

دسترسی از خیابان به هر یک از واحدهای مسکونی.

دسترسی از خیابان به مراکز محلهای و ناحیهای.

دسترسی از خیابانهای فرعی واقع در محلات بیک خیابان اصلی که مراکز نواحی را با خارج ناحیه و جادههای اصلی شهر مرتبط میسازد.

شمای یک قسمت از بافت منطقه‌ای

جاده درجه ۵
جاده درجه ۴
جاده درجه ۳
وسید حمل و نقل سریع‌السر



۱ - پیاده

و خارج از ناحیه بخصوص مراکز اشتغال.

خیابانهای داخل محلات نباید مورد استفاده ترافیک عبوری قرار گیرد.

ارتباط بین نواحی و مراکز منطقه‌ای.

۲ - سواره

دسترسی مستقیم به مراکز ناحیه‌ای و مراکز نواحی مجاور.

ضوابط عمده ارتباطی در نواحی شهری بقرار ذیل میباشد:

۳ - سواره

دسترسی مستقیم به مراکز منطقه‌ای و مراکز مناطق مجاور بوسیله بعضی خیابانهای فرعی.

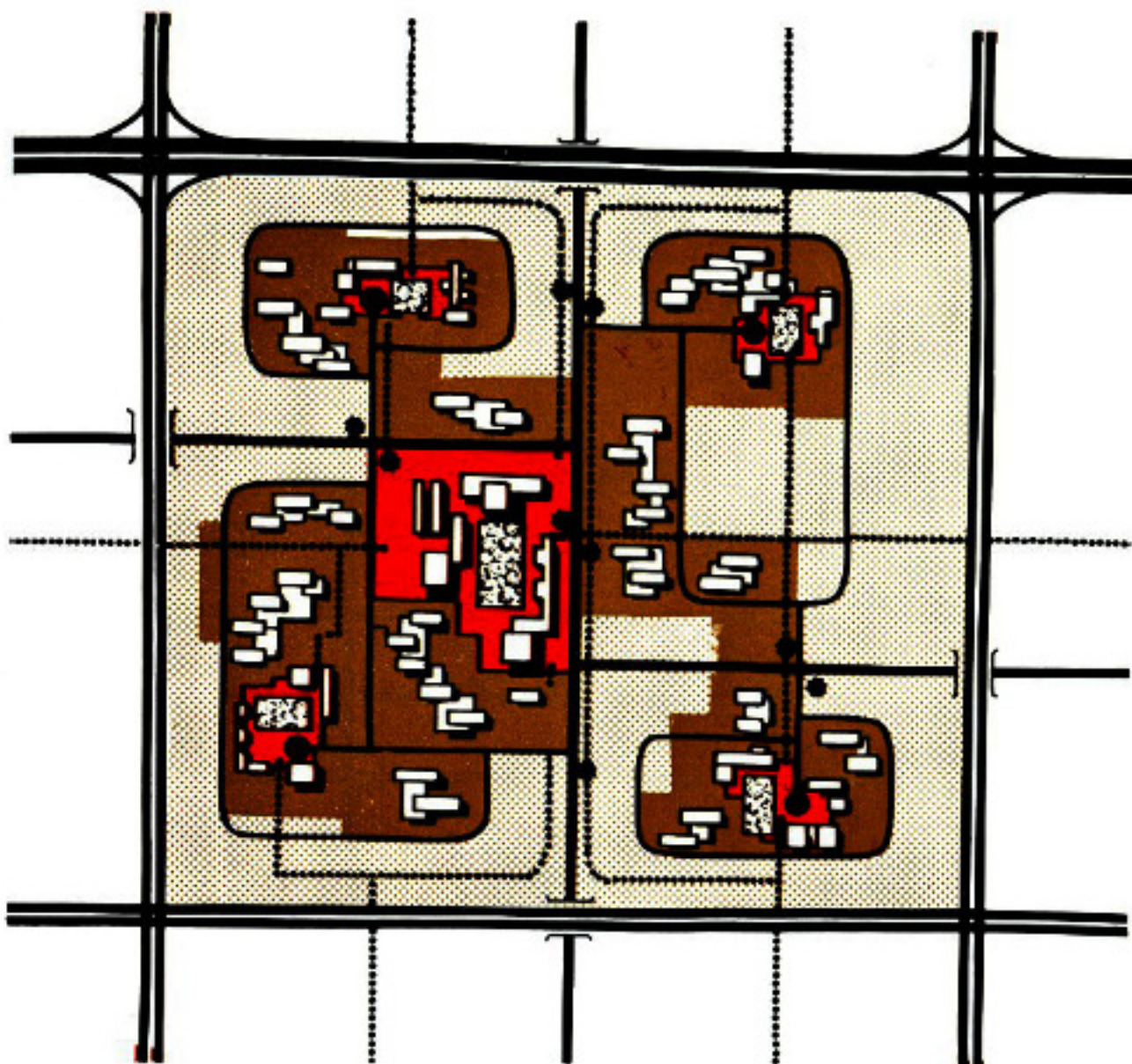
ارتباط مستقیم با خیابانهای عمده شهری.

۱ - پیاده: دسترسی به مراکز ناحیه‌ای و همچنین مراکز نواحی مجاور.

دسترسی مستقیم به مراکز منطقه‌ای و مراکز مناطق مجاور بوسیله خیابانهای اصلی.

در مناطق شهری ضوابط ارتباطی ذیل احتمالاً وجود خواهند داشت.

دسترسی به سایر تأسیسات عمده داخل



شمای یک قسمت از بافت ناحیه ای

مراکز	جاده درجه ۲	—
مسکونی - تراکم زیاد	جاده درجه ۳	—
ایستگاه اتوبوس	جاده درجه ۴	==
پیاده رو	جاده درجه ۵	==

خانوار و تعدادی عوامل دیگر خواهد داشت. به علاوه سیمای تقسیمات شهری از نظر تغییرات و خصوصیات شرایط اقلیمی و بخصوص از لحاظ توزیع و حجم عناصر شهری یکی با یکدیگر تفاوت خواهد داشت. در تقسیمات شهری پردرآمد و کم تراکم سطح مالکیت اتومبیل و تحرک خصوصی زیاد است و در نتیجه موقعیت عناصر شهری و نحوه توزیع آنها انعطاف بیشتری نسبت به قسمتهای کم درآمد و پرتراکم که بایستی غالباً در فاصله مناسب پیاده رو قرار گیرند خواهند داشت.

منطقه شهری لتمر بطوریکه در فصل بعد خواهد آمد بکار برده شده است.

تذکر این نکته لازم است که چهارچوب ساده شهری فوق بطور نمونه ارائه گردیده و قسمتهای مختلف شهری و مناطقی که تحت الشعاع عوامل مختلف هستند تنوع زیادی را در مجموعه شهر بوجود میآورند. میتوان مثال جمعیت نواحی و وسعت حقیقی آنها بستی کاملی به توزیع درآمد، تراکم واحد های مسکونی، نسبت دانش آموزان در هر

۳ - شبکه نقلیه سریع السیر عمومی دسترسی مستقیم به مراکز مناطق بوسه شبکه نقلیه سریع السیر عمومی.

دسترسی غیرمستقیم به مراکز منطقه ای و مراکز سایر مناطق از طریق شبکه شاهرها.

شمای بعدی احتیاجات کلی ارتباطی را در تقسیمات شهری و همچنین راه حل پیشنهادی را برای ناحیه نمونه ای نشان میدهد. این راه حل بخصوص برای طرح ریزی جزئیات

هندومعاری

ت - طبقه بندی خیابانها

ارزیابی تحرك وسائل نقلیه ، ه نوع جاده مختلف را كه هر يك خصوصیات و مشخصات معینی برای رفع احتیاجات مناطق شهری دارند مشخص میکند . این طبقه بندی در شمای قبل نشان داده شده و ذیلا به تشریح آنها مبادرت میگردد :

۱- خیابانهای طبقه ۱ - خیابانهای سرویس

وظیفه اصلی این خیابانها توزیع ترافیک به طرف مقصد اصلی آنها خواهد بود . بیشتر

مناسب برای رفع نیازمندیهای مراکز محله ای و دسترسی به واحدهای تجاری و تأسیسات عمده مانند دبستانها ، پارکها و غیره مورد استفاده قرار میگیرند .

۳- خیابانهای درجه ۳ - (خیابانهای اصلی درجه دوم) .

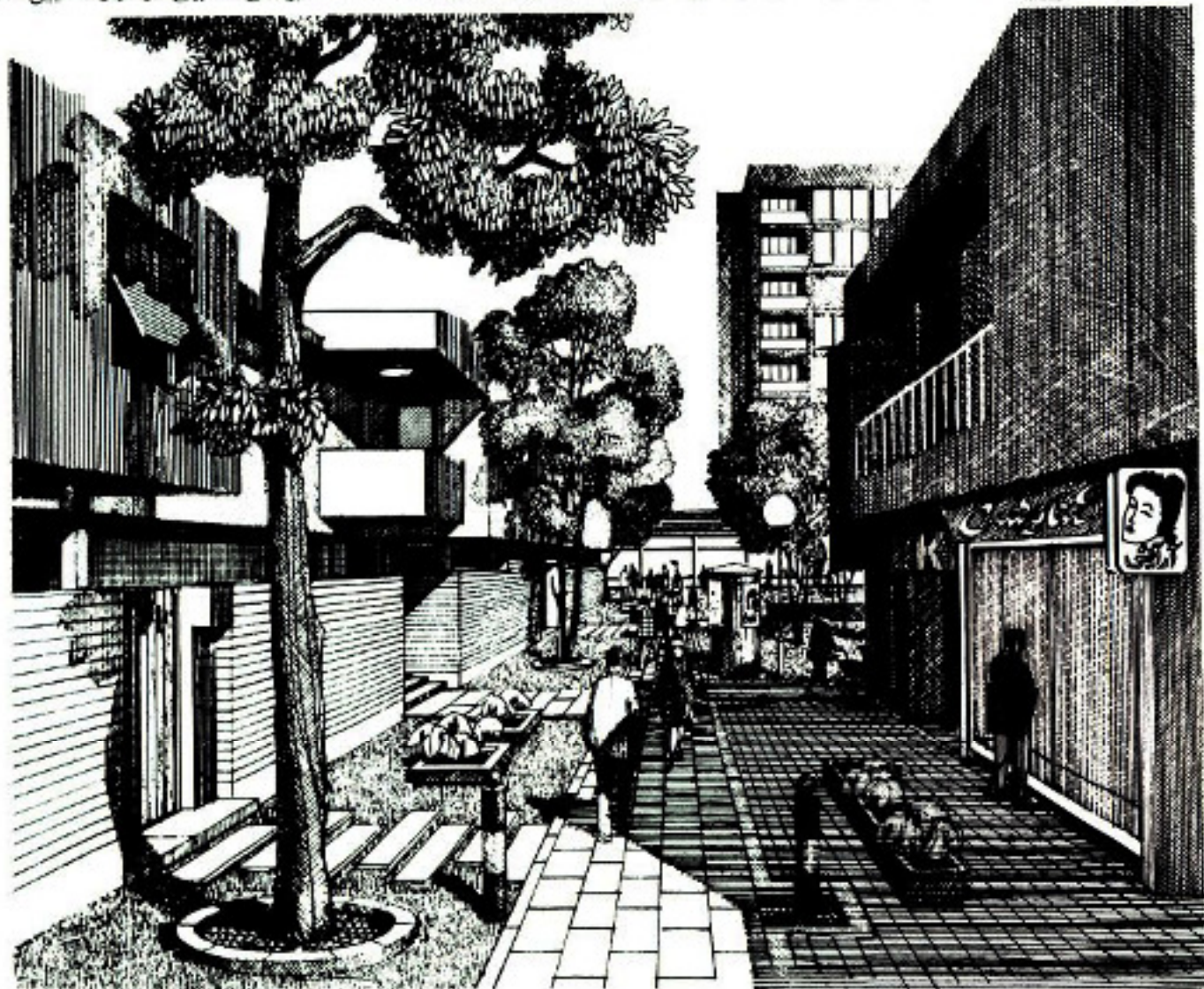
این جاده ها ترافیک خیابانهای درجه ۲ را جذب و دسترسی بین مراکز ناحیه ای را تأمین نموده و برای خطوط اتوبوس در سرتاسر شهر مورد استفاده قرار میگیرند .

ورود بناه راه فقط از جاده های درجه چهار امکان پذیر میباشد .

هر يك از این جاده ها وظایف و خصوصیات مختلفی (حداقل عرض ، تعداد نقاط دسترسی ، تعداد محل پارکینگ و غیره) خواهند داشت . این خصوصیات در جدول صفحه بعد مورد بحث قرار گرفته است .

ث - خطوط عابرین پیاده

بررسی مشابهی در مورد تعیین خطوط



عابرین پیاده و بخصوص برای مشخص کردن فاصله عابر و سیستم وسائل نقلیه انجام گرفته است .

از نقطه نظر اصول شهرسازی ، گاه از مناطقی بنظر میرسد كه بخاطر ایمنی و کاهش تراکم ، خطوط عابرین و وسائل نقلیه از یکدیگر مجزا گردند . هر چند در باره ای از موارد این جدائی از لحاظ فنی و مالی عملی بنظر نمیرسد ، با وجود این بایستی توجه کامل در طرح ریزی این نوع خیابانها بمناسبت

۴- جاده های درجه ۴ - (خیابانهای اصلی) .

بطور کلی این جاده ها محدوده نواحی را تشکیل داده و با شاهراه و مراکز منطقه ای مرتبط میگردند .

۵- جاده های درجه ۵ (شاهراهها)

وظیفه اصلی این شاهراهها حمل ترافیک شهری و منطقه ای در داخل و خارج از محدوده شهری میباشد .

خیابانهای فوق بصورت کوچه های بن بست دور برگردان و یا نعلی شکل پیش بینی گردیده است .

۲- خیابانهای درجه ۲ - (خیابانهای جمع کننده یا فرعی) .

وظیفه اصلی این نوع خیابانها جذب ترافیک از خیابانهای درجه يك و ارتباط آنها با خیابانهای درجه ۳ میباشد . خیابانهای مذکور

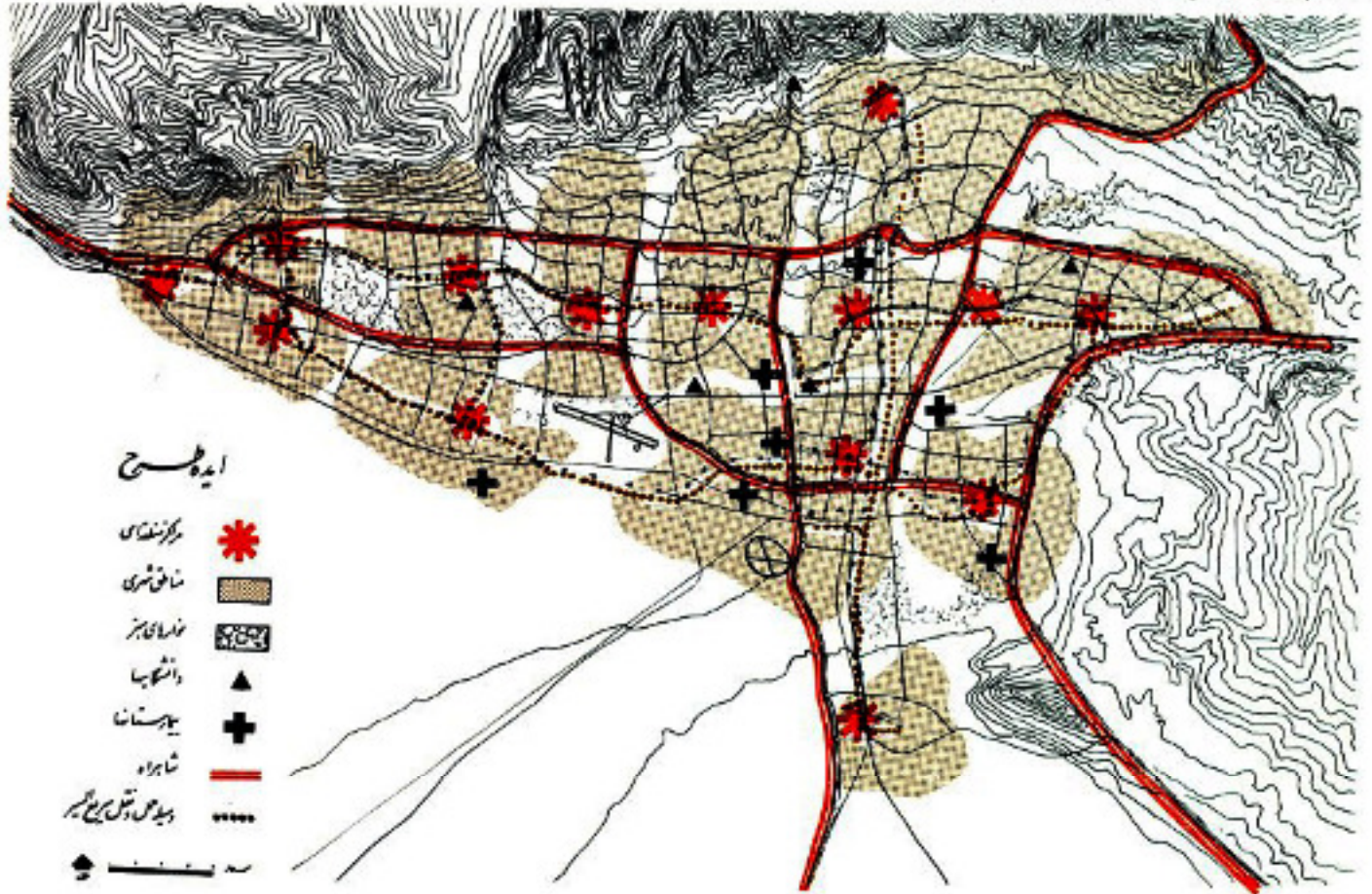
تأمین جانی عابرین پیاده بخصوص کودکان بشود.

در مورد کودکان با ایجاد فضاهای کوچک و بزرگ بازی برای آنها از خطرات خیابانها کاسته میشود.

در نقاط تقاطع عابرین با جاده‌هاییکه حجم ترافیک در آنها زیاد است باید اختلاف سطح حرکت ایجاد کرد. در برخی از موارد این تقاطع‌ها را میتوان با چراغهای راهنمایی مجهز نمود ولی از آنجائیکه تداخل عابرین و وسائط نقلیه غیر قابل اجتناب است این راه حل قابل قبول بنظر نمیرسد ن از این رو ایجاد پلهای هوایی و راهروهای زیرزمینی

خطوط سریع‌السیر و شاهراههای قسمت‌مزبور بوده است. سایر تغییرات جزئی شامل يك شاهراه شمالی - جنوبی بین فرودگاه مهرآباد و مرکز امیرآباد و تغییراتی در میزان نوارهای سبز مناطق شهری و همچنین مربوط به ادغام جنگلهای موجود و پیشنهادی دولت و خط سریع‌السیر شمالی - جنوبی بین قسمت مرکزی و جنوبی منطقه لنتر میگردد.

از مباحث قبلی چنین برمیآید که شبکه ارتباطی شهر براساس يك سیستم خطوط سریع‌السیر و شاهراهها برای تغذیه مناطق شهری و مراکز آنها در نظر گرفته شده است.



در تقاطع‌های خطرناک ضروری میباشد. بطور کلی در طرح ریزی شبکه خطوط عابرین پیاده بایستی توجه کامل به استفاده حداکثر از شبکه مزبور بشود. بعنوان مثال تقاطع جاده‌های درجه‌پرا برای ایستگاههای اتوبوس مورد استفاده قرار داد.

بخش چهارم - بافت فیزیکی تهران

الف - مشخصات کلی طرح

تنها تغییری که پس از پایان مرحله اول طرح در این تقسیم بندی صورت گرفته مربوط به امتداد منطقه دوشان‌تپه و شبکه

نیازمندیهای مرکز فعلی شهر تهران و عباس‌آباد بوسیله خطوط سریع‌السیر و شاهراهها بنحو رضایت‌بخشی تأمین خواهد شد. بخصوص مرکز شهر که توسط خط سریع‌السیر جنوبی و خط پیشنهادی به‌شیران و بطور مستقیم بوسیله خطوط شمالی تغذیه خواهد گردید. بدون شك ایجاد این خطوط انگیزهای برای سرمایه‌گذاری در تأسیسات تجاری و در نتیجه ایجاد مرکز منطقه عباس‌آباد میباشد.

خط سریع‌السیر کمربندی جنوبی جنوبی هدیه‌های شهری را جنوبی تأمین نموده و در قسمت شرقی شهر واحدهای شهری که در منطقه دوشان تپه بوجود خواهد آمد بهم

معماری

صفحه ۳۰ - شماره ۵

متصل مینماید و در قسمت غربی نیز ارتباط کاملی با مراکز منابع عمده فعلی و آینده برقرار میکند. مناطق صنعتی و مسکونی واقع در قسمت غربی کمربند مذکور همبستگی مناطق کار و نیروی کارگر را بنحو مطلوبی تأمین مینماید.

باید به تأثیرات توسعه شیرانات و شهر ری در توسعه خطی شهر توجه کافی مبذول داشت. مناطق فوق یک محور شمالی-جنوبی را بوجود خواهند آورد که تقاطع عباس آباد را در محور شرقی - غربی تقویت خواهد نمود و بدون شک چنین وضعیتی موجب تراکم و پیش آمدن مسائل خواهد شد که در توسعه شعاعی بوجود میآید در این شرایط کارآیی و ایده توسعه خطی از بین میرود. خوشبختانه در شهر فعلی عواملی وجود دارند که از اهمیت این محور شمالی - جنوبی میکاهند.

شهری بوسیله کوره های آجرپزی و همچنین کارخانه ها و کارگاه های کوچک صنعتی از تهران جدا خواهد شد. ولی شرایط نامطلوب آب و هوای قسمت اخیر برای سکونت و همچنین هزینه بسیار گراف بهسازی کوره های آجرپزی و تأمین واحد های مسکونی ایجاد مینماید که یک پارک بزرگ در قسمت فوق ایجاد گردد. چنین پارکی نه تنها جوابگوی احتیاج مبرم جنوب شهر یک فضای باز خواهد بود بلکه ارزشترین طریقه انتقال کوره های آجرپزی می باشد. بدین ترتیب شهر ری از تهران جدا شده و شخصیت و بافت فعلی خود را بطور مستقلی حفظ خواهد نمود.

شیرانات از نظر فیزیکی از شهر تهران جدا نخواهد بود لکن اثر معکوس آن در توسعه خطی بوسیله شاهراه ها و تقاطع های جاده های اصلی تقلیل خواهد یافت. شیرانات یکی از مناطق پردرآمد شهری را تشکیل داده و در آینده تعداد اتومبیل های شخصی متعلق به سکنه آن بیش از هر قسمت دیگر خواهد بود.

در بافت پیشنهادی شهر آینده عناصر عمده شهری در مسیر توسعه خطی قرار گرفته و هریک از آنها توسط ایستگاه های خطوط سریع السیر تغذیه گردیده و دسترسی کامل به شاهراه های پیشنهادی خواهند داشت. این عناصر شامل دانشگاه ها، مراکز مهم پزشکی، ابنیه دولتی، استادیوم و سایر مراکز تفریحی میگردد.

علت پیش بینی این نوع تأسیسات در نقاط مختلف مسیر توسعه خطی در فصل عناصر شهری بطور جداگانه مورد بحث قرار گرفته است. لکن تذکر این نکته لازم است که هر یک از تأسیسات فوق بطور متعادل در مسیر توسعه توزیع گردیده اند و بدین ترتیب دو هدف اساسی یعنی توازن فعالیت های عمده در سراسر منطقه و همچنین امکان دسترسی کامل

بین تأسیسات مذکور از تمام نقاط دیگر شهری تأمین شده است.

ب - جزئیات شبکه ارتباطی

این شبکه برای تأمین احتیاجات رفت و آمد شهری تهیه گردیده و در این طرح تردد افراد و همچنین حمل و نقل کالا و خدمات مورد توجه قرار گرفته است. در نتیجه بررسی های وسیعی که طی مرحله اول طرح جامع درباره نحوه و نوع تردهای موجود و پیش بینی احتیاجات آینده بعمل آمد یک شبکه ارتباطی متشکل از شاهراه ها و خطوط سریع السیر برای تأمین احتیاجات آینده پیش بینی گردید. این شبکه بطور تفصیل در ضمیمه شماره ۲ ذکر گردیده است.

عامل مهمی که در پیش بینی تردها چه بوسیله خطوط سریع السیر و چه بوسیله شاهراه ها و خطوط اصلی در نظر گرفته شده بر این مبنی قرار داشته که تردد بوسیله اتومبیل شخصی بیشتر مربوط به خرید و تفریحات بوده و سایر تردها بوسیله وسائل نقلیه عمومی تأمین خواهد گردید. تحقق فرضیه فوق در صورتی است که بیشتر مراکز مسکونی و پرتراکم و همچنین مراکز فعال شهری در مجاورت و مسیر خطوط سریع السیر قرار گرفته باشند. علاوه کارگران کم درآمد که غالباً در قسمت جنوبی شهر ساکنند برای رسیدن به محل کار خود بستگی کاملی به خطوط سریع السیر عمومی خواهند داشت و این خود علت اساسی ایجاد یک خط سریع السیر کمربندی ثانوی میباشد.

