

اصول برنامه ریزی شهری و

انواع طرحهای شهری

۲-۴-۵- برنامه ریزی محیطی

موضوع برنامه ریزی محیطی، حفاظت از مناظر و منابع طبیعی آب، خاک و شکل زمین و نیز بهبود و گسترش فضاها و مناظر طبیعی است.

برنامه ریزی محیطی از نظر مقیاس، هم در سطح شهر و هم در سطح منطقه ای کاربرد دارد. چنان که می دانیم، شهر و منطقه از یکدیگر جدا نیستند، بنابراین برنامه ریزی شهری و منطقه ای نیز نمی توانند از همدیگر جدا باشند. به همین دلیل در برنامه ریزی محیطی نیز، شهر و منطقه به گونه ای یکپارچه در نظر گرفته می شوند، زیرا عناصر طبیعی و محیطی از نظر ساختاری پیوسته هستند.

فضایی که اصطلاحاً حوزه شهر یا پسکرانه (Hinterland) شهر خوانده می شود، برای شهر جنبه ی حیاتی دارد. ویژگیهای طبیعی شهر با اوضاع محیطی پسکرانه آنها رابطه ای تنگاتنگ دارد، به ویژه اکنون که با توسعه شهرها و گسترش ارتباطات و شبکه حمل و نقل، ارتباط میان شهر و پیرامون آن پیوستگی عمیقتری یافته است.

از سوی دیگر فضاهای طبیعی پیرامون شهرها مانند سواحل، رودخانه ها، جنگلها و به ویژه کوهستانها که افزون بر مناظر و چشم اندازهای شهری، تفریحگاههای طبیعی شهر محسوب می شوند و شهروندان در آن جاها اوقات فراغت خود را سپری می کنند، مناطق طبیعی شهری را پدید می آورند.

امروزه ارتباط بین برنامه ریزی کاربری زمین (Landuse Planning) در شهر و روستا و منطقه با برنامه ریزی محیطی - که تمام عناصر طبیعی یعنی زمین، آب، خاک، هوا را در نظر می گیرد- از نظر حفاظت محیط زیست و مفهوم توسعه پایدار بدیهی است. وجه مشترک بین برنامه ریزی کاربری زمین و برنامه ریزی محیطی، زمین آرائی (Scape Land) یا برنامه ریزی منظر زمینی یا منظر سازی است.

اگر برنامه ریزی کاربری زمین را «تخصیص زمین به کاربریهای کار» بدانیم، برنامه ریزی محیطی از دید زمین آرایی « روش نیل به کاربریهای بهینه و مطلوب» است.

۱-۴-۲- معیارهای برنامه ریزی محیطی

نخستین معیار برنامه ریزی محیطی توجه به ساخت توپوگرافیک پهنه طبیعی یا چگونگی جای دادن شهر در بستر محیطی است. در برنامه ریزی محیطی قصد آن است که شهر در چشم انداز بستر طبیعی «حل» شود و شهر و طبیعت به سازگاری یکپارچه ای برسند. مهمترین عامل در این کار توجه به ساختار توپوگرافیک و اشکال پستی و بلندی و

خطوط انحنای موجود در طبیعت است. انطباق شکل عمومی شهر با ساخت توپوگرافیک طبیعت و تنظیم خطوط اصلی آن با خطوط انحنای طبیعت، به انطباق شهر و جاده ها با محیط کمک می کند.

دومین معیار برنامه ریزی محیطی، توجه به جریان هوا و باد در مکان یابی و استقرار عملکردهای گوناگون شهری در منطقه است. تهویه هوا در شهرها با تغییرات زیست اقلیم شناسی(کلیماتیک) و آلودگی هوا در محیطهای شهری ارتباطی بنیادی دارد. در برنامه ریزی محیطی این مسأله با توسعه منابع طبیعی آب و گیاه و بهره مندی از رطوبت و اکسیژن آن انجام می پذیرد.

سومین معیار در برنامه ریزی محیطی، ایجاد فضاهای شبه طبیعی به منظور کمال بخشیدن به محیط و جبران کمبودهاست. گاهی احداث فضاهای شبه طبیعی وسیع(مانند فضاهای سبز منطقه ای، جنگلهای مصنوعی، دریاچه های مصنوعی و مانند آن) به منظور ایجاد موازنه اکولوژیکی صورت می گیرد. در ایجاد این فضاها بر جنبه زیست محیطی (مانند تلطیف هوا و سالم سازی محیط) اهداف مهم دیگری نیز پیگیری می شوند. ایجاد مناظر و چشم اندازهای مطلوب با پدید آوردن فضاهای تفریحی و تفرجگاههای طبیعی) برای گذران اوقات فراغت شهروندان) از جمله مهمترین آن اهداف هستند.

۳- مبانی برنامه ریزی شهری (Urban Planning)

۳-۱- تعریف

برنامه ریزی شهری تاکنون با جملات گوناگونی تعریف شده است اما به طور خلاصه می توان گفت که برنامه ریزی شهری یعنی ساماندهی کالبدی - فضایی شهر. این گونه از برنامه ریزی در واقع همان شهرسازی است که می توان آن را چنین نیز تعریف کرد: «ساماندهی کاربری زمین برای تأمین یک محیط کالبدی شایسته زندگی مدنی سالم». برخی هم آن را تلاشی دانسته اند که انسان را برای تدوین اصولی در جهت پدید آوردن یک محیط کالبدی مدنی برای زندگی وی راهنمایی می کند؛ این تعریفی متعارف و گویا از برنامه ریزی شهری به مفهوم شهرسازی است؛ اما چنان که در تعریف برنامه ریزی کالبدی و فضایی گفته شد، برنامه ریزی کالبدی وجه کالبدی برنامه ریزی عمومی یا برنامه ریزی

اجتماعی - اقتصادی است. بنابراین، نقشه شهرها با توجه به اهداف و معیارهای اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و محیطی تبیین می شود.

امروزه معلوم شده که بهبود محیط کالبدی شهرها، با بهبود وضعیت جامعه بستگی دارد.

پس گفته اند هدف از برنامه ریزی کالبدی شهرها، بهبود بخشیدن به وضعیت محیط زندگی جامعه است که شرط آن آگاهی داشتن از وضعیت اجتماعی - اقتصادی شهر است.

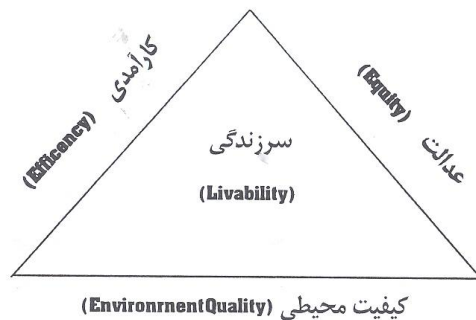
۲-۳- اصول اساسی برنامه ریزی شهری

اصول بنیادی شهرسازی که در مثلث زیر ترسیم شده است، پایه هر نوع هدف گذاری

به شمار می رود. اصول یا معیارهای اصلی در ساماندهی شهری در چارچوب مقوله

اساسی «عدالت»، «کارایی»، «کیفیت محیطی» و «سرزندگی» خلاصه می شوند که با

یکدیگر یک مثلث نظری را پدید می آورند.



* عدالت (Equity) به معنی توزیع متناسب عملکردها و خدمات، دسترسی مناسب به مراکز خدمات دهی و فعالیتی، بدون تبعیض و تفاوت گذاری بین ساکنان یک شهر و منطقه شهری است. میزان برآورد این اصل، با معیارهای زیر، مشخص می شود:

- انصاف در تسهیم و تقسیم منابع شهری.
- تأمین امکانات (فرصت) برای همه اجتماعات شهری.

- تأمین دسترسی کافی به خدمات و تسهیلات آموزشی، بهداشتی، تفریحی و فرهنگی برای همه ساکنان شهر.

- تأمین اشتغال و مسکن به طور منصفانه برای افراد و ساکنان بخشهای گوناگون شهر.

* کارایی (Efficiency) به معنی ایجاد سازمان فضایی، و عملکردی مناسب در مکان گیری فعالیتها و همچنین تأمین ارتباطات لازم بین عملکردها و استفاده کنندگان، برای بالا بردن میزان کارآمدی در کارکردهای شهری. این اصل براساس معیارهای زیر تحقق می یابد:

- مرکزیتی پویا (dynamic)، انطباق پذیر (adaptable) و رقابت

طلب (compitative).

- ساختار منسجم از روابط فضایی (مکانی) کارا؛ بین فعالیتها، اشتغال، تفریح و خدمات انسانی.

- مدیریت کارآمد برای اجرای طرحها.

* کیفیت محیطی یا کالبدی (Environment Quality) یکی دیگر از اصول برنامه ریزی شهری است که هدف آن افزایش میزان مطلوبیت فضاها را کالبدی برای کار، زندگی، تفریح و عملکردهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است. منظور از کیفیت محیطی آن است که مجموعه شهری نه تنها به هویت فضایی و کالبدی مطلوب برسد بلکه از شهریت، ویژگی و مرکزیت نیز برخوردار شود. کیفیت محیطی هم شامل وضعیت خوب کالبدی (محیط انسان ساخت) و هم در بردارنده مطلوبیت محیط طبیعی و تلفیق متناسب آنها در محیط کالبدی است. میزان این اصل با معیارهای زیر سنجیده می شود:

- حفاظت از کیفیت منابع طبیعی، دید و منظر فضای جغرافیایی

- بهبود شرایط بهداشتی و پیشگیری از آلودگیهای محیطی (هوا، صدا و منظر).

- تلفیق مناسب کاربری با حمل و نقل.

- ایجاد فضاها را شهری با مقیاس انسان پیاده.

- تأمین زیرساختهای شالوده ای شهری (آب، فاضلاب، روشنایی، نیرو).

- دسترسی مناسب پیاده - سواره در مراکز شهری.

* حیات و سرزندگی (Livability) به ویژه در فضاهاى شهری، از چگونگی شکل گیری، زیبایی شناختی و فضای حیاتی برای کار، تفریح، رفتار، حرکت، توقف و تجمع در زندگی اجتماعی و کار و کسب پدید می آید. اصل سرزندگی با معیارهای زیر تحقق می یابد:

- فرم شهری مطلوب، حفظ هویت فرهنگی و تداوم تاریخی.
- تنظیم کالبدی فضاهاى شهری متناسب با الگوی رفتاری جامعه.
- تنوع، انتخاب و توانایی در تأمین عملکردهای گوناگون شهری.
- تأمین امکانات (فرصتها) برای شادمانی، سرخوشی در گذران اوقات فراغت.
- تأمین فضاها و مکانهای مناسب برای کسب و کار، فعالیتهای توأم اجتماعی و اقتصادی.

۳-۳- جهت گیریهای اصلی

- تحقق اصول کلی و معیارهای اصلی در برنامه ریزی شهری، سه جهت گیری کلیدی یا به بیان دیگر سه راهبرد اصلی را ایجاد می کند:
- جهت گیری برای تأمین فعالیت، اشتغال و خدمات مورد نیاز در هر شهر.
 - جهت گیری برای تحقق عدالت از طریق تأمین خدمات و تسهیلات اجتماعی - اقتصادی.

- جهت گیری به سوی ایجاد یک مرکز سرزنده شهری از نظر فعالیتهای اجتماعی - اقتصادی.

برای رسیدن به اهداف اصلی در این جهت گیریها، باید اصول و معیارهای شهرسازی را به کار بست. به کاربردن معیارهای برنامه ریزی شهری از لحاظ کالبدی، زیربنای لازم را برای رسیدن به هدفهای بلند مدت تشکلهای شهری آماده می سازد.

بهبود محیط مصنوع زیست انسانی تا حدود زیادی به مکانیابی درست عملکردها و فعالیتهای وابسته است. محل استقرار صنایع، تجارتخانه ها، مراکز حمل و نقل و ارتباطات و مانند اینها باید در محلی مناسب قرار گیرند. اما این عمل همه فرآیندهای برنامه ریزی شهری را شامل نمی شود، بلکه بخش مهم برنامه ریزی شهری، عبارت است از توزیع فضایی یا مکانی، اهداف و سیاستهای اجتماعی و اقتصادی در سطح شهر و منطقه شهری؛ تا از این طریق، بافتهای شهری بهبود یابند و از محوطه ها و ابنیه تاریخی حفاظت شود و به ویژه تسهیلات و خدمات شهری به گونه ای عادلانه توزیع شود. و در چنین شرایطی است که کیفیت محیط کالبدی زیستگاههای انسانی بهبود می یابد.

برای تکمیل مفهوم برنامه ریزی شهری، می توان تعریف دیگری را براساس منشور آتن مطرح کرد و گفت که برنامه ریزی شهری عبارت است از «سازماندهی مکانها و محیطهای

متفاوتی که می باید شرایط رشد و توسعه زندگی جامعه را در تمام ابعاد مادی، معنوی و فرهنگی در همه شکل بندیهای فردی و اجتماعی فراهم آورد.

۳-۴- مفاهیم پایه

در برنامه ریزی برهی مفاهیم عام هستند و کاربردی اساسی یافته اند. از آنجا که بحث درباره مفاهیم برخی از این اصطلاحات ما را در این شناخت معنای برنامه ریزی شهری یاری می کند، هفت مفهوم کلی زیر را که از مهمترین مفاهیم اند - توضیح می دهیم:

۳-۴-۱- انعطاف پذیری (Flexibility)

قابلیت انطباق طرحهای شهری با شرایط جدیدی که به علل گوناگون به وجود می آید، انعطاف پذیری می گویند؛ زیرا شهرها مانند سلولهای زنده در حال رشد و تغییر هستند. اصطلاح انعطاف پذیری در برنامه ریزی شهری، کاربرد بسیار دارد و حتی در برخی فرهنگها تعبیری بیش از آنچه گفته شد برای آن قائل هستند. چنان که این اصطلاح اغلب بدون توجه به مفهوم تخصصی آن و به صورت کلمه ای کلیشه ای به کاربرده می شود، کاربرد عملی و نظری این اصطلاح در شهرسازی منوط به درک ویژگیهای تحول شهری است.

شهر چیزی بیش از ساختمانها، خیابانها، تأسیسات شهری و خلاصه بتن و آهن و شیشه و مانند آن است. این عناصر صرفاً ساختار کالبدی شهر را شکل می دهند که به علت

خواص فیزیکی و شیمیایی خاص خود، تقریباً ثابت هستند و در مقابل تغییرات، نرمش و انعطاف پذیری بسیار کمی دارند. به عبارتی دیگر، عناصر فیزیکی ساختار شهر مانند ساختمانها و اجزای آن، شبکه خیابانها و زیرساختها تا حد زیادی ایستا و لایتغیرند و نمی توان در برابر شرایط جدید همانند سلول زنده انعطاف پذیر باشند. (مثلاً عرض خیابان نمی تواند در زمانی کوتاه بر اثر افزایش حجم ترافیک اضافه شده و تعریض گردد).

شهر را نمی توان به حال خود رها کرد تا به هر شکل که می خواهد درآید، بلکه باید فضای کافی برای توسعه و گسترش شهر را در نظر داشت تا توسعه و رشد، باعث تراکم جمعیت، فعالیتها و ساختمانها در یک منطقه مشخص نشود. بنابراین، انعطاف پذیری در برنامه ریزی شهری یعنی در نظر گرفتن فضای لازم برای ورود صنایع، خدمات و تسهیلات جدید، به گونه ای که در شرایط جدید نیز نیازهای گوناگون جامعه شهری را برآورده سازد. در برخی از شهرها، جمعیت و فضاهای خدماتی و ساختمانی به حدی متراکم شده اند که فضای دیگری برای ایجاد کاربریهای یاد شده جدید وجود ندارد. در چنان حالتی می توان گفت که شهر در این تراکم تثبت شده است. استانداردها و ضوابط، زمان رسیدن به تراکم تثبت شده را عقب می اندازند. آنها راهنمای چگونگی تغییر و تحول در ساختار کالبدی شهر هستند و انعطاف پذیری در شهرسازی با به کار بردن استانداردها و

ضوابط مناسب، امکانپذیر است. این استانداردها نیز، براساس تجزیه و تحلیل وضع موجود، آینده نگری، در نظر گرفتن اهداف برنامه ریزی و خواست مردم تدوین می شوند. روند فزاینده تغییر و تحول در شهرها و همگامی آن با پیشرفتهای علمی و اجتماعی سبب افزایش نیازهای جدید شهروندان می شود که در حد خود از عوامل مهم توسعه و تداوم شهری است. این تغییرات را نباید با تغییراتی که مشوق بی نظمی و آشفتگی در شیوه استفاده از زمین و استقرار کاربریها و ساختمانهای پراکنده است، اشتباه گرفت.

۲-۴-۳- امکانات فضا (Space)

در طراحی معماری یک ساختمان، یکی از استانداردها، استفاده و بهره وری حداکثر از فضای محدود است. زیرا مقصود آن است که این فضای محدود، آن قدر کافی (بسندadequacy) و وسیع باشد، که راحتی و رفاه ساکنان آن را به خوبی تأمین کند. اگر بخواهیم فضای شهری را بدون توجه به معیارهای زیبایی شناختی تعریف کنیم، ناگزیریم کلیه انواع فضای بین ساختمان ها در شهرها و سایر مکانها را فضای شهری تلقی کنیم. در حالی که از دیدگاه طراحی شهری، این فضا از لحاظ هندسی با نماهای گوناگون محصور می شود. فقط ویژگیهای هندسی و کیفیتهای زیبایی شناختی آن است که به ما اجازه می دهد آگاهانه فضای باز بیرون را «فضای شهری» (Urban space) تلقی کنیم.

بر اساس استانداردهای برنامه ریزی شهری، کاربری هر مکانی باید با فضاهای مناسب و کافی طراحی شود. مفهوم فضا در برنامه ریزی شهری به معنی حداقل سطح برای ساختمان و اسکان جمعیت در آن است، در ساختمانهای بلند مرتبه و برجها، نه تنها موجب بی ثباتی در ارزش زمین، بلکه موجب بروز مشکلاتی در ارائه خدمات و تسهیلات شهری می شود. فشار ناشی از تراکم جمعیت بر واحد سطح برای خدمات و تسهیلات شهری نیازی روز افزون به وجود می آورد و بر کارایی شبکه آب، سامانه فاضلاب، شبکه توزیع گاز، تلفن، خیابان پیاده رو و تسهیلات آموزشی - بهداشتی اثرات منفی خواهد گذاشت. با افزایش تراکم باید تسهیلات و تأسیسات شهری را نیز افزایش داد تا مشکلی در این زمینه پدید نیاید. مسلماً افزایش تراکم هم موجب افزایش هزینه تأمین تسهیلات تأسیسات شهری خواهد شد.

فضای شهری جنبه های گوناگونی دارد فضای مناسب برای وسایل نقلیه در محیط شهری فضایی است که سهولت حرکت را پدید می آورد. این فضا افزون بر سواره رو و پیاده رو، مترو زیرزمینی و ایستگاهها را نیز شامل می شود. تأمین فضای لازم حرکتی در شهر مستلزم ایجاد نظم در چگونگی استقرار کاربریها و ساختمانهاست. پارکهای بازی، باغچه ها و مسیرهای پیاده نیز فضا هستند. در سطح داخلی ساختمانها هم بخشی از

ساختمان جهت ایجاد پارکینگ، محوطه سازی و حتی مکانهایی برای فعالیت عمومی و اجتماعی ساکنان مجتمعهای مسکونی، در نظر گرفته می شود.

مفهوم فضای شهری مستلزم وجود مکانهای مناسب بر ویژگیهای زیبایی شناختی برای استراحت، قدم زدن و تجمع است و هر شهر به فضاهای مناسبی برای گسترش تواناییهای فکری و روحی مردم نیاز دارد. گاهی مفهوم فضا در شهر، فقط به نوع خاصی از فضاهای شهر مانند میدانها و پلازاها گفته می شود و برخی گمان می کنند که فضا در حیطه طراحی شهری است و کاری به برنامه ریزی شهری ندارد پیروان این پندار می گویند: برنامه ریزی شهری به جای پرداختن به موضوع فضا، باید به حل مسائل و مشکلات شهرها پردازد! در پاسخ به این افراد باید گفت: درست است که هدف برنامه ریزی شهری حل مشکلات شهری است، ولی مهمترین مشکلات شهری از نظر برنامه ریزی شهری عبارتند از رفع کمبودهای فضا برای پیشگیری از تراکم و زشتیهای حاصل از تخریب آن.

۳-۴-۳- قابلیت دسترسی

این اصل در همه سطوح محلی، شهری، منطقه ای، ملی و فراملی اهمیت بسیار دارد. مفهوم کلی دسترسی به سادگی قابل فهم است، قابلیت دسترسی در شهرسازی به فاصله و زمان مربوط می شود. عامل فاصله به صورت هزینه سفر، مصرف سوخت و یا انرژی بدنی و مانند آن بازتاب می یابد. هر چه فاصله بیشتر باشد، زمان رسیدن به مقصد بیشتر است و

در نتیجه هزینه ها نیز بیشتر می شوند. افزایش هر دو عامل یعنی (فاصله و زمان) به معنی دسترسی نامناسب و کاهش آن دو به معنی دسترسی مناسب است. از این رو، افزایش قابلیت دسترسی و کاهش فاصله و زمان، یکی دیگر از اصول اساسی شهرسازی محسوب می شود.

۳-۴-۴- منظر مطلوب

مشخص ترین جنبه زیبایی شناسی یک شهر « منظر » است. در شهر و پیرامون شهر هر چیزی که به نظر مطلوب و خوشایند برسد منظر نامیده می شود. منظر از عوامل متعددی تشکیل می شود. از ترکیب بناها و سیمای ساختمانها و شکل فضاها تا چگونگی ترکیب عناصری طبیعی در کالبد شهرها، در حیطه منظر شهری (Town) (scape) و منظر طبیعی (Land scape) است. نتیجه نهایی منظر خوب، خوشایندی و منظر بد، تنفر از محیط زندگی است. اصل زیبایی در شهرسازی با ایجاد مناظر مطلوب و خوشایند تجلی می کند.

۳-۴-۵- وضعیت طبیعی

شکل زمین و جنس خاک، ظرفیت سیل خیزی و زلزله خیزی، و توپوگرافی همگی از عوامل مؤثر در شهرسازی هستند و اثرات اکولوژیکی، اقتصادی، منظر و چشم انداز مطلوب در سیما و ساختار شهری دارند.

برخی از این عوامل مانند بازدهی و حاصلخیزی زمینهای کشاورزی مانع استفاده از زمین برای توسعه شهر هستند. زلزله خیزی و سیل خیزی نیز مانع ساخت و ساز ابنیه است و زمینهایی که در مسیر زلزله یا سیل هستند باید به مصارف ورزشی و مانند آن اختصاص داده شوند (مشخص است که زمینهای شیبدار برای کاربری ورزشی مناسب نیست).

عوامل طبیعی، اغلب شکل خاصی را به شهر تحمیل می کنند و گاهی برای طراحی و عمران شهری محدودیتهای زیادی به وجود می آورند، گاهی هم کار طراحی را آسان کرده، به مناظر و چشم اندازهای زیبای شهری می افزایند.

۳-۴-۶- حریم انسانی

حریم هنوز حوزه ای بالنسبه مبهم در مطالعات شهری است و معیارها و ابعاد آن ناشناخته مانده است. حریم انسانی، شناخت نیازهای روانی و عقلانی انسان برای فراهم کردن آسودگی خاطر در زندگی جمعی است. فاصله پنجره های اتاقهای دو واحد مسکونی مشرف بر هم و یا نرده مشترک میان باغچه ها یا اندازه حیاط خلوت خانه ها باید در برنامه ریزیهای شهری مشخص شوند تا ساکنان خانه ها احساس نامطلوب و ناامنی نکنند و در حریم خصوصی خود آسودگی خاطر داشته باشند. از همین رو، رعایت حداقل معیارهای حریم انسانی و اشراف، یکی دیگر از اصول اساسی در شهرسازی است.

۳-۴-۷- عملی بودن (practical)

هیچ هدفی قابل حصول نیست، مگر آنکه در اصل موضوع توافق لازم بین گروههای ذی نفع وجود داشته باشد.

برای حل هر مسأله راههای گوناگونی پیشنهاد می شود، اما معمولاً تحقق هر راه حلی (برای نیل به یک هدف) مسائل دیگری را پدید می آورد. مثلاً تراکم بیشتر (برای از بین بردن کمبود فضا) ترافیک بیشتر را به دنبال دارد که راه حل آن ایجاد فضای بیشتر برای تردد و نیز توقف در پارکینگ است. هر راه حل مانند یک سکه است که ممکن است روی دیگر سکه، آن را به کلی رد کند.

فرآیند برنامه ریزی در شهر ظرافت خاصی دارد. پیشنهادها و راه حلهایی که همسو با اهداف برنامه نباشد، هرگز به سطح آزمون نمی رسند؛ زیرا اولین شرط تحقق یک فکر یا عقیده، قابلیت اجرایی و سودمندی آن است. برای نمونه هم کارشناسان در بیشتر جوامع می پرسند که آیا صحیح است هزینه های زیادی برای تهیه طرحهای جامع شهری بپردازیم و سپس همه آنها را به فراموشی بسپاریم؟ آیا لازم است به اجرای استانداردهایی بپردازیم که هدفشان تنها حفظ ارزشهای ثابت در محیط شهری است اما در عمل، کاری ناشدنی هستند؟ این کارشناسان می گویند برای حفظ خصوصیات بافتهای قدیمی درون شهرها، انواع ضوابط و حتی طرحها تهیه می شوند اما هیچ کدام کاربردی عملی نمی یابند بلکه تنها هزینه ای صرف تهیه آنها شده است.

۴- مفهوم طراحی شهری

۴-۱- تعریف

طراحی شهری پلی است بین برنامه ریزی شهری و معماری. توجه اصلی طراحی شهری به شکل کالبدی شهر است. و با کیفیت کالبدی و فضایی محیط سروکار دارد. تبیین طراحی شهری با استفاده از یک تعریف مشخص، عملی نیست. در هر عصر و فرهنگی بر اساس انتظارات و امکانات، طراحی شهری به گونه ای خاص تعریف شده است. یک جا به معنی طراحی نمای ساختمانها و طرح یک میدان یا خیابان آمده و در جای دیگر برای طرح یک شهر کامل به کار رفته است. اما وجه مشترک همه این تعارف و انتظارات آن است که طراحی شهری با «فرم» یا شکل کالبدی نواحی شهری سروکار دارد. بنابراین می توان گفت که طراحی شهری، روند منطقی شکل دادن به فرم کالبدی شهری است.

در طراحی شهری می توان گفت که به عوامل ادارکی محیط شهری، بیشتر توجه می شود و اساساً درک بصری آن دسته از عناصر شهری که عمدتاً سه بعدی و ثابت هستند لازم است، با این حال، ممکن است در نظر گرفتن عناصر متحرک نیز کار ساز باشد.

کار طراح شهری، معمولاً با کار معمار متفاوت است، زیرا مقیاس پروژه های طراحی شهری به مراتب بزرگتر و پیچیده تر از مقیاس ساخته های معماری است. طراحی شهری با برنامه ریزی شهری نیز تفاوت دارد، زیرا برنامه ریزی شهری همه جنبه های گوناگون شهری را در زمینه های اجتماعی - اقتصادی و کالبدی در برمی گیرد. اما طراحی شهری بر شکل کالبدی شهر و فضاهای شهر تأکید می کند.

اگر خواسته باشیم تعریف کاملی را در نظر بگیریم، باید بگوییم که طراحی شهری، سازماندهی عناصر کالبدی شهر با توجه به تصمیمات برنامه ریزی شهری است، و قصد آن به وجود آوردن چارچوبی برای شبکه های ارتباطی، فضاهای باز و ساختمانها، همچنین حصول به اهداف اجتماعی - اقتصادی جامعه و سهولت در زیباسازی محیط است. با توجه به این تعریف، امروزه معتقدند طراحی شهری حوزه ای است پیچیده و میان رشته ای (interdisciplinary) که افزون بر معماری و برنامه ریزی شهری با شاخه های دیگر علمی و هنری، مانند منظر سازی، مهندسی فنی، مهندسی حمل و نقل، روان شناسی و حقوق نیز سروکار دارد.

۲-۴- کاربرد طراحی شهری

آنچه طراحی شهری را از دیگر اشکال شهرسازی متمایز می کند، به طور مشخص، کیفیت و شکل کالبدی شهر است. شکل کالبدی شهر، توده ساختمانها و شکل فضای بین

ساختمانها را در بر می گیرد. از همین رو، ساماندهی توده و فضا، و ایجاد محیط مطبوع، اساس کار طراحی شهری است. این شکل، به شکل کالبدی و جغرافیایی زمین و محل استقرار آن بستگی تام دارد. چگونگی هماهنگی کالبد شهری با پهنه زمین نیز یکی از مهمترین زمینه های عمومی شهرسازی است که سیمای شهر را پدید می آورد. کار طراح شهری در این زمینه بهره مندی از شکل و فرم طبیعی مکان شهر است.

طرح شهری زمانی می تواند نقش مؤثری در کیفیت محیط شهری داشته باشد که با سایر زمینه های شری (مانند عوامل طبیعی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی) ترکیب و هماهنگ شود.

تجربیات و نمونه های ممتازی در ساماندهی توده ساختمانها و فضای کالبدی شهر براساس طراحی شهری وجود دارد. میدانهای زیبا، مجتمعهای سرپوشیده خرید و تفریح، خیابانها و پیاده روهایی که در شهرها طراحی می شوند تا افزون بر ایفادی نقش اصلی خود، محیط شهر را دلپذیرتر کنند؛ از نمونه هایی به شمار می روند که طراح شهر برای ارتقای کیفیت کالبدی شهر پدید آورده است. اقداماتی که در نمونه های موفق بهسازی بافتهای کهن شهری صورت گرفته است، نقش طراحی شهری را در بالا بردن کیفیت محیط شهری نشان می دهد.

برخی برای بررسی حوزه طراحی شهری، آن را برحسب مطالعات متفاوتی - که طراحان شهری با آنها سروکار دارند - تفکیک کرده اند. این مطالعات، کاربری زمین، دسترسی و پارکینگ، فضاهای باز، شکل و توده ساختمانی، فعالیتها، علائم و نمونه هایی مانند اینها را در بر می گیرد. چنین شیوه ای گرچه حوزه طراحی شهری را به ظاهر مشخص می کند، اما مسائل دیگری به وجود می آورد که از آن جمله است میزان دخالت طراح شهری در کارهای تخصصی حوزه های دیگر(مانند کاربری زمین که اساساً در حوزه برنامه ریزی شهری قرار دارد؛ یا مقیاسی از دسترسی که در حوزه مهندسی ترافیک قرار می گیرد).

تردیدی نیست که طراح شهری نه تنها باید با مسائلی چون اصول بررسی کاربری زمین و یا شبکه دسترسی آشنا باشد، بلکه باید بر اموری مانند شکل و توده ساختمانی و فضا نیز تسلط کامل داشته باشد(منظور از توده ساختمانی و فضا مفاهیمی است که تمامی موارد بالا را در برمی گیرد). پیداست که کاربریها و فعالیتها به طور عمده در توده ساختمانی و فضا شکل می گیرند و منظور از توده تنها صورت ظاهر حجمی نیست - که کاری جز محصور کردن فضا ندارد - بلکه ترکیبی است از ساختمانها و اشیاء که با شکل ظاهری خود - که جزء لاینفک توده است. رو به فضا دارد. علائم نیز اجزایی از کل توده اند و دسترسی به صورت خیابان و گذرگاه، اعم از سواره رو یا پیاده رو، اگر واجد ارزشهای فضایی باشد، فضای شهری محسوب می شود.

۴-۳- هدف طراحی شهری

به طور کلی هدف بنیادی طراحی شهری فراهم کردن زمینه های رفاهی زندگی و کار است. طراحی شهری باید بتواند به طور مؤثر و مستقیم و آگاهانه، یاور این هدف اساسی باشد.

طراحی شهری به دو مسأله مهم می پردازد: یکی مسائل مربوط به کیفیت و چگونگی عملکرد شهر برای تأمین رفاه شهری و دیگری توجه به خوشایندی یا کیفیت زیبایی شناسی است.

