

هنر و معماری

art and architecture



به نام خدا

چندی بود که فکر ثبت و ضبط مجموعه کامل مجله تخصصی "هنر و معماری" که در فاصله سال های ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۸ خورشیدی با تلاش چندی از اساتید هنرمند و معماران فرهنگ دوست تهیه و انتشار یافته بود به ذهن اینجانب رسید، تا بتوان اطلاعات ارزشمندی که پیرامون هنر و معماری سالهای گذشته ایران که در این مجموعه جمع آوری شده است در معرض دید دانشجویان، اساتید، محققین و سازمان های مرتبط با هنر، معماری و شهرسازی کشور قرار گیرد. در ابتدا با مهندس عبدالحمید اشراق گفتگو و اجازه ایشان به عنوان سردبیر مجله گرفته شد. نهایتاً و در ادامه پس از چندین ماه تلاش، مجموعه کامل ۴۸ شماره ای مجله "هنر و معماری"، در بهار سال ۱۳۹۱ تصویر برداری و مستندسازی گردید. امید است تا علاقه مندان از این مجموعه تخصصی و ارزشمند حد اکثر بهره برداری را بنمایند.

در انجام این پروژه افرادی به شرح ذیل دخیل بودند که بدون یاری و مساعدت آنان این فعالیت فرهنگی و تحقیقاتی میسر نمی گشت.

• پرسنل و ریاست محترم کتابخانه ی "مرکز اسناد تخصصی فنی و مهندسی" (وابسته به سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران) که مسئولیت تصویر برداری از مجلات را به عهده داشتند.

• آقای دکتر کمالی، مهندسین مشاور دایره و مهندسین و افرادی که مجموعه آرشیو شخصی مجلات خود را در اختیار اینجانب قرار دادند.

• آقای مهندس نور علیوند که مساعدت و پیگیری ایشان در انجام این مهم بسیار سودمند بود.

• تارنمای پژوهشی "معمارت" که زحمت انتشار این مجلات را برعهده گرفته است.

• و نهایتاً حمایت های فکری و معنوی آقای مهندس عبدالحمید اشراق که در تهیه و ثبت این اسناد، بسیار ارزشمند بوده است.

"پروژه تاریخ شفاهی معماری معاصر ایران"

آرش طبیب زاده توری

زمستان ۱۳۹۱

E-mail: archoralhistory@gmail.com

هنر و معماری

Art et Architecture



ریتس



محصولات ارزنده و ممتاز از فروشگاه ریتس

انواع کف پوش

و

موکت

مارک معروفترین
کارخانجات دنیا

پرده

نای

زیباترین سالنها

زیست یافته است .

انواع پارچه های پرده ای با رنگها
و طرحهای جالب بقیمت تجارتي
فقط در فروشگاه ریتس

پرده کرکره

انواع پرده کرکره های افقی و
عمودی زیبا و بادوام درصدها رنگ
و طرح مختلف و مخصوص را از
فروشگاه ریتس تهیه فرمائید .

فروشگاه ریتس میدان فردوسی تلفنهای : ۴۸۱۴۰ - ۴۳۶۳۸

شماره ۵

سال دوم

هنرمعماری

مدیر مسئول: عبدالحمید اشراق

همکاران:

محمود ارجمندی سرپرست بخش معماری
محمود ربیعی سرپرست روابط عمومی
لی لی لازاریان متصدی روابط بین‌المللی
عکسها از: منوچهر شیرزاد - کومه

تک شماره ۱۵۰ ریال برای دانشجویان ۱۰۰ ریال
آبونمان سالیانه (چهار شماره) ۶۰۰ ریال - انتشارات مجانی است.

آبونمان دانشجویان ۴۰۰ ریال - انتشارات مجانی است

از انتشارات انجمن آرشیستهای ایران

مقالات عقائد شخصی نویسندگان است

حق تقلید بدون اجازه کتبی ممنوع است

نشانی خیابان ۲۱ آخر شماره ۹۲

تلفن ۴۰۴۱۶ - ۴۰۷۲۱

فروردین - اردیبهشت - خرداد ۱۳۴۹

چاپ بطریق افست و مسطح

زیبا - تهران تلفن ۳۰۱۵۳۷ - ۳۳۶۹۵۴

تابلوهای کلکسیون نقاشی علیاحضرت شهبانوی ایران



Paysage H. Mahdjoubi
Collection privée
de S.M.I la Chahbanou d'Iran

از مجموعه (کلکسیون) نقاشی‌های علیاحضرت شهبانو
تابلو منظره از : حسین محجوبی .



Vague de fleurs
Collection privée

Iran Daroudi

© S.M.L. La Chahbanou d'Iran

از مجموعه (کلکسیون) نقاشی‌های علیاحضر بن شهبانو
نابلو موج گل از : ایران درودی .



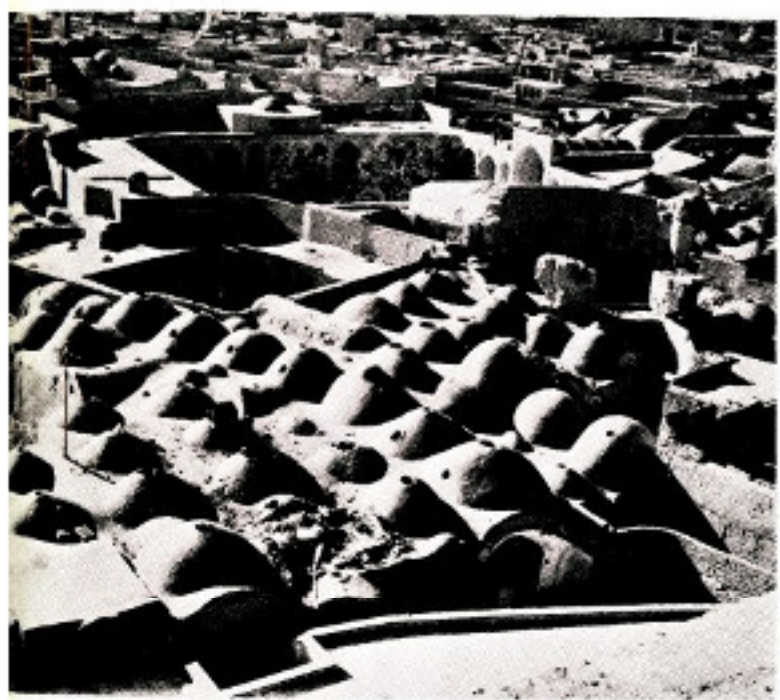
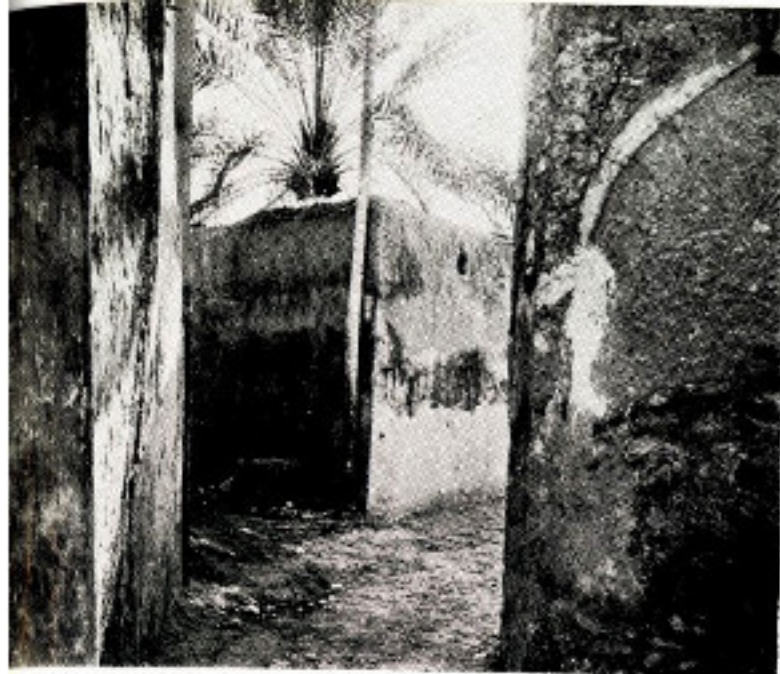
Le Samovar Lili Matine-Daftari
Collection privée
de S.M.L. La Chahbanou d'Iran

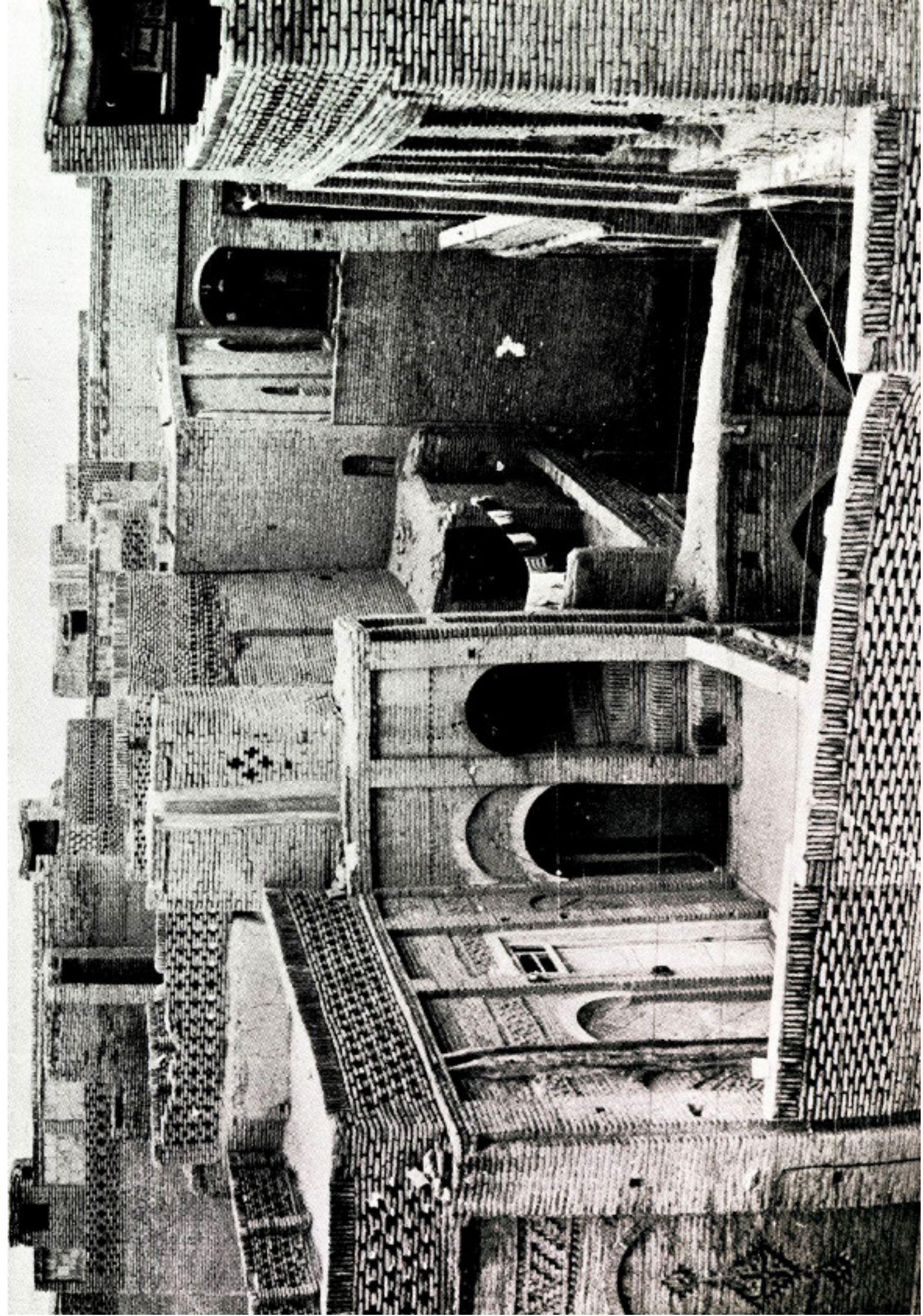
از مجموعه (کلکسیون) نقاشی‌های علیاحضرت شهبانو
تابلو ساور از : لیلا متین دفتری .