۱- خصوصیات و مشخصات شبکه سریع السیر عمومی - این شبکه شامل خطوط اتوبوسرانی و ترن سریع السیر میگردد.

بطوریکه قیلا ذکر گردید شبکه خطوط سریع السیر شامل دو خط شرقی - غربی و یک خط شمالی - جنوبی خواهند بود. دو خط شرقی - غربی در منتهی الیه محدوده آینده شهر همدیگر را قطع مینمایند. در قسمت غربی توسعه محدوده شهر فعلی، این خطوط به موازات یکدیگر و بفاصله ۴ الی ۸ کیلومتر کشیده اند. خط شمالی که اهمیت بیشتری دارد پس از عبور از تمام مراکز مناطق، در قسمت غربی منطقه از مرکز عباس آباد و مرکز جدیدی که در منطقه تهران پارس پیشنهاد گردیده خواهد گذشت. خط جنوبی کلیه مراکز مهم صنعتی، مناطق کم درآمد، قسمت جنوبی مرکز شهر و همچنین منطقه دوشان تپه را تغذیه خواهد نمود.

خط اصلی شمالی - جنوبی از تجریش شروع گردیده و در مسیر جاده قدیم شیران از مرکز عباس آباد و مرکز فعلی شهر شهر ری متصل میگردد و بدین ترتیب شهری را به مراکز صنعتی مرکز شهر متصل میسازد.

تمام خطوط سریع السیر بجز خط شهر ری دارای سرویس محلی و سریع السیر میباشد. ایستگاه های خطوط سریع در فواصل ۴ تا ۵ کیلومتری ایجاد گردیده و برای رفع احتیاجات مراکز تجارتی مهم بکار خواهند رفت. فواصل ایستگاه های محلی ۳/۴ کیلومتر بوده و از مراکز مهم فعلی عبور خواهند نمود و در مناطق مسکونی فواصل ایستگاه های مذکور به ۱/۵ کیلومتر افزایش می یابد.

اگر چه در شهر فعلی برای مقابله با مسائل و مشکلات زندگی شهری کلیه خطوط بدون استثنا در زیر زمین ایجاد خواهند شد لکن در قسمتهایی از مناطق دایر شهری که شرایط اقلیمی اجازه دهد خطوط سریع السیر در سطح قرار خواهند گرفت.

خطوط اتوبوسرانی در حدود ۱/۵ کیلومتر از یکدیگر فاصله داشته و کلیه ایستگاه های خطوط سریع السیر را تغذیه خواهند نمود.

خصوصیات و مشخصات شبکه شاهراه ها، دو شاهراه شرقی - غربی ایجاد خواهد شد که یکی به شاهراه کرج و دیگری به جاده مازندران منتهی میگردد. شاهراه شمالی شهر احداث گردیده است. قسمتهای شمالی برای حمل ترافیک شرقی - غربی مناطق جنوبی شهر بوسیله شاهراه شرقی - غربی که قسمتی از آن بشکل شاهراه فعلی کرج موجود است تغذیه خواهد گردید.

غربی ترین شاهراه سه گانه شمالی - جنوبی در نقطه تقاطع با قسمت شاهراه شرقی غربی - شمالی شروع گردیده و پس از عبور از قسمت غربی مرکز شهر دسترسی به شهری و جاده قم را تأمین مینماید. شاهراه شرقی، در تقاطع عمده ای که در قسمت شرقی بازار پیش بینی گردیده به شاهراه شرقی - غربی متصل خواهد شد. قسمت شمالی این جاده در خارج از محدوده توسعه ادامه پیدا کرده و پدرو شمشک و جاده پیشنهادی دریای مازندران مرتبط میگردد.

قسمت ارتباطی سوم انحراف جاده سوم فعلی خراسان بطرف شمال است که با امتداد شاهراه شرقی - غربی متصل گردیده و پس از عبور از نزدیکی کاخ فرح آباد به جاده مازندران متصل میشود.

متذکر میگردد که مسیر دقیق این شاهراه ها بایستی مانند خطوط سریع السیر پیشنهادی بطور جامع و عمیقی مورد مطالعه قرار گیرد.

ایستگاه های حمل و نقل

علاوه بر ایستگاه های معمولی خطوط سریع السیر در تمام مراکز مناطق و بعضی از مراکز نواحی و در کلیه مراکز عمده متعلقه ایستگاه های شهری اتوبوس دایر

موقعیت ترسیمال اتوبوس‌های شهری



- ۴- ارتباطات - ارتباطات بهتر ، میزان دسترسی مردم را بالا برده و مشوق ایجاد انواع بخصوصی از عناصر شهری میباشد.
- ۵- وجود عوامل طبیعی که موجب ایجاد انواع استفاده‌های بخصوصی میگردد.
- ۶- هزینه توسعه از نقطه نظر ارزش غیره .

۷- تأثیر موقعیت عناصر مختلف در اجرای ایده توسعه خطی .

اراضی ، خدمات ضروری شهری ، جاده‌ها و جدول صفحات بعد با توجه به ضوابط فوق تنظیم گردیده است . ستون اول درصد مساحت تعیین شده برای هر يك از عناصر را نشان میدهد . ستون دوم عناصر مختلف و طبقه‌بندی هريك از آنها را مشخص میسازد . ستونهای دیگر درصد جمع مساحت زمین را برای هريك از عناصر که جهت مناطق شهری مطابق با معیارهای فوق مشخص گردیده‌اند نشان میدهد . ستونهاییکه با جمله « بر مبنای جمعیت » مشخص شده‌اند ، درصد ذکر شده در آنها جمعیت پیش‌بینی شده را تحت عنوان هريك از مناطق دهگانه نشان میدهد .

نقشه طرح جامع توزیع کلی استفاده های مختلف اراضی را که به‌تایید تهیه جدول مقایسه ای برای مناطق دهگانه شهری در نظر گرفته شده بود نشان میدهد . بطوریکه ملاحظه میگردد در جدول صفحات بعد مسکن تعیین شده زیرا عوامل مختلف مربوط بان در پیش‌بینی جمعیتی که برای هر يك از مناطق شهری داده شده منعکس گردیده‌اند و در حقیقت مأخذ و مبنای توزیع عناصر مطابق با جمعیت میباشد .

معهدا اساس پیشنهادات برای مسکن نیز بر مبنای ضوابط فوق بالاخص عواملی نظیر وضعیت موجود ، عوامل مختلف طبیعی و همچنین بافت مناسب شهر آینده تهران قرار گرفته است .

توسعه فعلی شهر در جهت شیرانات‌بان ملت است که موقعیت اقلیمی منطقه مزبور قابل مقایسه با شرایط نامطلوب آب و هوای جنوب شهر نیست و به همین علت نیز قیمت اراضی واقع در شیرانات بسیار افزایش یافته و بدین ترتیب قسمت اعظم سکنه پردرآمد شهر را بخود جلب کرده است . این تمایل بطرف شمال حتی هنگامیکه شهر در جهت شرقی و غربی رویتوسعه گذارد ادامه خواهد یافت و طبقات پردرآمد واحدهای مسکونی واقع در کوهپایه و قسمت شمالی شهر را اشغال خواهند کرد . تراکم جمعیت در منطقه مذکور نسبتاً پائین خواهد بود . افراد پردرآمد فقط در آن قسمت از مناطق پرتراکم و نزدیک به مراکز شهری سکونی خواهند گزید که دارای آپارتمانهای مجهز و مجلل بوده و دسترسی به تأسیسات شهری را برای آنها با آسانی تأمین کند .

عامل مذکور نیز در ایجاد واحد های

که يك چنین مدرسی نیازمند هستند بطور مساوی توزیع گردیده است . بعضی از عناصر را فقط بر مبنای رابطه مستقیم با جمعیت نمیتوان مشخص کرد . بعنوان مثال يك دانشگاه میتواند برای تمام مملکت مورد استفاده قرار گیرد و حتی از جمعیت اطراف خود بی‌نیاز باشد . در این موارد عناصر مذکور در قسمتهایی قرار خواهند گرفت که بتوانند بطور مؤثری در اختیار شهر قرار گیرند و در عین حال بتوانند احتیاجات خود را تأمین نمایند . برای حصول این هدف عوامل ذیل مورد توجه قرار گرفته است .

۱- عدم تحرك در شهر فعلی

این حالت فعالیتهایی را که یا قادر به انتقال نبوده و احتمالاً در محل خود باقی خواهند ماند شامل میشود .

۱- عدم تحرك در شهر فعلی - این فعالیتهایی را که یا قادر به انتقال نبوده و احتمالاً در محل خود باقی خواهند ماند شامل میشود .

۲- وجود استفاده های اراضی مختلف که رابطه و تأثیر مستقیم با استفاده اراضی مجاور دارد .

۳- اثر پیشنهادات مشخص که مانند استفاده های اراضی موجود مؤثر میباشد .

خواهد گردید . این ایستگاهها برای اتوبوسها در قسمت جنوبی اینبه دولتی مجاور حاشیه جنوبی پارک شهر قرار خواهد داشت . ایستگاههای باراندازی در نزدیکی مراکز تجاری قرار گرفته و با آسانی به شهر اهدا دسترسی خواهند داشت . این ایستگاهها مرکز عمده باراندازی را بوجود آورده و تماماً با وسائل بارگیری ، باراندازی و انبار داری مجهز خواهند شد . در تقاطع جاده خراسان و شاهراه شرقی - غربی چنین ایستگاهی پیش‌بینی گردیده و همچنین ایستگاهی ثانوی در جنوب رام‌آهن در نظر گرفته شده است و در ضمن دو ایستگاه دیگر نیز در منتهی‌الیه حد شرقی - غربی آینده شهر ایجاد خواهد شد . ایستگاه رام‌آهن در محل فعلی باقی مانده و ممکن است گسترش بیشتری در آن ایجاد گردد .

ب- توزیع عناصر شهری

همانطوریکه قبلاً ذکر گردید مساحت کل اراضی مورد نیاز برای هر يك از عناصر مختلف شهری یا در نظر گرفتن جمعیت آینده شهر پیش‌بینی گردیده است .

برای غالب این عناصر ، تنها ضابطه اساسی جمعیت استفاده کننده وابسته بسوده است . در نتیجه مثلاً مدارس ابتدائی در سراسر منطقه طرح فواصلی مطابق با جمعیتی

مسکونی پرتراکم (با درآمدهای مختلف) در نزدیکی مراکز شهری بسیار موثر است تجمع و تراکم جمعیت در حوالی ایستگاه های خطوط سریع السیر موجب میگردد که مردم بتوانند از تحرك بیشتری که خطوط سریع السیر ایجاد مینماید استفاده کنند و در عین حال به علت کثرت استفاده ایجاد خطوط مزبور کاملاً مقرون بصرفه بوده و درآمد قابل ملاحظه ای بوجود خواهد آورد . برای بالا بردن سطح این ضوابط و معیارها بالا ترین تراکم مسکونی در نزدیکی مراکز اصلی که احتیاجاتشان توسط خطوط سریع السیر تأمین میشود قرار خواهد گرفت از طرف دیگر تراکم مسکونی در نزدیکی مراکزی که بایستگاههای خطوط سریع السیر

مربوط میباشند بیشتر از تراکم در مراکزی است که فقط بوسیله اتوبوس تغذیه خواهند شد .

بدین ترتیب نواری با انواع تراکم در طول خطوط سریع السیر تشکیل میگردد. بطور کلی با افزایش فاصله از ایستگاه خطوط سریع السیر میزان تراکم کاهش خواهد یافت زیرا وقتی فاصله از ایستگاههای مذکور از حد معقول پیاده روی تجاوز نماید به علت مختلف نظیر قیمت زمین و سطح درآمد ها ، میزان تراکم تعدیل میگردد .

در قسمتهای جنوبی مناطق توسعه ، سطح درآمد نسبتاً پایین و تراکم زیاد بوده که این امر ناشی از ارزش زمین و نزدیکی به محل کار میباشد ، عامل اخیر موجب



پیدایش مناطق پرتراکم و کم درآمد بجای مناطق صنعتی جنوب خطوط سریع‌السیر خواهد شد.

در نتیجه و همانطوریکه در فصل گذشته مورد بحث قرار گرفت جهت تغییر تدریجی تراکم از میزان کم آن در قسمتهای شمالی شروع و به تراکم بسیار زیاد در قسمت های جنوبی و مراکز خطوط سریع‌السیر و همچنین مراکز کوچکتر خاتمه می‌یابد.

چنگلهای جدید که توسط وزارت منابع طبیعی ایجاد شده‌اند در شمالی صفحه با شماره‌های ۱ الی ۴ مشخص گردیده، هنگامیکه این اراضی کاملاً بصورت جنگل در آیند بعنوان مناطق تفریحی مورد استفاده قرار خواهند گرفت.

شماره‌های ۵ الی ۹ شاخص نوارهای پیش‌بینی شده بین مناطق شهری می‌باشند. تقریباً در تمام موارد نوارهای مذکور به

۲- واحدهای صنعتی:

واحدهای صنعتی تهران در سطح شهر پراکنده بوده و در انتخاب موقعیت آنها هیچگونه ضابطه و معیار صحیحی در نظر گرفته نشده است ولی در منتهی‌الیه شرقی و غربی تهران یعنی در امتداد جاده‌های مازندران و کرج و همچنین در پارهای از نقاط دیگر شهر کم و بیش واحدهای صنعتی

جدول تزیخ خامر

ردیف	توضیحات	مساحت (هکتار)	مساحت (هکتار)	مساحت (هکتار)	مساحت (هکتار)
۱	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۵	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۶	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۷	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۸	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۹	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۰	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۱	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۲	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۳	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۴	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۵	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۶	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۷	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۸	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۹	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۰	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۱	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۲	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۳	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۴	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۵	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۶	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۷	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۸	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲۹	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۰	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۱	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۲	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۳	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۴	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۵	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۶	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۷	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۸	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۳۹	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۰	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۱	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۲	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۳	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۴	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۵	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۶	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۷	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۸	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۴۹	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۵۰	در قسمت جنوبی منطقه صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

۳- روشهای مربوط به عناصر مختلف طرح

در تدوین طرح جامع قسمتهای مختلف توسعه با استفاده از اراضی مخصوص به‌طور جداگانه‌ای مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

۱- فضای باز منطقه‌ای

علاوه بر تعداد زیادی پارکهای محلی فضاهای عمده دیگری نیز احداث خواهد شد. نقش فضای باز مذکور منحصر به تأمین احتیاجات تفریحی جمعیت محدوده نبوده بلکه تمام منطقه را دربر میگیرد.

دنبال مسیر آبهای موجود و مناطق کشاورزی و باغات کشیده شده‌اند. مناطق فوق بعثت بر خورداری از آب و سایه کافی در آینده‌ترین و بزرگترین اماکن تفریحی را در تابستانها ایجاد خواهند نمود. اغلب دهکده‌هایی که در این نوارها واقع شده‌اند بعنوان مراکز تفریحی نگهداری خواهند شد. در فصل هفتم بحث مفصلی در مورد حفظ دهکده‌های مزبور بعمل آمده است. محدوده شماره ۱۰ پارک منطقه‌ای را که در اراضی کوره‌های آجرپزی ایجاد خواهد شد نشان میدهد. این پیشنهادات بطور مفصل در فصل هفتم مورد بررسی قرار گرفته است.

تمرکز یافته‌اند که بعضی از آنها احتمالاً حوزه‌های صنعتی آینده را تشکیل خواهند داد زیرا در طرح جامع سرمایه‌گذاری موجود مورد توجه قرار داشته و حتی‌الامکان حوزه‌های صنعتی بر مبنای وضع موجود صنایع انتخاب گردیده‌اند.

با توجه به شرایط اقلیمی تهران که امکان آلودگی هوای آن بسیار زیاد است علاوه بر حوزه‌های فوق که برای صنایع غیر مزاحم در نظر گرفته شده برای تمرکز صنایع مزاحم نیز حوزه‌های جداگانه‌ای پیش‌بینی گردیده است که در فاصله ۲۴ کیلومتر از جاده خراسان و ۲۶ کیلومتر از

منطقة بازار

جاده ساوه قرار دارد .

بحر حال پیشنهاد میگردد که هرچه زودتر سوخت صنایع اعم از مزاحم و یا غیر مزاحم تبدیل به گاز گردد تا از آلودگی هوا کاسته شود . حوزه صنایع مزاحم در شمای مربوطه نشان داده شده است .

۳- مناطق کوهپایه

شمای مجاور مناطق مسکونی پیشنهاد

در مناطق شهری

— عواملی که از نقطه نظر موقعیت با اصول طرح جامع تفاوت داشته و بایستی تغییر محل دهند .
بدرخواست شهرداری تهران گزارش کلی در مورد صنایع مزاحم تهیه گردیده است برای انتقال واحدهای تجارتنی از اطراف جاده های اصلی در فصل پنجم پیشنهاداتی عرضه شده و مقررات قانونی لازم در ضمیمه

ردیف	نام منطقه	مساحت (هکتار)	مساحت (هکتار)	مساحت (هکتار)	مساحت (هکتار)
۱	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۵	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۶	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۷	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۸	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۹	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۰	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۱	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۲	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۳	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۴	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۵	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۶	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۷	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۸	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۹	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۰	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۱	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۲	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۳	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۴	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۵	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۶	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۷	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۸	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۲۹	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۰	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۱	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۲	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۳	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۴	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۵	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۶	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۷	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۸	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۳۹	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۰	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۱	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۲	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۳	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۴	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۵	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۶	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۷	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۸	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۴۹	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۵۰	منطقه صنعتی	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰

۳ منعکس شده است . به علاوه برای جلوگیری از صدور پروانه ایجاد واحدهای تجارتنی در اطراف جاده های اصلی شهر پیشنهاداتی بشهررداری تهران گردیده و خلاصه این گزارش در ضمیمه شماره ۳ ارائه گردیده است .

۵- منطقه بازار

کاهش اهمیت منطقه بازار بعنوان يك مرکز خرده فروشی و توسعه فعالیتهای عمده فروشی آن در طرح جامع مورد توجه قرار گرفته است . این منطقه مستقیماً بوسیله شاهراه جنوبی - شرقی - غربی تغذیه گردیده و برای آنکه بتواند بطور مطلوبی از شته وظایف آینده خود برآیند در قسمت

شده برای کوهپایه را نشان میدهد . بعات خصوصیات ارضی منطقه مذکور ، مطالعه و بررسی دقیقی در زمینه امکانات توسعه و نحوه استقرار واحدهای مسکونی و تفریحی انجام گرفته و این مطالعه در فصل هفتم بطور مبسوطی تشریح شده است .

۶- استفاده های دیگر

در سرتاسر شهر استفاده های از اراضی وجود دارد که موجب ناراحتی و آلودگی هوا میگردد . این نوع استفاده ها شامل عوامل ذیل میباشند .

— صنایع مزاحم .
— واحدهای تجارتنی اطراف جاده های اصلی .

های مرکزی و جنوبی آن باید تغییراتی داده شود که در چهارچوب تغییرات وضع موجود شهر مورد بررسی قرار گرفته است.

۶ - شهر موجود

خط مشی و سیاستهایی که باید نسبت به تغییر یافت شهر فعلی بخصوص در قسمت های جنوبی خیابان شاهرضا اتخاذ گردد در

تجارتی از اطراف جاده های اصلی سرعت توسعه پیدا خواهند نمود. برای این قسمت ها همچنین تجهیزات و تأسیسات کامل شهری در نظر گرفته شده و با ایجاد مراکز مناسب صنعتی جدید امکانات اشتغال برای سکنه بطور محسوسی افزایش خواهد یافت.



۷ - گورستانها

با توجه به پیش بینی شهرداری تهران در مورد احداث يك گورستان عمومی در جاده قم (در حدود سیمدهکتار) پیشنهادات دیگری در این زمینه در طرح جامع منظور نگردیده است زیرا این گورستان برای تأمین احتیاجات ۲۵ سال آینده تهران کافی بنظر میرسد. گورستانهای کوچک دیگری نیز برای اقلیت های مذهبی در مناطق شهری و در مجاورت فضاهای باز پیش بینی شده است.

فصل پنجم درج شده است. به طور کلی اقداماتی که در این مورد صورت خواهد گرفت مربوط به تغییرات اساسی در شرایط محیطی بوسیله اجرای برنامه های هماهنگ توسعه سازی و بهسازی میباشد و همچنین ایجاد يك شبکه ارتباطی برای جلوگیری از عبور ترافیک از خیابانهای محلی و تأمین احتیاجات مراکز جدید تجارتی در این قسمت ها بوسیله يك شبکه خطوط عابرین مورد توجه کامل بوده است. مراکز مذکور باعث انتقال واحدهای

تجهیزات و خدمات - آب - برق - تلفن - گاز

۸- اراضی کشاورزی

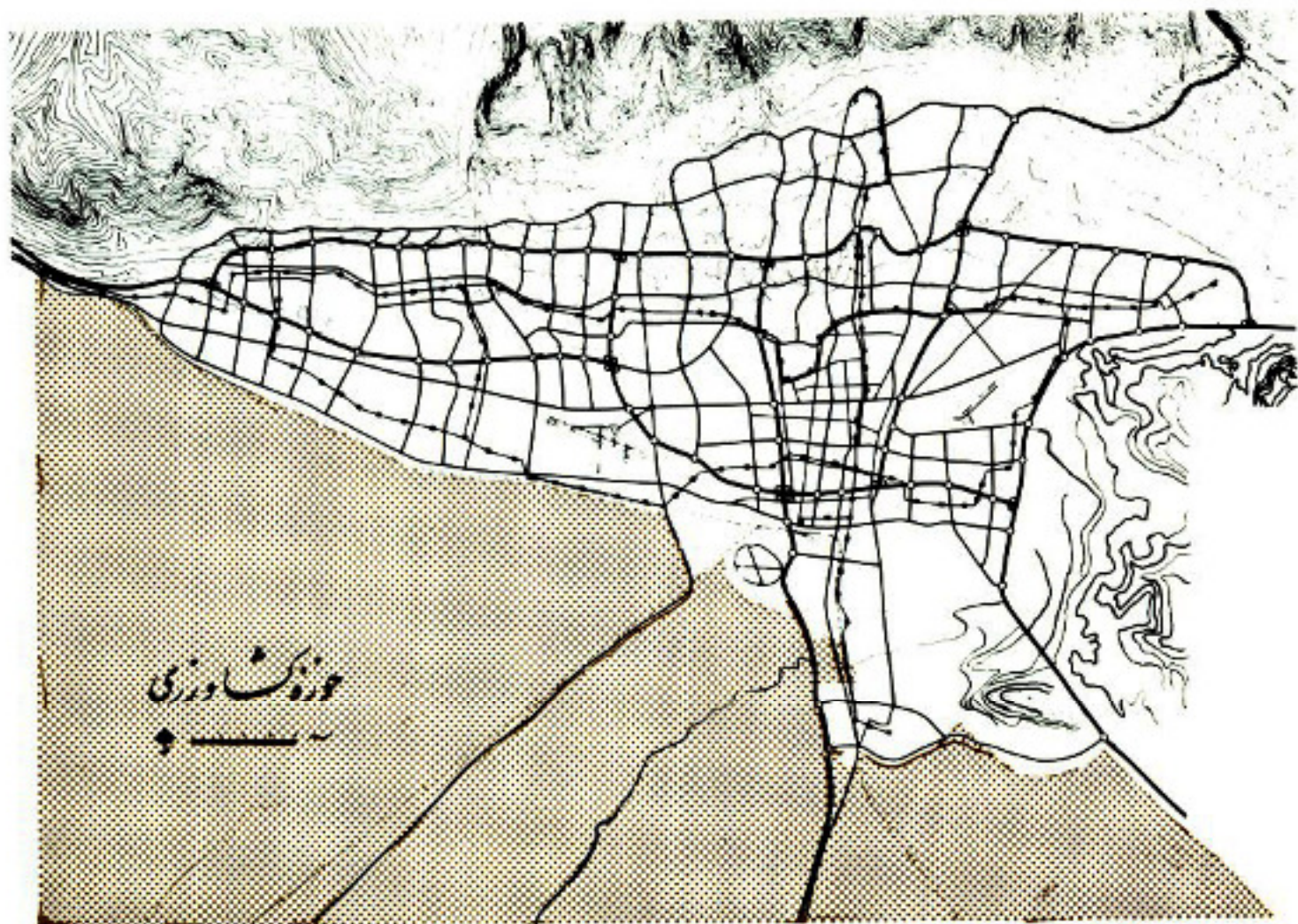
فقط اراضی قسمت جنوبی شهر و توسعه پیش‌بینی شده آن برای استفاده کشاورزی فعلی بخصوص دره‌های حاصلخیز در تهدید توسعه شهری قرار گرفته و محتملاً بوسیله واحدهای مسکونی و فعالیتهای تفریحی اشغال خواهند شد. این موضوع در فصل ششم قسمت «ب» بطور مفصل بحث گردیده است.

قرار گرفته‌اند نگهداری نمود. مقدار آبی که از این طریق بدست می‌آید موجب تشویق زراعت در نواحی جنوب شهری گردیده و همچنین اراضی دیگری را تحت کشت در خواهد آورد.