کارکرد و فرم شهر با همدیگر رابطه ای ظرف و مظروفی دارند. طراحی خوب این روابط می تواند شهر را به مکانی خوشایند و زیبا برای زندگی تبدیل کند. در بسیاری از شهرها، بخش هایی از شهر این کیفیت و زیبایی را دارند، در حالی که بسیاری از بخشها نیز کیفیتی بسیار بد دارند. اما شهروندان همگی علاقه مندند در اماکن مطبوعی که به فضاها و مناظر خوشایند دسترسی دارد، زندگی کنند. البته، این محل استقرار موقعیت طبیعی شهر است که باید چنان ویژگی ای داشته باشد. افزون بر این، شهر اجزایی کالبدی (مانند ساختمان ها، خیابانها، میدانها و مناظر طبیعی) دارد که ترکیب کلی و چگونگی پیوند آنها، این کیفیت مطبوع و خوشایند را پدید می آورد.

طراحی خواه آگاهانه و خواه ناخود آگاه، ابزاری است برای مرتبط کردن مطلوب این اجزاء با یکدیگر. چنان که اگر یک بوستان عمومی با اجزای دیگری از قبیل آب، تپه، دره و درخت اطراف آن ترکیب شده باشد، فضا و منظری زیبا پدید می آید که از عوامل خوشایندی و رفاه شهری به شمار می رود. یا اگر هنگامی طراحی، یک مرکز اداری - تجاری شهر با پیاده روها، رستورانها، مراکز خرید و اماکن استراحت به گونه ای مطلوب و متناسب با همدیگر ترکیب شده باشند، افزون بر رفاه شهری، فضایی خوشایند برای گذران اوقات و انجام فعالیتها به وجود می آید. چه بسا دلیل اینکه شهرهای معاصر بیشتر خشک و بی روح هستند این است که « مردم امروزه برای زندگی به شهرها نمی آیند، بلکه هدف آنها امرار معاش است» ما در جامعه ای به سر می بریم که مردمش از نشستن در میدانی عمومی احساس ناراحتی می کنند، زیرا رفت و آمد خودروها و بی نظمی، ازدحام و سروصدا مزاحم آنهاست. و گاهی حتی اصلاً جایی برای نشستن هم وجود ندارد! به هر حال، فضای عمومی را می توان به گونه ای طراحی کرد که این نیازها را برآورده کند و سبب راحتی و خوشایندی محیط شود. زیرا نزدیک به نیمی از سطح شهرها اعم از خیابانها، معابر، میدانها و پارکها در تملک فضای عمومی هستند. مراکز اصلی تجاری، اداری، آموزشی و تفریحی هم فضاهای عمومی و نیمه عمومی دارند که بالقوه مورد استفاده عموم قرار می گیرند و برای رفاه بیشتر همگان در نظر گرفته شده اند.

۴-۴- موضوع طراحی شهری

تعیین حوزه طراحی شهری با چگونگی نگاه به مفاهیم و معنای طراحی شهری مرتبط است. اگر بخواهیم جوهر و اساس طراحی شهری را بیان کنیم، باید «فضا» و عبارات و ترکیبات مرتبط با فضا را مد نظر قرار دهیم. فضاهایی که به صورت دلپذیر و مطلوب با عملکردهای منطقی و کاربریهای مناسب ترکیب شده اند، به غنای محیط شهر می افزایند، مقصود از ترکیب مطلوب، سیمای بصری دلنشین توده و شکل ساختمانهایی است که فضاها را محصور می کنند. در اینجا هماهنگی جزء و کل مورد نظر است؛ مجموعه ای از ساختمانها و علائم مرتبط با هم در شمار کلیات هستند و هر ساختمان و عنصر دیگری مانند درخت، تابلو، باجه تلفن، در و پنجره و مانند آن در حکم جزئیاتند.

۴-۴-۱- ایجاد فضای شهری

خلق مطلوبیت فضای شهری، با آگاهی از عوامل تشکیل دهنده آن، چندان هم دشوار نیست. اما هیچ فرد یا نهادی به تنهایی مسؤول ایجاد فضای شهری نیست. طراحی شهری یک اقدام عمومی مشخص است که شهرداری آن را به عموم مردم اهدا می کند. در جوامع سنتی، این اقدام، کاری کاملاً طبیعی است (مانند واگذاری فضا برای مراسم و شعائر مذهبی، بازار و مراکز عالم المنفعه) اما در جوامع معاصر، واگذاری زمین، منحصر به

مواردی محدود است (مانند خیابانی که تفکیک و تعریض شده، یا حیاط جلوی خانه ها که بخشی از فضای باز به شمار می رود، و میدانهای عمومی).

آنچه به عنوان فضای شهری پدیدار می شود تقریباً اتفاقی به وجود می آید. در برخی از شهرها، فضاهای باز با ارزشی، همچنان دست نخورده باقی مانده اند، فقط به این دلیل که مناسب ساختمان سازی نبوده اند؛ دره ها، تپه ها، تند شیبها و دشتهای سیلابی در شمار این دسته از فضاهای غیرقابل ساختمان سازی هستند، اما امروزه در توسعه شهری به مدد تکنولوژی مدرن این گونه اراضی نیز در معرض ساخت و ساز قرار می گیرند زیرا چنانچه مکانی مقرون به صرفه باشد، هر چند به دلایلی مناسب یا نامناسب پنداشته شود، در آنجا نیز ساختمان سازی می شود.

در مقابل این گرایش مخرب، نمونه های قابل توجهی از اعتقاد عمومی به ضرورت تأمین فضای شهری وجود دارد. نهضت بوستان سازی پس از انقلاب اسلامی در شهرهای ایران، یکی از این نمونه ها است. افزون بر گرایشی که بر حفاظت از محیط زیست مبتنی است، پشتیبانی عموم نیز برای ایجاد بوستانهای عمومی وجود دارد.

در هر دورانی ذخایری خاص از امکانات رفاهی در اختیار شهرداریها قرار می گیرد. یکی از این ذخایر که بتازگی در شهرسازی مطرح شده، ایجاد احداث پارکهای محلی در اراضی قناس پیرامون بزرگراهها و داخل تقاطعهای غیر همسطح است. زیرا کارشناسان

گمان می کنند که احداث چنین فضاهای کوچکی در تأمین آرامش مردم محل تأثیر خوبی دارد.

یکی دیگر از این الگوهای طراحی که چندی پیش نیز در تهران انجام گرفت، برداشتن دیوار و نرده بوستانها به منظور تداخل و مرتبط کردن خیابان و پیاده رو شهری با فضای پارک بود. (مانند کاری که در بوستانهای ملت و لاله تهران انجام گرفته است).

الگوی جسورانه در ایجاد فضاهای شهری، تداخل خیابان و میدان با فضای باز و حیاط هتلها، بیمارستانها و دانشگاههاست که نمونه هایی از آن را در جهان می توان به عنوان شاهد مثال ذکر کرد. تبدیل قسمتهایی از شهر به پیاده روها یا مسیرهای ویژه پیاده روی در مراکز تجاری و تفریحی، بویژه در مرکز شهرها از دیگر کارهایی است که در ایجاد فضای شهری انجام می گیرد. ویژگی مشترک همه نمونه های یاد شده این است که در آنها از خصلت خصوصی فضاها چشم پوشی شده تا با افزایش فضاهای عمومی، رفاه شهری بیشتری به دست آید. برای ایجاد رفاه شهری چنین فرایندی باید با شدت بیشتر طی شود.

۲-۴-۴- تعیین کننده های معماری در طراحی شهری

رابطه ساختمانها با شهر مانند رابطه سنگ و آجر با معماری است. شهر مانند ساختمان از اجزاء و عناصری ساخته شده است و میزان هنری بودن سیمای شهر به چگونگی ترکیب اجزاء، و به همان نسبت به کیفیت اجزاء، بستگی دارد.

ساختمان‌ها مکان انجام فعالیتها هستند. فعالیت ممکن است به صورت ساکن باشد) مانند کار در یک انبار) یا بسیار متحرک قلمداد شود (مانند انتقال مردم از یک شکل حمل و نقل به شکل دیگری از حمل و نقل در ایستگاههای مترو). بنابراین پویایی شهر در حرکت میان ساختمانهایی که هر یک فعالیت معینی را در خود جای داده اند، نهفته است. چنان که هر ساختمان دارای حیات به نظر آید و پویایی خود را به شهر بیفزاید. در یک ساختمان ۲۰ طبقه اداری هر روز جمعیت زیادی مشغول به فعالیت است. اندازه، شکل و حتی ظاهر این دو ساختمان ممکن است کاملاً مشابه هم باشند، اما عوامل پویایی در آنها متفاوت است (کنش متقابل و کاهش و افزایش جریان بین ساختمانها نیز مهم است).

از اینها گذشته، منحصر به فرد بودن ساختمانها نیز مهم است زیرا این ساختمانهای عادی یا ساختمانهای زمینه ای هستند که شهر را شکل می دهند و شهری را از شهری دیگر متفاوت می سازند. ساختمانهای کاهگلی زرد رنگ ماسوله، بلوک های سفید و شیروانی سفالی خانه های لاهیجان، ساختمانهای آجری اصفهان و ... مانند آن، هر یک همچون جامه ای برای هر شهر پنداشته می شوند. تعداد کمی از طراحان شهری که به دنبال ایجاد ساختمانهای برجسته و فضاهای مطلوب هستند، به درک این ویژگی و برانندگی جامعه شهری رسیده اند و بر اهمیت این زمینه واقفند.

کاربری زمین شهری و

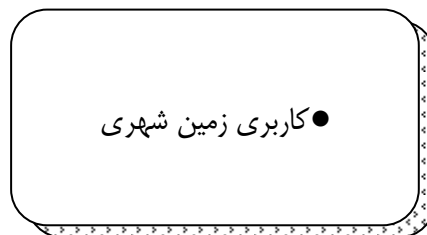
استانداردهای آن

در این راستا ابتدا تعریف و مفهوم کاربری زمین شهری بیان شده است و سپس جایگاه و نقش آن در طرحهای توسعه شهری و چگونگی این فرآیند تشریح گردیده است. در ادامه طی جداولی انواع کاربری زمین شهری طبقه بندی و ارائه شده اند و پس از آن معیارهایی که در توزیع مکانی این کاربریها باید لحاظ گردد به اجمال طرح گردیده اند این معیارها عبارتند از سازگاری، آسایش، کارایی، مطلوبیت، سلامتی و دلایل اصلی ناکامی فرمهای توسعه شهری عدم توجه به این معیارها است. پس از آشکار سازی معیارهای مکانی کاربری زمین، مشخصات ویژه مکانی هر یک از کاربریهای زمین در قالب چهار گروه عمده مسکونی، مراکز کار، اوقات فراغت و صنعتی مورد بررسی قرار گرفته و ویژگیهای هر یک تبیین شده است و با عنایت به وضعیت خاص صنایع در توسعه شهر و مسایل گوناگونی که در خصوص این دسته از کاربریها متصور است، مکانیابی و سایر مشخصه های این گونه کاربریها بررسی شده است. استانداردهای فضایی کاربری زمین مقوله مهم دیگری است که در ادامه بحث به آن پرداخته شده و عوامل مؤثر در آن از جمله واقعیت محلی، ضوابط رسمی، تجمع و پراکندگی کاربریها و تحول کاربریها، معرفی و مورد بررسی قرار گرفته اند.

پس از مرور مباحث نظری کاربری زمین شهری در خاتمه ضوابط اجرایی استقرار کاربریها در پهنه شهر شامل تفکیک اراضی شهری، منطقه بندی ارتفاع و تراکم، استانداردهای بلندمرتبه های و محدوده شهر ارایه گردیده و مسایلی که در این خصوص مطرح است به گونه ای کاربردی مورد بررسی قرار گرفته است.

۱۳۷۷

مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری



۱- تعریف

برنامه ریزی برای کاربری زمین شهری، یعنی ساماندهی مکانی و فضایی فعالیتها و عملکردهای شهری براساس خواستها و نیازهای جامعه شهری. این برنامه ریزی در عمل، هسته اصلی برنامه ریزی شهری است و انواع استفاده از زمین را طبقه بندی و مکانیابی می کند.

قبل از تهیه طرحهای شهری برای شهرها، شهروندان برای استفاده های گوناگون زمین خود در شهر، هیچ نوع محدودیتی (جز عرف رایج) نداشتند و مالک هر قطعه زمین، در چگونگی عمران زمین خود که از احتیاجات خصوصی وی نشأت می گرفت، اختیار کامل داشت.

یکی از وظایف مهم طرحهای شهری، مشخص کردن نوع کاربری زمین، برای استفاده در زمینه های گوناگون مورد نیاز زندگی شهری در محدوده قانونی شهرهاست. از این رو، همه زمینه های موجود در محدوده شهر، طبق نقشه کاربری زمین مورد بررسی قرار می گیرند و نوع استفاده از آنها مطابق نیازهای اجتماعی، اقتصادی و کالبدی مشخص و تعیین می شود. طرح کاربری زمین شهری، یکی از ابزارهای مهم برای دستیابی به اهداف کلان اجتماعی، اقتصادی و کالبدی است که نه تنها اثراتی بسیار بر سرمایه گذاری و تصمیمهای عمومی و خصوصی می گذارد، بلکه نقشی مهم در میزان رشد شهری و کیفیت محیط کالبدی شهر دارد.

۲- مفهوم زمین

زمین، در برنامه ریزی شهری دو مفهوم متضاد دارد:

۱- زمین به عنوان یک منبع طبیعی (نظیر آب و هوا) که بهره مندی از آن برای سکونت و زندگی و حفاظت آن برای نسلهای آینده اهمیت حیاتی دارد.

۲- زمین به عنوان نوعی دارایی که در چارچوب مالکیت خصوصی، کالا قلمداد می شود و برای کسب منفعت و درآمد شخصی قابل تملک و خرید و فروش است.

ایجاد توازن بین این دو مفهوم که همیشه موضوع اقتصاد سیاسی بوده اما اخیراً موضوع " توسعه پایدار " به شمار می رود، کاری ساده نیست. نوع استفاده از زمین شهری نیز با توجه به منافع عمومی و مالکیت خصوصی، محدودیتها و مغایرتهایی اساسی دارد.

گاهی نوعی از کاربری زمین از نظر اثرات محیطی یا اجتماعی مضر تشخیص داده می شود، در حالی که همان کاربری از نظر مزایای اقتصادی برای برخی شهروندان مفید به شمار می رود. برای نمونه اراضی کشاورزی پیرامون شهرها، دیدگاه زیست محیطی و حفاظت طبیعی، برای شهر اهمیتی حیاتی دارند، در حالی که تبدیل همین زمین به مجتمع مسکونی یا صنعتی برای مالکان آن و حتی برای برخی شهروندان منفعتهایی اقتصادی دارد.

آگاهی از این تضاد منافع (تضاد منافع خصوصی در مقابل مقتضیات عمومی و همچنین تضاد منافع اقتصادی در مقابل منابع طبیعی) ضرورت و اهمیت برنامه ریزی کاربری زمین را مشخص می سازد. این تضاد گاهی بین دو نوع کاربری مفید عمومی نیز بروز می کند. بنابراین برنامه ریزی مؤثر کاربری زمین به ندرت یک تحقیق یا طراحی محض و یا یک عمل سیاسی محسوب می شود بلکه بیشتر، ترکیبی از این سه با همدیگر به شمار می رود.

۳- محتوی طرح کاربری زمین

طرح کاربری زمین، بیانگر الگوی آتی استفاده از زمین در هر شهر است و انواع گوناگون کاربریهای شهری (مانند مسکونی، تجاری، صنعتی) و استفاده های عمومی (مانند آموزشی، بهداشتی، اداری و تفریحی) را تعیین می کند. علاوه بر تعیین نوع استفاده از زمین، تعیین شدت و کثرت کاربری یا "تراکم" استفاده های متفاوت نیز اهمیت دارد.

معمولاً هر طرح کاربری زمین در یک گزارش، یک نقشه اصلی و چندین نقشه توضیحی تشکیل شده است. گزارش شرح سیاستها، معیارها، استانداردها و محاسبات است و نقشه ها کاربرد فضایی (مکانی) این سیاستها و تدابیر را مشخص می سازند. طرح کاربری زمین هر چند بخشی از یک طرح جامع است، در واقع هسته اصلی طرح محسوب می شود. براساس طرح کاربری زمین، بخشهای دیگر طرح جامع، یعنی طرح شبکه ارتباطی و حمل و نقل، طرح تأسیسات و تجهیزات زیربنایی، طرح تسهیلات و خدمات عمومی شهر و طرح توسعه و حفاظت از محیط زیست شکل می گیرند. این طرح برای هر شهر، همچون پلان پایه (همکف) برای ساختمان است. در طرح کاربری زمین، کجایی و مکان نوع فعالیتها و عملکردهای شهری مشخص می شود، به همین سبب طرح یاد شده، چارچوبی می سازد که در آن، مکان، زمان و ظرفیت عملکردهای گوناگون شهری مشخص می شود.

محتوای طرحهای کاربری زمین، در اندازه و نوع شهرها و مجتمعهای زیستی متفاوت است. مثلاً طرح کاربری زمین برای یک روستا با یک شهر صنعتی و همچنین طرح کاربری زمین برای یک مجتمع مسکونی حومه ای با یک کلانشهر تفاوت

بسیار دارد. محتوای طرح کاربری زمین نسبت به طول دوره برنامه ریزی نیز تفاوت می کند. طرح کوتاه مدت، در اهداف، سیاستها و اقدامات با یک طرح بلند مدت، محتوای متفاوتی دارد.

۴- فرایند برنامه ریزی کاربری زمین

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. فرایند برنامه ریزی کاربری زمین از لحاظ عملی شامل شش مرحله است: مرحله اول: شناخت وضع موجود؛ به ویژه شناخت اهداف و سیاست هایی که کاربریهای متفاوت مسکونی، تجاری، صنعتی و ... مانند آنها در نظر گرفته شده اند.

مرحله دوم: پیش بینی وضع آینده؛ مبنی بر آنکه چه مقدار از توسعه شهر در داخل مرزهای محدوده موجود شهر متمرکز می گردد و چه مقدار در خارج از محدوده موجود و همچنین چه تغییراتی در الگوی توسعه باید انجام گیرد و یا الزاماً در آینده رخ می دهد.

مرحله سوم: بررسی مناطق و نواحی توسعه نیافته پیرامون شهر و مشخص کردن عوامل مؤثر در انتخاب زمین برای توسعه آینده شهر؛ براساس استانداردهای پیشنهادی قابل قبول.

مرحله چهارم: تحلیل و جمع بندی نتایج بررسیهای فوق و ارائه طرح کاربری زمین شهری؛ برای دست یافتن به وضع مطلوب و هماهنگ با وضع موجود و امکانات اجتماعی و اقتصادی جامعه شهری.

مرحله پنجم: تدوین طرح کاربری زمین.

مرحله ششم: تنظیم ابزارهای اجرایی طرح؛ که مهمترین آن ابزار اجرایی، استانداردهای ذکر شده در ذیل هستند:

- استانداردهایی برای ایجاد تسهیلات عمومی در سطوح گوناگون شهری.

- استانداردهایی برای راهنمایی عمومی به قصد سرمایه گذاری در زمینه خانه سازی، صنعت، تجارت و خدمات.

- استانداردهایی به عنوان راهنمای تفکیک اراضی، منطقه بندی زمین شهری و اراضی پیرامون، برای احداث پارکها، مراکز تفریحی(تفرجگاهها)، ورزشی و فرهنگی.

این استانداردها همراه با مقررات دیگر، ضوابط مکانیابی کاربریها، تفکیک زمین، تراکم ساختمانی و فعالیتی را تعیین می کنند. چنین طرحی راهنما و مرجع همه دست اندرکاران توسعه و عمران شهری، و سرمایه گذاران و شهروندانی است که برای آگاهی از شیوه نامه ها و دستورالعملها(استانداردها) بدان رجوع می کنند.

طرح کاربری زمین مابین طرح جامع(که جنبه ای سیاستی دارد) و طرح زونینگ (که جنبه ای قانونی دارد) قرار گرفته و بیشتر دارای جنبه فنی است. امروزه بسیار از شهرسازان معتقدند که این سه باید در چارچوب یک طرح یگانه قرار گیرند.

فرآیند تهیه طرح کاربری زمین

نظام مراکز شهری و سلسله

مراتب و تحول آنها

مسیرهای حمل و نقل شهری نقشی عمده در پدید آمدن این مراکز درجه دو محلی دارند و اغلب، مراکز تجاری و خدماتی در امتداد مسیرهای ارتباطی درون نواحی مسکونی یا نواحی پیرامون شهر تشکیل می گردند.

تقاطع راهها(میدانها)، ایستگاههای راه آهن و مترو، و همچنین(پایانه ها) زمینه ای مناسب برای تمرکز برخی از فعالیت های تجاری - خدماتی فراهم می آورند. برخی مراکز تفریحی، دانشگاهها و سایر تسهیلات عمومی نیز به علت قابلیت دسترسی و تمرکز، کم کم به مراکز شهری تبدیل می شوند و پیرامون آنها یک نوع مرکزیت یا هسته جدید شهری تکوین می یابد. کلانشهرها به علت گسترش فعالیت های صنعتی، اجتماعی و اقتصادی در مقیاس ملی و منطقه ای دارای ساختی چند هسته ای هستند و مراکز تجاری - خدماتی در آنها اغلب پیرامون چند هسته مستقل شهری ظاهر می شوند. افزون بر بخش مرکزی شهر، مراکز بزرگ عمده فروشی، انبارها و محوطه ها یا مناطق صنعتی و حمل و نقل، در حومه های صنعتی یا محورهای مواصلاتی احداث می گردند. حومه ها، شهرکها و شهرهای اقماری نیز جدا از مرزهای رسمی شهر پدید می آیند. در ساخت یا نظام چند هسته ای کلانشهرها، مراکز تجاری - خدماتی ویژه ای همراه با فروشگاه های بزرگ و بازارهای مدرن در هر بخش توسعه می یابند و از نظر کیفیت و کمیّت به تدریج جایگزین مرکز اصلی شهر شده، هم تراز آن می گردند. در برخی از این مراکز جدید، فعالیت های تجاری - خدماتی، بانکها، اداره های بیمه، و امور فرهنگی، اداری، تفریحی و پذیرایی خاصی پدید می آید که گاهی اوقات در سطح شهر از ویژگی " تخصصی " نیز برخوردار می گردند.

۳- سلسله های مراتب مراکز شهری

به طور کلی از نظر شهرسازی جدید، مراکز شهری از سلسله مراتب فضایی پیروی می کنند، که افزون بر تأمین خدمات و تسهیل در فعالیت های شهری، از نظر توزیع خدمات در سطح شهر دارای منطق خاصی است. الگوی سلسله مراتب مراکز شهری در سطح یک شهر از قاعده زیر پیروی می کند:

الف: هسته و مراکز اصلی شهر؛ که کانون اجتماعی - اقتصادی و تاریخی شهر - قلمداد می شود.

ب: مراکز مناطق شهری؛ هر منطقه از شهر (اعم از مسکونی یا غیرمسکونی) دارای مرکز ویژه خدماتی، تجاری و اجتماعی خاصی است و حوزه نفوذ مراکز مناطق شهری - به عنوان مراکز درجه یک شهری - مناطق یا بخش های بزرگ شهر را فرا می گیرد. معمولاً در شهرهای بزرگ هر منطقه شهری به اندازه یک شهر متوسط با جمعیت ۲۵۰ تا یک میلیون نفر در نظر گرفته می شود.

پ: مراکز نواحی مسکونی؛ هر ناحیه شهری، بخش بزرگی از منطقه مسکونی یک شهر را تشکیل می دهد. از لحاظ نظری هر ناحیه مسکونی در شهرهای بزرگ، به اندازه یک شهر کوچک یا متوسط تلقی می شود و نیازهای آن در مرکز ناحیه در نظر گرفته می شود. ناحیه شهری در شهرسازی اصطلاحاً "کامیونیتی" یا "اجتماع" خوانده می شود و در فارسی به معنی شهر یا آبادی است. مرکز ناحیه را به مرکز عامه، یا "مرکز همستان" برگردان کرده اند و مرکز درجه دو شهری محسوب می شوند.

ت: مراکز واحد همسایگی؛ یا محله شهری که کوچکترین واحد یا اجتماع شهری است و فقط کاربری مسکونی دارد. مرکز هر واحد همسایگی یا محله در شهرها از خدمات خاص تجاری - اجتماعی در مقیاس محلی تشکیل شده است. بدین ترتیب، سلسله مراتب مراکز شهری با سلسله مراتب تقسیمات اجتماعی شهری یا سامان اجتماعی شهر هماهنگ است، خلاصه یا کلیت آن در جدول زیر نشان داده شده است.

جدول اندازه و تعداد جمعیت که به وسیله انواع مراکز خرید سرویس داده می شوند

نوع مرکز خرید	زمین مورد نیاز (هکتار)	جمعیت سرویس - گیرنده (هزار نفر)	مشخصات اصلی مؤسسات تجاری - خدماتی
مرکز همسایگی (محله)	۱۰-۳	۲۵-۵	سوپر مارکت - داروخانه - آرایشگاه
مرکز ناحیه (برزن)	۲۵-۸	۱۵۰-۲۵	بانک - سینما - فروشگاه های کوچک
مرکز منطقه (شهری)	۶۰-۲۰	۵۰۰-۱۰۰	فروشگاه های بزرگ، فروشگاه های تخصصی، مؤسسات تجاری - شرکت های خدماتی

اینجا تصویر دارد؟

۴- مقیاس مراکز شهری

تعداد واحد همسایگی (یا محله)، یک ناحیه مسکونی را پدید می آورند. حداقل سه یا چهار واحد همسایگی یک ناحیه را تشکیل می دهند و این تعداد ممکن است به ۶ یا ۸ واحد نیز برسد. بنابر همین قاعده ساده، از تجمع تعدادی ناحیه مسکونی، یک منطقه شهری و از تجمع تعدادی منطقه شهری، یک شهر بزرگ پدید می آید. نظام مراکز خدماتی - تجارتي شهر نیز از همین الگو پیروی می کند و خدمات اجتماعی و تجارتي و عمومی در شهر توزیع می شود. شیوه پخش مراکز شهری، " نظام توزیع فضایی مراکز شهری " خوانده می شود.

بدین ترتیب، اصل " عدالت توزیعی " براساس نظام تمرکز و عدم تمرکز " سلسله مراتب " به منظور پوشش کامل سطح شهر و دسترسی تمامی جامعه شهری به خدمات تأمین می شود.

۵- مرکز شهر

به ناحیه مرکزی شهر، ناحیه کسب و کار مرکزی گفته می شود. ناحیه مرکزی معمولاً قلب شهر را تشکیل می دهد. نخستین هسته اغلب شهرها و بازار اصلی شهر بتدریج تبدیل به مرکز تجاری و کسب و کار مرکزی می گردد. در این ناحیه، است که فعالیت های تجاری و اجتماعی تمرکز می یابند و خطوط حمل و نقل از هر جانب شهر به آنجا منتهی می شوند. در مرکز شهر، بازارها، فروشگاه ها، دفترهای کار، باشگاه ها، بانک ها، هتل ها، تماشاخانه ها، موزه ها و دفترهای اصلی قرار می گیرند و تأسیسات عمده فروش، این ناحیه را احاطه می کنند.

۵-۱- بازارها

در اغلب شهرهای ایران هسته مرکزی، از آغاز پدید آمدن شهر به صورت بازارها وجود داشته اند. بازارها کانون شهر و مرکز مبادله کار و تجمع فعالیت های مذهبی، فرهنگی و اجتماعی بوده اند. در آغاز، بازارها محل عرضه کالاهای کشاورزی و تولیدات دست ساخت بودند. پس از پیشرفت صنعت و تکنولوژی و همین طور پیشرفت در حمل و نقل و سیستم پولی، داد و ستد گسترش یافت و بازارهای دائمی در شهرها رونق گرفتند و محله های پیرامون خود به ویژه خیابان ها و مسیرهای آمد و رفت اطراف آنها تحت پوشش فعالیت های تجاری و خدماتی درآمد.

هسته مرکزی شهر ممکن است مرکب از مغازه های خرده فروشی و عمده فروشی تمرکز یافته در بازار باشد و یا پیرامون بندر یا ایستگاه راه آهن (معمولاً در شهرهای اروپایی) قرار گرفته باشند. فعالیت های تجاری و خدماتی معمولاً نزدیک یکدیگر تأسیس می شوند تا از مشتریان بالقوه منتفع گردند. وجود مغازه های مشابه در یک مکان، امکان مقایسه فوری اجناس و قیمتها را برای مشتریان فراهم می کند و مردم رغبت بیشتری به خرید در این نواحی دارند؛ تا در جایی که مغازه ها پراکنده اند. بدین ترتیب راسته های تخصصی در بازارها و امروزه در مسیر خیابانهای نزدیک بازارها در مرکز شهرها شکل می گیرند.

مؤسسات مالی و دفترهای کار نیز گرایش به هم جواری با یکدیگر دارند تا ارتباط بین آنها براحتی صورت گیرد.

۲-۵- تراکم در مرکز شهر

به ناحیه مرکز شهر از نظر هم گرایی راهها و سیستم حمل و نقل، " نقطه همبستگی " می گویند. این راهها یا " خیابانها " در ناحیه مرکزی شهر به محورهای تجاری - خدماتی تبدیل می شوند و بالاترین حجم آمد و رفت و فعالیت را در خود جای می دهند.

چنان که گفته شد، تجمع فعالیت ها و مؤسسات تجاری و خدماتی در یک محدوده معین، کشش و جذب رفت و آمد را شدت می بخشد، به طوری که هر قدر از مرکز اصلی شهر فاصله گرفته شود، از تراکم آن کاسته می شود. در این ناحیه با گسترش میزان فعالیت های اداری، خدماتی و تجاری، تراکم آمد و رفت نیز فزونی می گیرد و تراکم ساختمانی رو به افزایش می گذارد. در اغلب شهرهای جهان به علت گرانی زمین و کمبود جا برای فعالیت، در ناحیه مرکزی شهر، ساختمان های مرتفع ساخته می شود و یکی از نشانه های مرکز شهر در شهرهای بزرگ جهان، مانند نیویوریک و شیکاگو تجمع آسمان خراشها و ساختمانهای مرتفع است.

تراکم فعالیت و کسب و کار در شهرهای بزرگ ایران، در بافت قدیم شهر و پیرامون بازارها سبب شده که فضای کسب و کار و اشغال فضاهای مسکونی کوچکتر شوند. از این رو، مغازه های عمده فروشی و خرده فروشی، و مراکز تولید و توزیع کالا در امتداد معابر (کوچه های قدیمی) و در جوار بازار گسترش یافته اند و خانه های قدیمی محله بازار، به انبار کالا و کارگاه های تولیدی تبدیل شده اند. این روند، هویت نخستین آنها را رو به زوال و تباهی گذاشته است.

۳-۵. الگوی توسعه مرکز شهر

تعیین الگو برای مکان گیری مراکز تجاری - خدماتی تابع عامل دسترسی است. در شهرهای ایران، بازارها در امتداد محور اصلی شبکه دسترسی تشکیل شده اند و مرکز محله ها در امتداد گذرهای اصلی محله بنیاد گرفته اند. اندازه و وسعت هر یک از بازارها و بازارچه ها با میزان جمعیتی که به صورت پیاده به آنها دسترسی می یافتند، متناسب بود. بازارها همچون مراکز پیاده ها قلمداد می شوند که دسترسی به آنها از اقصی نقاط شهر امکان پذیر بود.

پدید آمدن اتومبیل در قرن کنونی، موجب دگرگونی در سیستم دسترسی و راههای شهری شد. این تحول در طول چندین دهه، ابتدا به آهستگی و سپس به شتاب سیستم حمل و نقل و دسترسی را دگرگون کرد و یکباره انقلابی در شهرنشینی و شهرسازی به وجود آورد.

اینجا تصویر دارد؟

با پیدایش اتومبیل، امتداد خیابانهای اصلی و محور استقرار ایستگاهها، مکان هایی مناسب برای استقرار مغازه ها و دفتريهای تجاری - خدماتی قلمداد گردید و قیمت زمین در بر خیابانها فزونی یافت؛ زیرا ارزش زمین به میزان تردد و سهولت دسترسی خیابانهای شهر بستگی دارد. توسعه نواری مراکز خرید و خدمات در امتداد خیابانها، تقریباً شبیه الگوی بازار شکل گرفت و مانند همان الگو محل تقاطع ها و میدان ها شبیه محل چهارسوق های بازار که محل انشعاب شاخه و راسته های بازار بودند، از ارزش و اهمیت بیشتری بهره مند شدند.