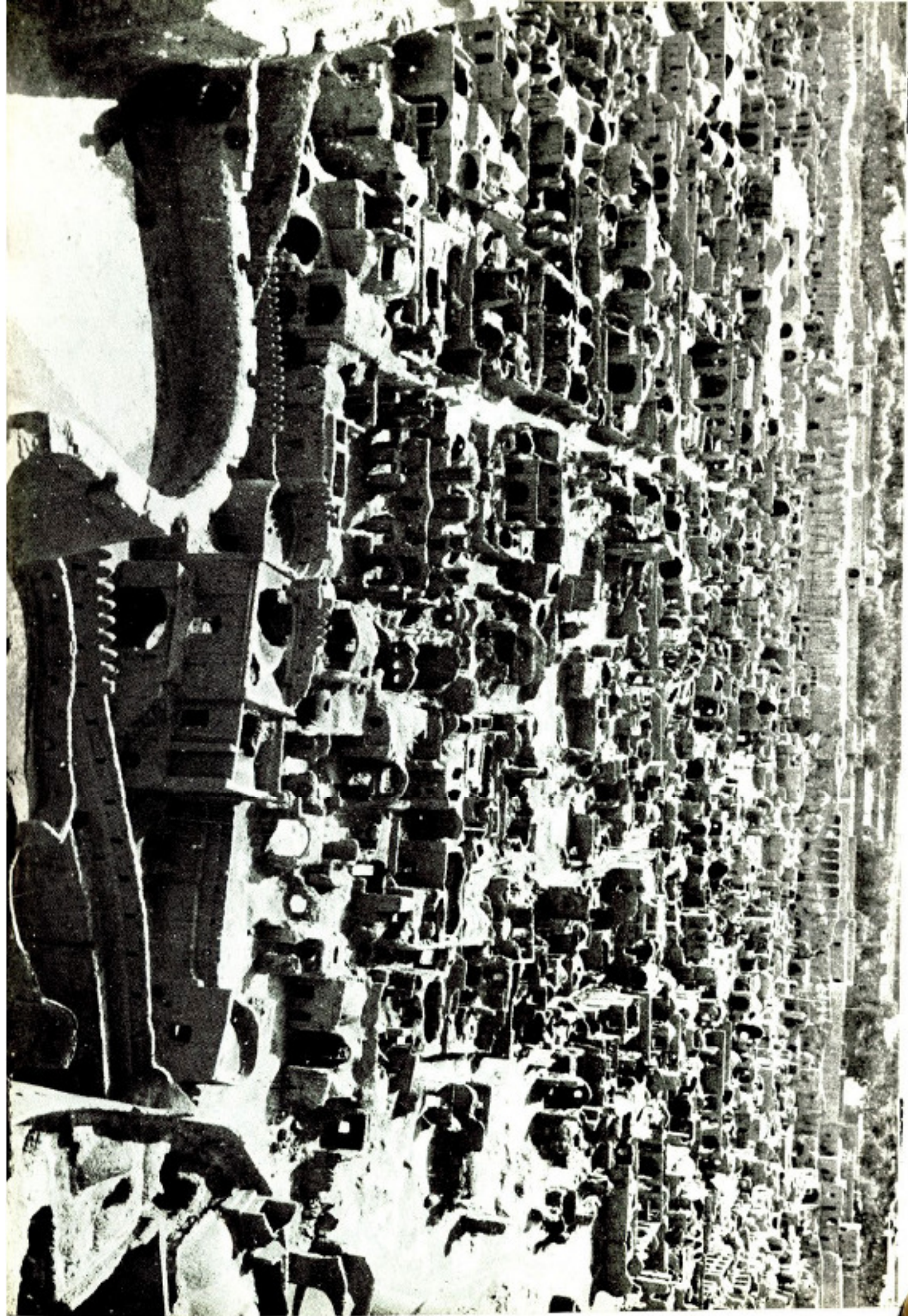
عکسهای از معماری دهات ایران

کازرون - یزد - دزفول - رستاق - ارک بم

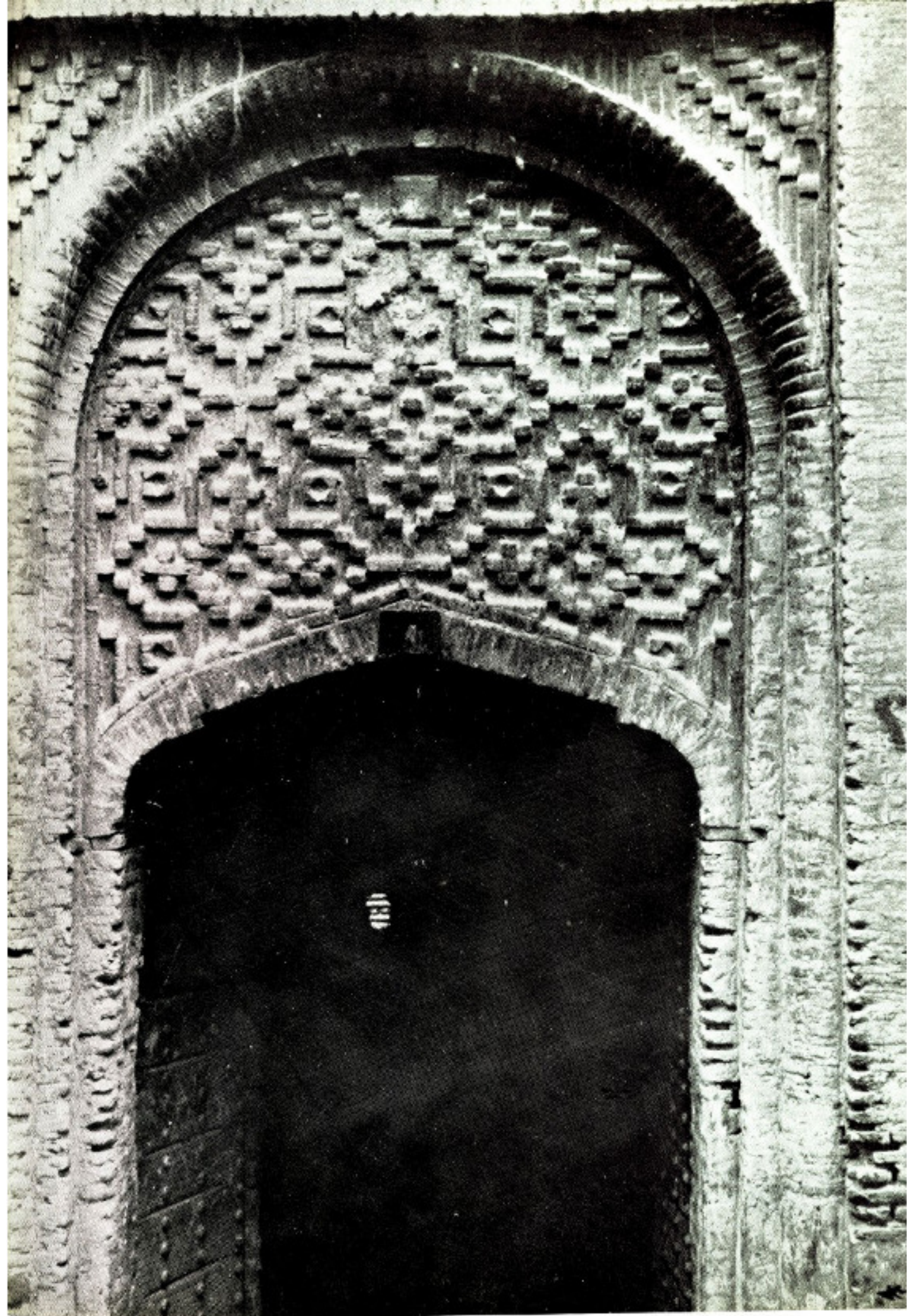






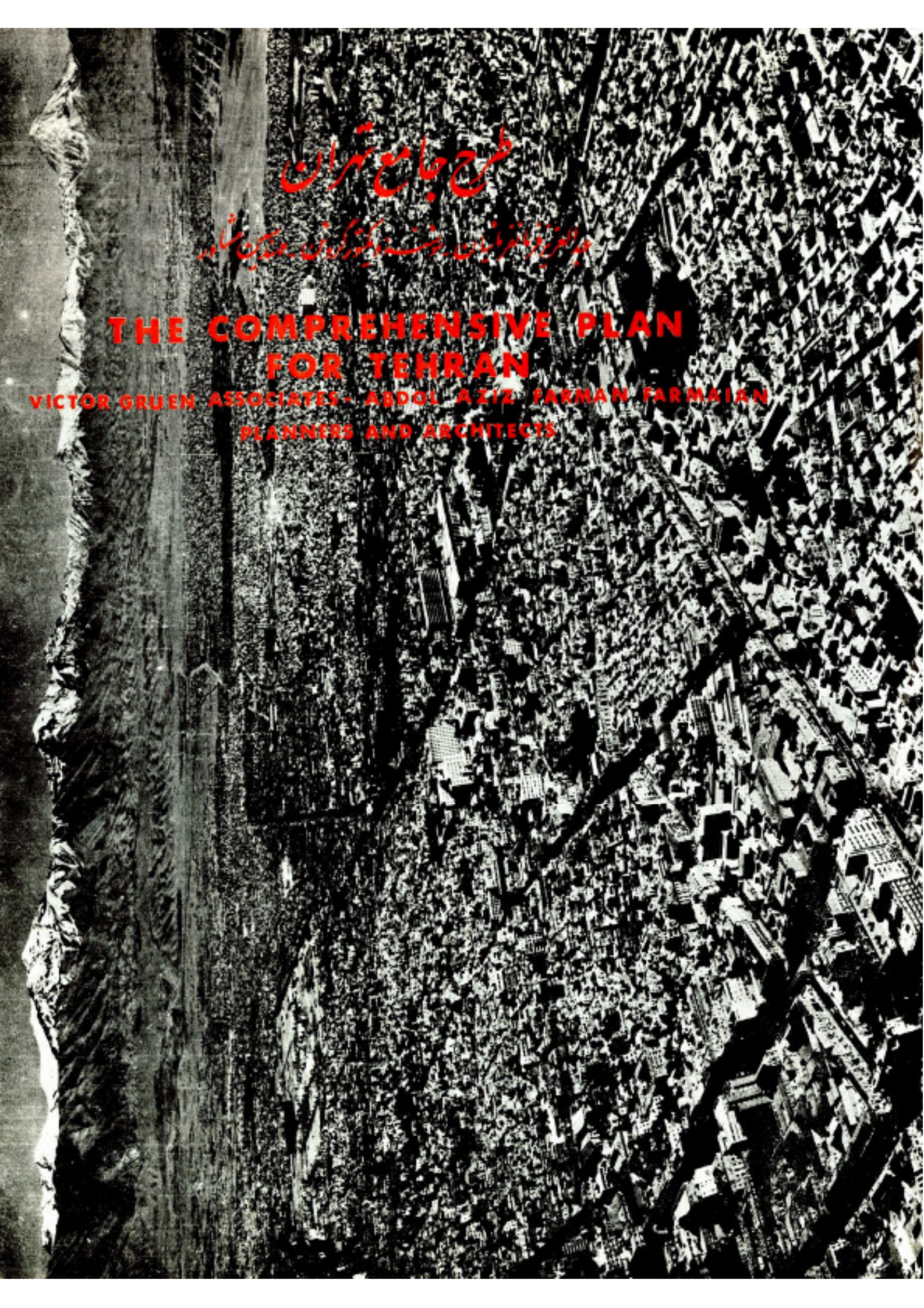








مشخصات کامل
طرح جامع شهر تهران



شرح جامع تهران

مهندسین معماران و برنامه‌ریزان شهری

THE COMPREHENSIVE PLAN FOR TEHRAN

VICTOR GRUEN ASSOCIATES - ABDOL AZIZ FARMAN FARMAIAN
PLANNERS AND ARCHITECTS

بخش اول - لزوم طرح ریزی

توسعه سریع شهرها یکی از پدیده های معضل دنیای امروز بشمار میرود و کنترلی در این زمینه اعمال نمیشود. تراکم بیکاری، آلودگی هوا، وضع رقت بار و نامساعد واحدهای مسکونی و بسیاری ناراحتیهای اجتماعی دیگر در مناطق سریع التوسعه بچشم میخورد. اقدامات کوتاه مدت که برای رفع این مشکلات بعمل میآید باعث متکی نبودن باسول و موازین جامع و منطقی موجبات وخامت بیشتر این وضع آشفته را فراهم میسازد. در غالب امور حل مشکلات مستلزم تغییر شکل یافتن فیزیکی اجتماعی و اقتصادی شهر میباشد. بهر حال جای هیچگونه تردیدی نیست که این مشکلات بخودی خود حل نخواهد شد و برای چارم جویی باید آنها را بطور عمیق و دقیق مورد بررسی قرار داد. در این بررسیها بایستی روند های مشکلات را تجزیه و تحلیل کرده و برای اصلاح و پیشگیری آنها مناسبترین روش را انتخاط نمود. اقدامات لازم بایستی هر چه زودتر شروع گردد چه در غیر اینصورت سیر انباشتگی مشکلات قابل کنترل نبوده و هزینه اصلاح آنها نیز بسیار گران تمام خواهد شد. هدف این قسمت از گزارش اینست که مطالعات و بررسیهای طرح را مختصراً مورد بحث قرار داده و پیشنهادات لازم را برای اقدامات اساسی منعکس نماید.

بخش دوم - تهران امروز

۱- نسبت شهر با کشور

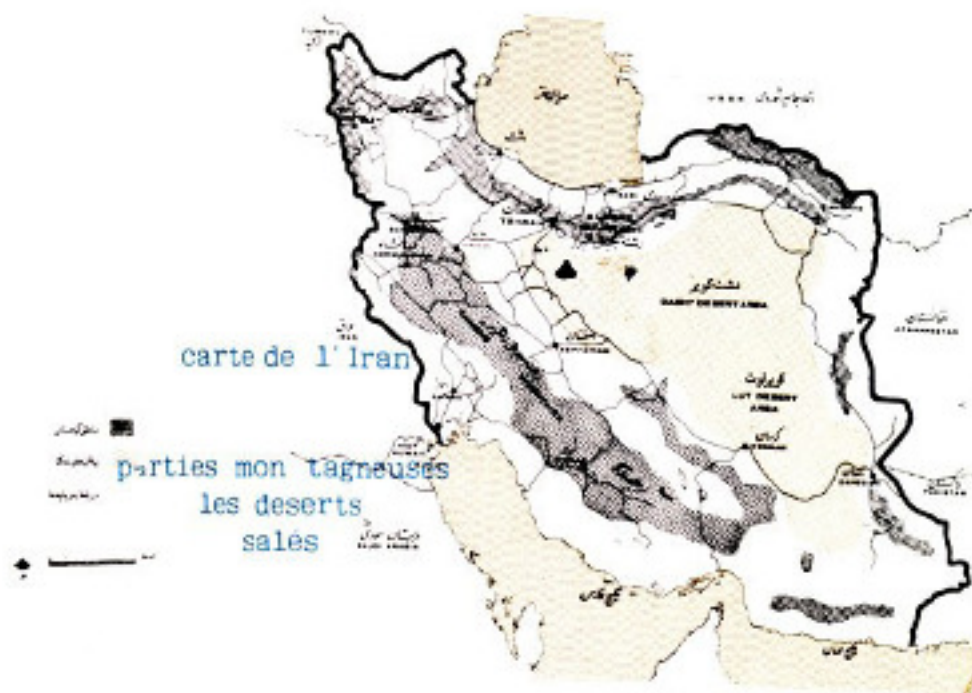
تهران در تقاطع شاهراههای ارتباطی بزرگ اروپا و خاورمیانه قرار گرفته است. حد شمالی این شهر بزرگ بدامنه سلسله جبال البرز که کویر وسیع مرکزی را از دریای مازندران جدا مینماید منتهی میشود و جمعیت سه میلیون نفری آن ۱۰٪ از جمعیت کل کشور را تشکیل داده است.

۲- شهر و منطقه

شهرهای مهم منطقه تهران عبارتند از: قزوین (۱۰۴۰۰۰ نفر)، قم (۱۳۴۰۰۰ نفر)، کرج (۴۴۰۰۰ نفر)، شهرری (۱۰۹۰۰۰ نفر) در میان شهرهاییکه همبستگی اقتصادی زیادی با تهران دارند میتوان آمل (۴۰۰۰۰ نفر)، چالوس (۱۴۰۰۰ نفر)، بابل (۴۹۰۰۰ نفر) را نام برد.

۳- موقعیت شهر

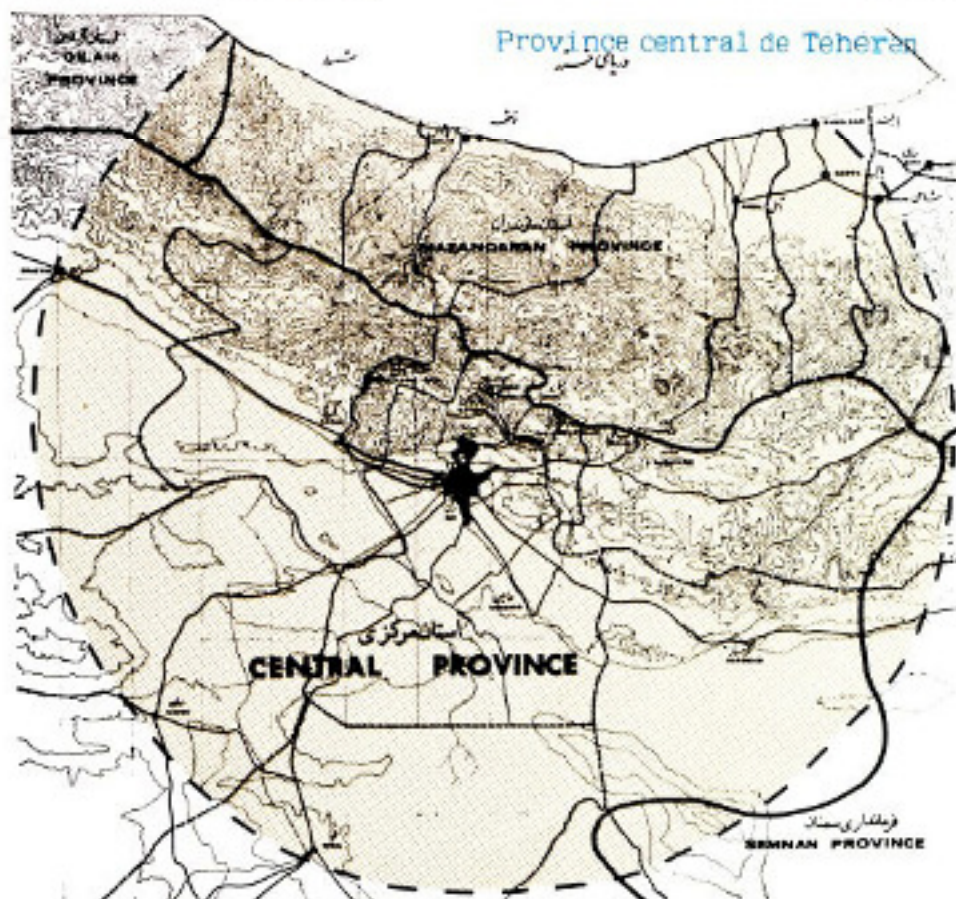
جلگه تهران در ارتفاع ۱۵۰۰ متری



۴- خصوصیات پایتخت

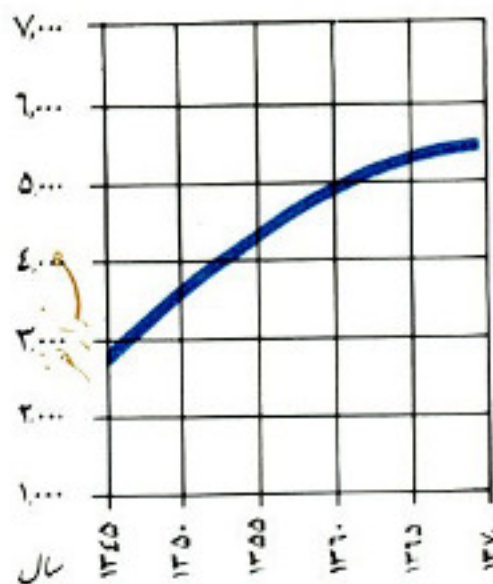
هنگامیکه تهران به پایتختی برگزیده شد مرکز تجاری کوچکی بود که جمعیت آن از ۲۰۰۰۰ نفر تجاوز نمیکرد. در فاصله ای کمتر از دو قرن جمعیت آن به سه میلیون نفر بالغ گردیده و اراضی دایر آن منطقه ای معادل ۱۸۰ کیلومتر مربع را فراگرفت که شامل شمیرانات و شهرری نیز میگردد. از لحاظ اجتماعی و اقتصادی تهران

قرار داشته و این جلگه از دامنه سلسله جبال البرز بطرف جنوب شیب پیدا نموده و بشورم زارهای جنوب منتهی میگردد. بین کویر و منطقه شهر فعلی اراضی حاصلخیز کشاورزی قرار گرفته است. سلسله جبال البرز باستانی بعضی از دره های دامنه کوه البرز بطور کلی لم یزرع میباشد. کوههای البرز علامه براینکه محدوده شمالی شهر را مشخص میسازد قسمتی از آن منتهی علیه شرقی شهر را نیز تعیین مینماید.



بخشهای مختلف طرح جامع طهران

- | | |
|------------|------------------|
| ۱- بخش اول | لزوم طرح ریزی |
| ۲- « دوم | طهران امروز |
| ۳- « سوم | آینده شهر |
| ۴- « چهارم | شهر آینده |
| ۵- « پنجم | اجرای طرح |
| ۶- « ششم | پیشنهادهای اساسی |



نمودار افزایش جمعیت

شهری برای آینده و همچنین تدوین برنامه های مالی ۵ ساله اول طرح شده است.

۳ - روندهای اجتماعی و اقتصادی
مهمترین و سریعترین روند اقتصادی در طی ۲۵ سال آینده افزایش درآمد سراسری خواهد بود و همچنین سرعت افزایش مالکیت انومیل نیز در میان روندها قابل توجه است. از هم تغییرات میتوان شرایط اجتماعی و تقاضای بیشتر برای تأسیسات و تجهیزات بهتر که در اثر بهبود سطح فرهنگی ایجاد خواهد گردید نام برد. این روندها دقیقاً بررسی گردیده و اثرات آنها در توسعه آینده شهر مورد نظر قرار گرفته است.

۴ - هدفهای اساسی طرح
با بررسی مسائل و مشکلات موجود و همچنین روندهای پیشبینی شده هدف های اصلی که پایه اساسی طرح جامع را تشکیل میداد تعیین گردید.

الف - حل مشکلات موجود و آینده شهر
ب - تأمین نظام توسعه عناصر جدید شهری متناسب با آداب و سنن خصوصیات و تحولات اجتماعی و امکانات اقتصادی.
پ - ایجاد سیمای برجسته برای پایتخت.

بخش چهارم - شهر آینده

۱ - بافت شهری

در انتخاب نوع توسعه شهری باید ضوابطی را در نظر گرفت. اولاً باید محدودیتهای و امکانات اقلیمی و فیزیکی شهر را بررسی کرده و تغییر و تحولی را که طی ۲۵ سال آینده بوقوع خواهد پیوست مورد توجه قرار داد. ثانیاً توزیع فعالیت های عمده شهری (مراکز تجاری و صنعتی) باید چنان باشد که از ازدحام و تراکم زیاد جلوگیری نموده و از مرکزیت شهر با تقلیل فعالیت های تجاری بکاهد.

مضافاً در مراحل مختلف ارزیابی اقتصادی سیستم حمل و نقل و همچنین خصوصیات و شرایط محیطی مورد توجه قرار گرفت.

توسعه خطی بعنوان بهترین و مناسبترین نوع توسعه تشخیص داده شد. این توسعه که با توجه به ضوابط و معیارهای منطقی انتخاب گردیده در جهت غرب و سوی کرج خواهد بود. در نتیجه با ایجاد مراکز تجاری جدیدتری که در فواصل معینی در مسیر توسعه خطی قرار خواهند داشت مرکزیت شهر کاهش

به سه حوزه تقسیم میگردد. حوزه قدیمی شامل مناطق کمدرآمد شهری بوده و دارای شرایط اقلیمی نامساعد میباشد. گروههای متوسط درآمد در قسمت مرکزی شهر سکنی گزیدند و شمال شهر نیز اغلب مختص به طبقات پردرآمد میباشد.

توسعه سریع شهر که بدون کنترل و هدایت اساسی صورت گرفته است استقرار نظام شهری را غیر ممکن ساخته. تهران نه تنها خصوصیات و مشخصات تاریخی شهر هائی مانند رم و لندن را ندارد بلکه سیمای کنترل شده واشنگتن و کانبرا را نیز واجد نیست.

۵ - مسائل عمده شهری

تهران تمام مسائل و مشکلات يك شهر سریعالتوسعه را در خود جمع کرده است. ازدحام و تراکم زیاد بخصوص در مرکز شهر، گسترش مراکز تجاری در کنار جاده های اصلی آلودگی هوا، تأسیسات ناقص و غیر کافی، عواملی هستند که در غالب شهرها بخصوص بیکاری مزمن و شدید در قسمتهای کمدرآمد شهری و مهاجرت مداوم جمعیت کمدرآمد به تهران مشکلاتی را بوجود آورده که نظام آینده شهر را تهدید مینماید.