۹- عناصر دیگر

موقعیت این عناصر مانند پست‌خانه و ایستگاههای آتش-نشانی در جدول اندازه‌گیری و

۲۵ کیلومتر مربع را تغذیه نماید. یکی از این ایستگاهها بایستی در مرکز منطقه شهری قرار گیرد که بتواند نه تنها مرکز منطقه بلکه قسمتهای شمالی منطقه را نیز تغذیه نماید. ایستگاه دوم بایستی در مرکز یک ناحیه عمده شهری قرار گیرد و ضمناً بتواند قسمتهای جنوبی منطقه شهری را نیز تغذیه نماید. هر یک از این ایستگاهها بایستی در حدود ۱۵ هکتار وسعت داشته باشد.



Régions réservées à
l'agriculture

ن - تجهیزات و خدمات

از آنجائیکه کلیه تجهیزات شهری بجز فاضل آب تحت نظارت سازمانهای مختلف دولتی میباشد. لذا این قسمت از گزارش بیشتر بذکر نتایج مذاکرات با سازمانهای مسئول دولتی و همکاری این سازمانها در تدوین ایده کلی برای تهیه نقشه‌های اجرایی آینده تخصیص داده شده است.

همچنین نقشه طرح جامع منعکس گردیده است. بطور کلی پیشنهاد میگردد که مراکز مناطق شهری دارای یک شعبه عمده پستی و تلگرافی بوده و شعبات کوچک دیگری در مراکز محله‌ای و ناحیه‌ای ایجاد گردد. در مورد شعبات آتش‌نشانی پیشنهاد میگردد که مناطق شهری بایستی حداقل دارای دو واحد آتش‌نشانی باشد که هر یک از آنها محدوده‌ای بوسعت ۳۰ تا

برای تقلیل توسعه شهری در قسمتهای کشاورزی جنوب بایستی اقدامات لازم جهت حاصلخیزی زمین انجام گیرد و در نتیجه احتیاجات زیادی به منابع آب خواهد بود. محل پیشنهادی تصفیه‌خانه فاضل آب در نواحی جنوب شهر آب لازم برای این اراضی را تأمین خواهد کرد علاوه آب باران و سیلابها را میتوان در مخازنی که در جنوب راه آهن تهران - تبریز

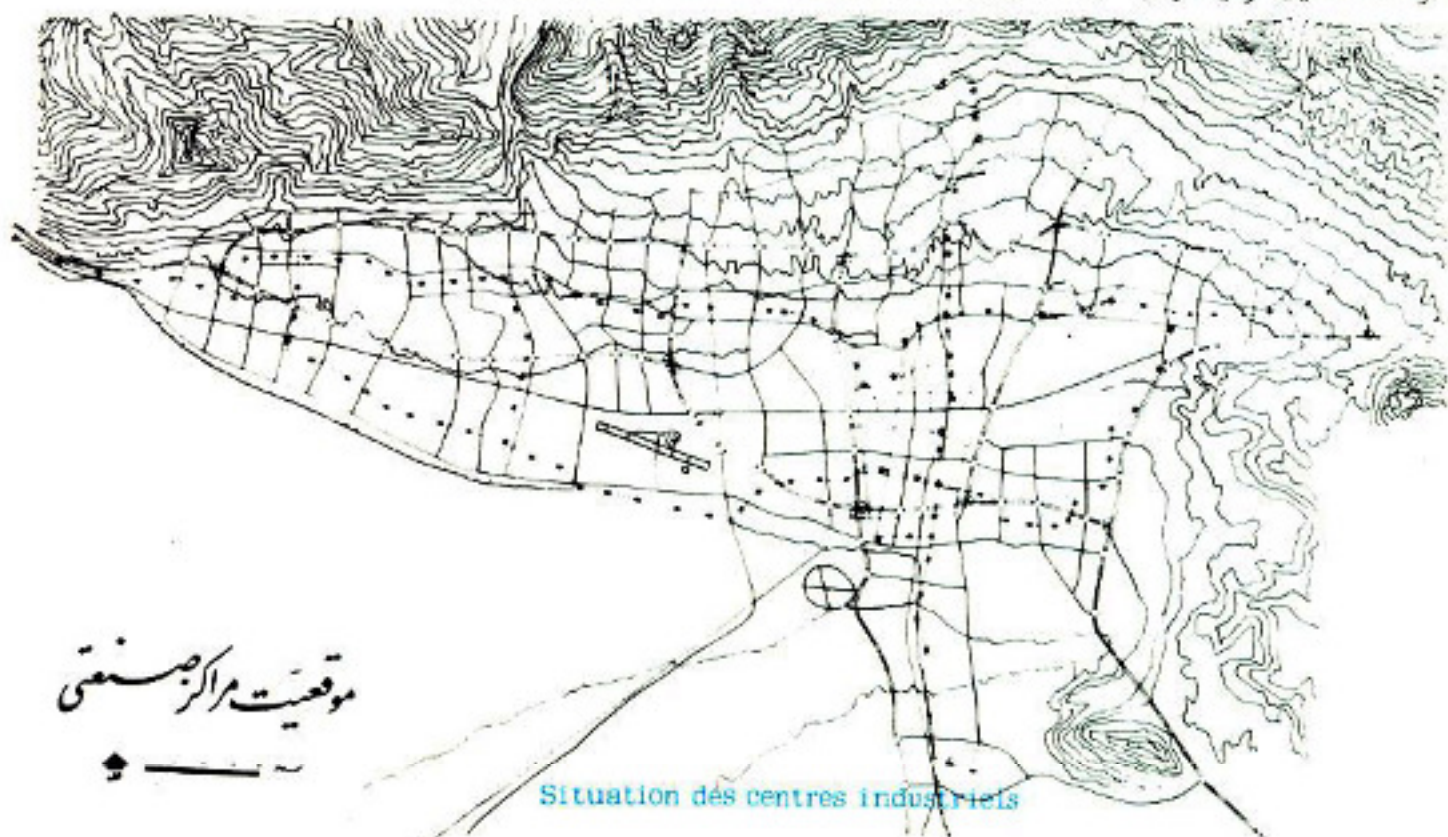
ساختمانها با کابلهای هوایی حداقل بایستی ۶ متر در نظر گرفته شود. بدین ترتیب ساختمان هائیکه در زیر این خطوط قرار گرفته اند نمیتوانند بیش از ۳ طبقه باشند.

۳- فاضل آب

همانطوریکه در مرحله اول طرح جامع متذکر گردید تا بحال هیچگونه نشانی از آلودگی آب های زیرزمینی که ناشی از سیستم فاضل آب فعلی باشد بدست نیامده است. اراضی جنوب شهر

سازمان برق تهران در نظر دارد که شبکه جامعی برای تمام کشور ایجاد نماید. شبکه نیروی شهر تهران، توسط ایستگاههای مولد برق که در اطراف شهر قرار گرفته اند تغذیه میگردد و کارخانههای مولد برق داخل شهر نیز باین شبکه گام متصل میشوند. از کارخانه های مذکور نیروی معادل ۶۳ کیلوولت به پستهای فشارقوی محلی که برای توزیع مساوی به ۲۰ کیلوولت تقلیل می یابد

مقدار آبی که فعلاً از جاده های عمیق و سد کرج و لیتان بدست می آید پس از ایجاد سد لار و گلیانگان افزایش خواهد یافت و جمعاً شبکه ای را با ۵۰۰ میلیون متر مکعب آب سالیانه تشکیل میدهد که برای تأمین احتیاجات ۵۰ میلیون نفر کافی خواهد بود. شبکه توزیع آب از تصفیه خانه ها که تقریباً در محور شمالی مناطق شهری قرار گرفته اند تشکیل گردیده و از



Situation des centres industriels

که از طبقات خاک رس تشکیل گردیده غیر قابل نفوذ بوده و بی شک قادر بدفع فاضل آب بیشتری نخواهد بود. عامل مزبور و همچنین تراکم شدید جمعیت در این قسمت ایجاد یک سیستم فاضل آب و تصفیه خانه را کاملاً ضروری میسازد. برای تأمین این هدف در ضمیمه این گزارش نقشه هائی تهیه گردیده که در آن برای جمع کردن فاضل آب در شهر از شیپ طبیعی زمین استفاده شده و مسیر این فاضل آب در جاده های شمالی - جنوبی پیش بینی گردیده اند و همچنین جمع آوری فاضل آب

انتقال داده میشود. در این پستها ولتاژ برق تا ۲۲۰ ولت کاهش یافته و بین مصرف کنندگان توزیع میگردد. بطوریکه در نقشه های ضمیمه این گزارش دیده میشود برق تهران بوسیله دو خط مختلف تأمین میگردد که یکی از آنها با قدرت ۶۳ کیلو ولت در داخل زیر تعبیه شده است. در مورد انتقال خطوط مزبور به زیر زمین نیز طرح هائی تهیه گردیده ولی برخی از آنها در جای خود باقی خواهند ماند. سازمان برق تهران برای این امر کامل پیشنهاد میکند که فاصله

این نقاط آب یا بوسیله فنار و یا بوسیله اختلاف سطح به مخازن آب که در سراسر شهر تعبیه گردیده اند منتقل میگردد. در ابتدا شبکه توزیع آب فقط بر اساس ایده شبکه شعاعی تهیه شده بود لکن اخیراً طرح یک شبکه حلقوی نیز برای تأمین احتیاجات اراضی اطراف شهر بر آن افزوده شده است. سازمان آب بایستی تجهیزات و تأسیسات فعلی خود را با ایجاد یک شبکه وسیع شرقی - غربی و همچنین یک شبکه محلی شمالی جنوبی که هماهنگ و در جهت توسعه خطی باشد تکمیل نماید.



Barque
Epoque pahlavi
1930 - 1940

بانک ایران و انگلیس
سابق



La place Sépah
en 1930

میدان سپه در قدیم



Détail de la
grande porte Baghe
Ferdows

دروازه باغ فردوس



Les postes
Iranien
Epoque Pahlavi
1930 - 1940

ساختمان پست و مخابرات

بلکه در صورت فقدان منابع دیگر استفاده از این سوخت را با آسانی ممکن میسازد بخصوص از لحاظ تسهیلات طبایعی گاز طبیعی با سرعت عجیبی جانشین نفت خواهد شد.

با در نظر گرفتن عوامل فوق، از شرکت ملی گاز ایران تقاضا گردید که یک ایده کلی برای سرتاسر منطقه طرح تدوین نماید. این ایده بطوریکه در نقشه های ضمیمه دیده میشود سیستمی است نمایی شکل که از مسیر و شاهراه شرقی، غربی استفاده مینماید. گاز مصرفی توسط این خط یک شبکه شطرنجی که مطابق با سیستم خیابانها میباشد توزیع خواهد گردید. شبکه نمایی شکل مذکور بچهار ایستگاه تقلیل فشار مجهز خواهد بود. شرکت ملی گاز موافقت نموده که مطالعات مربوط با استفاده از گاز در مراکز صنعتی را با پیشنهادات طرح جامع هماهنگ نماید.

بخش ششم - نسبت شهر با منطقه توسعه تهران هر چند که محدود باشد تأثیر قابل ملاحظه ای در توسعه شهرها و استفاده های اراضی (بخصوص در منطقه نفوذ خود) خواهد داشت. یکی از علل رواج فعالیتهای تفریحی جدید نظیر اسکی آبی در سد کرج و دریای مازندران افزایش مالکیت اتومبیلهای شخصی میباشد. هم اکنون دره لار و کوهستانهای البرز مرکز مورد توجه ماهیگیران بوده و بازی اسکی در دره شمشک بسیار حائز اهمیت میباشد. افزایش پیش بینی شده در درآمد های شخصی و مالکیت اتومبیل موجب بروز فعالیتهای دیگری طسی دوران طرح خواهد شد. در نتیجه مطالعه دقیقتر در نوع، محل و امکانات هر یک از فعالیت های فوق امری ضروری است. بررسی مذکور بایستی مجهز به تدوین یک طرح تفصیلی برای تأمین تأسیسات لازم و ایجاد یک سازمان اجرایی با اختیارات کافی جهت تملک اراضی، ساختمان، امور مالی و روابط عمومی گردد. سازمان مزبور میتواند در قالب سازمان جلب سیاحتان انجام وظیفه کند و یا

بوسیله چهار تصفیه خانه بزرگ در نظر گرفته شده است. پیشنهاد میگردد که در این زمینه مطالعات دقیقتری چه از نظر اقتصادی و چه از لحاظ فیزیکی صورت گیرد.

مطالعات مسیله ها و آب های سطحی سازمان برنامه یک شرکت خصوصی واگذار کرده است. لازم میباشد که این مطالعات تمام منطقه طرح را شامل گردد.

۴ - تلفن

طرحهای موجود مراكزی را پیش بینی مینماید که هر یک دارای بیست هزار شماره میباشد. مراکز مذکور در مناطق جدید توسعه و شهر فعلی بخصوص در قسمتهائی که تقاضا بسیار زیاد است تعبیه خواهند شد. هم اکنون یک مرکز بزرگ تلفن بمنظور ارتباط مستقیم با خارج شهر در دست ساختمان میباشد. ایده طرح تلفن شبکه فعلی را در مسیر توسعه خطی پیش بینی مینماید. در این شبکه مراکز تلفن در کنار و یا دور از خطوط اصلی قرار گرفته و در مسیر جاده شمالی خطوط سریع السیر پیش بینی گردیده اند. مطالعات انجام شده نشان میدهد که میتوان از امواج کوتاه بجای کابل برای ارتباط مراکز تلفن استفاده نمود. در این صورت انعطاف بیشتری در مشخص کردن موقعیت مراکز مزبور بوجود خواهد آمد.

۵ - گاز

استفاده از شبکه گاز طبیعی در کارخانه های صنعتی مورد توجه دولت میباشد. لکن تاکنون هیچگونه علائمی که حاکی از تصمیم قطعی دولت در مورد توزیع گاز برای مصارف خانگی باشد بدست نیامده است. ولی سازمان برنامه با کمک یک شرکت خصوصی در این زمینه مشغول مطالعه میباشد. با اتمال شبکه گاز به مراکز صنعتی تهران میتوان شهرهای مجاور را با یک شبکه توزیعی جدید گاز مجهز ساخت. شبکه مذکور نه تنها وسیله ارزانی برای توزیع گاز طبیعی میباشد

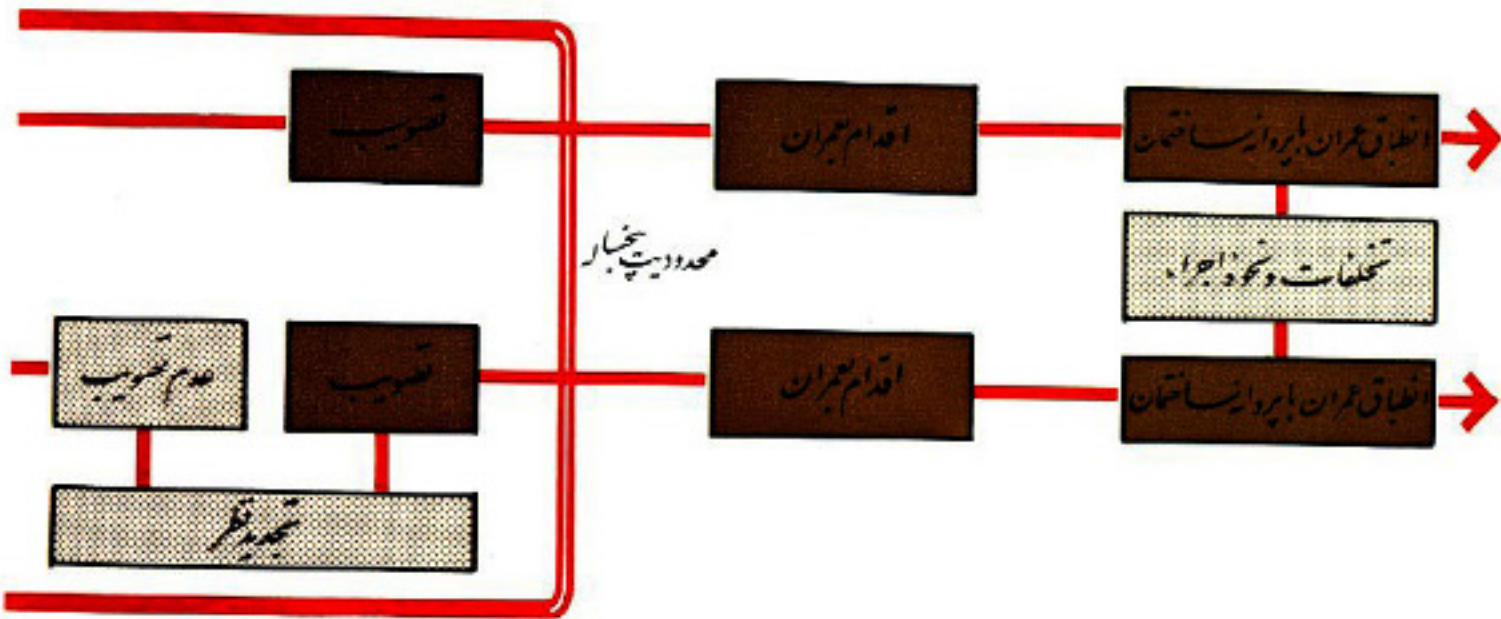
بنوان سازمان طرح ریزی منطقه‌ای تهران کنترل توسعه قسمتهائی را که در محدوده شهر داربهای فعلی نمیباشد بعهده گیرد .

شهرهای نسبتاً مهم واقع در منطقه نفوذ تهران که توسط جاده‌های اصلی باین شهر مرتبط میگردد از توسعه تهران بسیار منتفع خواهند شد . قزوین ، ورامین ، کرج و سمنان در حقیقت مراکز بازارهای کشاورزی و همچنین گسترش مراکز صنعتی نظیر کارخانه های کسرو و سایر صنایع مربوط در خارج از منطقه طرح

محیطی گردیده که از بسیاری جهات فاقد تأسیسات و تسهیلات لازم و اساسی میباشد . سرمایه گذاری در بخش ساختمانی افزایش زیادی یافته و موجب تقلیل سرمایه گذاری در بخش های دیگر و تورم قیمت زمین گردیده است . برای تغییر این روندها و اجرای مقررات لازم برای نظام توسعه شهری دولت با وظیفه و مسئولیت خطیرتری مواجه میباشد . در حقیقت خطیرترین مسئولیت دولت ایجاد آگاهی مردم به لزوم و مزایای طرح ریزی شهری میباشد و حصول

اجرائی واداری برای هماهنگی تمام تصمیمات و اقدامات مربوط بتوسعه و عمران شهر .
۲- تدوین قوانین و مقررات کامل و هماهنگ برای هدایت و کنترل توسعه شهری .
ب- سازمان اجرایی .
موفقیت در اجرای سیاستهای پیشنهادی بستگی کامل بایجاد يك سازمان اجرایی برای نظارت و تدوین این سیاستها دارد . در صورتی که این سازمان فاقد ایمان کافی و تحرک لازم باشد علی رغم اختیارات تام قادر به هدایت نظام توسعه شهری نخواهد بود .

به نظارت در تمام فعالیتهای سرمایه گذاری عمومی که در منطقه تهران انجام میگردد باشد . این سازمان بطوریکه در بسالا پیشنهاد گردید بایستی مسئول فعالیتهای عمده ذیل باشد .
۱- استفاده از طرح جامع و مقررات ناحیه بندی شهر برای کنترل هدایت و اشاعه توسعه شهری .
۲- تدوین و همچنین استفاده از سایر مقررات برای کنترل ، هدایت و بهبود برنامه های اصلاحی و فعالیتهای نوسازی و غیره .



خواهد داشت . توسعه شهرهای مذکور بایستی با تهران هماهنگ شود و این امر فقط بوسیله طرح ریزی دقیق منطقه ای امکان پذیر خواهد بود . این شهرها میتوانند نقش قطبهای جاذب مهاجر را ایفا نمایند . برای اینکار بایستی امکانات کافی جهت اشتغال مهاجرین و واحد های مسکونی لازم فراهم شود و ایجاد چنین شرایطی نیز محتاج سرمایه گذاری وسیعی میباشد .

بخش ششم - اجرای طرح جامع

الف - مقدمه

توسعه سریع و نامنظم تهران در سالهای اخیر موجب

این نتیجه وقتی میسر خواهد بود که پارامای از توهمن قدیمی نظیر اعتقاد به اصل مالکیت مطلق از بین برده شود زیرا غالباً تصور میشود که مالکیت زمین مترادف با آزادی مطلق بوده و مالک میتواند هر نوع استفاده را از زمین خود بنماید . در حقیقت مبنای طرح ریزی شهری با در نظر گرفتن منافع بلند مدت سکنه شهر تأمین خواهد گردید . سیاستها و روش های طرح ریزی بایستی بر مبنای این فلسفه پایه ریزی گردد .

تنها با پذیرفتن این فلسفه اقدامات لازم برای کنترل و اجرای توسعه شهری میسر خواهد بود . این اقدامات عبارتند از :

۱- ایجاد يك سازمان

با در نظر گرفتن عوامل فوق مهندسین مشاور پیشنهادات دقیقی برای سازمان اجرایی تهیه نموده اند . نکات عمده پیشنهادات بقرار ذیل میباشد :

۱- سازمان اجرایی بایستی تمام سازمانهای را که مسئولیت طرح ریزی موجود تهران را دارند شامل باشد (مانند اداره شهرسازی شهرداری اداره مهندسی ترافیک و سازمان نوسازی) .

۲- سازمان بایستی دارای افراد مجرب و کافی برای اجرای مطلوب طرح باشد .

۳- سازمان بایستی بستگی و رابطه نزدیک با حکومت مرکزی داشته باشد .

۴- سازمان بایستی قادر

۳- تدوین و استفاده از اختیارات و مقررات دیگر شهرسازی برای تأمین مطلوب استفاده از ساختمان (بوسیله مقررات ساختمانی و مسکن) .
۴- مطالعات مکمل و ادامه تجدیدنظر در تحقیقات و مطالعات در قسمتهای مختلف طرح جامع .

پ - استفاده از طرح جامع نقشه طرح جامع که در مقیاس ۱:۱۰۰,۰۰۰ تهیه گردیده برای راهنمایی و هدایت توسعه اراضی شهر در نظر گرفته شده است . این نقشه مبین تغییراتی است که برای توسعه منظم شهری در ۲۵ سال آینده لازم است . این نقشه دارای دو خصوصیت اساسی است .

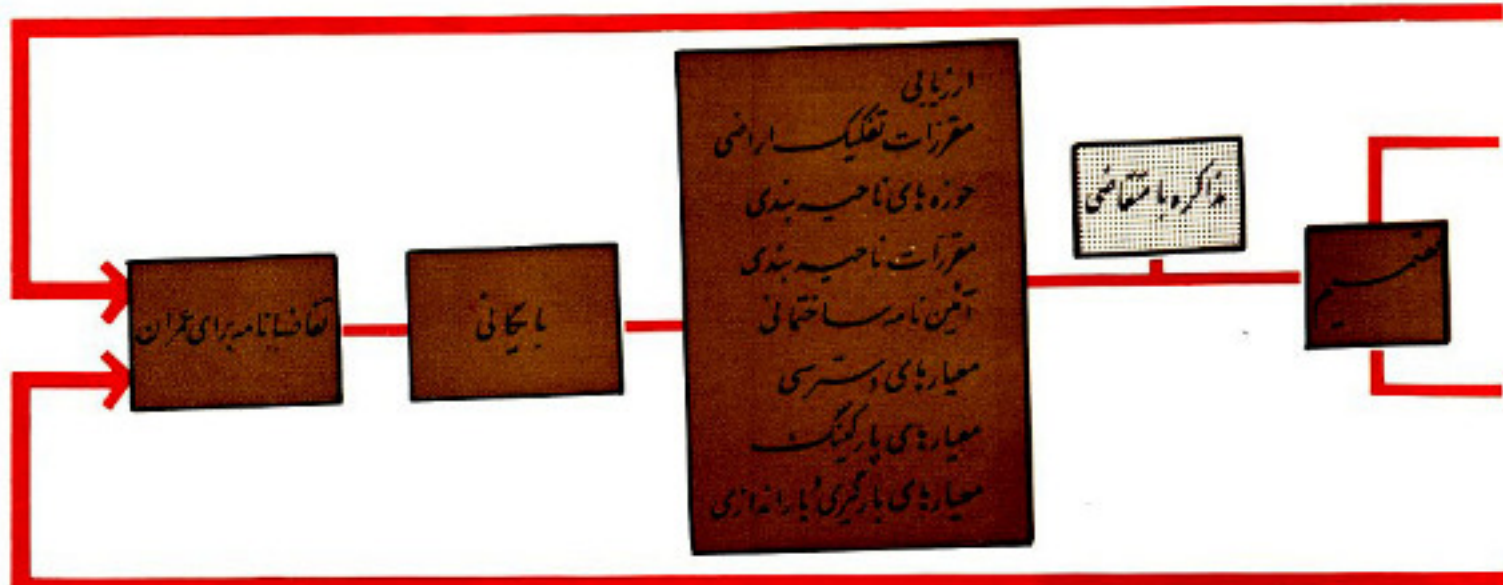
این طرح میتواند یک سیاست بلند مدت راهنمای تصمیمات بخش خصوصی و سازمانهای دولتی در تدوین طرحها و نقشههای بلند مدت باشد. این طرح عوامل ذیل را مشخص میسازد:

- ۱- مناطق تأسیسات عمومی
- ۲- سیاستهای نوسازی شهر برای تغییر بافت شهر.
- ۳- مشخص کردن مراکز فعالیتهای جدید تجاری.
- ۴- مشخص کردن شبکه ارتباطی که شامل شاهراها، جادههای اصلی، جاده فرعی و همچنین خطوط سریع-

و سیاست دولت در فواصل معین مورد تجدید نظر قرار گیرد. تعویب طرح توسط شورای عالی شهرسازی بایستی پس از آنکه وقت کافی بپردازد شهر داده شد صورت گیرد و سعی شود که در این زمینه مردم آشنائی بیشتری پیدا نموده و همکاری آنها در اجرای طرح از هر لحاظ جلب گردد. برای آنکه طرح کاملاً با شرایط زمانی و تغییرات اجتماعی هماهنگی پیدا نماید تجدید نظرهایی در آن لازم است. مثلاً هر ۵ سال یکبار باید سیاستهای کلی دولت پس از

شهر وجود ندارد لذا پیشنهاد میگردد که ناحیهبندی جامعی برای تهران مورد عمل قرار گیرد و بدین ترتیب از توزیع اراضی بطور مناسب جلوگیری شود. تعویب قانون طبقهبندی شهر اولین قدم اساسی و لازم در راه اجرای طرح جامع تهران میباشد.