محل تلاقی راهها چه به صورت سواره و چه به صورت پیاده، امکان بهترین دسترسی را فراهم می کنند. گسترش الگوی توسعه مراکز تجاری، در امتداد راهها یا خیابانهای اصلی شهر، منطقه ای وسیع از شهرهای بزرگ را فراگرفته و ساختار پیچیده ای را پدید آورده است.

۴-۵- مسائل مرکز شهر

تنوع فعالیت ها، تراکم ساختمانها و حجم آمد و رفت در مرکز شهر، مشکلاتی بسیار پیچیده به وجود می آورد. سیستم خیابان بندی قدیمی، تداخل کاربری های ناهمگون و ناسازگار، همجواری فعالیت های قدیمی و جدید، قیمت زمین و سرقتی، عواملی هستند که ساماندهی و اداره مرکز شهری را دشوار می کنند.

امروزه عمده فروشی در بازارهای ایران - که در گذشته در سراها و کاروانسراها انجام می گرفت - در شهرهای بزرگ، مثل تهران و تبریز، به سبب مشکلاتی که در انبارداری و حمل و نقل کالا پدید می آید، به گره هایی کور برخورد کرده است. در بافت قدیمی شهرهای ایران و حتی بسیاری از شهرهای جهان، مسیرهای دسترسی به مرکز تجاری شهر(بازار)، باریک و کم عرض هستند و تحمل عبور و مرور کامیون های حامل کالا را ندارند. افزون بر آن، خیابانهای مرکز شهر همیشه مملو از ترافیک سنگین است و گاهی امکان حمل و نقل کالا به صفر نیز می رسد.

وجود انبارهای کالا در ساختمانهای کهنه مرکز شهر و بناهای قدیمی بازارها- که در مقابل آتش سوزی هیچ گونه مقاومتی ندارند - به میزان خطر می افزاید و از همین رو، هزینه های بیمه در این نواحی بسیار بالاست. اطفای حریق در برخی قسمتهای بازار به سبب نبود امکانات و دشواری در عبور وسایل نقلیه آتش نشانی تقریباً غیرممکن است.

در برخی شهرهای ایران، محله های مسکونی پیرامون بازار اصلی شهر، اکنون رو به فرسودگی و ویرانی گذاشته اند. مغازه ها و انبارها و کارگاهها به تدریج به درون این محله ها رخنه یافته اند و هر اتاق در بیشتر خانه های واقع در این محله ها به مستأجری داده شده است. اگر چه نخستین اهالی این محله ها به نقاط دیگر شهر نقل مکان کرده اند، مهاجران تهی دست جانشین آنها شده اند و هنوز در این خانه ها سکونت دارند. میراثهای فرهنگی و بناهای با ارزش در محله های مرکزی شهر فرسوده و کهنه شده اند و بافت قدیمی شهرهای بزرگ ایران، ارزشهای بی بدیل خود را یکباره از دست داده و چاره ای جز نوسازی و بازسازی آنها باقی نمانده است.

۵-۵- ساماندهی مرکز شهر

برنامه ریزی مراکز شهر، چه از نظر ساماندهی فعالیت ها و ترافیک اتومبیل ها، و چه از نظر بهسازی بافت قدیم، مشکل ترین بخش شهرسازی است. برنامه ریزی و طراحی شهری تاکنون راهها و الگوهای متفاوتی را برای ساماندهی مراکز شهر تجربه کرده است که مهمترین آنها در بازسازی ویرانی های جنگ جهانی دوم در شهرهای اروپایی به ویژه در آلمان و لهستان بدست آمده است. یکی از مهمترین شیوه های ساماندهی مرکز شهر، جداسازی محوطه مرکز شهر توسط یک

خیابان حلقوی (کمربندی) از شبکه خیابانهای شهر و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. بدین ترتیب مرکز شهر از فشار و شدت تردد اتومبیل ها رها شده و بوسیله مترو زیرزمینی بیشترین دسترسی بدان تأمین می شود.

۵-۶ دسترسی به مرکز شهر

در اینجا باید این مسأله مهم گفته شود که تنها دسترسی مترو و اتوبوس به مرکز شهر کافی نیست، سیستم دسترسی اتومبیل به مرکز شهر از نظر اقتصادی دارای اهمیت بسزائی است. زیرا اصولاً میزان دسترسی و ارتباط عامل اصلی و موجب پیدایش بازارها و مراکز شهری بوده است. در صورت ضعف دسترسی و ارتباط به مرکز، حتی با تمهیداتی مانند ممنوعیت ورود اتومبیل به محدوده مرکزی، اقتصاد بازار و حتی اقتصاد شهر تهدید می گردد و میل به جابه جایی و پراکندگی مؤسسات مرکز شهر قوت می گیرد. این جریان، مسائل بهسازی مرکز شهر را بیش از پیش دشوار می سازد.

بنابراین علاوه بر ایجاد سیستم های حمل و نقل عمومی جهت دسترسی به مرکز و ضرورت ایجاد خیابان کمربندی پیرامون منطقه مرکزی؛ بایستی به پارکینگ های بزرگ و سهل الوصول مجهز گردد. بدین ترتیب نه تنها دسترسی به ناحیه مرکزی افزایش می یابد، بلکه مشکل تراکم تردد نیز کاهش یافته و محدودیتی برای فعالیتهای تجاری و خدماتی آن بوجود نخواهد آمد.

۵-۷ اهمیت مرکز شهر

حفظ و تقویت مرکز تجاری شهر از نظر شهرداری هر شهر حائز اهمیت می باشد. گذشته از هویت و شخصیت شهری؛ هسته مرکزی شهر نسبت به سایر قسمت های شهری دارای بازده مالی بیشتری است. بیشترین مالیات های دولتی و عوارض شهرداری از مؤسسات اقتصادی و کارکنان مؤسسات در رشته های مختلف این ناحیه کسب می شود. تمایل به تمرکز فعالیت های اقتصادی در مرکز شهر اجتناب ناپذیر است. همین تمرکز موجب افزایش قیمت زمین و سرقتی در مرکز شهر است.

یکی از دلایل تمرکز فعالیت ها در مرکز شهر، صرفه جویی بیرونی است. ارائه خدمات تخصصی به تقاضای زیاد نیاز دارد که تنها در مرکز شهر امکان پذیر است. به همین سبب، در C.B.D یا ناحیه کسب و کار مرکزی شهرها، متنوع ترین و تخصصی ترین مؤسسات تجاری - خدماتی (و حتی مؤسسات تولیدی خاص) مستقر می شوند تا از صرفه جویی های بیرونی بهره مند شوند.

با توجه به اهمیت اقتصادی - اجتماعی بازارها در ناحیه مرکزی شهرها و همچنین اهمیت اجتماعی، فرهنگی و تاریخی میراث های کهن در هسته مرکزی شهرها و بافت های قدیمی، به ویژه ارزش و اعتباری که مرکز هر شهر از جنبه هویتی و روانی دارد، ساماندهی و بهسازی مرکز شهر بسیار مهم است.

اغلب شهرهای خوب و معتبر جهان، دارای مراکزی با هویت تاریخی و ارزش های امروزی هستند که از این مرکز، هم ساکنان آن شهر و هم مردم آن کشور یا حتی کشورهای دیگر (به عنوان گردشگر یا توریست) بهره مند می شوند. این بهره مندی،

باعث رونق اقتصادی و اعتبار فرهنگی آنجا می شود. نمونه این مراکز در ایران، مرکز شهر اصفهان (بازار و میدان نقش جهان) و در جهان، مرکز شهر پاریس است.

۵-۸ دامنه نقش مرکز شهر

در شهرهای بزرگ، برخی مؤسسات ملی و منطقه ای، و حتی مؤسسات جهانی در مرکز شهر مستقر می شوند و شهرهایی مانند هامبورگ، لندن، نیویورک، تهران، مشهد و اصفهان چنین کارکردهایی دارند.

در شهرهای کوچکتر، مرکز شهر دربرگیرنده کارکردهای منطقه ای و ملی است. کارکردهای منطقه ای و ملی، نقش نقاط مرکزی را در یک منطقه به عهده دارند و مرکز مبادلات تجاری و کالاهای منطقه و همچنین پاسخگوی نیازهای گوناگون شهرهای کوچکتر منطقه هستند.

مؤسسات تجاری - خدماتی مرکز شهر همان طور که کالا و خدمات تمام شهر و پیرامون آن را در سطوح ملی و منطقه ای تأمین می کنند، گاهی در مقیاس ناحیه و محله مسکونی پیرامون خود نیز عملکرد دارند.

مغازه های خرده فروشی و خدماتی مرکز شهر، در محدوده خود، همانند مرکز ناحیه و محله هستند و مرکز خریدی برای کارکنان شرکتها، مغازه ها و ادارات مستقر در مرکز شهر به شمار می روند. حفظ قدرت اقتصادی مؤسسات کوچک مرکز شهر، نواحی مسکونی قدیمی و ایجاد نواحی مسکونی جدید در محدوده مرکز شهر، از اهداف مهم ساماندهی مراکز شهری به ویژه ساماندهی فعالیت های خرده فروشی و خدمات جزئی (مغازه ها) است. زیرا این دو کاربری (مسکونی و مغازه ها

خرده فورش‌ی) از مرگ مراکز شهری در ساعات و روزهایی که مؤسسات بزرگ تعطیل هستند، پیشگیری می کند و فضای مرکز شهرها را همواره زنده و هوشیار نگه می دارد.

ع برنامه ریزی مرکز شهر

مهمترین استراتژی و سیاست برنامه ریزی در مرکز شهرها، توسعه محدوده فعالیت های شهرداری در بخش مرکزی شهر است. در بسیاری از شهرها، مرکز شهر به عنوان شهر مرکزی در مجموعه مناطق یک شهر، اهمیت ویژه دارد. بر مبنای این سیاست با دربرگرفتن به منظور دریافت از آنها که در محدوده پیرامون ناحیه مرکزی (C.B.D) فعالیت تجارتي - خدماتی می کنند، مالیات و عوارض بیشتری گرفته می شود تا در راه بهسازی و بهبود مرکز شهر و حل مسائل ناحیه پیرامون آن توسط شهرداری، هزینه شود.

اجرای این سیاست مشکلاتی نیز دارد. زیرا فعالیت مرکز شهر در بسیاری موارد به نفع کل منطقه شهری است و برخی از تأسیسات مرکز شهر، مورد بهره برداری سایر مناطق نیز قرار می گیرند. اما سایر مناطق در هزینه های نگهداری و احداث تأسیسات یاد شده مشارکتی نمی کنند. به عنوان مثال دریافت عوارض تردد در محدوده شهر به زیان فعالیت های مرکز شهر است. اما به مرکز شهر از نحوه هزینه آن نفعی نمی رسد.

توسعه فعالیت ها، پیشرفته و مدرنیزه کردن حمل و نقل عمومی و سیستم ارتباطات، کاهش آلودگیهای هوا و صدا، و کاهش میزان ترافیک از جمله سیاستهای اقتصادی برای حفظ و بهبود مرکز شهر به شمار می رود. اما قبل از اینکه معیارهای

فیزیکی برای بهبود شرایط و وضعیت مرکز شهر مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرند، مسأله مهم برنامه ریزی، اندیشیدن تدبیری است برای ادامه حیات فعالیت ها و به ویژه بهبود شرایط سکونت و حفظ خرده فروشی و خدمات جزئی. برخی از برنامه ریزان شهری می پرسند که آیا تعلق به این میزان مرکزیت برای شهرهای بزرگ لازم است؟ اغلب آنها برمعايب و محدودیت هایی همچون تراکم، شلوغی، آلودگی، بزهکاری و به ویژه انحصار بسیاری از امکانات شهری - که می تواند در خدمت تمامی شهر قرار گیرد - در مرکز شهر تأکید می کنند و می پرسند ارزش نگهداری و عملکرد مرکز شهر برای شهروندان چقدر است؟

طرح این سؤالات اگر برای مرکز شهرهای بزرگ درست باشد، برای شهرهای کوچک و متوسط صادق نیست. در شهرهای بزرگ، بسیاری از مؤسسات بزرگ خدماتی و شرکتهای تجاری وادارات دولتی، هتل ها و نمایشگاه ها، تحت تأثیر عوامل متعدد، مانند تغییر مقیاس فعالیت و تحول در سیستم حمل و نقل و ارتباطات، به مکان یابی در بخش های دیگر شهر و یا حتی در خارج از شهر گرایش یافته اند و به تدریج در جوار فرودگاه ها و اتوبان ها استقرار می یابند. این گرایش نیز، از میزان تراکم و فشردگی فعالیت و تردد در مرکز شهر می کاهد. بنابراین برنامه ریزی مرکز شهر، باید با در نظر گرفتن این پویشهای جابه جایی صورت گیرد.

در شهرهای کوچک و متوسط - برخلاف شهرهای بزرگ - انتقال مؤسسات تجاری و خدماتی از مرکز شهر، مسائل جدیدی در سطح شهر پدید می آورد و با تقلیل ارزش اقتصادی منطقه مرکزی شهر، زمینه ای مساعد برای فرسودگی و تباهی بافت

فراهم یافت. ادامه این پویش درآمد شهرداری را کاهش می دهد و امکان نوسازی و بهسازی و تقویت تأسیسات مرکز شهر از دست می رود.

بنابراین برنامه ریزی فیزیکی و سیاست گذاریهای اقتصادی در مرکز شهر، اعم از شهرهای بزرگ، متوسط و یا کوچک، مهمترین بخش برنامه ریزی شهری برای ادامه حیات اقتصادی شهر و حفظ هویت فرهنگی و اجتماعی آن است.

۷- تحول در الگوی مراکز شهری

با تسلط اتومبیل و مترو بر زندگی شهری، الگوی مراکز تجاری و خدماتی نیز به تدریج متحول شد و الگوی جدیدی جای آن را گرفت. با بزرگ شدن شهرها، تشکیل حومه ها و پدید آمدن متروهای شهری و شبکه بزرگراه ها، محلهای جدید نیز به عنوان مکانهای تجاری شکل گرفتند. اکنون ایستگاه های مترو، و پارکینگهای بزرگی که در طول بزرگراه ها ساخته شده اند، محل تردد و آمد و رفت افراد بسیاری شده است.

از سوی دیگر با افزایش تراکم ترافیک در مراکز قدیمی شهرها و خیابانهای مرکز، نه تنها مشکلاتی برای تردد و توقف به وجود آورده، بلکه امکان دسترسی به مراکز قدیمی را در شهرهای بزرگ سخت تر کرده است. مناطق مسکونی در مناطق تجاری قدیمی با تنگناهای زیادی از جمله شلوغی و آلودگی مواجه شده اند و جمعیت ساکن در آنجا، اینک به تدریج از این مناطق به نواحی حومه ای و جدید شهر نقل مکان کرده اند که خود، سبب تغییر در الگوی تجاری مراکز قدیمی شده است.

بازارهای قدیمی و راسته های خیابانی در اختیار بورسهای بازرگانی تخصصی قرار گرفته و مراکز خرده فروشی و خدمات رسانی به افراد ساکن در قسمتهای مسکونی، به علت گرانی قیمت زمین تغییر مکان داده اند.

این عوامل، به ویژه سیستم حمل و نقل اتومبیل و مترو سبب شده اند که مراکز جدید تجاری - خدماتی به تدریج به صورت هسته های بسیاری متمرکز در محل ایستگاه های مترو و پارکینگ بزرگراه ها شکل بگیرند و فروشگاههای بزرگ چند منظوره به صورت زنجیره ای، نقش مراکز عمده عرضه کالا و خدمات متنوع را به عهده گرفته اند. این فروشگاه ها در نقاطی معین از شهر - و حتی خارج از شهر - در محلهایی که از طریق بزرگراه ها قابل دسترسی است، ساخته شده اند.

تفاوت اصلی مراکز جدید با مراکز قدیمی در این است که مراکز جدید براساس اصول مکانیابی، برنامه ریزی شده، طراحی گردیده، و ساخته شده اند اما مراکز قدیمی چنین نیستند. در نوسازی مراکز قدیمی شهر (پس از جنگ جهانی دوم در اروپا) و در طراحی شهرهای جدید و حومه های پیرامون ما در شهر نیز، مراکز تجاری طراحی شده، به صورت متمرکز شکل گرفته اند و مراکز بزرگ تجاری - خدماتی پیاده (mall) را ایجاد کرده اند. این مراکز اغلب به صورت جزیره ای از فروشگاهها، مؤسسات خدماتی و دفترهای تجاری - خدماتی در یکجا تجمع یافته اند و به وسیله دریایی از پارکینگها احاطه شده اند.

۷-۱- الگوی مختلط

هر دو روش " برنامه ریزی شده جدید" و " کاربری تجاری قدیمی"، در شهرها وجود دارند و مکمل همدیگر هستند. این دو، به اتفاق، سلسله مراتب چند سطحی (Several Levels) را تشکیل می دهند، اما در هر سطح، نوع خاصی از فعالیت

تجاری - خدماتی ارائه می شود و هر کدام نوع و میزان معینی از کالا و خدمات را عرضه می کنند. مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، از مراکز عمده تجاری و بازرگانی جدا شده اند و در نواحی مسکونی توسعه یافته اند و به تناسب جمعیت، وسعت و موقعیت مکانی، فعالیت می کنند.

میزان تقاضا برای مراکز تجاری و خدماتی، به قدرت خرید جمعیت کنونی در آینده در منطقه بستگی دارد. قدمت محل، میزان درآمد مردم و شیوه دسترسی و میزان جمعیت، عوامل اصلی رونق و رکود مراکز تجاری در شهرها محسوب می شوند. تمام این متغیرها بر موقعیت مراکز تجاری مؤثر هستند.

پس از مراکز تجاری در مقیاس شهر و مناطق شهری، مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، فروشگاهها و مغازه های محلی که در مقیاس نواحی و محلات شهر فعال هستند، قرار دارند. این مراکز در شهرهای قدیمی، در امتداد خیابانها و مسیرهای پیاده تشکیل شده اند. مغازه های خرده فروشی و خدمات جزئی در نواحی مسکونی، عموماً طبقه همکف ساختمانها را دربر معابر، محل کسب می کنند و در محل تقاطعها یا در برخی مسیرها از تنوع و تمرکز بیشتری، از نظر میزان و نوع فعالیت بهره مند می شوند.

در یک دوره، شهرسازان (از طریق مقررات زونینگ) تلاش می کردند مراکز تجاری و خدماتی را در تمام سطوح شهر، از نواحی مسکونی - به ویژه از مسیرهای پرتردد خیابانها - جدا کنند و آنها را در هسته ها یا محوطه های خاص، متمرکز و مستقر مسکونی طراحی کنند. پس از نیم قرن تجربه شهرسازی، این جداسازی با شکست مواجه شد و امروزه شهرسازی به

راههایی میانه برای حل مشکل تمایل یافته است. این راه میانه، آمیزه ای از الگوی قدیم و جدید است. با تبدیل مسیرهای سواره به پیاده، جدا کردن مسیرهای عبوری از خیابانهای تجاری و توسعه سیستم حمل و نقل عمومی به راه حل‌هایی مانند کریدورها و محورها توأم با مراکز متنوع دست یافته، که با الگوی طبیعی سلسله مراتب مراکز تجاری شهر، هماهنگ باشد.

۲-۷- مرکز خرید منطقه ای

بعد از مرکز اصلی شهر، بزرگترین نوع مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی در مناطقی خاص از شهر پدید می آید. مراکز تجاری - خدماتی منطقه ای، خاص شهرهای بزرگند و هسته ها یا مراکز درجه یک همپراز مرکز شهر به شمار می روند. در مراکز منطقه ای افزون بر مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، شرکتهای تجاری، مؤسسات خدماتی، و نهادهای اداری و فرهنگی هم مستقر می شوند. جمعیت یک منطقه شهری به ۱۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر بالغ می شود که در کلانشهرهای بسیار بزرگ، تا یک میلیون نفر نیز می رسد. در اغلب شهرها، مراکز خرید منطقه ای در امتداد خیابانها و مراکز تقاطعها و میدانهای اصلی یک بخش از شهر تشکیل می شوند. در شهرهای بزرگ که از شبکه حمل و نقل، مترو و اتوبوس برقی بهره می گیرند، مراکز منطقه پیرامون و ایستگاه ها و پایانه ها و جاهایی که به سیستمهای حمل و نقل دسترسی دارند و به بزرگراهها مرتبط می شوند، پدید می آیند.

در مراکز منطقه ای شهرها، تراکم ساختمان، فعالیت و ترافیک مانند مرکز شهرها فزونی می گیرد، و برحسب منحنی نزولی هر قدر از مراکز منطقه دور شویم، تراکم نیز کاهش می یابد. مراکز منطقه ای، مسائلی شبیه مراکز اصلی شهر دارند. برنامه

ریزان مراکز مناطق شهری با ایجاد مسیرهای پیاده، پارکینگها، سیستم حلقوی ترافیک، و نیز و فضاهای متنوع شهری تلاش می کند، مشکلات این مراکز را رفع کنند.

در شهرهای بزرگ آمریکا، ایجاد بازارهای پیاده با دورنمایی بسیار زیبا و تنوع خدماتی همچون بازارهای قدیمی، سبب تخفیف مسائل پیچیده مراکز منطقه شده است.

اما مهمترین مشکل در اصلاح وضعیت مراکز منطقه ای قدیمی، قیمت زمین و ارزش سرفلی در مراکز قدیمی است که تغییر وضعیت را دشوار می کند. حل مسأله ترافیک و پارکینگ، و گرایش به ایجاد فضاها و مسیرهای پیاده نیز از مهمترین مسائل این مراکز به شمار می روند که مانند مراکز اصلی شهر با ایجاد مسیرهای پیاده و پارکینگهای طبقاتی، و همچنین تقویت ایستگاه های مترو، می توان به فازهای مطلوب شهری دست یافت.

۳-۷- مراکز خرید ناحیه ای

مراکز خرید ناحیه ای از نظر اندازه و تنوع فعالیت ها بین مراکز خرید محله ای (واحد همسایگی) و مراکز منطقه ای قرار دارند و معمولاً برای جمعیتی معادل ۵۰ هزار نفر به وجود می آیند. مراکز ناحیه تقریباً به اندازه مرکز یک شهر کوچک (town) هستند. در شهرهای بزرگ، نواحی یا برزنهای شهری بین ۳۰ تا ۱۰۰ هزار نفر جمعیت دارند و هر ناحیه از چندین محله تشکیل شده است.

مراکز تجاری - خدماتی ناحیه ای، شبیه فروشگاه ها و مغازه ها و مؤسسات محله ای هستند، اما مشتریان بیشتری دارند. تنوع خدمات و کالا در مرکز ناحیه ای بیشتر از مرکز محله است. در این مراکز فروشگاههای بزرگ یا شعبه هایی از آنها تأسیس می شود. معمولاً در تعریف مراکز تجاری - خدماتی ناحیه ای، گفته می شود که این مراکز کالاها و خدمات ماهیانه ساکنین را تأمین می کنند، در حالی که مراکز محله ای پاسخگوی خدمات روزانه هستند و مراکز منطقه ای، خدمات سالانه را، عرضه می کنند. البته این تعریف نسبی است و نمی تواند معنایی مطلق داشته باشد.

بهترین تعریف برای مراکز تجاری - خدماتی ناحیه ای، تنوع و گوناگونی عرضه کالا و خدمات و جنبه نسبه تخصصی برخی فعالیت در آنهاست که به جمعیت بیشتر برای پذیرش سفارش و مشتری نیاز دارند. خصوصیت دیگر مرکز خرید ناحیه، دسترسی آسان به تسهیلات ارتباطی برای جمعیت محلی است؛ به طوری که حتی با دوچرخه یا پیاده نیز می توان به آنها دسترسی یافت.

در برخی موارد مراکز محله ای و ناحیه ای با یکدیگر ادغام می شوند و محورها یا مراکز تجاری - خدماتی پرفعالیتی را پدید می آورند.

با توجه به تعریف اجتماعی Community "همستان"، ناحیه شهری امروزه در شهرهای بزرگ، واحد اصلی شهری محسوب می شود. ناحیه، یک واحد اجتماعی شهری است که ساکنین آن، مانند ساکنین شهرهایی کوچک و حتی متوسط، به نام آن ناحیه شناخته می شوند و هویت شهری و اجتماعی شهروندان محسوب می گردد. به عنوان مثال در شهر بزرگی مانند:

تهران، نواحی شهری نامی خاص دارند. (مانند: نارمک، گیشا، نازی آباد، جوادیه، قلپک و مانند آن)، در حالی که مناطق شهری، نام و نشان خاص ندارند و برحسب موقعیت جغرافیایی (جنوب شهر، شمال شهر، غرب و شرق) شناخته می شوند.

۷-۴- مراکز خرید محله ای

مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، مغازه ها و فروشگاه های کوچک تجاری هستند که اغلب در قسمتهای قدیمی شهرها، و تقاطع خیابانهای اصلی و محلی، به صورت نواری در طول خیابانها مستقر می شوند. در بافتهای قدیمی، این مراکز همراه با سایر عملکردها، در گذر اصلی محله یا محل تلاقی گذرها، به وجود می آمدند.

در آغاز دوره شهرسازی جدید، براساس الگوی واحد همسایگی در طرحهای شهری، با این الگوی طبیعی مخالفت می شد و برای تأمین سلامت و راحتی ساکنان محله های مسکونی، ساخت مراکز خدماتی و خرده فروشی به صورت متمرکز در مرکز واحد همسایگی، برای جمعیتی حدود ۵۰۰۰ نفر و دور از مسیر تردد اتومبیلها پیش بینی می گردید، تا کودکان، زنان و افراد مسن به راحتی و آسانی، به آنها دسترسی داشته باشند. بدین ترتیب الگوی اصلی واحد همسایگی، براساس جدایی فعالیت ها از شبکه اصلی و استقرار در مرکز محوطه مسکونی تعیین می گردید. اگرچه پیروی از این الگو تقریباً برای تمام قسمتهای جدید شهرها و همچنین شهرهای جدید و حومه های شهری پیشنهاد شده است، در قسمتهای جدید بسیاری از شهرها این الگوها شکل نگرفته و در بسیاری از حومه ها و شهرهای جدید نیز که از این الگو پیروی شده، مطلوبیت کافی به دست نیامده است.

در بازسازی و نوسازی شهری، الگوی قدیمی به صورت لکه ای، در امتداد معابر محلی و در مسیرهای اصلی پیشنهاد می شود و بیشترین تلاش برای بهبود سیستم دسترسی و پارکینگ به عمل می آید. بدین ترتیب در شهرسازی جدید، عملکردهای تجارتي - خدماتی در قسمتهای خاصی از خیابانهای محلی، به ویژه در محل اتصال راهها، پذیرفته شده است و تلاش اصلی بر این است که از توسعه مراکز تجاری در تمام طول یک خیابان به صورت نواری پیش گیری شود. در صورت امکان نیز مراکز تجاری - خدماتی و فروشگاهها در محوطه هایی جدا از خیابان اصلی قرار می گیرند. اما انواع گوناگونی از مراکز تجاری محله ای هستند که به تناسب موقعیتهای پیشنهاد می شوند و معمولاً نوع ترکیبی این مراکز، بیش از نوع نواری و یا نوع متمرکز کارآیی دارد.

امروزه، مراکز تجاری - خدماتی در مقیاس محله ای، دیگر محدود به اندازه جمعیتی یک واحد همسایگی (با حدود ۵۰۰۰ نفر جمعیت) نیست، بلکه به تناسب شرایط، باید جوابگوی ۵۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰ نفر باشد. شرط اصلی در مکان یابی مراکز تجاری - خدماتی محله ها (واحدهای همسایگی) و همچنین اندازه و تعداد مراکز خرید همسایگی هم به تعداد جمعیت بستگی دارد و هم به تراکم مسکونی. تجربه نشان می دهد که بهترین معیار برای دسترسی به فروشگاه ها و مراکز خرید، فاصله است. فاصله دسترسی باید طوری باشد که در مدت ۵ تا ۷ دقیقه بتوان پیاده به آن فروشگاهها دسترسی یافت. بنابراین در یک واحد همسایگی با تراکم خیلی کم، در فضایی با شعاع ۵۰۰ متر، جمعیتی بسیار کم (در حدود ۳ تا ۵ هزار نفر)، و با تراکم خیلی زیاد در همین فضا، جمعیتی زیاد (بین ۱۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰) نفر ساکن خواهند شد. به دیگر سخن، ایجاد مراکز تجاری -

خدماتی در مرکز یا محور این محله های مسکونی هنگامی مطلوب است که هر کدام در فاصله ۳۰۰ تا ۵۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته باشند و زمان دسترسی پیاده به آنها از ۵ تا ۷ دقیقه تجاوز نکند. اندازه، وسعت و تراکم مراکز محله ها نسبت به تراکم جمعیت معین می شود. اندازه زمین مراکز محله ای همراه با پارکینگهای مورد نیاز، حدود ۳ تا ۱۰ هکتار است که با یک یا سه بلوک شهری معادل است.

اکنون در برنامه ریزی مراکز واحد همسایگی (محله ها)، به منظور افزایش رونق مغازه های خرده فروشی و ایجاد تنوع بیشتر در خدمات جزئی و فعالیت های تجاری، به جای مراکز همسایگی، محور مشترک بین واحدهای همسایگی جهت استقرار فعالیت ها و عملکردها مورد توجه قرار گرفته است. بدین ترتیب، مراکز واحد همسایگی به محل پارک و زمین بازی و تجمع، اختصاص می یابد و مغازه ها و عملکردهای دیگر در کنار محور مشترک بین دو یا سه واحد همسایگی مستقر می شوند. حتی محل تلاقی دو محور در مرکز چند واحد همسایگی نیز شرایط مناسب تری برای فعالیت تجاری و خدماتی پدید می آورد.

این الگو نظریه واحد همسایگی را به طور کلی دگرگون می سازد، ساختاری جدیدی عرضه می کند که با الگوی قدیمی هماهنگ تر است. شرط اصلی در الگوی جدید، ایجاد پارکینگ و استفاده بیشتر از عمق بلوکهای شهری برای استقرار فعالیت ها و پارکینگ است. تا بدین طریق از معایب الگوی نواری در کنار خیابانها و پارکینگ حاشیه ای خیابانها پیشگیری شده باشد.

۸- فروشگاههای بزرگ

فعالیت خرده فروشی در مرکز شهر، به سبب بزرگتر شدن شهر به تدریج کاهش می یابد و فروشگاه های بزرگ با تأسیس شعبات خود در سایر نقاط شهر، جای آن را می گیرند. مراکز فروش طراحی شده با امکانات و تسهیلاتی مانند پارکینگ، بازارهای زیبا و جذاب، کنترل وضعیت هوا، خریداران بیشتری را جلب می کند. این فروشگاه های تخصصی با مؤسسات تجاری (C.B.D) در رقابت هستند. به طور کلی خرده فروشی در مرکز اکثر شهرها در بلند مدت ساقط خواهد شد. زیرا در مرکز شهر به نسبت فروش و سیستم تحویل، فضای کافی برای انبار کالا وجود ندارد، در حالی که در مناطق دور از مرکز، و جاهایی که قیمت زمین پایین است، ایجاد انبار و ارسال کالا به طور مستقیم برای مشتریان، مقرون به صرفه می باشد و امکان توسعه را بیشتر می کند.

۹- بازارهای بزرگ

به سبب وجود تسهیلات حمل و نقل در مرکز برخی از شهرهای آمریکا، به تازگی بازارهای بزرگ پیاده (Mall) پدید آمده اند. در برخی از شهرها، مانند فیلادلفیا و مونترال، با ایجاد مسیرهای پیاده در سطحی بالاتر یا پایین تر از خیابانهای موجود، بازارهای بزرگی پدید آورده اند که مرکز پن (Penn Center) در فیلادلفیا، وی ماری (Ville Marie) در مونترال، و مراکز چارلز (Charles Center) در بالتیمور را می توان نمونه آورد. این مراکز فعالیت های دفتری و پذیرایی و هتلها را با خرده فروشی مرکز شهر در هم آمیخته اند.

اولین نمونه این نوع مراکز خرید در آمریکا، طی دهه ۱۹۵۰ تا ۱۹۶۰ ساخته شد و به شکل یک بازار سر باز طویل با دورنمای زیبا بود که در هر طرف آن بخش بزرگ فروشگاه‌های وجود داشت. در برخی موارد، این بازارهای سر باز به شکل مثلث، در اکثر موارد به صورت یک محور بدون سقف ساخته شده اند. بازار مرکزی شهر کلن که به تازگی در معابر منتهی به کلیسای اعظم کلن، در مرکز شهر ساخته شده است نمونه ای از این بازارهای سر باز است.