بخش سوم - آینده شهر

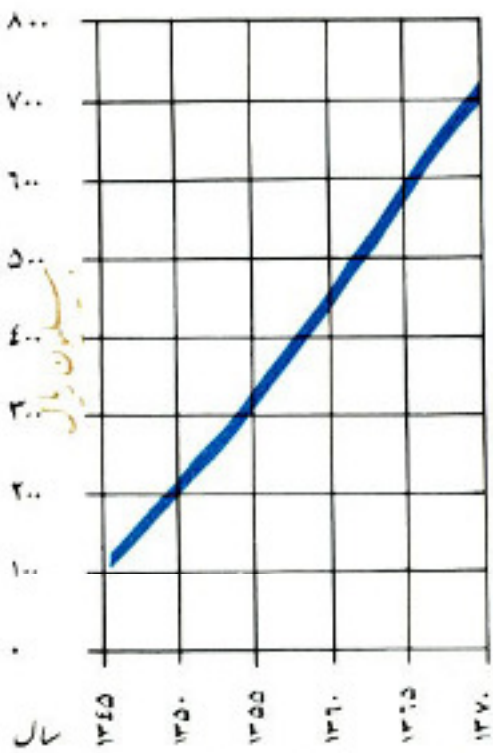
۱ - توسعه جمعیت و اثرات آن

بر طبق پیشبینی های مقدماتی، جمعیت تهران در سال ۱۳۷۰ بین ۱۲ تا ۱۶ میلیون نفر برآورد شده است. این دورنمای گنج کننده دولت را وادار به اتخاذ تصمیم قاطعی درباره تثبیت جمعیت نموده و قرار بر این شد که جمعیت تهران در ۲۵ سال آینده از ۵/۵ میلیون نفر تجاوز ننماید. و برای جذب مهاجرین قلیلهای جاذب سرمایه گذاری دیگری تهیه گردد. جدول میزان توسعه جمعیت را مطابق با هدف دولت نشان میدهد.

۲ - پیشبینی اقتصادی

پیشبینی لازم در باره میزان و منابع سرمایه گذاری خصوصی و عمومی در تهران طی ۲۵ سال آینده بعمل آمد و در این پیشبینی جمعیت تهران طی ۲۵ سال آینده ۵/۵ میلیون نفر و میزان متوسط رشد اقتصادی در حدود ۷٪ و ضریب بازده سرمایه ۳/۱ فرض گردیده است.

با توجه به محاسبات فوق معیارها و ضوابط و برنامه های لازم جهت تأمین تأسیسات

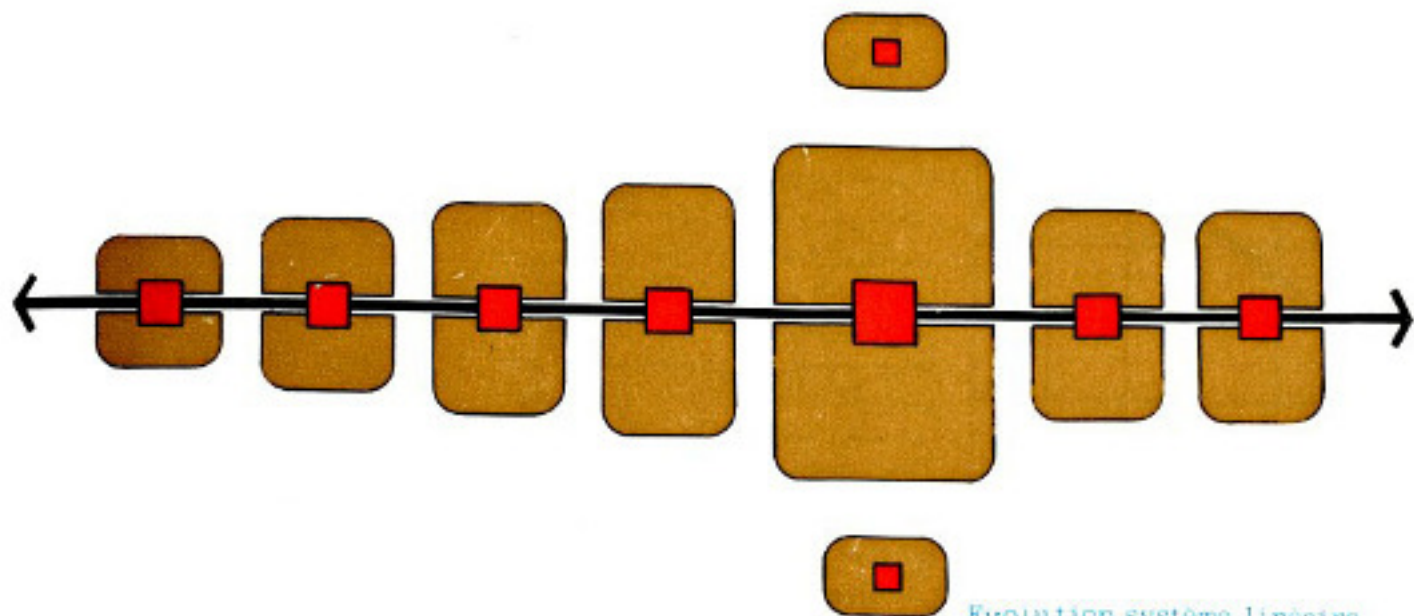


نمودار افزایش رشد اقتصادی

خواهد یافت و همچنین برای تأمین توسعه مزبور محدودیتهای زیادی در مورد توسعه جنوب شهر بعمل خواهد آمد.

۳ - خصوصیات بافت پیشنهادی شهر

مناطق پیشبینی شده در توسعه خطی هر يك بعنوان يك منطقه بزرگ شهری با جمعیتی در حدود نیم میلیون نفر (مناطق دهگانه) در نظر گرفته شد. این مناطق از نقطه نظر فیزیکی تا حدی بوسیله نوارهای



Evolution système linéaire

و بخصوص توزیع انواع تراکم را مشخص مینماید دو خط پیشنهادی سریع‌السیر و ایستگاه آن میباشد. هر یک از ایستگاههای خطوط سریع‌السیر موجب نشو و نمای فعالیتهای مختلف شهری مانند تأسیسات تجاری، فرهنگی و آموزشی گردیده و برای سکنه مجاور امکانات اشتغال را تأمین خواهند نمود. این تجمع سریع‌السیر و قرابت خطوط سریع‌السیر بتمام قسمتهای مختلف شهری خود موجب تراکم شدید مسکونی در اطراف این ایستگاهها میگردد. در قسمتهای دیگر شهری که از خطوط سریع‌السیر دور میباشد تراکم جمعیت غالباً تابع توزیع درآمد خواهد بود و موجب بوجود آمدن مناطق پردرآمد و کم تراکم (تا ۱۵۰ نفر در هکتار) در قسمتهای شمالی شهر و مناطق کم‌درآمد و پرتراکم (تا ۵۰۰ نفر در هکتار) در قسمت‌های جنوبی شهر و تراکم‌های بیشتری در اطراف مراکز تجاری خواهد گردید.

ب - مراکز منطقه‌ای

باستثنای مرکز فعلی شهر و مراکز تجاری شیراز و شهرری هفت مرکز تجاری عمده پیش‌بینی گردید است. هر یک از این مراکز در حدود ۱۵۰ هکتار وسعت خواهند داشت. این مراکز در مسیر خطوط سریع‌السیر در فواصل معینی قرار گرفته و هر یک جمعیتی در حدود ۵۰۰ هزار نفر را تغذیه نموده و دارای تأسیسات خرده فروشی، دفاتر تجاری، تفریحی، سازمانهای دولتی، هتل و غیره خواهند بود.

و نواحی شهری را تغذیه مینماید تکمیل گردیده است.

سیستم حمل و نقل عمومی شامل شبکه های ذیل میگردد:

الف - یک شبکه سریع‌السیر به طول تقریبی یکصد کیلومتر که در مناطق پرتراکم (مراکز فعلی و آینده شهر) - در زیر زمین و در مناطق کم تراکم در سطح زمین تعبیه خواهد شد.

ب - یک سیستم اتوبوسرانی بمنظور تأمین دسترسی به محلات و ایستگاههای خطوط سریع‌السیر.

پایه اساسی خطوط سریع‌السیر، مسیر شرقی - غربی آن میباشد که بیشتر مراکز شهری را به یکدیگر متصل میسازد. این شبکه با یک خط ثانوی که مراکز صنعتی و تقسیمات جنوبی شهر را تغذیه مینماید تکمیل میگردد. علاوه بر یک خط شمالی - جنوبی شهر فعلی تهران را به شیراز و شهرری متصل خواهد نمود.

یک شبکه خطوط عابرین پیاده نیز در نظر گرفته شده که سکنه محلات را به تأسیسات و تجهیزات نواحی شهری و همچنین مراکز آنها متصل خواهد کرد. این شبکه در نقاط پرتراکم و کم‌درآمد مسکونی اهمیت بیشتری خواهد داشت زیرا در این قسمتها مالکیت وسائل خصوصی حمل و نقل بسیار کم میباشد.

۴ - توزیع عناصر عمده شهری

الف - مناطق مسکونی

عامل عمده‌ای که نوع مناطق مسکونی

سبز مسیر دره‌های سلسله جبال البرز مجری میگردد. هر یک از این مناطق دارای یک مرکز تجاری و صنعتی خواهد بود (مراکز منطقه). هر یک از مناطق دهگانه شامل تعدادی ناحیه میباشد. جمعیت نواحی بین ۱۵ تا ۳۰ هزار نفر بوده و با یک دبیرستان و مراکز تجاری ناحیه‌ای و همچنین تأسیسات و تجهیزات مربوطه مجهز خواهند بود. کوچکترین واحد طرح‌ریزی، محله میباشد. دارای جمعیتی معادل ۵ هزار نفر بوده و برای این جمعیت یک دبستان و یک مرکز تجاری محلی در نظر گرفته شده است.

۳ - ارتباطات

یک شبکه کامل شاهراه که در حدود ۱۵۰ کیلومتر میباشد پیشنهاد گردیده است. نسبت به دو شاهراه شرقی غربی که تمام جوامع مناطق دهگانه را تغذیه نموده و عبور ترافیک را بدون مانعی میسر میسازند توجه بیشتری شده است. این دو شاهراه با سه خط کو تانستر شمالی - جنوبی که بیشتر بخاطر کمک به شبکه فعلی شهر پیش‌بینی گردیده تکمیل شده است. کفایت این شبکه با آزمایشات و بررسیهای جامع جریان ترافیک و مطالعات مبدأ مقصد تأیید گردید.

برای تکمیل شبکه شاهراهها و همچنین بمنظور تغذیه مراکز منطقه‌ای، یک رشته جاده‌های اصلی (جاده‌های درجه چهار و بلوار) پیش‌بینی گردیده است. جاده‌های مذکور یک شبکه تقریباً شعری را در سراسر منطقه شهری که بوسیله جاده‌های محلی درجه ۲ که محلات

حوزه‌های نوسازی و بهسازی

- les arrondissements a construction nouvelle et a restauration



حوزه‌های نوسازی
حوزه‌های بهسازی
حوزه‌های مخصوص



نوسازی ۶۰۰ هزار نفر از جمعیت این قسماً
بایستی بنقاط دیگر منطقه شهر انتقال یابند.

بخش پنجم - اجرا، طرح

الف - مرحله بندی توسعه

توسعه شهر را میتوان در ۵ مرحله
مختلف و متمایز نشان داد. طرحهای استفاده
از اراضی برای توسعه ۲۵ سال آینده و همچنین
توسعه پنجسال اول در نقشه‌های ۱:۱۰۰۰۰
منعکس گردیده است.

ب - نقشه‌های استفاده از اراضی

طرح جامع نقشه راهنمایی برای توسعه
آینده شهر بوده و میتواند مبنای تهیه طرحهای
تفصیلی استفاده از اراضی قرار گیرد.
نقشه‌های استفاده از اراضی که در مقیاس

ت - سایر تأسیسات عمده

سایر تأسیسات عمده شهری مانند:
بیمارستانها، دانشگاهها، استادیوم‌های ورزشی
و غیره در تقاطعی تعیین گردیده‌اند که حداکثر
دسترسی بآنها میسر باشد و بدین منظور این
تأسیسات نزدیک به خطوط سریع‌السیر و در
بعضی موارد در مراکز منطقه‌ای پیش‌بینی
گردیده است.

۵ - شهر فعلی

بررسیهای وسیع موجب تدوین
پیشنهادهای کلی برای نوسازی ۲۰۰۰ هکتار
از نامناسبترین قسمتهای مسکونی شهر و
همچنین بهسازی (تأمین تجهیزات و تأسیسات
بهتر) قسمت اعظم جنوب شهر فعلی گردید.
طی ۲۵ سال آینده با اجرای برنامه‌های

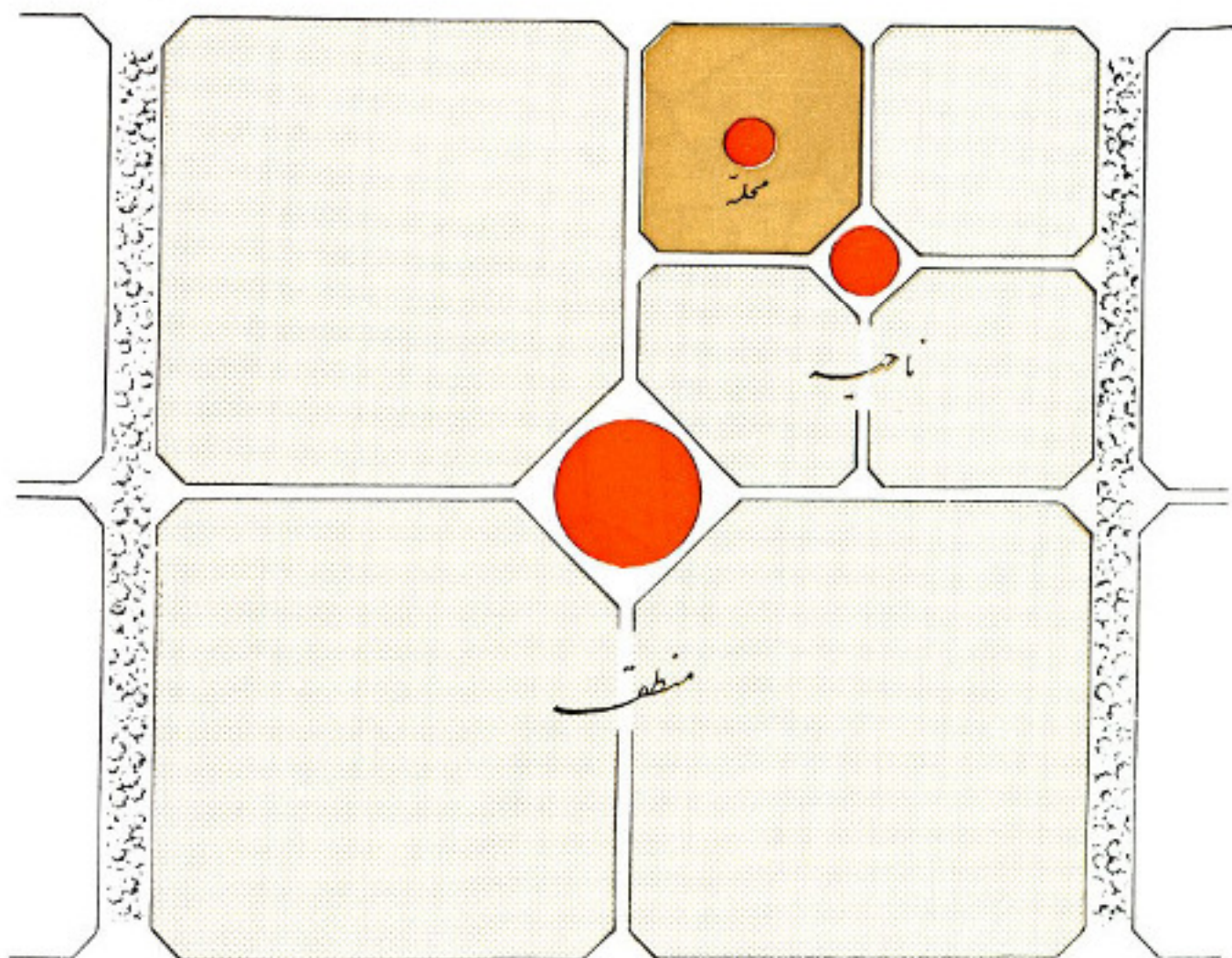
گرای زمین در این مراکز و همچنین
تجمع فعالیتهای مهم در اطراف آن موجب
ایجاد ساختمانهای مرتفع و تسهیلات پارکینگ
خواهد گردید. این مراکز نقاط پراهمیتی
را در بافت شهری تشکیل داده و مقام شامخی
را در تقسیمات شهری ایجاد خواهند نمود.

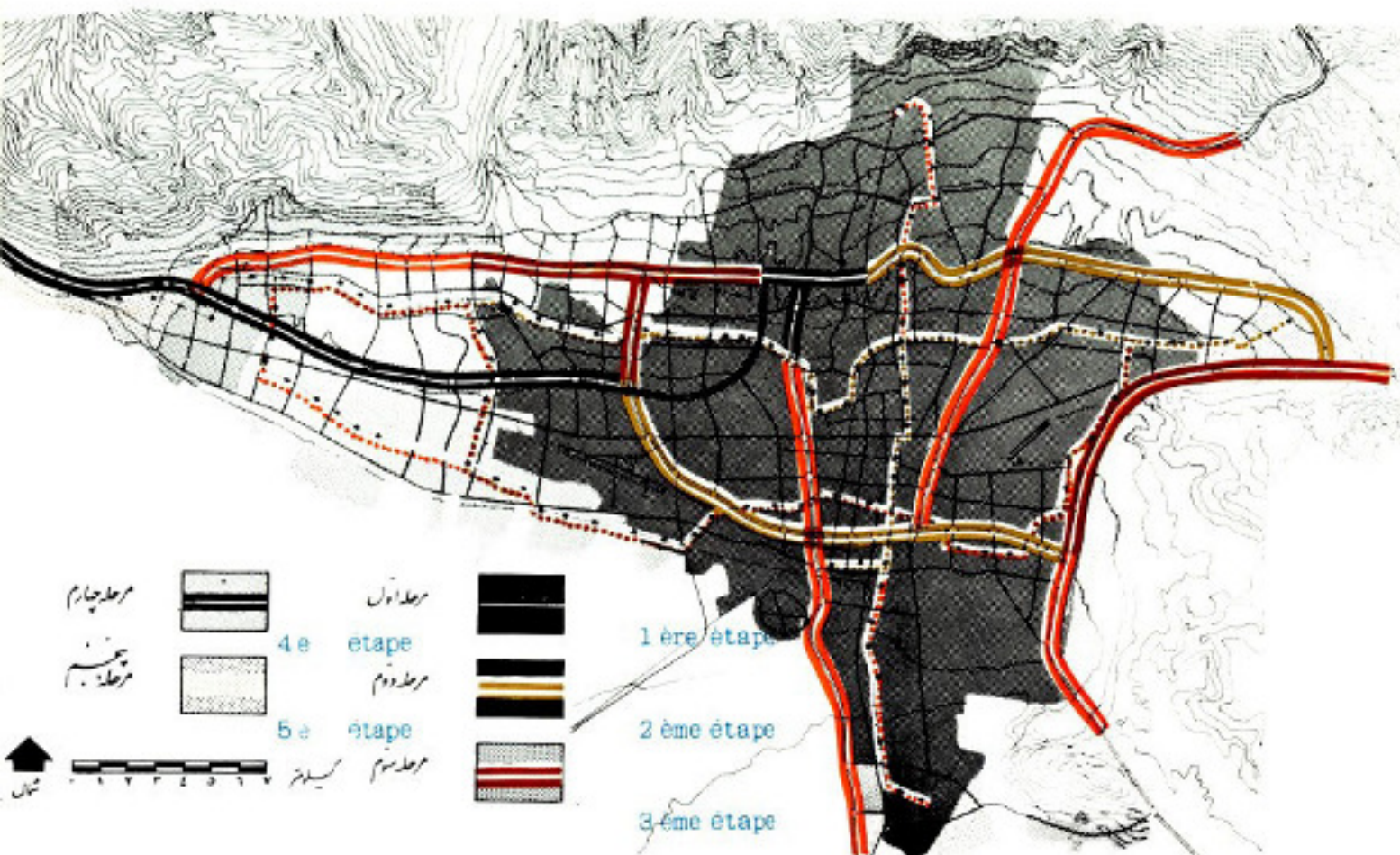
پ - مراکز صنعتی

باستثنای توسعه مراکز صنعتی فعلی
شهر چهار منطقه عمده صنعتی با وسعتی معادل
۳۵۰۰ هکتار پیش‌بینی گردیده است. در
مختص کردن هر یک از این مراکز پیش‌بینی
های لازم جهت قرابت آنها با جمعیت مجاور
کم‌درآمد در نظر گرفته شده. مضافاً هر یک
از این مراکز ادامه مراکز صنعتی فعلی
میباشد.