قوانین دیگری نیز برای نظام توسعه شهری مانند مقررات مربوط به نوسازی و عمران شهری و توسعه سازمانهای دولتی و اقدامات انتظامی جهت کنترل و هدایت توسعه شهر پیشنهاد گردیده است.



السیر میگردد. ۵- استفادههای ویژه که به اراضی وسیع احتیاج دارد. ۶- نحوه توسعه واحد های مسکونی و تراکم آن در تمام شهر.

نقشه ۱:۱۰۰۰۰۰ طرح جامع با نقشه پنجساله توسعه شهر که در همین مقیاس تهیه گردیده تکمیل شده است هدف اصلی از این نقشه مشخص کردن میزان و نحوه توسعه طی پنجسال اول طرح میباشد. این طرح بوسیله سازمان اجرایی بعنوان پایه اساسی برای کنترل و تأمین توسعه مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

پیشنهاد میگردد که این دو نقشه رسماً مورد تصویب قرار گرفته و از نقطه نظر فنی

ارزیابی مورد تجدید نظر قرار گرفته و تصمیمات مقتضی برای اجرای سیاست جدید اتخاذ گردد.

ت - سیستم قانونگذاری بررسی مرحله اول، پیچیدگی و محدودیتهای مقررات فعلی را از نظر توسعه منظم شهری و عدم کفایت قوانین لازم مشخص ساخت. مقررات کنونی فقط موارد ذیل را شامل میگردد.

- تعریف معیار عمومی. - تصاحب و خرید اراضی برای ایجاد تأسیسات عمومی. - مقررات محدود برای ساختمانها.

- کنترل تفکیک اراضی. در حال حاضر کنترل لازم جهت توسعه منظم فعلی و آینده

این نوع مقررات پیشنهادی در اینجا بطور تمهیل مورد بحث قرار میگیرد.

۱- ناحیه بندی

ناحیه بندی اراضی شهر از مهمترین عواملی است که باید در یک طرح جامع رعایت شود. بنابر تجارب کشورهای دیگر و همچنین احتیاجات خاص شهر تهران، مهندسین مشاور یک طرح ناحیه بندی جامع تدوین نموده اند.

مقررات ناحیه بندی شامل نقشه ناحیه بندی و همچنین گزارش مربوطه که مقررات مخصوص هر حوزه در آن پیش بینی شده میباشد مثلاً این مقررات مربوط به کنترل و تجدید استفاده از اراضی،



Au Nord de
Téhéran
Batiments anciens
à Chemiran

عکسی از امامزاده
صالح شمیران در قدیم



Vue d'un Imam -
Zadeh
(lieu saint)
Chémiran

شمیران قدیم
(امامزاده صالح)



Batiments du vieux
Téhéran
Inspiration
occidentale

از بناهای دوره قاجاریه



Batiments du
vieux Téhéran
Inspiration
occidentale

از بناهای دوره قاجاریه

دسترسی و سائل قلبیه و بار کینگ
در هر منطقه میباشد. در حوزه
های مسکونی و تجاری مقررات
دقیقتری در مورد معیارها و
ضوابط تراکم مسکونی و فضای
باز و همچنین سطح زیر بنا
در نظر گرفته شده است.

اجرای تجدید نوع
استفاده بسیار آسان میباشد چه
پیش از آنکه مالکی بتواند
برای توسعه و ساختمان در ملک
خود اقدامی بعمل آورد بایستی
پروانه لازم جهت اینگونه
اقدامات از مقامات مسئول کسب
نماید و برای این منظور با
مراجعه به نقشه ناحیه‌بندی
شهر بآسانی میتوان نوع استفاده
های مجاز را مشخص نمود.
در صورتیکه درخواست مالک با
مقررات و موازین مندرج در
قانون مطابقت داشته باشد،
پروانه لازم از طرف مقامات
مسئول صادر میگردد. و اگر
بعالی پروانه مربوطه صادر
نگردد مالک میتواند طرح را
عرض کرده و با مقررات مطابقت
دهد و یا شورای مخصوص
جهت رسیدگی مراجعه نماید.
در ابتدا نقشه ناحیه‌بندی
شهر که در مقیاس ۱:۱۰۰۰۰
تهیه گردید بعنوان راهنمای
کلی محدوده شهری مورد
استفاده قرار خواهد گرفت.
سدور پروانه بر مبنای حوزه
های مشخص شده در روی نقشه
صادر خواهد گردید. پیشنهاد
میگردد که برای بیشتر قسمتهای
شهری نقشه‌های تفصیلی در
مقیاس ۱:۲۰۰۰ تهیه شود.
برای این منظور روشهای ذیل
باید مورد توجه قرار گیرد:

۲- تفکیک اراضی

لزوم تجدید و کنترل
یافت تفکیک اراضی جدید که
متلزم ایجاد خیابانهای جدید
و همچنین قطعات زمین میباشد
در قانون تفکیک اراضی منظور
گردیده است قانون مذکور که
در آن ضوابط و معیارهای لازم
برای قطعه‌بندی زمین و اصلاحات
آن پیش‌بینی شده قبل از تدوین
طرح جامع تهران بطور موقت
مورد عمل قرار گرفته است.

تصویب طرح جامع
موجب میگردد که قوانین و
مقررات تفکیک اراضی با اصول
و موازین دیگر توسعه شهری
که ذیلاً بذکر آنها مبادرت
میشود مطابقت نماید.

الف - هماهنگی با قانون
و مقررات منطقه‌بندی شهر.
ب - هماهنگی با سیستم
شکله‌یابانها و قطعه‌بندی اراضی
از لحاظ:

- اندازه زمین.
- تراکم مناسب.
- احتیاجات دسترسی به
وسائل قلبیه و بار کینگ.
- عرض خیابان و
اصلاحات لازم.

ب - در قسمتهایی که
هیچگونه طرح تفکیک اراضی
مورد تصویب قرار نگرفته
شوند.

پ - در قسمتهایی که
هیچگونه طرح تفکیک اراضی
مورد تصویب قرار نگرفته
شوند.



Batiments du
Ministère des
Finances -
1940 - 41

کاخ وزارت دارائی



Portail destiné à
des jardins se
trouvant près du
Ministère de la
Guerre et de la
Defense
Epoque Kadiar

دروازه باغ فردوس



Batiments
Ministère de la
Justice
1940 - 44

کاخ وزارت داد گسری

۳- عملیات عمرانی توسط سازمانهای دولتی.

بدون شك پیشنهادی که در طرح جامع تدوین گردیده سهم بزرگ بخش دولتی را در اجرای طرح مذکور مسجل میسازد. این اختیارات نه تنها تهیه طرحها بلکه اجرای آنها را نیز شامل میگردید. فهرست ذیل حدود برنامههای پیشبینی شده برای دولت را مشخص میسازد.

الف - تأسیسات شهری.

ب - خانه سازی.

پ - جاده ها و پارکینگ، خطوط سریع السیر، خطوط عابرین پیاده.

ت - تجهیزات و خدمات.

ث - تفریحات.

ج - نوسازی.

این برنامهها تحت نظر يك یا چند وزارتخانه سازمان های دیگر قرار خواهند گرفت. در شرایط کنونی سازمانهای دولتی جهت تملك اراضی و تأمین تأسیسات عمومی و اصلاحات شهری اختیارات کاملی دارند. هرچند که این اختیارات فاقد هماهنگی لازم بوده و در حقیقت تناسبی با يك طرح جامع ندارد. اصولاً و عملاً هماهنگی در اقدامات سرمایه گذاری دولت برای اجرای طرح جامع امری ضروری است. لذا

پیشنهاد میگردد که يك طرح راهنمای ۵ ساله در زمینه نحوه سرمایه گذاری دولت در تهران و همچنین تأمین هماهنگی در تمام مراحل و اجرای طرح با اقدامات ذیل تأمین گردد:

الف - پیش از تهیه نقشه اجرایی پنجساله دولتی باید مذاکراتی بین وزارتخانه ها و سازمانهای مربوطه دولتی و سازمان اجرایی طرح جامع بمنظور اتخاذ تصمیم در مورد نحوه اجراء و مرحله بندی سرمایه گذاری دولت در ۵ سال آینده انجام گیرد.

ب - سازمان اجرایی طرح جامع با مشاورت سازمان مربوطه دولتی در تهیه نقشه پنجساله همکاري نموده و در این طرح ریزی حدود، زمان، مرحله بندی و نحوه سرمایه

گذاری دولت را در پنجسال آینده تعیین نماید. پس از مذاکرات نهائی و تجدیدنظر های لازم طرح مزبور مورد تصویب قرار گرفته و بعنوان يك طرح راهنما برای اجرای برنامه های دولت از نقطه نظر موقعیت زمان و نحوه اجراء مورد عمل قرار گیرد.

پ - پیش از شروع اجرای برنامه های دولت توسط وزارتخانه های مربوطه بایستی اطلاع قبلی با سازمان اجرایی طرح جامع درباره هدفهای طرح و نحوه اجرای آن داده شود و سازمان اجرایی باید نظریات خود را در مورد طرح پیشنهادی در موعد معین تسلیم نماید.

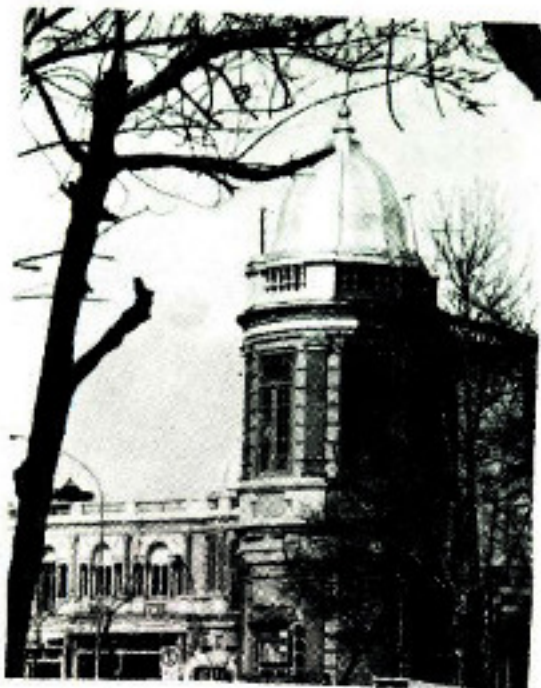
ب - سازمان اجرایی، هريك از برنامه های دولت را مورد بررسی قرار داده و تصمیم نهائی درباره هريك از آنها اتخاذ مینماید. بررسی هر طرح بایستی در چهارچوب هدفها، معیارها و ضوابطی که برای برنامه ریزی طرحهای دولتی در پنجسال آینده در نظر گرفته شده، صورت گیرد. این بررسی شامل مرحله بندی موقعیت و همچنین معیارهای مربوط به توسعه در بخش خصوصی مانند دسترسی و پارکینگ خواهد بود.

۴ - نوسازی

قسمتهائیکه برای فعالیت های نوسازی طی ۲۵ سال آینده در نظر گرفته شده اند در روی نقشه دقیقاً مشخص گردیده اند. در این طرحهای نوسازی اقدامات مختلفی که دولت بایستی با توجه با اهمیت و وخامت وضع حوزه اتخاذ نماید و همچنین نوع تصمیمات دولت مشخص شده است. در طرحهای نوسازی فوق دو بافت جداگانه تعیین گردیده است:

الف - بیشتر مناطق نوسازی جزء کم درآمدترین قسمت شهر بوده و احتیاج بتملك زمین از طرف دولت دارد.

ب - مناطق بهسازی که دارای تقاضای محیطی میباشند باید بكمك دولت و توسط بخش



Une place du vieux
Tehéran

میدان سید



La façade d'un
batiment néo -
achéménide époque
Reza chah 1e
Grand

عمارت شهر باغی

از بناهای اوایل پهلوی



Palais royal
Kadjar

قسمت اعماره

Tehéran

اراضی میباشد ولیکن در چنین اقدامی بایستی ارزیابی و تخمین حقوق مالکین و همچنین حق تجدیدنظر در شکایات واصله مراعات گردد.

ت - انتقال سکنه و استفاده اراضی

سازمان بایستی دارای اختیارات کافی در مورد کمک بان انتقال سکنه منطقه نوسازی و همچنین ایجاد استفاده های اراضی جدید در منطقه انتقالی باشد. این اختیارات شامل :

- تأمین هزینه انتقال سکنه.
- تأمین تسهیلات لازم برای اخذ وام و قرضه.
- ایجاد واحدهای جدید برای انتقال مراکز تجاری، صنعتی و تأسیسات شهری و همچنین ایجاد قطبهای جدید.
- تأمین خسارات وارده به سکنه حوزه نوسازی شده و همچنین کمکهای مالی لازم.
- خرید زمین برای انتقال، ایجاد اصلاحات اولیه، تأمین مسکن و تأسیسات شهری.
- جزئیات اختیارات و اقدامات فوق در ضمیمه ۹ این گزارش مورد بحث قرار گرفته است.

ث - اجرای برنامه

پیشنهاد میگردد که اختیارات کاملی در زمینه اجرای برنامههای نوسازی که شامل صدور اعلامیه تخریب، و تسطیح ساختمانها و اصلاح قطعات زمین میشود به سازمان اجرائی تفویض گردد. اصلاح اراضی ممکن است مربوط به موارد ذیل باشد :

- ایجاد واحداث جادهها، پارکها، خطوط عابرین پیاده، تجهیزات شهری.
- ایجاد خانههای ارزان قیمت، تأسیسات شهری، واحد های تجاری و یا مستحدثات جدید دیگر.

ج - فروش و اجاره اراضی تسطیح شده

فروش و یا اجاره قطعات اراضی تسطیح شده به بخش

خصوصی بهسازی گردند و همچنین تأسیسات عمومی بایستی توسط دولت تأمین گردد.

از آنجا که پیشنهاد میگردد که نقشههای مفصل و دقیقی در مقیاس ۱:۲۰۰۰ از سه منطقه ای که بطور تفصیل در بخش پنجم مورد بحث قرار گرفتند توسط سازمان اجرائی تهیه گردد، همچنین پیشنهاد میشود که مقررات جدیدی برای هدایت فعالیتهای نوسازی وضع گردد. از آنجائیکه سازمان اجرائی نقش بزرگی در برنامههای نوسازی ایفا میکند بایستی اختیارات وسیعی در زمینه و انتقال آنها به بخش خصوصی تملک اراضی و همچنین اصلاح داشته باشد. لذا مقررات ذیل پیشنهاد میگردد :

الف - اعلام و آگهی هدفهای نوسازی -

سازمان نوسازی بایستی در يك فاصله زمانی کافی آغاز طرحهای نوسازی را بخصوص به سکنه هر قسمت اعلام کند عیج طرحی بایستی مردم اعلام گردد مگر آنکه سازمان بطور جدی و صمیمانه علاقمند با اجرای آن طرح ملی دهسال آینده باشد. این اعلامیه بایستی حاوی نکات ذیل گردد :

- هدفهای نوسازی.
- محدوده دقیق طرح.
- زمان اجرای برنامه
- مالیتهای نوسازی.

ب - روابط عمومی

نوع رابطه با سکنه، موفقیت و یا شکست برنامههای نوسازی را تعیین میکند. سازمان نوسازی بایستی اختیارات کافی در اشاعه هدفها و مقاصد خود و آشنا کردن مردم منطقه با هدفهای مذکور داشته باشد.

پ - تملک اراضی

سازمان بایستی دارای اختیارات کافی در مورد تملک اراضی نه تنها در محدوده طرح بلکه در خارج منطقه طرح نیز داشته باشد. خرید اجباری آنها رویه ممکن و آسان در تملک



Mosquée
Sépahasalaar
époque Kadjar

مسجد سپهسالار



Le Palais
Chamsol-Emaréh
époque Kadjar

عمارت شمس‌العماره



Hotel particulier
époque Kadjar

يك خانه قدیمی در تهران



Hotel particulier
époque Kadjar

يك بنای دوره قاجاریه



Les P.T.T.

عمارت پست و تلگراف

خصوصی بایستی مجاز باشد. اختیارات سازمان اجرائی در این موارد شامل محدودیتهای ذیل میگردد:

— محدودیتهای ارضی و تعهدات قانونی.

تثبيت ارزش زمین برای

ج - فروش و اجاره ساختمان های جدید

سازمان اجرائی بایستی فروش و اجاره. دارای اختیارات کاملی در مورد اجاره و یا فروش اراضی که جدیداً در آنها ساختمان نموده باشند. همچنین سازمان مذکور بایستی در زمینه انتخاب مستاجرین به نسبت ارزش مستغلات تأمین کمکهای مالی و قرضه و تعهد قانونی اختیارات کافی تفویض شود.

۵ - اقدامات اقتصادی

اگر چه این قسمت بیشتر اختصاص به اقدامات و مقررات قانونی و اداری دارد مع الوصف تأثیر قوانین اقتصادی را در هدایت توسعه شهری نبایستی از نظر دور داشت. اگر این قوانین و مقررات بطور هماهنگی اجرا شوند بدون شك مهمترین کمک را با اجرای طرح جامع خواهند نمود. باید متذکر گردید که این مقررات کم و بیش موجود بوده ولی بایستی اقدامات لازم جهت هماهنگی آنها بعمل آید. این مقررات تحت سه عنوان مورد بحث قرار خواهد گرفت.

- بودجههای عمرانی.
- تشویق توسعه.
- تجدید توسعه.

بودجههای عمرانی

علاوه بر بودجه پیش بینی شده در برنامه ریزی اقتصادی پنجساله کشوری و همچنین درآمدهای محلی که از طریق عوارض و مالیاتها جمع آوری خواهد گردید عواید بیشتری برای اجرای برنامه های طرح جامع طی ۲۵ سال آینده لازم میباشد. پیشنهادات مختلفی جهت تأمین این سرمایه در زمینه سرمایه در شمیمه شماره ۴ مورد

بحث قرار گرفته است و بررسیهای دقیق نشان میدهد که وضع عوارض برافزایش ارزش زمین در اثر عملیات عمرانی موجب خواهد شد که در آمد کافی و عادلانه ای برای اجرای پیشنهادات طرح عاید گردد. تشویق توسعه - کمکهای مالی بایستی سرمایه گذاری بخش خصوصی را در جهت فعالیتهای مطلوب توسعه و در شرایط زمانی و مکانی مناسب هدایت نماید. ذیلاً مثالهایی برای نحوه استفاده و اجراء آنها ذکر میگردد:

— منافعت های مالیاتی و یا قرضه بدون بهره برای صاحبان صنایع در ایجاد خانه های مسکونی برای کارگران خود در مجاورت اراضی صنعتی - کمکهای مالی بصورت قرضه برای خرید ماشین آلات صنعتی که انتقال صنایع را به اراضی تعیین شده تشویق مینماید. بدین ترتیب صنایع مزاحم فعالی واقع در مناطق مسکونی شهر خواهند توانست بمناطق صنعتی منتقل شده بایند.

— کمکهای مالی بمستاجرین در تأمین قسمتی از اجاره بها و یا معافیت های مالیاتی برای صاحبان ساختمان میتواند ایجاد واحدهای مسکونی کم درآمد را در قسمتهای مناسب تشویق نموده و در نتیجه اجرای هدفهای طرحهای توسازی را ممکن سازد.

— اتخاذ روشهای مختلف در کمک های مالی برای ایجاد خطوط سریع السیر در سورتیکه خطوط مزبور احداث نشود باید بتعریض و اصلاح شبکه خیابانهای شهر پرداخت. لذا کمکهای مالی برای ایجاد يك چنین خطوطی کاملاً منطقی بنظر میرسد و همچنین ادامه فعالیت این خطوط هم احتیاج بكمك دارد. در غیر اینصورت باید هزینه سنگین ایجاد خیابانها و شاهراهها و پارکینگهای زیادی را تقبل نمود.

— کمکهای مالی و یا تشویقی برای ایجاد انگیزه در افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی در برنامه هایی که معمولاً توسط دولت اجرا میگردد (مانند ایجاد مدارس

و تاسیسات بهداشتی و غیره) .
تجدید توسعه - بعضی از
مالیاتها قادرند توسعه را تا
اندازدای محدود نمایند . این
نوع مالیاتها برای سیاست
تجدیدی دولت در توسعه شهر
لازم میباشد . قانون پیشنهادی
مالیات بر زمین نمونه بارزی از
این نوع اقدامات دولت است که
سوداگری را محدود نموده و
انکیزدای برای توسعه شهر
بشمار میرود . مثلاً مالیات بیشتری
بر درآمد سکنه تهران میتواند
محرکی در مهاجرت از این شهر
بسیار نقاط کشور باشد و بالعکس
تأثیر منفی در تمایلات آنهایی
که قصد مهاجرت تهران دارند
ایجاد نماید . همچنین مالیات
زیاد بر مستغلات و کارخانههای
صنعتی در تهران و از طرف دیگر
معافیت های مالیاتی نسبت به
کارخانههایی که در سایر قسمت
های کشور دایر میشوند عامل
موثری میباشد . مالیاتهای
مربوط بفروش اجناس و کالاها
پیشنهاد نمیکردند چه این نوع
مالیات تحمیل غیر عادلانه ای
بر طبقه کم درآمد بشمار میرود .
وضع مالیاتهای سنگین بر
مستغلات از یکطرف و همچنین
مالیاتهای مخصوص بر خانههای
تجسلی از طرف دیگر سرمایه
گذاری را متوجه ایجاد واحد
های مسکونی مختص طبقات
کم درآمد و متوسط خواهد
نمود .

۶- مقررات ساختمانی -
مقررات ساختمانی نوع مصالح
و همچنین نحوه ساختمانهای
جدید را بمنظور حمایت از
سلامتی و ایمنی مردم کنترل
مینماید ولی مقررات فعلی
جوابگوی نیازمندیهای جدید
نبوده و بایستی مورد تجدید
نظر قرار گیرد . در این زمینه
مقررات نسبتاً جامعی پیشنهاد
گردیده که نظارت بر مصالح و
طرز ساختمان را بنحو موثری
ممکن میسازد . این مقررات بر
مبنای ضوابطی نظیر استقامت ،
سرو صدا و غیره قرار دارد .

۷- مقررات مسکن -
مقررات مربوط به مسکن حد
اقل معیارها و ضوابط ساختمانی
را که برای نگهداری ، اندازه
خانه و شرایط دیگر باید مرعی

داشت پیش بینی مینماید . اجراء
این قوانین حائز کمال اهمیت
بوده و اگر با کمکهای مالی
دولت و قرضه های کم بهره نیز
توانم گردید عامل بسیار مهمی در
تنویق بخش خصوصی برای
خانه سازی خواهد بود . علاوه
این کار برای ایمنی سکنه و
جلوگیری از تراکم شدید و
غفلت مالکین واحدهای اجاری
حداقل معیار های مسکن را
تأمین میکند .

۸- سایر مقررات و قوانین
شهر سازی :

الف - کنترل علائم
تجارتی - جهت کنترل علائم
تجارتی ، بخصوص از لحاظ
اندازه و موقعیت باید مقررات
جدیدی بوجود آید و همچنین
پیشنهاد میگردد که برای علائم
تجارتی معمولی بمدت ۵ سال
و برای علائم موقتی یکسال
اجاره نصب داده شود .

این مقررات همانطوریکه
در بالا بان اشاره شد شامل
اندازه ، شکل ، رنگ ، روشنایی
و نسبت آن با خیابان و یا
پایه رو و یا تقاطع خیابان
میگردد . مقررات مذکور
بایستی نسبت به احتیاجات و
مطلوبیت انواع مختلف علائم
در نقاط مختلف شهر کاملاً قابل
انعطاف باشد . مثلاً با اینکه در
مناطق مسکونی کنترل شدید
اینگونه علائم کاملاً ضروری
میباشد لکن تنویق آن در یک
خیابان تجارتی مانند لاله زار
کاملاً بجا خواهد بود . مقررات
مذکور بطور مبسوطی در ضمیمه
گزارش آمده است .

