طریق تهیه‌کنندگان طرح‌های مذکور در شورای استان به آگاهی اعضا رسانده و هماهنگی لازم را در زمینه تبادل اطلاعات و برنامه‌ها و کسب نظر در روند تهیه طرح فراهم نماید. سپس بعد از تصویب طرح‌های مذکور نیز با نظارت دقیق بر اجرای آنها، برنامه پیشرفت اجرایی کار را در مقاطع ۶ ماهه به شورای استان گزارش و برای رفع مشکلات اجرایی چاره‌جویی نموده و یک نسخه از گزارش مذکور و تصمیمات اتخاذ شده را به دبیرخانه شورای عالی ارسال نماید.

برای شرکت در جلسات شورای استان که به منظور استماع گزارش مربوط به پیشرفت مطالعات یا مشکلات اجرای طرح‌های جامع شهری تشکیل می‌شود از نماینده شورای شهر و شهردار مربوطه نیز دعوت به عمل خواهد آمد.

بررسی و اظهارنظر نسبت به کاربری، تفکیک زمین و احداث هرگونه ساختمان و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم (محدوده استحقاقی) شهرها به استثنای اراضی داخلی محدوده روستاها به منظور تطبیق با طرح جامع ناحیه‌ای مربوطه به

کمیسیون ماده ۱۳ استان محول می‌شود. دبیرخانه کمیسیون موظف است پس از تکمیل مدارک و اخذ استعلام‌های لازم، موضوع را در کمیسیون مذکور مطرح و اعلام نظر نماید. احداث هر نوع ساختمان و تأسیسات در اراضی موضوع آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده و حریم شهرها، بدون رعایت طرح‌های ناحیه‌ای و ضوابط و مقررات مربوطه ممنوع است. در مواردی که طرح ناحیه‌ای تهیه نشده و یا در دست تهیه نباشد، کمیسیون ماده ۱۳ تقاضاهایی را که پس از انجام بررسی‌های کارشناسی از طریق دبیرخانه کمیسیون مذکور (سازمان مسکن و شهرسازی استان) در کمیسیون مطرح می‌شود، با لحاظ ضوابط و مقررات عمومی مصوب شورای عالی و آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده و حریم شهرها مورد بررسی و تصویب قرار خواهد داد.

کلیه وظایف کمیسیون ماده ۱۳ در ارتباط با بررسی و تصویب شهرک‌های مسکونی و تغییرات بعدی آن به شورای استان محول می‌گردد.

اراضی داخل شهرک‌ها اعم از مسکونی یا صنعتی که به تصویب مراجع قانونی ذیربط رسیده باشند و همچنین مناطق و حریم‌های ویژه‌ای که به موجب قوانین موضوعه تعیین شده‌اند، تابع ضوابط و مقررات قانونی مربوطه خواهند بود.

کمیسیون ماده ۱۳ در مواردی که طرح ناحیه‌ای قابل اجرا نبوده یا اجرای آن ایجاد اشکال نماید و یا به هر دلیل اصلاح طرح‌های مذکور را ضروری بداند، تغییرات مورد نظر را جهت بررسی و تصویب شورای استان به دبیرخانه شورای استان پیشنهاد می‌نماید.

چنانچه در شورای استان اختلاف نظر در مورد برخی پیشنهادات طرح وجود داشته باشد، نظرات مختلف اعضاء عیناً در متن صورتجلسه درج و جهت اتخاذ تصمیم نهایی به شورای عالی گزارش خواهد شد.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

اصلاحات مورد نظر شورای استان باید قبلاً در گزارش‌ها و نقشه‌ها و ضوابط و مقررات طرح‌ها اعمال شده و صورت‌جلسات بررسی طرح‌ها در شورای استان بدون قید و شرط باشد. اعمال اصلاحات موضوع این ماده باید در مورد آن دسته از مصوبات شورای استان که در شورای عالی مطرح خواهد شد، به‌طور کتبی توسط سازمان مسکن و شهرسازی استان گواهی شده و همراه مدارک مواد ۲۷ و ۲۸ به دبیرخانه شورای عالی ارسال شود.

در مواردی که اصلاحات پیشنهادی استان با نظر کارشناسی تهیه‌کنندگان طرح مغایرت داشته باشد، موضوع به صورت جداگانه همراه با مدارک مربوطه به دبیرخانه شورای عالی ارایه خواهد شد.

در صورت‌جلسات شورای استان که پس از بررسی و اظهارنظر نسبت به طرح‌های جامع شهری و ناحیه‌ای و یا قسمت‌هایی از آن‌ها تنظیم می‌شود باید:

۱- کلیه نقشه‌ها، جدول‌ها، اوراق و گزارش‌هایی که استناد به آن‌ها در مواقع اجرا لازم می‌آید، پیوست شده باشد.

۲- کلیه صفحات صورت‌جلسات، نقشه‌ها، اوراق و جدول‌های پیوست مصوبه به امضای حداقل ۶ نفر از اعضای حاضر در جلسه شورای استان رسیده باشد.

۳- صورت‌جلسات، نقشه‌ها و جدول‌های فوق به مهر و امضای دبیرخانه شورا رسیده و نتیجه بررسی طرح در دفترهای ویژه ثبت شود.

بعد از بررسی و تصویب هر طرح جامع در شورای استان و کامل شدن صورت‌جلسات لازم مبنی بر تأیید طرح یا اظهارنظر درباره آنها، مراتب همراه با گزارش گردش کار و یک نسخه از صورت‌جلسات مربوطه و حداقل دو نسخه از اصل طرح، نقشه‌ها و مدارک مربوطه که به امضای دبیر و مهر دبیرخانه شورای استان رسیده باشد. نقشه‌ها و مدارکی که به

موجب این ماده باید حسب مورد به امضای دبیر و مهر دبیرخانه شورای استان برسد در

مورد طرح‌های جامع شهری عبارتند از:

۱- نقشه‌های وضع موجود

۲- سه سند طرح جامع شهر شامل:

۲-۱- نقشه کاربری‌های مصوب

۲-۲- محدوده‌های طرح

۲-۳- ضوابط و مقررات اجرایی طرح

نقشه‌ها و مدارک طرح جامع ناحیه‌ای که باید به تأیید دبیرخانه شورای استان برسد

عبارتند از:

۱- نقشه‌های وضع موجود

۲- چهار سند طرح جامع شهرستان شامل:

۲-۱- نقشه منطقه‌بندی و نقشه کاربری اراضی

۲-۲- ضوابط نحوه استفاده از اراضی

۲-۳- سطح‌بندی خدماتی و مراکز جمعیتی

۲-۴- تعیین اولویت استقرار عملکردها و خدمات

یک نسخه از صورت‌جلسات، نقشه‌ها و اوراق مصوب موضوع ماده فوق به‌عنوان سند

بررسی طرح در استان در دبیرخانه شورای استان نگهداری خواهد شد. از تاریخ تصویب این

آیین‌نامه، اوراق و گزارش‌ها و نقشه‌هایی که ترتیب فوق‌الذکر در مورد آن‌ها اعمال نشده

باشد، برای طی مراحل بعدی پذیرفته نخواهد شد.

آن دسته از مصوبات و تصمیمات شورای استان که نیاز به تصویب نهایی در شورای عالی

نداشته باشد، بلافاصله توسط دبیر شورا به مراجع مربوط اعلام و رونوشت آن برای اعضای

شورا ارسال خواهد شد و مدارک طرح متعاقباً پس از حداکثر ۲ ماه با امضای رییس شورای استان به ادارات و سازمان‌های مسوول ابلاغ خواهد شد.

۴-۳-۲. کمیته فنی و گروه‌های تخصصی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

الف) کمیته فنی شورای عالی

۱- جلسات کمیته فنی شورای عالی با حضور حداقل ۶ نفر از اعضا و دبیر آن رسمیت می‌یابد.

۲- تعداد جلسات مورد نیاز برای بررسی و اظهارنظر در مورد هر یک از طرح‌ها به تشخیص دبیرخانه شورای عالی با هماهنگی کمیته فنی تعیین و گزارش گردش کار و نظر شورای استان توسط دبیرخانه مذکور به کمیته فنی شورای عالی ارائه خواهد شد تا طبق برنامه کار و زمان تعیین شده، نتیجه بررسی را اعلام نماید.

۳- برنامه کار کمیته فنی شورای عالی متناسب با تعداد طرح‌های آماده برای بررسی در کمیته مذکور توسط دبیرخانه شورای عالی در دوره‌های شش ماهه تهیه و به صورت تقویم زمانی تشکیل جلسات به اعضای کمیته فنی شورای عالی اعلام خواهد شد. شرکت اعضا در جلساتی که براساس این برنامه تشکیل می‌شود، ضروری است. جلسات فوق‌العاده و خارج از این برنامه با هماهنگی قبلی اعضای کمیته فنی تشکیل خواهد شد. غیبت اعضا بیش از ۴ جلسه متوالی یا ۸ جلسه متناوب در جلسات پیش‌بینی شده در هر برنامه شش ماهه، به سازمان یا وزارتخانه مربوط گزارش خواهد شد.

در صورت تکرار غیبت غیرموجه، از دستگاه‌های مربوطه درخواست خواهد شد تا نماینده

جدید معرفی نماید.

۴- دبیرخانه شورای عالی موظف است مدارک لازم را برای بررسی موضوعاتی که در کمیته فنی مطرح خواهند شد، حداقل یک هفته قبل در اختیار اعضاء قرار دهد .

۵- اعضای کمیته فنی شورای عالی می‌توانند در صورت نیاز و با هماهنگی قبلی دبیرخانه شورای عالی حداکثر ۲ نفر را بدون داشتن حق رأی و به منظور مشورت همراه خود به جلسه بیاورند. کارشناسان همراه تنها در صورت درخواست عضو مربوطه و با استفاده از وقت ایشان اجازه اظهارنظر خواهند داشت.

۶- در هر یک از جلسات کمیته فنی، نتیجه بررسی‌های آن جلسه براساس نظر اکثریت اعضای حاضر در جلسه با ذکر نظرات موردی و دلایل مربوطه در متن صورت‌جلسه توسط دبیر تنظیم و به امضای اعضای حاضر در جلسه رسیده و عیناً به شورای عالی ارایه خواهد گردید .

فرم صورت‌جلسه موضوع این بند توسط دبیرخانه و با هماهنگی اعضای کمیته فنی شورای عالی طراحی و به مورد اجرا گذاشته خواهد شد .

ب) گروه‌های تخصصی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

۱- هر یک از گروه‌های تخصصی موارد خاص مرتبط با حدود فعالیت خود را در زمان تعیین شده، مورد بررسی قرار داده و اعلام نظر خواهند نمود .

۲- انجام امور دبیرخانه‌ای گروه‌های فوق‌الذکر به عهده دبیرخانه شورای عالی خواهد بود. دبیر گروه‌ها را دبیر شورای عالی تعیین می‌کند .

۳- جلسات گروه‌ها با حضور نصف به علاوه یک اعضاء رسمیت خواهند یافت. برنامه زمانی تشکیل جلسات، نحوه جمع بندی نظرات و زمان بندی انجام امور محول شده توسط دبیرخانه شورای عالی تدوین و حسب مورد به گروه مربوط ابلاغ خواهد شد .

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

۴- دبیرخانه شورای عالی پس از اعلام نظر گروه‌ها به دبیرخانه مذکور، حسب مورد و ضرورت، موضوع را در دستور کار شورای عالی قرار خواهد داد .

۵- شرح خدمات تفصیلی و روش‌های کار گروه‌های فوق الذکر، ظرف مدت سه ماه از تشکیل هر یک از آنها، توسط دبیرخانه شورای عالی و با هماهنگی و تأیید هر یک از گروه‌های تخصصی تهیه و به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

حق حضور در جلسات کمیته فنی و گروه‌های تخصصی با رعایت مقررات و دستورالعمل‌های مربوطه از محل اعتباری که به همین منظور در قالب موافقت‌نامه‌های مالی طرح‌های توسعه شهری، ناحیه‌ای و منطقه‌ای وزارت مسکن و شهرسازی یا به‌طور جداگانه و در بودجه دبیرخانه شورای عالی پیش‌بینی و با سازمان برنامه و بودجه مبادله خواهد شد، قابل پرداخت خواهد بود.

ج) جلسات شورای عالی

جلسات شورای عالی طبق برنامه‌ها و دستور کارهای از پیش تعیین شده، با دعوت دبیرخانه شورای عالی در محل دفتر وزیر مسکن و شهرسازی و حداقل هر دو هفته یک بار تشکیل خواهد شد.

تبصره- تقویم زمانی تشکیل جلسات در اولین جلسه تشکیل شده در اول هر فصل به اعضای شورای عالی داده خواهد شد و دعوت‌نامه‌های مربوطه که حاوی دستور جلسات شورای عالی است، حداقل ۱۰ روز قبل از تشکیل هر جلسه به همراه یک نسخه خلاصه گزارش طرح برای اعضاء ارسال خواهد شد.

در صورتی که امکان حضور وزیر مربوطه یا رؤسای سازمان‌های عضو در شورای عالی میسر نباشد، طبق تبصره ۳ ماده ۳ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، یکی از معاونان ذیربط خود را جهت شرکت در جلسات شورای عالی به‌طور کتبی به

دبیرخانه معرفی خواهند نمود. معاون مربوطه موظف است شخصاً در جلسات شورای عالی شرکت نماید. در مواردی که بنا به ضرورت یکی از مسوولان یا کارشناسان ذیربط همراه ایشان در جلسه شورای عالی شرکت نماید، اعلام نظر وزارتخانه مربوطه صرفاً از طریق معاون مربوطه پذیرفته خواهد شد. در صورت عدم امکان شرکت وزیر یا معاون وی، حضور مدیر یا کارشناس ایشان در جلسه با هماهنگی قبلی دبیرخانه شورای عالی صرفاً جهت اطلاع از مباحث جلسه امکان‌پذیر خواهد بود.

جلسات شورا با حضور اکثریت اعضا رسمیت یافته و مصوبات آن با حداقل شش رأی موافق معتبر خواهد بود.

در صورتی که هر یک از معاونان وزیر عضو بدون عذر موجه و بدون اطلاع قبلی بیش از سه جلسه متوالی غیبت داشته باشند، مراتب توسط رییس شورای عالی به وزیر مربوطه اعلام و شرکت فعال و منظم نماینده مذکور در جلسات از ایشان درخواست خواهد شد.

برای بررسی و تصویب نهایی طرح‌های کالبدی منطقه‌ای، طرح‌های ناحیه‌ای، طرح‌های مجموعه شهری و طرح‌های جامع پس از تصویب مقدماتی و تأیید طرح در شورای استان، گزارش گردش کار و شرح مصوبه شورای مذکور و اظهار نظر کمیته فنی شورای عالی به همراه چکیده مطالعات و تصمیمات طرح که می‌باید به تصویب برسد با ذکر نکاتی از پیشنهادات طرح که هماهنگی و اتخاذ تصمیم نسبت به آن احتمالاً در شورای استان به نتیجه نرسیده و تصمیم‌گیری در مورد آن به شورای عالی احاله شده است، به شورای عالی گزارش شده و رأی‌گیری به عمل خواهد آمد. در صورت کسب شش رأی موافق به تصویب نهایی خواهد رسید .

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

طرح‌های موضوع تبصره (۱) ماده (۵) و مغایرت‌های اساسی طرح‌های تفصیلی و تغییرات بعدی آن‌ها موضوع ماده (۸) این آیین‌نامه بدون طرح در کمیته فنی شورای عالی صرفاً با ارایه گزارش گردش کار در استان، مورد رأی‌گیری قرار خواهد گرفت .

نحوه ارایه گزارش طرح‌های موضوع این ماده توسط دستگاه تهیه‌کننده طرح و سایرین به شورای عالی و همچنین نمونه چکیده مطالعات، توسط دبیرخانه شورای عالی تهیه و پس از تصویب شورای عالی به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

در مواردی که شورای عالی انجام تغییرات و اصلاحاتی را لازم بداند، موضوعات مورد نظر به صورت مشخص و روشن در صورت‌جلسه درج و مدت زمان لازم برای انجام اصلاحات مذکور تعیین می‌شود. دبیرخانه شورای عالی مسوول اعمال اصلاحات و تغییرات مورد نظر شورای عالی می‌باشد. مواردی که شورای عالی طرح مجدد آن را در صورت‌جلسه اعلام نموده باشد، دوباره در شورای عالی مطرح خواهد شد.

چنانچه اکثریت آرای لازم برای تصویب نهایی طرح حاصل نشود، طرح مذکور یا آن بخش از مطالعات طرح که مورد تصویب قرار نگرفته است، همراه با دلایل مخالفت که توسط اعضای مخالف در جلسه مربوطه اعلام و در صورت‌جلسه درج خواهد شد، برای بررسی بیشتر و تجدیدنظرهای لازم و قرار گرفتن مجدد در دستور کار شورای عالی به دبیرخانه شورای عالی برگشت داده خواهد شد.

در مواردی که موضوع مطرح شده در شورای عالی به تصویب نرسد (به جز طرح‌های ماده فوق) و موضوعاً رد شود، طرح مجدد در شورای عالی موکول به پیشنهاد کتبی و ارایه دلایل توجیهی لازم توسط یکی از دستگاه‌های عضو و قبول شورای عالی خواهد بود.

در اجرای بند (۵) ماده (۴) قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، تصمیمات شورای عالی و مراتب تصویب طرح بلافاصله توسط دبیر شورای عالی به مراجع

مربوطه اعلام شده و رونوشت آن برای اعضای شورای عالی و همچنین جهت درج در روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران ارسال خواهد شد. متعاقباً مدارک طرح پس از حداکثر ۲ ماه با امضای رئیس شورای عالی حسب مورد به وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مسوول ابلاغ خواهد شد.

ابلاغ طرح‌های جامع شهری از طریق استاندار و رئیس شورای شهرسازی استان به شهرداری‌های مربوطه (به استثنای شهرداری تهران) صورت خواهد گرفت.

تصمیمات و مصوبات شورای عالی در مورد پیشنهادات مربوط به مغایرت‌های اساسی طرح‌های جامع با رعایت این بند توسط دبیر شورای عالی ابلاغ خواهد شد .

در صورت لزوم، راهنمایی‌های لازم برای اجرای مصوبات از طریق دبیرخانه شورای عالی به عمل خواهد آمد و یا دستورالعمل‌های لازم صادر خواهد گردید. در صورتی که شهرداری‌ها و سازمان‌های ذیربط ابهامی در کیفیت اجرای این طرح‌ها و مصوبات داشته باشند، مراتب به استناد تبصره ماده (۷) قانون تأسیس شورای عالی به منظور تعیین تکلیف و رفع ابهام در شورای عالی مطرح خواهد شد. مصوبات شورای عالی از تاریخ ابلاغ لازم الاجرا خواهد بود .

۴-۳-۳. کمیسیون طرح تفصیلی

جلسات کمیسیون‌های طرح تفصیلی با حضور رئیس، دبیر و ۲ نفر دیگر از اعضا رسمیت خواهد یافت و تصمیمات و مصوبات آن با ۴ رأی موافق اعتبار خواهد داشت.

در صورت عدم حضور استاندار، معاون عمرانی استاندار ریاست جلسه را به عهده خواهد داشت.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

جلسات کمیسیون طرح‌های تفصیلی طبق نظر استاندار دراستانداری و یا در سازمان مسکن و شهرسازی استان تشکیل می‌شود.

طرح‌های تفصیلی و تغییرات بعدی آن‌ها که حوزه عمل آن‌ها صرفاً در داخل محدوده طرح جامع مصوب شهر می‌باشد، باید طوری تهیه و تصویب شوند که با اهداف اصلی و عمده و اساس ضوابط مقرر در طرح جامع تناقضی نداشته باشند و در صورتی که مفاد طرح‌های مذکور با اهداف و رهنمودهای عمده طرح جامع که در مصوبات شورای عالی تعیین شده است، تناقض داشته باشد پس از تصویب شورای استان و تأیید شورای عالی اعتبار خواهد داشت.

دبیرخانه کمیسیون طرح تفصیلی و شورای استان موظف است یک نسخه از مصوبات کمیسیون مذکور را با ذکر مواردی که براساس مصوبات شورای عالی با اساس طرح جامع مغایر باشد، در اولین فرصت در شورای استان مطرح نموده و صورتجلسه مربوطه را حداکثر ظرف ۱۵ روز از تاریخ تصویب به دبیرخانه شورای عالی ارسال نماید. دبیرخانه شورای عالی موظف است ظرف ۱۵ روز از تاریخ وصول صورتجلسات فوق‌الذکر نظر خود را در صورت عدم مغایرت اساسی مصوبات مذکور با طرح جامع شهر به دبیرخانه مذکور اعلام و در صورت تشخیص مغایر بودن مصوبات مذکور با اساس طرح جامع شهر، آن را خارج از نوبت نسبت به سایر طرح‌ها در دستور کار شورای عالی قرار دهد. بدیهی است هرگونه اقدام اجرایی در خصوص مصوباتی که مغایرت اساسی تشخیص داده می‌شود، قبل از تصویب شورای استان و تأیید نهایی شورای عالی مجاز نخواهد بود.

دبیرخانه کمیسیون طرح‌های تفصیلی موظف است قبل از بررسی طرح‌های تفصیلی و تغییرات آن در کمیسیون، علاوه بر انجام بررسی‌های کارشناسی و تخصصی از طریق «کمیته کار» به عضویت نمایندگان دستگاه‌های عضو کمیسیون و ۲ نفر از کارشناسان ذیصلاح به

انتخاب کمیسیون، نظر تهیه‌کنندگان طرح را نیز در مورد پیشنهاد تغییرات طرح‌های مذکور به‌طور کتبی أخذ و به جلسه ارایه نماید.

پیشنهاد تغییر در طرح تفصیلی باید دارای توجیه کافی باشد و همراه با گزارش کارشناسی دبیرخانه کمیسیون که حاوی مشکلات موجود در اجرای طرح اصلی و راه‌حل جایگزین خواهد بود، توسط دبیر کمیسیون و پس از طرح در کمیته کار جهت بررسی و تصویب به کمیسیون ارایه شود.

در صورت تصویب تغییرات پیشنهادی، نقشه جدید تفصیلی عیناً با همان مشخصات ترسیمی نقشه اصلی توسط دبیرخانه کمیسیون تهیه و جایگزین نقشه قبلی شده و یک نسخه از آن برای اجرا به شهرداری ارسال خواهد شد.

در بررسی تغییرات طرح تفصیلی باید کلیه ضوابط و معیارهای فنی و تخصصی مورد توجه قرار گرفته باشد. برای اثبات کفایت بررسی‌ها باید موارد زیر به جلسه توضیح داده شود: ۱- احراز ضرورت تغییر در طرح ۲- پیشنهاد زمین مناسب برای جایگزین از حیث مساحت و محل وقوع در هماهنگی با طرح جامع، چنانچه تغییر مربوط به کاربری‌های عمومی باشد. ۳- رعایت حقوق مکتسب اشخاص ۴- نحوه تأمین خدمات و تأسیس زیربنایی شهری و امکان اصلاح و جابجایی شبکه‌های موجود

تغییر در نقشه‌های طرح‌های تفصیلی خارج از بررسی‌های کارشناسی از نظر رعایت مقررات قانونی و اصول فنی به ویژه در مورد زمین‌هایی که حق استفاده مجاز از آن‌ها قبلاً تثبیت شده است یا برای آن براساس طرح تفصیلی پروانه ساختمانی صادر گردیده، یا براساس کاربری مصوب در آن احداث بنا شده باشد، به هیچ وجه مجاز نیست.

تصمیمات کمیسیون ماده (۵) به جز مواردی که به موجب ماده (۴۵) مغایر با اساس طرح جامع شهر تشخیص داده شود، بلافاصله توسط دبیر کمیسیون به مراجع مربوطه اعلام شده و رونوشت آن برای اعضا ارسال خواهد شد و مصوبات، نقشه‌ها و مدارک مربوطه

آشنایی با طرح های توسعه شهری

متعاقباً حداکثر ظرف یک ماه با امضای رییس کمیسیون به سازمان ها و ارگان های مجری طرح ابلاغ خواهد شد.

تبصره- کلیه صفحات صورت جلسات و نقشه ها و اوراق و جدول های پیوست مصوبات کمیسیون باید به امضای حداقل چهار نفر از اعضای حاضر در جلسه کمیسیون طرح تفصیلی رسیده باشد.

خلاصه

در این فصل از نوشتار فرایند تصویب طرح های توسعه شهری در ایران بررسی شده است. بر این اساس مطالب این فصل در سه قسمت تدوین و ارائه گردید:

الف) قسمت اول به معرفی مراجع مسوول و تصویب طرح های توسعه شهری پرداخته و ارکان، ساختار و وظایف این مراجع مورد بحث قرار گرفته است. در این راستا، مراجعی چون شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (به عنوان بالاترین مرجع تصویب طرح های توسعه شهری در ایران) و شورای شهرسازی و معماری استان و زیرمجموعه های آنها تشریح شده اند.

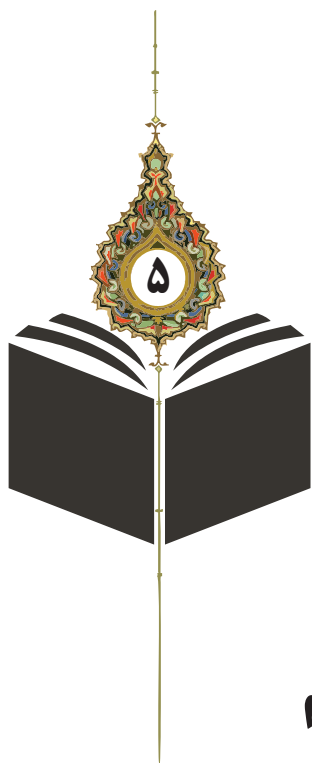
ب) در قسمت دوم مطالب این فصل، فرایند بررسی و تصویب انواع طرح های توسعه شهری در ایران که در فصول پیش بحث شده بودند، تشریح شده است.

ج) در آخرین قسمت از مطالعات این فصل نیز، چگونگی تشکیل جلسات و فرایند گردش کار (تصویب طرح ها) در دستگاه های مسوول تصویب طرح ها به تفصیل مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.

خودآزمایی

۱- فرایند تصویب طرح های جامع شهری در ایران چگونه است؟

- ۲- شرح وظایف و ساختار کمیسیون ماده (۵) و ماده (۱۳) شهرسازی چیست؟
- ۳- عالی‌ترین مرجع تصویب طرح‌های توسعه شهری در ایران چه دستگاهی است؟ در مورد آن توضیح دهید.
- ۴- نحوه تشکیل جلسات و چگونگی تصویب طرح‌ها در شورای شهرسازی و معماری استان چگونه است؟



فصل پنجم

انواع نقشه‌های شهری و علائم مربوط

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می‌باشد:

۱. آشنایی با مفهوم و تعریف نقشه
۲. شناخت انواع نقشه‌های به کار رفته در طرح‌های توسعه شهری
۳. شناخت علایم و راهنمای به کار رفته در انواع نقشه‌های توسعه شهری
۴. آشنایی با استانداردها و ضوابط تهیه نقشه‌های توسعه شهری

مقدمه

نقشه یکی از مهم ترین ابزارهای مطالعات مکانی است. بی شک تهیه و ارایه طرح های توسعه شهری بدون استفاده از نقشه امکان پذیر نمی باشد. نقشه در طرح های توسعه شهری، هم منبع اطلاعات است و هم ابزار مشاهده، هم وسیله ثبت مشاهدات و هم وسیله تجزیه و تحلیل و غیره.

امروزه با پیشرفت های تکنولوژیک در تهیه نقشه به ویژه با استفاده از سیستم های اطلاعات جغرافیایی و سنجش از دور، کمک شایان توجهی به انجام مطالعات شهری شده است. در صورتی که استفاده از نقشه سابقه طولانی داشته، قدیمی ترین مدرک شناخته شده لوح کوچکی از گل رس بوده که در حفاریات باستان شناسی در شمال بین النهرین و در حدود ۴۵۰۰ سال پیش مربوط می شود.

نقشه های امروزی نتیجه یک دوره تکامل طولانی در فن نقشه برداری و تهیه نقشه بوده و کاربرد آن نیز زمینه بیشتری یافته است (جداری عیوضی، ۱۳۸۲: ۸).

در تعریف نقشه بایستی اشاره نمود که نقشه تصویری از تمامی یا قسمتی از کره زمین روی یک سطح مستوی است که به نسبت معینی کوچک شده و عوارض و پدیده های مختلف به طور انتخابی و با علایمی خاص روی آن نشان داده شده است (همان: ۱۲).

نقشه ها از نظر موضوع، اندازه، محتوا و روشی که در تهیه و ترسیم آن ها بکار رفته فوق العاده متنوع هستند.

با این تفاسیر در این فصل به معرفی علایم و راهنماهای نقشه و انواع نقشه های مورد استفاده در تهیه طرح های توسعه شهری پرداخته می شود.

۵-۱. مقیاس نقشه

مقیاس یکی از موارد مهم در هر نقشه است. مقیاس نقشه، نسبت کوچک‌تر شدن هر یک از ابعاد و وسعتی از سطح زمین (طول و عرض جغرافیایی) را می‌گویند. عبارتی مقیاس نقشه از تقسیم فاصله مستقیم دونقطه معین در روی نقشه بر فاصله مستقیم و افقی همان دونقطه در روی زمین به دست می‌آید.

۵-۱-۱. انواع مقیاس نقشه

مقیاس نقشه به سه صورت لفظی، خطی- ترسیمی و کسری بیان می‌شود. در زیر این مقیاس‌ها بیشتر توضیح داده می‌شوند.

الف) مقیاس لفظی

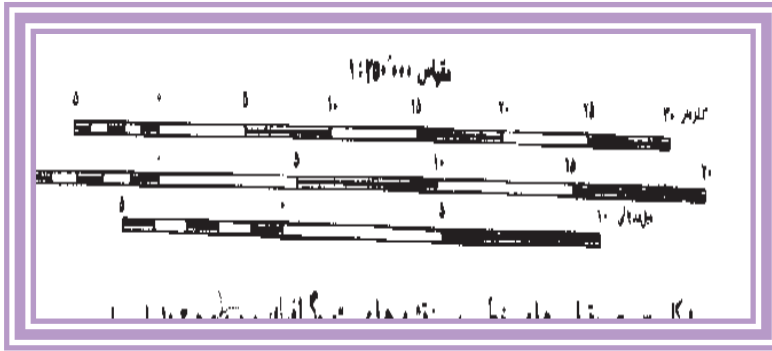
این نوع مقیاس با جملاتی از قبیل، یک سانتیمتر برابر یک کیلومتر بیان می‌شود. این نوع مقیاس نسبت به دیگر مقیاس‌ها کمتر استفاده می‌شود.

ب) مقیاس خطی - ترسیمی

در این شیوه یک خط مستقیم به اندازه دلخواه متناسب با مقیاس نقشه کشیده می‌شود. هر قطعه معادل یک واحد معلوم است. قطعات از چپ به راست درجه بندی می‌شود. اولین قطعه پاشنه نام دارد.

پاشنه مقیاس متناسب با واحد مقیاس به واحدهای کوچک‌تر تقسیم می‌شود. در مقیاس خطی برحسب متر، پاشنه معمولاً به ۱۰ قسمت تقسیم می‌شود. در شکل زیر یک نمونه مقیاس خطی آورده شده است.

این مقیاس بهترین نوع مقیاس در نمایش نقشه است.



ج) کسری

در این روش، مقیاس به صورت یک کسر ساده است. صورت کسر همیشه عدد یک

$$e = \frac{1}{10000} \quad \text{است. نظیر:}$$

این روش، دقیق ترین و روشن ترین مقیاس است و نیازی به مشخص کردن واحد اندازه گیری ندارد. در جدول زیر مفهوم مقیاس نقشه های مختلف آورده شده است.

۵-۱-۲. انواع نقشه ها بر حسب مقیاس

نقشه ها را بر حسب مقیاس می توان به انواع مختلفی به شرح زیر تقسیم نمود^۱:

الف) نقشه های بسیار کوچک مقیاس، که این نقشه ها محدوده های مکانی بسیار بزرگی را در

بر می گیرند و بیشتر شامل نقشه های عمومی می باشند. مقیاس این نقشه ها حدود $\frac{1}{100000000}$

^۱ در مقیاس های کسری هر چه مخرج کسر بزرگتر باشد، مقیاس نقشه کوچکتر می باشد و بالعکس.

می‌باشد.

ب) نقشه‌های کوچک مقیاس، که مقیاس این نقشه‌ها حدود $\frac{1}{1000000}$ می‌باشد. معمولاً در طرح‌های ملی از نقشه‌های با این مقیاس استفاده می‌شود.

ج) نقشه‌های متوسط مقیاس که مقیاس آن‌ها حدود $\frac{1}{250000}$ می‌باشد. نقشه‌های ارایه شده برای سطوح منطقه‌ای معمولاً از این نوع نقشه‌ها استفاده می‌کند.

د) نقشه‌های بزرگ مقیاس که مقیاس آن‌ها حدود $\frac{1}{10000}$ می‌باشد. این نقشه‌ها معمولاً در تهیه نقشه‌های طرح‌های جامع مورد استفاده قرار می‌گیرند.

ه) نقشه‌های بسیار بزرگ مقیاس، که آن‌ها را نقشه‌های ثبت املاکی یا کاداستر می‌نامند. مقیاس این نقشه‌ها حدود $\frac{1}{1000}$ می‌باشد. از این نقشه‌ها در تهیه طرح‌های تفصیلی و هادی شهری استفاده می‌شود.