فرضیه بافت شهری

- Plan du système fonctionnel de la ville





ث - سایر مقررات و آئین‌نامه‌های شهرداری

مقررات، آئین‌نامه و روش‌های اجرایی
بقرار ذیل می‌باشد:

دیگری در زمینه شهرداری تهیه گردیده که

— اجرای برنامه‌های نو سازی.

— کنترل علائم تبلیغاتی.

— انتقال استفاده‌های مغایر.

ضمناً ایده‌های کلی درباره مقررات
های دولتی.

— هماهنگی برنامه‌های عمرانی سازمان

ساختمانی و نحوه سکونت پیشنهاد گردیده
است.

ج - سرمایه‌گذاری خصوصی و عمومی

امکانات سرمایه‌گذاری ساختمانی در

تهران طی دوره اول توسعه بالغ بر ۲۱۵

میلیارد ریال خواهد بود. از این مبلغ ۳۵،۱۳۸

میلیون ریال مستقیماً از طرف بخش عمومی

و ۴۱،۵۶۱ ریال از مازاد امکانات بخش

خصوصی یا هدایت دولت سرمایه‌گذاری

صفحه ۱۱ - شماره ۵

بنحو شایسته ممکن می‌سازد. چنین سازمانی
باید دارای مسئولیت و اختیارات کافی برای
ایجاد هماهنگی بین سرمایه‌گذاریهای عمرانی
بخش دولتی باشد. همچنین این سازمان
بایستی مسئولیت کلیه فعالیتهای طرح‌ریزی
و شهرداری اعم از صدور پروانه و تجدید
نظر در طرح جامع را عهده‌دار شود.

ث - مقررات توسعه

روش کاملاً نوینی جهت کنترل

تجدید توسعه شهر پیشنهاد گردیده است. در

این روش سازمان اجرایی نوع استفاده از

قطعات مختلف زمین وسایر اطلاعات لازم مانند

میزان تراکم، فضای باز، نوع دسترسی و

غیره را در اختیار افرادیکه علاقمند به عمران

این قطعات باشند قرار خواهد داد. مقررات

لازم جهت اجرای این پیشنهادات تنظیم

گردیده است.

هنر معماری

۱:۰۰۰۰ تهیه گردیده پایه مقدماتی کنترل
نحوه استفاده از زمین را تشکیل میدهد.

این نقشه‌ها بایستی هرچه زودتر به

مقیاس ۱:۲۰۰۰ و بطور تفصیلی برای میر

جاده‌های اصلی و همچنین فعالیت‌های دیگر

شهری بخصوص در قسمتهای جدیدالتوسعه

تهیه گردد. بالاخص باید توجه بیشتری به

خصوصیات اجرایی و بحری مناطق مخصوص

(مراکز منطقه‌ای و دامنه کوهها وغیره)

مبدول داشت. برای مناطق انتخاب شده نقشه

های نمونه‌ای بمقیاس ۱:۲۰۰۰ تهیه گردیده

که طرحهای تفصیلی این مناطق را نشان میدهد

و میتواند بعنوان یک راهنمای کلی برای

مطالعات بعدی و همچنین روشهای اجرایی

مورد استفاده قرار گیرند.

ب - سازمان اجرایی

ایجاد یک سازمان مجهز و با قدرت یکی

از مهمترین و در عین حال ضروری‌ترین

عواملی است که اجرای طرح جامع تهران را

بخش ششم - پیشنهادات اساسی

سال دوران طرح تدوین گردیده باید هرچه زودتر مورد تصویب قرار گیرد .

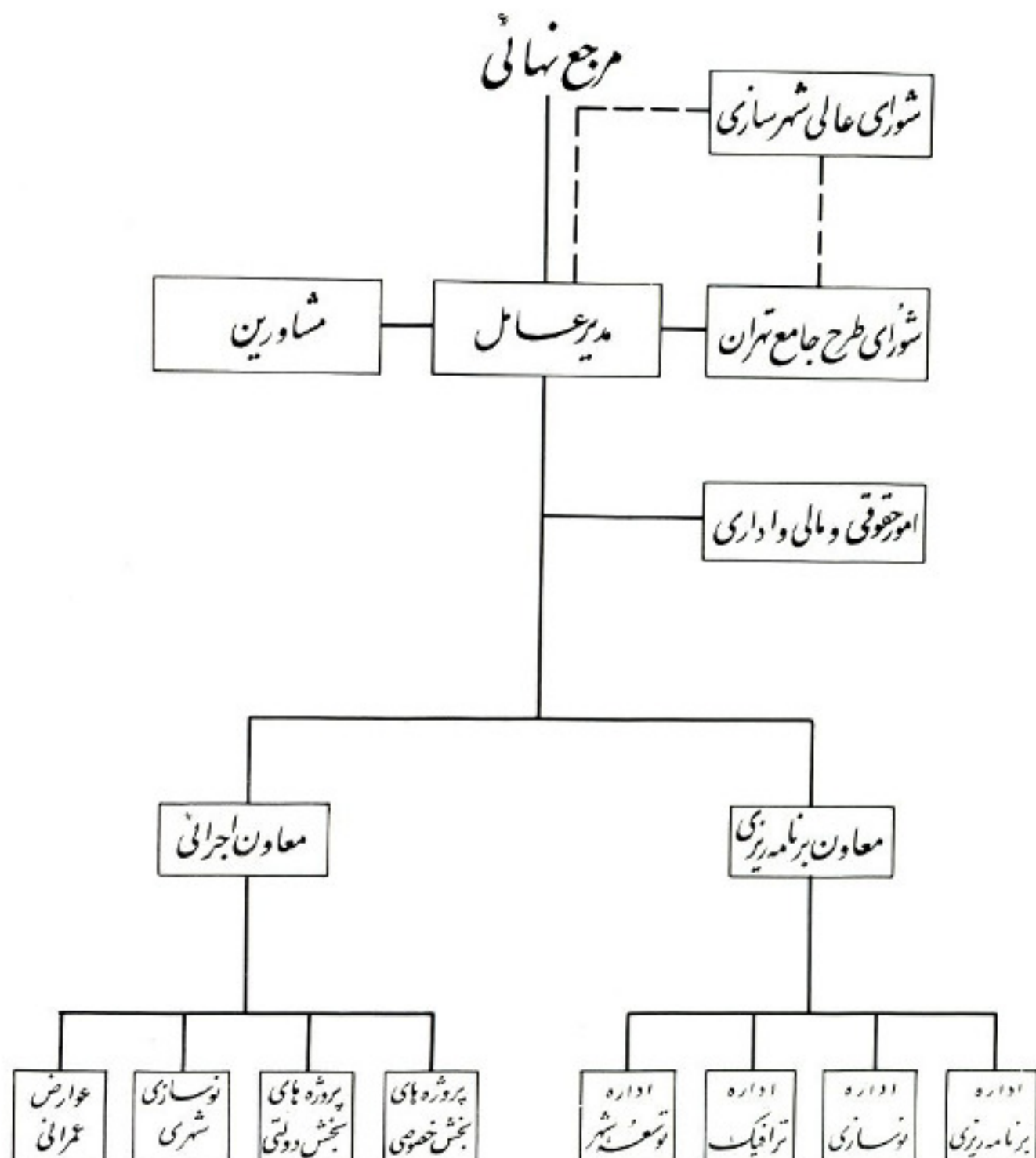
۲- ایجاد سازمان اجرای طرح جامع تهران بدون شك تكمیل مرحله نهائی طرح جامع تهران پایان دوره طرحریزی برای يك شهر پرتحرک و زنده‌ای مانند تهران نخواهد بود . لذا يك سازمان ذیصلاح كه بتواند هم‌آهنگی لازم بین فعالیتها و اقدامات شهری سازمان‌های مختلف دولتی ایجاد و اقدامات بخش خصوصی را هدایت نماید ضروری

در نتیجه مطالعات وسیع و دامنه‌داری كه در مراحل مختلف طرح جامع تهران انجام گردید و براساس بررسی شرایط موجود و ارزیابی هدفها و امكانات و همچنین تكمیل ایده‌كلی طرح پیشنهادات ذیل ارائه میگردد:

۱- تصویب طرح جامع تهران - همراه با طرح جامع تهران ، ضوابط و نقشه ها و ترسیمات آن كه برای تأمین نظام شهری و هدایت و توسعه و عمران ۵ ساله اول و ۲۵

خواهد گردید . جدول زیر منابع مختلف سرمایه‌گذاری دوره اول توسعه را نشان میدهد:

برنامه چهارم عمرانی کشور	۳۶۰۰۱۶
توسازی وسایر منابع شهرداری	۸۰۶۲۲
مازاد امكانات بخش خصوصی با هدایت دولت	۵۱۰۵۶۱
بخش خصوصی بطور مستقیم	۱۳۸۰۳۰۱
جمع (بسیلیون ریال)	۲۱۵۰۰۰۰
جمع (بسیلیون ریال)	۲۱۵۰۰۰۰



نمودار افزایش مالکیت اتومبیل

۱۳۴۵-۱۳۲۶



Le tableau de la hausse des ventes de voitures a Téhéran depuis 1959 à 1969

ب - مطالعات تفصیلی شبکه جاده‌های موجود و پیش‌بینی شده در محدوده عمرانی ۵ سال اول .

ت - تهیه نقشه‌های تفصیلی مالکیت در محدوده طرح جامع تهران .

ث - مشخص کردن اراضی مناسب برای فعالیت‌های وسیع عمرانی .

ج - تدوین طرح‌های زلام بر مبنای اولویت برنامه‌های نوسازی .

ح - تهیه طرح منطقه بازار .

خ - هسته مرکزی تجاری شهر و همچنین حوزه سازمانهای دولتی .

ط - حوزه‌های نوسازی و در حال توسعه .

د - مراکز ناحیه‌ای و منطقه‌ای .

ذ - نقشه‌های تفصیلی عمرانی جهت کنترل تفکیک اراضی .

ط - ایجاد یک واحد مرکزی آمار و اطلاعات برای بررسی مستمر و هماهنگ نمودن برنامه‌های طرح جامع و گردآوری آمار و اطلاعات جهت ارزیابی روندها و تجدیدنظر در پیش‌بینی‌ها بایستی یک واحد مرکزی آمار ایجاد گردد .

برای آنکه بتوان رفاه و احتیاجات جمعیت ۵/۵ میلیون نفری تهران را تامین نمود بایستی نه تنها پیشنهادات فوق به مرحله عمل درآیند بلکه اصول و موازین طرح جامع و ایده کلی طرح با تغییرات و تحولات زمانی در برنامه‌های شهری مورد نظر قرار گرفته اجتماع همگام گردد .

خواهد بود و از طرفی این سازمان بایستی مطالعات دامنهداری در مسائل و امکانات مختلف شهری انجام داده و بررسی و پیش‌بینی های انجام شده را با اصول و موازین کلی طرح و همچنین عوامل زمانی و اقتصادی و سیاسی هماهنگ نماید تا بدین ترتیب نظام توسعه شهری تثبیت و شهری زیبا و محیطی مناسب و مرفه برای زندگی مردم تأمین گردد .

۳ - افزایش سریع و بی‌تناسب جمعیت پایتخت و مشکلات ناشی از آن نه تنها در مورد تهران بلکه اغراض اقتصادی و اجتماعی آن در پهنه کشور نیز بایستی مورد بررسی دقیق قرار گیرد و اقدامات مؤثری در تحدید جمعیت تهران به پنج و نیم میلیون نفر تا سال ۱۳۷۰ بعمل آید و همچنین توزیع و کنترل جمعیت در تمام کشور با سیاست صحیحی اعمال گردد .

۴ - تصویب قوانین و مقررات پیشنهادی - قوانین و مقرراتی که در طرح جامع تهران در زمینه تأمین نظام توسعه و مقررات مربوط به هدایت فعالیت‌های عمرانی بهبود نوسازی بافت شهری بخصوص قوانین آئین‌نامه مسکن ، آئین‌نامه ساختمانی (غیره) (مانند مقررات ناحیه‌بندی ، تفکیک اراضی ، پیشنهاد گردیده بایستی هر چه زودتر تصویب و همچنین اقدامات لازم جهت ایجاد یک چهارچوب صحیح برای هدایت و اجرای برنامه‌های بخش خصوصی و دولتی (مانند مالیات‌های عمرانی ، کمک های مالی ، کمک های تشویقی و غیره) بعمل آید .

۵ - اتخاذ سیاست کلی در جلوگیری از فعالیت‌های عمرانی قسمتهای ویژه‌ای که در طرح جامع تهران مشخص گردیده تا زمانی که نقشه‌های تفصیلی و دقیق برای آنها تهیه و تدوین گردد مانند :

الف - مسیر شبکه عمده رفت و آمد که شامل شبکه خطوط سریع‌السیر ، شاهراهها ، ب - مراکز جدید ناحیه‌ای و منطقه‌ای .

ب - حوزه‌های نوسازی ، جاده‌های تفریحی و همچنین بلوارها میگردد .

۶ - طرح‌های تفصیلی - طرح‌های تفصیلی و همچنین نقشه‌های ۱:۲۰۰۰ برای تهیه در اجرای طرح جامع بخصوص در مورد عناصر ذیل باید تهیه گردد .

الف - مسکن .

ب - رفت و آمد و حمل و نقل .

مطالعات مرحله اول طرح جامع بر اساس جمع‌آوری آمار و اطلاعات استوار بوده و در این مرحله خط مشی کلی توسعه آینده شهر بر مبنای پیش‌بینی‌های مختلف توسعه تعیین گردید.

تهران

بخش دوم - سابقه تاریخی و وضع موجود

۱- منطقه تهران

انتخاب تهران بعنوان پایتخت توسط آغامحمدخان قاجار در سال ۱۰۶۹ شمسی موجب افزایش روزافزون جمعیت و ازدیاد سازمانهای دولتی بخصوص استقرار کاخ‌های سلطنتی و نشو و نماي فعالیتهای تجارتي گردید و تهران را بصورت بزرگترین و مهم‌ترین شهر ایران درآورد. توسعه سریع این شهر سایر شهرهای بزرگ کشور را تحت الشعاع قرار داد و رشد آنها را خفیم گذاشت ولی شهرهای دیگری نظیر قزوین، کرج و شهرهای کرانه بحر خزر که در منطقه نفوذ مستقیم تهران قرار داشتند از نظر رشد اقتصادی و اجتماعی بهره‌مندی بیشتری نصیب آنها گردید.

۲- خصوصیات و مسائل شهر تهران

نواحی دایر شهری در منطقه تهران که شامل شمیرانات و شهری نیز میگردد در حدود ۱۸۰ کیلومتر مربع وسعت دارد و از سه بخش که هر يك از لحاظ شرایط اقلیمی و خصوصیات ارضی با دیگری اختلاف دارد تشکیل گردیده است.

بخش شمالی که شامل شمیرانات میگردد غالباً محل سکونت خانواده‌های پردرآمد بوده و آب و هوای این بخش در تابستان بسیار ملایم و در زمستان سردتر از قسمتهای جنوبی شهر میباشد. بخش مذکور که در ارتفاع ۱۳۰۰ متر از سطح دریا قرار گرفته دارای مناظر بسیار زیبا و همچنین باغات بسیار بزرگ و عمارات مجلل و خیابان‌های مشجر میباشد. ولی بخش جنوبی شهر که شامل شهر قدیمی ری نیز میگردد محل زندگی افراد کم‌درآمد را تشکیل داده و بیشتر بناهای این بخش از نوع خشت و گلی بوده و در قطعاتی کمتر از صد متر بنا گردیده‌اند. میزان تراکم مسکونی در این بخش بعات مهاجرت خانوارهای روستائی بیشتر از ۷۰۰ نفر در هکتار میباشد و این مهاجرت نه تنها تراکم جمعیت را بالا برده بلکه مشکلاتی در وضع اشتغال بوجود آورده است.

بخش مرکزی شهر بوسیله خانوارهای طبقات متوسط اشتغال گردیده و از لحاظ بافت فیزیکی دو قسمت متمایز میتوان در آن مشخص نمود بدین ترتیب که در قسمت شرقی و غربی واحدهای مسکونی متوسط و در قسمتهای شمالی یعنی ناحیه بین مرکز شهر و



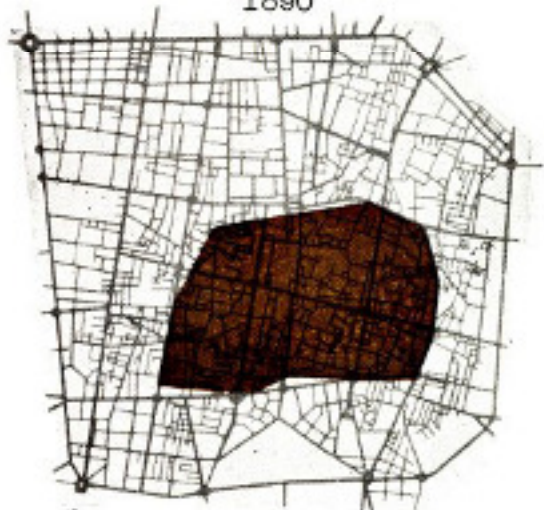
Le plan de Téhéran en 1860

تهران در سال ۱۳۱۶ شمسی



تهران در سال ۱۳۶۹ شمسی

Le plan de
Téhéran en
1890



تهران در سال ۱۳۳۹ شمسی

Le plan de Téhéran en 1935

شمیرانات غالباً واحدهای مسکونی سه تاجهار
 طبقه قرار دارد و خیابانها و کوچه‌های آن
 نسبتاً مناسب و مشجر بوده و اهالی از تأسیسات
 و تجهیزات عمومی بیشتری برخوردار هستند.

