

نمود و سایر پارکینگها بخطوط سریع‌السیر مرتبط گردیده و احتیاجات سایر میدانین کوچک را مرتفع مینمایند.

خطوط عابرین پیاده از جاده‌های عمده بوسیله پلها و پاراها و های زیر زمینی متمایز گردیده و خود يك شبکه ارتباطی مستقل را تشکیل میدهند و تمام فعالیت عمده مرکز را مینمایند و همچنین با واحد های پراکنده مسکونی مجاور، دانشگاه و جنگلهای دولتی ارتباط پیدا میکنند.

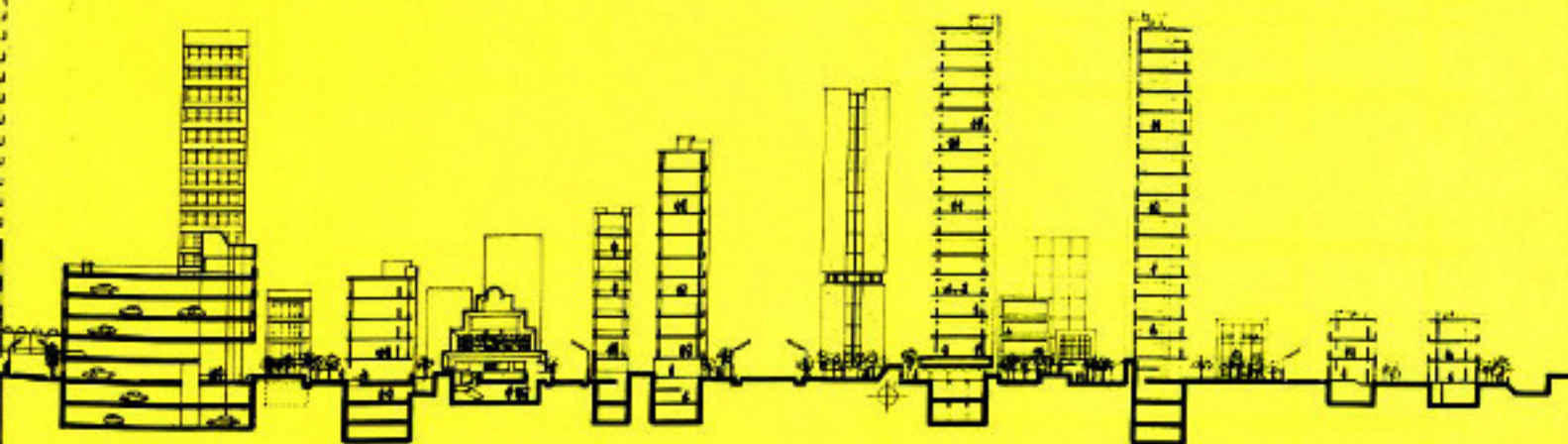
خطوط عابرین پیاده مزبور بطوری طرح‌ریزی گردیده که حداکثر تنوع را برای عابرین پیاده ایجاد نماید. بعضی از آنها از زیر ساختمانها و از فضاهائی با مشخصات و مختلف گذر نموده و در سطوح مختلف قرار میگیرند. این خطوط مسیر های برجسته و بدیعی را برای عابرین تشکیل داده و میتوان مرکز را بایک دید بهتری نظاره نمود. در طرف مشرق تپه‌های مشجر کم ارتفاعی در محور اصلی این خطوط بخوبی دیده میشوند و در قسمت شمال منظره کوهستان اهمیت این ستم را تقویت نموده و در عین حال جالبترین و متنوع ترین دیدها را ایجاد مینماید.

تقاطع ایجاد میشود مانند ایستگاههای خطوط سریع‌السیر و خطوط عابرین پیاده ایستگاه های لازم برای پیاده کردن و سوار کردن مسافرین در نظر گرفته شده است.

ایستگاه خطوط سریع‌السیر اصلی یکی از نقاط مهم مرکز لتمر خواهد بود. این ایستگاه بسیار وسیع در نظر گرفته شده و يك ساختمان مرتفع در میدان آن بنا خواهد گردید. مطابق با برنامه دولت برای عدم تمرکز تأسیسات دولتی يك ساختمان دولتی نیز در این قسمت پیش‌بینی گردیده است. در سطح خطوط عابرین پیاده واحد های تجاری مختلفی مانند يك فروشگاه بزرگ و يك یا دو سینما، تئاتر، رستورانها، دفاتر شرکت های هواپیمائی و سایر دکه های تجاری ایجاد خواهد شد. این میدان شبها با چراغهای شون روشن گردیده و دارای آب نماها و مشجر خواهد بود و در عین حالیکه این میدان همیشه پر فعالیت و زنده میباشد ولی عابرین پیاده میتوانند بهسولت و سرعت از آن عبور نمایند. يك ایستگاه عمده اتوبوس در نزدیکی این میدان قرار خواهد گرفت. چهار پارکینگ بزرگ احتیاجات این میدان و تأسیسات اطراف آنرا تامین خواهد

ت - اید، شرح در نظر قنبر
بافت داخلی مرکز اساس شبکه های مختلف ارتباطی قرار دارد. خطوط سریع‌السیر نیز دو نقطه دسترسی یکی ایستگاه محلی در انتهای قسمت شرقی و دیگری ایستگاه عمده سریع‌السیر در انتهای غربی ایجاد مینماید. مسیر خطوط سریع‌السیر تمام در تمام این قسمت در زیر زمین قرار داشته و برای شبکه های دیگر ارتباطی اشکالی ایجاد نخواهد کرد.