در سالهای ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ در آمریکا، مراکز منطقه ای جدیدی به صورت سرپوشیده ساخته شد. در اروپا نیز، بازار سرپوشیده هامبورگ که با سقف شیشه ای پوشیده شده، نمونه ای نام بردنی است. بازارهای سرپوشیده در نواحی سردسیر و گرمی‌ساز اغلب به وسایل گرمایی و سرمایی مجهز هستند. در این نواحی، این مراکز به صورت یک ساختمان بسیار بزرگ هستند که از اتصال چندین ساختمان بزرگ دیگر پدید آمده اند. بازار سرپوشیده (شهر "هوستن" آمریکا) با آب و هوایی گرم و مرطوب، چنان هوا و فضای دارد که ساکنان شهر، بیشتر برای هواخوری، گردش و خرید به آن پناه می برند.

۱۰- طراحی فضاهای مرکز شهر

در تحولات جدید شهرنشینی و ظهور مشکلات ناشی از آن، مراکز شهرهای بزرگ و قدیمی، بیشتر از دیگر نقاط شهری در معرض عوارض نامطلوب توسعه شهری قرار دارد. این پدیده تقریباً در همه شهرها، به شکلی بروز کرده و به همین دلیل انواع برنامه ها و طرحها برای حل مشکلات مراکز شهری مطرح شده، به اجرا درآمده است. اما مشکلات نواحی مرکزی

شخصیات طرہ‌های مهم شهری و

فرآیند تهیه آنها

۲-۴- محدوده استحفاظی یا حریم شهر.

۳- معیارها ضوابط و مقررات:

۳-۱- سرانه مصارف مختلف و کاربری زمین .

۳-۲- استقرار عملکردهای مختلف در داخل واحدهای تقسیمات شهری (مثل مناطق و محلات و غیره)

۳-۳- چگونگی توزیع تراکم جمعیت.

۳-۴- عناصر وبافتهای خاص و مناطق نوسازی و بهسازی .

۳-۵- حفظ بنا و نماهای تاریخی و مناظر طبیعی.

۳-۶- ملیات معماری سیمای شهری، بافت و ساختمان با توجه به سنن فرهنگی و ویژگیهای اقلیمی.

۳-۷- حفاظت محیط زیست...

افزون بر این در تبصره " دستور العمل تشخیص اساس طرح جامع شهر " مقرر شده " ... در صورتی که نیاز به توضیحات کلی و موردی بیشتر(درباره هر یک از بندهای محتوای نظری یا محتوای اصلی طرح جامع) باشد و به منظور راهنمایی کمیسیون ماده ۵ و رفع ابهام و اشکال و اختلاف نظر، موضوع تبصره ماده ۷ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در صورتی که خارج از چارچوب این دستور العمل نباشد وزارت مسکن و شهرسازی می تواند راسا اقدام نماید... " .

اهداف

طبق تعاریف ارائه شده در قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی ، می توان اهداف زیر را

برای طرحهای جامع شهری برشمرد :

۱ - تهیه برنامه بند مدت شهر .

۲ - تعیین چگونگی استفاده از اراضی و منطقه بندی حوزه های مسکونی ، صنعتی ، بازرگانی، اداری و کشاورزی، و تأسیسات و تجهیزات و تسهیلات و نیازمندیهای عمومی شهری.

۳ - تنظیم خطوط کلی ارتباطی و مح قرار گرفتن مراکز انتهایی خط (ترمینال) ، فرودگاهها و بنادر و...

۴ - تأمین سطح مورد نیاز برای ایجاد تأسیسات و تجهیزات و تسهیلات عمومی مناطق، نوسازی ، بهسازی ، و تعیین اولویتهای آن.

۵ - تدوین ضوابط و مقررا کالبدی و فضایی شهری.

طبق آنچه گفته شد ، هدف اصلی طرح جامع شهری تنظیم سیستمهای توسعه شهر، بر مبنای نیازهای جامعه شهری ، و بر پایه امکانات موجود و بالقوه برای آن شهر است.

۲-۲- طرح تفصیلی

تعریف

" طرح تفصیلی در حقیقت ، تنظیم برنامه های مفصل و انجام اقدامات جزء به جزء ر مناطق و محلات شهری و طراحی آنهاست."

در طرح تفصیلی ، خدمات وفضاهای شهری با مشخص کردن جزئیات تعیین می شود. با استفاده از این طرحها می توان برنامه های مشخص بخش عمومی را تعیین کرد. و این برنامه ها را کم کم و بر حسب اولویت ، در برنامه ریزی اجرایی شهرداری منعکس نمود. طرح تفصیلی باید تداوم داشته باشد.

در بند ۳ ماده یک تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی مصوب ۱۳۵۴/۴/۱۶ طرح تفصیلی چنین بیان شده است :

" طرح تفصیلی عبارت از طراحی است که بر اساس معیارها و ضوابط کلی و طرح جامع شهر، نحوه استفاده از زمینهای شهری در سطح محلات مختلف شهر وموقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آنها ، وضع دقیق وتفصیلی شبکه عبور ومرور و میزان تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی در واحدهای شهری ، اولویتهای مربوط به مناطق بهسازی ، نوسازی وتوسعه و حل مشکلاتا شهری و موقیت کلیه عوامل مختلف شهری در آن تعیین می شود. و نقشه ها و مشخصات مربوط به مالکیت بر اساس مدارک ثبتی ، تهیه و تنظیم می گردد."

محتوای طرح تفصیلی با طرح جامع ، در جزئیات تفاوت دارد. آنچه در طرح جامع به طور کلی آمده ، در طرح محتوای طرح تفصیلی با توجه به تعریفی که در قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن شده ، مشخص می گردد.

این طرح بر اساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع ، چگونگی کاربری اراضی شهری در سطح محلات شهر، مساحت دقیق برای هر یک از آنها، صورت دقیق شبکه عبور و مرور و میزان تراکم جمعیت ، تراکم در واحدهای شهری، اوویت مربوط به مناطق بهسازی و نوسازی ، مراحل مشکلات توسعه شهری و موقعیت کلیه عوامل شهری را تعیین می کند.

در واقع محتوای طرح تفصیلی عبارت است از نقشه های کاربری اراضی ، شبکه های ارتباطی ، مساحتها ، سرانه ها ، معیارها و ضوابط دقیق و اجرایی طرح جامع شهر که پیش از تهیه طرح تفصیلی طرح شده است و به تصویب مراجع رسمی رسیده است.

ضرورت

" برای اینکه بتوان خطوط کلی طرح جامع را به طرحهای دقیق قابل اجرا تبدی کرد، از مکانیزم طرحهای تفصیلی استفاده می شود. زیرا طرحهای جامع ، شامل مسائل و راهنماییها و خط مشی های کلی است و به جزئیات نمی پردازد. بنابراین ، طرح تفصیلی ، متعاقب طرح جامع شهری و به منظور اجرای برنامه های اجرایی تصویب شده ، در این طرح صورت می گیرد ... طرح تفصیلی در حقیقت تنظیم برنامه های مفصل و انجام اقدامات جزء به جزء در مناطق و محلات شهری و طراحی آنهاست... " .

به این ترتیب ماهیت غیر قابل اجرای طرحهای فرداست ، تهیه طرحهای تفصیلی را ضروری می نماید . زیرا طرح تفصیلی عرصه ای است که در آن - طرح جامع به منصفه عمل و اجرا نزدیکتر می شود ؛ وضعیت اراضی و مالکیت روشنتر شده ، سازو کار مدیریت شهری برای کنترل و نظارت بر فضاهاى شهری و کاربری اراضی تکمیل می گردد.

اهداف

بر اساس تعریفی که در قانون تغییر نام وزارت آبادانی ومسکن بیان شده ، و در چارچوب اوویتهای تعیین شده در مناطق بهسازی و نوسازی ، وتوسعه وحل مشکلات شهری که از اصول کلی جامع هر شهر نشأت می گیرد اهداف طرح تفصیلی به شرح زیر است:

- تعیین دقیق چگونگی استفاده از زمینهای شهر، و تعیین موقعیت ومساحت هر یک از آنها در سطح محلات شهر.

- تعیین وضعیت دقیق و تفصیلی شبکه های ارتباطی عبور ومروور.

- تعیین دقیق میزان تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی در واحدهای شهری.

به طور کی ، منظور غایی تهیه طرح تفصیلی ، عملی کردن اصول و اهداف طرح جامع شهر بریا بهتر کردن وارتنقای کیفیت محیط، رفع کمبودها، ساماندهی محلات و افزایش توان نظارتی سازو کار مدیریت شهری است.

۲-۳- طرح هادی شهری

تعریف

" طرح هادی عبارت است از طرحی که در آن جهت ، گسترش آنی شهری و نحوه استفاده از زمینهای شهری برای عملکردهای مختلف به منظور حل مشکلات حاد و فوری شهر وارائه راه حل های کوتاه مدت و مناسب برای شهرهایی که دارای طرح جامع نمی باشد ، تهیه می شود."

این تعریف رسمی از طرح هادی است که در ماده ۱ بند ۴ قانون تغییر ناموزارت آبادانی ومسکن درج شده است . اما این تعریف ، اکنون مبنای عمل قرار نگرفته است. و طرحها از حالت اضطراری و جوابگوئی به مسائل فوری خارج شده ، به صورت طرح شهری مدون و مشخص برای ساماندهی فضایی شهر ، در مقیاس مشخص در آمده است که افزون بر شهر، دایره مطالعه آن به روستاهای حوزه نفوذ نیز توسعه یافته است.

طرحهای هادی ، بدی نقش و عملکرد وسیعی که در توسعه فیزیکی و کالبدی و ساماندهی شهرها دارند ، الگوی رایج طرحهای توسعه شهری به شمار می روند و جایگاهی ویژه نیز یافته اند. به جای طرح جامع برای شهرهایی که کمتر از ۵۰ هزار نفر جمعیت دارند ، با مباشرت و نظارت وزارت کشور، طرح هادی تدوین می شود و به مرحله اجرا در می آید . بنابراین ، طرح هادی طرحی است کوتاه مدت که برای یک دوره ۱۰ ساله ، شیوه کابدی و فیزیکی شهر را مشخص کرده ، با توجه به واقعیات و مسائل مؤثر در توسعه شهر و حوزه نفوذ آن ، به تعیین حدود توسعه فیزیکی ۱۰ ساله شهرها و تهیه نقشه کاربری اراضی و شبکه معابر و همچنین تدوین معیارها ، سزانه ها، تراکمها، ضوابط و مقررات ساختمانی می پردازد. به بیان کلی تر ، طرح هادی مبنای برنامه ریزیها و اقدامات عمرانی شهرهایی است که جمعیتی کمتر از ۵۰ هزار نفر دارند.

محتوا

طرحهای هادی شهری چنانکه اشاره شد برای تنظیم توسعه آنی شهر، در دوره ای ۱۰ ساله تهیه می شوند و محتوای آنها به شرح زیر است:

" مشخص کردن گذربندهای اصلی و منطقه بندی شهر، تفکیک و تجزیه آنها به مناطق صنعتی - تجاری- مسکونی و غیره و کیفیت کلی مسیلهها و دفع آبهای سطحی و محل قرار گرفتن تأسیسات آب و فاضلاب و برق و خطوط عمده شبکه های توزیع آنها".

پدید آوردندگان طرح هادی شهری ، درباره طرح توسعه فیزیکی مناسبترین تصمیم را می گیرند و آنها را در نقشه شهر منعکس می کنند. اخذ تصمیمات در این مرحله بر توسعه آینده شهر و بافت اجتماعی ت اقتصادی منطقه اثر مستقیم خواهد داشت. انجام مطالعات اقتصادی و اجتماعی برای تهیه طرح توسعه فیزیکی، تهیه و اجرای برنامه عمرانی شهر را با مشکلات عدیده ای روبه رو می کند.

در محتوای طرحهای هادی اطلاعاتی وجود دارد که برخی به صورت نقشه دو برخی نیز در چارچوب گزارش تدوین می شوند. به طور کلی، محتوای این طرحها به دو بخش تقسیم می شود: بخش نخست به بررسی و شناخت حوزه نفوذ مستقیم شهرها و وضع موجود خود شهرها اختصاص دارد. اطلاعات جمع آوری شده در بخش نخست با عنوان تجزیه و تحلیل اطلاعات و تهیه الگوی نهایی در بخش دوم مورد بررسی قرار می گیرد. در این بخش، مشخصات و خطوط اصلی طرح و

نتایج به دست آمده از مطالعات و بررسیهای انجام شده در مرحله اول، به منظور توجیه طرح توسعه شهری به صورت خلاصه و چکیده ارائه می شود و با توجه به معیارهای طراحی مورد نظر، چگونگی شکل گیری بافت پیشنهاد می شود. وضعیت شبکه ارتباطی، موقعیت و میزان اراضی مورد نیاز برای کاربریهای گوناگون، چگونگی توزیع خدمات و تسهیلات لازم و اسکلت بندی تجهیزات و تأسیسات زیربنایی در دوره ده ساله آینده شهر نیز در این مرحله مشخص می شود.

ضرورت

در سالهای اول، اولویت تهیه طرحهای جامع برای شهرهای کشور، ابتدا به شهرهای بزرگ و بعضی از شهرهای متوسط که موقعیتی خاص داشتند داده شده بود. حجم مطالعات اقتصادی و اجتماعی برای تهیه طرح فیزیکی توسعه نیز بسیار سنگین بود. به همین جهت تعدیل و تغییر آنها برای شهرهای کوچک کاری مشکل می نمود، در حالی که برای شناخت مسائل و موقعیتهای اقتصادی و اجتماعی در شهرهای کوچک به مطالعات طولانی و پرحجم نیازی نبود و ظرف مدت کمتری می شد این مسائل را شناخت. این مشکلات از یک سو، و احساس لزوم پیش بینی و هدایت توسعه شهرهای کوچک در آینده که به سرعت نیز در حال گسترش بودند از سوی دیگر، موجب شد که پس از بررسی اجمالی وضع اجتماعی - اقتصادی و فیزیکی موجود در شهرهای کوچک، برای آنها نیز طرح هادی تهیه شود.

" ولی در حقیقت این طرحها را نوعی طرح جامع می توان دانست و در اکثر کشورها نیز طرحی با این مشخصات، " طرح جامع " نامیده می شود. در هر صورت صرفنظر از عنوان طرحها، هرگونه مداخله در بافت مراکز جمعیتی بر روی شرایط اجتماعی - اقتصادی محل تأثیر مستقیم و فزاینده ای خواهد داشت.

اهداف

در تهیه طرحهای هادی شهری همچون سایر طرحها توسعه شهری، اهدافی مدنظر قرار گرفته که با توجه به تعریف ارائه شده از این طرحها، می توان اهداف زیر را برای آن برشمرد:

- پیش بینی و مشخص کردن جهات رشد و توسعه شهرهای کوچک در آینده و جلوگیری از رشد بی رویه و کنترل نشده این گونه شهرها.

- استفاده متناسب و منطقی از زمینهای شهری.

- جلوگیری از بی نظمی و اغتشاش در کاربری اراضی.

- توجه به کارکردها و عملکردهای گوناگون شهری، توزیع متناسب این عملکردها در مناطق متفاوت شهر.

- تدارک طرح برای کنترل پروژه ها و برنامه های عمرانی شهرداریها.

- تهیه طرح در تطابق و تناسب با تواناییهای کادر فنی شهرداریها.

۴-۲. طرح جامع حمل و نقل شهری

نخستین بار، شرکت فرانسوی "سوفرتو"، در سال ۱۳۵۴ برنامه ریزی حمل و نقل شهری را برای شهر تهران تهیه کرد. در سال ۱۳۷۰ به دنبال اقدام وزارت کشور برای تدوین و تصویب دستورالعملی در این زمینه، این برنامه با عنوان "شرح خدمات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرهای بزرگ" به استانداردیها ابلاغ شد که در نوع برنامه ریزی حمل و نقل شهری مستقل به شمار می رود.

در اردیبهشت سال ۱۳۷۶ نیز از سوی دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، راهنما و دستورالعمل تهیه طرح ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری (راه حل‌های فوری و کوتاه مدت) تهیه شد که به موجب این دستورالعمل، تهیه طرح ساماندهی وضعیت موجود برای کلیه شهرهایی که داشتند، جمعیت بیش از ۱۰۰ هزار نفر الزامی محسوب می شد. همچنین این طرح در شهرهایی با جمعیت بیش از ۵۰۰۰۰۰ نفر، پیش نیاز و مکمل تهیه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک به شمار می رفت. در شرایط ویژه - نیز که ضرورت اجرای طرحهای ساماندهی در خارج از چارچوب فوق احساس می شود- امکان انجام آن پیش بینی شده است.

با این شرایط به سبب عمومیت بیشتر طرحهای ساماندهی در میان شهرهای کشور، این قسمت بر معرفی و تبیین ویژگیهای طرحهای مذکور تمرکز یافته است.

تعریف

طرح جامع حمل و نقل شهری و همچنین طرح ساماندهی حمل و نقل و ترافیک شهری نوعی برنامه ریزی برای حمل و نقل در شهر محسوب می شوند که در محدوده زمانی و مکانی خاص برای ساماندهی و طراحی سیستم حمل و نقل شهری تهیه می شوند.

برنامه ریزی برای حمل و نقل شهری، فرایندی مداوم در توسعه شهری است که قصد دارد با طراحی یک سلسله عملیات، به اهداف شهری دست یافته، سطح بهینه ای از تعادل را برای همه عناصر حمل و نقل ایجاد کند.

محتوای کلی

به طور خلاصه، محتوای کلی مطالعات طرح ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری عبارت است از:

شناخت وضعیت موجود و تعیین مشکلات،

- تحلیل اطلاعات و آمارها،

- و تهیه برنامه اقدامات

این طرح باید چنان ساختار و محتوایی داشته باشد که بتواند بین امکانات و تسهیلات جابه جایی و الگوی توزیع جمعیت و کاربریهای موجود توازن ایجاد کند و براساس مجموعه امکانات و محدودیتهای قابل اجرا باشد. این طرح، از دیدگاه اقتصادی نیز باید مقرون به صرفه باشد.

مراحل روند کلی مطالعات طرح ساماندهی سیستم حمل و نقل شهری را، باز هم به طور خلاصه به شکل زیر می توان مرتب کرد:

● مرحله اول - شناخت وضعیت موجود و تعیین مشکلات

● تعریف مسأله و تعیین اهداف و ضرورت‌های تهیه طرح ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک

بخش اول - مذاکره، مطالعه و بازدیدهای محلی

- مطالعه برنامه ریزیها و تصمیم گیریهای اقتصادی - اجتماعی در مقیاس ملی

- مرور خطوط مشی دولت در مسائل حمل و نقل شهری

- مطالعه برنامه ریزیهای منطقه ای و شهری انجام شده در قبل

- بررسی طرحهای مصوب قبلی در دست اجرا، و در برنامه کار (به ویژه طرح جامع شهری)

- بررسی دیدگاههای مردم، کارشناسان و مسؤولان شهری

- مطالعه منابع مرتبط

بخش دوم - تعیین امکانات و محدودیتها

● امکانات

- بررسی نتایج مطالعات پیشین

- شناسایی پایگاههای اطلاعاتی (آمارها و نقشه های پایه)
- جمع آوری بسته های نرم افزاری و پردازش اطلاعات
- محدودیتها
- شناخت منابع مالی در نظر گرفته شده برای حل مشکل یا مسأله
- شناخت وضع موجود کاربری اراضی
- شناخت مسائل و امکانات زیست محیطی
- تهیه اطلاعات تکمیلی همچون آمارگیریهای میدانی (در سطح کوچک و محدود)
- تهیه نرم افزارهای ویژه حمل مسأله
- سایر ...
- مرحله دوم - تحلیل اطلاعات و آمارها
- برنامه ریزی برای حمل و نقل و ترافیک شهری
- ورود اطلاعات به رایانه (کامپیوتر) و پردازش آنها در صورت نیاز
- تجزیه و تحلیل اطلاعات در سطوح لازم
- شناخت وضعیت موجود

● وضعیت موجود

- ارائه گزینه های پیشنهادی در سطوح گوناگون بودجه با ذکر ویژگیهای آنها برای ساماندهی فوری وضعیت موجود

● آینده کوتاه مدت

- ارائه مدلهای و اعتباریابی آنها (در صورت نیاز)

- ارائه گزینه(های) پیشنهادی در سطوح گوناگون بودجه با ذکر ویژگیهای آنها برای ساماندهی حمل و نقل و ترافیک در

کوتاه مدت

مرحله سوم - تهیه برنامه اقدامات

● طراحی، مدیریت و نگهداری شبکه، شیوه ها، سازه ها و تسهیلات حمل و نقل شهری

● اقدامات مدیریتی

- سنجش تأثیرات ترافیکی کاربریهای مهم و ارائه طرح جانمایی مناسب

- استفاده بیشتر از خدمات پست، تلفن، ارتباط از راه دور و شبکه های اطلاع رسانی

- توصیه های لازم برای ساماندهی و ایجاد مراکز خرید جامع و زنجیره ای

- کنترل بر ثبت نام دانش آموزان در مدارس نزدیک خانه

- توزیع ساعات شروع یا پایان کار مراکز عمده تولید و جذب ترافیک

- برنامه ریزی برای اجرای طرح اشتراک وسایل نقلیه (طرح چند سرنشینی)
 - کنترل فنی وسایل نقلیه (تجهیزات - آلودگی)
 - اطلاع رسانی از روشهای مدیریتی و اداری سازمانها و نهادهای تأثیرگذار بر حمل و نقل شهری
 - ایجاد هماهنگی بین نهادهای گوناگون شهری برای انجام حفاری ها و تعمیرات، رفع سد معبر و مانند اینها.
 - اصلاح روشهای نگهداری شبکه، تأسیسات و تسهیلات حمل و نقل شهری
 - اولویت بندی طرحهای در دست مطالعه و اجرای شهری (مرتبط با حمل و نقل)
 - اعاده عملکرد سیستمها، شبکه ها و تسهیلات حمل و نقلی به جایگاه واقعی خود
 - بهبود سطح فرهنگ ترافیک از طریق آموزش، تبلیغات و مانند اینها
- اقدامات اجرایی
- اصلاح طرح هندسی شبکه معابر، تقاطعها، میادین و نظایر آنها
 - تجهیز شبکه به چراغهای راهنمایی و در نظر گرفتن برنامه زمانبندی مناسب برای چراغها
 - امکان سنجی کنترل مرکزی ترافیک از طریق تجهیزات مناسب برای شهرهایی که بیش از ۵۰۰۰۰۰ نفر جمعیت دارند
 - ساماندهی سیستم اتوبوسرانی برای افزایش بهره وری آن
 - اولویت دادن به حرکت وسایل نقلیه همگانی (اتوبوس، مینی بوس و تاکسی)

- انسداد یا استفاده محدود از بعضی معابر برای جهات حرکتی خاص، یا وسایل نقلیه ویژه، و یا زمانهای خاص

- خط کشی، علامت گذاری و نصب تابلوهای ترافیکی مناسب

- طراحی و اصلاح مسیرهای ویژه عابران پیاده

- احداث روگذرها و زیرگذرهای برای عبور پیاده ها

- طراحی مسیرهای ویژه معلولین و دوچرخه سواران

- مکانیابی، ساخت و توسعه پارکینگها (به طور اخص در محدوده مرکزی شهر)

- مکانیابی، ساخت و توسعه جایگاههای سوخت رسانی (بنزین، گازوئیل و گاز)

- مکانیابی، ساخت و توسعه پایانه های شهری و حومه

- رفع مشکلات و اصلاح معابر حادثه خیز

- مرمت و روکشی آسفالت معابر

ضرورت

" با توجه به حجم عظیم جابه جاییهای انجام شده در سطح شهرها، سالانه مبالغ ریالی و ارزی هنگفتی بر پیکر اقتصادی

شهرها تحمیل می گردد که لزوم چاره اندیشی برای شبکه معابر، روشهای حمل و نقل، تأسیسات و تسهیلات ترافیک را به

منظور کاهش این هزینه ها مشخص می نماید. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر روشن می گردد که زمانهای بیهوده ناشی

از اتلاف وقت در ترافیک شهری و اثرات روانی - اجتماعی ناشی از آن نیز به مجموعه مشکلات قبلی افزوده گردد. عوامل متعدد دیگر همچون ایمنی حمل و نقل، آلودگیهای محیط زیست، آلودگیهای شنیداری و دیداری و راحتی استفاده کنندگان شبکه حمل و نقل، لزوم توجه بیشتر و برنامه ریزی سریعتر شبکه حمل و نقل شهری را گوشزد می نماید.

اگرچه انجام اصلاحات ترافیکی که در گوشه و کنار شهرها مشاهده می گردد عموماً با هدف بهبود وضعیت ترافیک شهر انجام می شود، اما این طرحها به صورت منفرد، گاهی اهداف متناقضی را با دیگر طرحهای انجام شده یا در دست انجام دنبال می کند و سبب تحمیل عوارض مضاعفی به مجموعه می گردد که ریشه آن را می توان در عدم وجود طرح و برنامه ای جست و جو نمود که اثر توأم مجموعه طرحهای حمل و نقلی را بررسیستم حمل و نقل شهری در نظر گرفته باشد. رویارویی آگاهانه و حل مشکلات حمل و نقل و ترافیک هر شهر در گام نخست با تشکیل پرونده اطلاعاتی از وضع موجود و سنجش سرانه واقعی زمانهای تأخیر و انتظار و سپس با شناخت الگوی سفرهای شهری و میزان تقاضا برای استفاده از وسایل حمل و نقل و تسهیلات موجود امکان پذیر می گردد.

اهداف

به طور کلی هدف از تهیه طرح ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری را در این جمله می توان خلاصه کرد:
 "سامان بخشیدن و بهبود وضعیت فعل جابه جایی انسان و کالا در شهر و حوزه نفوذ آن به کمک برنامه ریزی و اصلاح مناسب شبکه معابر، روشهای حمل، تأسیسات و تسهیلات ترافیک شهری و با استفاده از منابع محدود".

افزون بر این طرحهای ساماندهی حمل و نقل و ترافیک، ضمن توجه به اهداف مورد نظر برای ساماندهی وضعیت موجود

باید زمینه های مناسب اجرای مطالعات دراز مدت ترافیکی را نیز فراهم آورند؛ که از آن جمله اند:

- کاهش تقاضای سفر

- افزایش کارایی سیستمهای حمل و نقل موجود

- کاهش زمان سفر در شرایط موجود

- افزایش هزینه سفر

- افزایش ایمنی سفر

- افزایش راحتی سفر

- کاهش اثرات منفی محیط زیستی حمل و نقل

- بهنگام کردن اطلاعات و آمارها برای شروع مطالعات طرح جامع (در صورت نیاز)

انتخاب اهداف مذکور و نیز سایر اهداف، متناسب با مشکلات موجود و گریبانگیر شهرها صورت می گیرد.

طرح آماده سازی زمین

تعریف

آماده سازی زمین در حقیقت شهرسازی اجرایی است، یعنی آنچه در طرح های جامع و تفصیلی برای شهر و شهرنشینان اندیشیده و تدوین شده است، باید در آماده سازی زمین به مرحله اجرا درآید.

آماده سازی زمین برای سکونت، از سال ۱۳۶۴ به عنوان فعالیتی جدید در روند برنامه ریزی شهری در ایران معمول شد. از این سال به بعد به پروژه های زمین و مسکن، آماده ساختن زمین باید طبق طرحی مشخص انجام می گرفت. این کار به عنوان فعالیتی رسمی، تعریف شده و در دستور کار وزارت مسکن و شهرسازی قرار گرفت.

آماده سازی زمین، تنها اجرای طرحهای جامع و تفصیلی نیست، بلکه آمیزه ای است از قواعد تدوین شده پیشین و دیگر عواملی که از لحاظ برنامه ریزی شهری، معماری و مهندسی ساختمان برای مناسبتر شدن محیط مسکونی، ضرورت دارد. در این کار توجه به ویژگیهای اقلیمی و معیشتی، همچنین خصوصیات زمین نقش اساسی دارند.

محتوا

طرحهای آماده سازی در شهرهایی که فاقد برنامه شهری هستند و یا طرح شهری نامناسب دارند، ابعادی وسیعتر می یابد و شناخت عمومی شهر ضروری است. حال آنکه در شهرهایی که طرح جامع و تفصیلی مناسب دارند به مطالعات و تهیه نقشه های اجرایی و جزئیات شهری محدود می شود.

این طرح دربردارنده اطلاعاتی است که برخی به صورت نقشه و برخی در چارچوب گزارشهایی تدوین می شوند:

- تفکیک زمین به قطعات کوچک و تعیین تراکمها

- تعیین سیستم خیابانها، کوچه ها، میدانها، فضای سبز، پارکینگ و فضاهای باز

- تأسیسات شهری شامل آب، برق، گاز و فاضلاب

- مراکز محلات و خدمات شهری شامل خدمات اداری، تجاری، بهداشتی، آموزشی و تفریحی و مانند اینها

- ضوابط و معیارهای ساختمانی و الگوهای طراحی معماری با در نظر گرفتن وضعیت اقلیمی و معیشتی

شورای عالی شهرسازی و معماری در بند "ب" مصوبه مورخ ۱۳۶۸/۵/۲ لزوم مطابقت محتوایی کلیه طرحهای آماده سازی را با طرحهای جامع و تفصیلی و هادی به شرح زیر مورد تأکید قرار داد:

"... از این تاریخ [۱۳۶۸/۵/۲] تا اطلاع بعدی کلیه طرحهای آماده سازی بایستی کاملاً با طرحهای جامع و تفصیلی و هادی مطابقت کامل داشته باشد و هرگونه مغایرت نسبت به کاربریها و محدوده مصوب توسعه، دارای مغایرت اساسی محسوب شده و تصویب آن در اختیار شورای عالی شهرسازی و معماری است. در مورد شهرهایی که فاقد طرح مصوب توسعه شهری نیز باشند بایستی امکان و وسعت آماده سازی به تأیید شورای عالی شهرسازی و معماری برسد".

ضرورت

جمعیت شناسان با توجه به روند گذشته رشد جمعیت و میزان رشد کنونی آن، پیش بینی می کنند که در کمتر از ۲۵ سال، جمعیت ایران دست کم به دو برابر برسد.

بدیهی است جمعیت اضافه شده به هر طریق محیطی برای زیست خود ایجاد خواهد کرد. به عبارت دیگر ظرف ۲۵ سال آینده، معادل با سطح تمام شهرها و روستاهای موجود، شهر و روستای جدید ساخته خواهد شد.

از سوی دیگر، به دلیل تغییر نسبت جمعیت شهری و روستایی، و پیش بینی روند آینده آن، بسیاری از محیطهای جدید زندگی، شهری خواهند بود. بنابراین سطوح شهری که طی ۲۵ سال آینده ساخته خواهد شد، از کل سطوح شهری موجود بیشتر خواهد بود.

اکنون نیز مشکل کمبود مسکن از مهمترین مسائل زندگی شهری محسوب می شود. افزایش جمعیت شهرنشین و کمبود مسکن سبب می شوند در مجاورت کلیه شهرهای کشور ساخت و سازهای غیرقانونی گسترش یابند و مجموعه های حاشیه شهر به محلهای اسکان نامنظم و ناهماهنگ فاقد خدمات تبدیل شوند. از آنجا که این مسأله مدیریت شهری را با شهرسازی درگیر خواهد کرد، تهیه و اجرای پروژه های آماده سازی زمین، این مدیریت را از به کار بستن شیوه های برخورد انفعالی (Passive) به برخورد فعال (active) راهنمایی می کند؛ همچنین ضرورت استفاده مناسب و زمینه سازی برای امکان بهره برداری از اراضی و زمینهایی را که در اختیار سازمان زمین شهری است لزوم تهیه طرحهای آماده سازی را نمایان تر می کند و شایسته است برای جلوگیری از اتلاف سرمایه ملی (زمینهای کنار شهری) و استفاده متناسب برای رفع نیازهای ضروری، به تهیه طرحهای آماده سازی زمین روی آورد.