ب - حفظ اشجار - قسمت
اعظم درختان در باغهای خصوصی ،
اراضی کشاورزی و یا زمینهای
دولتی قرار گرفته است . در
قسمتهایی که بر روی نقشه
بعنوان اراضی کشاورزی و یا
مناطق حفظ درختان مشخص
گردیده بایستی نسبت به حفظ
و نگهداری اشجار اقدامات
لازم بعمل آید . قطع درختان
در این قسمت باید کاملاً ممنوع
گردد . مقررات مربوطه در
ضمیمه گزارش درج گردیده
است .

سایر بررسیها
بطوریکه در ابتدای بررسی

وظائف و اختیارات سازمان
اجرایی تأکید گردید مطالعات
و بررسیهای مختلفی بایستی
توسط سازمان اجرایی برای
اجرای مطلوب طرح جامع انجام
گیرد این بررسیها بایستی
مطالعات دقیقتری از ایده های
کلی طرح را نیز شامل گردد
که ذیلاً بذکر پاره ای از آنها
مبادرت میشود .

- پیشنهادات وضع قوانین
و مقررات لازم بخصوص در
مورد مالیات بر اراضی .

پیشنهادات در باره نحوه ،
هدف و نوع کمکهای مالی
و مالیاتی .

- روشها و طرق تهیه
نقشه های ناحیه بندی در
مقیاس ۱:۲۰۰۰ .

- تهیه طرحهای منطقه ای
برای تاسیسات و تسهیلات
تفریحی .

- تهیه مسیر جاده های
اصلی شاهراهها .

- تعیین مسیر خطوط
سریع السیر .

- بررسی و مطالعه احتیاجات
تجهیزات شهری .

- برنامه های نوسازی
و بهسازی برای مناطق مخصوص
مطالعه و بررسی منطقه .

مرکز شهر و بازار .

- ممنوعیت استفاده های
مغایر .

- تهیه طرحهای لازم
برای مناطق تفریحی شهری .

بعلاوه سازمان اجرایی
بایستی طرح جامع را با توجه
بتغییرات امکانات سرمایه -

گذاری افزایش جمعیت مسائل
پیش بینی شده و خواسته های

مردم مورد تجدید نظر قرار
دهد . این تجدید نظر بایستی

حداقل هر پنج سال یکبار انجام
گیرد .

عمران مناطق
شہری

برای آنکه بتوان اصول و موازین کلی طرح ریزی را که در فصل سوم مورد بحث قرار گرفت در مناطق جدید شهری بکار برد در این فصل طرح ریزی یکی از مناطق شهری که در امتداد توسعه خطی شهر قرار گرفته درج میگردد.

بدین ترتیب تاثیر آب و هوا، شرایط ارضی، عناصر موجود، مسائل اقتصادی و قانونی در ایده های فصل سوم بوضوح روشن خواهد شد. طرح ریزی جزئیات و برنامه های لازم برای اراضی مسکونی و نیز طرح ریزی مراکز محله ای، ناحیه ای و منطقه ای در اینجا دقیقاً مورد بحث قرار گرفته امکانات هر یک از آنها مشخص شده است.

منطقه لثمر - تهرانسر - این منطقه که قسمت غربی شهر در مسیر توسعه شهری قرار گرفته بعنوان یک منطقه نمونه که معرف انطباق موازین شهر سازی با امکانات محیطی میباشد انتخاب گردیده و از این رو طرح پیشنهادی نه تنها سرحا و اهمیت این اصول و موازین را تأیید مینماید بلکه بعنوان یک طرح جامع پیشنهاد گردیده بشمار میرود. منطقه لثمر در حدود ۵ هزار هکتار زمین را فرا گرفته و در این منطقه، طرح جامع جمعیتی برابر ۵۰۰ هزار نفر را پیش بینی مینماید. عمران و توسعه این منطقه در ۵ سال دوم طرح آغاز خواهد گردید و محتملاً ۱۵ سال پس از شروع تکمیل خواهد شد.

بخش دوم - عناصر موجود

بعلت شیب اراضی این منطقه که از دامنه کوهستان تا حاشیه کویر ادامه دارد شرایط جوی تغییرات زیادی پیدا میکنند. ناحیه جنوبی ۱۲۰۰ متر از سطح دریا ارتفاع داشته و شرایط جوی آن موجب تغییرات عمده ای در طرح ریزی این منطقه نمیکرد. بطور کلی شیب ملایم این منطقه بطرف جنوب امکانات وسیعی را از لحاظ طرح ریزی ایجاد کرده است و تنها در دامنه کوه بعلت شیب زیاد زمینه توسعه مساعد نمیشد هر چند قسمتهائی در کوهپایه برای ایجاد فعالیتهای ویژه شهری (بطوریکه در فصل ششم بخش چهارم آمده است) در نظر گرفته شده است.

دراثر سیلابها، میل ها و شیارهائی که از شمال بجنوب ایجاد شده برای ساختمان مناسب نمیشد. میل وسیعی که در قسمت شرقی این منطقه قرار گرفته محدوده منطقه لثمر را بخوبی مشخص میسازد.

تپه های کم ارتفاعی که در امتداد شرقی - غربی مرکز این منطقه قرار گرفته اند آنرا بدو قسمت متمایز تقسیم نموده اند. در قسمت شمالی این منطقه فقط چند قطعه اراضی

کشاورزی و باغهای میوه وجود دارد و بعضی از اراضی نیز مورد تفکیک قرار گرفته ولی آثار زیادی از توسعه و عمران شهری دیده نمیشود.

قسمت جنوبی این منطقه (تهرانسر) در حقیقت بطور سریعی در حال توسعه است. کارخانه های عظیمی در اطراف جاده های قدیم و جدید کرج ایجاد گردیده است. واحدهای مسکونی جدیدی که برای کارمندان شرکت ملی نفت احداث شده در نزدیکی تقاطع جاده کرج و رودخانه کن واقع شده شاهراه تهران کرج از قسمت شمالی این منطقه عبور مینماید و اطراف آن جنگلهای مصنوعی قرار گرفته و خط آهن تهران تبریز حد جنوبی این منطقه را مشخص مینماید.

طرح این منطقه تمایز بین این دو قسمت را در نظر داشته و در عین حال ارتباط کافی بین آنها ایجاد نموده است به علاوه از تاسیسات و تجهیزات فعلی و نیز خصوصیات و امکانات فیزیکی این منطقه حداکثر استفاده بعمل آمده است.

بخش سوم - عناصر عمده شهری

هر یک از مناطق شهری بایستی مقام و موقعیت ارزنده ای در بافت شهر آینده بوجود آورند. خصوصیات ویژه فیزیکی امکان حد اکثر استفاده را برای ایجاد تنوع و زیبائی فراهم نموده است.

در مورد لثمر تپه های کم ارتفاع و مشجری که تا قسمت مراکز منطقه مزبور پیش آمده جلوه خاصی برای قسمت غربی این منطقه بوجود آورده است. مرکز پزشکی پیشنهادی در قسمت شمالی این تپه ها بین لثمر و وردآورد قرار گرفته و محدوده آن در قسمت شرق با میل رودخانه کن مشخص میشود و این میل منطقه لثمر و کن را از یکدیگر مجزا مینماید و نیز ایجاد استادیوم المپیک، دانشگاه و پارک موجود و میدان اسب دوانی این مرز را بیشتر تقویت مینماید. محدوده جنوبی منطقه بوسیله مراکز عمده صنعتی، فرودگاه مهرآباد و خط راه آهن تبریز مشخص گردیده است ولی تعیین مرز دقیقی در قسمت شمال منطقه مشکل بنظر میرسد. توسعه واحدهای مسکونی تاشیب ۲۰٪ پیش بینی گردیده و احداث چنین واحد هائی بالاتر از این شیب در فصل ششم مورد بحث قرار گرفته است.

الف - مراکز عمده تجاری

دو مرکز عمده تجاری برای دو قسمت این منطقه پیش بینی گردیده است. هردوی این مراکز در مسیر خطوط سریع السیر شرقی - غربی قرار گرفته اند و از طرف دیگر با یک خط شمالی - جنوبی بهم مرتبط میشوند.

معماری

مرکز قسمت شمالی لثمر هسته مرکزی این منطقه بوده و علاوه بر تاسیسات تجاری و دفاتر دولتی موسسات فرهنگی و آموزشی نیز در آن متمرکز خواهند شد. از طرف دیگر مرکز شهر بعنوان یک مرکز تجاری صرفاً برای تأمین احتیاجات جمعیت آن قسمت قسمت خواهد بود.

ب - استادیوم المپیک

در نظر است که یک استادیوم یکصد هزار نفری و یک دهکده المپیک برای برگزاری المپیک آسیائی ایجاد گردد. طرحهای این استادیوم تهیه گردیده و ساختمان آن بزودی آغاز خواهد شد. خط سریع السیر پیشنهادی شمالی - جنوبی دسترسی اصلی را بین استادیوم تأمین خواهد نمود.

پ - دانشگاه

یک دانشگاه جدید و مهم در محدوده شمالی استادیوم پیش بینی گردیده است. این دانشگاه یادو خط سریع السیر و همچنین جاده های عمده دیگر تغذیه خواهد گردید. قرابت استادیوم ورزشی و همچنین دهکده المپیک برای تاسیسات ورزشی و خوابگاه دانشجویان امکانات ذیقستی را ایجاد خواهد نمود.

ت - مرکز پزشکی

در قسمت شمالی اراضی جنگلهای مصنوعی یک مرکز پزشکی مجهز بتجهیزات تحقیقاتی و پژوهشی پیش بینی گردیده است. این قسمت با خطوط سریع السیر و جاده های عمده دیگر با آسانی تغذیه خواهد گردید.

ث - مراکز تفریحی

پیش بینی میشود که اراضی جنگلهای مصنوعی امکانات وسیعی را برای ایجاد تفریحات سالم نظیر استخرهای شنا، زمینهای ورزش و سایر وسائل تفریحی فراهم نماید. دسترسی به این قسمت از ایستگاه خطوط سریع السیر مرکز منطقه لثمر و جاده های عمده ای که از قسمت حاشیه شمالی جنگل عبور مینماید تأمین خواهد شد. به علاوه قسمت واحد های مسکونی پرتراکم میتواند از تاسیسات تفریحی این مرکز استفاده نماید.

ج - حوزه صنعتی

این قسمت که بوسعت ۱۰۲۶۰ هکتار میباشد بزرگترین مرکز صنعتی پیشنهادی طرح جامع خواهد بود. قسمت مزبور ادامه مراکز صنعتی مسیر جاده کرج بوده و بنحو مطلوبی بوسیله جاده های عمده خطوط سریع السیر و خط آهن تغذیه خواهد گردید.

(جزئیات طرح ریزی این پارک صنعتی در فصل ششم قسمت اول مورد بحث قرار گرفته است)

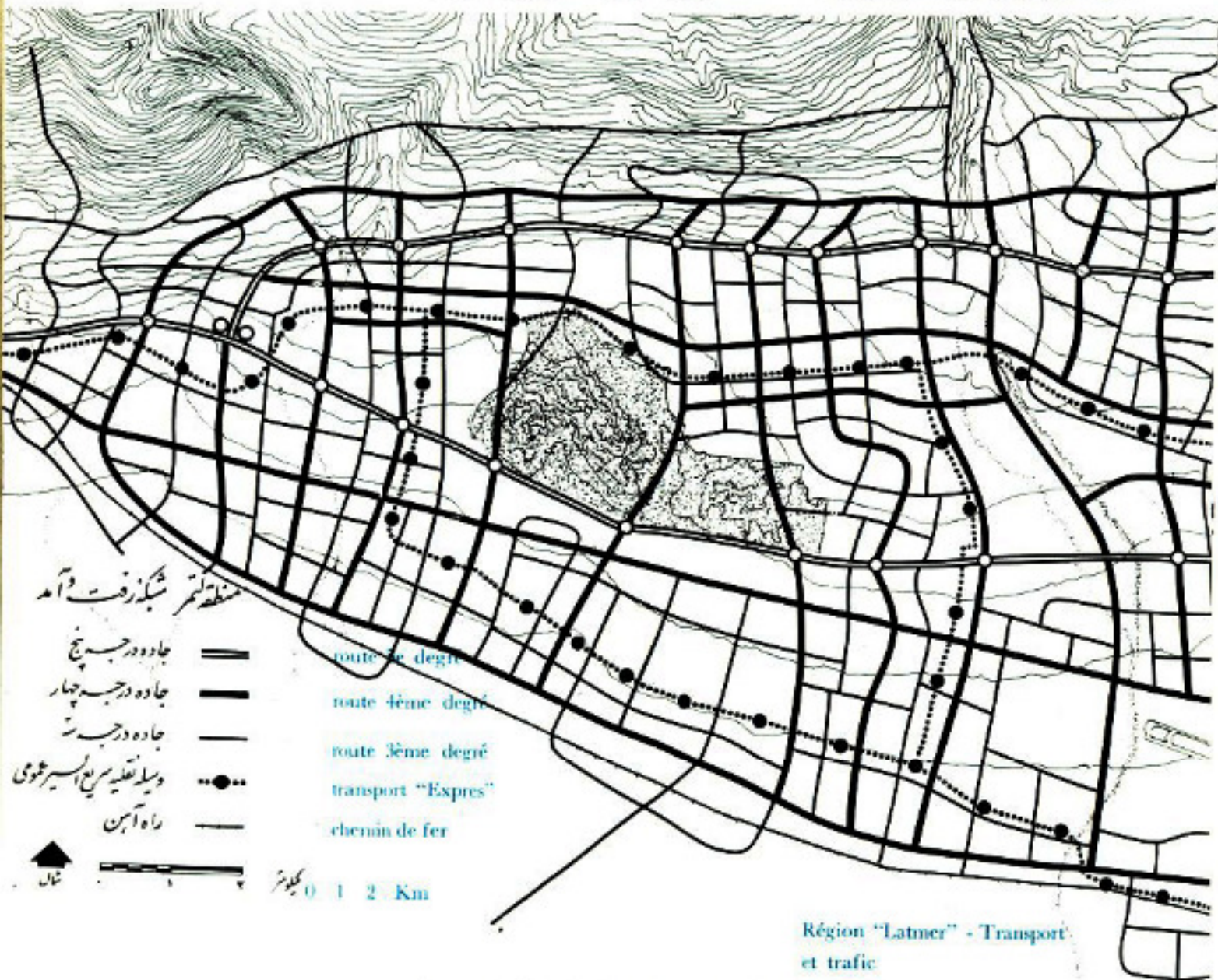
بخش چهارم - سیستم اصلی ارتباطات

الف - شاهراهها

شاهراه فعلی تهران کرج محور شرقی -

ب - سیستم خطوط سریع السیر

خط سریع السیر شمالی از لئمر عبور نموده و مرکز منطقه لئمر و همچنین دانشگاه و جنگل مصنوعی و نیز پارک پیشنهادی را که در نزدیکی مرکز پزشکی قرار گرفته تغذیه خواهد نمود . این تجمع عناصر مختلف شهری سیمای برجستهای بمنطقه لئمر خواهد داد . خط شرقی - غربی قسمت جنوبی که از



Région "Latmer" - Transport et trafic

تهران عبور مینماید نقش مشابه خطوط سریع السیر شمالی لئمر را بعهده دارد . خط سریع السیر شمالی جنوبی از دانشگاه تا مرکز تهران قسمت شمالی - جنوبی این منطقه را بیکدیگر متصل نموده و همچنین دسترسی باستاندیوم را میسر میسازد .

خطوط سریع السیر شرقی - غربی بطور کلی از مراکز شهری این منطقه عبور نموده و بدین ترتیب میتواند آنها را بنحو بهتری تغذیه نماید . لازم بنظر میرسد که این خطوط

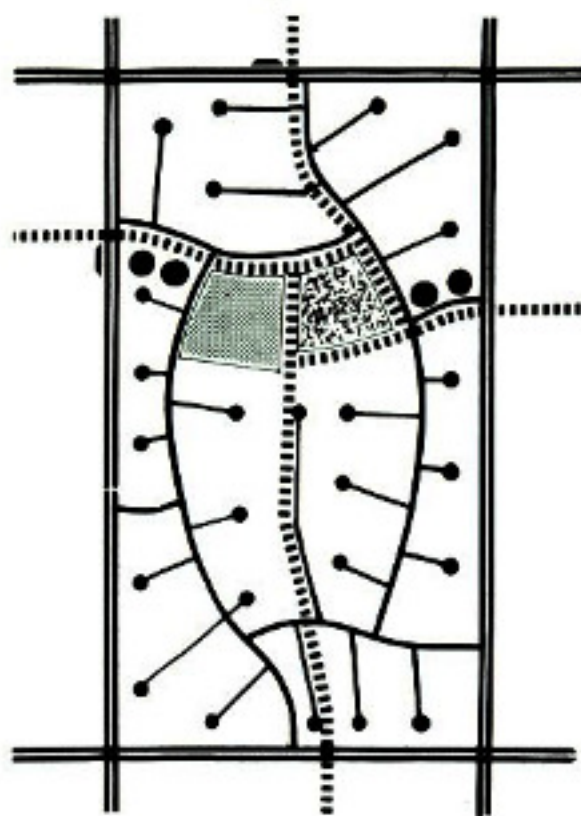
غربی قسمت جنوبی این منطقه را تشکیل میدهد . احتمالاتی مراحل مقدماتی طرح اصلاحاتی در شاهراه مذکور بعمل نخواهد آمد باستانهای ایجاد تقاطع های کافی با جاده های پیشنهادی شمالی - جنوبی (درجه ۴) .

شاهراه شمالی که از منطقه لئمر عبور مینماید در دامنه کوهپایه ها قرار گرفته و بوسیله جاده های محلی واحد های مسکونی را تغذیه مینماید .



Situation du centre et des
3 quartiers résidentiels de la
région "Latmer"

درآمد زیاد



Différends existant entre les
trois
sortes de quartiers d'habitation

اختلافات عمده سه محله مسکونی انتخاب شده

trottoir

پایه روپای اصلی

espace des
jeux

میشهای بازی

arret
autobus

ایستگاه اتوبوس

route de 3 et 4e

جاده های درجه ۳ و ۴

route de le degré

جاده های درجه ۲

revenus faibles

جاده های درجه ۱

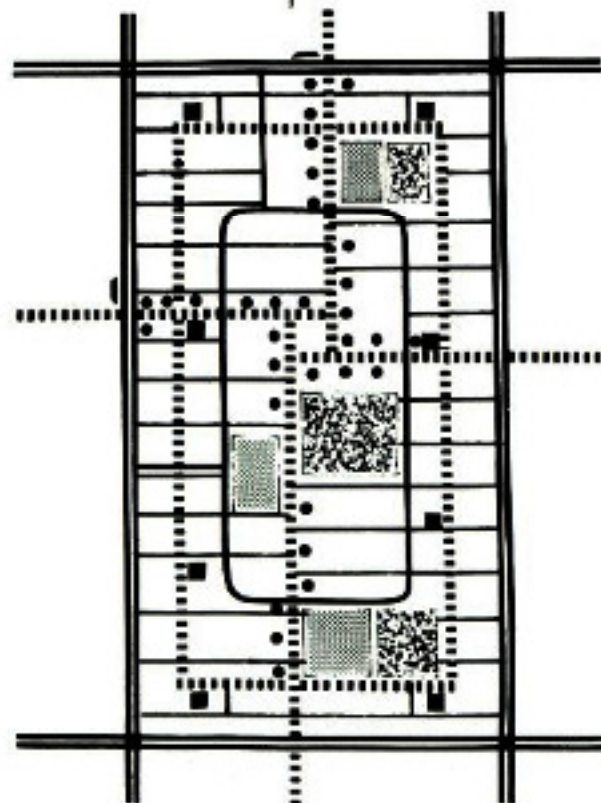
پ - جاده های درجه ۴

شبکه جاده های درجه ۴ دسترسی بهر اکثر منطقه ای و جاده های درجه ۵ (شاهراهها) را تأمین میکند. این سیستم بر مبنای اصول طرح ریزی شهرنحی پایه گذاری گردیده و موجب سهولت در امر رانندگی خواهد شد. تنها در موارد استثنائی مانند وجود جنگلها یا خندق ها ممکن است از امتداد این شبکه جلوگیری نماید. حتی در نقاطی که شبکه مزبور ادامه نمیشود طرح ریزی بخوبی صورت گرفته که در آن اصالت سیستم شهرنحی حفظ شده باشد.

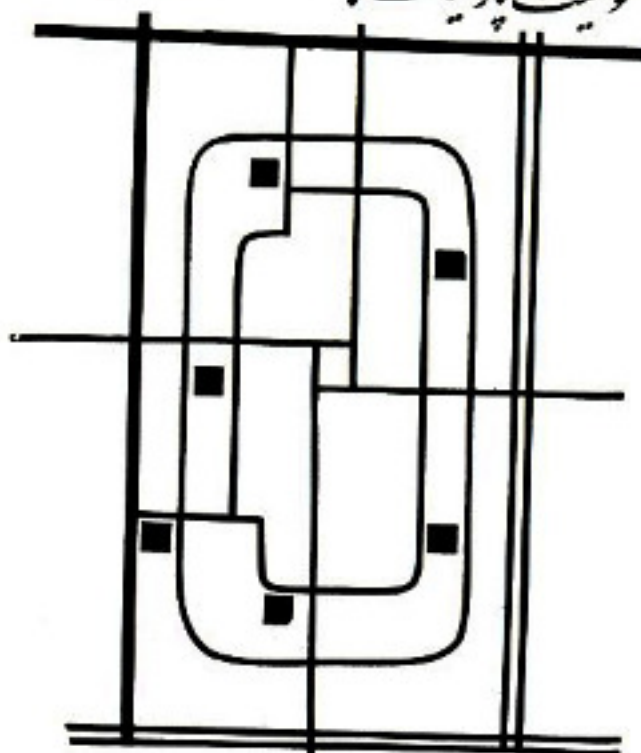
جاده های درجه چهار بعنوان حامل عمده ترافیک تقسیمات مختلف شهری را از یکدیگر مجزا نموده و برای جلوگیری از محدودیت این تقسیمات و تبدیل آنها بواحد های فعال و مرتبط با خارج از محدوده خود در نقاطی که امکان داشته جاده های درجه چهار از کنار مواضع موجود مانند مسیل کن و یا خندق های کوچک و جنگل عبور داده شده است.

در قسمت شمالی شاهراه بعثت مشکلات ارضی جاده درجه چهار با ضوابط پائین تری احداث خواهد شد هر چند که این جاده ها در تلفیق عناصر مختلف شهری اهمیت خاصی دارد.

درآمد کم



موقعیت پارکینگ؛



ت - جاده های درجه ۳

همانطوریکه در فصل قبل متذکر شدیم وظیفه اصلی جاده های درجه ۳ برقراری ارتباط بین نواحی و مراکز آنها میباشد. این جاده ها همچنین بعنوان رابط اصلی که ترافیک داخلی را بجاده های درجه ۲ متصل مینماید و نیز برای خطوط اصلی اتوبوس رانی در سراسر شهر مورد استفاده قرار خواهند گرفت.

دبستان
پارک
کوچه

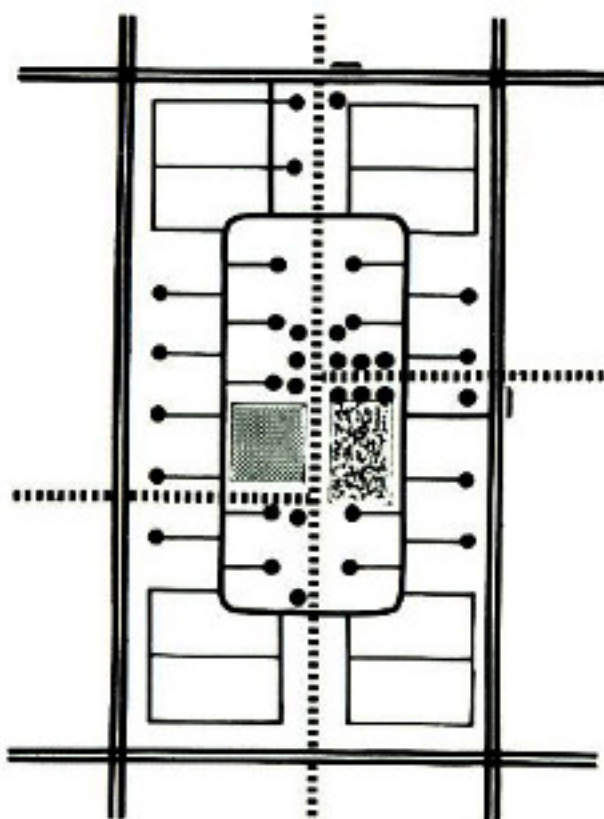
Ecole
Parc
Ruelle

خرده فروشی و خدمات

boutiques diverses

revenus moyens

درآمد متوسط



شبکه شطرنجی ساده ای که برای جاده های درجه ۲ پیش بینی گردیده بود تا حدودی در جاده های درجه ۳ تغییر پیدا نمود و این روش بخاطر جلوگیری از تحمیل ترافیک سنگین بخطوط مذکور اتخاذ گردید. برای اینکار در جاده های درجه ۳ بخصوص در جهت شرقی - غربی تقاطع های متعددی پیش بینی گردید.