مرکز از هر طرف با جاده‌های درجه چهار که ترافیک عمده شهری را از تمام مناطق و شاهراهها جمع مینماید احاطه گردیده است. مرکز بوسیله جاده های درجه سه به جاده های درجه چهار مرتبط میباشد جاده‌های درجه سه نیز بنوبه خود با تمام پارکینگهای عمده مرکز و همچنین پارکینگهای مربوط به ساختمانهای تجاری و سایر بناهای عمده دسترسی پیدا مینماید. عناصر دیگر مرکز بوسیله شبکه‌ای که از جاده های درجه يك و دو تشکیل شده تغذیه میگردد. اتوبوس‌ها بوسیله جاده‌های درجه ۳ به مرکز دسترسی خواهند داشت در نقاط انتخاب شده که بین ستم اتوبوس و سایر سستم های ارتباطی



بیشتر خرده فروشها در مسیر محور اصلی خطوط عابرین پیاده قرار خواهند گرفت. مبادین کوچکی که در مجاورت این مسیر قرار گرفته اند دکه های خرده فروشی ویژه و سایر فعالیتهای تجارتي را در خود جای داده اند. قیمت زمین احداث ساختمانهای مرتفع را در مسیر مرکزی محور تشویق مینماید. هریک از این عمارات مرتفع بطوری قرار خواهند گرفت که کوهستانها در شمال و جنگل در جنوب و جنوب غربی دیده خواهد شد.

دو انتهای این محور با فاصله کوتاهی که با ایستگاههای خطوط سریع السیر دارد از لحاظ دسترسی عابرین پیاده بهترین موقعیت را برای احداث آپارتمانهای مرتفع ایجاد مینماید. پلهای عابرین که بر روی جاده های درجه چهار در دو انتهای این محور قرار گرفته قستهای مسکونی را سایر نقاط دیگر مرتبط مینماید در هر يك از این دو مرکز مسکونی فعالیتهای دیگر بخصوص تجارتي شدیداً متمرکز خواهد شد در انتهای غربی که مرکز با جنگل و مراکز تفریحی مخلوط میگردد تاسیسات وسیعی مانند رستورانها،

باشگاههای مینی. گلف، مراکز تفریحی و قهوه خانه ها ایجاد خواهد گردید.

ث - مرحله بندی توسعه مرکز
سیاستی که توسط سازمان طرح جامع برای مرحله بندی توسعه مراکز منطقه ای اتخاذ میگردد مهمترین عامل موفقیت اقدامات عمرانی این مراکز خواهد بود.

روشهای مرحله بندی برای هریک از مراکز ناحیه ای پیشنهادی ممکن است تا اندازه ای اختلاف داشته باشد ولی ضوابط اصلی برای تمام آنها همانند میباشد. معیارها و ضوابط ذیل در سیاستهای مرحله بندی بسیار حائز اهمیت خواهند بود.

۱- میزان و موقعیت توسعه منطقه.

۲- موعد احداث خطوط سریع السیر.

۳- هزینه خدمات.

۵- اهمیت بالقوه مرکز بعنوان يك مرکز تجارتي خارج از شهر در مراحل اولیه توسعه شهری.

بعلاوه سه فرضیه اصلی دیگر برای مشخص کردن سیاست مرحله بندی مرکز کمتر مورد توجه قرار گرفت.

۱- عمران این منطقه در دومین مرحله پنج ساله توسعه تهران آغاز گردیده و محتملاً در پایان مرحله چهارم تکمیل خواهد گردید (بیست سال پس از تصویب طرح جامع).