اهداف

بنیادی ترین هدف پروژه های آماده سازی زمین، تحقق توسعه شهری از پیش اندیشیده شده و یا طراحی شده برای افزایش عرضه مسکن در بازار عرضه و تقاضای مسکن شهری است. اهداف راهبردی مورد نظر طرحهای آماده سازی زمین را به طور خلاصه می توان در زمینه های زیر برشمرد:

- تغییر نقاط ثقل شهری و ایجاد تعادل میان مراکز جمعیتی
- تنظیم مدیریت اجرایی برنامه های توسعه شهری
- مشارکت مردم در ایجاد محیط زندگی جمعی خود
- تأمین خدمات عمومی از طریق سرمایه گذاریها و مدیریتهای مردمی
- صرفه جویی و یا حذف هزینه های دولت در بخش خدمات شهری و به کار گرفتن این سرمایه ها در آموزش و تولید
- هدایت و جابه جایی و استقرار جمعیت، و جلوگیری از ایجاد زاغه نشینی.
- ایجاد تعادل میان سکونتگاهها
- ایجاد اشتغال
- تهیه زمین در مقیاس انبوه برای ساخت مسکن مورد نیاز جامعه
- توسعه مطالعه شده شهر و جلوگیری از توسعه بی برنامه آن، و همچنین تهیه زمین مناسب با کاربری مسکونی
- ممانعت از تبدیل زمینهای کشاورزی و باغها به کاربری مسکونی و صنعتی

- جلوگیری از رکود اقتصادی ناشی از فعالیتهای ساختمانی

- ایجاد زمینه مناسب برای فعالیتهای بخش خصوصی در ساخت و ساز مسکن، درون اراضی تحت پوشش برنامه ها

- ایجاد محیط مسکونی مناسب از نظر برنامه ریزی شهری، معماری، تأسیسات زیربنایی و خدمات شهری و تجهیزات

روبنایی

- کمک به گروههای کم درآمد در دستیابی به مسکن مناسب، با حداقل هزینه برای دولت

- استفاده حداکثر از منابع مالی سازمان زمین شهری

تهیه واحدهای طرح شهری به خودی خود نمی تواند موفق ارزیابی شود مگر اینکه با طرحهای فرداست، نظیر طرحهای

منطقه ای و ملی، یکپارچگی و هماهنگی داشته باشد. "شهر، جزیره نیست"، که از محیطهای اطراف خود جدا باشد، پس

نمی توان برای هر شهر، برنامه ریزی، طرح ریزی و اجرایی مستقل را در نظر گرفت؛ زیرا حوزه نفوذ هر شهر معمولاً بسیار

فراتر از محدوده های رسمی و قانونی آن شهر قرار دارد و طبیعتاً طرحهای منطقه (نظیر طرح شهرستان و برنامه ریزی

منطقه ای و حتی طرح آمایش سرزمین)، در سرنوشت آینده شهرها مؤثر خواهند بود.

● رابطه طرحهای شهری با
طرحهای فرادست

نهادهای مسئول در ساخت

وسازهای شهری

نیز مفاهیمی چون "عدالت"، "تعادل توزیع خدمات"، "حفظ منافع عمومی" و "جلوگیری از تعدی و تعرض افراد به عرصه ها و فضاهای عمومی و خصوصی دیگران" مطرح می شود.

تهیه و اجرای طرحهای شهری - به طور اعم - و طرحهای جامع - به طور اخص - مقتضای شرایط پیچیده تر، توسعه یافته تر و گسترده تر زندگی در شهرهای معاصر و همچنین تنوع نیازها و احتیاجات ناشی از آن است. از این رو استفاده از طرحهای شهری به عنوان ابزار تنظیم کننده محیط کالبدی ضروری است. دلایل این ضرورت در کتاب "شهرهای ایران و طرحهای جامع" چنین بیان شده است:

الف: گسترش شهرها تحت تأثیر عواملی چون مکانیزه شدن کشاورزی، توسعه صنعت و نیاز به خدمات متنوع و متشکل جوامع متمرکز انسانی در آینده نیز ادامه خواهد داشت. با قبول رشد سالیانه شهرنشینی به میزان ۴ درصد برای جمعیت شهرنشین در ایران به چندین برابر مقدار موجود خواهد رسید، یعنی در طول چند سال، تأسیسات و تجهیزات لازم برای زندگی جمعیت شهرنشین جدید - علاوه بر رفع نیازهای موجود - باید تأمین شود.

ب: چند و چون سرمایه گذاری در خدمات شهری برای جمعیت شهرنشین آینده در طرحها و برنامه های بی شمار سکتورال(بخشی) مطرح خواهد بود و این برنامه ها ناگزیر باید از مجرای طرحهای شهری هماهنگ شوند و فقط از این طریق می توان بین نیازهای جوامع شهری و منابع بالقوه، روابط منطقی و توجیه کننده برقرار نمود. در نبود این طرحها

مسائل و مشکلات پیچیده ای که شهرها امروزه با آن مواجه هستند به علت پراکندگی و ناهماهنگی برنامه ها و پروژه های بخشی افزایش خواهد یافت. اهم این مشکلات عبارت خواهند بود از:

۱- رشد شهرها: رشد سریع شهرها موجب عدم تعادل بین توزیع خدمات و سرمایه گذاریها در سطح ملی خواهد شد و روستاها بتدریج قدرت خود را به نفع شهرها از دست خواهند داد و به همین نسبت بخش کشاورزی نیروی انسانی و منابع حیاتی خود نظیر زمین و آب خود را در خدمت بخش خدمات می گذارد و جمعیت کشور بتدریج از حالت تولید کننده به صورت مصرف کننده در می آید.

۲- مسأله زمین: احتیاج به زمین در شهرها موجب تغییر در کاربرد زمینهای کشاورزی می گردد، از طرف دیگر افزایش احتیاج به زمین ارزش این کالای ضروری را به قدری بالا می برد که امکان دسترسی به آن را از قدرت گروههای متوسط و کم درآمد خارج می کند و باید توجه داشت که این گروهها اکثریت عظیم جمعیت شهرنشین آینده را تشکیل داده و احتیاج به مسکن در این دو گروه قسمت اعظم بافت مسکونی شهرها را در بر خواهد گرفت.

۳- مسأله انرژی: در موضوع انرژی دو مسأله اساسی مطرح است. اول نفت کالایی است که بتدریج کمیاب خواهد شد و نباید از آن به صورت مستقیم و به روال امروز استفاده کرد. دوم: تکنولوژی امروز استفاده از سایر منابع انرژی مانند انرژی خورشیدی را ممکن ساخته است و اگر در آینده استفاده از این نوع منابع به لحاظ اقتصادی قابل توجیه شود، مصرف آن جنبه عام خواهد یافت. بنابراین مسأله تنظیم کالبدی شهری در رابطه با استفاده از انواع دیگر انرژی مطرح می گردد. چگونگی

انتظام کالبدی، روابط بین اجزای آن، ضوابطی که در ساختن بناها به کار می رود و نحوه حمل و نقل و ارتباطات همه بر نحوه و مقدار استفاده از انرژی و هزینه آن اثر می گذارد. این، مسائلی را نیز در ارتباط با طرح شهری مطرح می کند. به عبارت دیگر تجدید نظر در نحوه استفاده از انرژی و کمیت آن در شهرها که مصرف کنندگان عمده آن خواهند بود، بدون وجود طرحهایی که بر این اساس تنظیم شده باشند غیرممکن است.

پیشینه تهیه طرحهای شهری

به رغم آنکه پیشینه شهرسازی در ایران به گذشته های بسیار دور باز می گردد، تهیه طرحهای شهری در کشورمان سابقه ای چندان طولانی ندارد و ریشه های تاریخی آن به آغاز قرن معاصر باز می گردد. در این فصل به مرور اجمالی مهمترین تحولاتی که گواه بر سابقه تهیه طرحهای شهری در قرن معاصر است، می پردازیم.

" با آغاز قرن معاصر، به دنبال تحولات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی، شهرسازی نوین در ایران آغاز گردید و با تصویب قوانین متعدد، تهیه و اجرای طرحهای خیابان کشی در شهرها شروع شد و مداخلات عمده ای در بافتهای تاریخی شهرهای ایران صورت گرفت که در پیش از آن با چنین وسعت و پشتوانه ای سابقه نداشت".

طرح پیشنهادی شهر همدان به عنوان اولین طرح شهری، توسط کارل فریش (مهندس چرمساز و رئیس کارخانه چرمسازی همدان) تهیه و به وزارت داخله پیشنهاد شد و در آبان ماه ۱۳۱۰ به تصویب وزارت داخله رسید. براساس این طرح، باید میدانی به قطر ۱۵۰ متر در مرکز شهر با شش خیابان عریض شعاعی مرکزی ایجاد می شد و خیابانها به خیابان عریض

(بلوار) کمربندی در فاصله ۷۵۰ متری ختم می شدند. بدین ترتیب میدان مرکزی، سبزه میدان کهن و شش خیابان مرکزی محلات شهر را منهدم می کردند.

در سال ۱۳۱۲ "قانون تعریض و توسعه معابر و خیابانها" به تصویب رسید و با وجود آنکه در مفاد این قانون بارها تجدید نظر شد و بر توان اجرایی آن افزوده گردید، اما اقدامات اصلی شهرسازی در سالهای بعد صورت گرفت.

برهمن اساس بود که در تهران، اگرچه دیوارهای پهن شهر خراب شد و خیابانهای جدیدی روی خندقهای کهن ایجاد گردید، لکن این اقدام بدون پیروی از برنامه ای مشخص گسترش یافت و چنان شد که تهیه نقشه جدید شهر تهران از سوی دولت به مستشاران فرانسوی واگذار گردید. این نقشه که در سال ۱۳۱۶ تهیه شد، اولین نقشه شهرسازی در قرن کنونی و مربوط به شهر تهران بود.

در این سالها، به دستور بوذرجمهری (کفیل شهرداری تهران) "خیابان سازی" های عمده ای در بافتهای پیرامون و مرکزی آن زمان شهر تهران به اجرا درآمد و دو سال بعد یعنی در سال ۱۳۱۸ که "قانون و آیین نامه پیش آمدگی درگذرها و ..." تصویب شد، بدنه خیابانها و ساختمانهای مشرف بر آن ملزم به تبعیت از ضوابطی خاص شدند.

در سال ۱۳۲۴ بخش شهرسازی و طرح ریزی در سازمانی موسوم به "سازمان اصل چهار ترومن" در ایران تشکیل شد و مسؤولیت آن برعهده چند مهندس شهرساز از جمله دکتر تورسن و مهندس گیبس نهاده شد. این عده نیز برای اولین بار مطالعات و طرح ریزی سه شهر شیراز، اصفهان و سنج را به زبان انگلیسی تهیه کردند.

در سال ۱۳۲۷ همزمان با تأسیس "سازمان برنامه" و "هیأت عالی برنامه"، زمینه های اصلی ایجاد ساز و کار برنامه ریزی عمرانی در کشور به وجود آمد.

در این حال، تحولات اجتماعی ناشی از نوگرایی در جامعه و افزایش رفاه اجتماعی، سبب رشد طبیعی جمعیت و توسعه فزاینده شهرنشینی شد و در پی آن فعالیتها، خدمات و نیازهای جدید زندگی شهری بیشتر شد.

تصویب قانون "نوسازی و عمران شهری" در سال ۱۳۲۷، "قانون شهرداری" در سال ۱۳۳۴، و قانون "کمک زمینی برای اجرای برنامه های شهرسازی و اقدامات عمرانی و ..." در سال ۱۳۳۹، زمینه های حقوقی فعالیتهای شهرسازی و مدیریت شهری را در شهرها فراهم کردند و از دهه ۱۳۴۰، تهیه طرحهای شهری در دستور کار کارگزاران قرار گرفت.

با امضای قراردادی بین هیأت عمران بین المللی آمریکا و وزارت کشور در دهه ۳۰، اولین گروه از سربازان، تحت عنوان گروه صلح() به ایران آمدند و در وزارت کشور مشغول به کار شدند. بدین گونه، برای بیشتر شهرها، طرح شبکه بندی و گذربندی تهیه کردند.

همزمان با آن و با شروع برنامه عمرانی سوم کشور، طبق موافقتنامه ای که بین دولت ایران و آلمان منعقد شد، یک مهندس آلمانی به نام فایل با تشکیل سازمانی به نام شهرسازی دروزارت کشور، برای چند شهر از جمله اصفهان، طرح گذربندی و اصلاح شبکه تهیه کرد. بعضی از این طرحها به تصویب وزیر کشور- که در آن زمان تنها مرجع نظارت و تصویب امور شهرسازی و شهرداریها بود- رسید ولی از آن طرحها کمتر استفاده شد.

به این ترتیب، " طرحهای شهری با کیفیتی که هم اکنون در کشور متداول است از ابتدای برنامه سوم عمرانی کشور (۱۳۴۶-۴۶) آغاز گردید. در سالهای اول اجرای برنامه عمرانی سوم کشور، قرارداد تهیه طرح جامع چند شهر بین سازمان برنامه و تعدادی از مؤسسات مشاور و معماری و ساختمانی منعقد گردید. تا این که در سال ۱۳۴۳ وزارت آبادانی و مسکن و به دنبال آن شورای عالی شهرسازی تأسیس یافت 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."

" در برنامه عمرانی چهارم کشور (۱۳۴۷-۵۱) مطالعات مربوط به طرحهای جامع ۲۰ شهر که بعضی از آنها در برنامه سوم آغاز شده بود، خاتمه یافت و به مرحله اجرا درآمد. طرحهای جامع شهرهای بندرعباس، تهران، تبریز، قزوین، رشت، بندرلنگه، انزلی، همدان، اهواز، بابلسر، جلفا، کرج، شیراز، اصفهان، مشهد، آبادان و خرمشهر از آن جمله اند."

شروع واقعی تهیه و اجرای طرحهای جامع را در ایران، می توان همزمان با تهیه برنامه عمرانی چهارم کشور دانست که در این برنامه، طرحها صراحت بیشتری یافتند و چگونگی خدمات دهی در آن زمینه ها مدون شدند. براساس برنامه یاد شده، طرحها می بایست در دو مرحله اجرا می شدند: در مرحله اول شناخت وضع موجود شهر از نظر جمعیتی، اقتصادی و کالبدی، و در مرحله دوم، تنظیم برنامه های کوتاه مدت شهر براساس طرح جامع و انطباق فعالیتهای شهرداری با آن، محور موضوعات قرار می گرفتند.

تخلفات ساختمانی و

اصول حاکم بر آنها

۲- بررسی طرح در کمیته های فنی نامبرده در زیر و گزارش نتایج بررسیها توسط دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران:

۱-۲- کمیته فنی کالبدی؛ متشکل از نمایندگان وزارت کشور، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت فرهنگ و آموزش عالی (میراث فرهنگی)، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت نیرو، وزارت کشاورزی، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و سازمان برنامه و بودجه (حداکثر ۳ جلسه).

۲-۲- کمیته فنی اجتماعی - اقتصادی؛ متشکل از نمایندگان سازمان برنامه و بودجه، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت صنایع، وزارت کشاورزی، وزارت جهاد سازندگی، وزارت کشور و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

۳-۲- کمیته فنی ضوابط و مقررات؛ متشکل از نمایندگان وزارت کشور، وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت فرهنگ و آموزش عالی (میراث فرهنگی)، (حداکثر ۳ جلسه).

۳- استماع گزارش دبیرخانه از تلفیق نظرات کمیته ها، مذاکره نهایی و رأی گیری برای تصویب توسط شورای عالی شهرسازی و معماری ایران.

ب: مراحل بررسی و تصویب طرح جامع شهرهای با جمعیت کمتر از ۲۰۰ هزار نفر

طبق مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۶/۱۲ شورای عالی این مراحل به شرح زیر هستند:

- ۱- بررسی طرح در کمیته های فنی؛ متشکل از نمایندگان اعضای شورای شهرسازی استان، با ترکیب و مدتی که در چند سطر بالا ذکر شده و گزارش نتایج بررسیها توسط اداره کل مسکن و شهرسازی به شورای شهرسازی استان.
 - ۲- استماع گزارش اداره کل مسکن و شهرسازی، مذاکره نهایی و رأی گیری برای اتخاذ تصمیم توسط شورای شهرسازی استان.
 - ۳- ارائه گزارش شورای شهرسازی استان به شورای عالی شهرسازی و معماری توسط دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری حداکثر ظرف یک ماه برای تصویب شورای عالی.
- گفتنی است، همچنان که در بند ۲ فوق ذکر شده، شورای عالی شهرسازی و معماری، مراحل و چگونگی تصویب طرحهای جامع شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر جمعیت را قبلاً در مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۶/۱۲ به شرح زیر معین کرده است:
- " نحوه تصویب طرح جامع شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر براساس سرشماری سال ۱۳۶۵ در شورای شهرسازی استانها موضوع مصوبه ۱۳۵۷/۲/۱۸ هیأت وزیران در شورای عالی شهرسازی و معماری مورد بررسی واقع شد و تصمیمات زیر اتخاذ گردید.
- ۱- گزارش هریک از طرحهای مصوب شورای استان باید حداکثر ظرف مدت یک ماه از تاریخ تصویب توسط دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری به شورای عالی شهرسازی و معماری ارائه گردد.
 - ۲- موارد استثنایی که لازم است در شورای عالی شهرسازی و معماری، بررسی و تصویب شود، قبلاً در شورای عالی شهرسازی و معماری تعیین خواهد شد.

۳- نماینده وزارت دفاع در شورای شهرسازی استان توسط وزیر دفاع تعیین خواهد شد.

۴- در موارد خاص که شورای شهرسازی استان، بررسی و تصویب طرح بعضی از شهرها را به دلایل خاص از شورای عالی درخواست نماید، طرح در شورای عالی مورد بررسی قرار خواهد گرفت."

با توجه به آنچه گفته شد، فرایند تصویب طرحهای جامع شهری یا طرح توسعه و عمران شهر و حوزه نفوذ به طور خلاصه چنین است:

اداره کل پس از ارزیابی و بررسی مقدماتی برنامه، آن را در اختیار کمیته فنی شورای شهرسازی استان می گذارد. این کمیته با سه کمیسیون کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و ضوابط و مقررات به ارزیابی فنی برنامه پرداخته و در صورت تأیید، آن را جهت تصویب به شورای شهرسازی ارجاع می دهد. این شورا مرجع نهایی تصویب طرحهای توسعه شهری، شهرهای با جمعیت کمتر از ۲۰۰ هزار نفر است، اما در مورد شهرهای بزرگتر، برنامه پس از تأیید شورای شهرسازی استان به کمیته فنی شورای عالی شهرسازی و معماری ارجاع می گردد و در این مرحله نیز در صورت مثبت بودن ارزیابی فنی و نظریه شورای عالی، طرح از تصویب می گذرد.

در این میان شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه مورخ ۱۳۷۴/۴/۵ مقرر کرد که طرحهای جامع برای شهرهایی مرکز استان که جمعیت آنها کمتر از ۲۰۰۰۰۰ نفر است از شمول شیوه بررسی در تصویب مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۶/۱۲ شورای عالی مستثنی گردد و تابع شیوه بررسی و تصویب شهرهایی با جمعیت بیش از ۲۰۰۰۰۰ نفر شود.

فرایند تصویب طرحهای تفصیلی

تصویب طرحهای تفصیلی برعهده کمیسیون ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران است که در استانها به ریاست استاندار تشکیل می شود و دبیر آن اداره کل مسکن و شهرسازی است.

کمیسیون ماده ۵ براساس ضوابط کلی طرح جامع شهر، طرح تفصیلی را بررسی و تصویب می کند. فرایند بررسی و تصویب آن، چنین است که " در هر یک از مراحل مربوط طرح تفصیلی در جلسات کمیته فنی که برحسب اعلام اداره کل در محل تشکیل می شود، مورد رسیدگی قرار می گیرد و پس از تأیید توسط کمیته فوق الذکر به کمیسیون ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ارائه می گردد. این کمیسیون، برنامه را مورد رسیدگی قرار داده و تصویب می کند و در مواردی که تغییرات یا اصلاحاتی در آن انجام شود که بر اصول کلی و اساس طرح جامع شهر مؤثر باشد و تغییرات دیگری را به وجود آورد، این موارد باید به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری برسد...".

افزون براین، کمیسیون ماده ۵ با لحاظ کردن ضوابط کلی طرح جامع، می تواند ضوابط و عناصر کاربری اراضی و تراکم ساختمانی مندرج در طرح تفصیلی مصوب را نیز تغییر دهد.

فرایند تصویب طرحهای هادی

در فرایند تصویب طرحهای هادی، " گرچه در قانون با صراحت ذکری از مرجع مجاز برای تصویب طرحهای هادی نشده است ولی در عمل، وزارت کشور آنها را تصویب می کند؛ زیرا در بند ۲ ماده ۳" قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به

وزارت مسکن و شهرسازی " نام وزارت کشور ذکر گردیده است. مستفاد از جزء دوم بند ۲ ماده ۹۹ الحاقی به قانون

شهرداری مصوب سال ۱۳۴۵ که تاکنون لغو نگردیده، وزارت کشور مجاز به تصویب و تأیید این قبیل طرحها می باشد...".

بنابراین برای بررسی و تصویب طرحهای هادی، پس از تهیه طرح اولیه، جلساتی با شرکت مسؤولان دفتر فنی و کارشناسان

شهرسازی تشکیل می شود و پس از توضیح کامل تهیه کننده، طرح تهیه شده مورد بررسی قرار می گیرد و از نظرات

اکثریت درباره طرح صورت جلسه ای تهیه می شود تا کارشناسان مرتبط با آن، طرح را اصلاح کنند. در صورت نیاز نیز جلسه

ای دیگر تشکیل می شود و طرح به تصویب همه همکاران می رسد. پس از تهیه طرح اولیه و تصویب آن، کارشناسان یاد

شده به محل اعزام می شوند و طرح تهیه شده را با محل تطبیق داده، امکانات اجرایی آن را بررسی می کنند.

در صورت ضرورت، اصلاحات لازم انجام می شود و پس از نظر خواهی از شورای شهر و شهرداری، طرح مذکور را به

تصویب مقامات محلی می رسانند. در مرحله بعدی طرح نهایی و گزارش مربوط به آن تهیه شده، در سه نسخه تکثیر می

شود و پس از تأیید توسط کارشناسان شهرداری به تصویب مدیر کل دفتر فنی می رسد.

ضوابط شهرداری در طول تهیه طرح

آنچه فرایند بررسی و تصویب انواع طرحهای شهری برای ساز و کار مدیریت شهری اهمیت دارد، توجه به ضوابط مورد عمل

شهرسازی و ساختمانی در طول تهیه طرح تا زمان تصویب هر یک از طرحهای هادی، جامع و یا تفصیلی است.

براین اساس، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه مورخ ۱۳۷۰/۱۰/۹ ضوابط شهرسازی و ساختمانی را از زمان تهیه تا تصویب طرحهای هادی، جامع و تفصیلی، به شرح زیر تصویب کرده است:

۱- هنگامی که طرح هادی و یا جامع در دست تهیه است، تا زمان ابلاغ طرح تصویب شده، ضوابط طرح مصوب قبلی (و در صورتی که شهر فاقد طرح باشد، ضوابط و مقرراتی که شهردار قبلاً به آنها عمل می کرده) ملاک عمل خواهد بود.

۲- مدت رسیدگی شوراهاى شهرسازی استان به طرحهای جامع شهری حداکثر یک ماه است. اگر شورای شهرسازی استان پیشنهاد کند که تغییرات و اصلاحاتی در طرح اعمال شود، همان شورا زمان انجام اصلاحات را - که نباید از یک ماه بیشتر باشد - تعیین خواهند کرد. به هر حال زمان رسیدگی و اعمال تغییرات و اصلاحات جمعاً نباید از دو ماه تجاوز کند.

۳- زمانی که طرح تفصیلی، براساس طرح جامع مصوب قبلی در دست تهیه باشد، جز قسمتهایی که باید قبل از تعیین موقعیت و مساحت دقیق زمین برای کاربریهای عمومی و خدماتی، و وضع دقیق و تفصیلی شبکه عبور و مرور، احتیاطاً مورد محافظت قرار گیرند و اجازه تفکیک و ساخت و ساز آنها داده شود، در بقیه قسمتها، تفکیک زمین و احداث ساختمان طبق ضوابط و مقررات مصوب طرح جامع مجاز خواهد بود.

نقشه موضوع این بند - که توسط تهیه کنندگان طرح تفصیلی، در مقیاس ۱:۲۰۰۰ یا ۱:۲۵۰۰ براساس دستورالعمل یا شیوه نامه وزارت مسکن و شهرسازی تهیه می شود و همراه با مدارک و نقشه های وضع موجود تحویل خواهد گردید - باید به تصویب کمیسیون ماده ۵ برسد.

فرایند تصویب طرح جامع شهرستان

شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه مورخ ۱۳۷۴/۸/۱ شیوه بررسی و تصویب طرحهای جامع شهرستان را به شرح زیر تعیین کرد:

الف - کلیه طرحهای جامع شهرستانهایی که دارای شرایط زیر باشند، برای بررسی و تصویب در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مطرح می شود:

۱- شهرهایی که مرکز استان هستند.

۲- شهرهایی که مرکز آنها براساس آخرین سرشماری عمومی بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت دارد.

۳- شهرهایی که جمعیت آنها براساس آخرین سرشماری عمومی بیش از ۴۰۰ هزار نفر است.

ب - نتیجه بررسی طرحهای جامع شهرستان، پس از طرح در کمیته های فنی شورای شهرسازی استانها اعلام نظر شوراهای مذکور، برای تصویب نهایی به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران گزارش می شود و مدت بررسی این طرحها در کمیته فنی شورای شهرسازی استان حداکثر پنج جلسه است. اعضای شورای عالی اسامی شهرستانهایی را که مایلند نماینده آنها نیز در جلسه شورای شهرسازی استان شرکت کند، به وزارت مسکن و شهرسازی ارسال خواهند کرد تا از آنها برای شرکت در جلسه دعوت شود.

فرایند تصویب طرح ساماندهی سیستم حمل و نقل شهری

کارفرما، مسؤولیت بررسی و تصویب طرح را از طریق تشکیل کمیته ای موسوم به کمیته فنی و بازنگری، طی مدت منعقد در قرارداد، برعهده خواهد داشت. تعیین زمان جلسات برای دریافت گزارش عملکرد مشاور و دیگر جلسات مورد نیاز نیز با کارفرما خواهد بود.

مشاور طرح، حداقل باید موارد ذیل را برای استفاده در هر جلسه از کمیته بازنگری تهیه کند:

- گزارشهای لازم همراه با نقشه های مرتبط، دو هفته قبل از تشکیل جلسه.

- ارسال کتبی موارد درخواست، در موعد معین برای پیشبرد انجام مطالعات.

کمیته فنی و بازنگری، تصویب کلیه برنامه ها و نیز تجزیه و تحلیل های مربوط به آنها را که در هر مرحله توسط مشاور تهیه می شود، به عهده خواهد داشت. ادامه کار مشاور در مراحل بعدی منوط به تصویب گزارشهای مراحل قبلی و اعلام آن به مشاور طی مدت مندرج در قرارداد است. بدیهی است در هر مرحله از تصویب مطالعات طرح، پس از تأیید کمیته فنی و بازنگری، طرح مذکور باید در شورای هماهنگی ترافیک استان به تأیید نهایی اعضای آن شورا برسد.

ابلاغ و اجرای طرحهای شهری

الف - طرح جامع شهری پس از تصویب، از طریق وزارت کشور جهت اجرا به شهرداری مربوط ابلاغ می گردد؛ شهرداری مجری کلیه اجزای برنامه پیشنهادی نیست، زیرا برنامه های توسعه شهری به عنوان یک برنامه میان بخشی قلمداد می شود و هر کدام از سازمانهای دیگر مسؤول اجرای برنامه های بخش مربوطه می باشند. شهرداری علاوه بر اجرای آن دسته

از برنامه های عمرانی پیشنهادی که در چارچوب وظایف آن قرار می گیرد، مسؤولی کنترل و نظارت بر توسعه شهر از طریق صدور پروانه ساختمانی را برعهده داشته و از طرفی تفکیک اراضی واقع در محدوده قانونی و حریم شهرها و اقدامات عمرانی کلیه وزارتخانه ها و مؤسسات دولتی و خصوصی نیز با موافقت کتبی شهرداری، مطابق نقشه های توسعه شهری انجام می گیرد.

ب - طرحهای تفصیلی نیز توسط شهرداریها به اجرا در می آید و اداره کل مسکن و شهرسازی استان مسؤول نظارت بر اجرای مراحل مختلف برنامه های طرح تفصیلی است.

پ - فرایند ابلاغ و اجرای طرحهای هادی نیز بدین ترتیب است: در مرحله آخر تهیه کنندگان طرح به محل عزیمت کرده و در جلسه شورای فنی استان شرکت می کنند و پس از تصویب طرح در شورای مذکور با حضور شهردار، شورای شهر و استانداری، دو نسخه از طرح هادی و گزارش مربوطه به پیوست آن جهت اجرا و ابلاغ به شهرداری و به استانداری تحویل می گردد.

"دفتر فنی وزارت کشور با توجه به مسائل شهرسازی اقدام به تهیه طرح هادی و پس از تصویب، جهت اجرا به شهرداریهای مربوطه ابلاغ می کند".

بازار آفرینی شهری

سیاست بازآفرینی شهری

رهیافت سه دهه تجربه بهسازی و نوسازی در ایران

■ محمد سعید ایزدی
دکتر در معماری - مرمت شهری



توسعه"، رجوع شده است. با شروع دولت یازدهم در سال ۱۳۹۲، زمینه‌های لازم برای تغییر رویکرد در سیاستهای توسعه‌ی شهری و اولویت‌های اجرایی مهیا گردید. گام آغازین، تحلیل وضع موجود و آسیب شناسی وضعیت شهرهای کشور بود که خود نشان دهنده‌ی چالش‌های بیشمار در شهرها بویژه در کلانشهرها و از همه مهمتر تنزل شدید کیفیت زندگی بخصوص در مراکز شهرها بود. فقر شهری، مشتمل بر فقر درآمدی، فقر بهداشتی-آموزشی و خدمات اجتماعی، فقر خدمات پایه (زیربنایی و رونمایی) از قبیل شبکه‌ی آب سالم، توزیع برق و سایر خدمات زیربنایی و خدمات درمانی، فقر امنیت و بسیاری محرومیت‌های دیگر؛ نابرابری‌های فضایی- کارکردی، توسعه‌ی نامتعادل و ناهماهنگ و توزیع نابرابر خدمات؛ ناکارآمدی نظام جابجایی، تحرک، جنبش و پویایی شهری در یک نظام ساختاری و یکپارچه‌ی شهری؛ بحران هویت، تنزل ارزش‌ها، افت منزلت اجتماعی - مکانی و بی توجهی به حفاظت و حراست از میراث معنوی، طبیعی و ملموس؛ تاب آوری پایین شهرها در رویارویی با بلایا و مخاطرات (سیل، زلزله و...)، کاهش ایمنی، خطرپذیری و ریسک؛ و تنزل کیفی محیط زیست،

قریب به شش سال از طرح سیاست بازآفرینی شهری می‌گذرد. در این میان، برخی ابهامات، سو تعلق‌ها و با کمال تاسف برخی سو استفاده‌ها از این عنوان باعث بروز نگرانی از به انحراف رفتن این سیاست نوپا شده است. به همین منظور در این نوشتار تلاش می‌شود با مروری تحلیلی بر سه دهه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و اقدامات اجرایی در حوزه‌ی بهسازی و نوسازی شهری، به علل شکل‌گیری این سیاست نوین و در عین حال درس آموخته‌ها و رهیافت‌هایی که پایه و اساس شکل‌گیری این سیاست شهری بوده‌اند پرداخته شود. در این میان اسناد پایه، مشتمل بر "سند ملی راهبردی بهسازی، نوسازی و توانمندسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری" مصوب هیات دولت در تاریخ ۱۳۹۳/۷/۳، "مصوبه‌های شورای عالی شهرسازی و معماری مورخ ۹۳/۹/۱۸ در خصوص تغییر انگاره‌های نظری از رویکرد "فرسودگی" به "ناکارآمدی" و تأکید بر مفهوم بازآفرینی شهری"، و "مصوبه‌ی مورخ ۹۶/۲/۱۱ در خصوص رویکردهای اصلی حفاظت و احیای محدوده‌های تاریخی- و فرهنگی"، و "ابلاغیه‌ی مورخ ۹۷/۸/۱۴ در خصوص شیوه‌نامه‌ی تعیین محدوده‌های هدف بازآفرینی شهری" و همچنین به "احکام ماده‌های ۵۹، ۶۰، ۶۱ قانون برنامه‌ی ششم

بحران آب، آلودگی‌های زیست‌محیطی، تخریب زیست‌بوم‌ها، کمبودها و توزیع نامناسب فضای سبز از مهمترین چالش‌های شهری بشمار می‌رفتند. این مسائل و چالش‌ها به طور مستقیم بیش از ۵۶ هزار هکتار محلات نابسامان میانی، ۲۱ هزار هکتار از عرصه‌های تاریخی مراکز شهرها و ۵۳ هزار هکتار سکونتگاه‌های غیررسمی که رقمی بالغ بر ۳۰ درصد بافت‌های شهری موجود کشور را در بر گرفته‌اند. افزون بر این، جمعیتی بالغ بر ۱۸ میلیون نفر (حدود ۲۰ درصد جمعیت شهری کشور) را نیز در خود جای داده‌اند. قرارگیری بخش عمده‌ای از این محدوده‌ها در پهنه‌های لرزه‌خیزی کشور بر بحران حاکم بر این عرصه‌ها افزوده بود. در چنین شرایطی، کم توجهی به سرنوشت بخش قابل توجهی از شهرنشینان کشور که از مسکن نامناسب، کمبود خدمات و زیرساخت‌های شهری و فقدان محیط اجتماعی سالم رنج می‌بردند و با فقر نسبی و بیکاری گسترده رو در رو بودند، فاقد هرگونه توجه منطقی به نظر می‌رسید و بر ضرورت و اهمیت اتخاذ عزمی ملی در تمامی ارگان‌ها، دستگاه‌ها و سازمان‌های مسؤول و وفاق قوای سه‌گانه‌ی کشور در جهت پاسخگویی به چالش‌های فوق در چارچوب یک رویکرد و سیاست نوین می‌افزود.