هرچند شهر تهران بدون توجه به اصول
 و موازین شهرسازی و نقشه‌متخس و معینی
 توسعه پیدا کرده لکن بعات شبکه شطرنجی
 خیابان‌های آن بخصوص در قسمت جنوبی و
 مرکزی شهر ترکیب و تناسب مخصوصی را
 بوجود آورده است. تغییرات اساسی در بافت

شهر تهران از زمان رضاشاه کبیر آغاز گردیده
 و در این دوره اغلب خیابانهای عریض،
 عمارات دولتی و کاخهای سلطنتی که سیمای
 برجسته‌ای به تهران بخشیده‌اند پایدریزی
 گردید و با اصلاحاتی که در تمام شش‌ون
 شهری انجام گرفت گسترش سریع تهران آغاز
 گردید. بطوریکه جمعیت ۷۰۰ هزار نفری
 آن دوره امروز به سه میلیون نفر افزایش
 یافته و تأسیسات شهری توسعه زیادی حاصل
 نموده است بطوریکه در حال حاضر تهران

دارای ۵۴۰ کیلومتر خیابان آسفالت ۱۷۵۹
 مؤسسه خصوصی و دولتی، سه دانشگاه، ۴۸
 هتل مهم، ۴۲۰۴۳۸ واحد خرده فروشی، یکصد
 بیمارستان و ۴۳۱ واحد دولتی میباشد.

هرچند اقدامات انجام شده شایان توجه
 میباشد لکن باید اذعان نمود که نقائص و
 کمبودهای زیادی در تمام تجهیزات و تأسیسات
 شهری دیده میشود. بطوریکه در مورد واحد
 های مسکونی بعات عدم توازن در برنامه‌های
 خانه‌سازی معادل ۲۰،۰۰۰ واحد مسکونی

بخش مرکزی شهر

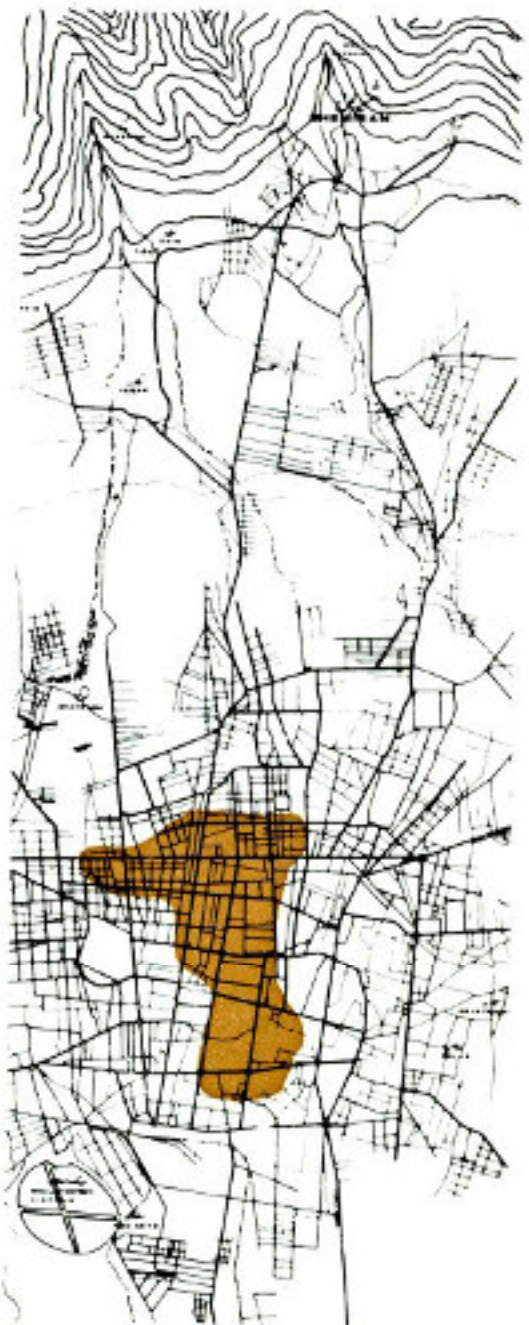


بخش شمالی
 بخش مرکزی
 بخش جنوبی

Le nord de la ville
 Le noyau de la ville
 Le sud de la ville



۱ ۲ ۳ ۴ ۵ کیلومتر



مآزاد بر احتیاج طبقات پردرآمد وجود داشته و در عین حال در سطح طبقات کمدرآمد کمبودی در حدود ۸۰۰۰۰۰ واحد مسکونی مشاهده میشود.

مراکز عمده فروشی شهر در اثر فشار و تراکم شدید دیگر قادر بانجام وظیفه اصلی خود نبوده و این مسئله لزوم انتقال آنها را برآورد جدیدتری نشان میدهد. افزایش تعداد بیماران از ۳۰ تا ۵۰ نفر در سال برای هر تختخواب شاهد کمبودهای بیشماری است که در تأسیسات بهداشتی شهر وجود دارد. تأسیسات فرهنگی با توجه با افزایش روزافزون دانش‌آموزان از نظر آموزگار و تجهیزات لازم فرهنگی در مصیقه میباشد و همچنین در مورد فضاهای سبز و مراکز تفریحی کمبود زیادی مشاهده میشود.

مع الوصف مسائل فوق مشکلات اساسی شهر را تشکیل نمیدهند. شهر تهران از نظر وسایل حمل و نقل عمومی با مشکل بزرگی مواجه است. تعداد روزافزون اتومبیل‌ها و افزایش رفت و آمد و کمبود شبکه ارتباطی خیابانهای اصلی شهر در بیشتر قسمتها بخصوص مسئله را بغرنج‌تر نموده است. شبکه شطرنجی مراکز شهری، بکلی اشباع گردیده و قادر به حمل ترافیک موجود نمیشد. غالباً علت عدم تداوم خیابانهای اصلی، وساطت تقلیه از خیابانهای فرعی استفاده میکنند و این امر میزان تصادفات را بالا برده بطوریکه برای هر ده هزار اتومبیل، ۲۰ تصادف منجر به مرگ (چهار برابر ایالات متحده آمریکا) وجود دارد همچنین استفاده تجاری از اراضی مشرف به خیابانها بخصوص توقف اتومبیلها و بارگیری و باراندازی وساطت نقلیه موجب تراکم بیش از حد در خیابانها و تصادف عابرین با وسایل حمل و نقل میگردد. مرکز شهر مهمترین منطقه پرازدحام شهر را تشکیل داده و توسعه نامنظم و روزافزون آن بزرگترین مشکلات را در نظام شهری بوجود آورده است.

شرایطی محیطی نامطلوبی که در جنوب شهر وجود دارد مشکل بزرگی را برای دولت ایجاد نموده است. در بعضی موارد تنها با تخریب کلی محله و نوسازی آن میتوان مشکل را حل نمود. در موارد دیگر بهسازی و اصلاحات اساسی در تأسیسات شهری و بهداشت واحدهای مسکونی ضروری میباشد. در هر حال بایستی پیش‌بینی‌های لازم جهت تأمین کار برای خانواده‌های این فواحی و همچنین خانوارهاییکه بر اثر نوسازی بمحلات دیگر شهر انتقال میابند. مسائل مربوط به نوسازی بطور دقیق‌تری مورد بحث قرار خواهد گرفت.

آلودگی هوای شهر که بیشتر ناشی از وجود کوره‌های آجرپزی شمال شهری و همچنین سدها کارخانه کوچک شهر میباشد یکی دیگر از مشکلات بزرگ شهری را برای

دولت و مردم ایجاد نموده است.

۳- تهران بمنزله پایتخت

هرچند شهر تهران در دامنه کوههای مرتفع و زیبایی قرار گرفته و از بسیاری جهات پایتخت برجستهای بشمار میرود لکن باید اذعان نمود که خصوصیات مشخصی که شهرهای بزرگ دنیا را مانند لندن، پاریس، رم و واشنگتن بوجود آورده در آن دیده نمیشود. علت عمده این امر توسعه نامنظم شهری بدون توجه با اصول و موازین شهرسازی میباشد. در توسعه غالب پایتخت‌های جهان که بتدریج صورت گرفته اصول و ضوابطی در نظر گرفته شده است و در هر دوران تاریخی یک اثر مانند ابنیه تاریخی، میادین بدیع، خیابانهای مهم و دورنمای زیبا برجای گذاشته شده ولی تهران که بیش از یکصد سال از عمر آن نمیگذرد فرصت زیادی برای توجه به سیمای آن وجود نداشته و اقدامات اساسی بیشتر متوجه تحریک اقتصادی شهر گردیده است.

با توجه به اهمیت سیاسی و اقتصادی تهران بایستی در خور فعالیت‌های این شهر سیمای مناسبی برای آن ایجاد گردد. برای اینکه بتوان نتیجه مطلوبی در حصول این هدف بدست آورد بایستی مطالعات در دو زمینه مختلف صورت گیرد. یکی مطالعه در اصلاح و تغییر شکل سیمای فعلی شهر با ایجاد عمارات مهم، فضاهای باز، احداث خطوط عابرین و حفظ آثار و ابنیه تاریخی و دوم باید امکانات مناطق جدید توسعه از نظر بصری و بافت آنها مورد توجه قرار گرفته و از کوهستانها، دره‌ها و جنگلهای مصنوعی حداکثر استفاده بعمل آید.

بخش سوم - آینده شهر

۱- نیازمندیهای اجتماعی و اقتصادی

چنانچه احتیاجات مردم مورد توجه توجه قرار نگیرد، نظام شهری از هم گسیخته شده و شهر رو به زوال می‌رود. در نظر گرفتن خواسته‌های مردم شهر موجب میشود که بافت شهری با هماهنگی بخصوصی درهم آمیخته و با فعالیت بی‌همتائی پیش رود. شهرسازی که مسئولیت طرح‌ریزی شهرها را بعهده دارند بایستی حدود این خواسته‌ها را درم نظر قرار داده و در بافت فیزیکی شهر منظور نمایند.

دو عامل بخصوص در بافت آینده شهر و همچنین رویه زندگی آن تأثیر بسزائی خواهد گذاشت. در مرحله اول افزایش مالکیت اتومبیل بطور سریعی بالا خواهد رفت. امروزه در شهر تهران ۱۸۵۰۰۰ اتومبیل یعنی برای هر یکصد خانوار ۱۴ اتومبیل وجود دارد. در ۲۵ سال آینده پیش بینی میشود که این رقم به ۶۵ اتومبیل برای هر یکصد خانوار افزایش یابد. در این صورت

در مقابل ۵/۵ میلیون جمعیت آینده تهران ۹۲۵ هزار دستگاه اتومبیل وجود خواهد داشت.

این افزایش معلول عامل دوم یعنی افزایش روزافزون درآمد خانوار در ۲۵ سال آینده میباشد. بخصوص توسعه طبقه متوسط که بعثت احتیاج بیشتر به کارگران ماهر و متخصص بوجود خواهد آمد این روند را تسریع خواهد نمود. مضامین این روند بسیار قابل توجه میباشد. اولاً تغییرات زیادی در عادات مردم در امور تفریحی بوجود خواهد آمد و ثانیاً در اثر تحول فرهنگی که متضمن تغییر عادات و رسوم اجتماعی میباشد تأسیسات عمومی با روشها و ایجاد جدیدتری ظاهر خواهند شد. نحوه قدیمی خرید و فروش بطور کلی از میان برداشته شده و بازار و فعالیتهای فرهنگی دیگری با داشتن تأسیسات مرکز شهر ارزش امروزی خود را از دست خواهد داد و بجای آن مراکز تجاری و پارکینگ، رستورانها و فروشگاههای بزرگ بوجود خواهد آمد و مردم توجه بیشتری به شرایط محیطی خود داشته و فضاهای باز بیشتری را برای تأسیسات عمومی طالب خواهند بود.

برای تجزیه و تحلیل این روندها، هدفها و اعمال توسعه آینده تهران تدوین گردیده.

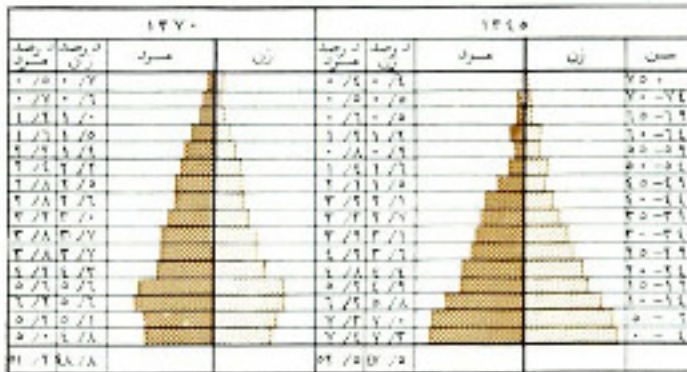
۴- توسعه جمعیت و اثرات آن

مطالعات مقدماتی که توسط مهندسین مشاور و مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی درباره جمعیت آینده تهران بعمل آمد نشان داد که جمعیت تهران در ۲۵ سال آینده بین ۱۲ تا ۱۶ میلیون نفر خواهد بود. البته این برآورد بر مبنای روند گذشته صورت گرفت و پیش بینی مقدماتی مذکور برای کسب نظر، بمقامات دولتی ارائه گردید. باید در نظر داشت که چنین جمعیتی بزرگترین مشکلات را برای سایر مراکز شهری کشور بوجود آورده و از توسعه منظم و لازم آنها جلوگیری مینماید. مضافاً محدودیت منابع آبهای این منطقه تجمع چنین جمعیتی را مشکل میساخت. باتوجه باین مسائل و محدودیتهای مقامات دولتی تثبیت جمعیت آینده شهر را در ۲۵ سال آینده بمیزان ۵/۵ میلیون نفر تعیین نموده و دستورات لازم جهت تدوین طرح جامع بر مبنای خدمشی تعیین شده به مهندسین مشاور ابلاغ گردید. مطابق این رقم منحنی تغییرات جمعیت با یک سیر نزولی از ۵/۲٪ افزایش در سال در ۵ سال اول به ۱٪ در سال افزایش خواهد رسید. نتایج افزایش جمعیت در فواصل ۵ ساله در جدول نشان داده شده است.

این پیش بینی با توجه بعوامل متغیری نظیر میزان باروری، متوسط طول عمر و میزان مهاجرت محاسبه گردیده است. جدول تغییرات پیش بینی شده را در هر یک

سال	میزان باروری برای هر ۱۰۰۰ زن تا ۱۹ ساله	نرخ طبیعی طول متوسط عمر (هنگام تولد)	مهاجرت
۱۳۵۰ - ۱۳۶۰	۱۸۰	۶۵/۸	-۱۸۱,۰۰۰
۱۳۶۰ - ۱۳۷۰	۱۶۰	۶۷/۶	-۱۶۵,۰۰۰
۱۳۷۰ - ۱۳۸۰	۱۴۰	۶۸/۸	-۱۶۰,۰۰۰
۱۳۸۰ - ۱۳۹۰	۱۲۰	۶۹/۶	-۱۳۷,۰۰۰
۱۳۹۰ - ۱۴۰۰	۹۰	۷۰/۸	-۱۱۳,۰۰۰

عوامل پیش بینی جمعیت



هرم سنی جمعیت

امکانات سرمایه گذاری مشخص گردد. این مطالعات بایستی با بررسیهای دقیقتری در مورد اجرای روشهای اجرائی همراه بوده و شامل پیشنهاداتی برای انگیزه های لازم جهت جمعیت و سرمایه به مناطق توسعه باشد. این اقدامات مفصلاً مورد بحث قرار خواهد گرفت. روشهای تجدید توسعه که از طرف دولت اتخاذ گردیده اثرات زیادی بر روی سرمایه گذاری در مناطق مختلف ملی دوران طرح و همچنین بر روی تقسیم بندی جمعیت شاغل خواهد داشت.

مرحله اول پیش بینی جمعیت که بر اساس روشهای تجدیدی انجام گرفته نشان میدهد که قاعده هرم جمعیت در ۵ سال اول بعثت کثرت موالید و بیشتر خواهد گردید و پس از سال ۱۳۵۵ هرم جمعیت سیمای متوازی پیدا خواهد کرد، در نتیجه در مراحل اولیه طرح جامع بیشتر سرمایه گذارها بایستی متوجه بخشهای تولیدی مانند مسکن، حمل و نقل، مدارس بخصوص کودکانها و دبستانها گردد. در مراحل بعدی که اقدامات لازم جهت کنترل موالید، نتیجه میرسد باید سرمایه گذارها به خواسته های طبقه جوان و بخصوص دبیرستانها و دانشگاهها و ایجاد کار اختصاص یابد.

در مورد دوم، بررسی تحولات بخش های مختلف فعالیت تهران و توسعه منظم آنها طی ۲۵ سال آینده ۲,۴۰۷,۰۰۰ نفر را پیش بینی مینماید. از طرف دیگر تجدید جمعیت تهران به ۵/۵ میلیون نفر تعداد

از عوامل مذکور نشان میدهد. بررسی تحولات جمعیت آینده تهران لزوم اتخاذ سیاستهای منطقی و اقدامات اساسی تجدید جمعیت را به ۵/۵ میلیون نفر طی ۲۵ سال آینده تأکید مینماید و در راه حصول این هدف نه تنها ایجاد مهاجرت از تهران بلکه اقدامات مثبت در راه تقلیل میزان موالید ضروری خواهد بود و برای این دو منظور بایستی ایجاد قلبهای صنعتی عمده برای جلب افراد کشور به سایر شهرهای ایران و طرح ریزی برنامه های صحیح اجتماعی و ایجاد انگیزه های مختلف برای تقلیل میزان موالید به مرحله اجرا درآیند.

انتخاب قلبهای توسعه بایستی بر پایه ارزیابی دقیق از امکانات توسعه در مناطق مختلف کشور صورت گیرد. بسیاری از کشورها برای تقلیل جمعیت در مراکز عمده شهری دست به تقویت مناطق عقب مانده کشور زده اند و این خود مشکل معضلی را بوجود آورده است. چه تجربه بخوبی نشان میدهد که بهره برداری لازم از این سرمایه گذارها بعمل نیامده و مشکل افزایش جمعیت همچنان باقی مانده است. در مورد شهرهای اطراف تهران باید گفت که بعثت قرابت آنها با تهران مورد توجه قرار گرفته و این قرابت خود انگیزه های برای توسعه شهرهای مذکور بوده است. توسعه شهرهای اطراف تهران موجب تقلیل مهاجرت تهران خواهد شد ولی این راه حل فقط در یک دوران کوتاه مؤثر بوده و باید طرح ریزی اساسی و دایمی برای تمام کشور تهیه شده و مناطق توسعه و همچنین

نظریه های

۳- پیش‌بینی رشد اقتصادی

تا باامروز تهران هم‌بزرگی از سرمایه‌گذاری اقتصادی کشور را بخود اختصاص داده است. با وجود اینکه تهران ۱۲٪ از جمعیت کل کشور را در خود جای داده در حدود ۱/۳ از صنایع کشور را در خود متمرکز نموده است. محدودیت جمعیت و توسعه اقتصادی تهران که از طرف دولت تعیین و مشخص گردیده تغییرات محسوس و بارزی را در این رشته بدنبال خواهد داشت. مطالعات مقدماتی درباره میزان سرمایه‌

اجرای این سیاست با روشهای تجدیدی دولت انطباق داشته و از طرف دیگر بعلاوه احتیاج شدیدی که به بخش خدمات در شهر تهران وجود دارد تنها راه حل مناسب انتقال شاغلین صنعتی میباشد.