۵-۲. علایم قراردادی و راهنما

یکی از ویژگی‌های نقشه، استفاده از علایم برای نمایش دادن، نوع، موقعیت، شکل و ابعاد عوارض و پدیده‌ها است. اگر تفهیم و تفاهم از طریق نقشه یک نوع زبان باشد، علایم و نشانه‌ها، الفبای آن است. نشانه‌ها قبل از هر چیز موقعیت پدیده را مشخص می‌کنند و معرف ماهیت پدیده هستند. ابعاد متفاوت از یک علامت واحد، نشانگر اهمیت نسبی است. به‌عنوان مثال شهرهایی که توسط دایره‌ها مشخص می‌شود، دایره‌های بزرگ‌تر دارای اهمیت بیشتر هستند، یا رسم جاده‌ها با ضخامت متفاوت که ضخامت خطوط با کیفیت جاده‌ها متناسب است. مهم‌ترین نکاتی که در انتخاب یک نشانه برای پدیده معین مورد دقت قرار می‌گیرد:

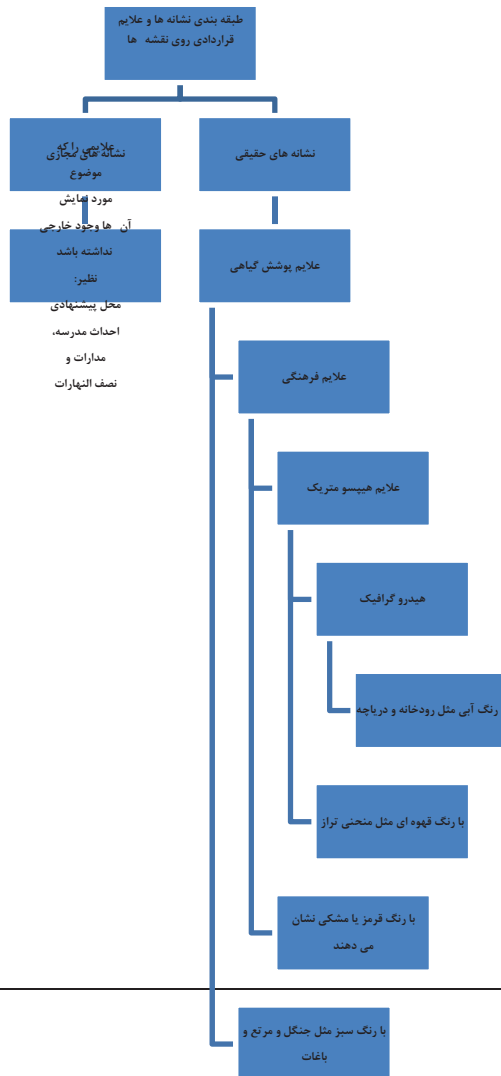
۱- در طرح یک نشانه از طبیعت الهام گرفته شود.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

۲- چنانچه رعایت مشابهت ممکن نباشد علامت طوری انتخاب گردد که “تداعی کننده” باشد.

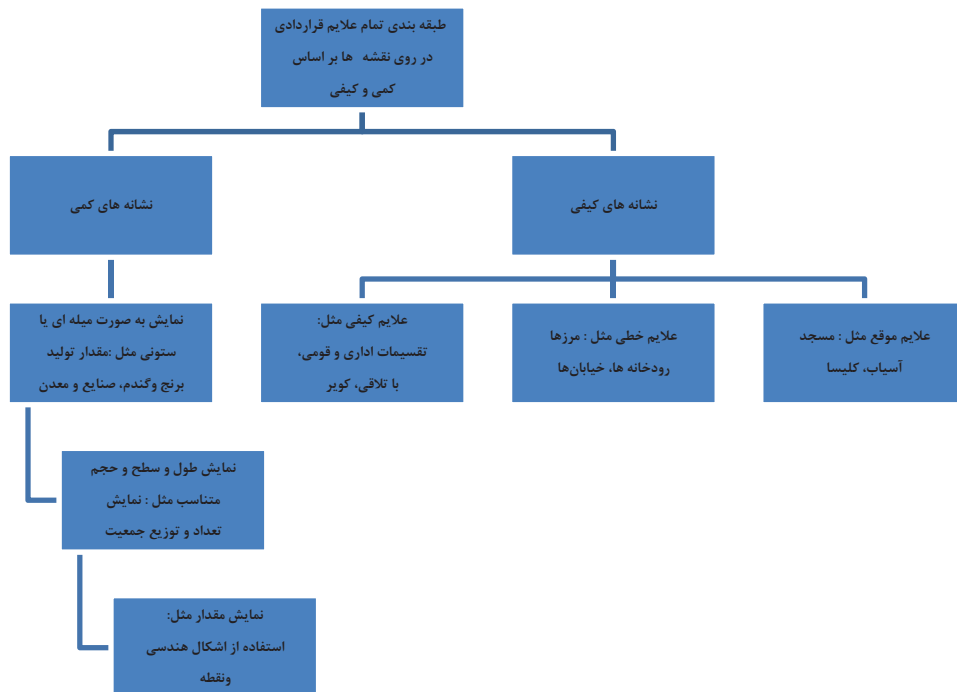
۳- در نقشه هایی که هاشور تعیین کننده مقادیر است با تیرگی و میزان روشنی هاشورها می توان مقادیر را تعیین کرد.

طبقه بندی انواع علائم و نشانه های نقشه در نمودارهای شماره (۵-۱)، (۵-۲)، (۵-۳) مشاهده می شود.



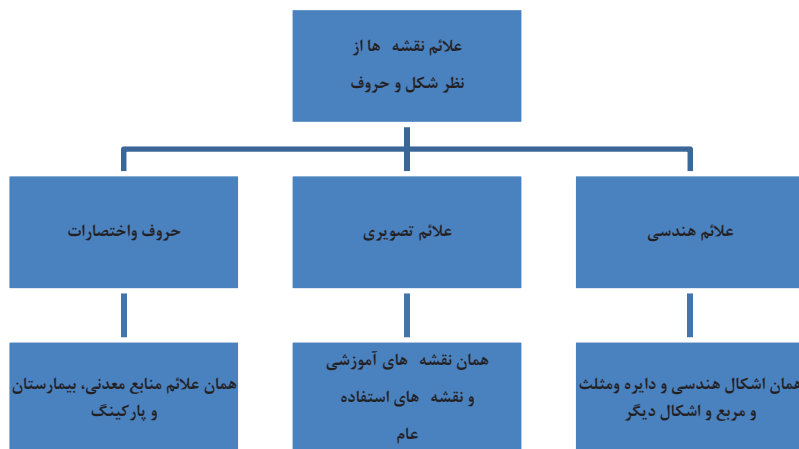
نمودار شماره ۵-۱: طبقه‌بندی نشانه‌ها و علائم قراردادی روی نقشه‌ها

(منبع: جداری عیوضی، ۱۳۸۲)



نمودار شماره ۵-۲: طبقه بندی تمام علائم قراردادی در روی نقشه ها براساس کمی و کیفی

(منبع: جداری عیوضی، ۱۳۸۲)



نمودار شماره ۵-۳: علامت نقشه‌ها از نظر شکل و حروف

(منبع: جداری عیوضی، ۱۳۸۲)

۵-۲-۱. رنگ‌های اختصاصی کاربری اراضی شهری

رنگ به‌عنوان یک علامت و نشانه در نقشه‌های توسعه شهری، به‌ویژه برای نقشه‌های کاربری اراضی است. بر اساس شرح خدمات طرح‌های جامع شهری، رنگ هریک از کاربری‌های شهری به شرح زیر است (پورمحمدی، ۱۳۸۲: ۱۰):

۱- مسکونی: تراکم کم (زرد روشن)، تراکم متوسط (زرد تیره)، تراکم زیاد، (قهوه‌ای روشن) و تراکم ویژه (قهوه‌ای تیره)

۲- تجاری: مرکز تجاری شهر (قرمز تیره)، مرکز تجاری محله‌ای (صورتی) و بازارهای غیر دائمی (قرمز روشن)

آشنایی با طرح های توسعه شهری

- ۳- آموزشی: کودکستان (راه راه آبی روشن)، دبستان (آبی روشن)، راهنمایی (راه راه آبی تیره)، دبیرستان (آبی تیره)
- ۴- آموزش حرفه ای و عالی: مراکز آموزش حرفه ای، هنرست آن ها و غیره (راه راه سرمه ای)، دانشگاه ها و مراکز آموزشی بعد از دبیرستان (سرمه ای)
- ۵- مذهبی (فیروزه ای با کادر و هاشور سیاه)
- ۶- فرهنگی (فیروزه ای)
- ۷- جهانگردی و پذیرایی (راه راه صورتی و فیروزه ای)
- ۸- درمانی (سرمه ای با علامت هلال)
- ۹- بهداشتی (سرمه ای با علاات دایره سرخ)
- ۱۰- ورزشی (راه راه سبز روشن)
- ۱۱- اداری (خاکستری - سیاه)
- ۱۲- فضای سبز: فضای سبز عمومی (سبز تیره)، فضای سبز بازی بچه ها (سبز روشن)، فضای سبز حفاظتی (دوایر منظم سبز تیره)، باغات و فضاهای سبز خصوصی (سبز روشن با نقطه های منظم سبز تیره)، مزارع و کشتزارهای (راه راه عمودی سبز روشن)
- ۱۳- مناطق نظامی (راه راه خاکستری)
- ۱۴- صنایع (بنفش روشن - بنفش تیره)
- ۱۵- تأسیسات و تجهیزات شهری (راه راه قهوه ای و سیاه)
- ۱۶- حمل و نقل و انبارها (راه راه خاکستری بنفش تیره یا بنفش روشن)
- ۱۷- گورستان (سفید)

۳-۵. نقشه های توسعه شهری

انواع نقشه‌هایی که در طرح‌های شهری در کشور ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد، نقشه‌هایی است که توسط سازمان نقشه برداری کشور و معمولاً در مقیاس ۱:۲۰۰۰ تهیه می‌شود. علاوه بر این مرکز آمار ایران نیز در مقیاس شهری اقدام به تهیه نقشه‌هایی از شهرها به همین مقیاس می‌نماید. فرق بین نقشه‌های سازمان نقشه برداری و مرکز آمار ایران در این است که نقشه‌های سازمان نقشه برداری به‌طور دقیق‌تر تهیه شده و سطوح باز و زیربنا و حدود قطعه‌بندی زمین و خطوط منحنی میزان را نیز در خود دارد، در حالی که نقشه‌های مرکز آمار ایران فقط حدود بلوک‌ها و بعضی از کاربری‌های زمین را نشان می‌دهد؛ اما سطوح باز و زیربنا و قطعه‌بندی زمین را با خود ندارد.

معمولاً برای مطالعه کاربری زمین و هر نوع مطالعه دیگری از شهر نیاز به داشتن عکس هوایی در مقیاس‌های متفاوت نیز خواهد بود. در صورتی که برای فضای مطالعاتی نقشه‌ای وجود نداشته باشد، چاره کار در نقشه برداری زمینی و نشان دادن عوارض، اشکال و بلوک‌ها بر روی نقشه به مقیاس معین خواهد بود. برای مطالعات حوزه نفوذ و مناطق توسط سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران و با مقیاس‌های مختلف (۱:۲۵۰۰۰۰؛ ۱:۵۰۰۰۰؛ ۱:۲۵۰۰۰) تهیه می‌شود که کلیه عوارض طبیعی منطقه‌ای و به‌طور عمومی عوارض مصنوعی بر روی آن‌ها منعکس است. البته برای مطالعات منطقه‌ای و شهری، نقشه‌های دیگری توسط سازمان‌های مختلف نیز تهیه می‌شود که به دقت نقشه‌های سازمان جغرافیایی و سازمان نقشه برداری کشور نیست. همچنین لازم به ذکر است که در دهه‌های اخیر استفاده از عکس‌های ماهواره‌ای و همچنین سیستم‌های سنجش از دور و اطلاعات جغرافیایی در تهیه نقشه‌های شهری و منطقه‌ای به شدت کاربرد پیدا نموده است (شیعه، ۱۳۸۷: ۳۹).

۵-۳-۱. نقشه مبنا و تهیه آن

نقشه مبنا، نقشه ای است که اساس تهیه نقشه های دیگر محسوب می شود. در این نوع نقشه ها، اطلاعات پایه ای از شهر ارائه می شود. این اطلاعات به طور عمده عبارتند از:

- محدوده شهر
- شبکه های دسترسی
- عوارض طبیعی و شبکه رودخانه ها و آبروها
- منحنی های تراز ارتفاعی
- محدوده ساخت و سازها
- پارک ها، فضاهای سبز و اراضی دارای پوشش گیاهی طبیعی
- بناهای مهم و شاخص شهری
- نقاط ارتفاعی
- اطلاعات فنی، شامل مقیاس، جهات جغرافیایی، سیستم نقشه و تاریخ تهیه آن
- اسامی بعضی پدیده های طبیعی و مصنوعی مهم (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳: ۱۸۸-۱۸۷).

در صورت آشنایی با نحوه تهیه این نوع نقشه ها و ترتیب قرارگیری علائم نقشه در آن ها، می توان به نحوه ترسیم دیگر نقشه ها نیز شناخت پیدا نمود.

برای تهیه این نوع نقشه ها بایستی فضای مورد مطالعه شهری را ترسیم نمود. نقشه ها باید در یک چارچوب معین قرار داشته باشد و اطراف نقشه به منظور تهیه برنامه گسترش آینده و جهات گسترش احتمالی به اندازه کافی جا داشته باشد.

در سمت چپ نقشه باید به اندازه کافی فضا برای نوشتن موارد زیر باقی بوده و آن نیز

کادربندی شود:

- سازمان تهیه کننده طرح: مثلاً وزارت مسکن و شهرسازی
- عنوان طرح : مثلاً طرح جامع شهر قم
- عنوان نقشه : مثلاً پوشش گیاهی
- علایم راهنما : که هر علامت یا هر رنگ را معرفی نماید.
- شمال نقشه : با انواع شکل‌های مختلف و بهتر است جهت شمال، با قسمت بالای نقشه منطبق باشد.
- مقیاس نقشه : مثلاً ۱:۲۰۰۰
- شماره نقشه : مثلاً نقشه شماره ۴
- تهیه کننده : نام فرد یا افرادی که نقشه را ترسیم نموده است.

۵-۳-۲. انواع نقشه‌های مورد نیاز در تهیه طرح‌های توسعه شهری

تهیه طرح‌های توسعه شهری نیازمند تهیه نقشه‌های زیادی است. این نقشه‌ها در دو گروه نقشه‌های وضع موجود و نقشه‌های تحلیلی- پیشنهادی قابل تقسیم بندی است. در زیر لیست کاملی از این نقشه‌ها ارایه شده است.

جدول شماره ۵-۱: انواع نقشه های مورد استفاده در مطالعات وضع موجود شهر

بخش مطالعاتی	عنوان نقشه
مطالعات منطقه ای و حوزه نفوذ	وضع طبیعی و پستی و بلندی
	کاربری زمین (جنگل، باغ، مرتع، دریاچه، کوه، راه و...) در سطح منطقه
	موقعیت شبکه های ارتباطی و درجه بندی آن ها شامل راه جاده ای، راه آهن، راه آبی و فرودگاه
	تقسیمات کشوری شامل استان، شهرستان، بخش، دهستان و... و موقعیت شهر مورد مطالعه در آن
	پراکندگی صنایع و تأسیسات عمرانی مانند سد، معدن، کارخانه و...
	موقعیت و پراکندگی انواع مراکز خدماتی و تأسیسات عمرانی در سطح منطقه
	پوشش های طبیعی مانند جنگل، مرتع و...
	حوزه نفوذ شهر و محدوده های آن
	پراکندگی جمعیت در حوزه نفوذ همراه با موقعیت مراکز شهری، روستایی و ایلی
	زمین شناسی منطقه
	زلزله خیزی منطقه
	آب های سطحی و زیرزمینی
	پراکندگی خاک از نظر کشاورزی
مطالعات جغرافیایی و طبیعی	پستی و بلندی در شهر
	اراضی پست و سیل گیر
	زهکشی آب های شهری، مسیر قنوات، مسیل ها و حرایم مربوطه
	وضع طبیعی اطراف شهر (جنگل - مرتع - باغ - مزرعه و...) (موقعیت آلاینده های محیط زیست مانند زباله، آلودگی هوا، فاضلاب و...)
مطالعات تاریخی	گسترش ادواری شهر
	موقعیت بافت ها و ساختمان های تاریخی و با ارزش
مطالعات جمعیتی و اجتماعی	حدود محله های شهری
	تراکم جمعیت
مطالعات اقتصادی	موقعیت مراکز تجاری شهر شامل عمده فروشی، خرده فروشی، خدمات، انبار و...
	مالکیت زمین های شهر و اطراف شهر
	قیمت اراضی شهر و اطراف آن
	پراکندگی تأسیسات صنعتی شهر

موقعیت واحدهای مسکونی استیجاری	مطالعات کالبدی
نوع کاربری اراضی شهر	
تراکم ساختمان‌های شهر	
عمر و قدمت ساختمان‌ها یا قدمت ابنیه	
تعداد طبقات ساختمان‌های شهر	
جنس و نوع مصالح ساختمانی شهر	
بررسی کیفیت ساخت و بافت شهری	
کیفیت ساختمان‌ها یا کیفیت ابنیه	
مراکز آموزشی بر حسب نوع پسرانه و دخترانه	مطالعات تأسیسات و تجهیزات شهری
مراکز بهداشتی	
مراکز درمانی	
مراکز فرهنگی	
مراکز مذهبی	
تأسیسات تفریحی و فراغتی	
شبکه‌ها آب، برق، گاز، تلفن، فاضلاب، جمع‌آوری و دفع آب‌های سطحی	
موقعیت انواع تأسیسات اداری، تجاری و بانک	
پراکندگی تأسیسات جهانگردی و پذیرایی	
موقعیت کشتارگاه و مراکز جمع‌آوری و دفع زباله	
مطالعات مبدأ و مقصدی به نسبت حوزه‌های همگن	مطالعات رفت و آمد و شبکه ارتباطی
حجم رفت و آمد در معابر اصلی شهر	
حجم رفت و آمد در دروازه‌های شهر	
حجم رفت و آمد در راه‌های جاده‌ای بیرون شهر	
موقعیت تصادفات وسایط نقلیه	
کیفیت سطح معابر اعم از آسفالت، خاکی، سنگفرش و ...	
درجه بندی راه‌ها شامل اصلی، فرعی، جمع‌کننده و ...	
شبکه اتوبوسرانی و وسایل حمل‌ونقل عمومی	

برگرفته از هیأت وزیران، ۱۳۸۳

جدول شماره ۵-۲: مهم‌ترین نقشه‌های تحلیلی - پیشنهادی مطالعات شهر

ردیف	عنوان نقشه
۱	امکانات و محدودیت‌های کالبدی گسترش شهر
۲	کاربری اراضی پیشنهادی
۳	محله بندی‌ها و ناحیه بندی‌های پیشنهادی
۴	درجه بندی معابر پیشنهادی
۵	مرحله بندی و زمان بندی اجرایی برنامه کاربردی اراضی پیشنهادی
۶	ویژگی‌های محله‌ای و مراکز محله (سلسله مراتب پیشنهادی ساخت شهر)

برگرفته از هیأت وزیران، ۱۳۸۳

خلاصه

نقشه، نمایش تمام یا بخشی از سطح کره زمین در یک سطح صاف است که با مقیاس معینی کوچک شده است. امروزه تهیه و ارایه برنامه‌های توسعه شهری، بی شک بدون استفاده از نقشه امکان پذیر نیست. در واقع تهیه تمامی طرح‌های توسعه شهری نیازمند تعداد زیادی نقشه است. با توجه به اهمیت و جایگاه نقشه در تهیه و ارایه طرح‌های توسعه شهری، این فصل به معرفی نقشه، علایم و راهنماهای آن و انواع نقشه‌های توسعه شهری اختصاص یافت.

یکی از مهم‌ترین مباحث در تهیه و ارایه نقشه‌ها، مقیاس نقشه است. مقیاس نقشه عبارتست از فاصله دو نقطه در سطح زمین نسبت به فاصله همان دو نقطه در سطح نقشه. مقیاس به سه شکل کسری، لفظی و خطی بیان می‌شود.

پس از بحث در مورد مقیاس، به انواع علایم و نشانه‌های به کار رفته در تهیه نقشه‌ها پرداخته شد و همچنین انواع کاربردی اراضی شهری بر اساس رنگ (به‌عنوان یکی از علایم و

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

نشانه‌های نقشه) بررسی شدند. در انتهای این فصل نیز انواع نقشه‌های موضوعی مورد استفاده در مراحل مختلف تهیه طرح‌های توسعه شهری معرفی شده‌اند.

خودآزمایی

- ۱- نقشه چیست؟
- ۲- انواع مقیاس نقشه را توضیح دهید؟
- ۳- انواع علائم نقشه از نظر شکل و حروف را بیان کنید؟
- ۴- پنج مورد از نقشه‌های مورد استفاده در تهیه طرح‌های توسعه شهری را نام ببرید؟



فصل ششم

انواع کاربری اراضی شهری

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می‌باشد:

۱. بررسی و آگاهی از انواع کاربری اراضی شهری
۲. آگاهی از ضوابط و استانداردهای برنامه‌ریزی کاربری اراضی
۳. شناخت جایگاه برنامه‌ریزی کاربری اراضی در فرایند برنامه‌ریزی شهری
۴. آگاهی از فرایند کاربری اراضی شهری

مقدمه

کاربری زمین به معنای استفاده از زمین است. این اصطلاح ابتدا در مطالعات شهری مورد استفاده قرار گرفت و سپس در راستای تهیه برنامه‌های هدایت و توسعه کالبدی روستایی، وارد این عرصه گردید. اصطلاح کاربری زمین در ادبیات معاصر برنامه‌ریزی شهری، حداقل به سه شکل استفاده می‌شود. در بعضی منابع مکتوب، آن را نحوه توزیع فضایی عملکردهای مختلف شهری مانند مسکونی، صنعتی، تجاری، تفریحی و... و در منابعی دیگر آن را در چارچوبی دو بخشی برای عینی کردن عرصه‌های شهری در نظر می‌گیرند. نخست آن را در مفهوم الگوهای فعالیت شهروندان در مجموعه شهر و موضوعات مربوط به آن نظیر میزان نیاز به فضای لازم برای فعالیت‌هایی مانند زندگی، تجارت، گذراندن اوقات فراغت و... و سپس در مفهوم تجهیزات کالبدی یا توسعه زمین در مجموعه شهر که سبب همسان سازی الگوهای فعالیت می‌شود، به کار می‌برند.

در بخش دیگری از ادبیات برنامه‌ریزی شهری نیز کاربری زمین با سطوح دیگری از شناخت و مطالعات مرتبط می‌شود (Chapin, F. Stuart, 1965: 13).

برنامه‌ریزی کاربری زمین، در طرح‌های توسعه شهری یکی از بخش‌های اساسی برنامه‌ریزی است. این نوع برنامه‌ریزی با زمین و نحوه استفاده از آن در وضع موجود و کنترل و مدیریت استفاده از زمین در آینده در ارتباط است. برنامه‌ریزی کاربری زمین شامل، بررسی وضع موجود، ارزیابی وضع موجود، تعیین اهداف و تهیه برنامه است.

برنامه کاربری زمین برآیند مطالعه و برنامه‌ریزی کاربری زمین است و بیانی از مقاصد اجتماعی در مورد چگونگی اجرای الگوهای آینده کاربری زمین است و در نتیجه آن، عرصه‌هایی که باید به انواع خاص کاربری زمین اختصاص یابد، مشخص و تراکم و شدت

استفاده از زمین برای هر طبقه کاربری و استفاده‌های عمومی متعدد دیگر، تعیین می‌شود (بحرینی، ۱۳۷۷، ۱۳۸۵).

در این فصل ضمن اشاره به انواع کاربری اراضی شهری و تقسیم‌بندی‌های آن، استانداردها و سرانه‌های مرتبط با کاربری‌های مختلف مورد بحث قرار می‌گیرد. در ادامه نیز فرایند برنامه‌ریزی کاربری اراضی نیز بیان می‌گردد.

۶-۱. طبقه‌بندی انواع کاربری‌های شهری

در تقسیم‌بندی انواع کاربری‌های شهری، تنوع و گوناگونی بسیاری مشاهده می‌شود. کاربری‌های شهری را از جهات گوناگون و شیوه‌های مختلف می‌توان طبقه‌بندی نمود و براساس آن نقشه کاربری اراضی را تهیه کرد. در ادامه این بحث به مهم‌ترین طبقه‌بندی‌های کاربری اراضی شهری به ویژه در ایران اشاره می‌شود.

۶-۱-۱. طبقه‌بندی برحسب کاربری‌های عمده و غیر عمده شهری

کاربری‌های عمده شهری به سه دسته کلی تقسیم می‌شود:

- ۱- کاربری مسکونی که ۵۰ تا ۴۵٪ از فضای شهر را در بر می‌گیرد.
- ۲- کاربری‌های خدماتی که ۳۵ تا ۲۵٪ از فضای شهری را در بر می‌گیرد و در راستای خدمات رسانی به مناطق مسکونی و شهروندان ایفای نقش می‌نمایند. این خدمات می‌تواند آموزشی، بهداشتی، فرهنگی، اجتماعی، مذهبی، تجاری و... باشد.
- ۳- شبکه‌های دسترسی و معابر شهری که ۲۰ تا ۲۵٪ سطح شهر را در بر می‌گیرد و رفت و آمد ساکنان و شهروندان را بین مناطق مختلف و یا کاربری‌های مختلف مورد نیاز میسر می‌سازد.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

به جز این سه کاربری که کاربری های عمده شهری را تشکیل می دهد، دیگر کاربری ها که زیر مجموعه این سه گروه به شمار می آیند، کاربری های غیر عمده شهری محسوب شده و هر کدام در سطح شهر سرانه مشخصی نیاز خواهند داشت تا بتوانند نیازهای ساکنان را به نحو مطلوب برطرف نمایند.

از طرف دیگر، اراضی شهری به طور کلی به دو گروه عمده زمین های دایر و بایر تقسیم می شود. زمین های دایر زمین هایی هستند که زیر ساخت و ساز رفته اند، اما زمین های بایر یا خالی، زمین هایی هستند که کاربری شهری خاصی ندارد. هر یک از دو گروه که در مطالعات شهری زمین های پر و خالی قلمداد می شود، طبقه بندی های مختلفی دارند که به آن ها اشاره می شود (پورمحمدی، ۱۳۸۲ : ۳۴-۳۲):

الف) طبقه بندی زمین های دایر

- ۱- مسکونی: تراکم کم، تراکم متوسط، تراکم زیاد، تراکم ویژه
- ۲- تجاری: مراکز تجاری شهری (بازار، دفاتر خدمات عمده فروشی، بانک ها و غیره)، مراکز تجاری محلی و خرده فروشی و همچنین بازارهای غیردایمی (بازار روز، هفتگی و غیره).
- ۳- آموزشی: مهد کودک، کودکستان، دبستان و دبیرستان
- ۴- آموزشی حرفه ای: مراکز آموزشی حرفه ای، هنرستان ها، دانشگاه ها و مراکز آموزشی پیش از دبستان.
- ۵- فرهنگی: اماکن تاریخی و فرهنگی (موزه، کتابخانه، سالن اجتماعات و غیره).
- ۶- مذهبی: مسجد، تکیه، امامزاده و اماکن مذهبی اقلیت ها
- ۷- خدمات جهانگردی و پذیرایی: هتل، مهمانسرا، مسافرخانه، اردوگاه های جهانگردی و همچنین رستوران، قهوه خانه و غیره.
- ۸- درمانی: بیمارستان، درمانگاه، خانه بهداشت، مراکز پزشکی و غیره.
- ۹- بهداشتی: حمام عمومی، آبریزگاه، رختشویخانه و غیره.
- ۱۰- ورزشی: تأسیسات ورزشی (استادیوم، سالن سرپوشیده و غیره) و فضاهای باز ورزشی

- ۱۱- اداری: مراکز اداری دولتی، نهادهای عمومی و مراکز اداری خصوصی.
 - ۱۲- فضای سبز: فضاهای سبز عمومی (پارک‌ها)، فضاهای تفریحی و بازی بچه‌ها، فضاهای سبز حفاظت شده، پارک‌های جنگلی، باغات و فضاهای سبز خصوصی و مزارع و اراضی کشاورزی.
 - ۱۳- مناطق نظامی.
 - ۱۴- صنعتی: مراکز صنایع سنگین، صنایع مزاحم (آلودگی زا)، صنایع سبک و کارگاه‌های غیرمزاحم.
 - ۱۵- تأسیسات و تجهیزات شهری: مراکز تأسیسات شهری (آب، برق، تلفن، فاضلاب و غیره) و همچنین تجهیزات شهری (آتش‌نشانی، مراکز جمع‌آوری و دفع زباله، کشتارگاه، غسلخانه، گورستان و غیره)
 - ۱۶- حمل‌ونقل و انبارها: پایانه، فرودگاه، تأسیسات بندری، گمرک، ایستگاه، راه‌آهن، سردخانه، انبار، سیلو، پارکینگ‌های عمومی و غیره.
 - ۱۷- سایر کارکردهای شهری
- (ب) اراضی بایر یا بدون استفاده شهری :
- ۱- اراضی بایر بلااستفاده
 - ۲- اراضی جنگلی
 - ۳- پهنه‌های آب.
 - ۴- اراضی محصور خالی.
 - ۵- اراضی در دست ساختمان.
 - ۶- سایر اراضی.

۶-۱-۲. تقسیم‌بندی کاربری اراضی شهری از نظر امکو

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

مهندسين مشاور شهرسازي و معماری امکو در تهیه طرح‌های جامع شهری، کاربری‌ها را در ۲۳ عنوان اصلی تقسیم‌بندی نموده است. اهم این کاربری‌ها را به شرح زیر می‌توان برشمرد (زیاری، ۱۳۸۲ : ۲۲):

۱- مسکونی ۲- تجاری ۳- آموزشی ۴- مراکز آموزش عالی و فنی- حرفه‌ای ۵- مذهبی ۶- فرهنگی ۷- جهانگردی و پذیرایی ۸- درمانی ۹- بهداشتی ۱۰- ورزشی ۱۱- اداری و انتظامی ۱۲- باغات ۱۳- اراضی کشاورزی و مزارع و کشتزارها ۱۴- اراضی و فضاهای سبز تجهیز شده ۱۵- اراضی سبز حفاظتی ۱۶- مناطق نظامی ۱۷- صنایع ۱۸- تأسیسات و تجهیزات شهری ۱۹- حمل‌ونقل و انبارداری ۲۰- اراضی بایر ۲۱- فضاهای باز و حرایم ۲۲- کاربری‌های عملکرد ویژه ۲۳- شبکه معابر

اما برای این ۲۳ گروه اصلی کاربری‌های فرعی‌تری را نیز یادآور شده که در قالب جدول شماره (۱-۶) ارائه می‌شود.

جدول شماره ۶-۱: تقسیم‌بندی کاربری اراضی شهری از نظر امکو

شماره	عنوان کاربری	توضیحات در رابطه با کاربری
۱	مسکونی	شامل کلیه اراضی ساخته شده مسکونی- در حال ساخت با مشاهده و سؤال در مورد اراضی گود برداری شده - اجراء فنداسیون
۲	تجاری	شامل بازار، بازارهای روز، مغازه‌های خرده فروشی، شعب بانک‌ها، پاساژهای تجاری، میادین میوه و تره بار
۳	آموزشی	شامل واحدهای آموزشی در مقاطع کودکستان، دبستان، راهنمایی، دبیرستان و پیش دانشگاهی
۴	مراکز آموزش عالی و فنی- حرفه‌ای	دانشگاه‌ها، دانشکده‌ها، مراکز آموزش فنی و حرفه‌ای که دارای مدرک فوق دیپلم می‌باشند، تربیت معلم
۵	مذهبی	شامل مساجد، امامزاده‌ها، حسینیه، تکایا، سقاخانه، اماکن مذهبی، اقلیت های دینی
۶	فرهنگی	سینما، سالن سخنرانی، تئاتر، موزه، کتابخانه، سالن اجتماعات، اماکن تاریخی و میراث فرهنگی

۷	جهانگردی و پذیرایی	هتل، مهمانخانه، مهمانسرا، مهمانپذیر، رستوران ها و سالن های پذیرایی بزرگ، کمپ های اقامتی، زایرسرا
۸	درمانی	بیمارستان ها، مراکز اورژانس، درمانگاه ها، پلی کلینیک
۹	بهداشتی	حمام، آبریزگاه های عمومی، رختشویخانه های عمومی، مراکز نگهداری معلولین مذهبی، نوانخانه ها
شماره	عنوان کاربری	توضیحات در رابطه با کاربری
۱۰	ورزشی	استادیوم، سالن های ورزشی، استخرهای روباز، فضاهای ورزشی روباز متعلق به سازمان تربیت بدنی و دیگر ارگان ها با اطمینان از کاربری ورزشی آن
۱۱	اداری و انتظامی	کلیه مراکز اداری دولتی و خصوصی، شعب سرپرستی بانک ها
۱۲	باغات	کلیه اراضی کشاورزی به صورت باغات محصور، غیر محصور، نهالستان ها، قلمستان ها، باغات نمونه کشاورزی
۱۳	اراضی کشاورزی، مزارع و کشتزارها	زمین های زیر کشت، یا اراضی که نمایانگر فعالیت کشاورزی در فصل گذشته در آن ها مشاهده می شود
۱۴	اراضی و فضاهای سبز تجهیز شده	پارک ها، فضاهای سبز بازی بچه ها، شهر بازی، لونا پارک
۱۵	اراضی سبز حفاظتی	پارک های جنگلی، جنگل های مصنوعی
۱۶	مناطق نظامی	پادگان های سپاه، ارتش بجز مراکز ستادی که اداری انتظامی معرفی می شود
۱۷	صنایع	کارخانجات، کارگاه های تولیدی، پارک های صنعتی، شهرک های صنعتی
۱۸	تأسیسات و تجهیزات شهری	آتش نشانی، پست برق، گاز، منابع و مخازن آب (هوایی، زمینی) گورستان ها، زندان
۱۹	حمل و نقل و انبارداری	ترمینال ها، پارکینگ ها، انبارها، سیلو، ایستگاه راه آهن، فرودگاه
۲۰	اراضی بایر	کلیه اراضی و زمینهای سطح شهر که در زمان برداشت هیچگونه فعالیت عمرانی در آن ها مشاهده نمی شود
۲۱	فضاهای باز و حریم	حریم بزرگراه ها، اتوبان ها، راه آهن، فرودگاه، شبکه خطوط انتقال نیرو (برق)، شبکه و کانال های آبیاری و آبرسانی، حریم پست و نیروگاه های برق، گاز، مراکز نظامی، زندان ها
۲۲	کاربری با عملکردهای	

	ویژه	
	شبکه معابر	۲۳

منبع: زیاری، ۱۳۸۲: ۲۳

۶-۱-۳. تقسیم‌بندی کاربری اراضی شهری از نظر سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی

کشور^۱

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور بر اساس پیوست شماره (۲) قرارداد تیپ شماره ۱۲ در تقسیم‌بندی کاربری‌های شهری ۲۱ گروه کاربری اصلی را در نظر گرفته و برای هر کدام نیز گروه‌های فرعی نیز منظور کرده است که به شرح ذیل آمده است (رضویان، ۱۳۸۱: ۸۶-۸۵):

- ۱- مسکونی: تراکم کم، تراکم متوسط، تراکم زیاد، تراکم ویژه
- ۲- تجاری: مراکز تجاری شهری (بازار، دفاتر خدمات عمده فروشی، بانک‌ها و غیره)، مراکز تجاری محلی و خرده فروشی و همچنین بازارهای غیردایمی (بازار روز، هفتگی و غیره)
- ۳- آموزشی: مهد کودک، کودکستان، دبستان، راهنمایی و دبیرستان
- ۴- آموزش حرفه‌ای و عالی: مراکز آموزش حرفه‌ای، هنرستان‌ها، دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی پس از دبیرستان.
- ۵- فرهنگی: امکان تاریخی و فرهنگی (موزه، کتابخانه، سالن اجتماعات و غیره)

^۱ در حال حاضر به لحاظ ساختاری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در نهاد ریاست جمهوری ادغام شده و به عنوان معاونت برنامه‌ریزی ریاست جمهوری انجام وظیفه می‌نماید.