در همین راستا اقدام قابل توجه و کلیدی در شروع دولت تدبیر و امید، پایه‌ریزی این سیاست نوین بر پایه‌ی درس‌آموخته‌های حاصل از اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های بهسازی و نوسازی شهری در طی سه دهه قبل بود. لذا آسیب‌شناسی طرح‌ها و برنامه‌های به اجرا رفته به منظور استخراج آموزه‌های سه دهه طرح‌ها و برنامه‌های بهسازی و نوسازی شهری مورد توجه قرار گرفت و پرهیز از تکرار اشتباهات گذشته به عنوان یک اصل در روند تبیین سیاست نوین مبنای کار گردید. تحلیل و آسیب‌شناسی طرح‌ها و برنامه‌ها که با شروع اقداماتی موضعی و کوچک مقیاس در قالب طرح‌های روانبخشی آغاز شده بود تا آخرین مداخلات در قالب سیاست بافت‌های فرسوده و همزمان تجربه ارزشمندی در چارچوب همکاری مشترک با بانک جهانی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. نقاط ضعف و قوت هر یک بررسی و مبنای طرح‌ریزی سیاست جدید قرار گرفت. شانزده محور زیر اصلی‌ترین آسیب‌های استخراج شده از تحلیل اجرای طرح‌ها و برنامه‌های سه دهه مداخله در بافت‌های نیازمند بهسازی و نوسازی شهری است:

۱. عدم پیش‌نگری و توجه به سیاست‌ها و برنامه‌های پیشگیرانه در گسترش محدوده‌ها و محله‌های نابسامان شهری؛
۲. بی توجهی به سهم و حضور شهروندان و همکاری نهادهای مدنی در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌ها و برنامه‌های بهسازی و نوسازی شهری؛
۳. عدم وفاق ملی و عدم همگرایی دستگاه‌های مختلف دخیل در فرایند بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف؛
۴. توجه صرف به ابعاد کالبدی و زیباشناسی در امر ساماندهی و بهسازی محدوده‌های هدف و عدم توجه اقدامات به سرزندگی اجتماعی و اقتصادی و ملاحظات زیست‌محیطی؛
۵. عدم ایفای نقش صحیح کنشگران مختلف دخیل، بویژه درگیری‌ها و مداخله‌های اجرایی مستقیم دولت و شهرداری‌ها در فرایند بهسازی و نوسازی شهری؛
۶. عدم توجه به توانمندسازی ساکنان این محله‌ها و محدوده‌ها برای

حضور و مشارکت در فرایند بهسازی و نوسازی و همچنین پایین بودن سطح آگاهی عمومی نسبت به اهمیت و ضرورت برنامه‌های نوسازی شهری؛

۷. بی توجهی به ارزش‌ها و ثروت‌های فرهنگی- تاریخی شهرها و در معرض خطر تخریب بودن ثروت‌های تاریخی فرهنگی ناشی از بی توجهی طرح‌ها و برنامه‌های در دست اقدام؛

۸. کیفیت نازل و نایمن ساخت و ساز در حوزه‌ی نوسازی شهری؛

۹. عدم تخصیص منابع لازم برای توسعه و ارتقای خدمات رو بنایی و همچنین طرح‌ها و برنامه‌های توسعه و ارتقای زیر ساخت‌ها و اولویت بخشی اجرای طرح‌های تامین و ارتقای زیرساخت‌های شهری توسط دستگاه‌های تامین کننده خدمات زیر بنایی؛

۱۰. عدم تامین تسهیلات و مشوق‌های لازم به ساکنان و مالکان؛

۱۱. عدم همگرایی برنامه‌های مختلف توسعه شهری بویژه برنامه‌های تامین مسکن با توجه به ظرفیت‌ها و فرصت‌های موجود در محلات هدف برنامه‌های بهسازی و نوسازی شهری؛

۱۲. عدم توجه به ظرفیت‌سازی در مدیریت شهری (شهرداری و شورای شهر) بمنظور اعطای نقش محوری به این نهاد به عنوان مدیریت واحد و هماهنگ شهری؛

۱۳. عدم حمایت‌های لازم از سرمایه‌گذاران، توسعه‌گران و سازندگان بخش خصوصی برای تشویق و افزایش انگیزه حضور در طرح‌ها و برنامه‌های بهسازی و نوسازی شهری؛

۱۴. ناب‌خورداری از دانش روز و فقدان نظام ارزیابی و پایش اقدامات به منظور استفاده از تجربه‌ها و درس آموخته‌های اقدامات گذشته و همچنین نابسامانی در رویکردها و رویه‌های اقدام؛

۱۵. نبود الگوی مناسب مسکن کم درآمدها و جدا بودن سیاست‌های تامین مسکن (که عمدتاً دولتی و از بالا به پایین می‌باشد) از برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه شهری در سطح محلی؛

۱۶. بی‌اعتمادی ساکنان محله‌ها و محدوده‌های هدف بازآفرینی به اقدامات و سیاست‌های بخش حکومتی (دولت، شهرداری‌ها و...);

۱۷. بی توجهی به برنامه‌های کاهش خطرپذیری ابنیه و زیرساخت‌های شهری در برابر بلایا و سوانح در محله‌ها و محدوده‌های هدف بازآفرینی شهری.

۱۸. همسو نبودن دستگاه‌های دخیل در فرایند بهسازی و نوسازی، نگاه بخشی، موازی و گاه غیر هم جهت و در نتیجه ائتلاف منابع و ایجاد ناهماهنگی در برنامه‌ها.

پنج سند مرجع (اشاره شده در ابتدای این نوشتار) در طول سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ برای تدوین رویکرد نوین و سیاست جدید و تشریح ابعاد اجرایی آن در دستور کار قرار گرفته و پس از طی مراحل طولانی و پیچیده بررسی و تصویب، به دستگاه‌های وابسته ابلاغ گردیدند. بر این اساس سیاست بازآفرینی تبیین و سایر ملزومات اجرایی آن پیش بینی، تهیه و در دستور کار قرار گرفت.

سیاست بازآفرینی شهری در برگیرنده‌ی نگرش و اقداماتی جامع و یکپارچه برای هدایت روند رشد و توسعه‌ی شهری پایدار به منظور ارتقای کیفیت زندگی شهری و توان زیست‌پذیری شهرها است. بر اساس سند ملی راهبردی احیا، بهسازی و نوسازی و توانمندسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری (۱۳۹۳)، اهداف کلان و اصول

هادی برای تحقق سیاست بازآفرینی در دو حوزه پیشگیری و درمان به شرح زیر تعریف می‌شوند.

در **حوزه‌ی پیشگیری**، انتظار می‌رود که برنامه‌ها و اقدامات لازم برای جلوگیری از گسترش و بازتولید محدوده‌های ناکارآمد؛ مطابق راهبرد "یک" سند ملی، در مقیاس طرح‌های جامع با اتخاذ رویکرد نوین تدوین و به اجرا رسند. در این مقیاس بر توزیع متوازن جمعیت و فعالیت با رویکرد آمایشی و توسعه‌ی سرزمین با توجه به ظرفیت‌های توسعه‌ی پایدار درون شهرها و پرهیز از گسترش بی‌رویه شهرها که موجب تخریب منابع طبیعی و آثار ناگوار زیست‌محیطی است تاکید می‌شود. این طرح‌ها بهره‌گیری از اراضی ناکارآمد، ناهمگون و متخلخل واقع در محدوده‌ی شهرها را به مثابه‌ی اراضی ذخیره‌ی برنامه‌های احیا، بهسازی و نوسازی شهری در چارچوب طرح‌های توسعه شهری مورد توجه قرار می‌دهند. برنامه‌های فقرزدایی، ایجاد پیوند میان توسعه‌ی کالبدی و اقتصادی-اجتماعی شهرها، و تأمین فضای زندگی در توانایی مالی خانوارهای کم‌درآمد در چارچوب طرح‌های جامع با رویکرد نوین از دیگر ارکان مهم در پیشگیری و پیشگیری از گسترش محدوده‌های ناکارآمد شهرها است.

در **حوزه‌ی درمان**، سیاست اجرایی بازآفرینی ناظر بر تدوین برنامه‌ها و اقدامات درمانی در مقیاس بافت‌های هدف و در چارچوب نظام هماهنگ در سیاستگذاری توسعه‌ی شهرها است که در قالب تدوین برنامه‌ی بازآفرینی در مقیاس محله اجرا می‌شوند. سیاست‌های اجرایی بازآفرینی در محدوده‌ها و محله‌های هدف که مبتنی بر معاصر سازی سازمان فضایی- کالبدی، اجتماعی- فرهنگی و اقتصادی است، دو اصل را مد نظر قرار می‌دهد: (۱) محله محوری؛ بدین معنا که نوسازی کالبدی به تنهایی وافی به مقصود نیست و باید احیای سازمان اجتماعی و اقتصادی محله متکی بر هویت فرهنگی محله در ایران نیز مدنظر قرار گیرد. (۲) مشارکت محوری؛ به معنی بازنگری نظام مدیریت محله‌ای؛ شوراهای محله، خانه محله، دفاتر نوسازی و تسهیل‌گری و در فرایندی دوسویه بین مدیریت محلی و شهروندان است، که امکان مشارکت همه‌ی کنشگران با هر سطح توانایی مالی، فرهنگی و معیشتی را سبب شود. بنابراین، موضوع بنیادین، توان افزایی این سازمان اجتماعی در شکل جمعی و انفرادی آن است.

هدف اصلی و اهداف راهبردی:

هدف اصلی در سیاست بازآفرینی شهری، ارتقای کیفیت زندگی شهروندان و قابلیت زیست‌پذیری شهرها است. اهداف راهبردی آن نیز مطابق اهداف مندرج در سند ملی تعریف می‌شوند. لازم به ذکر است چشم‌انداز بازآفرینی در محدوده‌های هدف بر اساس مندرجات سند ملی، بهبود وضعیت اقتصادی، اجتماعی و شرایط محیطی ساکنان است و می‌کوشد از طریق اهداف راهبردی شاخص‌های توسعه پایدار و زیست‌پذیری در این محدوده‌ها را در سطح میانگین شهر محیط بر آن‌ها محقق کند.

تحقق اهداف و اصول بازآفرینی در محله‌ها و محدوده‌های هدف در گرو اعمال مجموعه‌ای از راهکارها در ابعاد فرایندی و موضوعی تدوین و اجرای برنامه‌های بازآفرینی در محله‌ها و محدوده‌های هدف به شرح زیر خواهد بود که به موجب این مصوبه هریک از کنشگران دولتی، عمومی؛ مدیریت شهری، نهادهای غیردولتی عضو ستاد ملی بازآفرینی

و ستادهای متناظر استانی و شهرستانی موظف به اجرای آن‌ها خواهند بود.

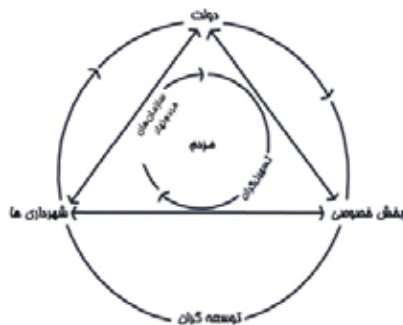
راهکارهای اجرایی:

۱. تدوین برنامه‌ی بازآفرینی محله یا محدوده‌ی هدف با نگرش فضایی-راهبردی و رویکرد شهرنگر؛

- ۱-۱. سازماندهی نهاد توسعه در مقیاس محله یا محدوده هدف برای مدیریت و راهبری فرایند تهیه این برنامه؛
- ۱-۲. شناخت مسائل و مشکلات و شناسایی دارایی‌ها و داشته‌های جامعه محلی محله توسط نهاد توسعه‌ی محله؛
- ۱-۳. تبیین چشم‌انداز جامع، یکپارچه، بلندمدت و نرمش‌پذیر؛ در مسیر اهداف توسعه و با توجه به ویژگی‌ها و مقیاس سیاستگذاری در محلات و محدوده‌های هدف؛
- ۱-۴. تعیین اهداف عملیاتی مشخص و نرمش‌پذیر در هدایت روندها؛
- ۱-۵. ارایه راهکار برای حل چالش‌های محلات و محدوده‌های هدف در قالب مجموعه‌ای متصل از برنامه‌ها و اقدامات هماهنگ و هم‌افزا (نمودار ۱) در شکلی هم‌پیوند با ساختارهای کلان و به صورت چندوجهی (ابعاد اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، کالبدی، زیست محیطی، ذهنی و روانی)؛



۱-۶. تعیین نقش و سهم درست کنشگران در تدوین و اجرای برنامه بازآفرینی محلات و محدوده‌های هدف و پایبندی به آن در فرایند اقدامات با تاکید بر نقش محوری همکاری مدیریت‌های محلی (ستاد استان، ستاد شهرستان، شورای شهر، شهرداری، و...) و مردم. شبکه اصلی کنشگران بازآفرینی (نمودار ۲) عبارتند از:



مردم؛ اولین و مهمترین جامعه ذی نفع بازآفرینی شهری به عنوان پایه و قاعده‌ی اصلی مشارکت فعال در تهیه‌ی برنامه‌ی بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف مشتمل بر ساکنان، شاغلان، مستاجران،



مالکان و مراجعان، سازمان‌های مردم‌نهاد و تشکل‌های مردمی، تسهیل‌گران، نهاد توسعه‌ی محله، نهاد توسعه‌گر، نهادهای دانشگاهی، بخش خصوصی؛ جامعه حرفه‌ای، سرمایه‌گذاران و دیگر وابستگان، مدیریت شهری؛ شهرداری‌ها، شوراهای اسلامی شهر، سازمان‌های نوسازی شهری و انجمن‌های شورایی وابسته به شوراها و دولت؛ کلیه دستگاه‌های اجرایی، نهادهای سیاستگذار، ناظر و هدایت‌کننده فرایند بازآفرینی مطابق با اعضای ستادهای مندرج در آیین‌نامه نحوه فعالیت ستاد ملی بازآفرینی، مصوب ستاد ملی مورخ ۱۳۹۴/۴/۲۳ و آیین‌نامه نحوه فعالیت ستادهای استانی بازآفرینی مصوب ستاد ملی مورخ ۱۳۹۴/۴/۲۳؛

۱-۷. مستندسازی، پایش و ارزیابی مستمر و دوره‌ای؛ از تحقق اهداف عملیاتی و تغییرات حاصل از اعمال سیاست‌ها و برنامه‌ها از ابتدا به منظور بازنگری و ارتقای رویه‌ها؛

۲. ایجاد شبکه‌های همکاری و فراهم‌آوردن سازوکار برنامه‌ریزی مشارکتی: از طریق جلب مشارکت حداکثری تمامی کنشگران و بازیگران به‌ویژه مردم

۱-۲. تشکیل ستادهای استان و شهرستان بر اساس آیین‌نامه مصوبه ستاد ملی تاریخ ۹۴/۴/۲۳؛
۲-۲. ایفای نقش سیاستگذاری، برنامه‌ریزی، حمایت و تسهیلگری توسط دولت و مدیریت اجرایی برنامه‌های بازآفرینی توسط مدیریت شهری؛

۳-۲. شناسایی ظرفیت‌ها و دارایی‌های اجتماعی و نهادی موجود و راه‌اندازی نهاد توسعه‌ی محله به منظور ایجاد یا تقویت شبکه‌های همکاری در تحقق برنامه‌ریزی مشارکتی در بازآفرینی محله و محدوده‌های هدف؛

۴-۲. بهره‌گیری از ظرفیت تشکل‌های مردم‌نهاد در قالب شبکه‌های همکاری بر اساس آیین‌نامه‌ی کارگروه تشکل‌های مردم‌نهاد مصوب ۱۳۹۶/۳/۲۳ ستاد ملی بازآفرینی؛

۵-۲. پرهیز از هرگونه تصمیم و اقدامی که صرفاً با مداخله‌ی بخش دولتی و بدون توجه برنامه‌ریزی مشارکتی انجام پذیرد؛

۳. شناسایی، ایجاد و تقویت نهادهای پشتیبان اجرای برنامه بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف

۱-۳. برنامه‌ریزی برای شناسایی و جلب مشارکت نهادهای توسعه‌گر، انجمن‌های صنفی و کارفرمایی، تشکل‌های حرفه‌ای و فعالان صنعت مسکن و ساختمان در اجرای برنامه‌های بازآفرینی به کمک استفاده از ظرفیت‌های ایجاد شده چون آیین‌نامه اجرایی برنامه ملی بازآفرینی شهری پایدار؛ مصوب ۱۳۹۷/۰۳/۱۰ هیات وزیران؛

۲-۳. برنامه‌ریزی برای شناسایی و جلب مشارکت نهادهای توسعه‌ی محله و تسهیل‌گران به منظور تهیه و اجرای برنامه‌ها؛

۴. فراهم نمودن ابزارهای مالی و قانونی پشتیبان برنامه‌های بازآفرینی شهری

۱-۴. شناسایی موانع و ارائه پیشنهادها لازم در زمینه‌ی گرفتن مجوزها و دستورکار و بهنگام نیاز تغییر ضوابط ملاک عمل حقوقی و مالی برای تسهیل تحقق برنامه‌های بازآفرینی شهری در محله‌ها و محدوده‌های هدف.

۲-۴. تامین مالی پایدار برنامه‌ها و اقدامات بازآفرینی در محله‌ها و

محدوده‌های هدف از منابع و بازارهای مختلف با تعیین نقش و سهم هر یک از دستگاه‌های دولتی؛ ماده ۱۶ مصوبه شماره ۲۹۹۰۶/ت/۵۴۹۶۳ هـ هیأت وزیران و ماده ۱۹ مصوبه شماره ۶۷۷۰۱/ت/۷۱۱۳۵ هـ هیأت وزیران، شهرداری‌ها؛ تبصره ۲ ماده ۵ مصوبه شماره ۲۹۹۰۶/ت/۵۴۹۶۳ هـ هیأت وزیران، مردم و سایر مشارکت‌کنندگان با هدف کاهش اتکالی برنامه به منابع دولتی؛

۳-۴. استفاده از ظرفیت‌های مشارکت مالی ساکنان محدوده‌ها و محلات هدف با تعریف سازوکارهای گردآوری و هم‌افزایی سرمایه‌های خرد، سهامدار پروژه، صندوق بازآفرینی محله، سپرده‌پذیری عمومی، قرض‌الحسنه‌ی حاکمیتی و استفاده از ابزارهای متنوع تامین مالی به جای تکیه‌ی صرف بر ابزارهای پولی و بانکی؛

۴-۴. تهیه‌ی طرح ویژه‌ی تامین مالی برای هر یک از اقدامات بازآفرینی در محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۴-۵. تدوین سازوکاری بمنظور استفاده‌ی اهرمی از اعتبارات در اختیار وزارت راه و شهرسازی؛ شرکت بازآفرینی شهری ایران؛

۴-۶. استفاده از ظرفیت‌ها و ابزارهای مالی، پولی و بیمه‌ای پیش‌بینی شده در آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۴ قانون ساماندهی؛

۵. ارتقای رضایتمندی سکونتی در ساکنان محله‌ها و محدوده‌های هدف

۱-۵. حمایت و تشویق توسعه‌گران به تولید مسکن در محله‌ها و محدوده‌های هدف، به کمک استفاده از ظرفیت‌های ایجاد شده چون آیین‌نامه اجرایی برنامه ملی بازآفرینی شهری پایدار؛ مصوب ۱۳۹۷/۰۳/۱۰ هیات وزیران؛

۲-۵. تعریف پروژه‌های مسکن در برنامه‌های بازآفرینی محلات و محدوده‌های هدف مبتنی بر نیازسنجی و مکانیابی برآمده از نیاز جامعه هدف و منطبق با الگوی زندگی آنان با در نظر گرفتن امکان توسعه خدمات محله‌ای؛ زیربنایی و رونمایی؛

۳-۵. تضمین امنیت مالکیت گروه‌های کم‌درآمد ساکن در محدوده‌های هدف و جلوگیری از بیرون رانده شدن ساکنان ناشی از اجرای برنامه‌های توسعه و اعیان‌سازی؛

۴-۵. بهبود خدمات، تسهیلات و وضعیت اجتماعی ساکنان با تاکید بر



افزایش امنیت اجتماعی و جذابیت ماندگاری در محله‌ها؛

۵-۵. حمایت از تامین و تولید مسکن ارزان قیمت؛ در سمت عرضه و استطاعت‌پذیر برای دهک‌های درآمدی پایین و متوسط جامعه؛ در سمت تقاضا با توجه به الگوهای سکونت با استفاده از ظرفیت شهرداری‌ها، تعاونی‌ها، بخش خصوصی، نهادهای محلی و خیرین در چارچوب قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن؛ مصوب ۱۳۸۷ مجلس شورای اسلامی و استفاده از ظرفیت‌های ایجاد شده در آیین‌نامه اجرایی برنامه ملی بازآفرینی شهری پایدار؛ مصوب ۱۳۹۷/۰۳/۱۰ هیأت وزیران؛

۵-۶. تعریف سازوکارهای هدایت برنامه‌ریزی شده‌ی سرمایه به سمت تولید و عرضه‌ی مسکن استطاعت‌پذیر با تعریف بسته‌های تشویقی متنوع، معافیت‌ها و بخشودگی‌ها، تخفیف‌ها و سایر ابزارهای ایجاد تبعیض مثبت در محدوده‌ها و محلات هدف برای توسعه‌گران و فعالان صنعت مسکن و ساختمان؛

۵-۷. تقویت قدرت خرید برای دهک‌های درآمدی پایین و متوسط جامعه، بویژه نسل جوان و خانه‌اولی‌ها در محدوده‌ها و محلات هدف بازآفرینی به کمک استفاده از صندوق‌های خوداتکا چون صندوق پس‌انداز مسکن اولی و انواع حساب‌های پس‌انداز میان‌مدت و بلندمدت؛ ۵-۸. پرداخت تسهیلات کم‌بهره ساخت و قرض‌الحسنه ودیعه اسکان موقت؛

۵-۹. برنامه‌ریزی کاهش هزینه‌های غیرساختمانی به‌منظور افزایش بازدهی ساخت‌وساز؛

۶. همه‌شمولی در تهیه و اجرای برنامه‌ها و اقدام‌های بازآفرینی شهری

۶-۱. فراهم آوردن فرصت‌های عادلانه‌ی مشارکت و نقش‌آفرینی همگان در تهیه و اجرای برنامه‌های بازآفرینی با تاکید بر توجه به نیاز و خواست تمامی جمعیت؛ با تاکید بر زنان، گروه‌های آسیب‌پذیر شامل گروه‌های سنی کودکان و سالمندان، گروه‌های کم‌درآمد، افراد و گروه‌های کم‌توان جسمی و حرکتی، گروه‌های قومی و سایر گروه‌های آسیب‌پذیر که در طرح‌های شهری مورد غفلت قرار می‌گیرند؛ برای مثال مستاجران؛

۶-۲. توجه به مسایل و نیازهای زنان جامعه هدف در برنامه‌ها و طرح‌های بازآفرینی محلات و محدوده‌های هدف مطابق با مصوبه مورخ ۹۷/۴/۱۱ شورای عالی شهرسازی و معماری درخصوص نهادهای سازوی رویکرد عدالت جنسیتی؛

۷. حفاظت و احیای محدوده‌های فرهنگی-تاریخی شهرها و محله‌های هدف بعنوان قسمتی از هویت شهر

۷-۱. رعایت رویکردهای اصلی حفاظت و احیای محدوده‌های تاریخی-فرهنگی در قالب مفهوم توسعه مطابق موضوع مصوبه مورخ ۱۳۹۶/۳/۱۰ در تهیه و اجرای برنامه‌های بازآفرینی در محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۷-۲. شناخت عمیق دانش تاریخی زیست سرزمینی در شهرها و شناسایی ارزش‌ها و میراث ملموس و ناملموس تاریخی در محله‌ها و محدوده‌های هدف؛ بر اساس مصوبه‌ی مورخ ۱۳۹۴/۷/۲۷ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در ابلاغ محدوده‌ی بافت تاریخی ۱۶۸ شهر کشور و بهره‌مندی از آن‌ها در قالب برنامه‌ها و اقدامات بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های تاریخی بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری مطابق با ابلاغیه "رویکردهای اصلی حفاظت و احیای محدوده‌های تاریخی-فرهنگی"، مصوب ۱۳۹۶/۲/۱۱؛

۷-۳. شناسایی و انعکاس آثار با ارزش فرهنگی-تاریخی ثبت شده یا معاصر با ارزش به همراه حریم آن‌ها بر روی نقشه کاربری اراضی در اسناد طرح‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۷-۴. انعکاس محدوده‌های بافت تاریخی مصوب شهرها؛ مصوبه مروخ ۱۳۹۴/۷/۲۷ شورای عالی شهرسازی و معماری بر روی نقشه‌ی کاربری اراضی طرح‌های بازآفرینی و رعایت کامل مقررات سازمان میراث فرهنگی برای بافت‌های مذکور در برنامه‌ها و اقدام‌های بازآفرینی شهری؛

۷-۵. پیشنهاد تهیه طرح‌های موضعی و موضوعی برای احیاء و باززنده‌سازی تک بناها، محورها و بافت‌های تاریخی در محدوده‌های هدف (با تاکید بر آثار فرهنگی و تاریخی ملموس و غیرملموس به‌عنوان یک کلیت یکپارچه و منسجم)؛

۷-۶. تاکید بر حفظ و ارتقای کیفیت فضایی موجود بافت‌های واجد

ارزش از طریق پرهیز از مداخله‌های کالبدی بزرگ مقیاس و نیز هرگونه مداخله کالبدی به‌نحوی که موجب از بین رفتن شواهد ناظر بر ارزش‌های تاریخی، اجتماعی، فرهنگی و جز آن‌ها شود؛ تخریب بناها، تعریض و ایجاد معابر، افزایش ارتفاع و تراکم؛

۷-۷. اقدام برای حفظ ابنیه‌های آبی قدیمی در بافت‌های تاریخی و نیز احیاء سازه‌های تاریخی آب با نظارت و راهبری ستادهای استان و شهرستان طبق مصوبه ۹۶/۱۱/۳ ستاد ملی بازآفرینی شهری؛

۸. حفاظت از محیط طبیعی و سرمایه‌های زیستی شهر، محله‌ها و محدوده‌های هدف

۸-۱. شناسایی منابع و میراث طبیعی به منظور حفاظت و تقویت زیست‌بوم‌های طبیعی در برنامه‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۸-۲. رعایت عرصه و حریم مصوب کلیه منابع آبی؛ دریا، دریاچه، رودخانه‌ها، مسیل‌ها، چاه‌ها، قنوت و دیگر منابع آبی در طرح‌ها و برنامه‌های بازآفرینی؛

۸-۳. جانمایی و تثبیت نقشه‌های حد بستر و حریم رودخانه‌ها مصوب وزارت نیرو؛ بر اساس تبصره یک ماده دو قانون توزیع عادلانه آب در تهیه برنامه اسکان مجدد سکونتگاه‌های غیررسمی واقع در حریم منابع طبیعی و در تهیه طرح‌های بازآفرینی فضاهای رودکناری به‌منظور جلوگیری از ساخت‌وساز و جانمایی کاربری‌های غیرمجاز در محدوده حریم کمی و کیفی رودخانه‌های شهری؛

۸-۴. حفاظت و احیای فضاهای آب‌کناری و اتصال آن‌ها به شبکه فضاهای عمومی شهری و محله‌ای در قالب برنامه‌ها و اقدام‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف مطابق مصوبه ۱۳۹۶/۱۰/۴ شورایی عالی شهرسازی و معماری پیرامون احیای رودخانه‌ها و بازآفرینی فضاهای رودکناری؛

۸-۵. توجه به ویژگی‌های اقلیمی و بستر شهر در الگوی توسعه شهر، ریخت‌شناسی (مورفولوژی) شامل الگوی دانه‌بندی بافت، الگوی طراحی معابر و فضاهای شهری در محله‌ها و محدوده‌های هدف بازآفرینی؛

۸-۶. توجه به قابلیت‌های انرژی‌های نو (انرژی‌های پاک) در برنامه‌ها و اقدام‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۸-۷. بهره‌گیری از معیارهای شهرسازی و معماری همساز با اقلیم با هدف بهینه‌سازی مصرف انرژی در برنامه‌های و اقدام‌های مرتبط

۹. توسعه درونی و پایدار اجتماع محلی در محله‌ها و محدوده‌های هدف بازآفرینی

۹-۱. اجرای برنامه‌های مهارت‌افزایی و توسعه توانمندی‌های اقتصادی و اجتماعی افراد و کسب‌وکارهای محلی؛

۹-۲. اولویت‌بخشی به بهره‌مندی از ظرفیت و توان منابع انسانی ساکن و فعال در محدوده؛ با تاکید بر توانمندسازی گروه‌های بیکار، کم‌مهارت و کم‌توان و کسب‌وکارها و پیمانکاران محلی در برنامه‌های اجرایی و عملیاتی بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۹-۳. توجه به ارتقای سرزندگی و تنوع فعالیت‌ها در برنامه‌ها و اقدام‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف بر اساس نیازهای جامعه هدف؛

۱۰. رعایت حقوق شهروندی و توسعه عرصه عمومی

۱۰-۱. جلب و بهره‌مندی از آرای شهروندان و ساکنان از طریق

سامانه‌های نوین فناوری ارتباطات و ایجاد فضاهای هم‌اندیشی، گفت‌وگو و مشارکت آنان پیرامون برنامه‌ها و اقدام‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۱۰-۲. افزایش شفافیت و میزان پاسخگویی و تعامل با مردم در فرایندهای بازآفرینی پایدار شهری؛

۱۰-۳. استفاده از ظرفیت رسانه‌ها و دیگر ابزارهای خلاقانه در آگاهی بخشی و اطلاع‌رسانی عمومی سیاست‌ها، برنامه‌ها و هرگونه اقدام در محله‌ها و محدوده‌های هدف بازآفرینی به ساکنان، مالکان، و دیگر شهروندان در مراحل تهیه، اجرا و نظارت بر طرح‌های بازآفرینی به‌منظور ایجاد شفافیت و پیش‌گیری از ایجاد رانت‌های اطلاعاتی؛

۱۰-۴. بهره‌گیری از ظرفیت سازمان‌های مردم‌نهاد در مراحل تهیه، اجرا و نظارت بر طرح‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف بر اساس آیین نامه کارگروه تشکل‌های مردم‌نهاد مصوب ۱۳۹۶/۳/۲۳ ستاد ملی بازآفرینی؛

۱۰-۵. فراهم آوردن زمینه‌ی لازم برای شکل‌گیری خانه‌های گفت‌وگو در بناهای ارزشمند مراکز شهرها توسط اداره کل‌های راه و شهرسازی یا شهرداری‌ها با تولی‌گری و مدیریت نهاد غیردولتی، به منظور ایجاد فضای گفتگو در خصوص چالش‌های شهری و نیز ترویج و الگوسازی برای استفاده مجدد از بناهای باارزش؛

۱۰-۶. ترویج فرهنگ، اخلاق و مسؤولیت‌های شهروندی در ساکنان محدوده‌های هدف؛

۱۰-۷. برنامه‌ریزی برای تقویت و بهبود امنیت اجتماعی همه ساکنان محلات و محدوده‌های هدف؛

۱۱. اتخاذ رویکرد محرک شهری در تنظیم برنامه‌ها و اقدامات؛

۱۱-۱. اولویت‌بخشی به اقدامات در مقیاس خرد اما تاثیرگذار و جریان‌ساز بدون تحمیل هزینه‌های گزاف؛

۱۱-۲. تعریف برنامه‌ها و اقدام‌های بازآفرینی در محله‌ها و محدوده‌های هدف به نحوی که منجر به ایجاد زنجیره‌ای از تغییرها و اقدامات توسعه‌ای و خودجوش در محدوده‌های بلافاصله به‌تدریج، محرکی برای ارتقای کیفیت زندگی در شهر شوند؛

۱۲. ایجاد تعادل و استفاده بهینه از زمین؛

۱۲-۱. توجه به توسعه درون‌زای شهرها در برنامه‌های بازآفرینی محلات و محدوده‌های هدف.