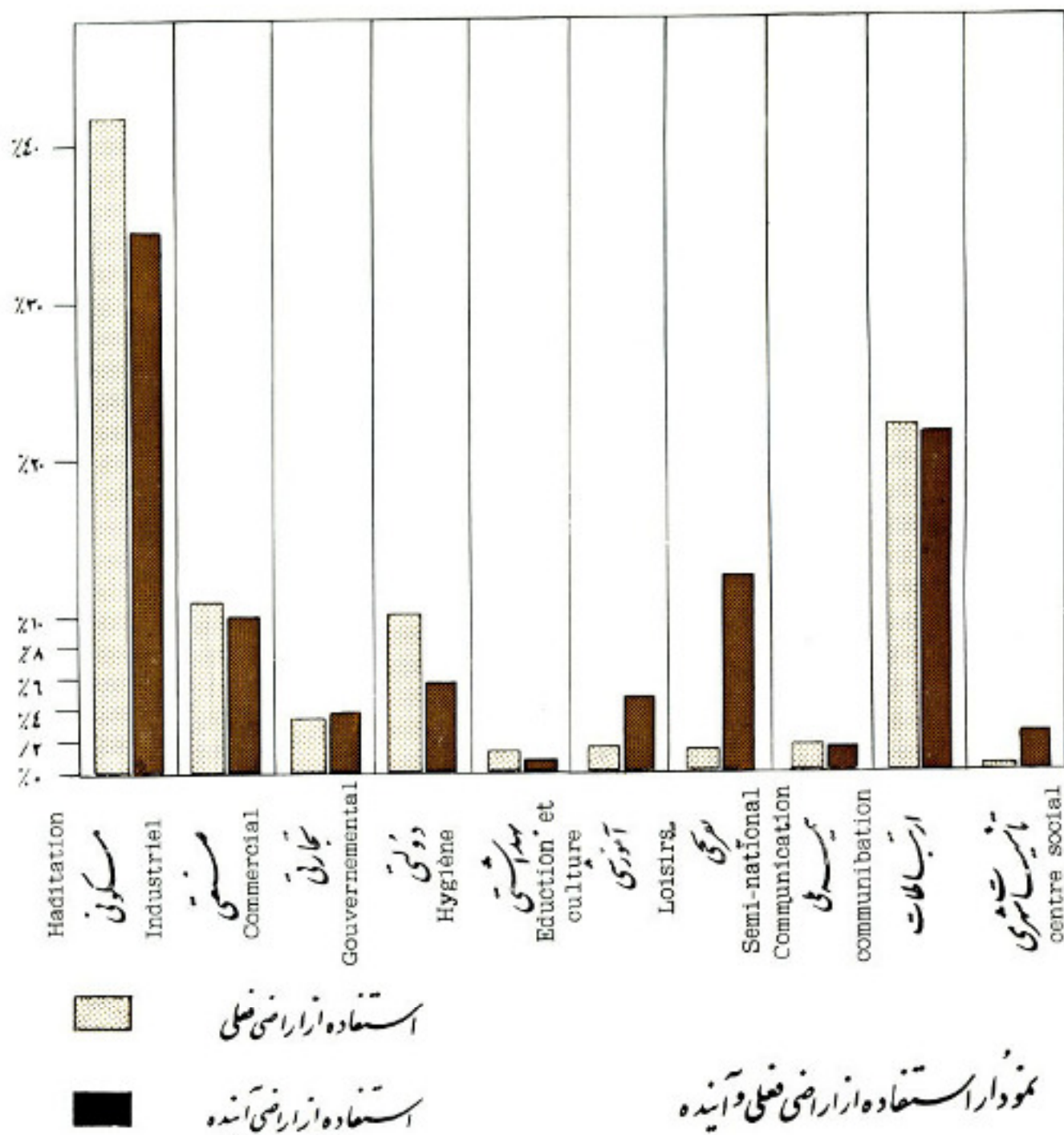
در نتیجه تهران يك وضعیت کاملاً ویرمادی خواهد داشت و نحوه اشتغال آن تفاوت زیادی با شهرهایی که توسط آنها تجدید نگردیده پیدا خواهد کرد.

جدول تغییرات سطح اشتغال را بین سالهای ۴۵ و ۱۳۷۰ نشان میدهد.

شاغلین این جمعیت را به ۱,۸۱۵,۰۰۰ نفر (۳۳ درصد کل جمعیت) محدود می‌ازد. لذا سیاست تجدید جمعیت تهران مستلزم انتقال تعدادی از فعالیت‌های صنعتی و غیره معادل ۳۹۲,۰۰۰ شغل (مابعدالتفاوت ۲,۲۰۷,۰۰۰ و ۱,۸۱۵,۰۰۰ نفر) به خارج از منطقه تهران خواهد بود. بدون شك این نوع امکانات اشتغال می‌بایستی در زمینه صنایع اصلی (مانند فعالیتهایی که میتوان خارج از منطقه تهران ایجاد نمود) صورت گیرد. انطباق داشته و از طرف دیگر بعلاوه احتیاج

رویش‌یابی سطح اشتغال برای سالهای ۱۳۷۱-۱۳۴۷

تقسیم بندی مشاغل	۱۳۴۷		۱۳۷۱ پیش‌بینی شده		۱۳۷۱ تعدیل شده	
	تعداد شاغلین	درصد نسبت بکل	تعداد شاغلین	درصد نسبت بکل	تعداد شاغلین	درصد نسبت بکل
دولتی	۷۲,۹۴۹	۸/۹	۱۵۷,۰۰۰	۷/۰	۱۵۷,۰۰۰	۸/۶
سازمانهای محلی	۳۰,۰۰۰	۳/۶	۸۳,۰۰۰	۳/۷	۸۳,۰۰۰	۴/۶
خدمات اصلی	۲۰۱,۵۷۹	۲۴/۵	۵۵۹,۰۰۰	۲۴/۹	۵۵۹,۰۰۰	۳۰/۷
خدمات ثانوی	۱۵۸,۳۸۳	۱۹/۳	۳۸۷,۰۰۰	۱۷/۲	۳۸۷,۰۰۰	۲۱/۲
صنایع اصلی	۱۵۲,۵۷۶	۱۸/۵	۶۹۸,۰۰۰	۳۱/۱	۲۷۷,۰۰۰	۱۵/۲
صنایع ثانوی	۱۱۹,۸۸۲	۱۴/۶	۲۲۲,۰۰۰	۹/۹	۲۲۲,۰۰۰	۱۲/۲
کشاورزی و معادن	۲۴,۴۷۸	۳/۰	۲۴,۰۰۰	۱/۱	۲۴,۰۰۰	۱/۳
سایروسنگاران	۶۲,۸۷۷	۷/۶	۱۱۴,۰۰۰	۵/۱	۱۱۴,۰۰۰	۶/۲
جمع کل	۸۲۲,۷۲۴	۱۰۰/۰	۲,۲۴۴,۰۰۰	۱۰۰/۱	۱,۸۱۵,۰۰۰	۱۰۰/۰



نمودار استفاده اراضی فعلی و آینده

آماری کشورهای دیگر منظور مقایسه مورد استفاده قرار گرفت و براین پایه حداقل معیار قابل قبول برای سال ۱۳۷۰ تعیین گردید. پیش‌بینی‌های اقتصادی چنین نشان می‌دهد که تهران می‌تواند به‌طور متوسط حداقل معیارهای عملی را تا ۶/۵٪ افزایش دهد و بدین ترتیب درصد استفاده‌های مختلف از اراضی بین ۹٪ (برای بهداشت و آموزش) و ۳/۵٪ (برای صنایع) مطابق با سلسله مراتب اولویت‌های مشخص شده توسط دولت تغییر پیدا خواهد نمود مشروط بر آنکه حد متوسط از ۶/۵٪ برای تمام عناصر شهری تجاوز ننماید.

خصوصی و دولتی نشان می‌دهد ولی بایستی تأکید گردد که برای سرمایه‌گذاری فوق تأمین عواید بیشتری از طریق صدور اوراق قرضه و وضع مالیات‌های جدید لازم و ضروری می‌باشد.

۴- معیارها و برنامه‌های توسعه و تحول

بر مبنای پیش‌بینی‌های اقتصادی و جمعیتی شواهد و معیارهای سرانه برای هر یک از عناصر مختلف شهری انتخاب گردید. این برنامه‌ها تأمین تأسیسات و تسهیلات کافی شهری برای مردم و همچنین سرمایه‌گذاری لازم برای آنها بوده است. برای مشخص کردن معیارهای سرانه

گذاری در مرحله اول طرح جامع مورد بررسی قرار گرفت و در مراحل بعد اصلاحات قابل ملاحظه‌ای در فرضیه ورودیه پیش‌بینی ایجاد گردید. به‌طور کلی میزان سرمایه‌گذاری خالص در بخش ساختمان طی ۲۵ سال آینده در حدود ۱۰۴۰ میلیارد ریال خواهد بود. از این مقدار مبلغ ۲۱۵ میلیارد ریال طی مرحله مقدماتی طرح سرمایه‌گذاری خواهد شد. به‌طوری‌که انتظار می‌رود سرمایه‌گذاری عمومی که از منابع کشوری و محلی تأمین خواهد گردید بالغ بر ۳۵٪ کل سرمایه‌گذاری خواهد بود. این مبلغ افزایش قابل ملاحظه‌ای را در ضریب سرمایه‌گذاری بخش

بخش چهارم - ایده کلی توسعه

۱ - بافت شهری

با توجه به روشهای مختلف توسعه تهران بر مبنای روندهای اقتصادی و اجتماعی و همچنین احتیاجات پیش بینی شده فیزیکی و معیارهای کلی تدوین گردید که این معیارها بافت شهری را چنین مشخص نموده اند.

الف - ایجاد حداکثر سطح دسترسی برای تمام عناصر شهری .

این هدف را تا اندازه ای میتوان با رده بندی فعالیت های عمده شهری و همچنین با توجه به تأمین یک سیستم حمل و نقل که بتواند حداکثر تحرک را برای مردم شهر فراهم نماید تأمین نمود .

بعکس اختلاف شدیدی که بین درآمد خانوارهای تهران وجود دارد تعدادی دارای اتومبیل بوده و توده کثیر دیگر تابع تجهیزات ارتباطی عمومی میباشد و این اختلاف در آینده ادامه خواهد داشت و در نتیجه بافت شهری بایستی بتواند بنحو احسن با ایجاد جاده های اصلی و یک شبکه تقلیه سریع السیر ، دسترسی کافی به تمام عناصر شهری را برای طبقات مختلف مردم (بخصوص در مرکز عمده فعالیت های شهری) تأمین نماید .

ب - ایجاد قابلیت انطباق و انعطاف در بافت شهری

این عامل بالاحسن برای شهرهایی که دستخوش تحول و تغییرات شگرفی میباشد بسیار ضروری میباشد . در صورت لزوم ، شهر بایستی بتواند تغییرات فیزیکی ناشی از تحولات اجتماعی و اقتصادی را با حداقل هزینه تأمین نماید .

ب - تأمین توسعه مداوم شهری -

این عامل بخصوص برای شهر تهران که سریعاً توسعه می یابد و بالاتر دید تا سالهای ۱۳۷۰ بعد هم این توسعه بجا خواهد بود لازم و ضروری میباشد .

ت - انتخاب تأسیسات مختلف شهری و تنوع وسائل تقلیه -

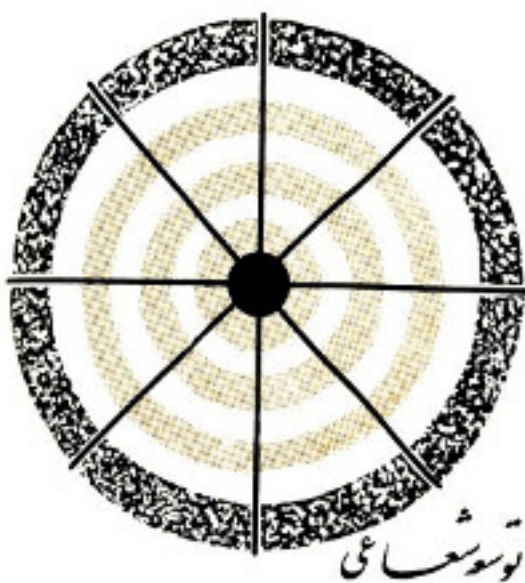
تنوع در حق انتخاب ، یکی از شرایط اساسی و اصلی هر شهری بوده و شاخص بهبود و ارتقا ، سطح زندگی میباشد و این عامل کمتر از هر پایتخت دیگر جهان در تهران بچشم میخورد . چنین حق انتخابی بایستی هم در بهنه شهری و هم در بهنه محلی بوجود آید . تنوع در حق انتخاب نباید مستلزم ایجاد هزینه های بیشتری باشد . در یک طرح اساسی شهری این هدف میتواند بوسیله تخصیص دقیق در استفاده از اراضی و خطوط ارتباطی تأمین گردد .

ث - ایجاد سیمای برجسته شهری -

این عامل بخصوص در مورد تهران حائز اهمیت میباشد چه کوهستانهایی که در پشت آن قرار گرفته زمینه مساعدی را برای ایجاد یک سیمای با شکوه فراهم نموده است .

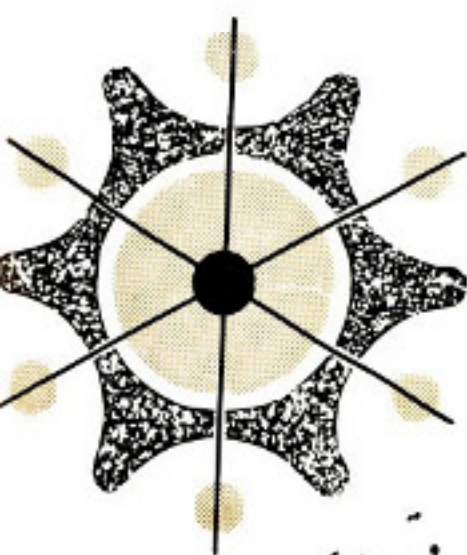
ج - سلسله مراتب تقسیمات شهری -

ایده تقسیمات شهری بر اساس روابط فعالیت های مختلف شهر گذارده شده است . همبستگی بین افراد ، یک محله و همبستگی هدف های کلی محلات واحد بزرگتری را بوجود می آورد و بالاخره همبستگی های موجود این واحدها ، یک شهر را تشکیل میدهد .



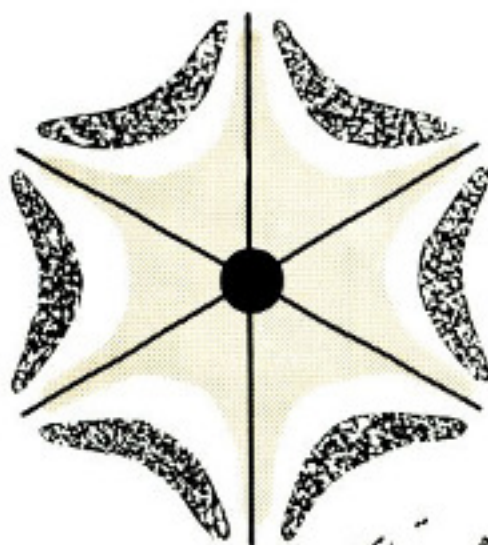
توسعه شعاعی

Developpement en rayons



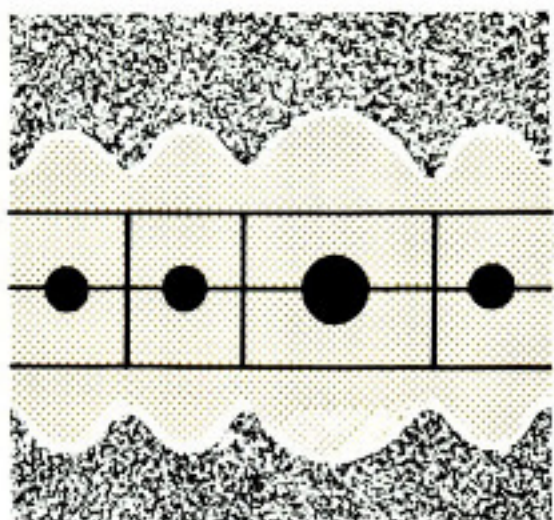
توسعه اماری

Developpement systeme
villes satellites

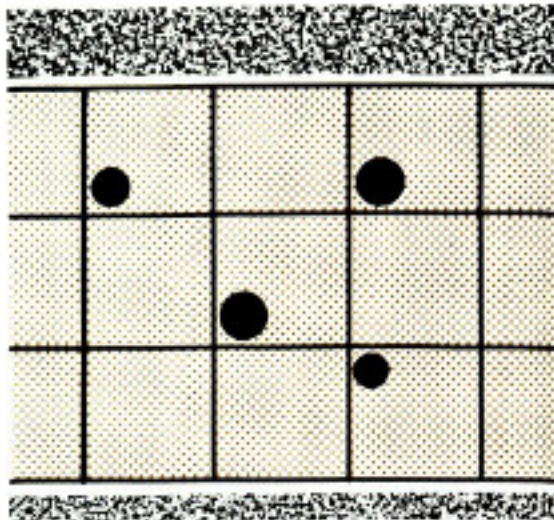


توسعه هسته ای

Developpement en noyau



توسعه خطی



توسعه پراکنده

مناطق شهری



مناطق بزرگمده



مراکز تجاری عمده



ج - تقابل تراکم در نقاط جاذب جمعیت.

ح - توجه به شرایط و محدودیتهای اقلیمی -

در مورد تهران سلسله جبال البرز محدودیتهائی در شمال ایجاد نموده و در این خصوص همچنین میتوان هوای نامطلوب جنوب شهر را ذکر کرد.

بررسی بافتهای مختلف شهری سه نوع توسعه متفاوت را مشخص نموده است:

توسعه هسته‌ای: این بافت شهری به سه بافت مرکزی، شعاعی و اقماری تقسیم میگردد.

توسعه پراکنده: این نوع توسعه بیشتر بر پایه شبکه شطرنجی قرار گرفته و موجب حفظ تعادل فعالیتهای مختلف و استفاده از اراضی در سراسر منطقه شهری میگردد.

توسعه خطی: در این نوع توسعه مرکزیت حداقل تقلیل مییابد.