- ۶- مذهبی: مسجد، حسینیه، تکیه، امامزاده و اماکن مذهبی اقلیت‌ها.
- ۷- خدمات جهانگردی و پذیرایی: هتل، مهمانسرا، مسافرخانه، اردوگاه‌های جهانگردی و همچنین رستوران، قهوه‌خانه و غیره.
- ۸- درمانی: بیمارستان، درمانگاه، خانه بهداشت، مراکز پزشکی و غیره
- ۹- بهداشتی: حمام عمومی، آبریزگاه، رختشویخانه و غیره.
- ۱۰- ورزشی: تأسیسات ورزشی، استادیوم، سالن سرپوشیده و فضاهای ورزشی روباز.
- ۱۱- اداری: مراکز اداری دولتی، نهادهای عمومی و مراکز اداری خصوصی.
- ۱۲- فضای سبز: فضاهای سبز عمومی (پارک‌ها)، فضاهای تفریحی و بازی بچه‌ها، فضاهای سبز حفاظت شده (استحفاظی)، پارک‌های جنگلی، باغات و فضاهای سبز خصوصی و مزارع و اراضی کشاورزی.
- ۱۳- مناطق نظامی
- ۱۴- صنعتی: مراکز صنایع سنگین، صنایع مزاحم (آلاینده)، صنایع سبک و کارگاه‌های غیر مزاحم (غیرآلاینده).
- ۱۵- تأسیسات و تجهیزات شهری: مراکز تأسیسات شهری (آب، برق، تلفن، فاضلاب و غیره) و همچنین تجهیزات شهری (آتش‌نشانی، مراکز جمع‌آوری و دفع زباله، کشتارگاه، غسل‌خانه، گورستان و غیره)
- ۱۶- حمل‌ونقل انبارها: پایانه، فرودگاه، تأسیسات بندری، گمرک، ایستگاه راه‌آهن، سردخانه، انبار، سیلو، پارکینگ‌های عمومی و غیره.
- ۱۷- خدمات اجتماعی، مجتمعات حمایتی، تربیتی، خیریه.
- ۱۸- تفریحی: سینما، تئاتر، محل‌های بازی، مراکز گذران اوقات فراغت.
- ۱۹- محدوده‌های حفاظتی: مناطق نظامی و استحفاظی، سایت‌های تاریخی و باستانی.
- ۲۰- حریم‌ها: محدوده‌های حریم خطوط انتقال، رودخانه‌ها و غیره.
- ۲۱- اراضی ذخیره.

۶-۲. کاربری‌های اساسی در شهر و سرانه‌های شهری

همانطور که در بحث قبلی انواع کاربری‌ها نام برده شد در اینجا به‌طور مفصل‌تر به بیان ویژگی‌ها و سرانه‌های کاربری‌هایی که در شهر از اهمیت بیشتری برخوردارند می‌پردازیم:

۶-۲-۱. کاربری مسکونی

این اراضی به سطوحی اطلاق می‌گردد که براساس نقشه کاربری اراضی جهت احداث واحدها و مجموعه‌های مسکونی اختصاص یافته‌اند. به غیر از کاربری سکونتی در این سطوح، فقط می‌توان کاربری‌های خدماتی رده محله و ناحیه را براساس محل‌هایی که در طرح تفصیلی تعیین می‌شود با رعایت ضوابط مستقر نمود (رضویان، ۱۳۸۱: ۹۵).

فضاهایی را که جهت سکونت منظور شده‌اند، مسکونی یا سکونتی گویند. سرانه این اراضی با توجه به معیارهای اعلام شده در ایران حدود ۴۰ تا ۵۰ متر است (وزین، ۱۳۷۸: ۸۸).

تعیین سرانه زمین مسکونی در چند مرحله بشرح ذیل صورت می‌گیرد:

۱- تعیین تعداد جمعیت و خانوار

۲- تعیین تعداد واحد مسکونی مورد نیاز

۳- برآورد زمین مورد نیاز

برآورد تعداد واحد مسکونی مورد نیاز از چند روش صورت می‌پذیرد که بدان اشاره

می‌گردد:

۱- فرض یک واحد مسکونی برای خانوار:

کمبود واحد مسکونی برای هر خانوار = تعداد واحد مسکونی در سال پایه - تعداد خانوار در سال

افق

۲- روش ناقص: این روش برای برآورد تقریبی نیاز به مسکن بکارمی رود این روش به لحاظ

سهولت دسترسی به آمار مورد نیاز کاربرد زیادی دارد. شکل کلی این مدل عبارت است از:

$$E_1 = H - U + H_1 + rU_1$$

E: تعداد واحدهای مسکونی جدید یا قابل مرمت برای دوره برنامه ریزی

H: تعداد خانوارها در سال پایه

U: تعداد واحدهای مسکونی قابل قبول در سال پایه

H₁: تعداد خانوارهای اضافه شده در طول دوره طرح

r: نرخ تخریب (یزدانی، ۱۳۷۹ : ۷۴۳).

۳- روش تعدیل خانوار در واحد مسکونی: در این روش، جهت برآورد نیاز آتی مسکن، ابتدا با

استفاده از برآورد جمعیت و تعداد خانواده و فرض تراکم خانوار در واحد مسکونی، تعداد کل

مسکن مورد نیاز مشخص شده و پس از آن واحدهای مسکونی موجود و تعدادی که تا افق

طرح باید ساخته شود، تخمین زده خواهد شد.

۴- برآورد نیاز به مسکن براساس روند گذشته: در این روش براساس شاخص نفردر مسکن،

واحدهای مسکونی برآورد می گردد. دگرگونی های این شاخص در طی زمان دربرگیرنده و

متاثر از عواملی چون رشد خانوارها، تغییرات در بعد خانوار و رشد توان تولید مسکن در

اقتصاد است.

$$Y_t = \frac{K}{1 + e^{a+bt}}$$

$$b = \frac{1}{n} \ln \frac{Y_0(K - Y_1)}{Y_1(K - Y_0)}$$

$$a = \ln \frac{K - Y_0}{Y_0} \qquad K = \frac{1}{S}$$

Yt : شاخص واحد مسکونی / نفر در سال

K : رقم نهایی تعداد نفر در واحد مسکونی

n : زمان (سال)

YO : نفر در واحد مسکونی در سال قبلی

YI : نفر در واحد مسکونی در سال پایه

S : بعد خانوار در سال پایه (یزدانی، ۱۳۷۹: ۷۴۳)

همچنین در مکان یابی برای کاربری مسکونی باید موارد زیر منظور شود:

- پیش بینی فضای سبز متعارفی جهت تلطیف هوا در مجاورت کاربری مسکونی، محله ها و مجتمع های مسکونی؛
- حذف کاربری های صنعتی برای جلوگیری از آلودگی هوا در محدوده مراکز سکونت گاه ها؛
- در نظر گرفتن مراکز تجاری مناسبی در مجاورت کاربری های مسکونی، جهت رفع نیازهای اساسی ساکنین و جلوگیری از سفرهای درون شهری زاید و تردد و شلوغی شهر؛
- احداث دسترسی های مناسب به منظور تردد ساکنین به مراکز و محله های مسکونی؛
- ایجاد مجتمع و مراکز محله های مسکونی در شیب مناسب و پرهیز از مکان یابی کاربری مسکونی در شیب های تند غیر استاندارد؛
- اجتناب از ایجاد مراکز مسکونی در زمین های سست و بی ثبات و رعایت ایمنی استاندارد کاربری های مسکونی؛
- پرهیز از استقرار کاربری ها در محدوده مسیل ها (رضویان، ۱۳۸۱: ۹۸).

۶-۲-۲. کاربری تجاری

شهرها با هر نقش و وظیفه‌ای، نمی‌توانند فاقد فعالیت‌های تجاری و بازرگانی باشند؛ چرا که حیات اجتماعی انسان‌ها در شهر و رفع آن‌ها وجود چنین فعالیت‌هایی را ایجاب می‌کند. فعالیت‌های تجاری به شکل ابتدایی از زمان‌های پیشین وجود داشته و نمونه بارز آن بازارهای محلی بوده که در کنار حصار شهرها ایجاد می‌شده‌اند.

جنب و جوش اساسی فضای شهری با فعالیت‌های بازرگانی و خدماتی شهر هماهنگ است و پویایی بازرگانی نیز با قدرت خرید ساکنان شهر در ارتباط می‌باشد (رضویان، ۱۳۸۱: ۱۱۶).

این کاربری از جمله کاربری‌های مهم در سطح شهر است و اهمیت این کاربری‌ها را شعاع عملکردی آن‌ها تعیین می‌نماید. با توجه به عملکردشان در نظام تقسیمات شهری در دوره‌های مختلف به شرح ذیل توزیع می‌شوند:

اراضی تجاری رده محله: شامل واحدهای خرید روزانه خرده فروشی مانند خواروبار فروشی‌ها، میوه و سبزی فروشی‌ها، نانواپی‌ها و انواع مشابه دیگر؛

اراضی تجاری رده ناحیه: شامل واحدهای خرید هفتگی مانند سوپر مارکت‌ها، فروشگاه‌های تعاونی مصرف شهر و روستا، شعب بانک‌ها، بنگاه‌های معاملاتی، شیرینی فروشی‌ها، آجیل فروشی‌ها و انواع مشابه دیگر؛

اراضی تجاری رده منطقه: شامل بازارچه‌ها، بازارهای روز، فروشگاه‌های پارچه، پلاستیک، لوازم خانگی، لوازم صوتی و تصویری، کتاب فروشی‌ها و انواع مشابه دیگر؛

اراضی تجاری رده حوزه: شامل واحدهای خرید خاص و بلند مدت مانند فروشگاه‌های بزرگ زنجیره‌ای، بنگاه‌های فروش اتومبیل، مبلمان فروشی‌ها، میادین میوه و تره بار و انواع مشابه دیگر؛

آشنایی با طرح های توسعه شهری

اراضی تجاری رده شهر فراتر: شامل عمده فروشی ها، راسته های صنوف مختلف بورس های بازار، میادین میوه و تره بار، شعب مرکزی بانک ها، موسسات تجاری و واردات و صادرات کالا و موارد مشابه دیگر (رضویان، ۱۳۸۱: ۱۱۸).

باتوجه به سرانه های استاندارد در طرح های شهری، سرانه این کاربری ۴-۲ متر مربع می باشد. باید توجه داشت که در تعیین استاندارد و سرانه های شهری موقعیت محلی آن شهر و عواملی چون آب و هوا، قیمت زمین و عوامل اجتماعی و اقتصادی دخالت دارند. باتوجه به اینکه این کاربری مورد نیاز همه مردم است، باید همه ساکنین شهر با حداقل مشکلات به آن دسترسی داشته باشند و در مکان یابی آن به موارد ذیل توجه گردد:

- کاربری تجاری به گونه ای مکان یابی گردد که از نظر شبکه ارتباطی دسترسی به آن با حداقل زمان ممکن گردد.

- از نظر مساحت تامین کننده نیاز جمعیت موجود و آینده باشد.

- مکان های مناسبی جهت پارکینگ وسایل نقلیه مراجعه کننده های واحدهای تجاری در نظر گرفته شود.

- تعداد نیاز به اماکن تجاری براساس نقش و عملکرد شهر متغیر می باشد که بایستی در مکان یابی کاربری تجاری مورد توجه شهرسازان قرار گیرد (همان: ۱۲۲).

۶-۲-۳. کاربری آموزشی

کاربری آموزشی، عبارت است از فضایی که ویژه آموزش و پرورش انسان هاست. سرانه مورد نظر در این فضا بر اساس معیارهای حاکم بر جامعه تعیین می شود. صرف نظر از مطالعه آمار جمعیتی در تمام مقاطع، در این زمینه می بایست مسایلی از قبیل تراکم بودن کلاس های

موجود را در نظر گرفت و ظرفیت‌های متوسط فضاهای آموزشی در حال حاضر و همچنین شعاع عملکرد این نوع فضا را منعکس نمود (وزین، ۱۳۷۸: ۸۹).

بر اساس استانداردهای منتج از دفتر وزارت آموزش و پرورش، استاندارد آموزشی شهری (زمین و زیربنا)، به نسبت هر ساکن شهری و بر حسب تقسیم‌بندی‌های داخلی شهرها به قرار زیر است:

- کودکانستان در سطح محله کوچک حدود ۰/۸ مترمربع
- دبستان در سطح محله حدود ۱/۵ مترمربع
- مدرسه راهنمایی در سطح ناحیه شهری حدود ۱/۲ مترمربع
- دبیرستان در سطح ناحیه شهری حدود ۰/۹ مترمربع
- جمع استانداردهای آموزشی نسبت به هر ساکن شهری حدود ۴/۴ مترمربع است (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۷۵).

جدول شماره ۶-۲: حوزه خدماتی پیشنهادی مدارس و تعداد دانش آموز در کلاس در ایران

تعداد در کلاس	حوزه خدماتی	نوع مدرسه
۲۵	۳۰۰ - ۵۰۰ متر	کودکستان
۳۰ - ۳۶	۵۰۰ متر	دبستان
۳۰ - ۳۶	۱۰۰۰ - ۲۰۰۰ متر	راهنمایی
۳۶ - ۴۲	۲۰۰۰ متر	دبیرستان

منبع: شیعه، ۱۳۸۰: ۱۷۴

در مکان‌یابی مراکز آموزشی در سطح شهر مواردی به شرح ذیل بایستی در نظر گرفته شود:

آشنایی با طرح های توسعه شهری

- مراکز آموزشی در مجاورت مراکز مسکونی مکان یابی نشوند و یا حداقل مراکز آموزشی و مراکز مسکونی به وسیله پارک، فضای سبز یا معبد تفکیک شوند تا سر و صدای دانش آموزان هنگام اوقات فراغت موجب سلب آسایش همسایگان نگردد.

- مراکز آموزشی در مجاورت مراکز صنعتی به دلیل آلودگی هوا و یا صوتی انتخاب نشوند.
- کاربری های آموزشی بایستی طوری مکان یابی گردند که در دسترس تمامی خانوارهای شهری ذینفع باشند.

- کاربری های آموزشی از نظر مساحت نیز پاسخگوی نیاز شهروندان باشند. زیرا کمبود فضاهای آموزشی موجبات افت کیفیت آموزش دانش آموزان خواهد شد (رضویان، ۱۳۸۱: ۱۴۶).

۶-۲-۴. کاربری بهداشتی - درمانی

خدمات بهداشتی- درمانی امروزه به عنوان یکی از زیرساخت های شهری در جهت توسعه نواحی مطرح است و هدف آن بالا بردن سطح سلامت، ازدیاد نیروی فعالیت افراد، طولانی کردن عمر و بالاخره پیشگیری از بروز و شیوع بیماری ها و معالجه به موقع آنهاست.

در مورد تأسیسات درمانی و بهداشتی برای شهرهای ایران باتوجه به ضوابط و معیارهای

جمعیتی، سرانه های زیر را می توان پیشنهاد داد.

بیمارستان ۰/۱۵ متر مربع

درمانگاه ۰/۱۵ متر مربع

مرکز اورژانس ۰/۱۵ متر مربع

رادیولوژی (خارج از بیمارستان و درمانگاه) ۰/۰۴ متر مربع

آزمایشگاه (خارج از بیمارستان و درمانگاه) ۰/۰۴ متر مربع

مجتمع های پزشکی ۰/۱ متر مربع

مرکز بهداشت ۰/۰۵ مترمربع

داروخانه ۰/۰۲ متر مربع

حمام عمومی ۰/۶ متر مربع

رختشوخانه ۰/۴ مترمربع

توالت عمومی ۰/۰۵ مترمربع (رضویان، ۱۳۸۱: ۱۵۲).

شعاع عملکرد واحد درمانگاه در مقیاس ناحیه ۶۵۰-۷۵۰ متر و شعاع عملکرد بیمارستان در مقیاس منطقه ۱ تا ۱/۵ کیلومتر توصیه شده است (حبیبی و مسایلی، ۱۳۷۸: ۲۸ و ۳۱).

از جمله همجواری مناسب برای این کاربری، کاربری مسکونی، آموزشی، تجاری، فرهنگی، ورزشی، اداری، شبکه دسترسی سریع و فضای باز می باشد. همجواری نامناسب نیز برای آن، کاربری های کارگاهی و صنعتی، مراکز تجاری پرازدحام، حریم خیابان های پرترافیک، مراکز تخلیه سوخت و ... می باشد (قدمی، ۱۳۸۲: ۵۴).

۵-۲-۶. کاربری فرهنگی

این کاربری شامل کتابخانه، موزه، مسجد، تکیه، امامزاده، سینما، تالار، نمایشگاه و ... بوده و سرانه این فضا برای هر نفر معمولا ۱ تا ۱/۵ مترمربع می باشد (وزین، ۱۳۷۸: ۹۲). کاربری های آموزشی، فضای سبز، مسکونی، ورزشی، از کاربری های سازگار با این فضاهای فرهنگی می باشند.

۶-۲-۶. کاربری فضای سبز و پارک

با توجه به اهمیت فضای سبز و لزوم ایجاد آن در شهرها به منظور لطافت هوا و تفریح مردم و زیباسازی شهر، نباید استاندارد مشخصی برای ایجاد فضاهای سبز وجود داشته باشد. زیرا هر اندازه فضاهای سبز در سطح شهر توسعه یابند، کافی نخواهد بود (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۷۸).

سرانه فضای سبز و پارک با توجه به سرانه‌های استاندارد در طرح‌های شهری، ۹-۱۲ متر مربع می‌باشد. البته سرانه فوق با توجه به اقلیم، وضعیت جغرافیایی و آلودگی هوا در شهرها و مسایلی از این قبیل می‌تواند تغییر نماید. مسلماً هماهنگی تأسیسات ورزشی با فضاهای سبز و پارک‌ها، به بسط بهتر این دو فضاهای شهری میانجامد. برای شهرهای ایران، سرانه ۴ متر مربع با توجه به تأسیسات ورزشی کودکان تا ۷ سال و کودکان ۷ تا ۱۴ سال و نوجوانان، جوانان و بزرگسالان پیشنهاد می‌گردد. (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۷۹).

۶-۲-۷. کاربری صنعتی - کارگاهی

سرانه این کاربری بر اساس سرانه‌های استاندارد در طرح‌های شهری، ۲-۳/۵ متر مربع می‌باشد (زیاری، ۱۳۸۲: ۲۱۸). این نوع کاربری‌ها با توجه به اثرات زیست‌محیطی آنها، به خارج از محدوده شهرها منتقل شده‌اند. ولی باز هم از این نوع کاربری شامل تعمیرگاه‌ها، صافکاری‌ها، جوشکاری‌ها، آپاراتی‌ها، نجاری‌ها و... در قسمت ورودی شهرها استقرار دارند که آلودگی‌های صوتی، آلودگی‌های بصری و هوایی ایجاد می‌کنند.

بنابراین در مکان‌یابی و ساماندهی صنایع و خدمات شهری باید ضوابط و معیارهایی چون هم‌جواری، هم‌نشینی، تسهیلات، دسترسی، پارکینگ، حریم ترافیکی، فضای تجمع و غیره در نظر گرفته شوند.

۶-۲-۸. کاربری حمل‌ونقل

از نظر شهرسازی، کاربری معابر یا راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی مهم‌ترین و حساس‌ترین فضاهای عمومی یک شهر را تشکیل می‌دهند. زیرا علاوه بر اینکه درصد زیادی از اراضی شهرها به این فضاها اختصاص یافته است، راه‌ها مهم‌ترین عناصر شکل دهنده شهر و محل اتصال و ارتباط فضاها و کاربری‌های شهری به یکدیگر به شمار می‌روند. این شبکه‌ها نماد توسعه فرهنگ شهری و نهایتاً مهم‌ترین ابزار طراحی شهری می‌باشند.

شبکه ارتباطی یک شهر، ارتباط تنگاتنگی با نوع کاربری‌ها دارد؛ زیرا نحوه توزیع فضایی کاربری‌ها است که وسیله دسترسی بین آن‌ها را مطرح می‌سازد.

مکان‌یابی راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی در شهر، ارتباط مستقیم با مکان‌یابی کاربری‌ها دارد. بدین صورت که هر چه مکان‌یابی کاربری‌ها صحیح و با تفکر بر شرایط فعلی و آینده باشد، از مشکلات دسترسی نیز در حد قابل توجهی کاسته خواهد شد. زیرا لزوم دسترسی به کاربری‌ها و حتی نوع آن‌ها که برچگونگی شبکه ارتباطی از نظر طول و عرض سواره رو و پیاده رو و سیستم‌های اتصالی مستقیماً تاثیر می‌گذارد (رضویان، ۱۳۸۱: ۱۸۹).

معمولاً ۲۵٪ تا ۳۰٪ از سرانه‌های شهری به راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی اختصاص دارد (همان: ۱۹۰) و در طرح‌های شهری سرانه استاندارد کاربری حمل‌ونقل و انبارداری برای هر ساکن شهری، ۲۵-۲۰ مترمربع توصیه شده است (زیاری، ۱۳۸۸: ۲۱۸).

۶-۲-۹. کاربری تأسیسات و تجهیزات شهری

این کاربری شامل تأسیسات پست، تلفن و برق، گاز، آب، فاضلاب، گورستان، کشتارگاه، آتش نشانی، پمپ بنزین، مراکز جمع آوری و دفع زباله و مواردی از این قبیل می باشد. چگونگی استقرار و توزیع این تأسیسات و تجهیزات در سطح شهر در بهبود کیفیت زندگی شهروندان و برقراری امنیت و آسایش آنان نقش بسزایی ایفا می کند. هر یک از این عوامل بسته به برد عملکرد خود می بایست به صورت منطقی و متعادل توزیع شوند. در استقرار این کاربری ها باید به شیب عمومی زمین، جهت باد غالب، شبکه زهکشی شده، فاصله از مرکز محلات، شعاع عملکرد و دسترسی و بسیاری از فاکتورهای دیگر توجه داشت (قدمی، ۱۳۸: ۵۶).

۶-۳. فرایند برنامه ریزی کاربری زمین شهری

فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهری به مثابه زمینه های دیگر برنامه ریزی از درک پدیده برنامه ریزی (تعریف مسیله یا مشکل) شروع و پس از تدوین اهداف و تعیین اولویت ها به تولید راهبردها و ارزیابی و اجرا منجر می شود و این روند به صورت ممتد و دورانی ادامه می یابد. فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهری به صورت ساده تر متشکل از سه مرحله با طرح سه سؤال مطرح می شود: شناخت وضع موجود، تعیین اهداف و روش کار (پورمحمدی، ۱۳۸۲: ۶).

فرایند برنامه ریزی کاربری زمین، شبیه فرایند برنامه ریزی شهری است. زیرا هم از لحاظ نظری و هم از جنبه عملی، هسته مرکزی برنامه ریزی محسوب می شود و در چارچوب آن انجام می پذیرد (پورمحمدی، ۱۳۸۲: ۱۶).

فرایند برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری را به شرح زیر در چند مرحله می‌توان بر شمرد (زیاری، ۱۳۸۲: ۲۱-۱۹):

۱- بررسی وضع موجود: این مرحله اولین گام در بررسی‌های کاربری اراضی شهری است. در این مرحله تیم کارشناس متشکل از افراد آموزش دیده در مسایل و مطالعات شهری، مبادرت به برداشت از نوع فعالیت‌ها در سطح شهر مورد مطالعه می‌نماید. این تیم پس از تهیه نقشه شهر، عمل تقسیم‌بندی کالبدی شهر برحسب منطقه، ناحیه، محله، بلوک و واحد را انجام می‌دهد. آنگاه با ابزار مورد نیاز اعم از متر، سانتیمتر و غیره طول و عرض نوع فعالیت‌ها را محاسبه می‌نماید. برداشت وضع موجود انواع کاربری‌های زمین شهری به دو روش دستی و سنجش از دور انجام می‌پذیرد.

در روش دستی، ابتدا نقشه پایه‌ای شهر تهیه و آنگاه نواحی مورد بررسی در روی نقشه در ابعاد مشخص تقسیم‌بندی می‌گردد، سپس از طریق مراجعه حضوری، اطلاعات مورد نیاز قطعات مشخص شده و برداشت می‌شود.

در روش سنجش از دور که با بهره‌گیری از عکس‌های ماهواره‌ای انجام می‌شود، کاربری‌های مختلف براساس رنگ‌های معین تهیه می‌شود. امروزه از طریق دوربین‌های دیجیتالی و فیلمبرداری از شهرها می‌توان انواع کاربری‌های اراضی شهری را مورد بررسی قرار داد (بحرینی، ۱۳۷۷: ۱۸۸-۱۸۵).

۲- جمع‌آوری اطلاعات: پس از برداشت نوع فعالیت‌های موجود در شهر، این اطلاعات در سطوح مختلف شهری اعم از محله، ناحیه و منطقه جمع‌بندی شده و به صورت جداول مختلف تنظیم می‌شود و نقشه کاربری اراضی وضع موجود ترسیم می‌شود.

۳- تدوین سیاست‌ها و اهداف: در این مرحله، مطابق اهداف و سیاست‌های منطبق بر شرایط اقلیمی و منطقه‌ای و همچنین استانداردها و معیارها، سرانه‌ها و تراکم‌ها مشخص می‌شود.

۴- **تعیین کمبودها:** مطابق معیارها در وضع موجود انجام می پذیرد.

۵- **پیش بینی کاربری های آینده:** این مرحله پس از مطالعه کامل وضع موجود صورت می پذیرد. پس از مشخص کردن کاربری وضع موجود و تدوین اهداف و سیاست و تعیین جهات توسعه شهر در داخل محدوده و خارج محدوده و مشخص کردن جمعیت آینده شهر و نقش و اشتغال آتی و برنامه ریزی اجتماعی- اقتصادی آن، کاربری آینده شهر مشخص می شود.

۶- تدوین جداول آتی کاربری زمین شهری

۷- تهیه نقشه کاربری اراضی شهری در دوره آتی طرح: افق اجرایی طرح های جامع شهری و طرح های هادی شهر، ۱۰ ساله است. گرچه در مواردی برنامه کاربری اراضی شهر برای افق بیست ساله هم تدوین می شود، اما طرح های کاربری زمین شهری به صورت ۵ ساله تهیه و تدوین می گردد.

۸- **تدوین ضوابط و مقررات اجرای طرح کاربری زمین شهری:** مهم ترین ضوابط و مقررات در زمینه منطقه بندی، توسعه افقی و عمودی، تفکیک اراضی، احداث تسهیلات و مراکز خدماتی مورد نیاز، مراکز تفریحی و روش استانداردها، ضوابط مکان یابی و سرمایه گذاری ها است.

۹- **تصویب طرح کاربری زمین شهری:** برنامه ریزی کاربری زمین شهری پس از تهیه وضع موجود و آتی که معمولاً در چارچوب طرح جامع شهری و یا سایر طرح ها انجام می شود، در آخرین مرحله بایستی به تصویب مراجع ذیصلاح برسد. مراجع ذیصلاح در سطح استان، کمیته فنی شورای استان و در سطح شهر تهران، کمیته های فنی وزارت مسکن و شهرسازی، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران است. برای شناخت وضعیت موجود انجام دادن مراحل ذیل ضروری است (پورمحمدی، ۱۳۸۲ : ۹):

- مطالعه درباره ویژگی های طبیعی (اقلیم، توپوگرافی، هیدرولوژی و غیره)

- مطالعه درباره ویژگی‌های اجتماعی و جمعیتی؛
 - مطالعه در مورد اوضاع اقتصادی (اشتغال، توزیع گروه‌های درآمدی و غیره)؛
 - مطالعه درباره کاربری اراضی در وضع موجود (سکونت، تجارت، صنعت و غیره)
 - مطالعه درباره ارتباطات و شبکه حمل‌ونقل شهری؛
 - ممیزی اراضی دایر، بایر و مشخص کردن زمین‌های مستعد برای توسعه آتی؛
 - بررسی روند شئون اجتماعی و اقتصادی مؤثر بر الگوهای رفتاری مردم در خصوص نحوه استفاده از زمین.
- به دنبال انجام مطالعات فوق، برآورد نیازهای آتی با استفاده از روش‌ها و فنون دقیق و به تفکیک برای کاربری‌های مختلف نظیر سکونت، تجارت، صنعت، فضاهای عمومی و تفریحی صورت می‌گیرد.
- بعد از مراحل فوق، تهیه نقشه‌های مورد نیاز ضروری است. برای تهیه نقشه‌های مورد نیاز کاربری اراضی شهری رعایت دو مرحله آشنایی با وضع موجود و همچنین آشنایی با ویژگی‌های نقشه و کاربری اراضی شهری ضروری است. برای آشنایی با وضع موجود، کاربری‌ها از دو روش دستی و ثبت مستقیم اطلاعات بر روی نقشه و دیگری روش سنجش از دور با عکس‌های ماهواره‌ای استفاده می‌کنند.
- روش دستی که برای شهرهای کوچک و پروژه‌های طراحی شهری مناسب است، به این ترتیب انجام می‌گیرد: ابتدا نقشه پایه تهیه و منطقه مورد مطالعه در روی نقشه، به سبب سهولت حمل و درج اطلاعات، به ابعاد کوچک (A_3 , A_4) تقسیم می‌شود و سپس با حضور در محل، اطلاعات مورد نیاز هر قطعه بر روی آن‌ها ثبت می‌گردد. برای سهولت و سرعت عمل می‌توان کاربری‌های اصلی و فرعی را با کدهای مربوط بیان کرد: به‌عنوان مثال مسکونی با کد ۱۱۰، مسکونی تک واحدی کم تراکم با کد ۱۱۱، مسکونی با تراکم متوسط با کد ۱۱۲ و مسکونی با تراکم بالا نیز با کد ۱۱۳ مشخص می‌شود.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

همچنین برای ایجاد هماهنگی و وحدت رویه در نقشه‌های کاربری زمین از رنگ‌های خاصی برای نشان دادن هر یک از کاربری‌ها استفاده می‌شود که به انواع این رنگ‌ها در فصل پیش اشاره شد.

امروزه به لحاظ افزایش جمعیت شهری و توسعه فیزیکی مناطق بزرگ شهری روش دستی کارآیی لازم را ندارد و استفاده از فناوری سنجش از دور، پیشرفت چشم‌گیری داشته است؛ به گونه‌ای که عکس‌های ماهواره‌ای، اطلاعات دقیق و کاملی از کاربری‌های زمین را در مقیاس مورد نظر براساس رنگ‌های استاندارد تهیه کرده و در اختیار استفاده‌کنندگان قرار می‌دهند. اما این روش در نواحی مرتفع و متراکم مرکز شهر دقت لازم را ندارد و در ضمن مستلزم تطبیق نتایج به دست آمده با واقعیت برای صحت برداشت است.

نقشه‌های ذیل در برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری تهیه می‌شود:

- نقشه عوامل طبیعی و تاریخی، شامل نقشه‌های توپوگرافی، شیب زمین، هیدرولوژی و گسترش فیزیکی شهر در دهه‌های گذشته؛
 - نقشه تأسیسات زیربنایی، شامل آب، برق، تلفن، گاز و غیره؛
 - نقشه تفکیک قطعات (به نقشه‌های ثبتی و مالیاتی مشهورند)؛
 - نقشه شبکه معابر؛
 - نقشه مربوط به تأسیسات عمومی شهر، مانند پارک‌ها، مراکز ورزشی، مدارس و ادارات؛
 - نقشه ساختمان‌ها و تیپ معماری و بافت شهر از نظر ساختمانی، سبک بناها و تراکم ساختمانی؛
 - نقشه وضع موجود کاربری زمین؛
 - نقشه‌های پیشنهادی کاربری زمین و تراکم‌ها (پورمحمدی، ۱۳۸۲ : ۹-۷).
- پس از ایجاد یک پایگاه اطلاعاتی براساس مطالعات جغرافیایی، اجتماعی و اقتصادی، گام بعدی در فرایند برنامه‌ریزی، برآورد زمین مورد نیاز برای توسعه شهری است، این امر به دو شکل امکان‌پذیر است :

- روش مبتنی بر ضوابط: با استناد به استاندارد و ضوابط برنامه‌ریزی و طراحی
- روش مدل‌بندی: استانداردهای فضا و مقیاس و شعاع عملکردی هر یک از کاربری‌های اصلی براساس تجارب برخی از کشورهای جهان با تأکید ویژه بر استانداردهای رایج در کشورمان بررسی می‌شود (پورمحمدی، ۱۳۸۲: ۳۱).

متعاقب انجام مطالعات جغرافیایی، طبیعی، اجتماعی، اقتصادی و کالبدی مبادرت به تقسیمات کالبدی شهر شده و آنگاه در مقیاس‌های مختلف کالبدی شهر (شهر، منطقه، ناحیه. برزن، محله) مبادرت به تعیین درصد کاربری‌ها، سرانه و تراکم می‌گردد (زیاری، ۱۳۸۲: ۲۳).

پس از بررسی و ارزیابی وضع موجود، تعیین سطوح و سرانه‌های مختلف کاربری‌ها، اقدام به پیش‌بینی جمعیت و اشتغال و ساختار اقتصادی صورت می‌گیرد. سپس با استفاده از تعیین شاخص استانداردها با توجه به وضعیت شهر و پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده، کمبودهای کاربری در سطح شهر مشخص شده و سرانه‌های پیشنهادی تعیین می‌گردد. پس از ملحوظ داشتن سرانه‌های پیشنهادی و کمبودهای سرانه‌های سطوح مورد نیاز هر کاربری، تعیین جهات توسعه شهری مد نظر می‌باشد که یا در بافت خالی شهر یا در جهات مختلف مکان‌یابی و پیشنهاد شده و سپس به تصویب مراجع ذیربط می‌رسد.