۱۲-۲. توجه به اصول توسعه پایدار در حفظ محیط‌زیست و برقراری عدالت اجتماعی در تعیین نحوه استفاده از اراضی و تخصیص کاربری‌ها و فعالیت‌ها در محله‌ها و محدوده‌های هدف.

۱۲-۳. به رسمیت شناختن حقوق مالکیت رسمی و غیررسمی زمین در محدوده‌های ناکارآمد شهرها با تاکید بر سکونتگاه‌های غیر رسمی در تهیه و اجرای برنامه‌های بازآفرینی.

۱۳. بهبود نظام حرکت، دسترسی و جابه‌جایی با تاکید بر الگوی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۱۳-۱. توجه به الزامات مصوبه ۱۳۹۶/۰۳/۲۲ شورای عالی در خصوص توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی و راهنمای آن؛

۱۳-۲. فراهم آوردن امکان دسترسی و استفاده از امکانات و خدمات محلی در فواصل قابل پیاده‌روی در سطح محله‌های هدف؛

۱۴. رعایت ملاحظات و الزامات تاب‌آوری شهری در بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف

۱۴-۱. توجه به ضرورت هم‌پیوندی تاب‌آوری اجتماعی، اقتصادی، محیطی به صورت توأمان؛

۱۴-۲. برنامه ریزی نظام مدیریت بحران در محدوده‌های هدف با اعمال مصوبه مورخ ۱۳۹۶/۰۲/۱۱ شورای عالی و راهنمای ابلاغی آن در خصوص "دستورالعمل الزامات و ملاحظات دفاعی و پدافند غیرعامل و تولید نقشه‌ها و اسناد لازم"؛

۱۴-۳. شناسایی پهنه‌های گسلی، نوع خاک، شیب زمین، و سایر عوامل محدودکننده ساخت و ساز در تدوین برنامه‌های بازآفرینی محله‌ها و محدوده‌های هدف بر اساس رعایت الزامات شیوه‌نامه ابلاغیه شماره ۱۰۸۲۷۳/۳۰۰ مورخ ۹۷/۸/۱۴ در خصوص بند ۲ مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری؛

۱۴-۴. اجرای کامل و دقیق مقررات ملی ساختمان در استحکام بخشی و مقاوم سازی ابنیه در محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۱۴-۵. اصلاح و بهبود شیوه‌ها و کیفیت ساخت و ساز با توجه به ارزش‌های معماری بومی و بهره‌مندی از ظرفیت‌های موجود؛

۱۴-۶. فرهنگ‌سازی تاب‌آوری شهری به‌عنوان بخشی نوین و امری حیاتی در الگوی زندگی ساکنان؛

۱۵. مدیریت سیمای شهری و ارتقای کیفیت فضایی - کالبدی عرصه‌های عمومی و بناها در محلات و محدوده‌های هدف

۱۵-۱. توجه به ویژگی‌های اقلیمی، تاریخی، اجتماعی-فرهنگی، اقتصادی، و... محله‌ها و محدوده‌های هدف در تدوین ضوابط و الگوهای استقرار توده و فضا و احداث بناها با بهره‌گیری از آموزه‌های معماری و شهرسازی بومی؛

۱۵-۲. رعایت مصوبه مورخ ۱۳۹۱/۱۰/۲ شورای عالی شهرسازی و معماری در خصوص ارتقای کیفی سیما و منظر شهری

۱۶. نهادینه‌سازی سیاست‌ها، راهبردها، و راهکارهای بازآفرینی پایدار شهری از طریق آموزش، گفت‌وگو، اطلاع‌رسانی و فعالیت‌های فرهنگی - ترویجی

۱۶-۱. آگاه‌سازی و گسترش نظام آموزش گروه‌های هدف و کلیه کنشگران بازآفرینی شهری پایدار با استفاده از تمامی ظرفیت‌های دولتی، عمومی و غیر دولتی اعم از آموزش و پرورش، صدا و سیما، وزارت ارشاد، دانشگاه‌ها و موسسه‌های آموزش عالی، صدا و سیما و...؛

۱۶-۲. ظرفیت‌سازی و مدیریت دانش در مدیریت شهری، و دستگاه‌های عضو ستادهای ملی، استانی و شهرستانی؛

۱۶-۳. همکاری مشترک با نهادهای فرهنگی تاثیرگذار بر شکل‌گیری پایه‌های فرهنگ بازآفرینی؛

۱۷. پرهیز از اقداماتی که منجر به از هم‌گسیختگی بافت اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی اجتماعات محلی شوند؛

۱۷-۱. پرهیز از اقداماتی که به هر طریقی منجر به خروج ساکنان اصلی از محله یا محدوده‌ای از شهر می‌شوند؛

۱۷-۲. پرهیز از اقداماتی که اقتصاد و کسب‌وکارهای محلی را تحت شعاع قرار داده و مانع از رونق و توسعه آن‌ها شوند؛

۱۷-۳. پرهیز از تعریض معابر به نحوی که منجر به برهم زدن

استخوان‌بندی و ساختار فضایی محدوده‌ها و محله‌های کهن شوند؛

۱۷-۴. توجه به هویت کالبدی و الگوهای سازماندهی فضایی و حفظ مقیاس کوچک و میانی در صورت ضرورت تجمیع و تفکیک مجدد پلاک‌های ثبتی در محله‌های هدف.

۱۷-۵. پرهیز از اجرای پروژه‌هایی که منجر به تخریب ارزش‌ها و منابع طبیعی، میراث ملموس و ناملموس فرهنگی در محله‌ها و محدوده‌های هدف شوند؛

۱۷-۶. لزوم برنامه‌ریزی برای حفظ و تقویت حس تعلق ساکنان محله‌های هدف؛

۱۷-۷. پرهیز از تهیه و اجرای برنامه‌ها و پروژه‌هایی که بدون احصاء خواست و نیاز واقعی ساکنان، مالکان، مستاجران، و کاربران محلی و بدون مشارکت آنان و به صورت از بالا به پایین تدوین شده باشند.

۱۷-۸. پرهیز از تهیه و اجرای برنامه‌ها و پروژه‌هایی که بدون مشارکت و همراهی گروه‌های جمعیتی با تاکید بر زنان، گروه‌های سنی کودکان و سالمندان، کم‌توانان جسمی و حرکتی تهیه شده باشند؛

۱۸. ضمانت اجرایی راهکارهای فوق‌الذکر

۱۸-۱. لزوم توجه به محدوده‌های ناکارآمد در تهیه طرح‌های جامع با رویکرد نوین مطابق با شیوه‌نامه شناسایی محدوده‌ها موضوع ابلاغیه شماره ۱۰۸۲۷۳/۳۰۰ مورخ ۱۳۹۷/۸/۱۴ شورای عالی شهرسازی و معماری؛

۱۸-۲. نظارت شرکت بازآفرینی شهری ایران به‌عنوان دبیرخانه ستاد ملی بر فرایندهای تحقق راهکارها و فعال‌سازی ابزارهای مالی و قانونی موجود در این راستا؛

۱۸-۳. نظارت دبیرخانه ستادهای استانی بر اجرای تکالیف دستگاه‌های عضو ستاد در فرایندهای تحقق برنامه‌های بازآفرینی در محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

۱۸-۴. مدیریت شهرداری‌ها در زمینه اجرا و بهره‌برداری صحیح از برنامه و اقدام‌های بازآفرینی در محله‌ها و محدوده‌های هدف؛

منابع و ماخذ:

- دبیرخانه هیات دولت (۱۳۹۳) "سند ملی راهبردی بهسازی، نوسازی و توانمندسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری"، وزارت راه و شهرسازی، شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران

- شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (۱۳۹۳) "تغییرات‌نگاره‌های نظری از رویکرد "فرسودگی" به "ناکارآمدی" و تاکید بر مفهوم بازآفرینی شهری"، وزارت راه و شهرسازی

- شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (۱۳۹۶) "رویکردهای اصلی حفاظت و احیای محدوده‌های تاریخی - فرهنگی"، وزارت راه و شهرسازی با مشارکت سازمان میراث فرهنگی کشور

- شرکت بازآفرینی شهری ایران (۱۳۹۷) "شیوه‌نامه تعیین محدوده‌های هدف بازآفرینی شهری"، وزارت راه و شهرسازی، دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

- قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی (۱۳۹۶) "حکام ماده‌های ۵۹، ۶۰، ۶۱"، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی.



آشنایی با بافت‌های فرسوده‌ی شهری و نحوه‌ی شکل‌گیری آن‌ها



□ مریم عرب احمدی

کارشناس ارشد معماری

کارشناس معاونت برنامه‌ریزی

و توسعه‌ی شهرداری مشهد

چکیده

بافت‌های فرسوده‌ی گاه‌در گذشته دارای هویت و اصالت مشخص و تعریف شده‌ی بودند و یکی از قطب‌های اصلی، مرکزی و فعال شهر را تشکیل می‌دادند؛ لکن با ظهور شیوه‌های نوین شهرسازی و حرکت به سوی دستاوردهای نوین و آغاز ساخت و سازهای مدرن و جدید نه تنها ارتباط خود را با بافت‌های پیرامونی از دست داده‌اند، بلکه اجباراً عملکرد اصلی خود را نیز به سایر قسمت‌های شهر واگذار نموده و به تدریج دچار انزوا، تخریب، فرسودگی، بی‌هویتی و بی‌اصالتی گشته‌اند. از آن جا که بیش از ۴۰ هزار هکتار از اراضی شهرهای ما را بافت‌های فرسوده بر گرفته‌اند، لذا احیا و بازسازی آن‌ها براساس مطالعات انجام شده یک ضرورت محسوب می‌شود و با توجه به این که احیای هر هکتار بافت فرسوده نیازمند اختصاص ۱۰۰ میلیارد ریال اعتبار می‌باشد، لذا احیای بافت‌های فرسوده‌ی موجود، اعتباری بیش از چهار هزار میلیارد را می‌طلبد.

از طرفی ایران، روی خط زلزله‌ی آلپ-همیالیا قرار گرفته و به طور میانگین هر سال یک زلزله بزرگ، هر ده سال یک زلزله‌ی بالای هفت ریشتر را شاهد می‌باشد؛ به نحوی که به رغم داشتن یک درصد جمعیت دنیا، ۶ درصد تلفات ناشی از زلزله را ویژه‌ی خود ساخته‌است. از این رو با توجه به عدم توانایی این بافت‌ها در مقابله با زلزله و گسترش بافت‌های فرسوده در کشور و نیز کمبود

مقدمه

شهرهای ایرانی عمدتاً مجموعه‌ای از راه‌ها، بناها و محله‌های شهری هستند که غالباً دارای دیرینه‌ای کهن می‌باشند. در روند تحولات و سیر حرکت شهرهای ایران به سوی دستاوردهای نوین، تمامی اجزا تحت تأثیر این فرایند قرار گرفته و در مقابل نیازها و سلايق جدید دچار تغییراتی شده‌اند. این بخش‌ها در طول زمان با رشد تدریجی کامل شده و نقش سازنده و یا مخربی را در شهر ایفا می‌نمایند. فرسودگی یکی از مهم‌ترین مسائل مربوط به فضاها‌ی شهری است که باعث بی‌سازمانی، عدم تعادل، عدم تناسب و بی‌قوارگی آن می‌شود؛ لذا برای جلوگیری از آن باید میزان پایداری را با انجام اعمالی در فضای شهری بالا برد؛ چرا که با افزایش پایداری، عمر فضای شهری بالا رفته و میزان دوام آن نیز فزونی می‌یابد.

بافت‌های فرسوده عمدتاً دارای ویژگی‌ها و ساختار خاص جمعیتی، فرهنگی و کالبدی بوده که نه تنها ترکیبات بافت محدود را بر هم زده بلکه بر بافت‌های پیرامونی نیز تأثیرات نامناسب امنیتی، اجتماعی، زیست محیطی و ... گذاشته‌اند.

از سوی دیگر اتخاذ تدابیر مناسب به منظور پیش‌گیری از خطرات و آسیب‌های احتمالی، نقش مثبتی را در بقای فضای شهری بازی می‌کند. در این راستا افزایش امنیت، قدرت و استحکام باعث افزایش دوام و یک پارچگی در فضای شهری می‌شود.



مکان مورد بررسی است. فرسودگی در بافت و عناصر درونی آن یا به سبب قدمت به وجود می‌آید و یا به علت فقدان برنامه‌ی توسعه و نظارت کافی بر شکل‌گیری بافت.

پیامد فرسودگی بافت که در نهایت منجر به از بین رفتن منزلت آن در میان شهروندان می‌شود، در اشکال گوناگون از جمله کاهش و یا فقدان شرایط زیست‌پذیری و ایمنی، و نابسامانی کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و تأسیساتی در بافت شناسایی می‌گردد (همان، ص ۹۸).

شناسایی بافت فرسوده

معیارهای شناسایی بافت‌های فرسوده بر مبنای مصوبه‌ی شورای عالی معماری و شهرسازی شامل سه شاخص ذیل می‌باشد:

۱. ناپایداری؛ این شاخص نشان دهنده‌ی عدم تأمین سیستم سازه‌ای مناسب و غیرمقاوم برای بناهاست.
۲. نفوذناپذیری؛ این شاخص نشان دهنده‌ی عدم وجود دسترسی‌های مناسب و با عرض کافی برای سواره می‌باشد.
۳. ریزدانی؛ این شاخص نیز نشان از فشردگی بافت و کثرت قطعات کوچک با مساحت اندک دارد. مبنای شناسایی بافت‌های فرسوده، بلوک‌های شهری



است. هر بلوک شهری که ۵۰ درصد قطعات آن مشمول هر یک از معیارهای زیر باشد فرسوده به شمار می‌آید. الف- بلوک ناپایدار، بلوکی است که حداقل ۵۰ درصد بناهای آن غیرمقاوم باشد.

ب- بلوک نفوذناپذیر، بلوکی است که حداقل ۵۰ درصد عرض معابر آن کم‌تر از ۶ متر باشد.

ج- بلوک ریزدانه، بلوکی است که حداقل ۵۰ درصد پلاک‌های آن دارای مساحت کم‌تر از ۲۰۰ مترمربع می‌باشد.

مسکن مورد نیاز و افزایش خانوارهای ایرانی، کشورمان نیازمند استفاده‌ی بهینه از منابع موجود در بافت‌های فرسوده می‌باشد. این چنین است که ضرورت توجه و ارائه‌ی راهکارهای بهینه برای مقابله با حوادث و مخاطرات موجود در بافت‌های فرسوده نیز به چشم می‌خورد.



در یک نگاه کلی شاید به نظر برسد که بافت‌های فرسوده، دارای معضلات متعدد بوده و فاقد هرگونه ارزشی هستند، اما واقعیت این است که این محلات نشانه‌هایی از حوادث روزگار را در آغوش داشته و بازگوکننده‌ی روزگاری سخت و پرمشقت هستند؛ لذا از حرمت و جایگاه خاصی برخوردارند که متأسفانه بعضاً در نظر گرفته نشده و به آن‌ها به عنوان "نقاط بحرانی" و "معضلات شهری" نگریسته می‌شود.

معیارهای شناسایی بافت فرسوده

تشریح مفاهیم مربوط به بافت‌های فرسوده موجب شناخت دقیق‌تر نسبت به این بافت‌ها و تمایز آن با سایر بافت‌های شهری می‌گردد؛ از این رو در این جا به تشریح معانی دو واژه‌ی مهم "بافت شهری" و "فرسودگی" می‌پردازیم:

بافت شهری

عبارت است از دانه بندی و در هم تنیدگی فضاها و عناصر شهری که به تبع ویژگی‌های محیط طبیعی و خصوصاً توپوگرافی در محدوده شهر یعنی بلوک‌ها و محله‌های شهری به طور فشرده یا گسسته و با نظمی خاص جای‌گزین شده اند (طاهرخانی، ۱۳۸۵، ص ۹۷).

فرسودگی

مراد از فرسودگی همان ناکارآمدی و کاهش کارایی بافت نسبت به میانگین بافت‌های شهری



مشکلات بافت‌های فرسوده

طبق مطالعات به عمل آمده، بافت‌های فرسوده موجود در کشور، دارای مشکلاتی اساسی در ابعاد کالبدی، اجتماعی، اقتصادی، معماری، زیست محیطی و ... به شرح ذیل می‌باشند که ضرورت توجه بیش تر مسئولان و برنامه‌ریزان شهری را می‌طلبد:

الف - مشکلات کالبدی

□ نبود نظم کالبدی و عملکردی در بافت؛
□ نبود ساختار نظام خدمات‌رسانی و کمبود سرانه‌ی فضاهای مختلف خدماتی؛

□ وجود شبکه‌های دسترسی نامناسب و کم‌عرض در بافت، وجود فضاهای نامتناسب با حرکت اتومبیل، و شبکه‌های پیچ در پیچ و کوچه‌های باریک و قدیمی - کمبود فضای پارک اتومبیل - و تداخل مسیرهای پیاده و سواره در بافت؛
□ نبود فضاهای باز و عمومی مناسب در بافت که موجب از بین رفتن رونق و پویایی بافت‌ها و حاکم شدن رکود و مردگی بر جو محلات شده است.

□ نامناسب بودن و بی‌هویتی سیمای شهری منطقه که نتیجه‌ی ساخت و سازهای بی‌ضابطه و بدون رعایت اصول فنی است.



□ عدم استفاده از مصالح مناسب و روش‌های فنی و مهندسی در احداث ساختمان‌ها که به دلیل پایین بودن سطح درآمد ساکنان و ناآگاهی آن‌ها از اصول مهندسی اتفاق می‌افتد.
□ وراثت، که موجب بلا تکلیفی و مخروبه ماندن برخی از املاک گردیده است.

ب - مشکلات اجتماعی:

□ بالا بودن ترکیب موزاییکی جمعیت در داخل بافت‌ها با توجه به سکونت افراد با فرهنگ‌های گوناگون؛
□ پایین بودن سطح زندگی و وضعیت فرهنگ اجتماعی؛
□ عدم حضور فعال ساکنان در مشارکت‌های اجتماعی، به

دلیل فرسودگی ذهنی ساکنان نسبت به بافت؛

□ وجود جرم، جنایت، بزه و ناامنی‌های فردی و اجتماعی در این مناطق به دلیل شکل و فرم خاص منطقه و عدم تعلق خاطر برخی از ساکنان به بافت.

ج - مشکلات اقتصادی

□ پایین بودن توان مالی و سطح درآمد عمده‌ی ساکنان؛
□ عدم تمایل به سرمایه‌گذاری توسط بخش‌های خصوصی و دولتی در منطقه به دلیل فرسودگی کارکردی، کالبدی و ذهنی بافت؛
□ عدم وجود کاربری‌های درآمدزا و متناسب با محیط در محدوده.

د - مشکلات معماری و شهرسازی

□ عدم استفاده از روش‌های فنی و مهندسی در احداث ساختمان‌ها؛
□ تفکیک اراضی به قطعات کوچک، ریزدانه و نامنظم در محدوده به علت عدم نظارت مؤثر دستگاه مدیریت شهری بر ساخت و سازها؛
□ جهت‌گیری نامناسب و جرم‌گذاری نامنظم ساخت و سازها در برخی نقاط؛
□ کمبود تأسیسات و تجهیزات شهری مورد نیاز؛
□ عدم وجود کاربری‌های مناسب با عملکرد بافت و نیاز محدوده؛
□ پیوند نامناسب میان بافت فرسوده و محدوده پیرامونی که بعضاً از بافت‌های جدید و نوساز هستند.

ه - مشکلات زیست محیطی

□ عدم تأمین شبکه‌ی دفع آب‌های سطحی، وضعیت نامناسب جمع‌آوری، هم‌چنین دفع زباله و جاری بودن فاضلاب‌های خانگی در سطح معابر که بعضاً موجب تجمع حیوانات موذی یا حشرات در معابر محلات می‌شود؛
□ نامناسب بودن بستر و پوشش معابر؛
□ وجود کاربری‌های الاینده و ناسازگار با محیط مسکونی مانند واحدهای تعمیرگاهی، نمکی، تفکیک زباله و ...؛
□ عدم رعایت بهداشت پیاده‌روها و جوی آب توسط برخی مغازه‌داران؛
□ آلوده بودن برخی از ساختمان‌های مخروبه به علت استفاده‌ی معتادان و مجرمان از آن‌ها؛
□ وجود حیوانات اهلی و غیر اهلی در برخی مناطق بافت، که بعضاً توسط اهالی نگهداری می‌شوند.



پتانسیل‌های بافت فرسوده

بافت‌های فرسوده‌ی شهری با وجود مشکلات و پیچیدگی‌های درونی خود دارای پتانسیل‌ها و امکانات بالقوه‌ای نیز هستند که با برنامه‌ریزی مناسب و هدفمند می‌توان از آنها در راستای رشد و توسعه‌ی شهری و بعضاً جلوگیری از توسعه‌ی افقی شهرها بهره‌مند گردید.

در خصوص پتانسیل‌ها و امکانات بافت فرسوده می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- پایین بودن قیمت زمین در بافت؛
- امکان احداث مسکن مناسب براساس الگوی مصرف و تأمین مسکن ارزان قیمت برای اقشار کم درآمد ساکن در شهر؛
- موقعیت مناسب قرارگیری برخی از بافت‌ها در شهر و دسترسی به امکانات شهری؛
- وجود آثار تاریخی یا قدیمی دارای پتانسیل‌های خاص بهره‌برداری در برخی از بافت‌ها و بهره‌برداری از آنها با انجام روش‌هایی مانند احیا و تغییر عملکرد؛
- امکان ایجاد فضای باز خدماتی و بهبود شرایط زیست محیطی؛
- پای بندی برخی از ساکنان به سنت‌ها و اعتقادات در راستای جلب مشارکت و همکاری اهالی و تمایل به ماندگاری در بافت.

عوامل ایجاد فرسودگی در بافت

از دهه‌ی ۱۳۴۰ همگام با افزایش صادرات نفتی و اجرای اصلاحات اراضی در کشور، تحولات اجتماعی، اقتصادی و جمعیتی مهمی به وقوع پیوست. اصلاحات اراضی در ایران، به عنوان یک عامل مهم در تشدید مهاجرت‌های روستاییان به شهرها، نقش بازی کرد. مهاجرت‌های روستاییان پس از اصلاحات اراضی شدت گرفته و شهرها پذیرای توده‌های مهاجرانی شدند که می‌بایست تأمین‌کننده‌ی مسکن، اشتغال، امکانات و خدمات برای همه آن‌ها باشند. به دلیل عدم هماهنگی در روند شهرگرایی و شهرنشینی، با گسترش شهرسازی، مشکلات شهری نمایان شدند و بی‌کاری شدت گرفت. با ایجاد اختلاف در سطح فرهنگ و درآمد، شیب طبقاتی و اجتماعی در شهرها به وجود آمد. حاشیه‌نشینی‌ها با اشغال نواحی ارزان و پست اطراف و بعضاً نواحی خالی داخل شهرها شکل گرفتند و به سرعت افزایش یافتند و مشکلاتی را به تدریج برای شهروندان و مسئولان شهری ایجاد کردند (ناصر مشهدی زاده دهاقانی، ص ۹۷).

این بافت‌های شهری ایجاد شده، نشان از شهرسازی از پیش نااندیشیده‌ای دارد که بنا به دلایلی مانند: دور افتاده بودن، ارزان بودن قیمت زمین و وجود زمین‌های قول نامطای، سکونت‌گاه بسیاری از مردم شده که نه از روی انتخاب بلکه



اجبار، در آن ساکن شدند.

با راه پیدا کردن اتومبیل به داخل بافت‌های قدیمی، کارکرد اصلی محلات قدیمی شهرها از بین رفت و این امر منجر به بی‌استفاده ماندن و تخریب بسیاری از فضاهای بارز شد. بافت قدیمی شهرها با شروع فعالیت‌های جدید متحول شده و تغییر شکل، و نقش ظاهری و درونی شدیدی را متحمل شدند.

با شروع خیابان‌کشی‌های جدید که بعضاً باعث تکه پاره شدن برخی از محلات و قطع پیوستگی آن‌ها شد و نیز توسعه شهرها به یک سمت، به تدریج برخی از محلات قدیمی شهر کارکرد اصلی خود را از دست داده و فرسودگی کالبدی و اجتماعی شدیدی را پذیرا شده‌اند.

در این راستا با گسترش‌های جدید شهرها، مرکز شهرهای قدیمی باز هم به عنوان قطب سرویس دهنده به ساکنان بافت‌های قدیمی، جدید و نوساز عمل کردند؛ لذا فشار زیادی به کالبد آنها وارد آمد. به دنبال آن، مهاجران روستایی در جستجوی کار نیز به این مناطق هجوم آوردند و در خانه‌ها و محلات مسکونی قدیمی چه به صورت اجاره‌ای چه به صورت مالکیت ساکن شدند و زندگی با صرفه و سطح پایینی را با هزینه کمی مسکن، به لحاظ اقتصادی، فراهم آوردند. از سوی دیگر مالکان متمول قبلی این مناطق که علاقه‌مند به استفاده از تسهیلات جدید شهری بودند به مناطق نوساز مهاجرت کردند و جای خود را به افرادی دادند که در سطح اقتصادی پایین‌تر قرار داشتند و دارای فرهنگی متفاوت با این محلات بودند.

همراه با این تحولات سریع اجتماعی و جمعیتی در داخل بافت‌ها، عوامل اقلیمی و طبیعی-جغرافیایی مانند باران، برف، سیل، زلزله و... نیز به خرابی و فرسودگی بیش‌تر بافتی که از آن مراقبتی نیز به عمل نمی‌آمد کمک کردند. کلیه این عوامل باعث به وجود آمدن عوارض و نتایج زیانباری برای بافت قدیم شده و تداوم حیات در آن را با مشکل روبه‌رو ساخت (ناصر مشهدی زاده دهقانی، ص ۳۸۸-۳۹۹). همه‌ی عوامل فوق به همراه عواملی چون ناآگاهی ساکنان؛ سطح معیشتی پایین؛ بالاترکلیفی ساکنان در ارتباط با مالکیت اراضی؛ عدم توجه مسئولان شهری و مالکان اراضی به وضعیت ساختمان‌ها؛ هم‌چنین عدم رسیدگی به آن‌ها منجر به فرسایش تدریجی ساختمان‌ها و در نهایت فرسودگی، تخریب و بی‌هویتی این بافت‌ها گردید که امروزه شاهد وجود نمونه‌های زیادی از این بافت‌ها در اکثر شهرهای کشورمان در سطوح بسیار وسیعی هستیم و البته کنترل و بهبود وضعیت این بافت‌ها یکی از مشکلات مدیریت شهری می‌باشد.

کلیه‌ی کاربری‌های خدماتی این سکونت‌گاه‌ها طی گذشت زمان و براساس حداقل نیازها شکل گرفته‌است. حداقل اصول فنی و شهرسازی حاکم بر این سکونت‌گاه‌ها، شکل‌گیری معابر با سطح‌اندک طبق طرح‌های اجرایی شهرداری بوده که آن هم با توجه به فشارهای مردم و نیاز به انشعابات و

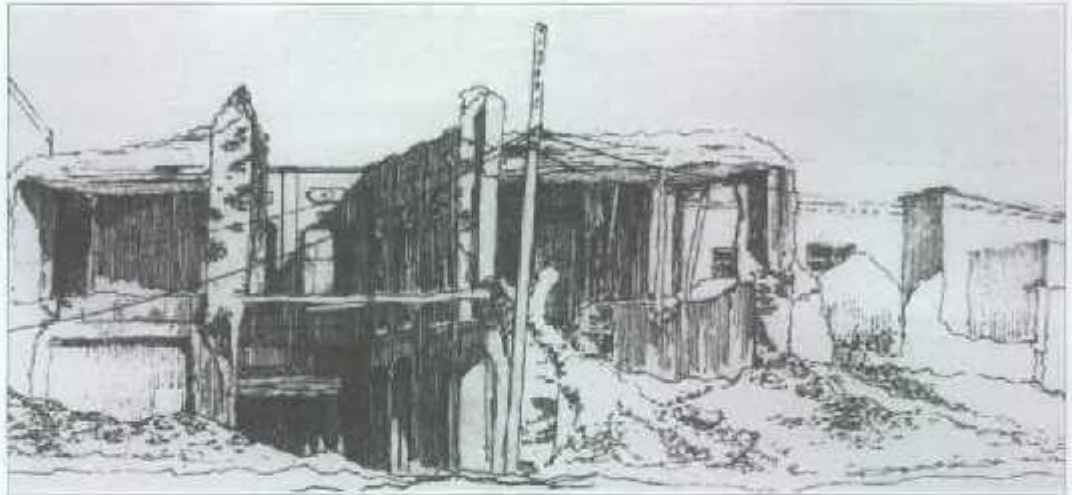


زیرساخت‌ها ایجاد شده‌است.

در پی تهیه‌ی طرح‌های جامع و تفصیلی و تعیین جهت توسعه‌ی شهرها، اماکن حاشیه‌ای فوق و یا برخی از روستاهای واقع در خارج از محدوده‌ی شهر، در محدوده‌ی قانونی و توسعه‌ی شهر قرار گرفتند که این امر موجب شد این اماکن پس از مدت کوتاهی قسمتی از شهر محسوب شوند و اطراف آن‌ها عملیات آماده‌سازی زمین و گسترش ساخت و ساز صورت گیرد و آپارتمان‌های جدید احداث شده و زمین‌های بایر اطراف این محدوده‌ها به کاربری‌های مسکونی و مورد نیاز شهر در چارچوب طرح جامع اختصاص یابد؛ لکن روستاهای نامبرده در دل کالبد جدید شهر، شکل و فرم و بافت خود را حفظ کردند که به تدریج و به علت عدم امکان انطباق آن با وضعیت اجتماعی-فرهنگی محلات نوساز پیرامون که دارای امکانات زیاد و متناسب با الگوی مصرف روز بود، زمینه‌های شکل‌گیری آسیب‌های شهری را فراهم ساختند. علت دیگر فرسودگی برخی از بافت‌ها تحولات بدون برنامه و مطالعه‌ای است که در شهرسازی کشورمان رخ داد. اکثر شهرهای ایران در طی سال‌های ۱۳۱۰ تا ۱۳۲۰ عمده‌ترین تحولات بدون برنامه و مطالعه‌را که شامل عریض کردن راه‌های باریک و قدیمی؛ تحمیل الگوی شبکه‌ی مشبک (شطرنجی)؛ تعمیر محلات قدیمی؛ ساخت میادین و ایجاد ساخت‌های جدید می‌شد، در خود پذیرفتند. اصلاحات فوق علاوه بر از هم پاشیدن بافت فیزیکی محلات مسکونی و بازار، باعث تضعیف و نابودی تدریجی ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی، مذهبی و سنتی آن‌ها نیز شد.