شبکه جاده های درجه ۳ مانند جاده های درجه ۲ لتمر بهات شرایط ارضی وضع یک نواختی ندارد مع الوصف شبکه جاده های مذکور طوری طرح ریزی شده که از اهمیت و کارائی این سیستم نمیکاهد.

بخش پنجم - طرح ریزی قسمتهای مسکونی

الف - مقدمه

بطورکلی مقررات ناحیه بندی مربوط بتوسعه و عمران قسمتهای مسکونی (در فصل سوم و ضمیمه شماره ۳ مورد بحث قرار گرفته) بصورت منفی میباشد زیرا اگرچه مقررات مذکور از ایجاد نا مناسبترین نوع توسعه جلوگیری مینماید لکن کمک قابل ملاحظه ای به بهره برداری از امکانات بالقوه این اراضی نمیکند. از اینرو لازم است که یک رویه مثبتی اتخاذ گردد. در این روش سازمان طرح جامع باید افرادی را که مایل بایجاد ساختمان و یا واحدهای مختلف دیگر شهری میباشد تشویق نماید تا بتوانند با آشنائی کامل و درک امکانات

در قرابت اینستاگاههای خطوط سریع السیر و مراکز تجاری تا اندازه‌ای تغییر پیدا می‌نماید. علاوه بر این تراکم بیشتر و متشکل از خانوارهای پردرآمد و یا در آمد متوسط میباشند در مناطقی پیش بینی گردیده که حد اکثر استفاده از عناصر عمده شهری مانند مراکز تفریحی و فضای باز و وسیع ممکن باشد.

به مرکز مسکونی که برای این منظور مشخص گردیده بخوبی نشان میدهد که چگونه تراکم کم در قسمتهای شمالی تراکم بسیار

تمام شهر در مسیر دید آنها میباشد بسیار برجسته بوده و شیب اراضی آن امکانات بسیاری از نظر انواع مختلف واحد های مسکونی ایجاد مینماید. خانوارها نسبتاً کوچک بوده و تعداد افراد آن در حدود ۴ نفر پیش بینی گردیده و تجمع خانوار در یک واحد مسکونی نادر خواهد بود.

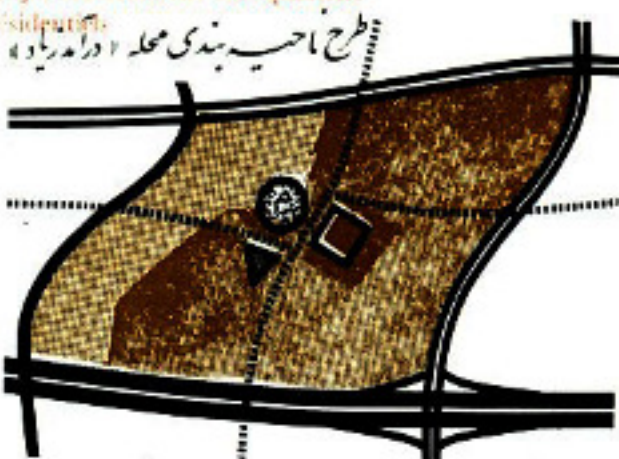
غالب افراد این خانوارها تحصیلات دبیرستانی داشته و بدون شک علاقمندند که فرزندان خویش را بدانشگاه های ایران

برای کودکان خواهد بود. بیشتر خانوارها فرزندان خود را بمدارس ملی که در نقاط مختلف شهر قرار گرفته اند خواهند فرستاد و در نتیجه بارسنگینی پردوش مدارس دولتی خواهد بود و از آنجائیکه نیاز میرمی بایجاد مدارس ملی در این قسمت وجود دارد اغلب این مدارس در نقاط مذکور مستقر میشوند و موقعیت آنها بایستی در قرابت یک جاده اصلی باشد تا بتوانند حداکثر استفاده را برای جمعیت تأمین نمایند. البته در این قسمت مدارس دولتی نیز پیش بینی

Projet structuration des quartiers

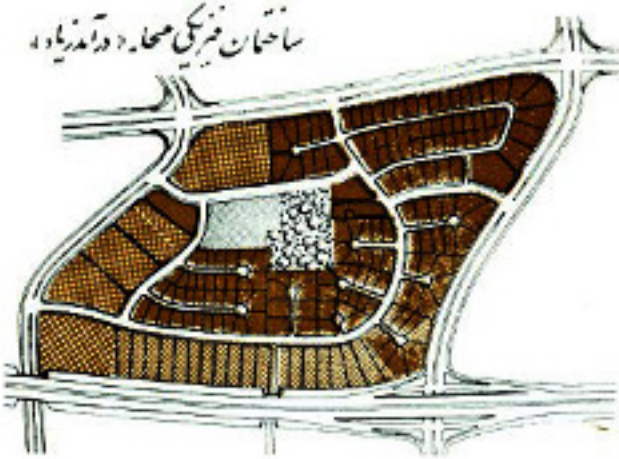
résidentiel

طرح ناحیه بندی محله درآمدیاده



- | | | | | |
|-----------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 مرکز | 2 دبستان | 3 پارک محله | 4 ترافیک متوسط | 5 ترافیک کم |
| 6 جاده درجه پنج | 7 جاده درجه چهار | 8 جاده درجه سه | 9 پیاده روی اصلی | 10 |

ساختمان فیزیکی محله درآمدیاده



Structure physique quartier résidentiel

پارک
خودرو نشانی و خدمات
پیاده روی

North

- | | | |
|-------------|------------------------|------------------|
| 15 پارک | 16 خودرو نشانی و خدمات | 17 پیاده روی |
| 11 آپارتمان | 12 مسکنی دو تایی | 13 مسکنی یک تایی |
| 14 دبستان | | |

دو نقشه صفحه مقابل بخوبی نشان میدهد که نقشه های ناحیه بندی ۱ : ۱۰۰,۰۰۰ را میتوان بعنوان طرح مشخص کننده این سه قسمت بشمار آورد.

و با خارج بفرستند. درآمد سالانه این افراد قابل ملاحظه خواهد بود. اتومبیل، تلویزیون یخچال، باغ، اسکی از این قبیل برای زندگی این خانوارها اهمیت خواهد داشت. تحرک این گروه بسیار زیاد بوده و بطور متوسط دارای یک اتومبیل شخصی خواهند بود در نتیجه نیاز آنها بوسائط حمل و نقل عمومی بسیار کم بوده ولی جاده و تسهیلات پارکینگ و دسترسی بتاسیسات شهری برای ایشان اهمیت بسزائی دارد. مراکز محلی بیشتر توسط افرادی مورد استفاده قرار خواهند گرفت که اتومبیل شخصی دارند. در تعیین موقعیت مراکز فوق تأکید اصلی دسترسی بجاهدها خواهد بود و دسترسی عابرین پیاده در درجه دوم اهمیت قرار خواهد داشت. در مراکز محتملاً چند دکه تجاری پیش بینی میگردد که بمنظور خریدهای خیلی ضروری مورد استفاده قرار خواهد گرفت. نیاز چندانی بپارک و فضای باز عمومی نمیشد زیرا اغلب واحدهای مسکونی خود دارای باغات وسیع و وسائل تفریحی کافی

زیاد در قسمتهای جنوبی تبدیل میگردد و فقط نقاط مسکونی پر تراکم اطراف مراکز شهری این تداوم افزایش تدریجی تراکم را مختل مینماید. از طرف دیگر اختلافات عمده ای دریافت این تقسیمات شهری برای درآمدهای مختلف دیده میشود. در این مورد رابطه واحدهای مسکونی با تاسیسات شهری آن باندازه تنوع در طرح ریزی واحدهای مسکونی حائز اهمیت میباشد. شمای مجاور اختلافات عمده را در موقعیت مراکز تجاری، مدارس، پارکها، زمینهای بازی، خطوط عابرین پیاده و جاده ها را بین این سه محله مختلف نشان میدهد.

صفحات بعد تغییرات پیش بینی شده را بین تقسیمات سه گانه شهری نشان میدهد ضمناً نقشه های ضمیمه و ترسیمات، بافت فیزیکی این تقسیمات را بطور تفصیل مشخص میسازد.

ب - توسعه و عمران قسمتهای شمالی در این قسمت معمولاً واحدهای مسکونی یک و دو خانواری با باغات خصوصی نسبتاً بزرگ وجود دارد. زیبایی این قطعات بخصوص بسبب اینکه

- 1 centre social
- 2 école
- 3 parc
- 4 densité moyenne
- 5 densité faible
- 6 route de 5e degré
- 7 route de 4e degré
- 8 route de 3e degré
- 9 trottoir principal
- 10 appartement
- 11 habitation pour 2 familles
- 12 habitation pour 1 famille
- 13 école
- 14 parc
- 15 magasin détaillant
- 16 trottoir

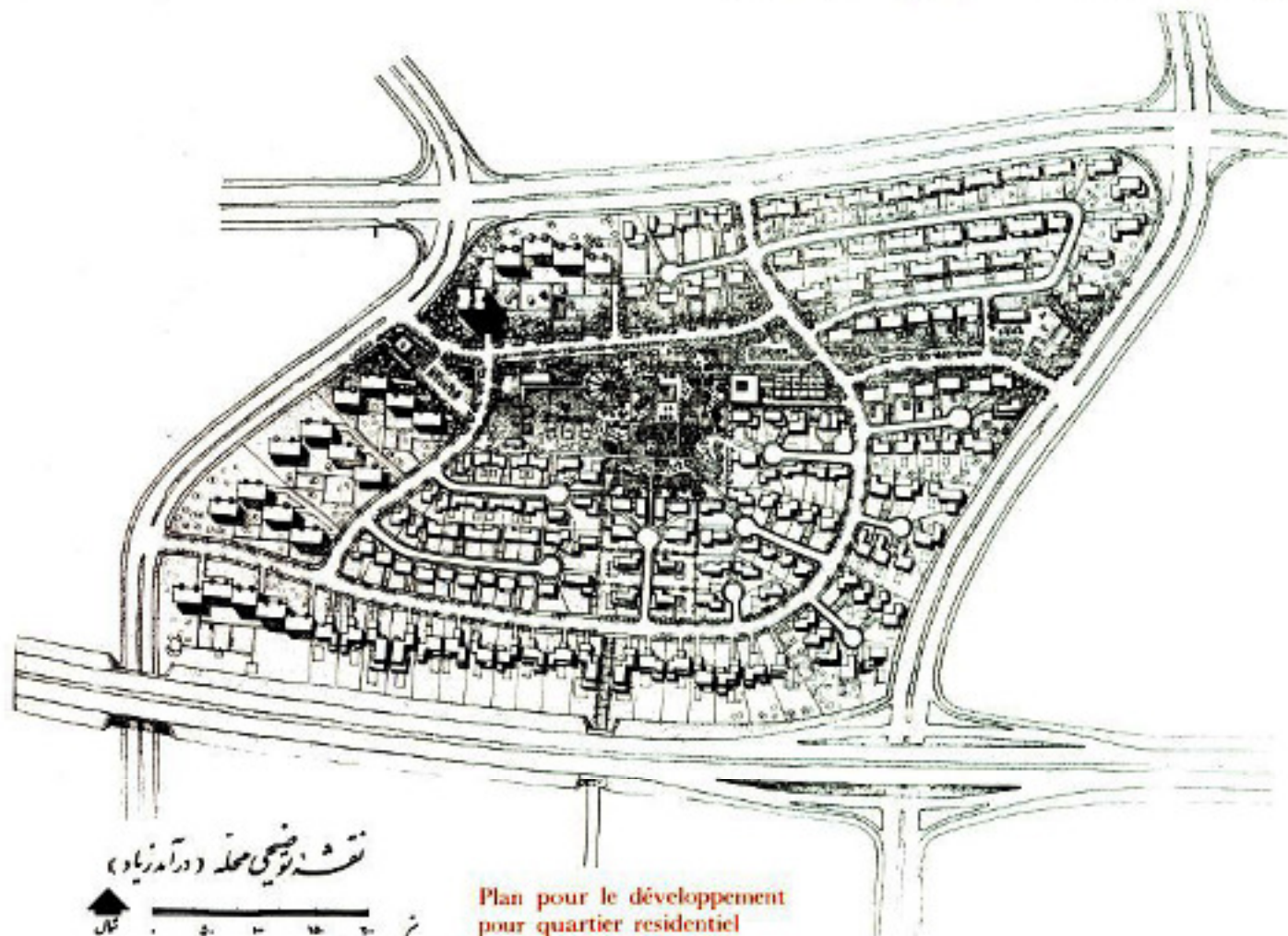
وسیع است که الزام ایجاد ساختمان را در جهت شمالی جنوبی تعدیل نموده و در نتیجه انعطاف بیشتری در طرح ریزی واحد های مسکونی وجود خواهد داشت. شیب قطعات زمین امکانات بسیار زیادی را از نظر دید های مختلف ایجاد نموده و امکان طرح ریزی انواع مختلف واحد های مسکونی ممتازی را میسر میسازد.

در این طرح ریزی آپارتمانهای مسکونی برای کسانی که حایل با استفاده از فضا های باز زیبا و وسیع و همچنین تاسیساتی نظیر استخر شنا میباشند ایجاد خواهد شد و در عین حال

تجارتی محتملا بیشتر برای خرید اشیاء و لوازمی خواهد بود که اهالی منطقه خرید آنها را از مراکز شهری فراموش کرده اند. قلمه زمینی که برای دبستان در نظر گرفته شده در مالکیت بخش خصوصی بود، و وسعت آن از مدارس معمولی بیشتر خواهد بود و در نتیجه میتواند تاسیسات و تجهیزات ورزشی بیشتری را تأمین نماید. این دبستان در دسترس مستقیم وسائط نقلیه قرار گرفته و کودکان میتوانند با آسانی از قسمتهای دیگر شهر بآن دسترسی داشته باشند و چون این دبستان بوسیله خطوط عابرین پیاده بایستگاه اتوبوس مرتبط

جاده های محلی (درجه دو) معمولاً دسترسی بیشتری بجاده های درجه سه و درجه چهار خواهند داشت و بدین ترتیب صاحبان اتومبیل میتوانند دسترسی آسانتری بجاده ها داشته و ضمناً ترافیک زیاد ساعات پرتراکم دو جاده عمده مذکور را تقلیل خواهد داد.

خطوط عمده عابرین پیاده با شبکه کاملاً جداگانه ای را تشکیل نمیدهد و باعث عدم استفاده کافی از این جاده ها و غفلت در نگهداری آنها بهره برداری مناسب از آنها بعمل نیاید برای جلوگیری از این امر خطوط عابرین پیاده با شبکه جاده های محلی



Plan pour le développement pour quartier résidentiel

mètres

سکنه مسئول نگهداری آنها نخواهند بود. این آپارتمانها در حوالی جاده درجه سه در حاشیه غربی این قسمت و در منطقه ای که برای تراکم متوسط در نظر گرفته شده پیش بینی گردیده است.

در زاویه شمال غربی این قسمت يك قطعه زمین وسیع برای ایجاد آپارتمانهای مرتفع لوکس در نظر گرفته شده است. در این قطعه دو آپارتمان مرتفع با يك باغ بسیار وسیع که دارای استخر های شنا، زمینهای تنیس و غیره خواهد بود پیش بینی گردیده است. موقعیت این آپارتمانها از طرفی منظور دسترسی آسانی که از جاده های درجه سه و

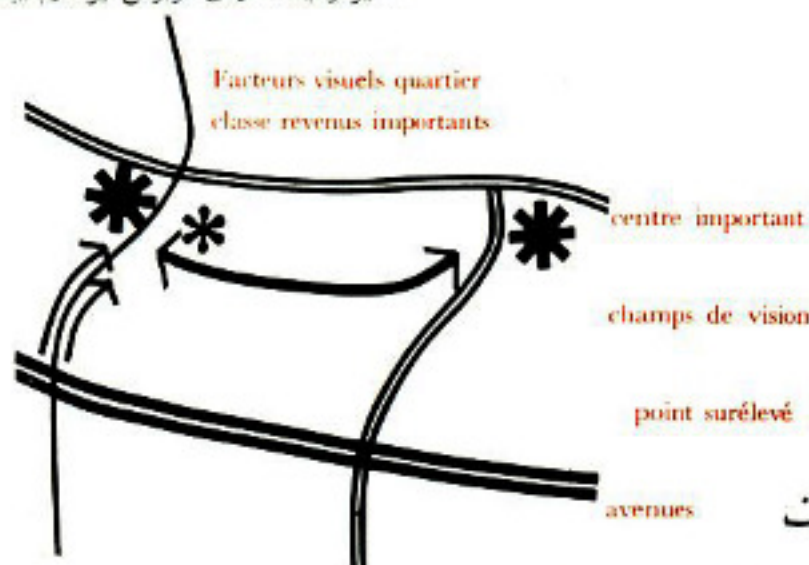
میگردد لذا در مواقعی که برای سکنه منطقه استفاده از اتومبیل شخصی امکان ندارد دسترسی بآن مقدور خواهد بود.

پارک پیش بینی شده از پارکهای معمولی کوچکتر میباشد زیرا بیشتر فعالیتهای تفریحی در باغهای خصوصی انجام میگردد ولی در عین حال مانند مدرسه و تاسیسات تجاری در محور شرقی غربی خطوط عمده عابرین پیاده قرار گرفته است.

اهمیت واحد های مسکونی در این قسمت از تاسیسات شهری بیشتر میباشد. اغلب آنها تک یا دو خانواری بوده و دارای باغهای وسیعی خواهند بود. قطعات زمین باندازه ای

مخلوط گردیده است و بدین ترتیب بیشتر مورد استفاده قرار گرفته و از نقطه نظر درختکاری و اسفالت و نظافت توجه بیشتری بآنها شده و در عین حال ایمنی که در خطوط عابرین پیاده وجود دارد تأمین خواهد گردید و به طوریکه در طرح مجاور نشان داده شده بخوبی دیده میشود که عابرین پیاده فقط از نقاط مخصوص اجازه عبور خواهند داشت: تاسیسات خرده فروشی محله ای به طور کلی شامل دود که مخصوص فروش مایحتاج اولیه میباشد و در دسترس اتومبیلهای شخصی قرار گرفته و همچنین يك پمپ بنزین درجاده درجه چهار پیش بینی شده است. دکه های

خواهند نمود. از طرف دیگر بطور کلی این طبقه بستگی زیادی باتوبوس و خطوط سریع‌السیر عمومی خواهد داشت از اینرو دسترسی آسان به ایستگاههای خطوط سریع‌السیر و ایستگاههای اتوبوس نیز لازم می‌باشد.



عوامل بصری محله «درآمد زیاد»

- * مرکز عمده ناحیه‌ای
- ← ارتباط بصری
- * مناظر برجسته
- ← منظره مرکز از خیابانهای اطراف

درجه چهار وجود دارد و از طرفی بعلاوه ایجاد یک منظره بارز و استثنائی برای کسانی که از جاده‌های عمده برای رسیدن به مرکز استفاده می‌نمایند در مجاور مرکز ناحیه‌ای پیش بینی گردیده است.

همچنین باید متذکر گردید که این روش برای ایجاد یک شخصیت بارز در موقعیت سایر تاسیسات مورد نظر قرار گرفته است. بخصوص ایجاد عناصر عمومی در مسیر محور شرقی غربی خطوط عابرین پیاده برای تأمین این منظور بوده است.

پ - توسعه و عمران قسمتهای مرکزی خانوار هائیکه درآمد متوسطی دارند در غالب نقاط شهر دیده خواهند شد. زیرا بتدریج تحرکشان افزایش یافته و علاقمند خواهند شد که در قسمتهای شمالی شهر مستقر گردند. و از این رو بیشتر خانوارهای با درآمد متوسط بین قسمت شمالی که محل سکونت خانوارهای پر درآمد خواهد بود و قسمت جنوبی که از خانوارهای کم درآمد تشکیل گردیده قرار خواهند گرفت. این طبقه توجه زیادی به دسترسی بنقاط مختلف شهر دارند و به همین علت واحد های مسکونی که در مسیر خطوط سریع السیر قرار گرفته‌اند بسیار مورد نظر آنها خواهد بود.

خانوارهای با درآمد متوسط در انواع واحد های مختلف مسکونی مسکن خواهند گردید (از قسمت های بسیار پر تراکم تا نقاط کم تراکم) ولی بطور کلی اکثریت افراد این طبقه در قسمتهای مستقر خواهند شد که دارای تراکم متوسط میباشند. برخی از قسمتهای مذکور دارای واحد های مسکونی یک و یاده خانواری با باغات کوچک خصوصی

و نیز واحد های مسکونی ۳ تا چهار خانواری با باغات بزرگتری خواهد بود. همچنین قسمت عمده خانوار های با درآمد متوسط در آپارتمان های چهار طبقه بیلا در مجاورت مراکز شهری سکنی خواهند گردید.

این تنوع در نوع واحد های مسکونی موجب محیط مطلوب و متنوعی خواهد گردید. در بعضی موارد شیب زمین و فضا های باز دور نماهای بدیعی را ایجاد می‌نمایند و لسی باور کلی این مناطق در یک شیب بسیار ملایم (۳٪) بدون خصوصیات ویژه قرار خواهند گرفت.

این قسمتها بیشتر از طیفانی تشکیل خواهند گردید که موقعیت اجتماعی آنها در حال تغییر و تحول میباشد در نتیجه تمام تاسیسات و تجهیزات شهری بایستی با حداکثر پیش بینی لازم برای این تغییرات و تحولات تأمین گردد. این تغییرات عادت خرید، علاقه و تمایل به تاسیسات مختلف شهری تغییر و تحول در میزان مالکیت اتومبیل و غیره را شامل میگردد.

تمایل این گروه بتاسیسات آموزشی بسیار قابل ملاحظه بوده و در این قسمتها احتیاج به ایجاد واحد های آموزشی نه تنها از نقطه نظر کیفی بلکه از نقطه نظر کمی بسیار بالا خواهد بود. بیشتر کودکان بایستی بوسیله خطوط عابرین پیاده بمدارس دسترسی داشته باشند و در نتیجه موقعیت مدارس و دسترسی به آنها بسیار حائز اهمیت میباشد.

تأمین تسهیلات برای دارندگان اتومبیل بسیار لازم میباشد چه اکثر این طبقه نهایت کوشش وجدیت را برای مالکیت اتومبیل

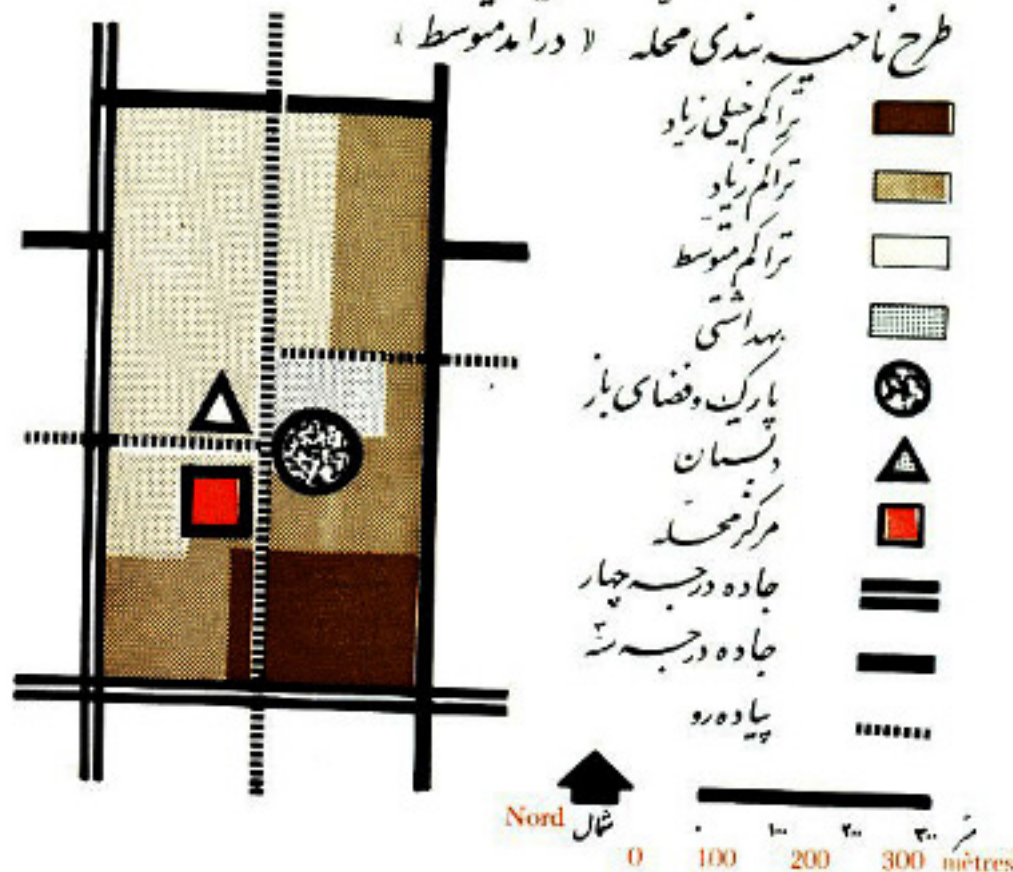
برای آنکه بتوان این احتیاجات را بنحو مطلوب و با ایمنی کامل ایجاد نمود خطوط عابرین پیاده لازم و ضروری میباشد. ایجاد پیاده رو برای جاده های درجه چهار و درجه ۵ مجاز نمیشد و میبایستی در بیشتر جاده های درجه یک و دو تمهید گردد. ارتباط کامل بین خطوط عابرین پیاده در حوزه های مختلف وجود داشته ولی ارتباط از مراکز محله‌ای و ناحیه‌ای بمناطق خود تأمین خواهد گردید.