خلاصه

برنامه‌ریزی کاربری اراضی، قلب برنامه‌ریزی شهری محسوب می‌شود. در واقع به عقیده اکثر برنامه‌ریزان شهری، وظیفه اصلی این علم، اختصاص بهترین نوع فعالیت به هر زمین شهری و به عبارت دیگر تنظیم رابطه عقلایی و منطقی بین زمین‌های شهری و فعالیت‌های مختلف است. بر این اساس در ابتدای فصل، طبقه‌بندی‌های مختلفی از کاربری اراضی شهری ارائه شد و شکل‌های مختلف استفاده از زمین شهری مورد بحث قرار گرفت. در ادامه

آشنایی با طرح های توسعه شهری

با استفاده از مفهوم سرانه، مجموعه استانداردها و شرایط مطلوب در رابطه با مهم ترین کاربری های شهری (نظیر مسکونی، تجاری، آموزشی و...) مورد بحث و بررسی قرار گرفت. نکته مهم در رابطه با بکارگیری شرایط استاندارد سرانه ها این است که نمی توان برای تمامی زمان ها و مکان ها، سرانه استاندارد را بیان نمود و این سرانه ها با توجه به شرایط مکانی، اجتماعی و... متغیر است. با این حال این موضوع نمی تواند مانع از اهمیت و بکارگیری سرانه و سرانه استاندارد در فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهری شود.

در انتهای این فصل نیز فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهر بررسی شد. برنامه ریزی کاربری اراضی، مهم ترین رکن در مطالعات طرح های توسعه شهری است. بنابراین آگاهی از این فرایند برای افرادی که قصد تهیه طرح های توسعه شهری را دارند بسیار اساسی است. فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهر همانند برنامه ریزی شهری، شامل مراحل زیر است:

- بررسی وضع موجود
- جمع آوری اطلاعات
- تدوین سیاست ها و اهداف
- تعیین کمبودها
- پیش بینی کاربری های آینده
- تدوین جداول آتی کاربری زمین شهری
- تهیه نقشه کاربری اراضی شهری در دوره آتی طرح
- تدوین ضوابط و مقررات اجرای طرح کاربری زمین شهری
- تصویب طرح کاربری زمین شهری

خودآزمایی

- ۱- کاربری‌های عمده شهری کدامند؟ بیان کنید.
- ۲- مراحل تعیین سرانه زمین مسکونی را شرح دهید؟
- ۳- فرایند برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری را توضیح دهید؟
- ۴- در مکان‌یابی کاربری تجاری در شهر، چه مواردی باید لحاظ گردد؟



فصل هفتم

حمل و نقل و ترافیک و نقش آن در تهیه

طرح‌های توسعه شهری

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می باشد:

۱. ویژگی ها و سرانه کاربری حمل و نقل
۲. سلسله مراتب معابر و شرایط آنها در طرح های توسعه شهری
۳. ارایه معیارها و فرایند طراحی شبکه معابر
۴. جایگاه مطالعات حمل و نقل در طرح های توسعه شهری ایران
۵. انواع الگوهای شبکه راهها در طراحی و ساخت شهر

مقدمه

حمل‌ونقل، فعالیتی است اقتصادی، که جابجایی انسان و کالا را از مکانی به مکان دیگر شامل می‌شود (بیضایی، ۱۳۸۲). تجسم کالبدی و تبلور فضایی حمل‌ونقل در عرصه‌های مکانی، شکل دهنده معابر و شبکه راه‌ها است. در همین راستا نیز، یکی از مهم‌ترین عناصر هر شهر، مجموعه معابر آن شهر است که در واقع استخوان بندی شهر و شکل دهنده ساختار شهرها محسوب می‌شوند. در تعیین تمامی مدل‌های ساخت شهر و الگوهای توسعه شهری، معابر نقش کلیدی را ایفا می‌کنند (شبیعه، ۱۳۸۰). راه موثرترین وسیله‌ای است که بر اساس آن می‌توان مجموعه شهر را به نظام در آورد (لینچ، ۱۳۵۵: ۱۷۵) و در همین راستا سیستم حمل‌ونقل شهری در نتیجه ضرورت جابجایی فعالیت‌ها و برای پاسخ‌گویی به سیستم فضایی یک شهر شکل می‌گیرد (شهیدی، ۱۳۷۱: ۵۴). در اهمیت کاربری حمل‌ونقل همین نکته کافی است که معمولاً ۲۵ درصد از مساحت شهرها را فضاهای سواره و پیاده به خود اختصاص می‌دهد (شبیعه، ۱۳۸۰: ۱۷۳).

کاربری زمین و حمل‌ونقل با یکدیگر ارتباط بسیار نزدیکی دارند. وجود کاربری‌های مختلف در شهرها علت اصلی ایجاد شبکه معابر، تسهیلات حمل‌ونقل و ضرورت برنامه‌ریزی حمل‌ونقل است. بر همین مبنا، عناصر نظام حمل‌ونقل به منظور تامین بهترین شرایط و تسهیلات به منظور برقراری ارتباط بین کاربری‌های مختلف در شهرها شکل گرفته و تقویت می‌شوند. بنابراین، مطالعه الگوی کاربری زمین در دستیابی به بهترین الگوی حمل‌ونقل شهری نقش مهمی ایفا می‌نماید. به این ترتیب، بررسی کاربری زمین، جنبه‌هایی را همچون شناخت مکان استقرار انواع کاربری‌های مؤثر در تولید سفر و اهمیت شبکه ارتباطی مرتبط با آن، برآورد تغییرات الگوی کاربری زمین در آینده و هماهنگ کردن الگوی شبکه

آشنایی با طرح های توسعه شهری

حمل و نقل با شرایط جدید، شناخت نیازهای ارتباطی کاربری های زمین در وضع موجود و آینده شامل می گردد.

کاربرد نظریه سیستمی در برنامه ریزی های شهری موجب دگرگونی عمیقی در طرز نگرش به سیستم حمل و نقل ترافیک شهری شده و دو سیستم کاربری زمین و حمل و نقل شهری را به عنوان دو جزء تشکیل دهنده یک واقعیت و یا طرفین یک معادله مطرح نموده است. بر این مبنا هر تغییری در هر جزء و یا هر طرف از آن اثرات سیستمی را در جزء یا طرف دیگر بر جای می گذارد. براساس این نگرش نوع کاربردی زمین و تراکم آن، ظرفیت شبکه را تعیین می نماید و ظرفیت شبکه های ارتباطی نیز نوع کاربری زمین و تراکم آن را مشخص می سازد (پرنیان، ۱۳۷۶: ۱۸).

ارتباط متقابل میان برنامه ریزی کاربری زمین و حمل و نقل از آن چنان اهمیتی برخوردار است که برنامه ریزان و مهندسين (حمل و نقل) قادرند انواع محل های تقاضای حمل و نقل و کاربری زمین را در آینده از طریق تحلیل اطلاعات مربوط به ساختارهای ساختمانی، موقعیت های فضایی، کاربری زمین و الگوهای سفر پیش بینی کنند. این ارتباطات متقابل به عنوان مبنایی برای پیش بینی تقاضای سفر که از خروجی مدل های کاربری زمین به عنوان ورودی استفاده می کند، با پذیرفتن اینکه کاربری های گوناگون زمین، سطوح مختلفی از فعالیت و سفر را تولید می کنند به کار گرفته می شود (Catanese, 1988: 319). در مطالعه کاربری زمین برای برنامه ریزی حمل و نقل، کاربری ها از سه بعد مورد توجه قرار می گیرند (شاهی و بهبهانی، ۱۳۷۴: ۱۳ - ۹).

الف) نوع فعالیت جاری در کاربری زمین که براساس طبقات کاربری زمین معرفی می شوند.
ب) شدت کاربرد زمین که بیانگر تراکم استفاده در واحد سطح است. این پارامتر از طریق محاسبه نسبت سطح طبقات ساختمان ها به واحد سطح تعیین می شود.

ج) موقعیت نسبی که فاصله مسیر سفر افراد یا کالاها را برای رسیدن به یک نقطه یا کاربری زمین نشان می‌دهد.

به‌طور کلی از نظر شهرسازی و تهیه طرح‌های توسعه شهری، کاربری معابر یا راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی مهم‌ترین و حساس‌ترین فضاهای عمومی یک شهر را تشکیل می‌دهد. زیرا علاوه بر اینکه درصد زیادی از اراضی شهرها به این فضاها اختصاص یافته است، راه‌ها مهم‌ترین عنصر تشکیل دهنده شهر و محل اتصال و ارتباط فضاها و کاربری‌های شهری به یکدیگر به شمار می‌روند. این شبکه‌ها نماد توسعه فرهنگی شهری و نهایتاً، مهم‌ترین ابزار طراحی شهری می‌باشند.

مکان‌یابی راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی در شهر، ارتباط مستقیمی با مکان‌یابی کاربری‌ها دارد. به اینصورت که هر چه مکان‌یابی کاربری‌ها صحیح و با تفکر بر شرایط فعلی و آینده باشد از مشکلات دسترسی نیز در حد قابل توجهی کاسته خواهد شد. در واقع لزوم دسترسی به کاربری‌ها و حتی نوع آن‌ها است که بر چگونگی شبکه ارتباطی از نظر طول و عرض سواره‌رو و پیاده‌رو و سیستم‌های اتصالی مستقیماً تأثیر می‌گذارد. بنابراین در طراحی جدید شهرها ابتدا کاربری‌ها مکان‌یابی می‌گردند و سپس خطوط ارتباطی با توجه به میزان تردد برای هر کاری مشخص می‌شود.

باتوجه به موارد فوق‌الذکر نقش اساسی حمل‌ونقل و ترافیک در تهیه طرح‌های توسعه شهری کاملاً مشهود است و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و ترافیک از مهم‌ترین بخش‌های طرح‌های توسعه شهری محسوب می‌شود. این امر به ویژه در تهیه طرح‌های توسعه شهری ایران در دهه‌های گذشته به شدت مشهود است. بر این اساس، در این فصل به مبحث و ویژگی‌های حمل‌ونقل و ترافیک در طرح‌ریزی شهری پرداخته می‌شود.

۷-۱. مطالعات حمل‌ونقل در طرح‌های توسعه شهری ایران^۱

نحوه نگرش به برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری در ایران، عمدتاً در قالب طرح‌های توسعه شهری صورت گرفته است. با این وجود، علی‌رغم این که از آغاز فعالیت برنامه ریزی شهری در کشور و در چارچوب طرح‌های مذکور به برنامه ریزی بخش حمل‌ونقل نیز توجه شده است، ولی در حال حاضر مشکلات و تنگناهای ترافیک و حمل‌ونقل درون شهری بویژه در شهرهای بزرگ ایران بر کسی پوشیده نیست. در ادامه این مبحث به جایگاه مطالعات حمل‌ونقل در طرح‌های توسعه شهری ایران پرداخته شده است.

۷-۱-۱. حمل‌ونقل شهری و برنامه ریزی منطقه‌ای

در برنامه‌های منطقه‌ای و الگوی تهیه آن‌ها، موضوع حمل‌ونقل و شبکه‌های ارتباطی در دو بخش مورد توجه قرار می‌گیرد. یکی در بخش فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی تحت عنوان تسهیلات زیر بنایی و دیگری در قسمت جامعه شهری در بخش جمعیت و جوامع. برنامه‌های منطقه‌ای در مبحث جامعه شهری مقوله حمل‌ونقل شهری را به‌عنوان یکی از اجزا این سیستم، در نقاط شهری منطقه مورد توجه قرار می‌دهند. موارد مرتبط با برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری در برنامه‌های منطقه‌ای به شرح زیر می‌باشند:

- بررسی تعداد وسایل نقلیه

^۱ مطالب این قسمت برگرفته از متن آموزشی حمل‌ونقل شهری تدوین شده توسط جهاددانشگاهی به سفارش سازمان شهرداری‌های کشور می‌باشد.

- بررسی شبکه حمل‌ونقل و میزان سطح اراضی زیر پوشش آن
- بررسی تاسیسات و تجهیزات حمل‌ونقل شامل: پمپ‌های بنزین و گازوئیل، ترمینال‌ها، پارکینگ‌ها، پل‌ها و سایر موارد
- بررسی ترافیک شهری و عبوری، نحوه عبور ترافیک ترانزیت و اتصال شبکه شاهراه‌ها به نقاط شهری
- بررسی و تحلیل نحوه توزیع خدمات، تجهیزات و امکانات مربوط به حمل‌ونقل بین شهرهای منطقه
- بررسی شبکه ارتباطی در منطقه شهری و نقاط شهری منطقه
- بررسی و تحلیل الگوی سفر برحسب وسایل انجام سفر، بر حسب درون شهری و برون شهری
- بررسی خصوصیات کالبدی شبکه درون شهری
- بررسی شدت حرکت در محورهای برون شهری
- بررسی کلی مشکلات و تنگناهای حمل‌ونقل شهرهای منطقه

۷-۱-۲. برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری در سطح محلی

برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری نوعی برنامه ریزی محلی محسوب می‌شود که در شهرهای کشور به انحاء مختلف انجام می‌شود.

۷-۱-۲-۱. برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری در شهرهای موجود

این برنامه ریزی مشتمل بر دو نوع می‌باشد که هر دو مورد آن در چارچوب برنامه ریزی شهرهای ذی ربط انجام می‌شوند.

الف- برنامه ریزی حمل و نقل شهری در شهرهای بالاتر از ۵۰ هزار نفر جمعیت

برنامه ریزی حمل و نقل این شهرها، در چارچوب فرایند برنامه ریزی آنها انجام می شود و لذا شهرهای مذکور فاقد طرحی خاص و جداگانه در زمینه حمل و نقل شهری می باشند. بدین ترتیب مراحل و مراجع انجام این دو طرح در شهرهای مذکور یکسان است. سند برنامه ریزی فوق الذکر، تحت عنوان «طرح جامع شهر» دارای وظایف و بخش هایی در رابطه با مقوله حمل و نقل شهری می باشد.

- وظایف مرتبط با حمل و نقل شهری در طرح شهرهای بالاتر از ۵۰ هزار نفر جمعیت
وظیفه کلی طرح جامع شهر در رابطه با برنامه ریزی حمل و نقل شهری، تعیین خطوط کلی توسعه شهر واحداث یا اصلاح شبکه معابر بر اساس طرح می باشد. نظر به این که وظیفه اصلی هر طرح جامع شهری، هدایت توسعه شهر به صورت برنامه ریزی شده می باشد، لذا یکی از عوامل اصلی جهت ایفای این وظیفه، احداث یا به بیان دیگر تحقق طرح های پیشنهادی در خصوص شبکه معابر و تاسیسات حمل و نقل شهری است. براساس تعریف طرح جامع شهر در قانون مربوطه، تعیین خطوط ارتباطی و محل ترمینال ها، فرودگاه ها، بنادر و سطح مورد نیاز و ضوابط مربوطه به این موارد، از دیگر وظایف این طرح ها در رابطه با حمل و نقل شهری می باشند.

- موارد مرتبط با برنامه ریزی حمل و نقل شهری در اسناد طرح شهرهای بالاتر از ۵۰ هزار نفر جمعیت

- تهیه اسناد طرح جامع شهر در سه مرحله بررسی، تحلیل و طراحی برنامه انجام می شود که هر کدام از این مراحل مواردی را در ارتباط با حمل و نقل شهری در بردارند.
- مطالعات مربوط به حمل و نقل شهری در مرحله «بررسی» تهیه اسناد طرح جامع شهر
 - وضع ارتباطات در منطقه جهت تشخیص موقعیت و نقش شهر در منطقه

- وضع ارتباطات بین آبادی‌ها، شهر و سیستم حمل‌ونقل موجود در حوزه نفوذ
- وضع شبکه بندی خیابان‌ها و معابر پیاده از لحاظ سیستم شبکه بندی و ویژگی‌های معابر و نقاطها شامل: طول، عرض، شیب، نوع پوشش و از این قبیل در شهر.
- وضعیت مشکلات و تنگناهای مربوط به عبورومرور عمومی و خصوصی در شهر
- مشتمل بر: سیستم ارتباطی، حجم، کیفیت، نحوه کنترل، مشکلات مربوط به نقاط و گره‌های رفت و آمد، تعداد وسایل نقلیه عمومی و خصوصی، تعداد تصادفات، حجم عبورومرور در مسیرها، نقاط بحرانی و مانند این‌ها.

- موارد مرتبط با حمل‌ونقل شهری در مرحله «تحلیل» تهیه اسناد طرح جامع شهر
- برآورد کمبودهای اساسی شبکه ارتباطی حوزه نفوذ در وضع موجود
- برآورد کمبودهای کمی و کیفی شهر در زمینه شبکه عبورومرور و حمل‌ونقل
- موارد مربوط به حمل‌ونقل شهری در مرحله «طراحی» تهیه اسناد طرح جامع شهر
- طرح راه‌حل‌ها و پیشنهادهای مناسب برای حل مسائل و مشکلات حاد موجود حوزه نفوذ در زمینه تاسیسات زیربنایی
- طرح میان مدت جهت نحوه استقرار تاسیسات شبکه‌های ارتباطی در حوزه نفوذ
- نقشه‌های شبکه ارتباطی، درجه بندی خیابان‌ها، مرحله بندی اجرای پروژه خیابان‌ها و شیب آنها در شهر

- معیارها و ضوابط مورد نظر در برنامه ریزی کالبدی شهر

ب- برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری در شهرهای کمتر از ۵۰ هزار نفر جمعیت

- برنامه ریزی حمل‌ونقل شهرهای مذکور، در چارچوب فرایند برنامه ریزی آنها انجام می‌شود؛ لذا این شهرها از طراحی خاص و مستقل درخصوص حمل‌ونقل شهری برخوردار نمی‌باشند. بدین ترتیب مراحل و مراجع انجام این دو طرح، مشابه و مشترک می‌باشند.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

آن دسته از وظایف طرح های هادی شهری که در رابطه با برنامه ریزی حمل و نقل شهری قرار می گیرند، عبارتند از:

- تعیین محورهای مناسب توسعه شهر در ده سال آینده؛
 - فراهم نمودن امکان دسترسی به روستاهای حوزه نفوذ؛
 - ایجاد ارتباط بین مراکز مسلط منطقه ای، شهرهای کوچک و روستاهای حوزه نفوذ آنها؛
 - ارائه شبکه مناسب جهت دسترسی محلات شهری به مراکز خدمات عمومی.
- موارد و مطالب مرتبط با برنامه ریزی حمل و نقل شهری در اسناد طرح شهرهای مذکور به شرح زیر می باشند:
- بررسی راه های ارتباطی موجود بین شهرها و آبادی های منطقه؛
 - بررسی و برداشت وضع شبکه بندی خیابان های موجود و کوچه ها از لحاظ طول و عرض، شیب و سطح مفید، مقطع عرضی و نوع پوشش؛
 - بررسی و تعیین حجم عبور و مرور در خیابان ها و تقاطع های مهم شامل: شریان های درجه یک و دو و موقعیت و حجم پارکینگ ها؛
 - بررسی طرح های مصوب مربوط به معابر و تغییرات احتمالی شبکه بندی خیابان ها؛
 - تعیین کمبودهای اساسی وضع موجود حوزه نفوذ مستقیم شهر در زمینه راه ها؛
 - برآورد کمبودها و نیازهای شهر در زمینه شبکه ارتباطی؛
 - پیش بینی چگونگی دفع کمبودهای اساسی حوزه نفوذ مستقیم شهر در زمینه شبکه راه ها؛
 - کنترل مسیر خیابان های اصلی پیش بینی شده در طرح هادی در محل و بررسی مسائل و مشکلات مربوط به آنها از نظر وضع مالکیت، تفکیک اراضی، هزینه های اجرایی، عوامل

اجتماعی و کالبدی و سایر موارد و انتخاب منطقی‌ترین مسیرها براساس پیشنهادهای طرح‌های شهری.

- تهیه ضوابط و مقررات ساختمانی و شهرسازی مربوط به احداث و توسعه معابر و میداين؛ نتایج بررسی و تحلیل‌های فوق‌الذکر که در نهایت به تدوین بخش حمل‌ونقل شهری در سند طرح شهرهای کوچک منجر می‌شود، مشتمل بر اطلاعاتی است که به صورت نقشه تصویر می‌شوند. این اطلاعات عبارتند از:

- برنامه‌های عمرانی حوزه نفوذ مستقیم شهر در زمینه شبکه راه‌ها؛
- شبکه ارتباطی شهر (موجود و پیشنهادی) با مشخص کردن عرض معابر و مرحله بندی اجرای پروژه خیابان‌ها تا حد دسترسی به مرکز محلات مشتمل بر خیابان‌ها و کوچه‌های با عرض ۶ متر و بالاتر؛

- شیب خیابان‌ها و نحوه دفع آب‌های سطحی در شهر با مشخص کردن تقاطع آن‌ها؛
- تعیین موقعیت قطعی پروژه‌های مربوط به خیابان‌ها و میداين در برنامه ۱۰ ساله عمرانی شهر؛

- راه‌های ارتباطی بین شهر و آبادی‌های حوزه نفوذ شهر با تعیین نوع راه و فاصله آن‌ها تا شهر.

۷-۱-۲-۲. جایگاه برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری در طرح‌های تفصیلی و جزییات شهری

تهیه طرح‌های تفصیلی و جزییات شهری، مراحل از برنامه ریزی شهرهای بالاتر از ۵۰ هزار نفر جمعیت هستند که انجام آنها پس از تهیه و تصویب طرح جامع شهر صورت می‌گیرد. تهیه طرح‌های تفصیلی و جزییات شهری مربوط به حمل‌ونقل شهری در چارچوب طرح‌های مذکور انجام شده و بدین ترتیب مراحل تهیه اسناد طرح تفصیلی شامل دو مرحله

آشنایی با طرح های توسعه شهری

«بررسی های مشروح و تفصیلی مناطق و محلات مختلف شهر» و «طراحی طرح های تفصیلی» است که هر کدام از این مراحل حاوی مواردی در رابطه با حمل و نقل شهری می باشند. مطالعات مربوط به حمل و نقل شهری در مرحله «بررسی» تهیه اسناد طرح های تفصیلی عبارتند از:

- بررسی های مربوط به طرح های مصوب شبکه معابر، تغییرات بوجود آمده در وضع موجود شبکه بندی خیابان ها و بهنگام کردن نقشه های وضع موجود؛
 - برداشت وضعیت شبکه خیابان های موجود شامل: طول، عرض، سطح مفید، مقطع عرضی، درصد شیب و نوع پوشش آن؛
 - تعیین حجم عبور و مرور در خیابان ها و تقاطع های مهم و موقعیت و حجم پارکینگها، با توجه به شبکه بندی پیش بینی شده در طرح جامع شهر؛
 - کنترل مسیر خیابان های اصلی پیش بینی شده در طرح در محل و بررسی مسائل و مشکلات مربوط به اجرای آنها از نظر وضع مالکیت، تفکیک اراضی، هزینه های اجرایی، عوامل اجتماعی و کالبدی و انتخاب منطقی ترین مسیرها براساس پیشنهاد های طرح جامع شهر؛
 - تهیه گزارش ها و نقشه های شبکه خیابان ها و نمودارهای لازم از وضع موجود.
- موارد مرتبط با حمل و نقل شهری در مرحله «طراحی» تهیه اسناد طرح های تفصیلی شهری به شرح زیر می باشند:
- طرح های تفصیلی شبکه خیابان ها تا حد کوچه های دسترسی به همراه تعیین کف خیابان های اصلی و فرعی و مصور نمودن آنها در نقشه های به مقیاس حداقل ۱/۲۵۰۰؛
 - تدوین ضوابط و مقررات و گزارش های توجیهی در رابطه با احداث و توسعه معابر و میدانها با توجه به پیشنهاد های طرح تفصیلی.

مطالعات موارد مربوط به برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری در اسناد طرح‌های جزئیات شهری عبارتند از:

- بررسی و تعیین فهرست و مشخصات پروژه‌های مربوط به حمل‌ونقل شهری در برنامه پنج‌ساله عمرانی شهر، همراه با ضوابط و معیارهایی بر اساس پیشنهادهای طرح جامع شهر یا طرح‌های تفضیلی؛
- تعیین موقعیت قطعی پروژه‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری در برنامه پنج‌ساله عمرانی شهر شامل خیابان‌ها و میداين؛
- تهیه طرح‌های جزئیات شهری مربوط به برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری در برنامه‌های پیش‌بینی شده در برنامه پنج‌ساله شامل: میداين، خیابان‌ها و معابر احداثی و تعریضی (خط پروژه، مقاطع طولی و عرضی اجرایی، جزئیات مربوط به موقعیت و خصوصیات فضای سبز، پیاده‌روها، پارکینگ‌های اطراف آنها، تقاطع‌ها، خط‌کشی‌ها و مواردی از این قبیل و مصور نمودن آنها) در نقشه‌های به مقیاس حداقل ۱/۵۰۰؛
- تهیه و تدوین گزارش‌های توجیهی، جدول‌ها، نمودارها، دستورالعمل‌های اجرایی و ضوابط و معیارهای ساختمانی، معماری و برنامه‌ریزی شهری با در نظر گرفتن طرح‌های فوق‌الذکر.

۷-۱-۲-۳. برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری در شهرهای جدید

برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهرهای جدید در چارچوب فرایند برنامه‌ریزی آنها انجام می‌شود، بدین ترتیب شهرهای مذکور، فاقد طرحی خاص و مستقل در خصوص حمل‌ونقل شهری می‌باشند. مراجع مسوول در مراحل ارجاع کار و تصویب و اجرای طرح‌های فوق‌الذکر، مشترک هستند. ولی در دستورالعمل تهیه طرح این شهرها مقرر شده است که طرح بخش

آشنایی با طرح های توسعه شهری

حمل و نقل توسط مهندس مشاور ذی صلاح در رشته مذکور و بر اساس قرارداد جداگانه انجام و ارائه گردد. نتایج مطالعات مذکور، در حین پیشرفت کار و در مقاطع لازم جهت به کارگیری در تجزیه و تحلیل و طراحی برنامه های پیشنهادی، در اختیار مهندسين مشاور اصلی تهیه کننده طرح، قرار می گیرد. ایجاد هماهنگی و تعیین نحوه ارتباط بین مهندسين مشاور مسوول تهیه طرح، بر عهده مهندس مشاور شهرساز به عنوان مهندس مشاور اصلی می باشد. تهیه اسناد طرح شهر جدید در سه مرحله بررسی، تحلیل و طراحی برنامه انجام می شود و هر کدام از این مراحل دارای مطالب و مواردی در رابطه با حمل و نقل شهری می باشند.

الف) موارد مرتبط با برنامه ریزی حمل و نقل شهری در مرحله بررسی تهیه اسناد در طرح شهرهای جدید:

- نحوه حمل و نقل و رابطه شهر جدید با نواحی اطراف آن در وضع موجود؛
- میزان و درصد اشتغال در بخش حمل و نقل؛
- وضع شبکه حمل و نقل مشتمل بر: راه آهن، راه های زمینی و دریایی، درجه بندی و مشخصات راهها، میزان و نوع رفت و آمد و حمل و نقل کالا و مسافر در آنها.
- ب) مطالب و موارد مربوط به برنامه ریزی حمل و نقل شهری در مرحله تجزیه و تحلیل تهیه اسناد طرح شهرهای جدید:

- پیش بینی وضعیت شبکه ارتباطی بین شهر جدید و نواحی اطراف آن؛
- طبقه بندی، ارزیابی و محاسبه تعداد، مشخصات و سطوح مورد نیاز فعالیت های مربوط به حمل و نقل؛
- محاسبه و تخمین حجم حمل و نقل و رفت و آمد بین شهر جدید و نقاط پیرامون به تفکیک نوع و نقاط مبدا و مقصد و تغییرات آن، همراه با محاسبات مربوط به کلیات

سیستم‌های حمل‌ونقل و رفت و آمد شهری، تعداد، گنجایش و سطوح مورد نیاز مراکز مربوط به رفت و آمد، پایانه‌ها و پارکینگ‌های عمومی.

ج) مطالب مرتبط با برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری در مرحله طراحی تهیه اسناد طرح شهرهای جدید:

- تدوین کلیات طرح راهبردی سیستم حمل‌ونقل و شبکه‌های زیربنایی شهر جدید و محیط بلافصل آن؛

- تدوین طرح توسعه حمل‌ونقل شهر بر اساس نیازها و محاسبات پیشین و با توجه به اعتبارات و امکانات اجرایی این بخش، امکانات اعتباری و اجرایی سازماندهی توسعه شهر جدید مورد نظر، سیاست‌ها و اهداف کمی و زم آن‌های پیش‌بینی شده برای رشد و توسعه آن؛

- طراحی و تنظیم الگوهای مربوط به فضاهای ارتباطی و شبکه رفت‌وآمد؛

- تدوین ضوابط، معیارها و استانداردهای مربوط به طراحی معابر و شبکه‌های رفت‌وآمد سواره و پیاده؛

- تدوین ضوابط، استانداردها و مقررات اجرایی مربوط به شبکه معابر؛

نتایج مراحل فوق‌الذکر به تدوین بخش حمل‌ونقل شهری در سند طرح شهرهای جدید، منتهی می‌شود و مشتمل بر اطلاعاتی به شرح زیر است که به صورت نقشه تصویر می‌شوند:

- شبکه‌های ارتباطی اصلی شهر جدید و خیابان‌هایی که نقش ارتباطات شهری و ناحیه‌ای را بر عهده دارند به مقیاس ۱/۵۰۰؛

- سیستم‌های حمل‌ونقل و عبورومرور در شهر؛

- درجه بندی و عرض خیابان‌ها؛

- کلیات شیب خیابان‌ها در هماهنگی با سیستم دفع آب‌های سطحی؛

- شبکه بندی معابر تا حد کوچه های دسترسی، ضمن تعیین کف خیابان های اصلی و فرعی به مقیاس ۱/۲۰۰۰؛
- شبکه معابر سواره و پیاده به مقیاس ۱/۵۰۰ (کلانتری، ۱۳۸۵: ۸۰-۷۱).

۲-۷. عملکرد شبکه ترافیک شهری

شبکه ترافیک شهری سه عملکرد اصلی را برعهده دارد. عملکرد ارتباطی، عملکرد جمع و پخش و عملکرد توقف و پارک. شبکه ارتباطی شهرها از شبکه ارتباط سواره سریع که جنبه غیر محلی دارد و شریان های ظریف شبکه دسترسی که مبدا و مقصد ترافیک در آن می باشد و جنبه محلی دارد، تشکیل شده است.

در طرح جامع شهرها، فقط سطوح معابری که جنبه غیر محلی دارند و نیز معابر اصلی (یعنی معابری که بیشتر عملکرد ارتباطی را به عهده دارند) مشخص می شوند. در طرح های تفصیلی کلیه سطوح ترافیکی به ویژه آن هایی که مقصد را تعیین می کنند و سطوح دیگر را با سطوح ترافیکی ارتباط می دهند، مشخص می شود. برای تصمیم گیری در مورد انتخاب شبکه ای متناسب با وضعیت و موقعیت نسبت به شبکه ارتباطی غیر محلی، موقعیت نسبت به فضاهای باز و تفریحی، توپوگرافی منطقه، وضعیت شبکه تأسیسات شهری و حجم ترافیک باید مورد توجه قرار گیرد (کلانتری، ۱۳۸۷: ۱۱).

۳-۷. بررسی خصوصیات سفر

از جمله مباحث مربوط به مطالعات حمل و نقل در طرح های توسعه شهری، شناخت خصوصیات سفر است. شناخت خصوصیات سفر، برنامه ریزان شهری را در ارایه مناسب تر برنامه های توسعه شهری یاری می رساند.

در الگوهای ارگانیک توسعه نظام حمل و نقل شهری، خصوصیات سفر یکی از عوامل اصلی تعیین کننده در وضعیت شبکه معابر و نظام حمل و نقل به شمار می رفت. البته در الگوهای معاصر، برنامه ریزی حمل و نقل نیز شناسایی الگوهای مختلف سفر ساکنان به صورت پیاده، سواره، مبدا و مقصد این سفرها و نیز مسیر جریان آنها اهمیت اساسی دارد. اغلب نیازهای نظام حمل و نقل چه در زمینه خصوصیات ساختاری شبکه راهها و چه تسهیلات حمل و نقل خصوصی و عمومی کالا و مسافر، از طریق تحلیل اطلاعات مرتبط با سفرهای درون شهری شناسایی می شوند.

فرضیه اساسی زیربنای برداشت سفرهای اشخاص و وسایط نقلیه، گویای این مطلب است که سفر، همان طور که توسط الگوهای ترافیک شهری نیز به اثبات رسیده است، یک پدیده منظم و قابل شمارش است. برداشت از سفرهای اشخاص و وسایط نقلیه، نمایانگر کل سفرهایی است که به طور متوسط در یک روز کاری هفته در منطقه مورد مطالعه رخ می دهد. این برداشت، به دقت و به تناسب، کلیه سفرهای اشخاص و وسایط نقلیه را نمونه گیری می کند که بر مبنای آن می توان کل تعداد سفرها را به دست آورد (بهبهانی و شاهی، ۱۳۷۴: ۱۴ - ۸).

اطلاعات حاصل از بررسی وضع موجود سفرهای درون شهری مشخص کننده موارد زیر است:

- زمان آغاز سفر؛
- منظور از سفر (سفر به محل کار، خرید، تفریح، آموزش، ملاقات، یا اهداف خدماتی، فرهنگی دیگر)؛
- تعداد سفرکنندگان از مبدا (در آغاز سفر)؛
- تعداد سفرکنندگان به مقصد (محل پایان سفر)؛

- محل پارکینگ در پایان سفر (هنگام سفر یا وسیله نقلیه شخصی)؛ و
- زمان پیاده روی از محل پیاده شدن از وسیله نقلیه تا مقصد.