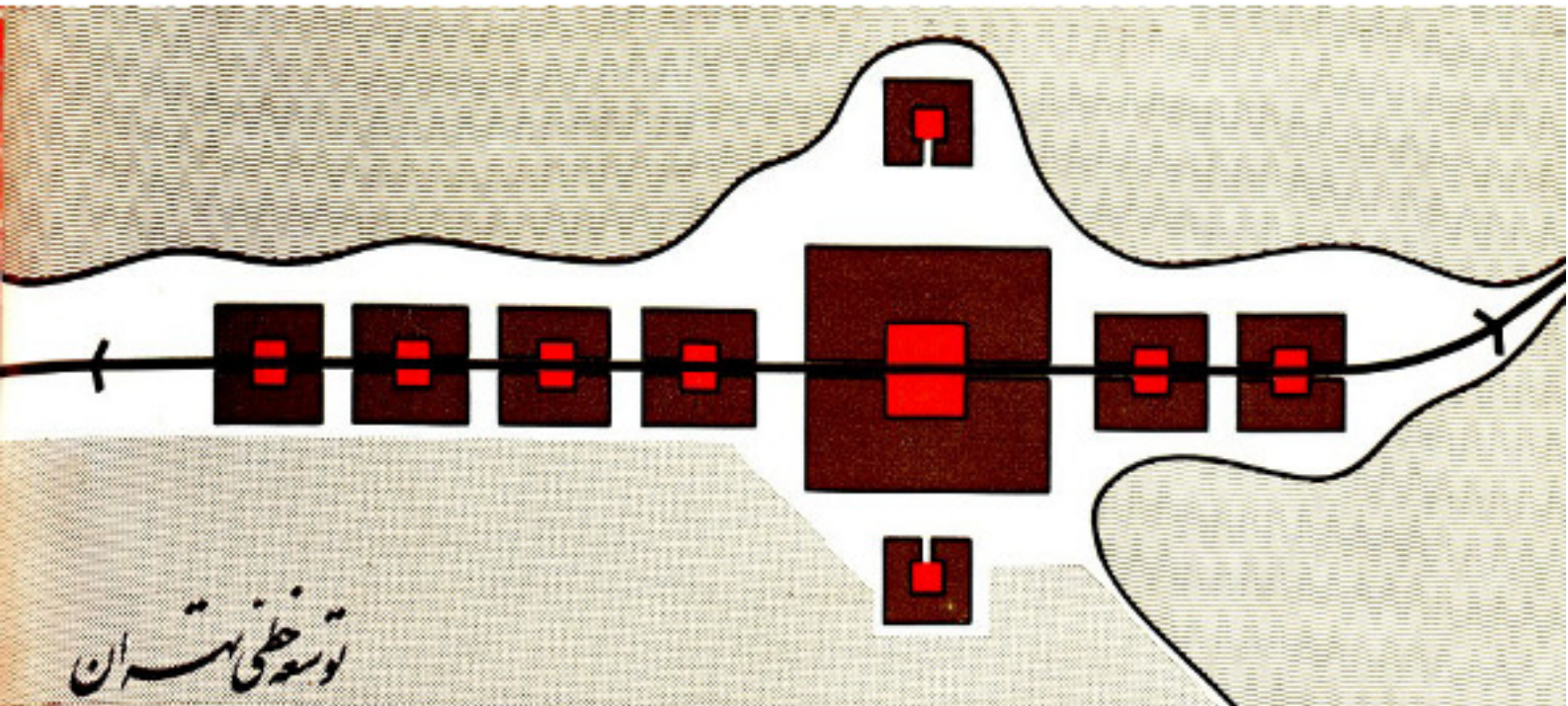
بعلل مختلف دوطبقه‌بندی اول برای شهر تهران مناسب بنظر نمیرسد و در مورد توسعه شعاعی اهمیت مرکز شهر بی‌اندازه زیاد بوده و منجر به تراکم شدید و ازدحام نامطلوبی میشود و در نتیجه دسترسی به مرکز شهر بسیار مشکل و دشوار میگردد. حتی در توسعه اقماری هم در صورت عدم توجه به بافت شهری و مقیاس مراکز آن تمام فعالیت های اساسی شهری متمرکز گردیده و نتایج نامطلوبی بار خواهد آورد.

بافت پراکنده که دارای مراکز مختلف میباشد اگر چه مشکلات متحدالمرکز بودن را در بر ندارد لکن با در نظر گرفتن تعادل

بود و این تحول با شرایط اقلیمی و محدودیت های ارضی و همچنین امکانات زیادی که در تغییر و تحول بافت آن خواهد بود مناسب بنظر میرسد. در عین حال در این نوع توسعه تمام عناصر عمده شهری علیرغم توسعه کلی شهر در دسترس عموم قرار خواهد گرفت. در اینجا باید لزوم توجه به تعادل بین فعالیتهای مختلف تأکید گردد و در نتیجه توزیع شبکه ارتباطی طوری باشد که مشکلات و مسائل که در نوع توسعه شعاعی ایجاد میگردد بوجود نیاید. با کنترل تعداد و اندازه مراکز تراکم فعالیتهای مختلف شهری تأمین این تعادل میسر میباشد.

بسیار حساسی که بین فعالیتهای مختلف تهران وجود دارد ایجاد آن بسیار بعید بنظر میرسد و تنها با اجرای دقیق مقررات و قوانین سریع قابل حصول میباشد. مضافاً این نوع توسعه با خصوصیات و مشخصات اقلیمی تهران سازگار نبوده و نمیتواند بنحو احسن استفاده از امکانات شهری را تأمین نماید.

نواقص و معایب توسعه خطی به مراتب کمتر از توسعه پراکنده و توسعه هسته‌ای بوده و با ضوابطی که مورد بحث قرار گرفت مطابقت بیشتری دارد. توسعه خطی تهران بیشتر در جهت مغرب بطرف کرج خواهد



توسعه خلی تهران

-  محدوده است که بها
-  محدوده است آب و هوا
-  منطقه شهری
-  مراکز شهری

۲- خصوصیات و مشخصات توسعه خلی تهران

طی مرحله اول طرح جامع آینده کلی توسعه آینده شهر تقدیم و مورد تصویب دولت قرار گرفت. این ایده در اثر مطالعات و بررسیهای دقیقتری که در مرحله نهائی طرح بعمل آمد تغییرات کلی پیدا کرد که بطور تفصیل مورد بحث واقع خواهد شد. البته پاره‌ای از مشخصات کلی طرح که در طی مرحله‌ای تدوین گردیده بود تغییر پیدا نمود و در اینجا بطور اختصار بذکر آنها میبادرت میشود.

الف - همانطور که در فصل ارتباطات ذکر گردید شبکه حمل و نقل با توجه به مشخصات تراکمی که در شهر آینده وجود خواهد داشت باید مخلوطی از حمل و نقل عمومی و افرادی باشد.

امکان دارد که شبکه نقلیه عمومی (اتوبوسهای سریع‌السیر نیز جزو آن خواهد بود) در مسیر جاده‌های اصلی و شاهراهها تعبیه گردد. هرچند هزینه ایجاد یک چنین سیستمی بدو ناچیز است لکن بعات عدم قابلیت انعطاف و ظرفیت بسیار کم آن نیست.

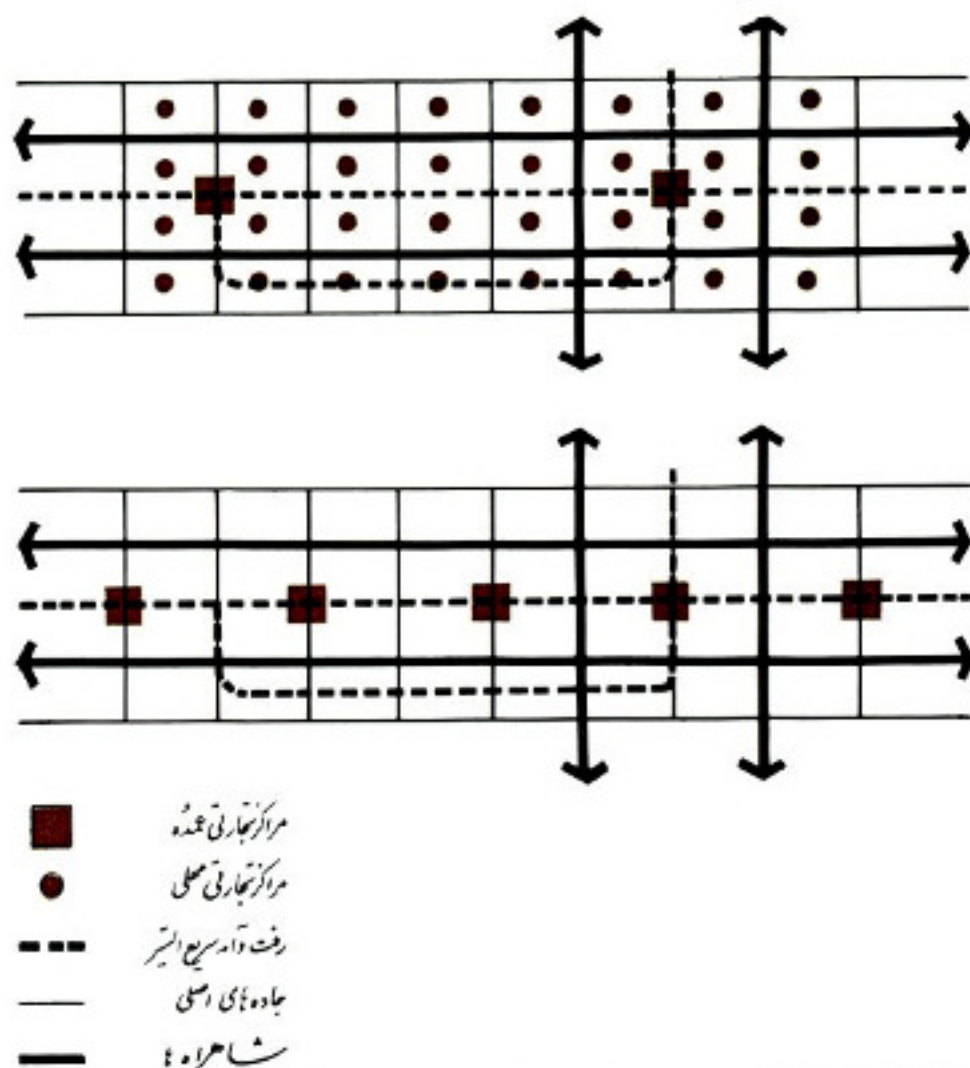
پیشنهاد میگردد که مراکز مهم شهری (خرده‌فروشی، دولتی و فعالیتهای پرتراکم مسکونی) در مرکز این توسعه قرار گیرند تا دسترسی بآنها از تمام نقاط مسکونی واقع در طول خط توسعه ممکن گردد. از آنجائیکه فعالیتهای مراکز شهری تراکم زیادی را در ترافیک موجب میشود لازم است که این مراکز بوسیله شاهراهها و خطوط سریع‌السیر بهم متصل. اراضی واقع در شمال این ناحیه بدون شک بوسیله خانواده‌های پردرآمد و صاحب اتومبیل اشغال خواهد شد و چون میزان تراکم مسکونی بسیار پائین خواهد بود ایجاد شبکه خطوط سریع‌السیر ضروری بنظر نمیرسد. قسمت مرکزی شامل تراکم و طبقات درآمد متوسط میباشد و برای این قسمتها یک سیستم مختلط (شاهراه و خطوط سریع‌السیر) در نظر گرفته شده است. در نقاط جنوبی که میزان تراکم بالا بوده و سطح درآمد بسیار پائین میباشد باید شبکه خطوط سریع‌السیر ایجاد شود. ضمناً خطوط سریع‌السیر مذکور قادر به تأمین احتیاجات مراکز صنعتی مجاور این مناطق نیز خواهد بود.

به راد آهن و همچنین توجه بیشتر به صاحبان اتومبیل و بالاخره جذب تمام ترافیک عمده به شاهراهها اتخاذ چنین رویه‌ای نامطلوب میباشد. از طرف دیگر بیشتر این مشکلات با ایجاد یک سیستم متعادل که در آن خطوط مجزائی برای شاهراهها و وسائط نقلیه سریع‌السیر وجود داشته باشد قابل حل خواهد بود و در عین حال چنین سیستمی هم از نظر مسافت و هم از نظر موقعیت استفاده‌های اراضی قابل انعطاف میباشد. ظرفیت شبکه راد آهن (۴۰,۰۰۰ نفر مسافر در هر ساعت) با توجه به هزینه کم که برای ایجاد آن باید صرف شود مقرون به صرفه است. هزینه عمده این روش مربوط به تعبیه آن در قسمت‌های مختلف شهر است که مستلزم ایجاد خطوط زیرزمینی میباشد. برای مشخص کردن خصوصیات فنی سیستم پیشنهادی بایستی از طرف دولت مطالعات دقیقتری بعمل آید.

وابستگی شبکه حمل و نقل و توزیع استفاده اراضی - توسعه خلی، در سرتاسر منطقه تهران تعادل کاملی بین استفاده‌های مختلف اراضی بوجود خواهد آورد لذا چنین

حدود توسعه شهری

روش های مختلف ترتیب مراکز شهری



در نتیجه همانطوریکه نشان داده شد، یک ردیف شاهراه و خطوط سریع السیر شمالی جنوبی در نظر گرفته شده است.

۳- توزیع مراکز شهری

شمای موجود دو طریق مختلف توزیع مراکز شهری را نشان میدهد: شق اول فقط دو مرکز شهری پیشنهاد مینماید و ممکن است چنین روشی برای یک شهر کوچک مناسب باشد لکن بهیچ وجه نمیتواند احتیاجات یک شهر ۵/۵ میلیون نفری را تأمین نماید. فاصله زیاد بین دو مرکز باعث ناراحتی سکنه گردیده و در این حال حق انتخاب کاملی بمرم نمیدهد.

شق دوم مراکز شهری متعددی را در مسیر خطوط سریع السیر پیشبینی مینماید و بدین ترتیب رعایت ضوابط اساسی یک مرکز شهری یعنی سهولت دسترسی و حق انتخاب را ممکن میسازد. در بررسیهای مرحله دوم در خصوص نحوه توزیع، تعداد و اندازه این مراکز مطالعات دقیقی بعمل آمده است. بافت شهری آینده و همچنین خصوصیات کلی که در این فصل مورد بحث قرار گرفت پایه اساسی تدوین طرح جامع توسعه را که در فصول آینده بررسی میگردد تشکیل میدهد.

بافت و اجرای طرح جامع

بخش اول - مقدمه:

طی مطالعات مرحله نهائی طرح جامع اصلاحات و تغییراتی در ایده کلی طرح بر مبنای اطلاعات و آمار وسیعتری که بدست آمده بود و همچنین پیشبینیهای اقتصادی و اقدامات و پیشنهادات دولت در نحوه استفاده از پاره‌ای از اراضی بعمل آمد و همچنین اصلاحاتی نیز در میزان توسعه فعلی شهر با توجه به اراضی تفکیک شده و محدودیتهای اقلیمی صورت گرفت. در این فصل دقیقاً خصوصیات اصلی طرح جامع مورد بحث قرار خواهد گرفت.

بخش دوم - حدود توسعه شهری

خصوصیات اقلیمی منطقه تهران بطوری که در فصل گذشته مورد بحث قرار گرفت مهمترین عامل در تشخیص بافت فیزیکی شهر محسوب گردیده و نقش مهمی را در تعیین محدوده توسعه شهری ایفا مینماید.

منطقه دایره شهری تهران فعلاً یکصد و هشتاد کیلومتر مربع وسعت دارد. پیشبینی رشد جمعیت و مطابقت کامل آن با معیارهای عملی برای تأمین عناصر مختلف شهری و بالاخص معیارهای مربوط به تراکم مسکن لزوم تثبیت محدوده شهر را در ۶۲۵ الی ۶۵۰ کیلومتر مربع (در سال ۱۳۷۰) تأیید

بین این دو ناحیه و حدود شکارگاه ساطنسی واقع میگردد بعداً تحت بررسی دقیقتری درآمد و معلوم شد که اراضی وسیعی در این قسمتها تفکیک گردید و طرحهای تفکیکی آن مورد تصویب قرار گرفته است. مضافاً به علت توسعه قسمت شرقی گورستان مسگرآباد این قسمت در محدوده طرح جامع تهران ادغام گردیده است. در اثر تغییراتی که در محدوده شهری صورت گرفت قسمت وسیعی از این اراضی برای سکونت اختصاص داده شد.

تشخیص محدوده معینی در قسمت جنوبی شهر فعلی، چندان آسان نیست. برای اینکه بتوان توسعه خطی را به مرحله عمل درآورد بایستی گسترش شهر بطرف مغرب صورت گیرد و تا آنجا که ممکن است از توسعه آن در قسمت جنوبی بخصوص شهرری جلوگیری بعمل آید و براساس همین هدف بود که حد جنوبی شهر در حاشیه کوردهای آجریزی تثبیت گردید. تنها در یک قسمت جنوب شهر که طرح تفکیکی آن مورد تصویب قرار

مینماید.

حد شمالی منطقه تهران بوسیله سلسله جبال البرز معین گردیده و بررسیهای دقیق نیز نشان میدهد در قسمتهائیکه شیب کوهپایه از ۲۰٪ تجاوز میکند ایجاد ساختمان بسیار مشکل بوده و امکانات استفاده از شیبهای زیاد و شرایط ارضی از نقطه نظر معماری مشکل بنظر میرسد. از آنجائیکه پیشبینی میگردد در آینده مردم علاقه زیادی بسکونت در دامنه کوهستانها نشان خواهند داد لذا مطالعات دقیقتری درباره اراضی مناسب برای ساختمان و همچنین در مورد خصوصیات و بزم آنها صورت گرفت. این مطالعه که در فصل ششم بطور مفصلتری تشریح گردیده است محدوده دقیق شمالی توسعه تهران را تعیین مینماید.