مرکز محله‌ای که در دسترسی عابرین پیاده و همچنین وسائط نقلیه قرار گرفته احتیاجات و روانه سکنه را تأمین خواهد نمود. در این مراکز محتملا یک سوپرمارکت، یک داروخانه و پنج تا شش واحد تجاری دیگر وجود خواهد داشت. محدوده سرویس این قسمت در حقیقت همان محدوده محله خواهد بود.

نقشه های بعدی نشان میدهد که چگونه نقشه ۱۰۰۰:۱ ناحیه بندی شرایط و عواملی را که فوق ذکر گردید میتواند منعکس نماید. قسمتی که برای این منظور در نظر گرفته شده در نزدیکی شمال مرکز منطقه‌ای قرار دارد و این قسمت شامل واحد های مسکونی پر تراکمی در نزدیکی مرکز منطقه بوده و از اینرو شباهتی با محله های مسکونی برای طبقه با درآمد متوسط ندارد. هر چند شبکه ارتباطی داخلی و واحد های مسکونی شمالی این قسمت کاملاً مطابق طرحهای نمونه میباشند.

جاده های درجه دو کاملاً مطابق طرح های نمونه بوده و با هر یک از جاده های درجه سه دارای یک ارتباط میباشند و کوچکترین

طرح ناحیه بندی محله « درآمد متوسط »



densité très importante

densité importante

densité moyenne

centre scolaire

Parc — espace vert

Ecole

Centre social

route de 3e degré

route de 4e degré

trottoir

Nord
0 100 200 300 mètres

تشویق نموده و در نتیجه ایمنی بیشتری را برای این واحد شهری تأمین می نماید. تصویر مجاور نحوه طرح ریزی و استقرار این ساختمان را نشان می دهد.

در انتهای جنوبی این واحد شهری در قسمتی که خطوط عابرین پیاده بمرکز منطقه ای نزدیک میگردد آوارتمانهای مرتفعی که اهمیت مرکز را بنحو بارزتری مشخص مینماید دیده میشود.

توسعه و عمران قسمتهای جنوبی به علت میزان مهاجرت بسیار زیادی که در سالهای اولیه طرح جامع پیش بینی می گردد و همچنین لزوم انتقال هزاران خانوار که در قسمتهای جنوبی شهر فعلی زندگی مینمایند احتیاج بواحد های مسکونی کم درآمد بسیار شدید خواهد بود و هر چند سطح درآمد افزایش یابد و میزان مهاجرت تقلیل پیدا کند احتیاج به واحد های مسکونی در این طبقه نیز کاهش خواهد یافت و در نتیجه طرح ریزی این مناطق بایستی بادر نظر گرفتن امکانات بیشتری برای سکنه آن انجام گیرد. تعریض خطوط عابرین و تبدیل آنها بخیا بانهای محلی برای تأمین احتیاجات اتومبیلهای بیشتر و همچنین تبدیل دویچند واحد مسکونی بیک واحد مسکونی بزرگ در طرح ریزی مسکونی مورد توجه قرار گرفته است.

احتیاج بتاسیسات آموزشی در این

بطوریکه در نقشه ناحیه بندی دیده میشود مرکز ناحیه ای دارای تاسیسات بهداشتی نیز بوده و دسترسی باین مراکز بهداشتی از طریق خطوط عمده عابرین پیاده که بمرکز منتهی میگردد و همچنین با ایستگاه اتوبوسی که در نزدیکی مرکز قرار دارد تأمین خواهد شد.

دسترسی وسائط نقلیه شخصی در قسمت انتهای جنوبی این قطعه بدر نظر گرفته شده بطوریکه اتومبیل ها از مراکز مسکونی محله ای عبور نمایند.

نقشه صفحه قبل بطور کلی تمام مشخصات این واحد شهری را نشان میدهد. بطوریکه دیده میشود بیشتر قطعات زمین در قسمتهای تراکم متوسط شامل واحد های مسکونی یک یا دو طبقه ای میگردد که مشابه آن در شهر امروز دیده میشوند و همچنین قسمت تراکم شدید در نزدیکی مرکز ناحیه ای دارای آوارتمانهای چهار طبقه ای که مشابه آن در شهر دیده میشود خواهد بود.

تغییرات عمده ای که در این طرح ریزی ایجاد گردیده بخصوص در مسیر خطوط عابرین پیاده مورد نظر قرار گرفته است جهت ساختمانی قطعات زمین شرقی غربی میباشد تا دسترسی مستقیم از واحدهای مسکونی بخطوط عابرین پیاده میسر گردد و این امر استفاده از خطوط عابرین پیاده را بیشتر

ارتباطی با جاده های درجه چهار ندارند. اکثر قطعات زمین دسترسی مستقیم به جاده های دسترسی و جاده های درجه یک مسکونی دارند و اغلب جاده ها شرقی غربی پیش بینی گردیده تا بدین ترتیب واحد های مسکونی بتوانند در جهت شمالی جنوبی ایجاد گردند. برای جاده های درجه یک و درجه دو در بیشتر موارد پیاده رو در نظر گرفته شده است و تنها خطوط عابرین پیاده خطوط عمده شمالی جنوبی و شرقی غربی خواهد بود که در روی نقشه ناحیه بندی مشخص گردیده است. این خطوط بسیار حائز اهمیت میباشند زیرا اکثر تاسیسات شهری در مسیر آنها قرار گرفته اند.

مرکز محله ای که برای تجمع تاسیسات شهری در نظر گرفته شده در تقاطع دو خط عمده عابرین پیاده قرار گرفته است این مرکز نیز دارای یک پارکینگ کوچک برای رفاه صاحبان اتومبیل میباشد.

دبستان در قرابت مرکز محله ای قرار گرفته و بدین ترتیب میتواند از دسترسی اتومبیل و خطوط عابرین پیاده استفاده نماید زمینهای ورزشی نیز در این قسمت قرار خواهند گرفت.

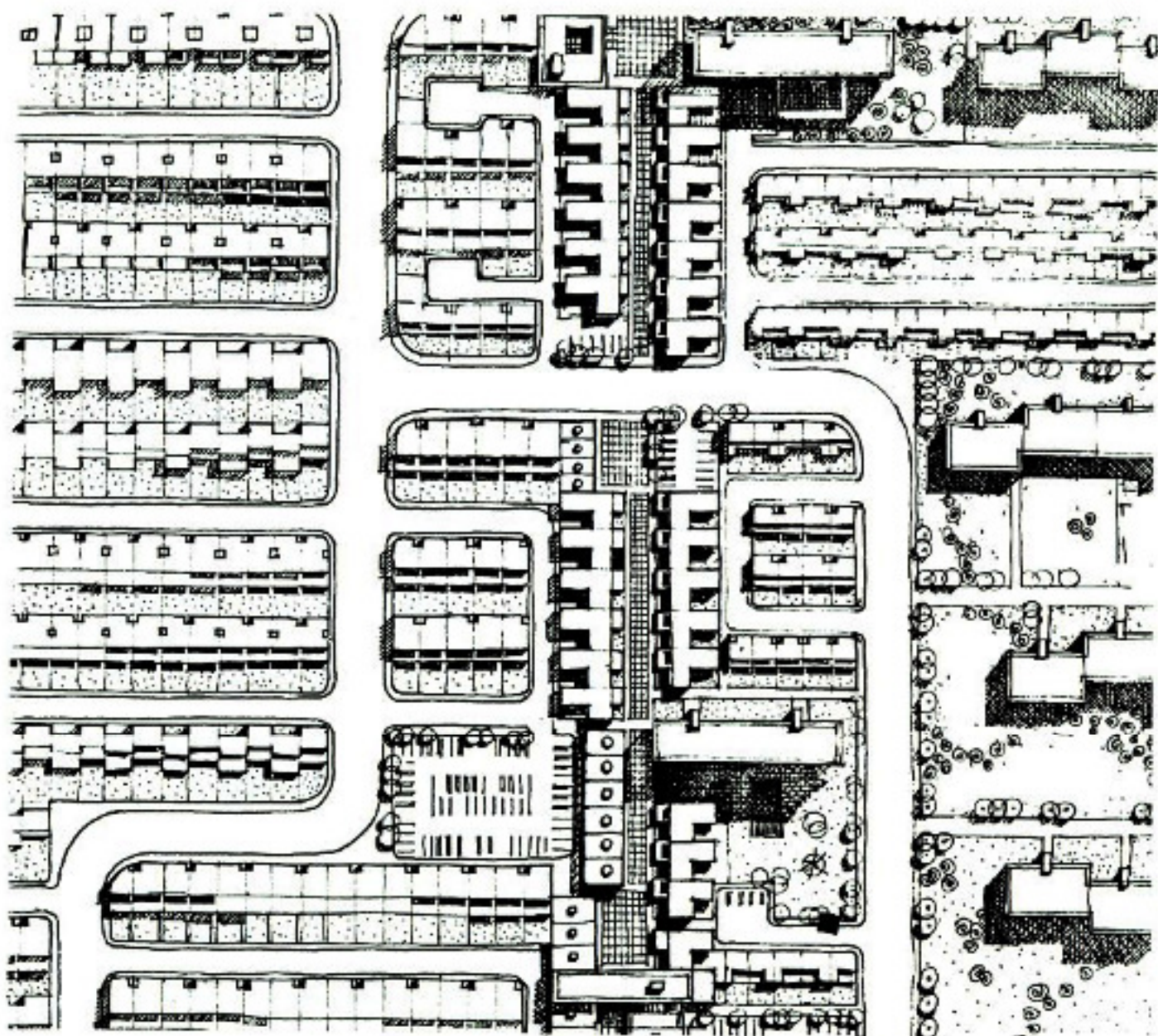
فضای باز عمده شامل یک زمین ورزش میباشد که در مجاورت مدرسه قرار گرفته و در دسترسی عابرین پیاده و وسائط نقلیه میباشد.

مانند آتش نشانی ، آمبولانس و غیره به تمام واحد های شهری از طریق خطوط عابرین پیاده تامین گردد خطوط سواره بیشتر بوسیله تاکسی ها ، اتوبوس ها و وسائط حمل و نقل سرویس در سالهای اولیه مورد استفاده قرار خواهند گرفت .

نقشه های صفحه بعد نشان میدهند که چگونه این عوامل بر اساس نقشه ناحیه بندی ۱ : ۱۰۰۰۰ مورد توجه قرار گرفته است

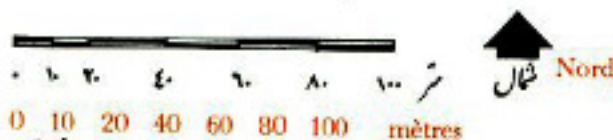
حمل و نقل عمومی و خطوط عابرین پیاده خواهند داشت ، دسترسی از طریق خطوط عابرین پیاده و فاصله پیاده روی بایستی از ۵ دقیقه بهر ایستگاه وسائط حمل و نقل عمومی بیشتر باشد در نتیجه خطوط عابرین پیاده نسبتاً زیادی بایستی در نظر گرفته شود و بیشتر واحد های مسکونی دسترسی مستقیم به جاده های وسائط نقلیه نخواهند داشت هر چند بایستی دسترسی وسائط حمل و نقل ضروری

قسمتها نسبتاً زیاد نخواهد بود ولی از آنجائیکه آموزش و پرورش یکی از ضروری ترین وسائل از بین بردن فقر میباشد ایجاد تاسیسات آموزشی از طرف دولت کاملاً ضروری بوده و مدارس بایستی در فاصله پنج دقیقه پیاده روی از تمام نقاط این قسمت قرار گیرند . سکنه این قسمتها بدون شك طی ده تا ۱۵ سال اول طرح قادر بداشتن اتومبیل شخصی نخواهند بود و بستگی کامل بوسائل



Détails de quartier réservé à la classe "revenus moyens"

جزئیات قسمتی از نقشه توضیحی محله (درآمد متوسط)



سیستم رفت و آمد پیاده

Système de circulation
des piétons

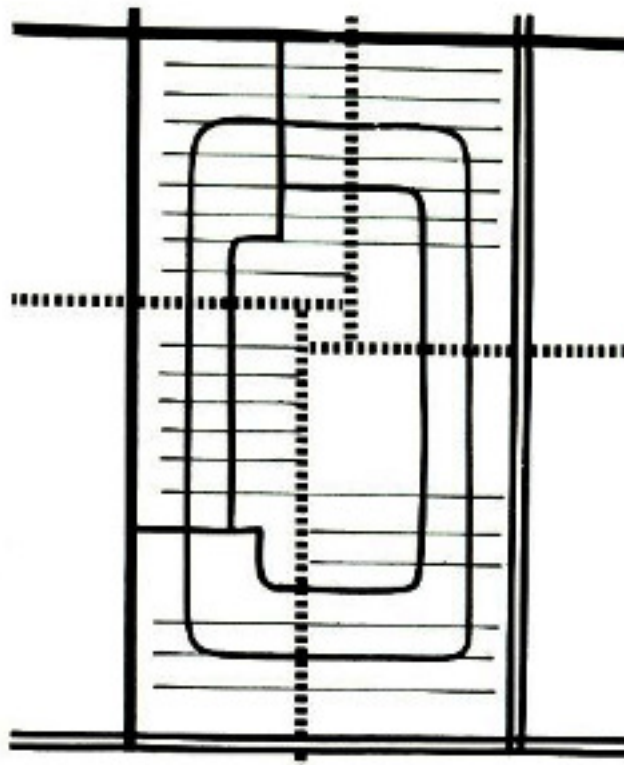
Trottoir principal

پیاده روی اصلی

Trottoir de liaison

پیاده روی ارتباطی

کوچه



قسمتی که برای نشان دادن این منظور در نظر گرفته شده در قسمت جنوبی مرکز تهران قرار می‌گیرد و بدون شک از طیفات بسیار کم درآمد شهر تشکیل خواهد گردید.

چون در سالهای اولیه دسترسی به مراکز و تاسیسات مختلف شهری بیشتر با پیاده روی صورت خواهد گرفت لذا جاده های درجه یک مسکونی که بجای کوچه ها بواحد های مسکونی دسترسی دارند حذف شده اند و جاده های درجه دو داخلی بخاطر دسترسی بهنامبر مختلف شهری و همچنین افزایش مالکیت اتومبیل در آینده ایجاد گردیده اند. از آنجائیکه غالباً دسترسی به مراکز خرید این قسمت ها با پیاده روی صورت میگیرد تمام تاسیسات شهری و تجارتي منحصر برای عابرین پیاده ایجاد خواهد گردید. ایستگاه واحد های تجارتي بصورت يك هسته مجتمعي مانند مراکز شهری نبوده بلکه برای آنكه بتوانند جمعیت بیشتری را در فواصل کوتاهتری تغذیه نمایند بصورت پراکنده در مسیر خطوط عابرین پیاده قرار گرفته اند و بدین ترتیب پیاده روی به حداقل کاهش مییابد. توسعه واحد های تجارتي در تقاطع خطوط عابرین پیاده نسبتاً بیشتر خواهد بود و یا در تقاطعی كه دسترسی وسائط نقلیه با آنها آسانتر باشد در این نقاط قهوه خانه ها و رستورانها و سایر فعالیتهای شهری در يك نقطه تمرکز پیدا مینمایند و قطعات زمین برای مسجد و حمام عمومی در تقاطع خطوط عمده عابرین پیاده در نظر گرفته شده است.

بلوریکه از نقشه ها استنباط میگردد

در نقشه ناحیه بندی ۳ مدرسه ابتدایی در نظر گرفته شده است و تمام این دبستانها در مسیر خطوط عمده شمالی جنوبی عابرین پیاده قرار دارند و بطوری موقعیت آنها در نظر گرفته شده كه بیش از ۳ دقیقه پیاده روی با جمعیت نواحی اطراف فاصله ندارند و همچنین هر يك از دبستانها دسترسی مستقیم به جاده های درجه ۲ و خواهند داشت.

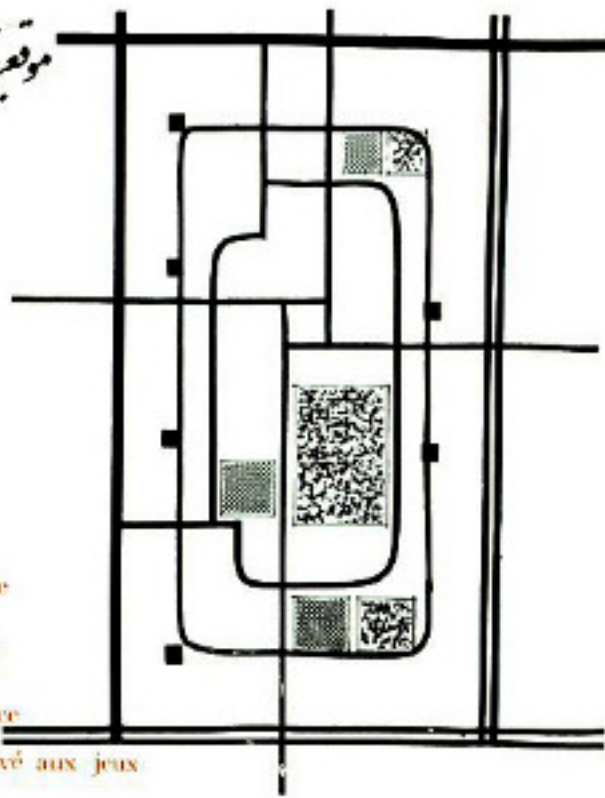
علاوه بر خطوط عمده عابرین پیاده شمالی جنوبی و شرقی غربی يك خط کمربندی، ارتباط تردیكتری را برای طیفات كم درآمد مردم این قسمت ایجاد مینماید باید در نظر داشت كه كوچه ها در جهت شرقی غربی برای استقرار واحد های مسكونی در جهت شمالی جنوبی در نظر گرفته شده است.

موقعیت دبستانهای فضا های باز

situation des écoles
et des espaces libres

دبستان
پارک
محل های بازی

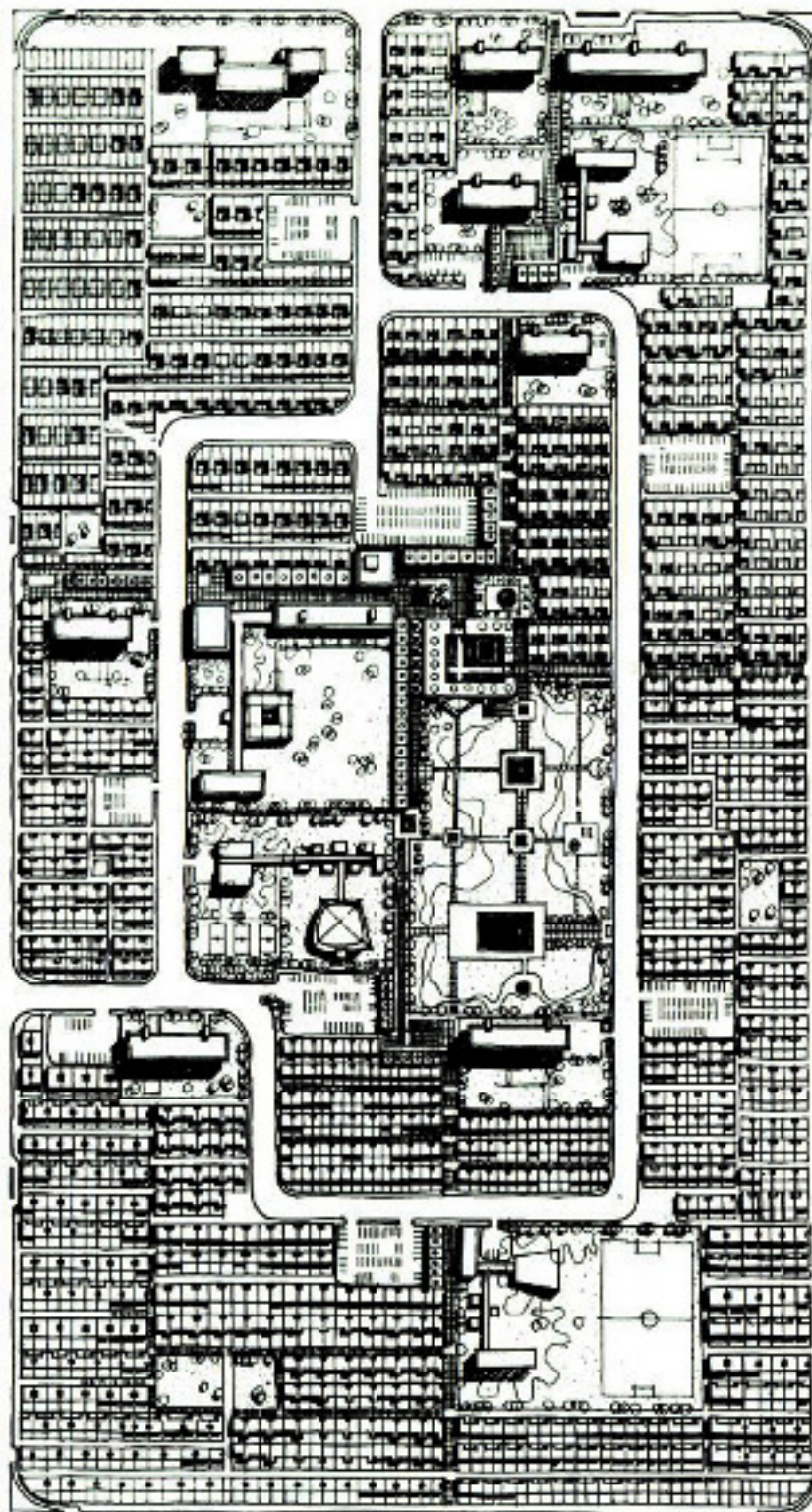
école
Parc
espace
réservé aux jeux



دوفضای باز کوچکتری كه هر کدام از آنها دارای يك زمین فوتبال میباشد در تردیكی دو مدرسه دیگر در نظر گرفته شده است. برای تامین احتیاجات کودکان زمین های بازی كوچكی كه وسعت آنها بین ۱۰۰ الی ۲۵۰ متر مربع میباشد پیش بینی گردیده و این زمینهای بازی بوسیله خطوط کمربندی عابرین پیاده بیکدیگر متصل میگرددند و واحد های مسكونی در اطراف آنها قرار دارند این فضا های باز و زمینهای بازی برای استفاده اهالی مجاور آنها میباشد. اكثر واحد های مسكونی در قطعات بسیار كوچكی پیش بینی گردیده و اندازه آنها بستگی به تراكم مجاز داشته و بصورت

Plan pour le développement
pour quartier destiné aux
classes "revenus faibles"

نقشه توسعه
درآمد کم



Nord



0 100 200 300
mètres

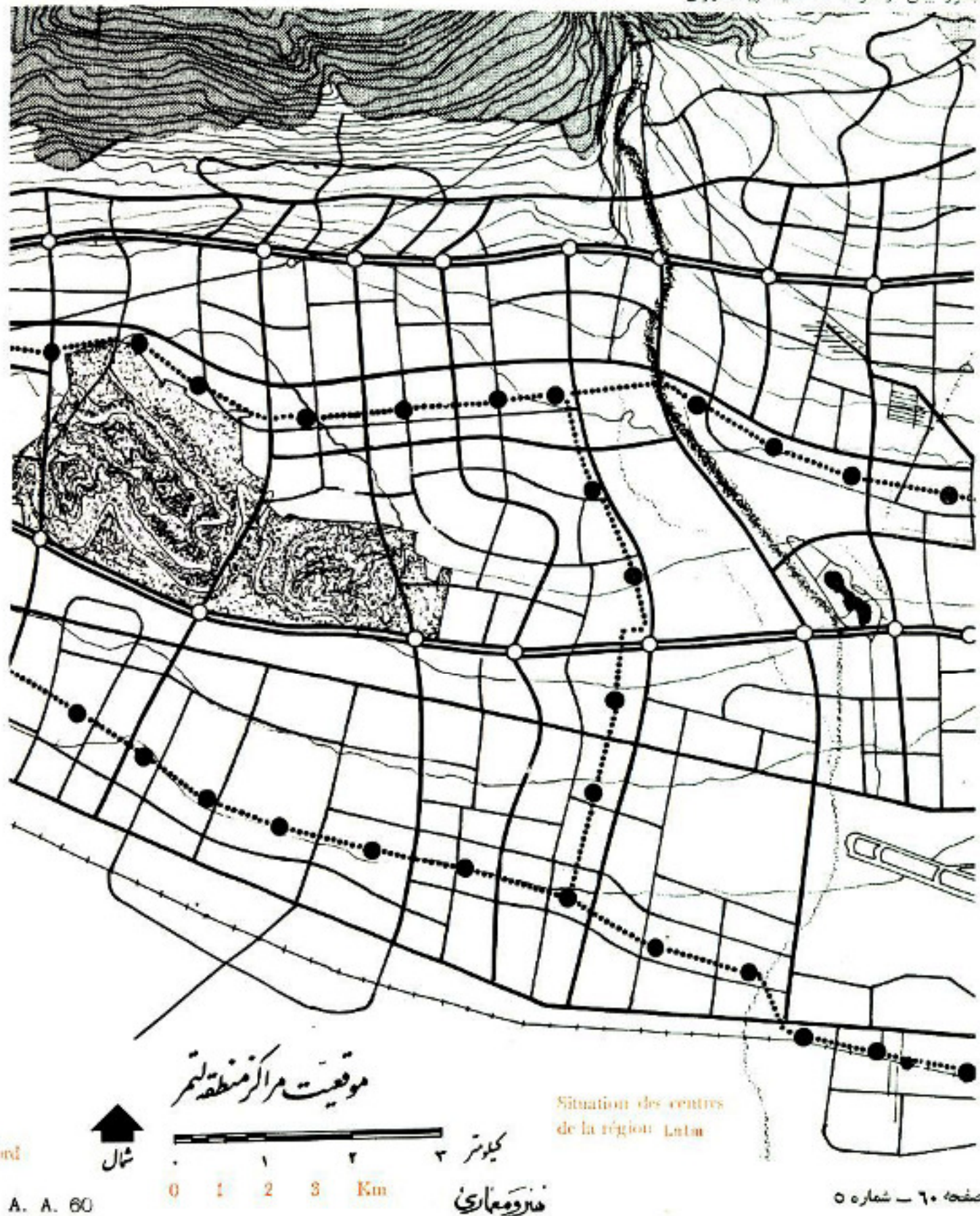
مراکز منطقه‌ای هسته اصلی شهری را تشکیل داده و یکی از عناصر مهم طرح‌شمار می‌رود و شخصیت ویژه هر یک از مناطق این مراکز در مسیر محور شرقی غربی خطوط سربع‌السیر و واحد‌های مسکونی اطراف آنها نقاط بدیع و جالبی را ایجاد مینماید. میزان توسعه و تاسیسات شهری کاملاً آنها را از مراکز تجارتی متمایز ساخته و موقعیت آنها

فاصله نخواهند داشت پارکینگ در این قسمت ها طی ۱۰ سال اول ضروری بنظر نمیرسد و از آنجائیکه احتیاجات مسکن بسیار حاد میباشد پیشنهاد میگردد که واحد‌های مسکونی موقتی در این قطعات ایجاد گردیده و بعداً تخریب شوند.