اطلاعات مربوط به سفرهای درون شهری در محدوده های متعدد شهری - که هر کدام یک سلول ترافیکی نام دارند- جمع آوری می شوند. به هنگام برنامه ریزی، هر یک از این سلول ها به عنوان مرکز تولید یا جذب سفر در نظر گرفته می شود (سعیدنیا، ۱۳۸۱: ۱۴). در مطالعات مربوط به سفرهای درون شهری، دو نوع اطلاعات مربوط به مبدا، مقصد و الگوی سفرها اهمیت زیادی دارد. نتایج حاصل از این مطالعات، شناخت اهمیت بعضی از راه های شهری در کل شبکه است که عمدتاً مورد استفاده بیشترین مسافران قرار می گیرد. الگوی سفرها نیز شامل نوع وسیله نقلیه مورد استفاده در سفر و یا سفرهای پیاده می شود.

در مطالعه سفرهای شهری، مبدا و مقصد مسافران، کالاهای و صورتهای گوناگون سفر افراد از قبیل حرکت پیاده، با دوچرخه، اتوبوس و... همچنین جهت سفر، زمان و هدف از آن و توقف های صورت گرفته مورد شناسایی قرار می گیرند. برای گردآوری این گونه اطلاعات از روش های مختلف، نظیر مصاحبه با مسافران، مصاحبه در محل پارکینگ وسایل نقلیه، ثبت شماره اتومبیل های و زمان خروج و ورود آنها از منطقه، پرسشنامه و روش های دیگر استفاده می شود (هیراسکار، ۱۳۷۶: ۱۶۰ - ۱۵۹).

۷-۴. معیارها و فرایند طراحی شبکه راهها

در برنامه های توسعه شهری، طرح هادی و جامع طراحی شبکه معابر برای افق طرح و نیز مداخله در طرح موجود شبکه معابر، از فعالیت های برنامه محسوب می شود. فرایند طراحی شبکه معابر با هدف تسهیل جریان حمل و نقل و ترافیک در انطباق با نیازهای پیش بینی شده در آینده و با اهداف بهبود وضعیت کنونی حمل و نقل و ترافیک که از محدودیت های

طراحی شبکه معابر شکل گرفته‌اند، اجرا می‌شود. فرایند طراحی شبکه راه‌ها به‌عنوان یکی از فعالیت‌های اصلی برنامه‌ریزی حمل‌ونقل در شهرها از چند مولفه و مرحله گوناگون تشکیل می‌شود. عمده‌ترین فعالیت‌ها در فرایند طراحی شبکه راه‌ها عبارتند از:

الف- تعیین الگوی مطلوب توسعه شبکه

ب- تعیین نقش معابر و سطح‌بندی سلسله مراتبی راه‌ها در شبکه

ج- تعیین عرض مطلوب راه‌ها.

فعالیت‌های یاد شده براساس اولویت انجام آن‌ها در فرایند طراحی شبکه راه‌ها ترتیب یافته‌اند. در ادامه، هر یک از مولفه‌های فرایند طراحی شبکه راه‌های شهری مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۷-۴-۱. تعیین الگوی توسعه شبکه معابر

شکل‌گیری بافت یک شهر به‌طور مستقیم با شبکه معابر آن ارتباط دارد. به عبارت دیگر، الگوی هر یک از بافت‌های سکونت‌گاهی متأثر از شکل‌گیری خیابان‌ها است. بافت‌های ستاره‌ای (شعاعی)، حلقوی (دایره‌ای)، شطرنجی و خطی از این نوع هستند. آنچه در بافت‌های گوناگون از لحاظ حمل‌ونقل و ترافیک اهمیت دارد، ویژگی‌های حرکت و دسترسی و کارایی سیستم‌های گوناگون حمل‌ونقل و ایمنی و هزینه مرتبط با این سیستم‌ها است.

۷-۴-۱-۱. الگوی ستاره‌ای (شعاعی)

شبکه ستاره‌ای دارای یک مرکز اصلی است و مراکز فرعی در طول شعاع‌های منتخب از این مرکز، توزیع شده‌اند، این الگو در واقع، خلاء و دوری نواحی مختلف را از مرکز تا اندازه‌ای پر

آشنایی با طرح های توسعه شهری

کرده و علاوه بر این، مشکل تمرکز و استقرار جمعیت کالا و خدمات را در مرکز کاهش می دهد. خیابان ها در این الگو از یک هسته مرکزی منشعب می شوند و توسعه آتی، خیابان ها و یا شعاع های فرعی دیگر تا حد محدودی امکان پذیر است. بدینسان پیوند شبکه با یکدیگر از طریق هسته مرکزی صورت می گیرد. این الگو امروزه با توجه به حجم ترافیک دارای مزایا و معایب زیادی است.

- مزایا

(الف) اگرچه گسترش به صورت ستاره ای باعث خالی ماندن زمین در فاصله بین شعاع ها می گردد، ولی همین اراضی بهترین موقعیت را برای توسعه فضاهای سبز و پارک فراهم می آورد.

(ب) در این ساختار به طور کلی راه های پیرامونی باعث اتصال شعاع ها به یکدیگر می گردند.
(ج) توسعه براساس الگوی ستاره ای، یک مدل متمرکز و فشرده با یک مرکز اصلی را ارائه می دهد، به نحوی که تمام مردم به مرکز دسترسی دارند.

- معایب

(الف) هر اندازه که فاصله از مرکز بیشتر شود، شعاع ها از یکدیگر فاصله بیشتری می گیرند، این مشکل بایستی با ایجاد راه های حلقوی مرتفع گردد.

(ب) دسترسی از یک نقطه به مرکز به آسانی میسر نیست، به عبارت دیگر در سکونت گاه هایی که چنین شبکه ای براساس عوامل پیش گفته به وجود آمده باشد، دسترسی به مرکز با دشواری همراه است.

(ج) ترافیک در خیابان های اصلی که شعاع ها را تشکیل می دهند، نسبت به سایر معابر بیشتر است (مهندسین مشاور آمود راه، ۱۳۷۶: ۴۲ - ۴۰).

۷-۴-۱-۲. الگوی خطی

این شبکه در شهری که دارای عناصر کالبدی خطی مسلط اعم از انسان ساخت (جاده) و یا محیط ساخت (رودخانه، دریا و کوه) هستند، به‌طور واضحی شکل می‌گیرد. بافت سکونت‌گاه در فرم خطی و به صورت نواری باریک است. یعنی، طول سکونت‌گاه نسبت به عرض آن زیادتر است. شکل سکونت‌گاه، نوع مشاغل و نقش خیابان‌ها با دور شدن از مرکز طرح خطی تغییر می‌یابد. بزرگ‌ترین ایرادی که به این طرح گرفته می‌شود، آن است که توسعه موجب فاصله گرفتن نواحی مختلف آن از مرکز سکونت‌گاه می‌شود. این مساله باعث ایجاد فقدان مرکزیت خواهد شد. از طرف دیگر، ممکن است در مسیر توسعه خطی، مراکز فرعی دیگری به وجود آیند تا از این طریق، خلاء دوری نواحی جانبی رابه نحوی کاهش دهد.

سیستم ارتباط خطی (شبکه معابر) را می‌توان با هدایت جریان تردد به مسیرهای اختصاصی دیگر متعادل ساخت، به صورتی که برخی از آنها حرکات عبوری و بقیه حرکات محلی را هدایت کنند. شکل قدیم مدل خطی در شهرهای کنار جاده‌ها، در میان کوه‌ها، سواحل دریاها، رودخانه‌ها و کانال‌های آب قابل جستجو است. از جمله شهرهایی که دارای چنین ویژگی هستند، به‌طور مشخص، می‌توان از در آن‌های بوشهر، سیستان و بلوچستان، مازندران، گیلان، کرمانشاه، کردستان و... مشاهده نمود.

مزایا و معایب این نوع الگو به شرح زیر است:

- مزایا

الف) در هیچ جای شهر، مراکز عمده تراکم را وجود ندارد.

ب) تمام افراد به نسبت مساوی به خدمات، مشاغل و زمین باز دسترسی دارند.

- معایب

آشنایی با طرح های توسعه شهری

الف) فاصله زیاد میان عناصر مختلف، در مقایسه با سکونت گاه های متمرکز و متراکم هزینه های ایجاد تاسیسات زیربنایی (آب، برق، راه، ..) را افزایش می دهد.

ب) با توجه به اینکه دو چرخه، موتورسیکلت و وسیله نقلیه شخصی در هر نقطه ای قادر به توقف است، تراکم ترافیک در معابر اصلی بسیار زیاد است.

ج) این شبکه از نظر ترافیکی، خصوصاً در مواردی که با تسلط شبکه عبوری و ترانزیت از میان سکونت گاه همراه باشد، از حیث ایمنی با مشکلات متعددی روبرو است.

۷-۴-۱-۳. الگوی شطرنجی (گسترده)

ساده ترین الگویی که در حال حاضر در نواحی دشتی، جلگه ای و توسعه های محدود مورد استفاده قرار می گیرد، الگوی شطرنجی است. در این الگو با تکیه بر توسعه شبکه راه ها و ساخت جاده های متعدد، گسترش به صورت منظم امکان پذیر می گردد. نکته قابل توجه در این الگو عدم وجود نقطه ثقل در مرکز است. بزرگ ترین مشکل این طرح، وجود فاصله هایی است که بین نقاط مختلف آن وجود دارد. به عبارت دیگر، جهت رسیدن از نقطه ای به نقطه دیگر بعد مسافت موجب تحمیل طول زمان زیادی خواهد بود (شیعه، ۱۳۸۰: ۸۵). در سیستم شطرنجی تعداد زیادی گره یا نقطه تقاطع وجود دارد و کلیه نقاط توسط شبکه پوشش داده می شوند. توسعه شبکه نیز به هر سمت و به طور نامحدود (به صورت نظری) امکان پذیر است. در مناطق مرکز و یا تجاری، مسیرهای فراوانی برای تردد وجود خواهد داشت. علاوه بر این در این سیستم از خیابان های مورب نیز جهت کوتاه کردن راه های دور و سفرهای طولانی استفاده می گردد. اگرچه خیابان های مورب باعث به وجود آمدن تقاطع های متراکم و نامتعادل خواهد شد (قریب، ۱۳۷۲: ۱۷).

مزایا و معایب این طرح به شرح زیر است:

- مزایا

الف) این سیستم برای رفت و آمد مناسب است. بنابراین، حرکت سریع را تامین می‌کند.
ب) منازل و خانه‌ها در بلوک‌های شطرنجی ساخته می‌شوند تا از نظر اقتصادی مقرون به صرفه باشند.

ج) به دلیل طراحی منظم هیچ زمینی به هدر نمی‌رود.

د) حداکثر مساحت برای ساخت و ساز مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین مفیدترین سیستم برای مالکان خصوصی زمین به شمار می‌رود.

- معایب

الف) در این سیستم برای دسترسی مستقیم به مراکز تجاری و خرید، معمولاً راه‌های میان‌بر وجود ندارد.

ب) در شهرهایی که از لحاظ توپوگرافی ناهموار هستند، طراحی این سیستم منجر به عدم آسایش ناراحتی و صرف هزینه زیاد می‌شود.

ج) این سیستم دارای تقاطع‌های زیاد است و بدینسان ممکن است موجب ایجاد حوادث زیاد گردد، در نتیجه این سیستم از دیدگاه ترافیکی، رضایت بخش نیست.

د) این سیستم دقیق و هندسی است و به دلیل این که جاده‌های مستقیم دورنماها و چشم‌اندازهای بازی را پدید می‌آورد یکنواخت است (هیراسکار، ۱۳۷۶: ۱۵۲).

۷-۴-۱-۴. شبکه حلقوی

امروزه در سکونت گاه هایی که دارای شبکه شعاعی هستند، به منظور ایجاد عدم تمرکز سعی می شود تا قسمت هایی از معابر که شعاع ها را به هم مرتبط ساخته و در بافت قدیم به صورت خیابان های تنگ و فرعی دیده می شوند، به شکل معابر عریض و حلقه ای شکل تغییر وضعیت دهند. با ایجاد این حلقه ها، قسمت اعظم تردد وسایل نقلیه دور مراکز انجام می شود و میدان ها و کاربری های تاریخی و مرکزی شهر می توانند بدون دست خوردگی و تغییر، به عنوان مسیر عابر پیاده و خالی از تردد وسایل نقلیه محفوظ بمانند. بسیاری از سکونت گاه ها که شکل شبکه در آنها در آغاز به صورت شعاعی کمربندی بوده به تدریج از حالت شعاعی خارج شده و به صورت شعاعی - حلقه ای در می آیند. شبکه حلقه ای خود به دو صورت شبکه حلقوی داخلی و خارجی قابل بررسی هستند:

شبکه حلقوی داخلی: در این نوع شبکه که در آن بافت سکونت گاه چند هسته ای است، هسته های سکونت گاهی در مرکز سکونت گاه قرار گرفته و معابر به صورت شعاعی به حلقه داخلی متصل می شوند. مزایا و معایب این شبکه به شرح زیر است:

- مزایا

الف) اگر موقعیت سکونت گاه دره ای باشد، جمع آوری آب های سطحی و هدایت فاضلاب به سهولت امکان پذیر است.

ب) در مرکز محدوده، دسترسی سواره وجود ندارد و این قسمت به عابر پیاده اختصاص دارد.

ج) ارتباط مناسب مناطق مسکونی خارج از حلقه با مناطق اطراف خود.

د) تردد وسایط نقلیه غیر محلی در خیابان های فرعی امکان ندارد.

ه) شرایط مناسب برای حمل‌ونقل عمومی (اتوبوس) در مناطق دو سمت حلقه تحت پوشش قرار خواهند گرفت (قریب، ۱۳۷۲: ۲۹).

- معایب

الف) شبکه دسترسی پیاده مناطق مسکونی واقع در خارج از حلقه خارجی (خیابان جمع‌کننده و پخش‌کننده) برای رسیدن به بخش مرکزی حلقه داخلی را قطع می‌نماید. بدینسان، حلقه داخلی با تردد سنگین خود، عاملی برای ایجاد خطر جهت عابرین است.

ب) مزاحمت و آلودگی‌های ناشی از تردد وسایل نقلیه (دود، گاز، صوت)، برای زمین‌های مجاور خیابان وجود خواهد داشت.

ج) وجود بار سنگین ترافیک در چهارراه‌ها و تقاطع‌های بخش مرکزی.

د) فاصله کم تقاطع‌ها در خیابان جمع و پخش‌کننده (حلقه داخلی)، باعث راهبندان می‌شود.

ه) احتمال تردد وسایل نقلیه متعلق به افراد غیر محلی در خیابان (حلقه داخلی) (در صورتی که حلقه داخلی از دو طرف به خیابان اصلی (غیر محلی) اتصال داشته باشد).

شبکه معابر حلقوی خارجی: در این نوع شبکه هسته‌های سکونتی توسط یک حلقه اصلی تمام شبکه را احاطه کرده و معابر به‌طور شعاعی در داخل این حلقه گسترش می‌یابند. مزایا و معایب این نوع شبکه به شرح زیر است:

- مزایا

الف) موقعیت راس تپه، جمع‌آوری آب‌های سطحی و هدایت فاضلاب را به سهولت امکان‌پذیر می‌سازد.

ب) تردد وسایل نقلیه غیر محلی در خیابان‌های فرعی وجود نخواهد داشت.

ج) موقعیت مناسب جمع و پخش کننده (حلقه خارجی) که ضمناً دارای تردد نسبتاً سنگینی در مرز محدوده است.

د) جداسازی نسبتاً مطلوب شبکه ارتباطی سواره و پیاده.

ه) فراوانی تقاطع های سه راهی به جای چهارراه.

- معایب

الف) جدا شدن مناطق مسکونی داخل حلقه توسط خیابان جمع و پخش کننده (حلقه خارجی) از مناطق اطراف؛

ب) طولانی شدن سفرها با وسیله نقلیه در تردهای محلی؛

ج) مزاحمت و آلودگی های ناشی از وسایط نقلیه (گاز، دود، گرد و غبار و سر و صدا) برای زمین های مجاور خیابان های جمع و پخش کننده؛

د) وجود شرایط نامناسب برای وسایل نقلیه عمومی (اتوبوس) به جهت پوشش یک طرف منطقه

ه) اقتصادی نبودن این سیستم به سیستم های دیگر؛

و) احتمال تردد وسایط نقلیه افراد غیر محلی در خیابان جمع و پخش کننده (حلقه خارجی)، در صورتی که حلقه از دو طرف به خیابان اصلی غیر محلی اتصال داشته باشد (قریب، ۱۳۷۲: ۳۰).

۷-۴-۲. تعیین نقش راهها

راهها نقش های مختلفی را در شهرها ایفا می کنند که عمده ترین آن ها در ارتباط با حمل و نقل است. برخی از این نقش ها عبارتند از:

الف) فراهم آوردن مسیری معین برای حرکت مردم و کالاها بین مراکز بخش‌های مختلف یک شهر؛

ب) فراهم آوردن وسایل دسترسی به کلیه نقاط مسکونی؛

ج) فراهم آوردن هوا و نور لازم برای ساختمانهای واقع در حاشیه خیابان‌ها؛

د) تهیه فضا برای ارائه خدمات عمومی، نظیر لوله‌های گاز و خطوط تلفن و کابل‌های مختلف (اعم از روگذر و زیرگذر).

در یک تقسیم‌بندی دیگر، راه‌های شهری دارای شش نقش و عملکرد خاص، شامل جابه‌جایی، دسترسی، نقش اجتماعی، اقلیمی و معماری هستند. از بین این انواع نقش‌ها، بعضی با حمل‌ونقل ارتباط موضوعی بیشتری دارند و در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل نیز بر آنها تاکید می‌شود. در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل به منظور مقایسه راه‌های یک شبکه با یکدیگر بر عملکرد و نقش تخصصی آنها در ارتباط با حمل‌ونقل تاکید دارند. در این نوع برنامه‌ریزی بر سه نقش جابه‌جایی، دسترسی و اجتماعی تاکید زیادی می‌شود (حبیبی و مسایلی، ۱۳۷۸: ۳۷).

نقش جابه‌جایی راه را می‌توان با سرعت و میزان ترافیک موتوری به دست آورد. هر چه تعداد وسایل نقلیه زیادتر باشد و آنها بتوانند با سرعت بیشتری جابه‌جا شوند، نقش جابه‌جایی راه بیشتر خواهد بود. نقش دسترسی را نیز می‌توان برحسب تعداد دسترسی‌ها و امکانات پارکینگ حاشیه‌ای سنجید. هر چه تعداد تقاطع‌ها و ورودی‌ها و نیز خروجی‌های یک راه زیادتر باشد، نقش دسترسی آن بیشتر خواهد بود. همچنین مجاز بودن پارکینگ حاشیه‌ای نیز به معنای بیشتر بودن نقش دسترسی راه است. جابه‌جایی و دسترسی با یکدیگر در تعارض قرار دارند و با افزایش اهمیت یکی، از اهمیت دیگری کاسته می‌شود.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

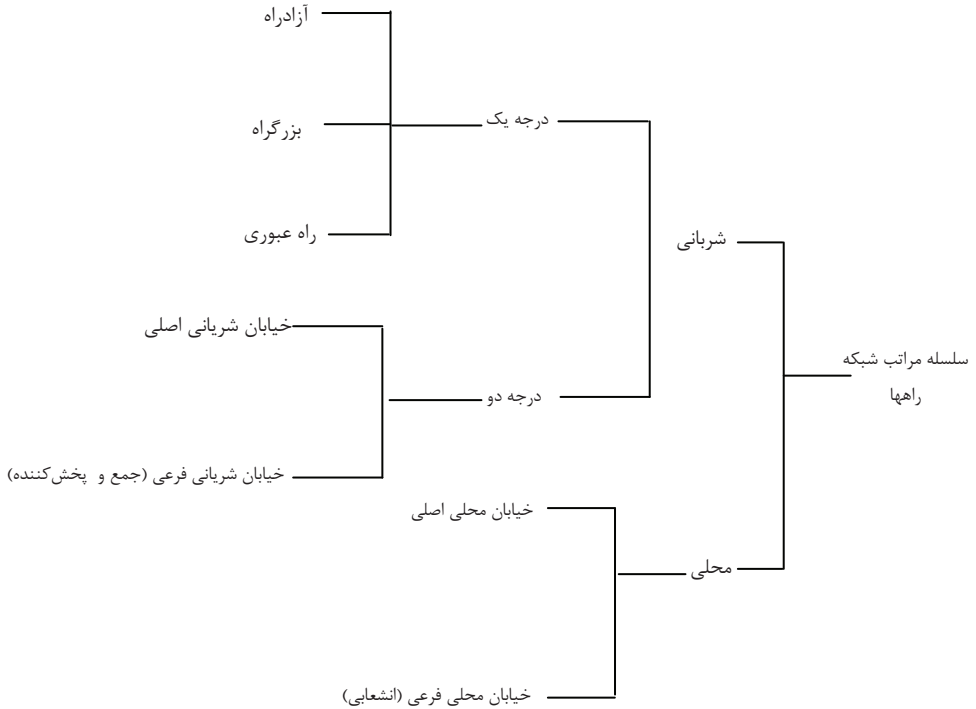
نقش اجتماعی معبر را می توان برحسب میزان جداکنندگی آن سنجید. هر قدر پیاده ها و دوچرخه سواران بتوانند آسانتر از عرض خیابان عبور کنند، نقش اجتماعی خیابان بیشتر می شود.

نقش اجتماعی با نقش جابه جایی به شدت تعارض دارد. هرچه عرض سواره رو، سرعت و حجم ترافیک موتوری زیادتر باشد، آزادی حرکت پیاده ها از عرض خیابان کمتر است (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۴: ۶ و ۷).

اکثر معابر بیش از یک وظیفه و نقش را بر عهده دارند. با توجه به این که تعدادی از این وظایف با هم تعارض دارند، در طراحی و سطح بندی شبکه معابر لازم است تمام عملکردها و نقش هایی را که راه بر عهده می گیرد، در نظر گرفت و با توجه به این نقش ها و وظایف اقدام به طراحی کرد. مناسب ترین مبنا و معیار برای تعیین اهمیت و جایگاه راه ها، نقش آنها در کل شبکه است. براین اساس هر راه متناسب با نقشی که بر عهده دارد، در یکی از سطوح سلسله مراتبی شبکه (راه ها) قرار می گیرد. خصوصیات هر یک از این سطوح و محدودیت هایی که هر کدام از لحاظ استفاده سواره و پیاده دارند متفاوت است (کلانتری، ۱۳۸۷: ۱۰).

۷-۴-۳. سلسله مراتب شبکه ارتباطی

تاکنون الگوهای مختلفی از سلسله مراتب شبکه راه های شهری ارائه شده است که بیشتر بر مبنای نقش راه ها تعیین شده اند. در یک تقسیم بندی کلی، راه های شهری به دو دسته راه های شریانی و محلی تقسیم می شوند که هر یک از این دو نوع دارای تقسیمات فرعی تری هستند که در نمودار شماره (۷-۱) نمایش داده شده است.



نمودار شماره ۷-۱: درجه‌بندی و سلسله مراتب شبکه راهها (منبع: وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۴: ۸)

به‌طور کلی کاربری حمل‌ونقل از مهم‌ترین کاربری‌های شهری است که معمولاً در وضعیت استاندارد یک چهارم از وسعت هر شهر را به خود اختصاص می‌دهد. راه‌ها عامل ارتباط دهنده تأسیسات مختلف شهری‌اند. از این نظر اهمیت آنها در سطح شهرها قابل توجه و ملاحظه است. در طرح‌های شهری، سرانه استاندارد کاربری حمل‌ونقل و انبار برای هرساکن شهری ۲۵-۲۰ مترمربع توصیه شده است (زیاری، ۱۳۸۲: ۲۱۸). در ادامه به توضیح سلسله مراتب شبکه معابر پرداخته می‌شود.

آزادراه یا اتوبان بین شهری: این راه برقراری ارتباط سریع بین شهرهای منطقه و یا کشور را فراهم می‌سازد، چنین راهی امکان کامل دسترسی به مجاور را فراهم نمی‌آورد.

حداکثر سرعت ۱۱۰ کیلومتر، حداکثر شیب طولی ۴ درصد، عامل جدا کننده رفوژ محوری با حداقل ۴ متر عرض.

بزرگراه یا اتوبان شهری: این راه برقرای ارتباط سریع بین مناطق عمده یک شهر را فراهم می‌سازد. تقاطع‌های این خیابان به صورت غیر هم سطح بوده و ورودی‌های آن متعدد می‌باشد. حداکثر سرعت ۸۰ کیلومتر و حداکثر شیب طولی ۵ درصد، عرض خیابان ۴۵ متر، عامل جدا کننده رفوژ محوری با حداقل ۴ متر عرض. چنانچه اتوبان شهری از مسیر جنگلی یا تفریحی عبور کند، آن را بیشه راه می‌نامند.

خیابان اصلی درجه یک عبوری یا شاهراه: این خیابان برقراری ارتباط بین بزرگراه و خیابان‌های جمع کننده و یا مراکز اصلی ثقل و محلات بزرگ یک شهر را فراهم می‌سازد. جهت افزایش بازده اینگونه خیابان‌ها لازم است کلیه تقاطع‌ها به چراغ راهنمایی مجهز باشند و با استفاده از سیستم‌های هوشمند امکان استفاده از موج سبز ایجاد گردد. حداکثر سرعت مجاز ۵۰ کیلومتر در ساعت، حداکثر شیب ۵ درصد و عرض خیابان ۴۵ متر، عامل جداکننده رفوژ محوری.

خیابان اصلی: این خیابان برقراری ارتباط بین بزرگراه و خیابان جمع کننده، پخش کننده و مراکز ثقل و خیابان اصلی درجه یک عبوری و یا شاهراه را بر عهده دارد. حداکثر سرعت مجاز ۵۰ کیلومتر در ساعت، حداکثر شیب طولی ۶ درصد، عرض خیابان حداقل ۳۰ متر، عامل جداکننده خط‌کشی محوری و در صورت لزوم رفوژ محوری.

خیابان جمع و پخش کننده: این خیابان برقراری ارتباط بین خیابان‌های اصلی، خیابان‌های فرعی و یا محله‌های مجاور را برقرار می‌سازد. در ایران مرز میان خیابان‌های فرعی و جمع و پخش کننده به درستی مشخص نیست. اینگونه خیابان‌ها به هیچ وجه نباید در

اختیار ترافیک عبوری قرار گیرند. حداکثر سرعت مجاز ۵۰ کیلومتر در ساعت و حداکثر شیب آن ۸ درصد و عرض خیابان ۱۸ متر، عامل جداکننده، خط‌کشی محوری می‌باشد.

خیابان فرعی بن باز و فرعی بن بست: این خیابان برقراری ارتباط بین واحدهای

همجوار و همچنین امکان دسترسی به مناطق مسکونی، تجاری، صنعتی و یا دیگر اراضی مجاور را فراهم ساخته و به خیابان اصلی مربوط می‌شود.

همچنین قرارگیری سلسله مراتب کاربری شبکه حمل‌ونقل در نظام سلسله مراتب

خدمات شهری به شرح ذیل شکل می‌گیرد:

- اراضی حمل‌ونقل، معابر و انبارها در رده محله: شامل کوچه‌ها و خیابان‌های دسترسی به منازل، خیابان‌های درون محله‌ای و پارکینگ‌های کوچک مرکز محله؛

- اراضی حمل‌ونقل، معابر و انبارها در رده ناحیه: شامل خیابان‌های دسترسی درون نواحی و جداکننده‌های نواحی و پارکینگ‌های مرکز منطقه؛

- اراضی حمل‌ونقل، معابر و انبارها در رده حوزه: شامل خیابان‌های درجه دو و درجه یک به‌عنوان خیابان‌های اصلی شهر و جداکننده‌های مناطق، تأسیسات، پارکینگ‌های عمده مراکز حوزه و ایستگاه‌های پارک و تعویض وسیله نقلیه^۱، انبارهای کالا، تأسیسات و پارکینگ‌های اتوبوسرانی شهری؛

- اراضی حمل‌ونقل، معابر و انبارها در رده شهر و فراتر: شامل بزرگراه‌های شهری، جاده‌های کمربندی، پایانه‌های مسافربری بین شهری، پایانه‌های مسافربری درون شهری، پایانه‌های باربری، تأسیسات و ایستگاه‌های راه‌آهن، تأسیسات مرکزی و ایستگاه‌های اصلی متروی

¹ Park and Ride

شهر، پارکینگ‌های بسیار بزرگ، انبارهای اصلی کالا، فرودگاه‌ها و تأسیسات فنی هوانوردی، سردخانه‌ها، سیلوها، میادین تخلیه و بارگیری و محوطه‌های گمرکی (کلانتری، ۱۳۸۷).

خلاصه

کاربری حمل‌ونقل (معارف، شبکه راه‌ها و ...)، پس از کاربری مسکونی، بیشترین سطح شهرها را به خود اختصاص می‌دهند. به طوری که معمولاً ۲۵ تا ۳۰ درصد وسعت یک شهر به این نوع کاربری اختصاص دارند. باتوجه به اینکه شبکه راه‌ها ساختار شهر و نحوه حرکات و رفتار شهروندان را شکل می‌بخشند، از مهم‌ترین بخش‌های طرح‌های توسعه شهری محسوب می‌شوند.

بر این اساس در این فصل سعی شد به بررسی نقش و جایگاه مطالعات حمل‌ونقل در طرح‌های توسعه شهری در ایران پرداخته شود.

بررسی‌های انجام شده حاکی از این است که در کشور ایران نیز، نحوه نگرش به برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری، عمدتاً در قالب طرح‌های توسعه شهری صورت گرفته است و در اغلب طرح‌های توسعه شهری ایران، مطالعات و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل جایگاه خاصی دارد. با این وجود، علی‌رغم این که از آغاز فعالیت برنامه‌ریزی شهری در کشور و در چارچوب طرح‌های مذکور به برنامه‌ریزی بخش حمل‌ونقل نیز توجه شده است، ولی در حال حاضر مشکلات و تنگناهای ترافیک و حمل‌ونقل درون شهری بویژه در شهرهای بزرگ ایران بر کسی پوشیده نیست. برخی از مشکلات و نارسایی‌های مطالعات و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل به ویژه در طرح‌های توسعه شهری ایران بدین شرح است:

۱- شکل‌گیری و انجام برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری بدون ارتباط و جدا از برنامه‌های ملی و منطقه‌ای؛

۲- نامشخص بودن ساز و کار ایجاد ارتباط، تأثیرپذیری و توجه مناسب برنامه‌های سطوح مختلف نسبت به یکدیگر و با برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری بطور خاص؛

۳- فقدان دستگاهی جهت ایجاد ارتباط و هماهنگی بین سطوح مختلف برنامه ریزی- در کل- و بین برنامه ریزی حمل‌ونقل شهری با این سطوح برنامه ریزی- بطور خاص؛

۴- فقدان یک سند برنامه ریزی ملی دارای اعتبار قانونی و ارزش اجرایی؛

۵- عدم توجه به تأثیر متقابل استقرار انواع کاربری اراضی بر میزان و جذب سفر و مدیریت تقاضای سفر؛

۶- عدم وجود ارتباط لازم بین مطالعات اقتصادی، اجتماعی انجام شده در سطح شهر و نتایج این مطالعات با پیشنهادهای مربوط به بخش حمل‌ونقل؛

۷- قطعی دانستن پیشنهادات مربوط به بخش حمل‌ونقل در مطالعات طرح‌های شهری و بی توجهی به نقش تحولات اقتصادی، اجتماعی و فنی بر نحوه اختصاص فضاها به کاربری‌های مختلف و نحوه جایگزینی آنها در شهر.

از دیگر موارد مهم در این فصل، بررسی و شناخت خصوصیات سفر و عملکرد شبکه ترافیک (به‌عنوان بخش مهمی از مطالعات حمل‌ونقل) بوده است. همچنین در آخرین مبحث این فصل به فرایند طراحی شبکه راه‌ها پرداخته شد. این فرایند از چند مرحله گوناگون تشکیل می‌شود که عمده‌ترین فعالیت‌ها در فرایند طراحی شبکه راه‌ها عبارتند از:

۱- تعیین الگوی مطلوب توسعه شبکه

۲- تعیین نقش معابر و سطح‌بندی سلسله مراتبی راه‌ها در شبکه

۳- تعیین عرض مطلوب راه‌ها.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

این مراحل و جزئیات آن‌ها نیز به تفصیل مورد بحث واقع شدند.

خودآزمایی

- ۱- سلسله مراتب شبکه های ارتباطی را شرح دهید؟
- ۲- در مورد الگوی ستاره‌ای شبکه معابر توضیح دهید؟
- ۳- جایگاه برنامه‌ریزی حمل‌ونقل را در طرح‌های تفصیلی بیان کنید؟
- ۴- در مورد معیارها و فرایند طراحی شبکه معابر در شهرها توضیح دهید؟



فصل هشتم

معیارهای ارزیابی عملکرد طرح‌های

هادی، جامع و تفصیلی

اهداف

هدف از مطالعه این فصل، آشنایی با مطالب زیر می‌باشد:

- آشنایی با ارکان، وظایف و عملکردهای ارزیابی
- آگاهی از انواع ارزیابی و روش‌های مختلف آن
- شناخت جایگاه ارزیابی در فرایند برنامه‌ریزی توسعه شهری
- آرایه معیارهای ارزیابی طرح‌های توسعه شهری

مقدمه

واژه ارزیابی از نظر لغوی در زبان فارسی عبارت از برآورد ارزش بهای یک شیء (فرهنگ فارسی عمید، ۱۳۶۲: ۱۱۳) است. ارزیابی معادل واژه انگلیسی evaluation است که به معنی سنجیدن یا شماره و عدد چیزی را معین کردن و یا قیمت گذاری کردن می‌باشد (آریانپور، ۱۳۷۰: ۳۷۶).

"ارزیابی یک روند تحصیلی است که در آن کوشش می‌شود دلیل‌ها و شواهدی بر مزایا و معایب طرح‌های معین فراهم شده و نگرش‌های جدیدی برای تهیه آلت‌رناتیوهای برتر به دست آید. بنابراین مدارک و شواهدی برای تعیین کنندگان خط‌مشی فراهم می‌آورد تا آنان را در اتخاذ تصمیم بر مبنای صحیح یاری رساند. ارزیابی شامل سنجش پیامدهای معین پیشنهاد برنامه‌ریزی بر زندگی افراد یا گروه‌های جامعه است" (قراگزلو، ۱۳۶۵).