پیشبینی حدود توسعه شهر در قسمت جنوب شرقی پس از تکمیل مرحله اول طرح جامع مورد تغییرات زیادی قرار گرفته است. بدو حد اکثر توسعه تا منطقه تهران نو و فرحآباد در نظر گرفته شده بود و اراضی که

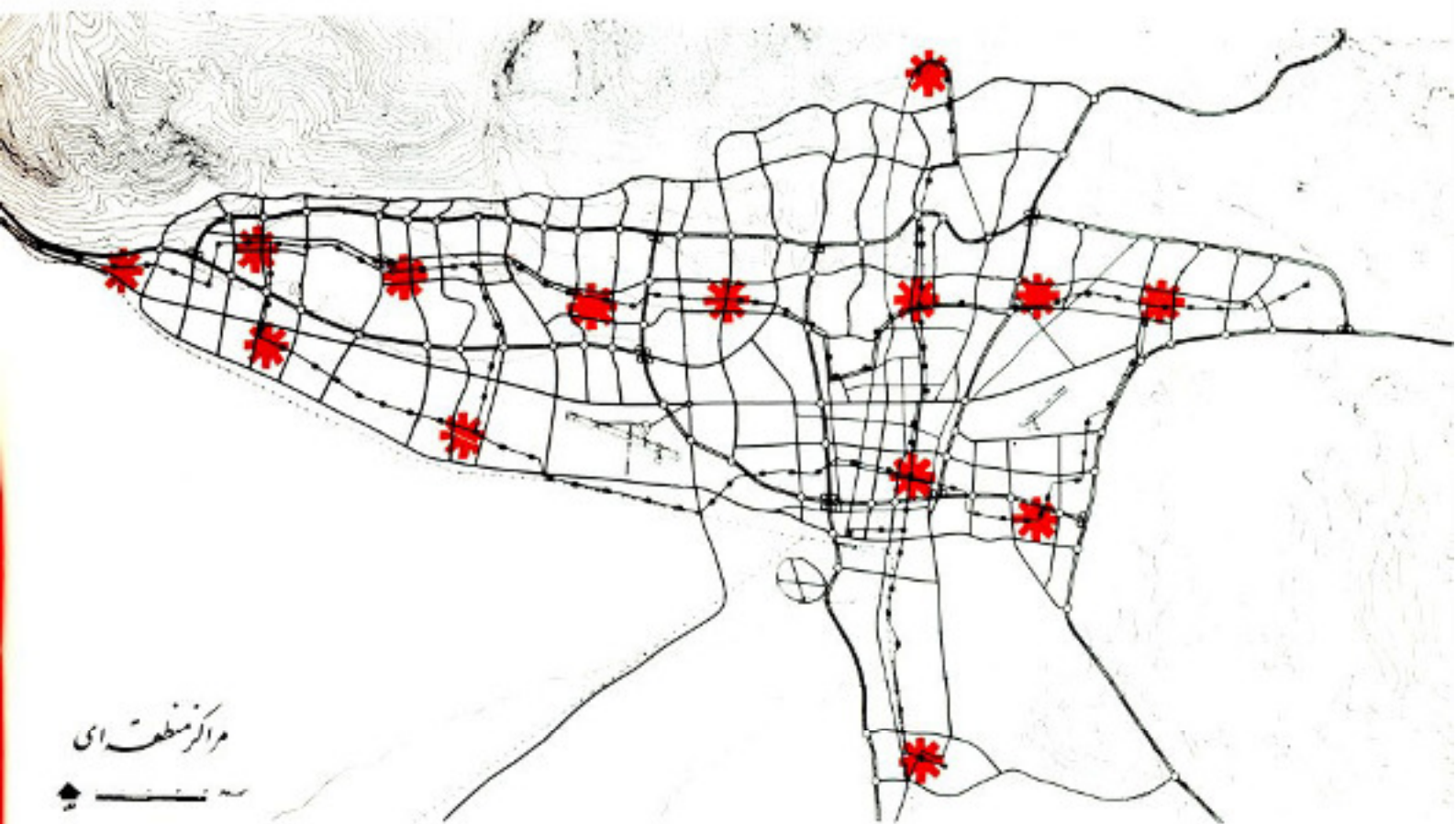
گرفته بود حد جنوبی شهر تا اندازه‌ای توسعه داده شده است.

با توجه به مطالب فوق توسعه شهری در يك محدوده معینی صورت خواهد گرفت و بصورت يك شهر اقماری تهران در خواهد آمد. در این صورت پیش‌بینی می‌گردد که طی ۲۵ سال آینده جمعیت شهری از ۱۰۰۰،۰۰۰ نفر به ۲۰۰۰،۰۰۰ نفر بالغ گردد. البته باستانی محدوده فوق و مناطقی که در قسمت شرقی شهری، برای منابع سنگین در نظر گرفته شده هیچ نوع توسعه و گسترش قابل ملاحظه‌ای نباید صورت گیرد.

توسعه غربی منطقه طرح پس از پایان مرحله اول با بررسیهای دقیقتر نیازمندیهای پیش‌بینی شده تغییراتی داده شد. هر چند محدوده توسعه شهری به‌طوریکه در نقشه ۱: ۱۰۰۰۰ مشخص گردیده دقیقاً احتیاجات ارضی پیش‌بینی شده را طی ۲۵ سال آینده منعکس ننماید ولی دو عامل مهم ممکن است تغییراتی در این پیش‌بینی ایجاد نماید. اولاً علی‌رغم قابلیت انعطاف طرح جامع تهران ممکن است که افزایش جمعیت و توسعه اقتصادی پایتخت با پیش‌بینی‌های ۲۵ سال آینده کاملاً مطابقت

ننماید و این عدم دقت خود زائیده عوامل مختلفی میباشد که تشخیص این عوامل در حال حاضر به‌یچوجه امکان‌پذیر نیست. ولی انعطاف این طرح بخصوص در مورد تراکم مسکونی میتواند تغییرات زیادی را در میزان افزایش جمعیت بخوبی جذب نماید ولی در قسمتهاییکه تغییرات عوامل قابل جذب و انطباق نباشد تغییر و اصلاح طرح لازم و ضروری خواهد بود.

عامل دوم که موجب تغییرات زیادی خواهد گردید ایجاد فرودگاه بین‌المللی در



مراکز صنعتی

جنوب شهری میباشد. موقعیت فرودگاه بر مبنای اصول و موازین شهرسازی درمتهی علیه جنوب غربی شهر پیشنهاد شده بود. تصمیمات اخیر دولت موجب تغییر در این پیش‌بینی گردید. يك چنین فرودگاه عظیمی طبیعتاً تأسیسات و فعالیتهای دیگر شهری بخصوص واحدهای مسکونی را بوجود خواهد آورد. اثرات این عوامل بایستی دقیقاً مورد بررسی قرار گرفته و بخصوص میزان سرمایه گذاری در این ناحیه بمنظور تأمین توسعه خطی محدود گردد.

تمرکز فعالیتهای شهری را در مرکز کنونی تشویق مینماید و برای توسعه منظم شهری نامناسب میباشد و بهمین دلیل ایجاد منابع جدید و یا توسعه واحدهای صنعتی موجود در اطراف جاده ساوه مجاز نباشد. در قسمت غرب، خط راه آهن تهران تبریز و همچنین اراضی صنعتی و مسکونی جنوب فرودگاه مهرآباد حد جنوبی توسعه منطقه را مشخص مینماید. ممکن است مراکز عمده صنعتی که پیشنهاد گردیده در قسمت جنوبی خط راه آهن تا مسیر اصلی آب که اراضی کشاورزی را

قسمت جنوب غربی شهر شامل تمام حوزهای مسکونی موجود، بجز يك ناحیه کوچک در مغرب فرودگاه قلعه مرغی که دارای تعدادی واحدهای مسکونی نامناسب است میگردد. پیشنهاد میشود که واحدهای مسکونی این قسمت در يك برنامه بلندمدت تخریب و اراضی آن برای مصارف کشاورزی در نظر گرفته شود. اراضی خارج از این محدوده، چه از نقطه نظر آب و هوا و چه از لحاظ توسعه شعاعی شهر در اطراف جاده ساوه موجب تضعیف توسعه خطی گردیده و گرایش به آبیاری مینماید توسعه پیدا کند. در حدود

پیر بنای توسعه

بایستی تاکید کرد که عمران و توسعه طی دوران طرح و حتی پس از آن از محدوده‌ای نه روی نقشه مشخص گردیده تجاوز خواهد نمود. میزان این توسعه ده بر مبنای پیش‌بینی افزایش جمعیت قرار گرفته حداقل در حدود ۵۵ هزار نفر در سال خواهد بود (در حدود ۱٪ جمعیت منطقه شهری) و این توسعه بایستی در بافت سطحی شهر منعکس گردد. توسعه شهر بطرف مغرب بالاخره شامل منطقه طرح نیز خواهد گردید. در قسمت شرق محدودیت‌های فیزیکی سلسله جبال البرز موجب ایجاد حومه‌های شهری در قسمت رودهن خواهد گردید که بوسیله جاده مازندران به تهران متصل میگردد.

بخش سوم - زیربنای توسعه

الف - اصول تقسیمات شهری

بطور کلی طرح جامع تقسیمات متمایزی را در محدوده خود مشخص مینماید. این تقسیمات به طبقه مشخص تقسیم گردیده که هر یک از آنها بر مبنای یک عنصر مهم شهری و جمعیتی که توسط آن عنصر بخصوص تعریف میگردد تعیین شده است. به عنوان مثال کوچکترین قسمتی که بتواند به آسانی قابل تعریف باشد بر مبنای جمعیتی که برای تغذیه یک دبستان لازم میباشد پایه گذاری گردیده و در این گزارش این طبقه بندی بنام محله نامیده میشود. این محلات معمولاً دارای ۵ هزار نفر جمعیت خواهد بود که در حدود ۵ دقیقه با دبستان فاصله دارند. این ضابطه کلی ممکن است تحت تأثیر عوامل مختلف تغییراتی حاصل نماید بدین ترتیب که مثلاً در محلات کم تراکم رعایت بعد مسافت ایجاد دبستان در فاصله ۵ دقیقه پیاده روی بسیار دشوار و غیر عملی خواهد بود ولی از طرف دیگر ساکنین این نوع محلات از درآمد بیشتر و سطح مالکیت اتومبیل بالاتری برخوردار هستند و لذا ضابطه مذکور تحت الشعاع سطح درآمد و مالکیت اتومبیل قرار خواهد گرفت.

همچنین تقسیمات ناحیه‌ای بر مبنای جمعیتی که بتواند یک دبستان را تغذیه نماید مستقر گردیده و دارای یک مرکز تجارتي خواهند بود. جمعیت این نواحی بین ۱۵ تا ۳۰ هزار نفر بر حسب شرایط محلی قابل تغییر خواهد بود که در حقیقت مطابق سه تا شش محله میگردد.

مناطق شهری هر چند از لحاظ محدوده فیزیکی مشخص میباشد ولی از نظر رابطه ساکنین با فعالیتهای مختلف قاطعیت نسبی کمتری خواهند داشت.

این مناطق بر مبنای یک جمعیت لازم برای تغذیه فعالیتهای و تأسیسات مختلف شهری قرار داشته و برای آنها جمعیتی بین سیصد

تا پانصد هزار نفر در نظر گرفته شده است و شامل نواحی شهری متعددی میگردد. اگر چه ایده اساسی برای زیربنای تقسیمات مختلف در تدوین عناصر شهری نقش مهمی دارد لکن توزیع نحوه استفاده از اراضی و قابلیت انعطاف یک چنین زیربنایی را نباید از نظر دور داشت.

حق انتخاب بین تأسیسات مشابه برای یک زندگی شهری لازم و مطلوب میباشد. بعنوان نمونه مدارس ابتدائی یکی از تأسیسات شهری میباشد که تعدادشان بسیار زیاد بوده و در بیشتر موارد جمعیت محلات در نزدیکی این مدارس تمرکز یافته‌اند و بدین ترتیب استفاده از مدارس ابتدائی محلات دیگر به حداقل رسیده است.

ولی از طرف دیگر استفاده از پاره‌ای از عناصر شهری مانند مراکز تجارتي منطقه‌ای قاطعیت کمتری داشته و تداخل زیادی در محدوده فعالیت مراکز تجارتي مناطق مجاور وجود خواهد داشت. میزان این تداخل بر اساس نوع تأسیسات و میزان تحرک شخصی تغییر مینماید. هر چه فاصله دسترسی به تأسیسات شهری دورتر باشد میزان حق انتخاب نیز بیشتر میشود. اگر چه قابل انعطاف بودن در استفاده از تأسیسات شهری باید مورد توجه قرار گیرد ولی در این زمینه محدودیتهایی وجود دارد و بایستی فکر کرد که تأسیسات شهری پراکنده این قوه انتخاب را تأمین مینماید. این تأسیسات بایستی با توجه نحوه تجمع جمعیت تعبیه شده باشد تا در عین تأمین احتیاجات مردم بوجه احسن امکان انتخاب بیشتری را برای استفاده از تأسیسات شهری ایجاد نماید.

ب - توزیع تأسیسات شهری

یکی از اصول اساسی تخصیص مسافرت شهری تجمع تأسیسات و تجهیزاتی است که قادر به رفع نیازمندیهای تقسیمات شهری بوده و چنین تجمع و یا مراکزی دارای اهمیت و عزایای زیادی میباشد.

۱ - دسترسی :

این مراکز میتوانند طوری قرار گیرند که حداکثر امکان دسترسی را بوسیله اتوبوس، اتومبیل و یا پیاده تأمین نمایند.

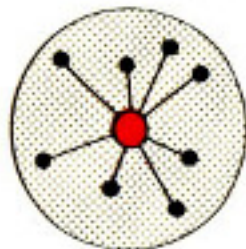
۲ - رفاه :

تجمع تعدادی از تأسیسات شهری در یک نقطه موجب خواهد شد که تعداد دفعات تردد باین مراکز تقلیل یابد.

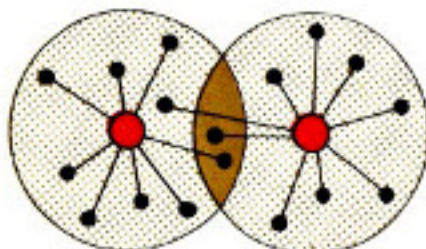
۳ - خدمات :

تمرکز تأسیسات میتواند کارآیی و صرفه‌جویی بیشتری را در تأمین خدمات

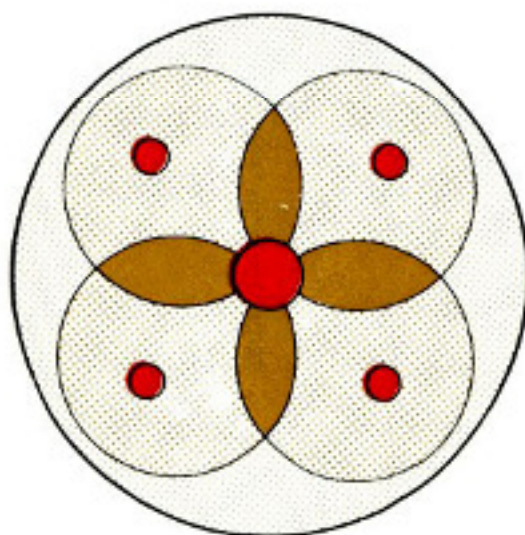
بستگی ساده

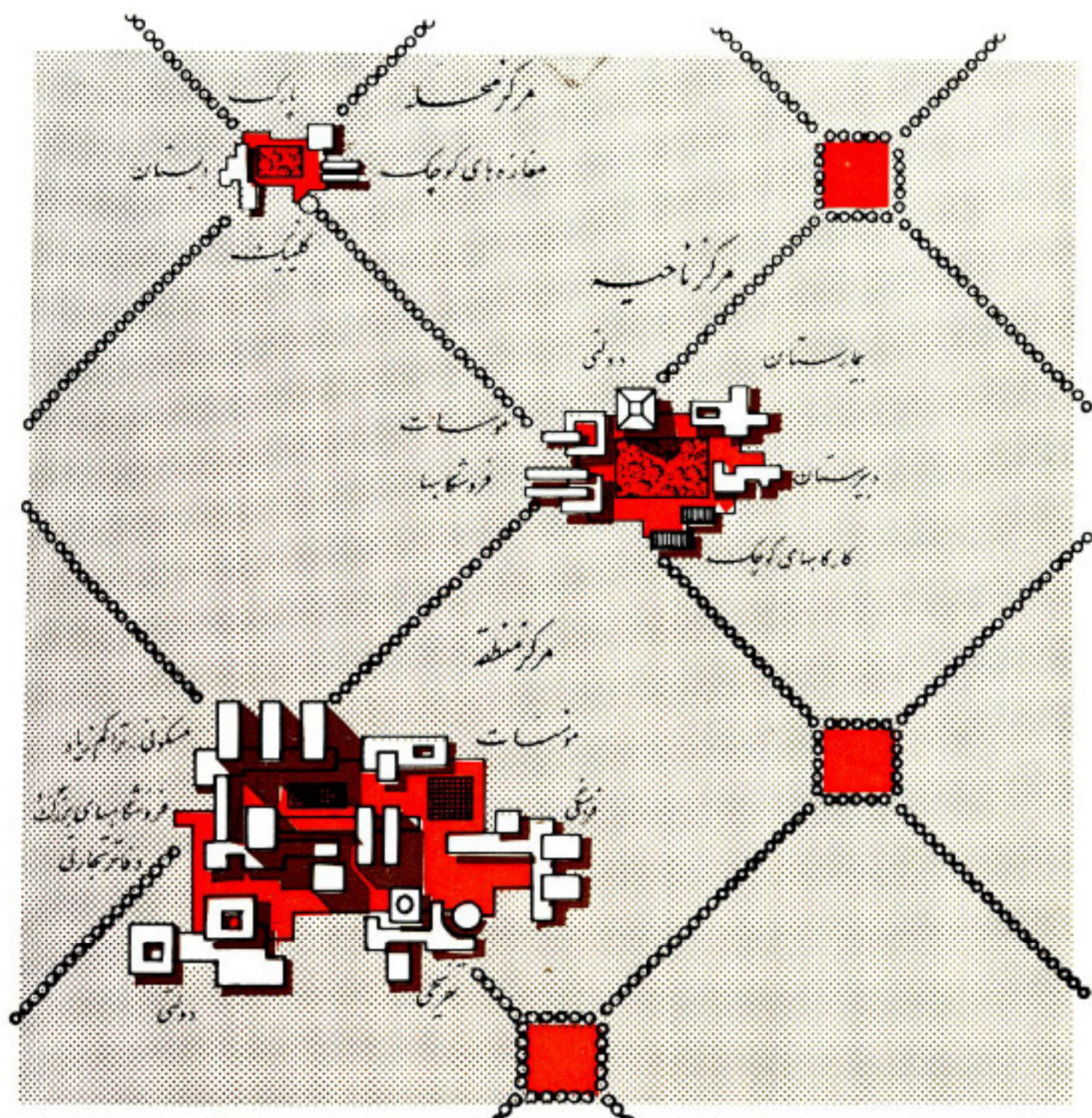


بستگی مضاعف



نوع کلی بستگی





۱ - زیادہ :

حداکثر ۵ دقیقه پیاردمروی برای رسیدن به دیستان، مراکز تجارتي و سایر تأسیسات محله.

حداکثر هدقیقه پیاده روی برای رسیدن
بایستگاه اتوبوس .

دسترسی به مراکز محله‌ای مجاور.

دسترسی به گلپه زمینهای ورزشی و

تأسیساتی که برای رفع احتیاجات ساکنین محل احداث دیده‌اند.

مراکز را مشخص کنید.

پ - شبکه ارتباطات

وظیفه اصلی شبکه ارتباطات اتصال
قسمتهای مختلف شهر بنحوی مطلوب و تأمین
امکان دسترسی افراد به تأسیسات شهری
می باشد. قبل از ایجاد چنین سیستمی باید
نیازمندیهای ارتباطی اصلی در تقسیمات
مختلف شهری مورد تجزیه و تحلیل قرار
گیرد.

در محلات شواهد ارتباطی بقرار ذیل
میباشد :

(تحويل کالاها، پارکینگ اتومبیل، پیاده و سوار شدن مسافرین وسائط نقلیه عمومی و غیره) سب شود .

٤ - مطلوبیت اجتماعی :

يك مركز ميتواند محل مناسبی برای اجتماع جمعيت تابع باشد و چنين مركزی ضمناً موجب خواهد شد كه حس تعلقی داشتن يك شهر در افاد تقويت گردد.

شمای زیر اصول تجمع را در مناطق ،
نواحی و محلات شهری نشان میدهد و انواع
و طایفه و فعالیت‌های مربوط به هر یک از این