فهرست منابع:

مشهدی زاده دهقانی، ناصر؛ تحلیلی از ویژگی‌های برنامه ریزی شهری در ایران. اصغریان جدی، احمد؛ مرمت‌ابنیه و بافت‌های مجتمع‌های زیستی. توسلی، محمود؛ اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران. گزارش‌های سازمان عمران و بهسازی شهری. رضایی، آرش. مقاله "بافت فرسوده، عرض‌های برای تحقق مشارکت مردمی". سایت شرکت عمران و مسکن سازان منطقه‌ی شرق.



علل تحقق نیافتن طرح‌های احیا و بازسازی بافت کهن شهری

ایرج اسکندریان
کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری

نظام یا پیشرفت شهرسازی و حتی بسیاری از کشورهای در حال توسعه، بسیار غیرمتمرکز است، به نحوی که اکثر مسایل و بخش‌های مرتبط یا توسعه شهری از طریق بخش‌های مختلف دولتی سیاست‌گذاری و اداره می‌شوند. به عنوان مثال بخش‌هایی از قبیل آموزش و پرورش، اداره آب و فاضلاب، شرکت گاز و ... خود رأساً نسبت به دخل و تصرف و در پیش گرفتن تصمیم در مورد مقوله‌هایی در اصل به حیطه بر این قبیل مسائل شهری برای دریافت تأیید اجرا باشند. اصطلاحاً اختیار تام به چنین نهادهایی به منظور سیاست‌گذاری در صورت و بخش‌هایی مرتبط با توسعه شهری و نبود کنترل و نظارتی واحد بر اقدامات آنها در دهه‌های گذشته، عملاً نتیجه خود را در شهرها بر جای گذاشته و مشکلات خود را نشان داده است. در نتیجه، ضعف و عدم تمرکز در مدیریت شهری یکی از علل اصلی عدم تحقق طرح‌های توسعه شهری در ایران بوده است. مدت‌هاست که مدیران شهری در دنیا به ضرورت کنترل ساخت و سازها از سوی ارگان واحد پی برده و تقابلی تریفر این زمینه اندیشیده‌اند. حال آن که در کشور ما، حتی نظارت بر اجرای صحیح ساختمان‌ها که اولین مراحل نظارت کالبدی شهر به شمار می‌آید، به درستی اجرا نشده و از غیر اقدامات ناچیز در

شتاب شهرت‌بینی در دهه‌ی اخیر چهره‌ی شهرها را دگرگون ساخته است. طی سال‌های متمادی بافت‌های موجود شهری اعم از قدیم و جدید مورد بی‌مهری قرار گرفته‌اند. همت دست‌اندرکاران و کاربدستان شهر نیز بیشتر معطوف به گسترش شهر و ایجاد خیابان‌های جدید در حاشیه‌ی آن و هزینه کردن به منظور تأمین آب و برق و سایر تأسیسات شهری در این توالی تازه تأسیس شده است. از این رو به دلیل تولید بی‌رویه زمین شهری و همچنین به دلیل نبود ضابطه‌های لازم برای ساخت و ساز منسجم، بافت شهرها نا متناسب شده و این مسئله باعث زشتی چهره‌ی شهرها شده است. البته به نظر می‌رسد این مسئله در سال‌های اخیر تا حدی توجه دست‌اندرکاران را برانگیخته و آنان را بر آن داشته تا نسبت به احیا و بهسازی اراضی رها شده و مخروبه موجود در دل بافت شهر اقدام ورزند.

مهم‌ترین مسائل و مشکلات عدم تحقق طرح‌های احیا و بازسازی

۱- عدم تمرکز در مدیریت شهری
مدیریت شهری در ایران، بر خلاف تمام کشورهای دارای



دست انجام، بیش از چند سال نمی‌گذرد.

به عنوان راهکارهای عملی در حل این مسئله لازم است شهرداری‌ها با توجه و حساسیت بیشتر نسبت به طراحی نظام هدایت و کنترل تمام موارد مرتبط با توسعه و بهسازی شهری اقدام کرده و با تدوین ضوابط از دخالت سایر نهادها در امور مربوط به مدیریت شهر جلوگیری به عمل آورند. در چنین نظامی لازم است بر ضرورت کنترل‌های زیباشناسی از طریق ضوابط طراحی شهری و هبیت‌های بازنگری نیز تأکید شود. شهرداری هر منطقه مهم‌ترین نقش را در روند ساماندهی به عهده دارد. هماهنگی کل کار در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت ساماندهی بر عهده شهرداری است. از جمله وظایف دیگر و مهم این نهاد، می‌توان به جذب متخصصان علاقه‌مند معمار، شهرساز، برنامه‌ریز شهری، جامعه‌شناس و ... استفاده کرد.

۲- عدم توجه به اصل مشارکت مردمی در بهسازی

سابقه مشارکت شهروندان در سرنوشت خود در جوامع شرقی و غربی دو روند کاملاً متفاوت را طی کرده است. در جوامع شرقی، بر خلاف مغرب زمین، مشارکت مردم در شهرها به هیچ وجه مطرح نیست و به طور کلی شهرها خصلت شهرهای اقتدارگرا را داشته و کمتر بر دیدگاهی شهروند مدار استوارند. در اغلب طرح‌های ساماندهی قرض بر اجرای آنها به صورت اقدامات اقتدارگرا و متمرکز بوده است یعنی عرصه و امیالی را تملک کنیم و ساکنان (بافت‌های قدیمی) را از محدوده‌ی مذاخنه برانیم، آنجا را پارک کنیم و بناهای نفیس را جایگزین ویرانه‌های دیروز سازیم و در واقعیت امر، روح ساکنان محله‌های قدیم (خاطره‌ی احساس تعلق و تضایب آنها) را نادیده بگیریم. به همین علت بسیاری از سیاست‌ها و اقدامات وسیع در این گونه شهرها بر زمین در شهرهاست، چرا که مالکان در قوانین کشور محترم هستند و به سادگی نمی‌توان ملکی را به نفع عموم تحت اختیار درآورد. به عنوان راهکاری برای رفع این مسایل باید به عوامل اجتماعی از قبیل آگاه‌سازی مردم و پرانگیختن میل شهروندان و تأثیرگذاری بر روند امور (کمک مستقیم، تشکیل انجمن‌ها و شوراهای محلی) اهمیت بیشتری داد. بافت‌های قدیمی به همراه عناصر و فضای شهری درون خود ارزش‌های فرهنگی و تاریخی ویژه‌ای را نیز در خود

تفهته داشته‌اند، باید لحظه‌ای اندیشید که ما به عنوان معمار و شهرساز برای که می‌سازیم و چه کسی دوزی می‌کنند؟ ما برای خودمان نمی‌سازیم، بلکه مخاطب اصلی ما مردم هستند. فراموش نکنیم که داور آثار ما نیز همین اجتماع است. وقتی از مردم صحبت می‌کنیم، مردم را در حد ماشین یا دستگاهی در نظر نگیریم که فقط کارکردها را در پایین بلکه باید اعمال آنها نیز در نظر گرفته شود.

انسان موجودی است که با خاطرات خود از گذشته‌ها و ایده‌های خود از آینده‌ها زندگی می‌کند. تأکید بر یکی از این موارد و در نتیجه نفی گذشته، با آینده نه فقط ساده‌اندیشی بلکه قطع بخشی از انسان و انسانیت است. از این رو لازم است در ارائه‌ی هر طرح و برنامه‌ای یا بافت کهن شهری، مقوله‌ی حضور انسان و نیازهای فیزیکی و غیرفیزیکی او در نظر گرفته شود. احساس رضایت مردم و ساکنان بافت از اقدامات کاربدستان و اطمینان به آنها یکی از مواردی است که موجبات تسهیل و تسریع کار بهسازی و ساماندهی را فراهم می‌آورد.

۳- ضعف مینا در رویکرد به مسایل احیا و بازسازی

یکی دیگر از عوامل بسیار مهم در عدم تحقق طرح‌های بهسازی و ساماندهی شهری، ضعف در عینای نظری در توسعه‌ی شهری بوده است و بر خلاف کشورهای غربی با پیشینه‌ی قوی در تدوین عینای نظری در کشور ما، تا کنون اقدامی جدی در تدوین نظریه‌های شهرسازی انجام نشده و هرآنچه که وجود دارد یا الگوی بدلی از برخی از نظریه‌های شهرسازی غربی است و یا بدون اطلاع از مبانی نظری فقط تهیه‌ی طرح‌های ساماندهی شهری تقلید شده است. این خلا در مورد مذاخله و احیای بافت‌های کهن شهر به سبب جدید بودن آن در ایران و نبود تجربه مشخص دخالت برنامه‌ریزی تا حدی شدیدتر است. به نحوی که به جز برخی کلیات آن هم در عرصه‌ی طراحی شهری مطلب خاصی یا نظریه‌ی مشخصی در مورد شیوه‌ها و روش‌های مذاخله در بافت‌های کهن شهری یافت نمی‌شود. بنابراین به جرأت می‌توان ادعا کرد که ارزیابی کارکرد گذشته شهرسازی و تقویت گروه‌های محقق برای پژوهش در این زمینه یکی از راهکارهای عملی برای رفع این معضل بوده و ضرورتی بیش از تهیه طرح تجدید نظر دارد.



مروری بر معیارهای شناسایی بافت های آسیب پذیر شهری در نواحی لرزه خیز

(نمونه موردی: تهران)

• دکتر کامبد امینی حسینی، رییس پژوهشگاه شیویت خطر پذیری پژوهشگاه مهندسی زلزله • سولماز حسینپور، کارشناس ارتد سملری و طرحی شهری

، ناموزون و بی برنامه شهرها در قرن اخیر که منجر به پدید آمدن بافت های فقیر (در تمام جنبه ها) ، با کیفیت ساخت و ساز نازل در حاشیه و درون شهرها موجب نامگذاری این بافت ها نیز به عنوان فرسوده، دست به دست هم داده و بحث داغ و رایجی را در جامعه کارشناسی و مدیریت شهری تحت عنوان بافت های فرسوده رواج داده است. وقوع زلزله هم که مرکز آن برخلاف اغلب زلزله های اخیر، در مجاورت بافت شهری بوده و موجب تخریب گسترده بافت این شهر تاریخی شد. آتش این مباحث را بسیار داغ تر از قبل نموده و این بحث را اولویت مباحثه در بافت های تمام شهرها قرار داد و حتی توجه و کمک های جامعه جهانی از جمله یونسکو و بانک جهانی را در جهت بهبود وضعیت این بافت ها به خود جلب نمود. بافت های فرسوده از مهمترین نقاط آسیب پذیر در برابر زلزله محسوب می گردند، و لذا از دیدگاه آسیب پذیری لرزه ای نیازمند بررسی و ارزشیابی ویژه ای می باشند. در این بحث ضمن معرفی معیارهای متداول برای شناسایی بافت های فرسوده در ابعاد شهری و آسیب پذیری لرزه ای بافت ها، روشهای موجود طبقه بندی این بافتها در شهر تهران مورد بحث قرار گرفته است.

از دیدگاه خطر زلزله ، فلات ایران دارای توان لرزه خیزی بالایی می باشد و گسل های فعال و متعددی در آن واقع شده اند. زلزله های شدیدی در طول سالیان گذشته در جای جای این کشور پهنای رخ داده است که منجر به تخریب و آسیب دیدگی برخی شهرها و روستاهای کشور شده است. کشور ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی، شرایط اقلیمی و وضعیت زمین شناختی از جمله کشورهای مستعد وقوع سوانح طبیعی در جهان محسوب می شود. همه ساله به واسطه وقوع رخسادهای لرزه ای متوسط تا بزرگ، سیل های مخرب، و سایر سوانح طبیعی خسارات و تلفات زیادی به بخشهای مختلف کشور وارد می شود. بعنوان نمونه شهرهای رودبار و متجیل در سال ۱۳۶۹، در اثر زلزله ای بزرگ ویران گشتند و حدود ۱۵۰۰۰ نفر جان خود را از دست دادند. زلزله شهر بم در سال ۱۳۸۲ نیز باعث کشته شدن بیش از ۳۰۰۰۰ تن از هموطنانمان گردید.

شهر تهران که در طول تاریخ خود چند زمین لرزه مخرب را تجربه کرده است نیز در یک منطقه لرزه خیز در بخش جنوبی کوهپایه های البرز و در محاصره تندادی گسل فعال قرار گرفته است. نتایج ارزیابی های زلزله شناسان نیز از احتمال وقوع زمین لرزه ای شدید در آینده نزدیک در این منطقه حکایت دارد. از سوی دیگر مطالعات آسیب پذیری بناها و زیرساخت ها در برابر زلزله احتمالی در چند سال اخیر نیز، احتمال خرابی و تلفات گسترده به ویژه در نقاط قدیمی تهران را پیش بینی می کنند. سابقه تاریخی شهر نشینی در ایران و وجود شهرهای قدیمی فراوان با بافت های تاریخی، که برخلاف بسیاری کشورهای دنیا که بافت های تاریخی شان مورد حفاظت و توجه نایم بوده و گران ترین و توریستی ترین مکان های شهر محسوب میشوند، در ایران مورد بی مهری و بی توجهی قرار گرفته و به تدریج به دلیل رها شدگی و تخریب تدریجی، بافت های فرسوده نام گرفته اند، از یک سو و از سوی دیگر رشد سریع

معیارهای مهم در شناسایی بافت های فرسوده در مناطق لرزه خیز

معیارهای مختلفی در میزان آسیب پذیری بافت ها در برابر زلزله مطرح هستند که مهمترین آنها به شرح زیر می باشند:

۱- آسیب پذیری ساختمانی:

خسارات ناشی از زلزله در بافت های شهری تابعی از معیارهای مختلف نظیر شدت زمین لرزه، مخاطرات زمین شناختی و آسیب پذیری ساختمانها می باشد که اثر هر یک به شرح زیر است:

شدت زلزله:

میزان شدت زلزله در نقاط مختلف شهر تابعی از فاصله تا گسل مسبب و شرایط ساختگاه می‌باشد. با در دست داشتن نقشه ریزبهنه‌بندی لرزه‌ای می‌توان مناطق دارای شدتهای لرزه‌ای مختلف را شناسایی نمود. انجام این بررسیها می‌تواند به اولویت‌بندی بهسازی بافتهای شهری به ویژه فرسوده کمک شایانی نماید و امکان استفاده بهینه از منابع محدود مالی موجود را فراهم نماید.

وقوع زلزله و در اثر ریزش آوار ناشی از تخریب ساختمانها مستود می‌گردند و لذا دسترسی به آنها با دشواری روبرو خواهد شد. برای محاسبه درصد انسداد راهها علاوه بر تناسب معابر لازم است وضعیت آسیب‌پذیری ساختمانهای مجاور، ارتفاع آنها، ویژگی‌های جداره‌ها و موانع موجود نیز برآورد گردد. هرچه نسبت انسداد معابر بیشتر باشد آسیب‌پذیری ساختاری آن ناحیه نیز بیشتر خواهد بود که این مورد در دسته بندی بافتهای فرسوده تأثیر گذار می‌باشد.

مخاطرات زمین‌شناختی:

معمولاً مناطقی که در معرض مخاطرات زمین‌شناختی (نظیر زمین لغزش، روانگرایی، فرونشست و ...) قرار دارند از آسیب‌پذیری بالاتری نسبت به سایر مناطق شهری برخوردارند. بدین ترتیب در اولویت‌بندی مناطق دارای بافت فرسوده لازم است علاوه بر معیارهای سه گانه ذکر شده، به وجود یا عدم وجود این مخاطرات نیز توجه نمود. در شرایط یکسان اولویت بهسازی یا محاطی است که در معرض این مخاطرات قرار دارند. آسیب‌پذیری ساختمانها: این معیار شامل مجموعه‌ای از ویژگی‌های عناصر کالبدی و چگونگی طراحی نصب و جزییات سازه ای و اتصالات آن‌ها (نظیر جزییات معماری و مصالح نما، الحاقات، عمر بنا، نوع مصالح نحوه طراحی و فرم بنا، و ...) می‌باشد که نشان دهنده آسیب‌پذیری ساختمان است.

تراکم جمعیتی و ساختمانی:

تراکم جمعیتی و ساختمانی ارتباط مستقیمی با تعداد پناهجو و تعداد فضاهای تخلیه امن مورد نیاز برای اسکان فوری یا اضطراری پس از وقوع زلزله دارد. مناطق پرجمعیت معمولاً آسیب‌پذیری بیشتری نیز در برابر زلزله دارند و لذا در اولویت بازسازی بافتهای قرار می‌گیرند. همچنین برای برآورد زمان تخلیه امن در مناطق پرجمعیت شهری لازم است تراکم جمعیت در هر محدوده و برای مسیرهای تخلیه محاسبه شود. این زمان بر حسب تراکم جمعیتی و ساختمانی در محل و به تناسب آن، تعداد پناهجو و سرعت میانگین تخلیه محاسبه می‌شود. در مناطقی که تراکم پناهجو بالا می‌باشد، معمولاً آسیب‌پذیری نیز بالاتر است و لذا این مناطق در اولویت بازسازی و بهسازی قرار می‌گیرند. درصد افراد ضعیف در برابر زلزله: معمولاً معلولین جسمی یا ذهنی، افراد مسن (بالای ۶۵ سال) و اطفال (زیر ۵ سال) و زنان به ویژه زنان باردار در برابر زلزله آسیب‌پذیرتر از بقیه اقشار جامعه می‌باشند که بعنوان افراد ضعیف در برابر زلزله شناخته می‌شوند. درصد این افراد در سطح مناطق می‌تواند بعنوان شاخصی برای تعیین آسیب‌پذیری منطقه شناخته شود. زیرا امکانات و تسهیلات خاصی برای انتقال آنها مورد نیاز است.

۲- ایمنی بافت کالبدی:

شامل مجموعه‌ای از معیارهایی است که قبل و بعد از وقوع زلزله در حفظ جان مردم حائز اهمیت می‌باشند. این معیارها عبارتند از ویژگی‌های دانه بندی (مجاورت فضاهای پر و خالی، تناسبات ...)، ویژگی‌های فضاهای تخلیه امن (مکانیابی و مشخصات فضاهای باز و کاربریهای ویژه و ...)، ویژگی‌های معابر از نظر پیشگیری از انسداد (نسبت ارتفاع ساختمانها به عرض معابر، مساحت و ...)، و تراکم جمعیتی (تراکم پناهجویان در محل‌های تخلیه، درصد افراد ضعیف در برابر زلزله و ...)، ویژگی‌های فضاهای تخلیه امن (مکانیابی و مشخصات فضاهای باز و کاربریهای ویژه و ...)؛ فضاهای تخلیه امن در دو بعد محلی و منطقه‌ای قابل شناسایی و تفکیک می‌باشند و لازم است نسبت به مکانیابی و تجهیز آنها در برنامه‌ریزیهای کاربری زمین اقدام نمود. عدم وجود این فضاها در بعضی مناطق منجر به آسیب‌پذیری ساختار شهری در آن مناطق می‌گردد و به همین دلیل در شناسایی بافتهای آسیب‌پذیر در نواحی لرزه‌خیز بایستی بعنوان یک پارامتر مهم در نظر گرفته شوند. ویژگی‌های معابر از نظر پیشگیری از انسداد: این ویژگیها شامل مواردی از قبیل تناسب عرض راه به ارتفاع ساختمانهای مجاور، ویژگی‌های جداره‌ها و نظایر آن می‌باشد. معابر باریک در هنگام

۳- خطرات ثانویه:

وجود تاسیسات و صنایع خطرناک و آتش‌زا معمولاً بعنوان یک عامل ثانویه در افزایش آسیب‌پذیری بافتهای شهری در هنگام وقوع زلزله شناخته می‌شود و لذا وجود آنها در بافتهای شهری می‌تواند منجر به آسیب‌پذیر نمودن بخشهای اطراف گردد و لذا بایستی بعنوان شاخصی در شناسایی بافتهای فرسوده مورد توجه قرار گیرد. برخی از مواردی که در این راستا می‌تواند در نظر گرفته شوند عبارتند از: تاسیسات خطرناک: پالایشگاهها، مراکز ذخیره سوخت و مواد شیمیایی خطرناک، پمپ بنزین یا گاز، و ... بعنوان تاسیساتی هستند که در زمان زلزله امکان آسیب‌پذیری آنها و در نتیجه انفجار یا نشست گازهای سمی از آنها وجود دارد. وجود این تاسیسات در بافتهای شهری شاخصی برای افزایش

آسیب‌پذیری آنها و ایجاد اولویت در بهسازی آنها خواهد بود. شبکه گاز: آسیب شبکه و خطوط لوله گاز در اثر زلزله تاثیر زیادی در افزایش صدمات و تلفات ناشی از زلزله دارد و لذا وضعیت آنها در بافتهای شهری نقش مهمی در تقسیم‌بندی آسیب‌پذیری این بافتها و درجه‌بندی فرسودگی بافت از دیدگاه خطرپذیری لرزه‌ای دارد.

صدمات شوربانه‌های حیاتی:

میزان آسیب‌پذیری شبکه آب، برق و ارتباطات نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در بررسی آسیب‌پذیری بافتهای شهری دارد. صدمات این سیستمها نه تنها باعث ایجاد مخاطرات ثانویه (نظیر آب‌گرفتگی، آتش‌سوزی ناشی از اتصال خطوط نیرو، ...) می‌گردد، بلکه می‌تواند باعث ایجاد مشکلات مختلفی در عملیات واکنش اضطراری (نظیر عدم امکان اطفای حریق بواسطه قطعی جریان آب) نیز بشود.

توزیع امکانات واکنش اضطراری:

عدم دسترسی به ایستگاههای آتش‌نشانی، بیمارستانها و مراکز مدیریت بحران باعث افزایش صدمات و تلفات ثانویه زلزله می‌گردد و به همین منظور وجود این زیرساختها می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در کاهش آسیب‌پذیری ساختار شهری داشته باشد و می‌تواند بعنوان معیاری جهت تعیین فرسودگی بافتهای شهری مورد توجه قرار گیرد.

معیارهای مهم در شناسایی بافتهای فرسوده شهری در مناطق لرزه‌خیز

آسیب‌پذیرترین نواحی شهری در برابر زلزله مناطق دارای بافتهای فرسوده می‌باشند. برای کاهش خطرپذیری لرزه‌ای، اصلاح و بهسازی بافتهای فرسوده از اولویت خاصی برخوردار است که بدین منظور در اولین گام لازم است محدوده‌های دارای بافتهای فرسوده در شهرها شناسایی گردند. معیارهای شناسایی بافت‌های فرسوده که توسط شورای عالی معماری شهرسازی معرفی شده اند، انواع بافت‌های فرسوده را به سه دسته بافت‌های دارای میراث شهری، بافت‌های شهری (فانده میراث شهری) و حاشیه‌ای (سکونت‌گاههای غیررسمی) تقسیم می‌کنند. البته روش‌های شناسایی بافتهای فرسوده در مناطق لرزه‌خیز با روشهای متداول در شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری تا حدودی متفاوت است. در این مناطق معیارهایی بجز نظیر میزان آسیب‌پذیری ساختمانها، عرض معابر و ریزدانه‌گی که بعنوان معیارهای متداول در شناخت بافتهای فرسوده در کلیه شهرها مورد توجه قرار می‌گیرند، عوامل دیگری نیز نظیر میزان شدت جنبش زمین، مخاطرات زمین‌شناختی، دسترسی به فضاهای باز، وجود تاسیسات خطرناک و ... که از دیدگاه

مدیریت بحران زلزله حائز اهمیت می‌باشند، نیز بایستی مورد توجه قرار گیرد. لذا به نظر می‌رسد که برای شناسایی بهینه بافتهای فرسوده در مناطق در معرض خطر زلزله لازم است معیارهای مختلفی را مورد توجه قرار داد که تنها برخی از آنها در معیارهای رایج شناسایی بافتهای فرسوده در نظر گرفته می‌شوند و برخی دیگر نیز می‌بایست در مناطق لرزه‌خیز مورد توجه قرار گیرند.

به طور کلی مراد از فرسودگی ناکارآمدی و کاهش کارایی یک بافت نسبت به کارآمدی نسبت به سایر بافت‌های شهری است. در ایران معمولاً سه معیار مهم در شناسایی بافتهای فرسوده در کلیه مناطق شهری (لرزه‌خیز یا غیر لرزه‌خیز) به کار گرفته می‌شوند که عبارتند از ریزدانه‌گی، قدمت ساختمان و ویژگی و محدودیت دسترسی‌ها (هرچند در سال ۱۳۸۴ ده شناسه یا معیار در مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی معرفی شده اند اما در عمل ملاک عمل این سه شناسه می‌باشد). در ادامه سابقه قانونی و اجرایی این معیارها (شناسه‌ها معرفی می‌شوند.

اولین و مهم‌ترین مصوبه در مورد تشخیص بافت‌های فرسوده، مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران بافت‌های فرسوده شهری مصوب ۱۳۸۴/۳/۱۶ است.

شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در چهارمین جلسه سال جاری در تاریخ ۸۴/۳/۱۶، پیرو مباحث جلسات قبل خود، موضوع بافت‌های فرسوده شهری را مورد بررسی نهایی قرار داد و کلیات گزارش رایحه شده به تصویب رسید و سفر گردید متن مصوبه به عنوان ضوابط راهنمایی مشاوران و دستگاه‌های مناخله‌کننده برای جلسه آتی در چارچوب مطالعه صورت گرفته تهیه شده و به شورا رایحه شود.

- ملاک تشخیص بافت‌های فرسوده شهری مطابق تعاریف موضوع مصوبه مورخ ۸۵/۲/۱۱ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران اعلام شده طبق نامه شماره ۲۰۰/۳۱۰/۱۵۳۳ مورخ ۸۵/۴/۶ می‌باشد. محدوده این بافتها در کلان‌شهرها، به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و در سایر شهرها، به تصویب کمیسیون ماده ۵ شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان مربوط رسیده یا خواهد رسید.

- محدوده بافت‌های فرسوده که قبلاً در قالب طرح جامع و تفصیلی مصوب گردیده در چارچوب وظایف سازمان عمران و بهسازی قابل پیگیری و اقدام مطابق طرح مصوب خواهد بود. در تاریخ ۸۴/۵/۳ نیز شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص بافت‌های فرسوده ایران تعاریف، ساختار و نوع، مرجع و مستندات قانونی مداخله در بافت‌های فرسوده شهری را تصویب نمود. به همراه این مصوبه «دفترچه راهنمای شناسایی و مداخله در بافت‌های فرسوده» که جزو لاینفک آن می‌باشد برای آسان شدن شناخت بافت‌های فرسوده و

قانون مند شدن شرایط مداخله در آن ها نگاشته شده است. در این مصوبه عوامل اصلی، تعریف انواع بافت، انواع مداخله، مراجع قانونی مداخله، مستندات قانونی و راهکارهای اجرایی معرفی شده اند. مطابق همین مصوبه مراجع اصلی مداخله در بافت های فرسوده عبارتند از سازمان میراث فرهنگی و گردشگری (قانون اساسنامه سازمان میراث فرهنگی کشور، مصوبه ۳۳۸۷ مورخ ۱۳۶۷/۴/۲۸)، شرکت عمران و بهسازی شهری (اساسنامه شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران مصوبه ۱۸۹۲۳، مورخ ۱۳۸۲/۴/۲۷) و شهرداری ها (قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۲۷/۹/۷) که هر یک در چارچوب اختیارات قانونی خود و با استناد به مستندات قانونی در بافت ها دخالت می کنند. علاوه بر این شوراهای اسلامی شهر ها نیز به استناد قانون شوراهای کشوری مصوب ۱۳۶۱/۹/۱ و قانون اصلاح قانون تشکیل شوراهای کشوری و انتخابات شوراهای میزبور مصوب ۱۳۶۵/۴/۲۹ مجاز به مداخله یا مشارکت در مداخله در بافت های فرسوده هستند.

شناسه های (پارامترهای) اصلی شناسایی بافتهای فرسوده

همانگونه که ذکر شد در عمل سه پارامتر مهم معمولاً در شناسایی بافتهای فرسوده در کلیه مناطق شهری (اعم از لرزه خیز یا غیر لرزه خیز) در تهیه نقشه های فرسودگی بافت ها استفاده می گردند که عبارتند ریزدانی، قدمت ساختمان و نوع دسترسی. بر این اساس مبنای شناخت بلوکهای با بافت فرسوده به قرار زیر است:

بلوکی که حداقل ۵۰ درصد املاک آن مساحتی کمتر از یکصد متر مربع داشته باشند؛

بلوکی که حداقل ۵۰ درصد ساختمانهای آن فرسوده است؛

بلوکی که حداقل ۵۰ درصد عرض معابر آن کمتر از ۶ متر باشد البته در دفترچه پیوست که به آن اشاره شد، تعداد شناسه های معرفی شده فرسودگی، فراگیر تر از این سه معیار می باشند و عبارتند از:

□ شکل کالبدی

□ آسام بافت و استحکام مصالح ساختمانی عناصر درون بافت

□ ساختار زیر ساخت ها

□ کارایی نظام شبکه

□ ابعاد کارکردی

□ وضعیت محیط زیست

□ ابعاد اجتماعی

□ ابعاد اقتصادی

□ عملکرد مدیریت شهری

□ نوع مالکیت

اگر کلیه عوامل ده گانه فوق مورد بررسی و استفاده قرار می گرفت، اطلاعات دقیق تری در جهت آسیب پذیری بافت ها به دست می آمد. در حال نیز هر چند مطالعه اثرات سه عامل کاربردی و متداول فوق در شناسایی بافتهای فرسوده لازم و ضروری می باشد، ولی تنها توجه به این معیارها برای تعیین آسیب پذیری بافتها در مناطق لرزه خیز کافی نیست و بایستی معیارهای دیگری از دید خطر پذیری لرزه ای (و سایر بحران ها) برای تعیین آسیب پذیری در این راستا مورد توجه قرار گیرد که در بخش زیره مهم ترین آن ها اشاره می گردد.

روشهای شناسایی و دسته بندی بافتهای فرسوده شهری از دیدگاه خطرپذیری

۱- روش برآورد آسیب پذیری تجمعی

این روش یکی از معدود روشهایی است که بر مبنای معیارهای حائز اهمیت در پهنه بندی بافتهای فرسوده در نواحی لرزه خیز تهیه شده است. در این روش از سه اندیس اصلی خسارات ساختمانی، ایمنی بافت کالبدی و خطرات ثانویه برای شناسایی بافتهای فرسوده استفاده می شود.

میزان آسیب پذیری بصورت حاصل جمع اندیسهای تخریب ساختمانی (با ضریب ۲)، ایمنی بافت کالبدی (با ضریب ۲) و سوانح ثانویه (با ضریب ۱) محاسبه می شود. در نهایت مناطق به ۵ گروه مختلف از بسیار آسیب پذیر تا کم آسیب پذیر تقسیم بندی می شوند.

به منظور کمی سازی بیشتر نتایج جهت شناسایی اولویتهای بهسازی می توان هر یک از اندیسهای فوق را به گروههای کوچکتری نیز تقسیم بندی نمود. بر اساس نتایج این تحلیلها مناطق شهری از نظر اولویت بهسازی به سه دسته نواحی دارای اولویت نوسازی (کل منطقه نیاز به بهسازی و نوسازی دارد)، نواحی بهسازی (بخشهایی از منطقه نیاز به بهسازی در ابعاد خاصی دارد) و نواحی مقاوم سازی (برخی اجزای منطقه نیاز به بهسازی و مقاوم سازی دارد) تقسیم بندی می شوند.

۲- روش بلوک بندی

مبنای شناخت بلوکهای با بافت فرسوده در این مطالعات تنها بر اساس معیارهای سه گانه ریزدانی، فرسودگی و دسترسی می باشد. در این روش همانطور که دیده می شود معیارهای آسیب پذیری لرزه ای بافت و مدیریت بحران نظیر تخلیه امن مورد توجه قرار داده نمی شود و لذا کاربرد آن در شناسایی و بهبود بافت های شهری به ویژه فرسوده در مناطق لرزه خیز از دقت و کارایی کمتری برخوردار است. هر چند در حال حاضر بتوان تنها روش متداول در شناسایی و تقسیم بندی بافتهای فرسوده در کشور مورد استفاده قرار می گیرد.