"ارزیابی، یافته‌هایی را درباره اثرات برنامه بر همه افراد اجتماع ارایه می‌کند. دو گروه متفاوت تصمیم گیرندگان رسمی و هر عضو شرکت کننده در هر مرحله‌ای از تصمیم‌گیری، می‌توانند از یافته‌های ارزیابی استفاده کنند. ارزیابی شواهدی را برای تصمیم‌گیرندگان در دفاع از تصمیم خود و نیز دست‌یابی به تصمیم فراهم می‌کند. افراد نیز اگر تحت تأثیر یک پیشنهاد قرار می‌گیرند، بایستی از دلایل آن آگاه بوده و در تصمیم‌گیری شرکت کرده و بکوشند تأثیر گذار باشند. هر چه مردم در مورد نتایج تصمیم‌گیری آگاهی داشته باشند، امکان پذیرفته شدن سیاست‌ها از نظر اجتماعی بیشتر خواهد بود" (سیف‌الدینی، ۱۳۸۳: ۱۸).

انجام ارزیابی نتایج سودمندی ایجاد خواهد نمود. تهیه طرح‌های توسعه شهری و به‌طور کلی برنامه‌ریزی شهری از جمله فعالیت‌هایی است که برای رسیدن به موفقیت،

نیازمند ارزیابی مداوم است و همانگونه که در فصل سوم و مبحث مدیریت طرح های جامع اشاره شد، یکی از مراحل مدیریتی طرح ها، کنترل و ارزیابی طرح است. بر این اساس، فصل آخر از این نوشتار به بررسی معیارهای ارزیابی عملکرد طرح های توسعه شهری اختصاص یافته است.

۸-۱. جایگاه ارزیابی در فرایند برنامه ریزی شهری

"فرایند برنامه ریزی عبارت است از مجموعه فعالیتی که قصد روشن کردن ماهیت مسأله مورد آزمون را دارد. به این معنی که چه گزینه هایی برای حل مسأله وجود دارد و شایستگی نسبی هر کدام از آنها چیست" (سیف الدینی، ۱۳۸۳: ۳۸).

"فرایند برنامه ریزی تلاش می کند تا چارچوبی مناسب را فراهم آورد که طی آن برنامه ریز بتواند برای رسیدن به راه حل بهینه اقدام کند". (زبردست، ۱۳۸۱: ۱۳).

این فرایند ابتدا به وسیله پاتریک گدس در سه مرحله برداشت، تحلیل و طرح تبیین گردید و تا دهه ۱۹۶۰ به عنوان تنها فرایند برنامه ریزی محسوب می شد. با پیدایش نگرش سیستمی در سال ۱۹۶۰، کوشش هایی برای تعریف مجدد فرایند برنامه ریزی صورت گرفت. "برخی از محققان این فرایند را در ۷ مرحله و برخی دیگر در یازده مرحله قابل انجام دانسته اند. در کلیه این فرایندها، ارزیابی به عنوان یکی از ارکان مهم فرایند برنامه ریزی مورد تاکید بوده است. فرایند برنامه ریزی از دیدگاه رتکلیف شامل مراحل زیر است:

- ۱- تصمیم برای برنامه ریزی و تهیه طرح ۲- شناسایی اهداف کلی ۳- بیان مقاصد اجرایی
- ۴- تهیه گزینه های مختلف ۵- ارزیابی ۶- اجراء ۷- مرور بازبینی و ۸- نظارت" (همان: ۱۳).

"برخی از محققان انگلیسی نیز در تقسیم بندی دیگری فرایند برنامه ریزی را به صورت زیر نشان داده اند:

۱- شناخت وضع موجود ۲- تدوین و تعیین اهداف ۳- تهیه و تنظیم اهداف عملی و معیارهای طراحی ۴- ارایه راه حل ها ۵- ارزیابی راه حل ها ۶- انتخاب راه حل بهینه ۷- اجراء ۸- بازبینی توسعه های برنامه ریزی شده در طول زمان ۹- ارزیابی بعد از اجراء" (مجتهد زاده، ۱۳۶۸).

"هدف از مرتبط کردن ارزیابی با مراحل برنامه ریزی دو موضوع است:

۱- بالا بردن کیفیت تصمیم گیری : با بالا رفتن کیفیت یافته های گردآوری شده در مورد اثرات رفاهی برنامه های گوناگون، کیفیت طراحی و تصمیم گیری افزایش می یابد.
۲- بالا بردن کیفیت طراحی: درک بیشتر اصول و روش های ارزیابی و به کارگیری آن ها در طراحی برنامه ها، سبب بالا رفتن کیفیت آن شده و طرح هایی ارایه می شود که مزایا و معایب آن آشکار است" (سیف الدینی، ۱۳۸۳: ۴۹).

۸-۲. وظایف و عملکردهای ارزیابی در برنامه ریزی شهری

ارزیابی دارای عملکردهای متعددی است که از مهم ترین آن ها دستیابی به یک روند معقول و منطقی در برنامه ریزی و ارایه راه حل ها است. چنین روندی از طریق بررسی مستمر آثار و پیشنهاد های طرح ها بر روی گروه های مختلف و تطبیق آن با هدف های برنامه حاصل می شود.

از طرف دیگر ارزیابی با استفاده از روش ها و تکنیک های علمی قضاوت در مورد پروژه های شهرسازی را از حالت ذهنی خارج کرده و امکان خطا در آنها را به حداقل ممکن

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

کاهش می‌دهد. به عبارتی هدف ارزیابی، کاهش درک مستقیم و قضاوت ذهنی و مشخص نمودن چارچوبی برای نتایج تصمیمات می‌باشد.

از وظایف دیگر ارزیابی، نقش آن در انتخاب طرح بهینه از میان طرح‌های ارائه شده جهت نیل به هدف‌های برنامه‌ریزی است. از این لحاظ ارزیابی چارچوبی مناسب برای تحلیل فراهم می‌کند و اصول، شواهد و مدارک لازم را به منظور سنجش آلترناتیوها تنظیم می‌نماید (قراگزلو، ۱۳۶۵).

سومین کارکرد ارزیابی در ارتباط با تداوم و انعطاف پذیری سکونت‌گاه‌های انسانی است. در جهان امروزی توسعه‌های شهری اغلب از برآوردهای انجام شده به وسیله طرح‌های شهری فراتر رفته و حتی در مواردی وقایع شهری بر خلاف پیش‌بینی‌های طرح‌ها اتفاق می‌افتد. اتفاقاتی نظیر مهاجرت‌های وسیع روستایی، بلایای طبیعی، عدم تعادل در تراز پرداخت‌های طرح و نظایر آن موانع جدی در راه تحقق طرح‌های شهری ایجاد می‌نماید. بنابراین لزوم انعطاف پذیری هدف‌های کالبدی جهت هماهنگ شدن با تحولات اقتصادی-اجتماعی همواره مطرح بوده و آگاهی از این امر بر اهمیت ارزیابی به‌عنوان یکی از آلترناتیوهای دستیابی به انعطاف پذیری در طرح‌های شهری افزوده است.

چهارمین نقش ارزیابی، تهیه اطلاعات مورد نیاز برای برنامه‌ریزی و اخذ تصمیمات جدید جهت بهبود فضای شهری است. در این بعد، ارزیابی همچون اهرمی است که اطلاعات لازم را در اختیار برنامه‌ریزان به‌طور مداوم قرار داده و جهت صحیح تغییرات را به آن‌ها نشان می‌دهد.

۸-۳. انواع ارزیابی

با توجه به تقدم و توالی انجام ارزیابی، سه نوع مشخص را می‌توان برای آن بر شمرد.

۸-۳-۱. ارزیابی قبل از اجراء

این مرحله در واقع ارزیابی در روند برنامه‌ریزی شهری است که هدف آن تصحیح روند برنامه‌ریزی و بالا بردن قدرت تصمیم‌گیری در انتخاب آلترناتیو بهینه است. "این نوع ارزیابی را می‌توان آینده نگر دانست، ارزیابی آینده نگر می‌تواند بدون داشتن اطلاعاتی از اجرای برنامه صورت گیرد" (سیف‌الدینی، ۱۳۸۳: ۶۷).

ارزیابی در این مرحله، قضاوت در مورد طرح‌ها و پروژه‌های شهری را از حالت ذهنی و تصویری خارج ساخته و بر مبنای علمی و منطقی استوار می‌سازد.

۸-۳-۲. ارزیابی در حین اجراء

اکثر طرح‌های شهری، دارای هدف‌های بلند مدتی هستند که به منظور سهولت اجرای آن‌ها، زمان اجراء به دوره‌های میان مدت و کوتاه مدت تقسیم می‌شود و در هر مرحله بخشی از پیشنهادات طرح تحقق می‌یابد. اتمام هر یک از این دوره‌ها و مراحل مذکور، فرصت مناسبی جهت اطمینان حاصل کردن از میزان انطباق فعالیت‌های انجام شده با اهداف طرح و ارزیابی نتایج مثبت و منفی آن‌هاست. "این نوع ارزیابی به ارزیابی تکوینی مشهور است" (سیف‌الدینی، ۱۳۸۳: ۶۷).

۸-۳-۳. ارزیابی بعد از اجراء

آشنایی با طرح های توسعه شهری

هدف از ارزیابی بعد از اجراء، بررسی نتایج واقعی یک طرح یا برنامه و احتمالاً اصلاح یا تجدید نظر در بخش هایی از آن یا جلوگیری از تکرار اشتباهات در آینده است. بدین منظور ابتدا نتایج حاصل از اجرای برنامه بررسی شده و با نتایج پیش بینی شده آن مقایسه م گردد و سپس میزان تحقق اهداف طرح و اثرات خواسته یا ناخواسته مثبت و منفی را آشکار ساخته و با بررسی طرح انحرافات و دلایل آن را مشخص می کند و از بروز اشتباهات در آینده جلوگیری می کند.

۴-۸. انواع روش های ارزیابی

پس از بحث در مورد انواع ارزیابی، در این قسمت انواع روش های ارزیابی معرفی می گردند.

۴-۸-۱. روش های ارزیابی جزئی یا بخشی

این روش ها، شامل روش هایی هستند که تنها قسمت هایی از عواقب و پیامدهای طرح را مورد بررسی قرار می دهند. "لیچفیلد معتقد است که یافتن توجیهی برای ارزیابی جزئی یا ناقص ممکن است مشکل باشد. زیرا تصمیم های برنامه ریزی بایستی با در نظر گرفتن منافع کلی اتخاذ شوند. از این رو تصمیم ها بایستی بر مبنای نتایج آن نوع ارزیابی باشد که رسماً منعکس کننده در برگیری بیشتری است" (فراگزلو، ۱۳۶۵: ۹-۸).

"بارن و گلاسون درباره توجیه این روش ها می نویسند: اولاً در موقعیت های با منابع کمیاب برای ارزیابی کامل و جامع، دسترسی به وجوه مالی مورد نیاز ممکن نیست. در این صورت به استفاده از روش های جزئی متوسل می شویم. ثانیاً چون این روش های جزئی در عمل مورد استفاده قرار می گیرد. محدودیت های اصلی آن ها را باید درک کرد. برخی از روش های ارزیابی جزئی عبارتند از:

- ۱- روش ارزیابی ارزشیابی مالی
- ۲- روش ارزیابی تحلیل تأثیر هزینه
- ۳- روش های ارزیابی تحلیل کمینه سازی هزینه^۱ (زبردست، ۱۳۸۱: ۱۶).

۸-۴-۲. روش های ارزیابی جامع

هدف از ارزیابی جامع تجزیه و تحلیل سلسله مراتب برنامه، اثرات برنامه و در ارتباط قرار دادن آن با هدف های کلی از پیش تعیین شده است^۱. (سیف الدینی، ۱۳۸۳، ص ۸۳).
در واقع ارزیابی جامع تنها منافع قشری یا تأثیرات ارزیابی بر گروه های ویژه را مورد بررسی قرار نمی دهد، بلکه کلیه جنبه های برنامه و تأثیرات آن را بر همه افراد و گروه ها مورد بررسی قرار می دهد.

از جمله روش های ارزیابی جامع، عبارتند از:

الف: روش بررسی نسبت هزینه به سودمندی اجتماعی (SCBA)^۱:

"این روش توسط اقتصاددانان برای ارزیابی اجتماعی پروژه های دولتی به خصوص پروژه هایی که با منافع مالی سر و کار دارند، بسط داده شده است (قراگزلو، ۱۳۶۵: ۷۵).
رقمی که معمولاً برای ارزیابی پروژه ها استفاده می شود، نسبت سود برنامه به نسبت هزینه است (B/C). (B) نسبت اندازه گیری سودمندی هایی است که پیش بینی می شود، در مدت زمانی از برنامه ایجاد شود. (C) نیز اندازه گیری کننده هزینه های ناشی از یک برنامه در برهه ای از زمان است. یک برنامه یا پروژه در طراحی دخالت داده می شود، اگر سود برنامه از

¹ Social Cost Benefit Analysis

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

هزینه آن بیشتر باشد ($B/C > 1$). معمولا اندازه‌گیری هزینه و سود، با واحد پولی انجام می‌شود که نشان دهنده میزان کمک اقتصادی یک برنامه در راستای کفایت اقتصادی است. بدون توجه به چگونگی توزیع سودمندی برنامه و کالاهای غیر تجاری مانند پارک‌ها، جاده‌ها و دیگر خدمات رفاهی روش تجزیه و تحلیل هزینه و سود برای تعیین برآوردی از برنامه‌ها و پروژه‌های پیشنهادی طراحی شده و ارزیابی اثرات برنامه مورد نظر نبوده است. بلکه این روش می‌تواند به‌عنوان مکملی برای ارزیابی اثرات مورد استفاده قرار گیرد." معیار مورد استفاده در این روش کفایت اقتصادی است. منابع موجود هنگامی به صورت با کفایت مورد استفاده قرار می‌گیرند که مجموع سودهایی که به اجتماع می‌رسد حداکثر باشد" (سیف الدینی، ۱۳۸۳: ۱۳۹-۱۴۰).

ب: جدول موازنه برنامه‌ریزی

این روش، کاربرد خاصی از روش بررسی هزینه نسبت به سودمندی اجتماعی است که توسط لیچفیلد در سال ۱۹۵۶ برای استفاده در مطالعات شهری و منطقه‌ای ارایه شد. در این روش ابتدا گروه‌های مختلفی را که در تهیه و اجرای پروژه‌های مختلف نقش دارند، تعیین می‌کنیم. آنها را به دو گروه تولیدکنندگان که مسوول شناسایی و راه‌اندازی پروژه‌ها هستند و مصرف‌کنندگان که اثرات این پروژه‌ها را دریافت می‌کنند، تقسیم کرده و در ستون عمودی جدول موازنه برنامه‌ریزی قرار می‌دهیم. بعد از تعیین این دو گروه هزینه‌ها و سودمندی‌هایی را که می‌توان بر اساس واحد پولی ارزشیابی کرد، در جای مناسب خود در جدول موازنه برنامه‌ریزی که به هزینه‌ها و سودمندی‌های سالانه و سرمایه تقسیم شده‌اند، قرار می‌دهیم.

مواردی را که غیر قابل لمس در نظر گرفته شده‌اند و نمی‌توان آن‌ها را بر اساس واحد پولی ارزشیابی کرد، به صورت t و آنهایی که قابل اندازه‌گیری هستند اما به خاطر وقت،

هزینه و یا عدم وجود اطلاعات کافی، ارزشیابی نشده‌اند را با M در جای مناسب خود در جدول قرار می‌دهیم. اگر افزایشی نسبت به گزینه وضع موجود «عدم اقدام» پیش‌بینی شود، علامت + و اگر کاهش پیش‌بینی شود علامت - به کار می‌بریم. این روش از نادیده گرفته شدن هزینه‌ها و سودمندی‌های غیر قابل لمس و غیر قابل اندازه‌گیری جلوگیری می‌کند (زبردست، ۱۳۸۱: ۳۰-۲۹).

"ارزش این روش در نمایاندن مفاهیم مجموعه پیشنهادی برنامه‌ریزی در مورد تمامی جامعه و گروه‌های مختلف درون آن بوده و توجه ویژه‌ای به عدالت و مساوات در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای دارد. هدف این روش تهیه طرحی است که بر مبنای اطلاعات موجود، احتمالاً منافع کل جامعه را بهتر تأمین کند" (قراگزلو، ۱۳۶۵: ۷۸).

ج: روش ارزیابی ماتریس دستیابی به اهداف (GAM) ۱

"این روش در سال ۱۹۶۶ توسط موریس هیل در پاسخ به نقاط ضعف روش‌های موجود ارزیابی مطرح شد. هیل مدعی است که ارزیابی طرح‌های آلترناتیو باید شامل سنجش قیاسی از میزان دستیابی آن‌ها به اهداف مشخص سیستم تحت برنامه‌ریزی باشند" (قراگزلو، ۱۳۶۵: ۱۲). "او پیشنهاد می‌کند که اهداف و مقاصد یک طرح باید به‌طور صریح بیان شده و استراتژی‌های آلترناتیو بر اساس میزان دسترسی به این مقاصد اندازه‌گیری شوند" (زبردست، ۱۳۸۱: ۳۲). هیل بر این باور بود که روش جدول موازنه برنامه‌ریزی در رابطه با هدف‌های ویژه کاملاً تعیین شده نیست و مقایسه یا جمع بندی سودها هنگامی معنی دار است که در رابطه با هدف‌های ویژه مشترک قرار گیرد. هیل معتقد بود که در مرحله نخست، میزان اهمیت هدف ویژه، برای جامعه مهم است. اگر هدف

¹ Goals Achievement Matrix

آشنایی با طرح های توسعه شهری

ویژه های برای جامعه ارزشی نداشته یا اثر اندکی داشته باشد، بررسی سودها و هزینه ها در رابطه با هدف ویژه برای جامعه مورد نظر نامربوط است." این روش می کوشد تا به تعیین میزان دسترسی طرح های مختلف به مجموعه ای از هدف های از پیش تعیین شده بپردازد. پیشرفت در راستای دستیابی به هدف های مشخص، بیان کننده مزایا و حرکت در جهت خلاف اهداف نشان دهنده کاستی های طرح های گزینه است". (سیف الدینی. ۱۳۸۳: ۱۷۱)

چهار ویژگی اصلی این روش عبارتند از:

- هدف ها یا مقاصد قبل از تهیه طرح های گزینه و بررسی پیامدهای آن صورت بندی می شود.

- مقاصد چند بعدی به شمار می آیند. یعنی افزون بر ویژگی اقتصادی، دارای ماهیت سیاسی و محیطی نیز هستند.

- روش های GAM به گونه ای طراحی شده اند که تنها طرح های آلترناتیو مورد بررسی قرار می گیرند. به عبارت دیگر طرح های مورد نظر در رابطه با یک مشکل معین و به صورت آلترناتیو مورد بررسی قرار می گیرند

- به هدف های مورد نظر وزن معینی داده می شود که بیان کننده اهمیت نسبی آنها است و یا بر حسب اهمیت نسبی درجه بندی می شود" (همان: ۱۷۲).

"این روش به طور کلی عبارت است از تعیین اهداف طرح مورد نظر با مشخص نمودن ارزش نسبی هر یک از اهداف یا مقاصد با سنجیدن هر یک از طرح های آلترناتیو برای شناخت میزان دستیابی به هر یک از اهداف. از معایب عمده این روش ارزشیابی در بارگذاری می توان نام برد. لیچفیلد در این می گوید: چه کسی باید تعیین کند که کدام گروه از اهمیت بیشتر و کدام از اهمیت کمتری برخوردار است. معایب دیگر این روش این است که جدول

پیشنهادی را نمی توان جمع کرد و کنش ها و وابستگی های متقابل بین اهداف مشخص نیستند" (زبردست، ۱۳۸۱: ۳۳).

۸-۵. معیارهای ارزیابی عملکرد طرح های توسعه شهری

به طور کلی اصول و مباحث اساسی در ارزیابی طرح های توسعه شهری به ترتیب زیر است:

- پیش بینی جمعیت، جهات توسعه فیزیکی و پراکنش جمعیت در فضای شهری؛
 - سازمان فضایی و تقسیمات کالبدی و مرکز شهری، محلات، نواحی و مناطق؛
 - مرکز اصلی و فرعی و چگونگی توزیع آن در شهر؛
 - کاربری های عمده، توزیع کاربری ها، سرانه ها و تغییرات انجام شده؛
 - شبکه ارتباطی و میزان اجرای آن؛
 - سازمان اجرایی طرح مسایلی مانند برنامه ریزی، اجراء، کنترل و تنظیم و تامین منابع مالی برای اجرای طرح.
- باتوجه به مباحث بالا، در این قسمت سعی شده به تدوین معیارهای ارزیابی عملکرد طرح های توسعه شهری پرداخته شود. اهم این معیارها به شرح زیر است:
- مشارکت مردم در مراحل مختلف طرح و اجراء؛
 - مشارکت نهادهای محلی در مراحل مختلف طرح و اجراء؛
 - داشتن فرایند علمی و مشخص در مراحل مختلف تهیه طرح جامع؛
 - واقع گرایی و سازگاری اهداف؛
 - ارتباط طرح با مطالعات اجتماعی، اقتصادی، جغرافیایی، تاریخی و کالبدی شهر؛
 - تداوم و انعطاف پذیری طرح؛
 - مطابقت طرح با خواست ها و روش های زیستی مردم؛

- ارزیابی برآورد مالی اجرای طرح؛
 - تعیین عملکرد اقتصادی شهر؛
 - توزیع عادلانه و منطقی خدمات در شهر؛
 - پیش بینی جمعیت؛
 - سلسله مراتب تقسیمات کالبدی در مجموعه شهر؛
 - شاخص سازگاری فعالیت های اجتماعی هم جوار؛
 - شرایط محیطی، اقلیمی و طرح های شهری؛
 - حفاظت از محیط زیست و منابع غیر قابل تجدید؛
 - ملحوظ نمودن عناصر توپوگرافیک در فرم شهر؛
 - هماهنگی طرح با سیاست های کلی شهرسازی و استراتژی های اهداف توسعه ملی و منطقه ای؛
 - ارزیابی سمت توسعه فیزیکی شهر؛
 - ارزیابی بخش مسکن؛
 - ارزیابی کاربری ها؛
 - شبکه های ارتباطی.
- پس از اینکه به معیارهای ارزیابی اشاره شد، در این قسمت، برای فهم مناسب تر مطالب، مهم ترین معیارها به صورت اجمالی تشریح می گردند.

۸-۵-۱. مشارکت مردم در مراحل مختلف طرح و اجراء

مشارکت مردمی در مفهوم عام و فراگیر خود، گردهمایی و تشکل آگاهانه و خودجوش جمعی از مردم ساکن در یک محدوده برای بهبود وضعیت مسکن و محیط مسکونی به

شیوه ای غیر انتفاعی و بر اساس گزینش آگاهانه و ارادی است که شمول و درگیری تمام عیارمردم را در کلیه مراحل تهیه طرح، نظارت و اجرا می طلبد. به نحوی که این درگیری داوطلبانه منجر به آزدسازی ظرفیت های نهفته مردمی شده، آن ها را با امکانات و محدودیت ها در هر مرحله آشنا می سازد و به تقویت اعتماد به نفس، افزایش روحیه تعاون و همکاری می انجامد. همچنین موجب تحکیم همبستگی و وفاق جمعی شده، قدرت رویارویی با مسایل و مشکلات زندگی شهری و برخورد با ساختارهای پیچیده تکنولوژیک و بوروکراسی موجود را افزایش داده، به افزایش روحیه مسوولیت پذیری مردم منجر خواهد شد (شیخی، ۱۳۷۶: ۵۱۱).

در تعریف نسبتاً جامع از مشارکت، آن را شرکت فعالانه انسان ها در حیات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی و به طور کلی تمامی ابعاد حیات می دانند. امروزه توسعه پایدار را در پناه توسعه مشارکت می جویند و از آن به عنوان هدف و وسیله توسعه یاد می کنند (طالب، ۱۳۷۶: ۵۶۶). مشارکت عبارت از شرکت اعضاء یک جامعه یا نمایندگان آن در تمامی فعالیت هایی است که به آن جامعه مربوط می شود. "مشارکت مردم به معنای شرکت داوطلبانه و ارادی آن ها در فرایند توسعه است. این مشارکت نمی تواند از روی اجبار باشد" (مخبر، ۱۳۶۵: ۹۵). از آنجایی که طرح جامع هم یک فرایند توسعه کالبدی فضای است، لذا این حق گروه های ذینفع است که در تمامی مراحل مختلف تهیه و اجرای طرح مشارکت داشته باشند. این امر به معنی دخالت شهروندان در برنامه ریزی و انجام برنامه های اجرایی و پروژه های توسعه است. «تجارب گوناگون نیز مؤید این واقعیت است که هر جا مردم در برنامه ریزی و طراحی مشارکت داشته باشند، طرح موفق تر و منطبق تر با نیازهای آنان تهیه شده است.» (احمدی، ۱۳۷۰). «مشارکت مردم در مراحل مختلف تهیه و اجرای طرح های جامع می تواند نتایج زیر را در بر داشته باشد:

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

- سهولت و تسریع در جمع‌آوری اطلاعات، شناخت وضع موجود، مسایل و مشکلات و نیازها و در نتیجه برنامه‌ریزی؛
- بالا رفتن کیفیت طرح به علت توجه به واقعیات شهری؛
- سهولت و تسریع در اجرای طرح به علت توجه مردم نسبت به ویژگی‌های طرح؛
- کاهش هزینه‌های اجرای طرح؛
- کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری؛
- تامین نیروی انسانی؛
- " تقویت احساس مسوولیت در مردم نسبت به امور شهری؛
- گسترش سنت رهبری محلی و غیرمتمرکز کردن دیوان سالاری مرکزی؛
- ایجاد علاقه و اعتماد به نفس در مردم " (عظیمی، ۱۳۵۷: ۱۰۷).

۸-۵-۲. مشارکت نهادهای محلی در مراحل مختلف طرح و اجراء

مشارکت فعال کارگزاران شهری در مراحل مختلف برنامه‌ریزی، به بهبود کیفیت کاربردی طرح منجر می‌شود. زیرا این گروه با توجه به حضور در متن مسایل و معضلات شهری، مشکلات را بهتر لمس می‌کنند. مشارکت فعال نهادهای محلی علاوه بر کمک فکری که به طراحان و برنامه‌ریزان اعطا می‌کنند، باعث رشد و شکوفایی فکری کارگزاران محلی نیز می‌گردد. در نتیجه ایشان با محتوای طرح آشنا شده و با دید کارشناسانه برخورد می‌نمایند. این مشارکت‌ها در بهبود کیفیت طرح و اجرایی کردن آن مؤثر می‌باشد. با توجه به این که

اکثر کارگزاران اجرایی را نیروهای غیر متخصص تشکیل می دهند، مشارکت آنها در تهیه طرح و در نتیجه شناخت صحیح برنامه‌ها مهم جلوه می نماید.

علی‌رغم منافع و ضرورت‌های آشکار و نهان مشارکت مردم، این بحث هنوز نتوانسته نقش و جایگاه تعیین کننده‌ای را در طرح‌های توسعه شهری به دست آورد. دلایلی چون برتری طلبی متخصصان و تحصیل کردگان و فاصله گرفتن از مردم، وجود چارچوب‌های خشک و بوروکراسی فلج اداری، طرح مسایل در قالب نامفهوم و نا آشنا برای مردم، مشکلات سازمانی و نهادی مشارکت مردمی از عوامل این نارسایی می‌باشد (شیخی، ۱۳۷۶: ۵۱۱).

اگرچه ساختار مشارکت شهروندان در اجرای طرح‌های شهری از گذشته‌های دور در قالب شوراهای شهر ملاحظه شده است، ولی جز در دوران کوتاهی امکان عملی پیدا نکرده است. از صدر مشروطیت هیچ‌گاه زمینه مشارکت شهروندان وجود نداشته است. تا قبل از تصویب قانون شورای اسلامی شهر، قانون دیگری که مصوبه بعد از انقلاب اسلامی است، موجودیت قانونی داشته، ولی به دلایلی اجرای آن متوقف بود. با این همه عملاً سازمانی جهت جلب مشارکت مردم در شهرها وجود نداشته است (طالب، ۱۳۷۶: ۵۶۸).

۸-۵-۳. داشتن فرایند علمی و مشخص در مراحل مختلف تهیه طرح جامع

فرایند، معادل کلمه process است و عبارت از تسلسل منطقی یکسری فعالیت می‌باشد. "به‌طور کلی مراحل مختلف یک فرایند منطقی و عقلایی برنامه‌ریزی شهری را می‌توان به شش مرحله تقسیم کرد. این مراحل شامل تعریف مسأله، تعیین هدف‌ها، سیاست‌گذاری، ارایه راه‌حل‌ها، ارزیابی راه‌حل‌ها، بهینه‌یابی آن‌ها و در نهایت اجراء می‌باشد" (معصومی اشکوری، ۱۳۷۶: ۲۹). هیچ یک از مراحل فوق در طول فرایند تکرار شونده

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

برنامه‌ریزی نقطه پایانی و توقف ندارند. به علاوه عموماً ماهیت برنامه‌ریزی به ویژه برنامه‌ریزی و طراحی شهری به گونه‌ای است که باید آنچنان انعطاف پذیر و به دور از انتزاع و جزم اندیشی باشد تا بتواند هر لحظه خود را با واقعیات تازه و مسایل نوین شهری سازگار نموده و برای آن‌ها راه‌حل ارائه دهد. نظم و روال منطقی در تهیه طرح‌های شهرسازی از اصولی است که بایستی رعایت گردد تا جواب منطقی و معقول داشته باشد. تفکر فرایندی یعنی به کار بستن این اندیشه که پدیده‌ها و مسایل شهری از جایی آغاز شده، دائماً تغییر شکل می‌دهند و دارای پویندگی هستند. فرایند برنامه‌ریزی و طراحی شهری می‌تواند به مثابه وسیله‌ای منطقی و عقلایی چاره ساز انواع گوناگون و متنوع مسایل شهری و شهرنشینی کشور باشد. «داشتن فرایند علمی در تهیه طرح آثار مثبت ذیل را به دنبال خواهد داشت:

- ۱- شناخت بهتر موضوع، محدودیت و امکانات؛
- ۲- امکان به وجود آمدن راه‌حل‌های متنوع و در نتیجه امکان ارزیابی و انتخاب راه‌حل بهینه؛
- ۳- دستیابی به راه‌حل‌های منطقی و غیر شخصی؛
- ۴- فراهم شدن امکان مشارکت مردم و متخصصان در کار برنامه‌ریزی و طراحی شهری؛
- ۵- تفهیم بهتر به مردم و فراهم آوردن امکان تجدید نظر و تصحیح تصمیمات؛
- ۶- تسهیل اجرای برنامه و فراهم آمدن امکانات تأثیریابی طرح» (حسینی، ۱۳۸۴).

۸-۵-۴. واقع‌گرایی و سازگاری اهداف

"هدف در حقیقت همان حرکت از وضع موجود جهت وصول به وضع مطلوب است" (زرزبونی، ۱۳۶۵: ۲۶). "سازگاری طرح‌های شهری با شرایط جامعه، مستلزم واقع‌گرایی

آن هاست. لازمه واقع گرایی پذیرفتن این واقعیت است که در شرایط اجتماعی و اقتصادی متحول جامعه ما انجام پیش بینی های دقیق، جامع و دراز مدت در مورد تمام مسایل شهری مانند جمعیت، درآمد، رفت و آمد، مسکن و غیره و نیز سعی در تثبیت کاربری زمین نه ممکن است و نه ضروری. همچنین در شرایط کمبود امکانات و افزایش شدید نیازها سعی در استاندارد کردن میزان و اندازه فضاهای مورد نیاز شهری در چارچوب برنامه ریزی های جامع و تفصیلی کاربری زمین تلاشی عبث و غیر ضروری است" (غمامی، ۱۳۷۳: ۳۰).

"یکی از مهم ترین مراحل تهیه طرح کالبدی مرحله تدوین اهداف است. به هنگام تدوین اهداف طرح باید امکانات موجود در دسترس و قابل حصول را مدنظر داشت و اهدافی را برگزید که با این امکانات در تناسب باشد. همچنین اهداف انتخاب شده نباید در تضاد با ارزش های اقتصادی و اجتماعی- فرهنگی مردم باشد. در صورتی که در تدوین اهداف این ملاحظات صورت نگیرد، اهداف انتخاب شده جنبه ایده آلیستی داشته و غیر اجرایی شده و در نتیجه غیر قابل دسترس" (زیگفرید گیدین، ۱۳۶۵: ۶۴).

موضوع دیگر در این رابطه سازگاری اهداف و عدم تناقض اهداف با یکدیگر است. در صورتی که اهداف طرح ناقض یکدیگر باشند، دستیابی به اهداف غیر ممکن خواهد بود.

۸-۵-۵. ارتباط طرح با مطالعات اجتماعی، اقتصادی، جغرافیایی، تاریخی و کالبدی

شهر

اساساً شهر محصول اوضاع اجتماعی، اقتصادی، و جغرافیایی و تاریخی خود می باشد و در طول این فراز و نشیب ها شکل گرفته، رشد کرده و تحول پیدا کرده است. براین اساس

آشنایی با طرح های توسعه شهری

هرگونه طرح ریزی و برنامه ریزی برای شهر باید با توجه به این موارد و تلاش در جهت شناخت گذشته و درک حال صورت گیرد تا بتواند پیش بینی روشنی از آینده ارائه دهد. طرح موفق طرحی است که با اوضاع و احوال اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی مردم و شرایط جغرافیایی محیط هماهنگ باشد. این ممکن نیست مگر با برقراری ارتباط دقیق و مشخص بین طرح با مطالعات اقتصادی و اجتماعی، جغرافیایی و تاریخی.

طرح باید بیان فضایی - کالبدی مطالعات اجتماعی، اقتصادی، جغرافیایی و تاریخی باشد و بتواند تعریف فضایی مشخصی از این مطالعات به دست بدهد. حاصل رعایت این معیار، دستیابی به طرحی است که با اوضاع اجتماعی - اقتصادی و تاریخی - جغرافیایی شهر متناسب است و در نتیجه امکان موفقیت بیشتری دارد (احمدی، ۱۳۷۰: ۸۳).

حاصل مطالعات و بررسی های وضع موجود شناخت امکانات و محدودیت ها است. اگر این مطالعات به درستی صورت گرفته باشد و تنگناها و قابلیت های رشد و توسعه آنچنان که هست شناسایی گردند، می توان طرحی ارائه کرد که با اوضاع و احوال همه جانبه شهر تطبیق و تدقیق شود.