طرح و اجراء مراکز منطقه‌ای
الف - مقدمه

نک و با در خانواری خواهد بود. ساختمان آپارتمانهای چهار طبقه تنها در قسمتهای پرنراکم نزدیک به مرکز تهران در نظر گرفته شده است.

برای تامین احتیاجات آینده پارکینگ چندین قطعه زمین در جاده‌های درجه دو پیش بینی گردیده که با واحد‌های مسکونی مجاور بیش از دو تا سه دقیقه پیاده روی



پیشنهادی قرار گرفته برای مطالعه و طرح ریزی در نظر گرفته شده است .
 ب - برنامه تالیفات مرکز
 جدول ارزیابی که در فصل سوم مورد بحث قرار گرفت تست هر يك از عناصر مختلف شهری را که برای هر يك از مناطق طرح جامع اختصاص داده شده نشان میدهد .
 از این جدول میتوان نتیجه گرفت که کدام يك از عناصر شهری برای منطقه لتمر بایستی در نزدیکی و با مجاورت مرکز منطقه ای قرار گیرد . باید در نظر داشت که نسبت مشخصی از این عناصر در مرکز تهرانس قرار خواهد گرفت .

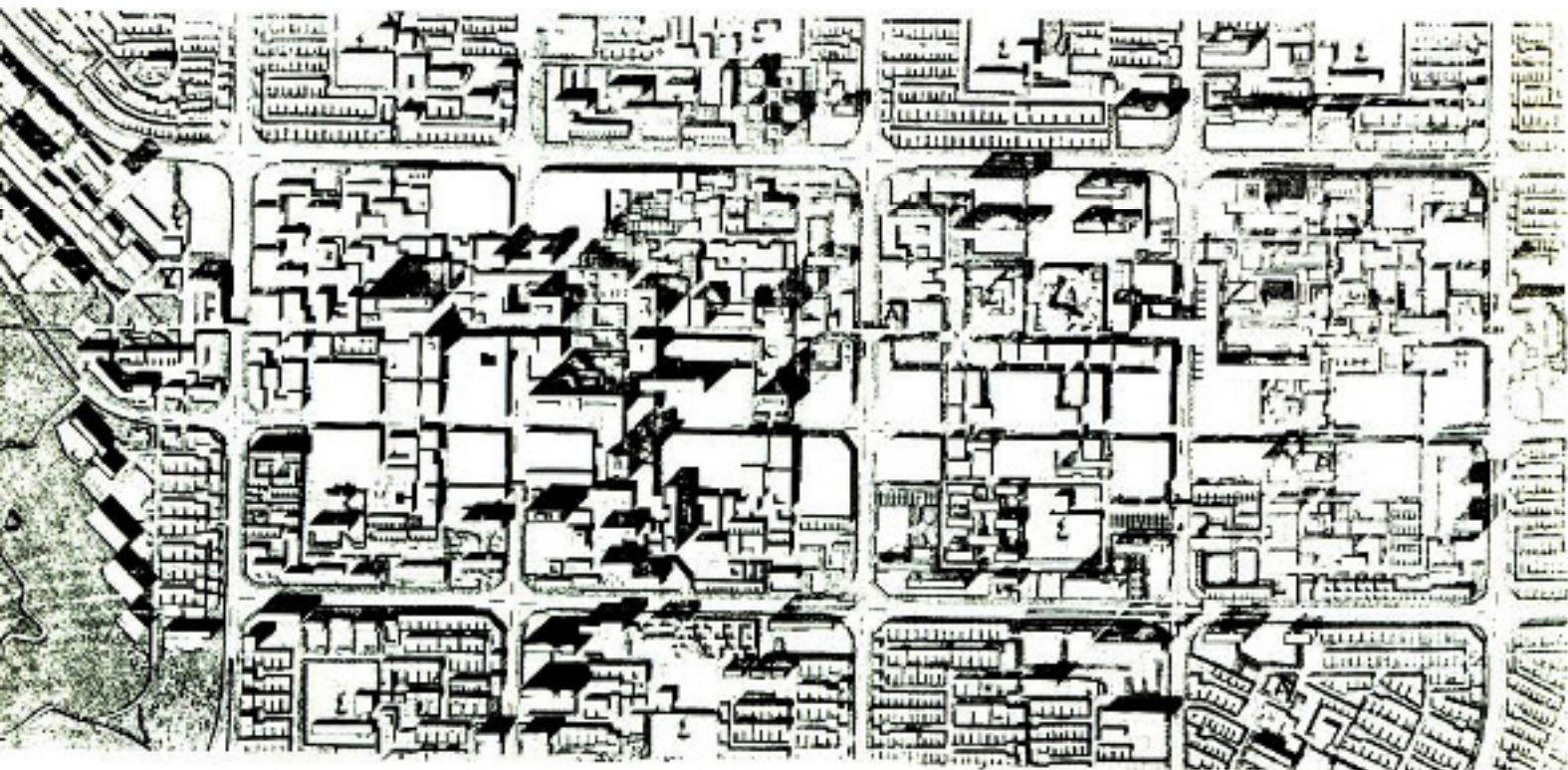
را بتوان يك مرکز مهم و فعال شهری تثبیت مینماید .
 از اینرو لازم بنظر میرسد که سازمان طرح جامع با نهایت کوشش طرح ریزی این مراکز را مطابق با برنامه های پیش بینی شده که در آنها امکانات بالقوه این مراکز و همچنین محدودیتهای بخش خصوصی که در حقیقت موجب موفقیت و یا شکست برنامه های این مراکز میگردد بهمه گرفته و با آنها آشنا گردد .
 قدمهای موثری اخیرا از طرف دولت برای ذخیره اراضی جهت مراکز منطقه ای برداشته شده است ولی تا زمانیکه نقشه های تفصیلی تهیه نشود عمران آنها امکان پذیر نخواهد بود .

در این قسمت نوع نقشه ها و طرح هایی که سازمان طرح جامع بایستی برای هدایت توسعه این مراکز و حتی برای هماهنگی سرمایه گذاری عمومی تهیه نمایند مورد بررسی قرار خواهد گرفت و علاوه بحتی پیرامون روشهای اجرائی لازم برای این طرحها و برنامه ها بعمل خواهد آمد . در این گزارش مرکز منطقه لتمر که در محور شرقی غربی خطوط سریع السیر بین جنگل و دانشگاه

centre régional "Latmer" - Plan

centre régional "Latmer" — plan de développement

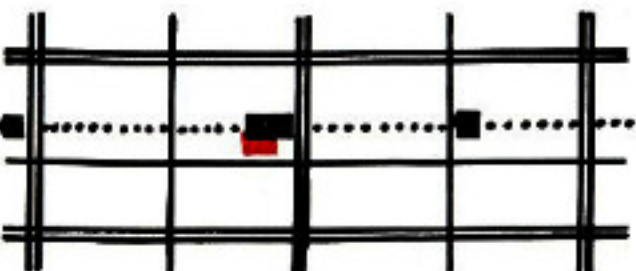
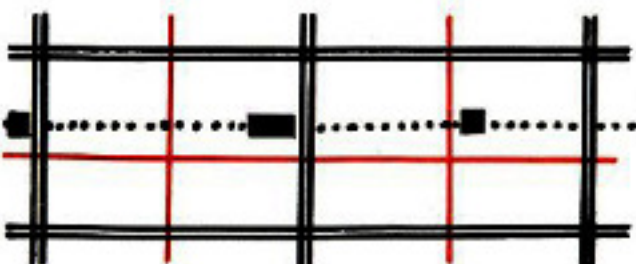
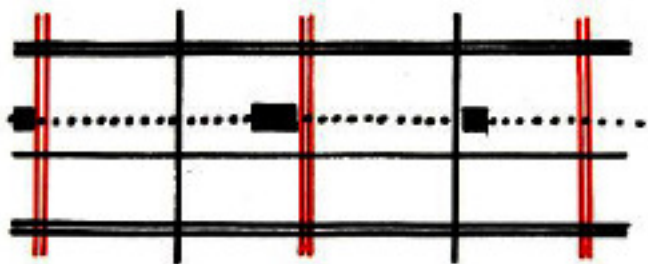
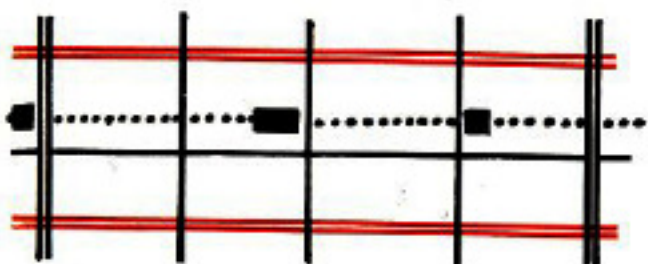
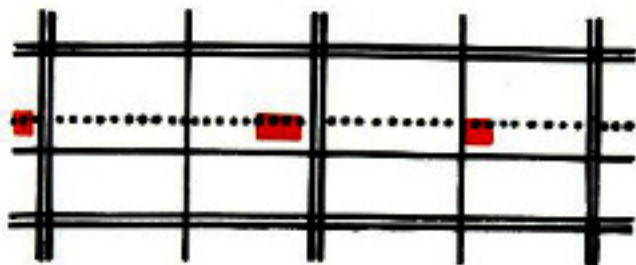
مرکز منطقه لتمر - نقشه وضعی



پ - اصول کلی طرح

تمام مراکز منطقه‌ای پیش بینی شده و با اندک تغییراتی که بهات شرایط ارضی و یا سایر عوامل دیگر ایجاد گردیده در تمام آنها یکسان میباشد. بطور کلی اصول اساسی ذیل پایه طرح مرکز لندن را تشکیل داده است.

۱ - این مرکز در محور توسعه خطی در مسیر خطوط سریع‌السیر قرار گرفته و شامل ایستگاههای عمده و محلی خطوط سریع‌السیر میباشد.



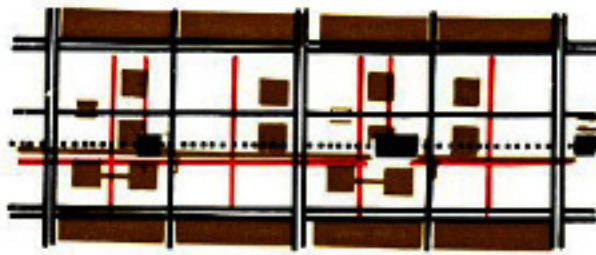
۲ - ترافیک سایر مناطق و همچنین جاده های درجه ۵ بوسیله جاده های درجه چهار مرتبط میگردد.

۳ - مرکز بوسیله خطوط درجه چهار به سایر مراکز منطقه در محور توسعه خطی شهری مرتبط میگردد.

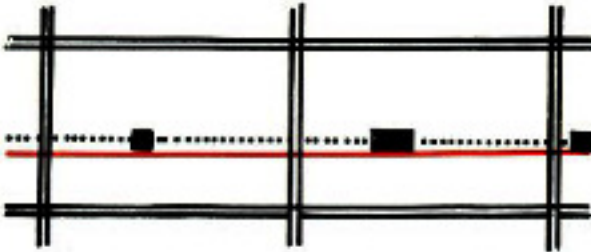
۴ - اتوبوس ها و ترافیک محلی بوسیله جاده های درجه ۳ به مرکز مرتبط میگردد.

۵ - ایستگاه اصلی اتوبوسها در قرابت ایستگاه های عمده خطوط سریع‌السیر قرار گرفته است.

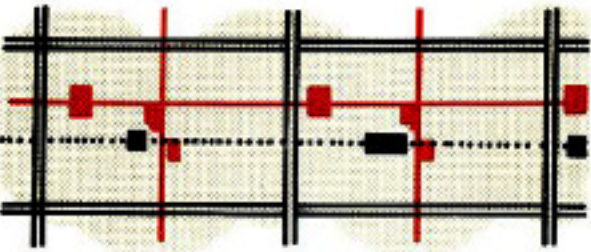
۶ - دسترسی پارکینگ ها فقط بوسیله جاده های درجه سه انجام میگردد .



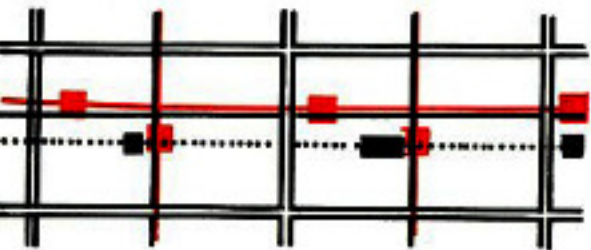
۷ - دسترسی مستقیم بخطوط عابرین از پارکینگ ها تعبیه گردیده است .



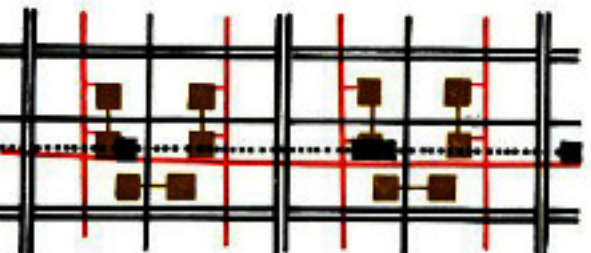
۸ - خطوط اتوبوسرانی با ایستگاهها بوسیله خطوط سریع السیر مرتبط میباشند .



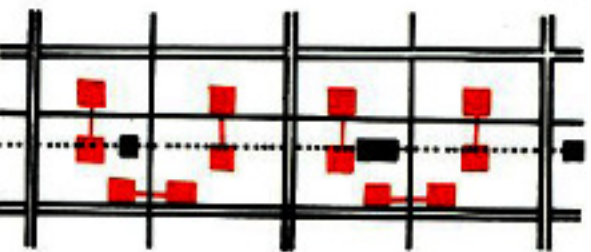
۹ - ایستگاههای اتوبوس در فاصله ۵ دقیقه از قسمتهای مختلف مرکز قرار گرفته اند .



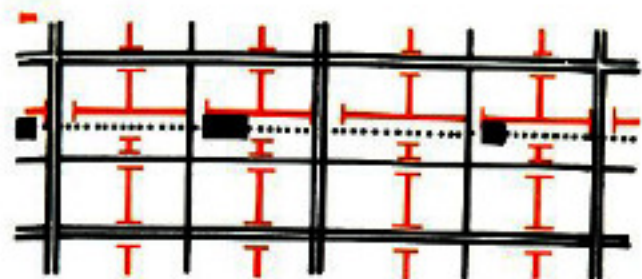
۱۰ - خطوط عابرین پیاده از قلب مرکز دريك محور شرقی غربی ادامه پیدا نموده و بدین ترتیب ایستگاههای خطوط سریع السیر دانشگاه ، جنگل و مراکز تفریحی را که در مجاورت قسمت غربی مرکز قرار گرفته اند بیکدیگر مرتبط مینمایند .



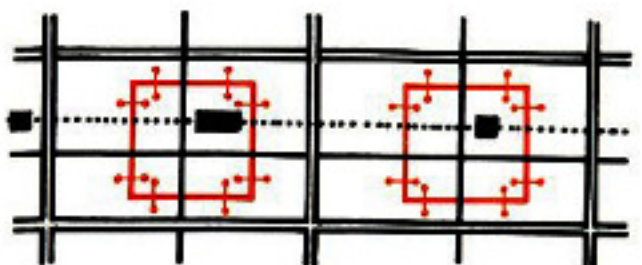
۱۱ - خطوط عابرین پیاده تمام محلات را که در اطراف مرکز قرار گرفته اند و همچنین ایستگاههای اتوبوس ، ایستگاه های خطوط سریع السیر و پارکینگها را بیکدیگر مرتبط مینمایند .



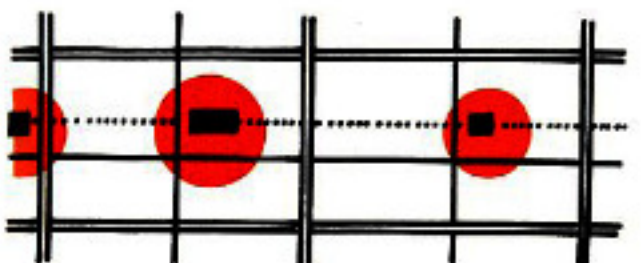
۱۲ - در بیشتر موارد خطوط عابرین پیاده با خطوط دیگر در دو سطح مختلف قرار گرفته و تنها در پارکای از موارد استثنائی با جاده درجه ۱ و درجه ۲ در يك سطح تقاطع پیدا مینمایند .



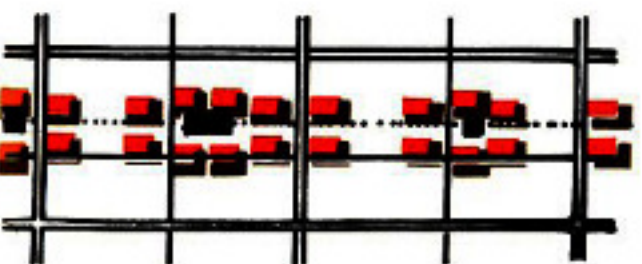
۱۳ - دسترسی به تمام قطعات مرکز بوسیله خطوط درجه يك و درجه ۲ که به جاده های درجه ۳ در فواصل ۱۰۰ متری متصل گردیده اند تامین شده است .



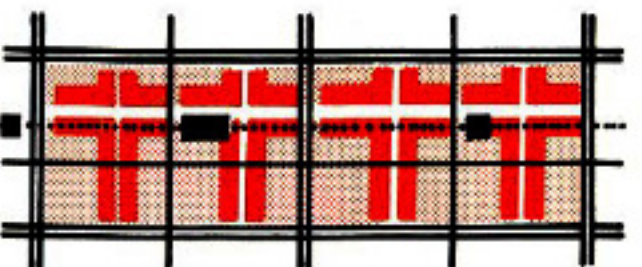
۱۴ - شدت توسعه و عمران در اطراف ایستگاههای خطوط سریع السیر بالاتر از نقاط دیگر بوده ولی هسته های برتراکم دیگری هم دور تر از ایستگاهها در نظر گرفته شده است .



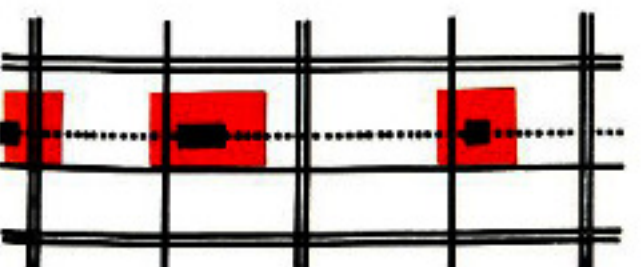
۱۵ - ساختمانهای مرتفع برای ایجاد يك سیمای برجسته در مرکز قرار گرفته است .



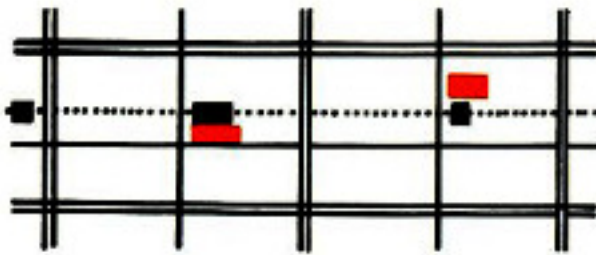
۱۶ - توسعه شدید واحدهای تجاری در مسیر اصلی خطوط عابرین پیاده قرار دارد ولی در نقاط دیگر مرکز هم پیش بینی شده است .



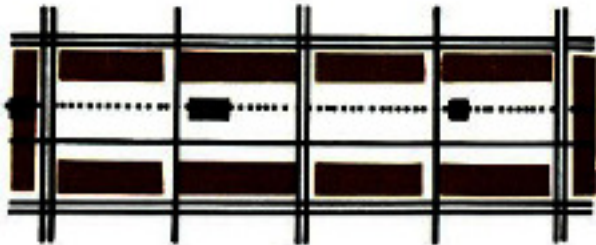
۱۷ - دفاتر تجاری بیشتر در اطراف ایستگاه های عمومی خطوط سریع السیر در نظر گرفته شده است .



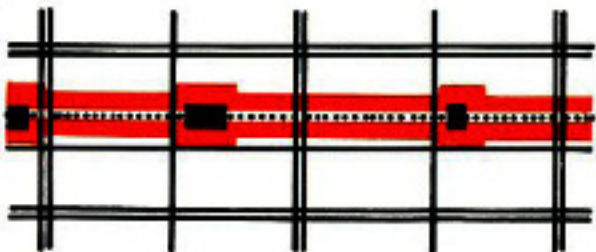
۱۸- تاسیسات دولتی در قرابت ایستگاههای عمومی خطوط سریع السیر در نظر گرفته شده است.



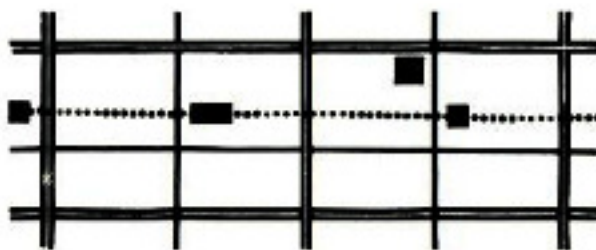
۱۹- واحدهای مسکونی پرتراکم در انتهای محور اصلی مرکز و همچنین در اطراف آن پیش بینی گردیده است.



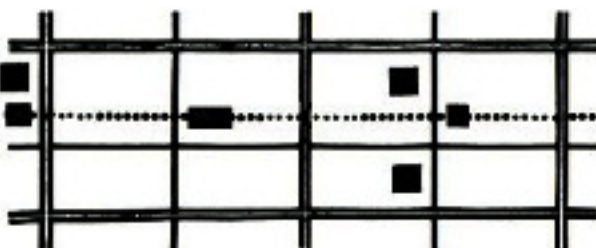
۲۰- تاسیسات تفریحی و فرهنگی تماما در محور اصلی مرکز و با فشردگی بیشتری ایستگاههای خطوط سریع السیر قرار گرفته اند.



۲۱- بیمارستان دسترسی مستقیم بجاده درجه ۱ داشته و فاصله آن با ایستگاه عمده خطوط سریع السیر برای عبورین پیاده در حدود ۵ دقیقه خواهد بود.



۲۲- مدارس در قرابت مرکز و همچنین در نزدیکی خطوط اتوبوسرانی قرار گرفته ولی باید در نظر گرفته ولی باید در نظر داشت که این مدارس در مسیر محور اصلی مرکز پیش بینی نشده اند.



۲۳- مسجد در نزدیکی ایستگاه سریع السیر محلی پیش بینی گردیده.