۸-۵-۶. تداوم و انعطاف پذیری طرح

انعطاف پذیری به معنای قابلیت انطباق طرح با شرایط دگرگون شونده است، بدون آن که به اهداف نهایی و استراتژیک طرح لطمه ای وارد آید. هیچ برنامه ای و از جمله شهرسازی را نمی توان یک بار و برای همیشه انجام شود. برنامه ریزی و طراحی شهری یک کار مداوم است و بلکه علاوه بر مداوم بودن، باید انعطاف پذیر باشد تا تغییرات و واقعیات را بپذیرد و برنامه ها را با واقعیات جدید تطبیق دهد. "برنامه واقع بینانه و پیشرو، برنامه مداوم و انعطاف پذیری

است که مقدورات زمان خود را درک کرده و از این مقدورات نهایت استفاده کرده باشد" (زریونی، ۱۳۶۵: ۲۱).

"برخی از دگرگونی‌ها قابل پیش‌بینی و برخی دیگر غیر قابل پیش‌بینی هستند. دگرگونی‌های قابل پیش‌بینی، تغییراتی هستند که به‌طور معمول اتفاق افتاده و یا به نظر می‌رسد که در حال انجام است. دگرگونی‌های غیر قابل پیش‌بینی، تغییر ناشناخته‌ها می‌باشد" (مینه جان، ۱۳۵۸: ۳۸). به دلیل نامشخص بودن سیاست‌های کلی و عدم ثبات سیاسی و اقتصادی دگرگونی‌های غیر قابل پیش‌بینی در کشورهای جهان سوم بیشتر اتفاق می‌افتد. بنابراین طرح‌های کالبدی می‌بایستی دارای انعطاف باشند تا بتوانند با شرایط دگرگون شده خود را تطبیق دهند و با تغییر شرایط از حیض انتفاع خارج نشوند. یکی از راه‌های انعطاف بخشیدن به طرح‌ها، تجدید نظر مداوم در آنهاست. زیرا "برنامه‌ریزی یک فرایند مداوم است" (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۰۲).

روش‌های تهیه طرح‌های انعطاف پذیر، گوناگون بوده و هر یک از آنها دارای مزایا و معایب مختلفی هستند. البته این نکته را باید خاطر نشان ساخت که تهیه طرح کالبدی انعطاف پذیر در شرایطی که نظام شهرسازی و قوانین شهرسازی کشور انعطاف لازم را ندارند، عملاً غیر ممکن یا بسیار مشکل است. به همین دلیل ابتدا باید تلاش کرد تا قوانین و نظام شهرسازی کشور انعطاف لازم را به دست آورند. "برنامه‌ریزی شهری یک فرایند پویا و گویاست؛ چرا که روابط انسانی ویژگی پویایی آن را تضمین می‌کند. بنابراین در جهت تأمین نیازهای خدمات شهری و در نظر گرفتن عوامل مختلف اقتصادی - اجتماعی در یک سیستم برنامه‌ریزی شهری جامع و پویا، مشخص کردن سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه شهری، هماهنگ کردن آنها با سایر برنامه‌های عمرانی در سطح منطقه‌ای و کشوری و

تنظیم برنامه‌ها و طرح‌ها در دوره‌های زمانی معین از اولویت ویژه‌ای برخوردار است (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۰۲).

۸-۵-۷. مطابقت طرح با خواست‌ها و روش‌های زیستی مردم

مشارکت مردم در مراحل مختلف تهیه و اجرای طرح، آثار مثبت زیادی را در پی خواهد داشت که در بحث مشارکت به برخی از آن‌ها اشاره شد. مطابقت طرح با خواست‌ها و روش‌های زیستی مردم هنگامی تحقق می‌یابد که مردم در تمامی مراحل برنامه‌ریزی طرح نیز مشارکت داشته باشند و مشارکت آنها در اجرای طرح به تنهایی نتایج فوق را حاصل نخواهد کرد. شاهد بر این مدعی، بازسازی شهر هویزه است که مردم در اجرای طرح مداخله داشتند، ولی ساخت واحدهای مسکونی هیچ گونه تطابقی با نیازهای مردم نداشته و در طراحی واحدها نیز موفقیتی حاصل نشده است. هدف نهایی برنامه‌ریزی شهری، بهبود شرایط زیستی مردم و ایجاد محیطی مطلوب‌تر برای زندگی انسان‌هاست. بنابراین توجه به خواسته‌های مردم در هر برنامه‌ریزی به‌طور کلی و برنامه‌ریزی شهری به‌طور خاص، امری ضروری است. در صورتی که خواسته‌های مردم در طرح مورد توجه قرار نگیرد، به دلیل عدم مقبولیت طرح از سوی مردم به هنگام اجرا مشکلات زیادی پیش روی طرح خواهد بود.

۸-۵-۸. ارزیابی برآورد مالی اجرای طرح و مطابقت آن با شرایط واقعی

در هر طرح و برنامه‌ای، پیش‌بینی امکانات مالی برای اجرای برنامه‌های پیش‌بینی شده به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌ها مورد تاکید است. در طرح‌های جامع نیز پیش‌بینی امکانات مالی برای دوره اجرای طرح و برآورد درآمدها و هزینه‌های بخش‌های مختلف کمک شایانی به پیشبرد اهداف طرح می‌نماید.

۸-۵-۹. تعیین عملکرد اقتصادی شهر

طراحی شهری و برنامه ریزی شهری، زمانی می توانند مؤثر واقع شوند که روند یا روال عادی شکل گیری شهر را بشناسند و بتوانند طبق آن عمل کرده و بر شکل دهی آن مؤثر گردند. در شهرسازی سنتی خود کالبد شهر تحلیل می شد، اما امروزه نیروها و عوامل مؤثر مستقیم یا غیر مستقیم آنی یا تدریجی که بر روی تغییرات و دگرگونی شهر موثرند نیز مورد بررسی قرار می گیرند. یکی از عواملی که در طراحی و برنامه ریزی شهری تأثیر می گذارد، نقش و عملکرد غالب اقتصادی شهر است.

آگاهی و اطلاع از ساختمان و طرز کار اقتصاد یک شهر برای برنامه ریزی ها در هر سطح، اعم از شهری، منطقه ای و کشوری و تجزیه و تحلیل استفاده از زمین ضرورت دارد. ساخت یک مرکز شهری، با کمیت و کیفیت قدرت تولید، فعالیت های تولیدی، درآمد و یا به طور کلی تحرک اقتصادی آن مرکز تعیین می شود.

به طور کلی فعالیت های اقتصادی موجد اشتغال بوده و به مقدار زیادی موجب جذب جمعیت به اینگونه مراکز می شود. بنابراین می توان گفت که اقتصاد یک شهر عامل موثری برای توسعه اراضی می باشد. مطالعه در اقتصاد شهری استفاده های عملی بسیار اساسی و مهمی در زمینه تجزیه و تحلیل و بررسی برنامه ریزی و طرح استفاده از زمین در شهر خواهد داشت. با آگاهی از روند رشد، تعادل، افزایش و یا کاهش در فعالیت های اقتصادی، طراحان شهر بهتر خواهند توانست معیارهایی بیابند که راهنمای آنان در تعیین مقدار و وضع زمینهای مورد نیاز باشد (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۹۵).

۸-۵-۱۰. رایه پیشنهاد جهت احیاء زیرساختهای اقتصادی

آشنایی با طرح های توسعه شهری

«منظور از اقتصاد شهری، تجزیه و تحلیل سیستم تولیدی، توزیعی و مصرفی است که تمام فعالیت های تولیدی شهر و آن قسمت از حومه شهری را که به مقدار نسبتاً زیادی از امکانات و تسهیلات شهری استفاده می کند، در بر می گیرد و هر برنامه ریزی شهری، هرگونه توسعه شهری و یا مطالعه در زمینه بهبود وضع شهر، در گروه اطلاع از وضع اقتصادی شهر است. این مورد از یک ساختمان کوچک و مسکونی، تجاری و یا یک واحد کوچک صنعتی شروع شده و به سطح شهر و شناخت حوزه های نفوذ اقتصادی شهر و منطقه می انجامد» (شیعیه، ۱۳۸۰: ۱۹۶). لذا اقتصاد یک شهر اعم از کشاورزی، صنعت و خدمات با مطالعه دقیق از اقتصاد منطقه و توان و استعداد های بالقوه منطقه قابل اجرا خواهد بود.

۸-۵-۱۱. توزیع عادلانه و منطقی خدمات در شهر

عدالت عبارت از ایجاد فرصت های برابر برای تمام شهروندان در استفاده از امکانات و خدمات شهری است.

عدالت یک اصل عقلایی و منطقی است و مورد پذیرش همه مکاتب و فلسفه ها می باشد. عدالت، قرارگیری هر چیز در جای مناسب خویش است. عدل از اصول دین اسلام است و به اعتقاد ما نظام جهان و خلقت بر عدل استوار است. در قرآن کریم آمده است که مأموریت تمامی پیامبران برقراری عدل در جامعه می باشد. در شهرسازی و طرح ریزی کالبدی نیز که از امور تعیین کننده است، رعایت عدالت امری ضروری است. در صورت عدم رعایت آن شاهد به وجود آمدن شهرهایی خواهیم بود که در آن بخش هایی از شهر دارای امکانات و خدمات شهری فراوان و بخش های دیگر از شهر فاقد امکانات و خدمات شهری در حد مناسب می باشد. ممکن است قسمت هایی از شهر از نظر کیفیت محیط زیست در سطح

بالایی قرار داشته باشد، در حالی که قسمت های دیگر شهر از نظر کیفیت و مطلوبیت محل زندگی در حد پایین قرار دارند.

در طرح کالبدی شهری رعایت عدالت در موارد زیر مصداق می یابد:

۱. توزیع در امکانات اولیه

۲. توزیع در خدمات شهری

۳. دسترسی ها.

۸-۵-۱۲. پیش بینی جمعیت

شهر واحد جمعیتی است و جمعیت به گونه ای که در شهر استقرار یافته است، باید مورد توصیف و تشریح قرار بگیرد. مطالعه جمعیت شهری در عین حال که روشننگر درجه شهرگرایی کشورها است، امکان طبقه بندی اساسی شهرها را فراهم می آورد و در ضمن نیروی کار و تولید شهر، ارزیابی و سطح نیازهای جامعه شهری و تجهیزات آن نیز برآورد می گردد (فرید، ۱۳۶۸: ۲۱۵).

غالبا در تعریف شهر از اولین مولفه ای که سخن به میان می آید، تراکم و انبوهی جمعیت شهرها می باشد. جمعیت متشکل از افرادی با فرهنگ ها، سلیقه ها، نگرش ها، وضعیت درآمدی و اجتماعی - اقتصادی مختلفی است که هر یک دارای آرم آن ها و خواسته هایی بر اساس طرز فکر و منشاء اجتماعی خود می باشند. بر این اساس هر گونه طرح ریزی و برنامه ریزی در شهر بدون توجه به نیازهای این گروه های خاص و یا کنار گذاشته شدن برخی از این گروه ها در برنامه ریزی ها، پیامدهایی را در پی خواهد داشت که زیان های ناشی از آن اگر به صورت آنی بروز نکند، در دراز مدت آثار ناشی از آن در محیط شهری جلوه گر خواهد شد. شاهد این مدعی، در کنار گذاشته شدن کم درآمدها از

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

برنامه‌ریزی‌ها در سطح کلان و محلی در سال‌های قبل می‌باشد که در حال حاضر به صورت حاشیه نشینی و یا ایجاد سکونت‌گاه‌های خودرو در پیرامون شهرها و به خصوص شهرهای بزرگ نمایان شده‌اند. با توجه به اهمیت شناخت جمعیتی که زیر پوشش طرح شهری قرار می‌گیرند و در جهت جلوگیری از حذف برخی گروه‌ها در برنامه‌ریزی‌های شهری، پیش‌بینی جمعیت تحت پوشش طرح در مقاطع زمانی مختلف و همچنین کسب آگاهی از ویژگی‌های جمعیتی کسانی که در آینده از نتایج بهره‌مند خواهند شد، ضروری است.

در طرح‌های جامع شهری نیز با توجه به اینکه منبع قانونی و رسمی برای تغییر و تحولات در شهر، همین طرح‌ها می‌باشند و با توجه به تاثیر گذاری طرح در طول دوره اجراء بر زندگی همه گروه‌های ذینفع در محیط شهری و همچنین رابطه مستقیم بین جمعیت و سایر نیازهای شهری در ابعاد کالبدی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و غیره، شناخت ویژگی‌های اجتماعی جمعیت شهری در حال حاضر و آینده از لحاظ سن، جنس، سواد، درآمد، اشتغال و بیکاری، ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی، تعداد کل جمعیت، سطح باروری و مرگ و میر، ازدواج و غیره بایستی در مطالعات طرح‌های شهری مورد توجه خاص قرار گیرد.

۸-۵-۱۳. سلسله مراتب تقسیمات کالبدی در مجموعه شهر

نظام تقسیمات شهری در برنامه‌ریزی شهری به‌طور معمول جهت برآورد خدمات و توزیع مطلوب آن‌ها در سطوح شهر تعیین می‌شود. از آنجا که میزان و نحوه استفاده از انواع فضاها و خدمات شهری بر حسب نوع فضاها و خدمات شهری متفاوت است، معمولاً سلسله مراتبی از تقسیمات پیش‌بینی می‌شود که در هر رده خدمات و فضاها خاصی قرار می‌گیرند.

شهر یک سیستم است و بایستی هر یک از عناصر سازنده سیستم با توجه به نقش و عملکردهای سلسله مراتبی آن‌ها در جای خود تعریف شوند. استقرار هر یک از عملکردهای شهری در نظام سلسله مراتبی و مکان خاص، وحدت مجموعه را تامین می‌کند. همان گونه که اشاره شد شهر یک سیستم است و "سیستم متشکل از مجموعه‌ای از عناصر است که بر یکدیگر تأثیرات متقابل دارند. تغییر در هر یک از عناصر سیستم بر سایر عناصر سیستم تأثیر می‌گذارد و موجب تغییرات در کل سیستم می‌گردد. بدین‌سان که در تحلیل مفهوم سیستم، اصول مهم آن کلیت و سلسله مراتب است" (شکویی، ۱۳۶۴: ۱۳۸-۱۳۷). "رده‌های مختلف سلسله مراتبی در مجموعه شهر بایستی در جای خود تعریف شوند و طرح جامع تمام تقسیمات کالبدی را با محور قرار دادن انسان و فضای انسانی از خرد تا کلان شامل شود" (احمدی، ۱۳۷۰: ۸۸).

محدودیت بینش در طراحی شهری و الگوی تقسیمات کالبدی شهر به سبب پرداختن فقط و فقط به مسأله حمل‌ونقل و خیابان‌کشی، عملاً به نفع دیگر عملکردهای مهم شهری انجامیده است. عناصر سازنده یک شهر از واحد مسکونی، واحد همسایگی، محله، ناحیه و منطقه تشکیل شده و الگو باید تقسیم‌بندی کالبدی شهر از انسان یا خانوار تا مجموعه انس آن‌ها یا شهر را مهیا سازد. این مکان‌یابی عوامل زیر را در خود دارد:

۱- دامنه نوسان: تقسیمات کالبدی باید بین حداقل و حداکثر جمعیتی نوسان داشته تا قابل اجرا و پیاده شدن باشد.

۲- شعاع دسترسی: همان مدت‌زمان طی شده بین کانون‌های زیستی با ماشین یا پیاده است.

۳- عنصر توزیعی: همان خدمات و امکانات مختلف است که به هر رده از تقسیمات سلسله مراتبی تعلق می‌گیرد.

۴- عنصر شاخص: هر تقسیم کالبدی با توجه به نیازهای انسانی در مقیاس خود با عنصر شاخص تعریف می شود (بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، ۱۳۷۲: ۱۷۶).

۸-۵-۱۴. شاخص سازگاری فعالیت های اجتماعی هم جوار

سازگاری به معنای همخوانی و همگنی در فعالیت های اجتماعی است، بدین صورت که استقرار کالبدی این فعالیت با سایر کاربری ها، در ارتباط با یکدیگر بررسی می شود. به عنوان مثال، نحوه استقرار یک سالن اجتماعات، با فعالیت صنعتی به شدت با هم ناسازگاری دارند و یا استقرار یک مرکز مذهبی در مجاورت با سینما که امری غیر مطلوب است. در مقابل بسیاری از فعالیت های اجتماعی در ارتباط تنگاتنگ با یکدیگر بوده و مجاورت آنها نه تنها بدون اشکال؛ بلکه مطلوب نیز می باشد. در طرح جامع شهر، مکان یابی این فعالیت ها بایستی مورد توجه قرار گیرد.

۸-۵-۱۵. شرایط محیطی، اقلیمی و طرح های شهری

مسایل محیطی و اقلیمی از عمده عواملی هستند که بر شکل شهر و نحوه زندگی مردم و ابعاد متنوع زندگی انسان تأثیرات تعیین کننده ای دارد. به عبارتی شکل شهر و نحوه زندگی مردم، تابعی است از شرایط محیطی و اقلیمی و توسعه شهر نیز می بایستی با توجه به این شرایط برنامه ریزی و طراحی شود. میزان درجه حرارت، حرارت حداکثر و حداقل، تعداد روزهای یخبندان، میزان بارندگی، شدت و جهت باد و زاویه تابش خورشید و عوامل دیگر محیطی و اقلیمی همگی بر کالبد شهر و شکل شهر تاثیر می گذارند و می بایست در برنامه ریزی و طراحی مورد بررسی قرار گیرند.

طرح کالبدی خوب، طرحی است که در توافق با مسایل محیطی کمترین آسیب ها را به طبیعت پیرامون خود وارد سازد و سعی در حفظ تعادل و توازن اکولوژیک منطقه داشته باشد.

یکی از نواقص کلیه طرح های جامع شهری در ایران عدم استفاده از مطالعات اقلیمی در تدوین ضوابط و مقررات ساختمانی است و در تمام نقاط کشور با تدوین یک سری ضوابط و مقررات شهروندان را ملزم به رعایت آن می نمایند. عدم توجه به زاویه تابش خورشید در فصول مختلف سال، میزان ریزش های جوی، استفاده از بادهای مطبوع جهت تهویه هوا و جلوگیری از تأثیرات منفی بادهای زبان آور در واحدهای مسکونی و... همگی موضوعاتی هستند که بدون توجه به اهمیت آن ها سودی حاصل نمی شود.

۸-۵-۱۶. حفاظت از محیط زیست و منابع غیر قابل تجدید

حفاظت و بهسازی محیط زیست و پیشگیری و ممانعت از هر نوع آلودگی و هر اقدام مخربی که موجب بر هم خوردن تعادل و تناسب محیط زیست شود و یا به عبارتی ایجاد هماهنگی، تعادل و توازن در روابط زیست محیطی و وارد کردن کمترین آسیب به محیط را حفاظت از محیط زیست گوئیم (اشرفی، مجموعه قوانین و مقررات شهرداری). محیط اکولوژیکی انسان به عنوان بستر زندگی جمادات و موجودات کره خاکی بدلیل تمایل حریصانه و سودجویانه انسان مدام در تغییر و تخریب و نابودی می باشد (کرودانی، ۱۳۶۳: ۱۹۳). انسان امروز بیشتر و بدتر از هر زمان دیگری بر همه جای زمین و فضای آن چنگ انداخته و منابع آن را بی امان به مصرف می رساند. آلودگی هوای شهرها، آلودگی روزافزون منابع آب، از بین رفتن خاک های حاصلخیز، زباله های انبوه و توسعه بی رویه شهرها، مشکلات عدیده ای است که وضعیت لایه حیاتی و زندگی بخش زمین را به مخاطره انداخته است.

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

ارزیابی طرح‌های توسعه شهری به لحاظ مسایل زیست محیطی با مدل‌ها و روش‌های مختلفی امکان پذیر است، نظیر EIA (روش ارزیابی اثرات محیط زیستی) که بحث و بررسی در مورد این روش‌ها در این کتاب نمی‌گنجد.

با این وجود در ارزیابی زیست محیطی، طرح‌های توسعه شهری و عملکرد آن‌ها، برخی از معیارهای یک طرح توسعه شهری مناسب به لحاظ زیست محیطی مورد اشاره قرار گرفته است. به دیگر عبارت، در صورتی که طرح توسعه شهری در راستای رسیدن به این موارد حرکت نموده باشد، به لحاظ زیست محیطی مناسب خواهد بود.

۱- بازبینی اولویت‌های کاربری زمین با هدف ایجاد جوامع فشرده، سبز، سالم، متنوع، باصفا و با کاربری‌های مختلط حیاتی

۲- تجدیدنظر در اولویت‌های حمل و نقل جهت توجه به پیاده‌روی، دوچرخه سواری، وسایل حمل و نقل عمومی به جای خودروهای شخصی، تأکید بر دسترسی نزدیک، باز زنده‌سازی محیط‌های شهری آسیب دیده، به ویژه نوارهای ساحلی، کوهستان‌ها، جلگه‌ها، دشت‌ها و مرداب‌ها و ...

۳- حمایت از کشاورزی بومی، طرح‌های ایجاد و گسترش فضای سبز شهری و باغ شهرها به همراه ترویج بازیافت و احیاء منابع بالاخص منابع تجدیدناپذیر، فناوری مناسب جدید و حفاظت از منابع و همزمان کاهش آلودگی و پسماندهای خطرناک

۴- تعامل با شرکت‌های تجاری با هدف حمایت از فعالیتهای اقتصادی با ملاحظات اکولوژیکی

۵- بسط و ترویج طرح‌ها و برنامه‌های ارشادی و آگاهی دهنده زیست محیطی

۶- مراقبت و اهمیت دادن به کیفیت سکونت‌گاه‌های طبیعی، احداث انواع مسکن طبیعی (خانه‌های سبز) و حفظ کیفیت بالای زندگی بخاطر شرایط زیستی مختلف

۸-۵-۱۷. ملحوظ نمودن عناصر توپوگرافیک در فرم شهر

علیرغم پیشرفت تکنولوژی از مهم ترین عوامل مؤثر بر فرم و منظر شهری عوامل توپوگرافیک و ژئومورفولوژیک می باشد. برای مثال تفاوت شهرهای کوهستانی با شهرهای جلگه ای یا ارتفاعات و کوه ها، دره ها و رودخانه ها نشان دهنده میزان تأثیر عناصر توپوگرافیک در فرم و شکل شهر است. بنابراین بررسی این موضوع و لحاظ کردن آن در طرح های توسعه شهری، یکی از معیارهای ارزیابی طرح های توسعه شهری است.

۸-۵-۱۸. هماهنگی طرح با سیاست های کلی شهرسازی و استراتژی های اهداف

توسعه ملی و منطقه ای

رعایت اصل سلسله مراتب در برنامه ریزی و طراحی شهری و همخوانی با استراتژی های کلی توسعه یکی دیگر از معیارهای ارزیابی طرح می باشد. شهر جزیی از مجموعه بزرگ تر به نام منطقه و منطقه نیز جزیی از مجموعه کشور است. شهر در یکی از رده های تقسیمات سلسله مراتبی قرار دارد. بنابراین بایستی با سیاست ها و اصول کلی طرح جامع و با سیاست های طرح های بالادست هماهنگ باشند. «یکی از نکات مهم که در چهارمین کنگره بین المللی معماری مدرن در سال ۱۹۳۳م در آتن بر روی آن تأکید شد، مطالعه و شناخت شهر در مجموعه منطقه نفوذ آن می باشد» (فلامکی، ۱۳۵۵: ۶۷).

"عقلانیت و عقلگرایی از ویژگی های مهم برنامه ریزی است. امروزه عقلگرایی در نگرش سیستمی تبلور یافته است. نگرش سیستمی ایجاب می کند که شهر به عنوان جزیی از سیستم منطقه باشد و به منطقه نیز به عنوان جزیی از سیستم کشور نگاه کنیم و طرح هایی که برای شهر و منطقه تهیه می شود، با ملاحظه روابط سیستمی موجود باشد. در گذشته

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

تهیه طرح‌های کالبدی چه شهری و چه منطقه‌ای در شرایطی صورت می‌گرفت که استراتژی‌های توسعه ملی نامشخص بودند. این امر سبب بلا تکلیفی این طرح‌ها و همچنین عدم ایفای نقش آنها می‌شود. حتی تهیه طرح‌های شهری به گونه‌ای بود که گویا شهر پدیده‌ای مجرد است و هیچ ارتباطی با مجموعه‌های اطراف خود ندارد" (دانشور، ۱۳۸۱: ۱۶۳). جهت رعایت اصل سلسله مراتب و ارائه تصویری از موقعیت و نقش شهر در منطقه و تعیین حوزه نفوذ، بررسی‌های منطقه‌ای الزامی است و این مطالعات بایستی همسو و هماهنگ با استراتژی‌های کلی توسعه انجام گیرد.

بنابراین در برنامه‌ریزی و طراحی شهری وجود یک بینش سیستمی ضروری است و رعایت اصل سلسله مراتب نیز از اهمیت خاصی برخوردار می‌باشد. به همین دلیل ابتدا بایستی طرح‌های آمایش سرزمین در سطح ملی و منطقه‌ای به همراه طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای تهیه شود و سپس طرح‌های ناحیه‌ای یا طرح جامع شهرستان و پس از آن طرح‌های محلی شهری و روستایی و در نهایت طرح‌های محدوده عمل و موضعی یا موضوعی و تفکیکی تهیه شود.

۸-۵-۱۹. ارزیابی جهت توسعه فیزیکی شهر

در چند دهه اخیر که رشد و توسعه شهری در ایران، رشد سریعی را نسبت به سال‌های قبل از آن تجربه می‌کند، رشد و گسترش فیزیکی شهرها باعث وارد آمدن خسارت‌های جبران‌ناپذیری به محیط شهری و به خصوص زمین‌های کشاورزی و در برخی موارد آب‌های زیر زمینی پیرامون شهرها و همچنین توسعه و گسترش شهرها در مکان‌هایی که به لحاظ ساخت‌وساز ایمن نیستند (همانند مناطق دارای خطوط گسل و یا زمین لغزش و مسیر سیلاب‌ها و...) شده است. این آسیب‌ها پیامدهای زیست‌محیطی مختلفی را برای شهرها و

جمعیت شهری در پی داشته است. بر این اساس برنامه‌ریزی برای جهت‌دادن توسعه شهرها به سمت مناطقی که از لحاظ زیست‌محیطی و ایمنی در حد قابل قبول باشند، جزء ضروریات اصلی مطالعات طرح‌های جامع می‌باشد.

۸-۵-۲۰. ارزیابی بخش مسکن

مسکن یکی از مسایل حاد در کشورهای در حال توسعه است. فقدان منابع کافی، ضعف مدیریت اقتصادی، عدم وجود برنامه جامع مسکن و وجود سایر نارسایی‌ها در زیرساختهای اقتصادی این کشورها از یکسو و افزایش شتابان جمعیت شهرنشین از سوی دیگر، تامین سرپناه در این کشورها را به شکلی غامض و چند بعدی در آورده است. مسلماً برای پاسخ به تقاضای فزاینده مسکن نه تنها به زمین، سرمایه، مصالح ساختمانی و نیروی انسانی زیادی نیاز است، بلکه داشتن یک نظام برنامه‌ریزی به منظور ایجاد هماهنگی بین بخش مسکن و سایر بخش‌ها و بین اجزاء به وجود آورنده مسکن (زمین، مصالح ساختمانی و ...) با تأسیسات زیربنایی و تسهیلات عمومی، خدمات اجتماعی و سیستم حمل‌ونقل و... نیز ضروری است (پور محمدی، ۱۳۷۹: ۱).

به دلیل تاثیرگذاری و تأثیرپذیری بخش مسکن از سایر بخش‌ها مانند اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و حتی سیاسی و نقش آن در رشد تعالی وجود انسانی در ابعاد اقتصاد، آموزش، فرهنگ و غیره و رابطه آن با ناهنجاری‌ها در جامعه، شناسایی کمبودها و نارسایی‌ها در این بخش و تلاش در جهت از بین بردن و یا حداقل کاهش آن‌ها به عنوان یک از اصول اساسی طرح‌های توسعه شهری باید مورد بررسی قرار گیرد.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

در ارزیابی موفقیت یا عدم موفقیت یک طرح توسعه شهری، می توان از شاخص های مسکن و میزان اثرگذاری طرح بر این شاخص ها استفاده کرد. در ادامه به برخی از شاخص هایی که در ارزیابی طرح توسعه شهری در بخش مسکن موثر است اشاره شده است:

- تراکم نفر در واحد مسکونی
- تراکم خانوار در واحد مسکونی
- متوسط اتاق در واحد مسکونی
- متوسط تعداد اتاق موردتصرف خانوار
- تراکم نفر در اتاق
- تراکم خانوار در اتاق
- نسبت رشد خانوار به واحد مسکونی
- نحوه تصرف واحد مسکونی در بین خانوارها
- سطح زیربنای واحد مسکونی در بین خانوارها
- واحدهای مسکونی به لحاظ برخورداری از تسهیلات
- سهم هزینه های مسکن در کل هزینه خانوار
- قیمت یک متر مربع زمین ساختمان های مسکونی
- قیمت یک متر مربع زیربنای واحد مسکونی
- مصالح ساختمانی مورداستفاده در ساختمان
- ضریب تولید و اشتغال بخش ساختمان و مسکن
- نسبت نرخ رشد قیمت زمین و مسکن به میزان تورم عمومی
- میزان سوددهی بازار زمین و مسکن
- میزان وام پرداخت شده به متقاضیان مسکن
- نسبت مبلغ وام پرداختی به خانوار به هزینه خرید و ساخت مسکن
- شاخص دسترسی به مسکن در بین خانوارها
- میزان تقاضای موثر مسکن در بین خانوارها
- خط فقر مسکن

۸-۵-۲۱. ارزیابی کاربری ها

با توجه به اهمیت برنامه ریزی کاربری اراضی که در فصول پیشین نیز بحث شد، ارزیابی کاربری اراضی از مهم ترین بخش های ارزیابی طرح های توسعه شهری است.

ارزیابی کاربری های مختلف شهری، به منظور اطمینان خاطر از استقرار منطقی آنها و رعایت تناسبات لازم به دو صورت کمی کیفی صورت می گیرد (پورمحمدی، ۱۳۸۲: ۱۰۹).

الف: ارزیابی کمی: این ارزیابی براساس مقایسه سرانه های موجود کاربری ها با استانداردهای مربوط یا از طریق بررسی نیازهای فعلی و آتی منطقه مورد مطالعه به فضا صورت می گیرد.

ب: ارزیابی کیفی: در این مرحله ویژگی های کیفی معین شده و نسبت آن ها به یکدیگر براساس چهار عامل زیر بررسی می شود:

- ۱- عامل سازگاری ۲- عامل مطلوبیت
۳- عامل ظرفیت ۴- عامل وابستگی

الف - عامل سازگاری: کاربری های استقرار یافته در منطقه، نباید موجب مزاحمت و مانع اجرای فعالیت های دیگر گردند. براین اساس کاربری ها از نظر سازگاری ممکن است حالت های زیر را داشته باشند:

۱: کاملاً با یکدیگر سازگار باشند (هر دو خصوصیات مشترکی داشته و فعالیت آن ها نیز بر یکدیگر منطبق باشد، مانند دو مسکن کم تراکم)؛

ب: نسبتاً سازگار باشند (به این ترتیب هر دو کاربری از یک نوع بوده، اما در جزئیات اختلاف داشته باشند مانند مسکن کم تراکم با مسکن باتراکم متوسط)؛

۲: نسبتاً ناسازگار باشند (یعنی اینکه میزان ناسازگاری بین دو کاربری از سازگاری آن ها بیشتر باشد)؛

۳: کاملاً ناسازگار باشند (یعنی مشخصات دو کاربری هیچ گونه همخوانی با یکدیگر نداشته و در تقابل با یکدیگر باشند، مانند کاربری صنعتی و کاربری مسکونی)؛

۴: بی تفاوت باشند (یعنی اینکه دو نوع کاربری از جهت سازگاری نسبت بهم بی تفاوت باشند).

برای تعیین میزان سازگاری و ناسازگاری بین دو کاربری باید مشخصات و نیازهای مختلف هر یک را برای انجام دادن فعالیت عادی آن تعیین و سپس با مقایسه این مشخصات موارد توافق و عدم توافق را مشخص کرد.

زمینه های قابل بررسی در این مورد عبارتند از: اندازه و ابعاد زمین، شیب زمین، شبکه ارتباطی، تاسیسات و تجهیزات کاربری های وابسته، کیفیت هوا، کیفیت صدا، میزان نور، بو، دید و منظره. همچنین نیازهای هر کاربری را براساس استانداردهای کمی و کیفی موجود

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

تعیین و سپس آن‌ها را با هم مقایسه می‌کند. چنانچه مشخصات بدست آمده با یکدیگر مساوی یا نزدیک به هم باشند، سازگارند و در غیر اینصورت ممکن است نسبتاً ناسازگار یا کاملاً ناسازگار باشند (به شکل شماره ۸-۱ مراجعه شود).

ب- عامل مطلوبیت : در این زمینه سازگاری بین کاربری و محل استقرار آن ارزیابی می‌شود.

براین اساس هر کاربری طبق ویژگی‌های خاص آن برای محل خاصی مناسب است و هر محلی نیز کاربری خاص خود را می‌طلبد. برای تهیه ماتریس باید خصوصیات و نیازهای هر کاربری با ویژگی‌های محل استقرار تطبیق داده شود. خصوصیات محل استقرار ممکن است شامل عواملی مانند: اندازه و ابعاد زمین، موقعیت، شیب، خصوصیات فیزیکی (جنس خاک، توپوگرافی و غیره)؛ دسترسی، تاسیسات و تجهیزات، صدا، هوا، بو و کاربری‌های هم‌جوار باشد.

با مقایسه عوامل مذکور می‌توان نتیجه گرفت که محل هر کاربری، کاملاً مطلوب، نسبتاً مطلوب، نسبتاً نامطلوب و یا کاملاً نامطلوب است.

ج - عامل ظرفیت: هر فعالیت (کاربری) شهری مقیاسی دارد، همچنان که ساختار یک شهر از نظر کالبدی سطوح مختلفی دارد. چنانکه دو مقیاس مذکور با یکدیگر منطبق باشد، هر کاربری عملکرد مناسبی خواهد داشت و هر سطحی از ساختار شهری نیز به نحو موثری از خدمات فعالیت بهره مند خواهد شد. اگر منطبق نباشد مشکلات عدیده‌ای را برای هر دو پدیده بوجود خواهد آورد. به عنوان مثال، فعالیت آموزشی را می‌توان چنین تقسیم کرد:

مهدکودک، ابتدائی، راهنمائی، دبیرستان، دانشکده، دانشگاه کوچک و دانشگاه بزرگ. از طرف دیگر هر سطح از ساختار فضایی شهر نیز تنها ظرفیت پذیرش سطح مناسبی از

فعالیت ها را دارد. بنابراین ساختار فضایی نیز می تواند چنین تقسیم می شود: واحد همسایگی، زیر محله، بخشی از شهر و منطقه شهری.

حال اگر بین مقیاس مذکور تناسبی وجود داشته باشد؛ یعنی برای مثال مقیاس دانشگاه به شهر، دانشکده به بخشی از شهر، دبیرستان به محله، راهنمایی و ابتدایی به زیر محله، مهد کودک به واحد همسایگی یا زیر محله تعلق یابد، تناسب مطلوب حاصل می شود و فعالیت ها براساس ظرفیت در نظر گرفته می شوند. در غیر این صورت هر دو مخل هم خواهند بود.

د- عامل وابستگی: گاهی اوقات فعالیت یک کاربری، وابسته به فعالیت یا فعالیت های دیگر کاربری هاست. به عنوان مثال یک محله مسکونی بدون وجود خدمات آموزشی، درمانی و تجاری ناقص است و مراکز دیگر شهری نیز هر یک به نحوی با سایر فعالیت های شهری در ارتباط بوده و با آن ها وابسته اند. بنابراین در این ماتریس میزان وابستگی کاربری ها به یکدیگر و لزوم همجواری آن ها بررسی می شود.

اما مطلب مهم در ارزیابی کاربری اراضی شهری، رابطه بین کاربری هاست؛ چرا که در تاثیر و تاثر کاربری های شهری امکان تداخل حوزه عمل آن ها با یکدیگر وجود داشته و پارامتر فاصله می تواند آثار آن ها را کم کند؛ به گونه ای که دو کاربری ناسازگار، نسبت به هم بی تفاوت باشند. مانند پالایشگاه و منطقه مسکونی که فاصله زیادی از هم دارند. به طور کلی در ارزیابی برای دقت در امر مهم کاربری، لازم است یک کاربری که در موقعیت خاصی قرار گرفته با کاربری دیگر در موقعیت خاص خود بررسی و ارزیابی شود (پورمحمدی، ۱۱۵: ۱۳۸۲ و ۱۱۶).

۸-۵-۲۲. شبکه های ارتباطی

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

شبکه‌های ارتباطی شهر ضمن آنکه یکی از اجزای اصلی ساخت کالبدی شهر است، نحوه عملکرد و جای‌گیری سایر عناصر شهری نیز تا حد زیادی متأثر از شبکه ارتباطات است. در واقع آنچه فضاها و فعالیت‌های شهری را به هم پیوند داده و آن‌ها را تحت سیستم شهر سامان می‌بخشد، شبکه ارتباطی است. در عین حال نقش زیادی در توسعه‌های شهری دارد، چنانچه امروزه راه و سیستم‌های حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از نیرومندترین عوامل توسعه شهری مطرح بوده و از طریق اعمال کنترل بر روی آن‌ها می‌توان توسعه شهر و منطقه، الگوی بافت، جهات توسعه را به‌طور تعیین‌کننده در دست گرفت (شهیدی، ۱۳۷۱: ۱۵).

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

از خصوصیات یک شهر خوب، داشتن شبکه دسترسی کارآمد است. شبکه‌ای که امکان دسترسی سریع، ارزان، راحت، ایمن و باصرفه را به تمامی نقاط شهر فراهم سازد. بنابراین در طراحی یک شهر توجه کافی به طراحی شبکه دسترسی ضرورت تام دارد. این شبکه می‌باید به گونه‌ای طراحی شود که هم جابه‌جایی انسان‌ها و هم جابه‌جایی کالاها در سطح شهر را به سادگی میسر سازد.

شبکه‌های ارتباطی شهر، استخوان بندی شهر و ارتباط دهنده کانون‌های شهری به یکدیگر و تامین کننده دسترسی شهروندان به مراکز حیاتی شهر بوده و متناسب با سلسله مراتب شهری یکی از مشخصه‌های اصلی شهر می‌باشد. " یک شبکه دسترسی کارآمد باید دارای ویژگی‌های ذیل باشد:

- ۱- کل شهر را پوشش دهد.
- ۲- سلسله مراتب دسترسی را رعایت کند.
- ۳- با توجه به نیازهای آینده طراحی شود.
- ۴- با اقلیم و توپوگرافی سازگار باشد.
- ۵- ایمن باشد.
- ۶- هزینه احداث آن حداقل باشد" (دانشور، ۱۳۸۱: ۱۷۲).

خلاصه

در آخرین فصل از این نوشتار، با توجه به اهمیت و جایگاه ارزیابی در فرایند مدیریت طرح‌های توسعه شهری به این مبحث پرداخته شد.

بررسی مفهومی ارزیابی نشان می‌دهد ارزیابی یک روند تحصیلی است که در آن دلایل و شواهدی بر مزایا و معایب طرح‌های معین فراهم شده و نگرش‌های جدیدی برای تهیه

آلترناتیوهای برتر به دست می آید. بنابراین مدارک و شواهدی برای تعیین کنندگان خط مشی فراهم می آورد تا آنان را در اتخاذ تصمیم بر مبنای صحیح یاری رساند. ارزیابی، شامل سنجش پیامدهای معین و پیشنهاد برنامه ریزی بر زندگی افراد یا گروه های جامعه است.

پس از بررسی مفهوم ارزیابی و جایگاه و کارکردهای آن در برنامه ریزی شهری، انواع ارزیابی به لحاظ زمانی (پیش از اجرا، در حین اجرا و پس از اجرا) مورد بحث واقع شد. همچنین روش های مختلف ارزیابی (روش های جزئی و بخشی و روش های جامع) تشریح شدند. در انتهای این فصل نیز، مهم ترین معیارها برای ارزیابی عملکرد طرح های توسعه شهری مورد بحث و بررسی قرار گرفت. این معیارها به شرح زیر بوده اند:

- مشارکت مردم در مراحل مختلف طرح و اجراء؛
- مشارکت نهادهای محلی در مراحل مختلف طرح و اجراء؛
- وجود فرایند علمی و مشخص در مراحل مختلف تهیه طرح جامع؛
- واقعگرایی و سازگاری اهداف؛
- ارتباط طرح با مطالعات اجتماعی، اقتصادی، جغرافیایی، تاریخی و کالبدی شهر؛
- تداوم و انعطاف پذیری طرح؛
- مطابقت طرح با خواست ها و روش های زیستی مردم؛
- ارزیابی برآورد مالی اجرای طرح؛
- تعیین عملکرد اقتصادی شهر؛
- توزیع عادلانه و منطقی خدمات در شهر؛
- پیش بینی جمعیت؛
- سلسله مراتب تقسیمات کالبدی در مجموعه شهر؛

- شاخص سازگاری فعالیت های اجتماعی هم جوار
- شرایط محیطی، اقلیمی و طرح های شهری؛
- حفاظت از محیط زیست و منابع غیر قابل تجدید
- ملحوظ نمودن عناصر توپوگرافیک در فرم شهر؛
- هماهنگی طرح با سیاست های کلی شهرسازی و استراتژی های اهداف توسعه ملی و منطقه ای؛
- ارزیابی سمت توسعه فیزیکی شهر؛
- ارزیابی بخش مسکن؛
- ارزیابی کاربری ها؛
- ارزیابی شبکه های ارتباطی.

خودآزمایی

- ۱- وظایف و عملکردهای ارزیابی در برنامه ریزی شهری را بیان کنید.
- ۲- جایگاه ارزیابی در فرایند برنامه ریزی شهری را بیان کنید.
- ۳- انواع ارزیابی به لحاظ زمانی را بنویسید.
- ۴- روش های ارزیابی جامع را نام ببرید و یک مورد را به اختصار توضیح دهید.
- ۵- پنج مورد از معیارهای ارزیابی عملکرد طرح های توسعه شهری را به طور مختصر توضیح دهید.
- ۶- در ارزیابی کیفی کاربری اراضی، چه عواملی بایستی لحاظ شود؟ توضیح دهید.

فهرست منابع

۱. آریانپور (۱۳۷۰) فرهنگ انگلیسی به فارسی، چاپ هفتم انتشارات امیرکبیر، تهران.
۲. احمدی، حسن (۱۳۷۰) ارزیابی طرح جامع قصر شیرین، رساله کارشناسی ارشد، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
۳. اعتماد، گیتی (۱۳۷۹) توسعه شهری و کاربری بهینه زمین، همایش زمین و توسعه شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.
۴. افروغ، عماد (۱۳۷۷) فضا و نابرابری اجتماعی و آرایه الگویی برای جدایی گزینی فضایی و پیامدهای آن، انتشارات دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
۵. اکالاگان، جی آر (۱۳۷۸) کاربری زمین اثر متقابل اقتصاد، اکولوژی و هیدرولوژی، ترجمه دکتر منوچهر طبیبیان، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۶. بحرینی سیدحسین (۱۳۷۷) فرایند طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران.
۷. برک پور، ناصر (۱۳۸۵) مدیریت مناطق کلانشهری: بررسی قانون تعاریف محدوده و حریم شهر روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها؛ مجله مدیریت شهری، شماره ۱۸، پاییز ۱۳۸۵، سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور.
۸. بنیاد مسکن انقلاب اسلامی (۱۳۷۲) طرح ساماندهی منطقه تهران.
۹. بیضایی، سیدابراهیم (۱۳۸۲)، اصول کاربردی اقتصاد و حمل و نقل، انتشارات سمت، تهران.
۱۰. پرنیان، بهمن (۱۳۷۶): بررسی و تحلیل تجارب برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در ایران، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری، تهران.
۱۱. پورمحمدی، محمدرضا (۱۳۷۹) برنامه ریزی مسکن، انتشارات سمت، تهران.

آشنایی با طرح های توسعه شهری

۱۲. پورمحمدی، محمدرضا (۱۳۸۲)، برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، انتشارات سمت، تهران.
۱۳. ثابتی، محمد (۱۳۷۹) ارتباط طرح های توسعه شهری با قوانین و مقررات زمین، همایش زمین و توسعه شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.
۱۴. جداری عیوضی، جمشید (۱۳۸۲) نقشه و نقشه خوانی در جغرافیا، انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.
۱۵. جوادی، اردشیر (۱۳۷۹) ارزیابی سیاست ها در مقوله زمین شهری در ایران، همایش زمین و توسعه شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.
۱۶. حاتمی نژاد، حسین (۱۳۸۷) حوزه نفوذ شهری؛ در دانشنامه مدیریت شهری و روستایی؛ صص ۳۴۹ تا ۳۵۲؛ سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور، تهران.
۱۷. حبیبی، حسین (۱۳۸۰) برنامه ریزی فضائی _ کالبدی بافت حاشیه شهری مورد شادخانه نی ریز، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
۱۸. حبیبی، محسن و صدیقه مسائلی (۱۳۷۸) سرانه کاربریهای شهری، سازمان ملی زمین و مسکن، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
۱۹. حبیبی، محسن (۱۳۷۸) از شار تا شهر؛ چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.
۲۰. حسین زاده دلیر، کریم (۱۳۸۲) برنامه ریزی ناحیه ای؛ انتشارات سمت، تهران.
۲۱. حسینی، سید هادی (۱۳۸۴) ارزیابی طرح جامع شهر سبزوار، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران.
۲۲. دانشور، تورج (۱۳۸۱) طرح ریزی کالبدی و برنامه ریزی منطقه ای در ایران، انتشارات دانشیار، تهران.

۲۳. رضویان، محمدتقی (۱۳۸۱) برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری، انتشارات منشی، تهران.
۲۴. رهنمایی، محمدتقی (۱۳۸۲) مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی (جغرافیا)، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
۲۵. رهنمایی، محمد تقی و پروانه شاه حسینی (۱۳۸۳) فرایند برنامه ریزی شهری ایران، انتشارات سمت، تهران.
۲۶. رهنمایی، محمدتقی (۱۳۸۴) جزوه درسی برنامه ریزی شهری در ایران؛ مقطع دکتری برنامه ریزی شهری دانشکده جغرافیا؛ دانشگاه تهران.
۲۷. رییس دانا، فریبرز (۱۳۸۰) بررسی آسیب شناسی اجتماعی در ایران، انتشارات دانشگاه علوم بهزیستی و توانبخشی، تهران.
۲۸. زبردست، اسفندیار (۱۳۸۱) جزوه درسی روش‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای. دانشکده شهرسازی، دانشگاه تهران.
۲۹. زریونی، محمدرضا (۱۳۶۵) برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری، انتشارات دهخدا، تهران.
۳۰. زریونی، محمدرضا (۱۳۷۴) سنجش تاثیرات ترافیکی، ابزاری برای کنترل تغییرات طرح‌های تفصیلی، مجله آبادی، شماره ۱۷، تهران.
۳۱. زمردیان، محمدجعفر (۱۳۷۰) اصول و مبنای عمران ناحیه‌ای، چاپ دوم، انتشارات طلوع آزادی، تهران.
۳۲. زنگنه، مهدی (۱۳۸۳) بررسی کاربری اراضی شهر خواف، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران.
۳۳. زیاری، کرامت اله (۱۳۷۹) برنامه ریزی شهرهای جدید، انتشارات سمت، تهران.
۳۴. زیاری، کرامت اله (۱۳۸۲) برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، انتشارات دانشگاه یزد،

۳۵. زیاری، کرامت اله (۱۳۸۳)، مکتب‌ها، نظریه‌ها و مدل‌های برنامه و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، انتشارات دانشگاه یزد.
۳۶. سازمان برنامه و بودجه (۱۳۶۴) مطالعات طرح پایه آمایش سرزمین جمهوری اسلامی ایران، معاونت امور مناطق، دفتر برنامه‌ریزی منطقه‌ای.
۳۷. ستوده، هدایت اله (۱۳۷۸) آسیب‌شناسی اجتماعی، چاپ پنجم، انتشارات آوای نور، تهران.
۳۸. سعیدنیا، احمد (۱۳۸۲) شهرسازی، کتاب سبز شهرداری تهران، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، تهران.
۳۹. سعیدنیا، احمد (۱۳۸۲) کاربری زمین شهری، کتاب سبز شهرداری تهران، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، تهران.
۴۰. سعیدنیا، احمد (۱۳۸۱): حمل‌ونقل شهری، سازمان شهرداری‌های کشور، تهران.
۴۱. سلطان‌زاده، حسین (۱۳۷۸) مقدمه‌ای بر تاریخ شهر و شهرنشینی در ایران، انتشارات آبی؛ تهران.
۴۲. سلطانی، فرهاد (۱۳۷۹) پژوهش‌های مقدماتی در زمینه نظریه زمین در خدمت تحقق طرح‌های توسعه شهری، همایش زمین و توسعه شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری.
۴۳. سلطانی، عبدالحمید (۱۳۴۹) شهر در تاریخ ایران؛ مجله محیط انسانی شماره ۱.
۴۴. سیف‌الدینی، فرانک (۱۳۸۱)، مبانی برنامه‌ریزی شهری، انتشارات آبیژ.
۴۵. سیف‌الدینی، فرانک (۱۳۸۳) ارزشیابی طرح‌ها و برنامه‌ها؛ انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، تهران.

۴۶. شاهی، جلیل و بهبهانی، حمید (۱۳۷۴): روش‌های پیش‌بینی سفرهای شهری، دانشگاه یزد.
۴۷. شکویی، حسین (۱۳۷۸) اندیشه‌های نو در فلسفه جغرافیا، جلد اول، انتشارات گیوتاشناسی، تهران.
۴۸. شکویی، حسین (۱۳۶۴) جغرافیای کاربردی و مکتب‌های جغرافیایی، انتشارات قدس رضوی، مشهد.
۴۹. شوماخر، ای اف (۱۳۶۰) کوچک زیباست، ترجمه علی رامین، انتشارات صدا و سیما، تهران.
۵۰. شهیدی، محمد حسین (۱۳۷۱) شبکه ارتباطی در شهر سالم، مجموعه مقالات نخستین سمپوزیوم شهر سالم، انتشارات اداره کل روابط عمومی و بین‌الملل شهرداری تهران.
۵۱. شیخی، محمد (۱۳۷۶) تحلیل نقش و جایگاه مشارکت‌های مردمی در بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده شهری با تأکید بر ایران. مجموعه مقالات همایش تخصصی بافت‌های شهری.
۵۲. شیعه، اسماعیل (۱۳۸۰) کارگاه برنامه‌ریزی شهری، انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.
۵۳. شیعه، اسماعیل (۱۳۸۰) مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۵۴. صادقیان، سعید (۱۳۷۹) سیستم اطلاعات زمینی، ابزار مدیریت توسعه شهری، همایش زمین و توسعه شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.
۵۵. طالب، مهدی (۱۳۷۶) مشارکت شرط لازم دخالت در بافت‌های شهری، مجموعه مقالات همایش تخصصی بافت‌های شهری.

۵۶. عسگری، علی و همکاران (۱۳۸۱) برنامه ریزی کاربری اراضی (سیستم ها و مدل ها)؛ انتشارات نورعلم، همدان.
۵۷. عظیمی، حسین (۱۳۷۲) مدارهای توسعه نیافتگی در اقتصاد ایران، نشر نی، تهران.
۵۸. عمید، حسن (۱۳۷۹) فرهنگ فارسی : تهران، موسسه انتشارات امیر کبیر، تهران.
۵۹. غمامی، مجید (۱۳۷۳) بررسی و نقد اجمالی طرح های جامع شهری، نشریه آبادی شماره ۷، تهران.
۶۰. فرید، یداله (۱۳۶۸) جغرافیا و شهرشناسی ؛ انتشارات دانشگاه تبریز.
۶۱. فلامکی، محمدمنصور (۱۳۵۵) منشور آتن، انتشارات دانشگاه تهران.
۶۲. قدمی، مصطفی (۱۳۸۲) تجزیه و تحلیل کاربری زمین شهر کلاردشت با استفاده از GIS، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران.
۶۳. قراگزلو، زهره (۱۳۶۵) نقش ارزیابی در روند برنامه ریزی شهری و منطقه ای و تکنیک های رایج در آن؛ انتشارات مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، تهران.
۶۴. قریب، فریدون (۱۳۷۲): شبکه ارتباطی در طراحی شهری، دانشگاه تهران.
۶۵. کاظمی، بابک (۱۳۶۸) سیستم اطلاعات مدیریت. تهران.
۶۶. کردوانی، پرویز (۱۳۶۳) حفاظت منابع طبیعی (خاک)، انتشارات دانشگاه تهران.
۶۷. کلانتری، حسین (۱۳۸۵) متن آموزشی حمل و نقل شهری، سازمان شهرداری های کشور، منتشر نشده.
۶۸. کلانتری، حسین (۱۳۸۶) ارزیابی مکان گزینی شهرهای جدید حوزه کلان شهر تهران؛ طرح پژوهشی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی جهاد دانشگاهی، تهران، منتشر نشده.

۶۹. کلاتری، حسین (۱۳۸۷) استانداردهای کاربری حمل و نقل در کاربری اراضی شهری؛ طرح پژوهشی پژوهشکده علوم پایه کاربردی جهاد دانشگاهی، سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور؛ منتشر نشده.
۷۰. کریمان، حسین (۱۳۵۳) تهران در گذشته و حال.
۷۱. لینچ، کوین (۱۳۵۵) سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه ملی ایران، تهران.
۷۲. مجتهدزاده، غلامحسین (۱۳۸۲) برنامه ریزی شهری در ایران، انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.
۷۳. مجتهدزاده، غلامحسین (۱۳۷۹) زمین شهری و طرح‌های توسعه شهری، همایش زمین و توسعه شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری.
۷۴. مجتهدزاده، غلامحسین (۱۳۶۸) مقدمه‌ای بر اصول برنامه‌ریزی منطقه‌ای، انتشارات آموزش و پرورش؛ تهران.
۷۵. مخدوم، مجید (۱۳۷۰) ارزیابی توان اکولوژیکی منطقه گیلان و مازندران برای توسعه شهری، صنعتی و روستایی و توریسم، مجله محیط شناسی، شماره ۱۶.
۷۶. مخدوم، مجید (۱۳۷۴) شالوده آمایش سرزمین، انتشارات دانشگاه تهران.
۷۷. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری (۱۳۷۹) شیوه‌های تحقق طرح‌های توسعه شهری در ایران؛ (جلد سوم)؛ انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، تهران
۷۸. مزینی، منوچهر (۱۳۷۰)، طرح‌ریزی شهری و تبیین چند مفهوم تازه، مجموعه مقالات همایش طرح‌ریزی کالبدی.
۷۹. مشهدی زاده دهاقانی (۱۳۷۴) تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران؛ انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.

۸۰. معصومی اشکوری، سید حسن (۱۳۷۶) اصول و مبانی برنامه ریزی منطقه‌ای، انتشارات صومعه سرا، انزلی.
۸۱. منصور، جهانگیر (۱۳۸۲) مجموعه قوانین و مقررات مربوط به شهر و شهرداری، نشر دیدار، تهران.
۸۲. موریس، جیمز (۱۳۸۴) تاریخ شکل شهر تا انقلاب صنعتی، ترجمه راضیه رضازاده، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۸۳. مهدیزاده، جواد (۱۳۷۹) برنامه ریزی کاربری زمین تحول در دیدگاهها و روش‌ها، فصلنامه مدیریت شهری شماره ۴.
۸۴. مهدیزاده، جواد و همکاران (۱۳۸۲)، برنامه ریزی راهبردی توسعه شهری تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
۸۵. مهندسین مشاور آموذراه (۱۳۷۶): مطالعات حمل‌ونقل در تهیه طرح‌های تفصیلی، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران.
۸۶. مهندسین مشاور پارس ویستا (۱۳۸۰)، سرانه کاربری‌ها و خدمات شهری، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، تهران.
۸۷. مهندسین مشاور شارمند (۱۳۷۸) شیوه‌های تحقیق طرح‌های توسعه شهری، جلد دوم: بررسی تجارب تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری در ایران، وزارت کشور، تهران.
۸۸. مهندسین مشاور منطقه (۱۳۵۰) بررسی طرح‌های جامع شهری؛ نشریه شماره ۱.
۸۹. مینه، جان (۱۳۵۸) برنامه‌ریزی و دگرگونی؛ ترجمه حسینعلی غفاری؛ انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۹۰. نظریان، اصغر (۱۳۷۴) جغرافیای شهری ایران؛ انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.

نوریان، فرشاد و شریف، محمد (۱۳۷۹) نگرشی بر روند تهیه طرح تفصیلی در شهرسازی، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.

۹۱. وزارت مسکن و شهرسازی (۱۳۷۴) آیین نامه طراحی راه های شهری (جلد اول)
۹۲. وزین، غلامرضا (۱۳۷۸) ساماندهی شهری، انتشارات درخشش، تهران.
۹۳. هاروی، دیوید (۱۳۷۹) عدالت اجتماعی و شهر (ترجمه فرح حسامیان)، انتشارات سازمان پردازش و برنامه ریزی شهرداری تهران، تهران.
۹۴. همایش زمین و توسعه شهری (۱۳۷۹) بیانیه همایش، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
۹۵. هیأت وزیران (۱۳۸۳) آیین نامه نحوه بررسی و تصویب طرح های توسعه و عمران محلی، ناحیه ای، منطقه ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور، وزارت مسکن و شهرسازی.
۹۶. هیراسکار، جی کی (۱۳۷۶) درآمدی بر برنامه ریزی شهری، ترجمه محمد سلیمانی و احمد رضا یکانی فرد، انتشارات جهاد دانشگاهی تربیت معلم، تهران.
۹۷. یزدانی، شیرزاد (۱۳۷۹) بررسی و پیشنهاد روشی برای تعیین سرانه زمین مسکونی، همایش زمین و توسعه شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.

98. Catanese, Anthony and C.James Snyder (1988): Urban Planning.

99. Chapin, F. Stuart (1965): Urban / and Use Planning, Second Edition, University of Illinois Press.

100. Makhdoum, M. F (1993): Automated Land Evaluation In Iran. Environ. Manage. Inprint.

101. Meller, M: Patrick Geddes (1990): Sosial Evalution Ans City P;

Anner: London: Roatledge.

102.Nalhotra. R. C(1980): Environmental Management: Intrgrated Rural Development. In “Reafing In Environmental Management “. Ed (V. Vichit Vadkan Etal). Un. Asian Ans Pacific Dev. Inst.

103.Naveh,Z. and Libeman, A.S.(1985): landscape Ecology Spyinger verzage NewYork. Nik. H.A. what is Environmental Management in “Environ, Entalplanning and managerment ed (i.j, vsinki and K.D, cocks) vsiro Canberra.

104.<http://www.landscape.ir>

پیوست شماره ۱:

قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها

۱۳۸۴/۱۱/۳

شماره ۲۳۹/۶۷۷۷

جناب آقای دکتر محمود احمدی نژاد

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

لایحه تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها که از سوی دولت به شماره ۲۰۷۹۱/۳۲۲۹۷ مورخ ۱۳۸۳/۶/۱۵ به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۸۴/۱۰/۱۴ مجلس با اصلاحاتی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسید، در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست ارسال می گردد.

رییس مجلس شورای اسلامی - غلامعلی حداد عادل

۱۳۸۴/۱۱/۱۰

شماره ۷۰۹۶۵

وزارت مسکن و شهرسازی

قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها که در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ چهاردهم دی ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۱۰/۲۸ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۲۳۹/۲۰۶۷۷۷ مورخ ۱۳۸۴/۱۱/۳ واصل گردیده است به پیوست جهت اجراء ابلاغ می گردد.

رییس جمهور - محمود احمدی نژاد

تبصره ۱: روستاهایی که در حریم شهرها واقع می‌شوند مطابق طرح‌های روستایی دارای محدوده و حریم مستقل بوده و شهرداری شهر مجاور حق دخالت در ساخت و ساز و سایر امور روستا را ندارد.

تبصره ۲: روستاهایی که به موجب طرح‌های مصوب جامع و هادی در داخل حریم شهرها واقع شوند در صورت رسیدن به شرایط شهر شدن، شهر مستقل شناخته نشده و به صورت منفصل به عنوان یک ناحیه یا منطقه از نواحی یا مناطق شهر اصلی تلقی و اداره خواهند شد و برای آن‌ها در قالب طرح‌های جامع و تفصیلی ضوابط و مقررات ویژه متضمن امکان استمرار فعالیت‌های روستایی تهیه و ملاک عمل قرار خواهد گرفت.

تبصره ۳: محدوده روستاهای فاقد طرح‌های، با هماهنگی شورای اسلامی روستا توسط بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در قالب بافت مسکونی روستا پیشنهاد گردیده و به تصویب مراجع قانونی مربوطه در استان می‌رسد.

تبصره ۴: درآمد ناشی از ساخت و سازها و عوارض روستاهایی که در حریم شهرها قرار می‌گیرند اعم از روستاهای دارای طرح‌های و فاقد طرح‌های، به حساب دهیارهای روستا جهت توسعه و عمران واریز می‌گردد.

تبصره ۵: در هر محدوده و یا حریمی که شهرداری عوارض ساختمانی و غیره را دریافت می‌نماید موظف به ارائه کلیه خدمات شهری می‌باشد.

ماده ۴ - محدوده شهرک‌ها اعم از شهرک‌های مسکونی و صنعتی یا سایر شهرک‌هایی که طبق مقررات و با مجوزهای قانونی مربوط ایجاد و احداث می‌شوند در طرح‌های مصوب آن‌ها تعیین و تصویب می‌گردد.

تبصره ۱: محدوده شهرک‌های یاد شده و همچنین محدوده نقاط و مراکز جمعیتی که قبل از سال ۱۳۵۵ دارای طرح ایجاد شهرک و صورتجلسه تفکیکی بوده و تاکنون موفق به اخذ پروانه شهرک نشده و به صورت غیرمصوب باقی مانده‌اند در صورتی که بنا به ضرورت و با ارائه دلایل توجیهی کافی بر اساس مطالعات طرح‌های جامع و هادی مصوب در داخل حریم شهرها قرار گیرند، اعم از این

آشنایی با طرح‌های توسعه شهری

که عملیات شهرک‌سازی در آن‌ها خاتمه یافته و پروانه بهره‌برداری آن‌ها صادر شده باشد و یا هنوز در دست احداث و تکمیل باشند تحت کنترل و نظارت شهرداری مربوط خواهند بود.

تبصره ۲: هرگونه ساخت و ساز در شهرک‌های یاد شده تابع ضوابط و طرح مصوب قانونی خود خواهد بود.

ماده ۵ - محدوده شهر در طرح‌های جامع شهری و تا تهیه طرح‌های مذکور در طرح‌های هادی شهر و تغییرات بعدی آن‌ها به صورت قابل انطباق بر عوارض طبیعی یا ساخته شده ثابت، همراه با مختصات جغرافیایی نقاط اصلی تعیین و به تصویب مراجع قانونی تصویب‌کننده طرح‌های مذکور می‌رسد. این محدوده حداکثر ظرف سه ماه از ابلاغ طرح‌های مذکور به صورتی که کلیه نقاط آن قابل شناسایی و پیاده کردن روی زمین باشد توسط شهرداری تدقیق شده و پس از کنترل و امضای دبیر مرجع تصویب‌کننده و تأیید شدن به مهر دبیرخانه مربوط به امضای استاندار جهت اجراء به شهرداری و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط ابلاغ می‌گردد.

تبصره ۱: چنانچه اقدامات لازم ظرف مهلت مقرر مذکور به انجام نرسد، استاندار دستور تدقیق محدوده را به سایر مراجع ذی‌صلاح صادر خواهد کرد.

تبصره ۲- پیگیری اجرای این ماده در قالب مهلت تعیین شده تا مرحله ابلاغ محدوده شهرها، به عهده دبیرخانه مرجع تصویب‌کننده طرح‌ها خواهد بود.

تبصره ۳: در تهیه طرح‌های جامع هادی شهری پیشنهادات شهرداری که به تصویب شورای اسلامی شهر رسیده باشد برای تأیید نهایی به مراجع قانونی منعکس می‌شود.

ماده ۶ - حریم شهر در طرح جامع شهر و تا تهیه طرح مذکور در طرح‌های شهر تعیین و تصویب می‌گردد.

ماده ۷ - محدوده روستا براساس طرح‌های هادی روستایی و تغییرات بعدی آن‌ها توسط بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان مربوط به صورت قابل انطباق بر عوارض طبیعی یا ساخته شده ثابت، همراه با

مختصات جغرافیائی نقاط اصلی تعیین و به تصویب مرجع تصویب‌کننده طرح‌های روستائی می‌رسد. این محدوده حداکثر ظرف مدت سه ماه پس از تصویب، توسط بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان مربوط تدقیق شده و به امضای فرماندار شهرستان مربوط جهت اجراء به دهیاری و دستگاه‌های اجرائی ذی‌ربط ابلاغ می‌شود.

ماده ۸ - محدوده‌ها و حریم‌های تعیین شده برای شهرهای مجاور، محدوده روستاهای مجاور و محدوده شهرک‌های مجاور، نباید با هم تداخل داشته باشند در صورت تداخل، مرجع حل اختلاف و رفع تداخل، مراجع تصویب‌کننده طرح‌های هادی و جامع حسب مورد خواهند بود.

ماده ۹ - محدوده مجموعه‌های شهری در طرح مصوب آن‌ها تعیین و تصویب می‌شود.

ماده ۱۰ - هیچ یک از شهرها محدوده و حریم دیگری به جز محدوده و حریم موضوع مواد (۱) و (۲) این قانون و هیچ یک از روستاها و شهرک‌ها، محدوده دیگری به جز محدوده موضوع مواد (۳) و (۴) این قانون نخواهند داشت و عناوین یاد شده جایگزین کلیه عناوین متناظر آن‌ها از جمله «محدوده قانونی»، «حریم قانونی»، «حوزه شهرداری»، «حدود مصوب شهر» و نظایر آن‌ها در مورد محدوده شهر، «محدوده استحفاظی»، «حوزه استحفاظی»، «حریم استحفاظی»، «محدوده نهایی»، «محدوده نفوذی» و نظایر آن‌ها در مورد حریم شهر، «محدوده مسکونی روستا» یا «حدود روستا» در مورد «محدوده روستا» و «محدوده قانونی شهرک» می‌گردد و هر ترتیب دیگری که در مورد تعاریف محدوده و حریم شهر، محدوده شهرک و روستا و نحوه تعیین آن‌ها با هر عنوان دیگری در قوانین و مقررات قبلی مقرر شده باشد، با تصویب این قانون ملغی خواهد بود.

تبصره : تعاریف و مراجع تصمیم‌گیر مربوط به محدوده‌ها و حریم‌های مورد اشاره در این قانون جایگزین تعاریف و مراجع تصمیم‌گیر مربوط در تمام قوانین موضوعه از جمله قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری - مصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵ - می‌شود.

ماده ۱۱ - محدوده و حریم تعریف شده که در این قانون برای مناطق مسکونی شهری و روستائی و شهرک‌های مسکونی است شامل سایر محدوده‌ها و حریم‌های خاص که حسب قوانین خاص تعیین

شده‌اند (مثل حریم راه‌ها و راه‌آهن، محدوده مناطق چهارگانه حفاظت شده محیط زیست، حریم میراث فرهنگی و نظایر آن) نخواهد شد.

ماده ۱۲- هرگونه تخلف از احکام موضوع این قانون به عنوان تجاوز به حقوق عمومی، جرم محسوب شده و مرتکبین علاوه بر اعاده وضع و رفع اثر از تخلفات، به مجازات مربوط برابر قانون مجازات اسلامی محکوم خواهند شد.

قانون فوق مشتمل بر دوازده ماده و یازده تبصره در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ چهاردهم دی ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۱۰/۲۸، به تأیید شورای نگهبان رسید.

رییس مجلس شورای اسلامی - غلامعلی حدادعادل



استانداردی قم
معاونت امور عمرانی
دفتر امور شهری و شوراهای



وزارت کشور
سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور
پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی

دانشگاه شهرداری

پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی
تهران - بلوار کشاورز
ابتدای خیابان نادری
پلاک ۱۷

تلفن: ۸۸۹۸۶۳۹۸

نمابر: ۸۸۹۷۷۹۱۸

www.imo.org.ir

ISBN: 978-964-8466-78-2



9 789648 466782

قیمت: ۵۰۰۰۰ ریال