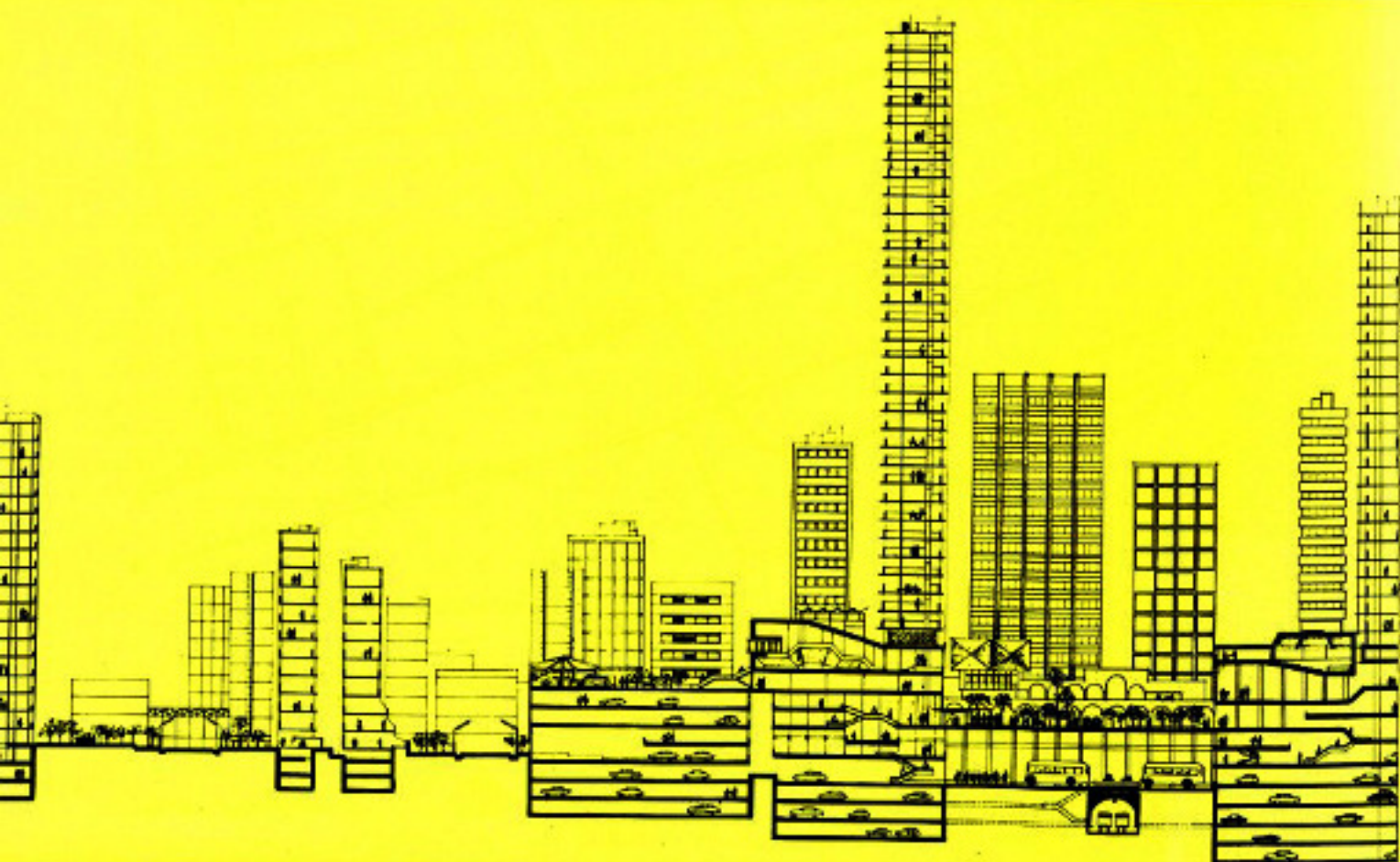
۲- علاوه بر ساختمان استادیوم المپیک ایجاد توسعه دانشگاه و مرکز تفریحی در مسرب مرکز در مراحل اول و دوم توسعه مراکز انجام خواهد گرفت.

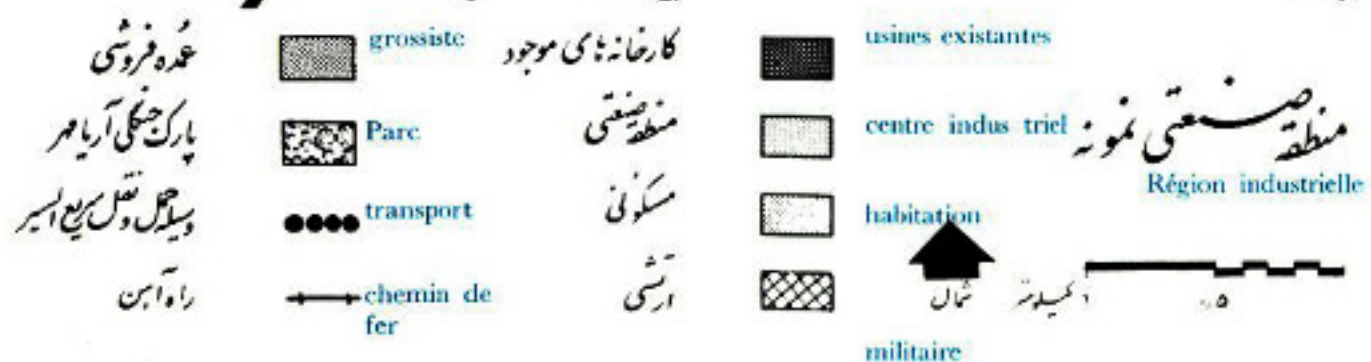
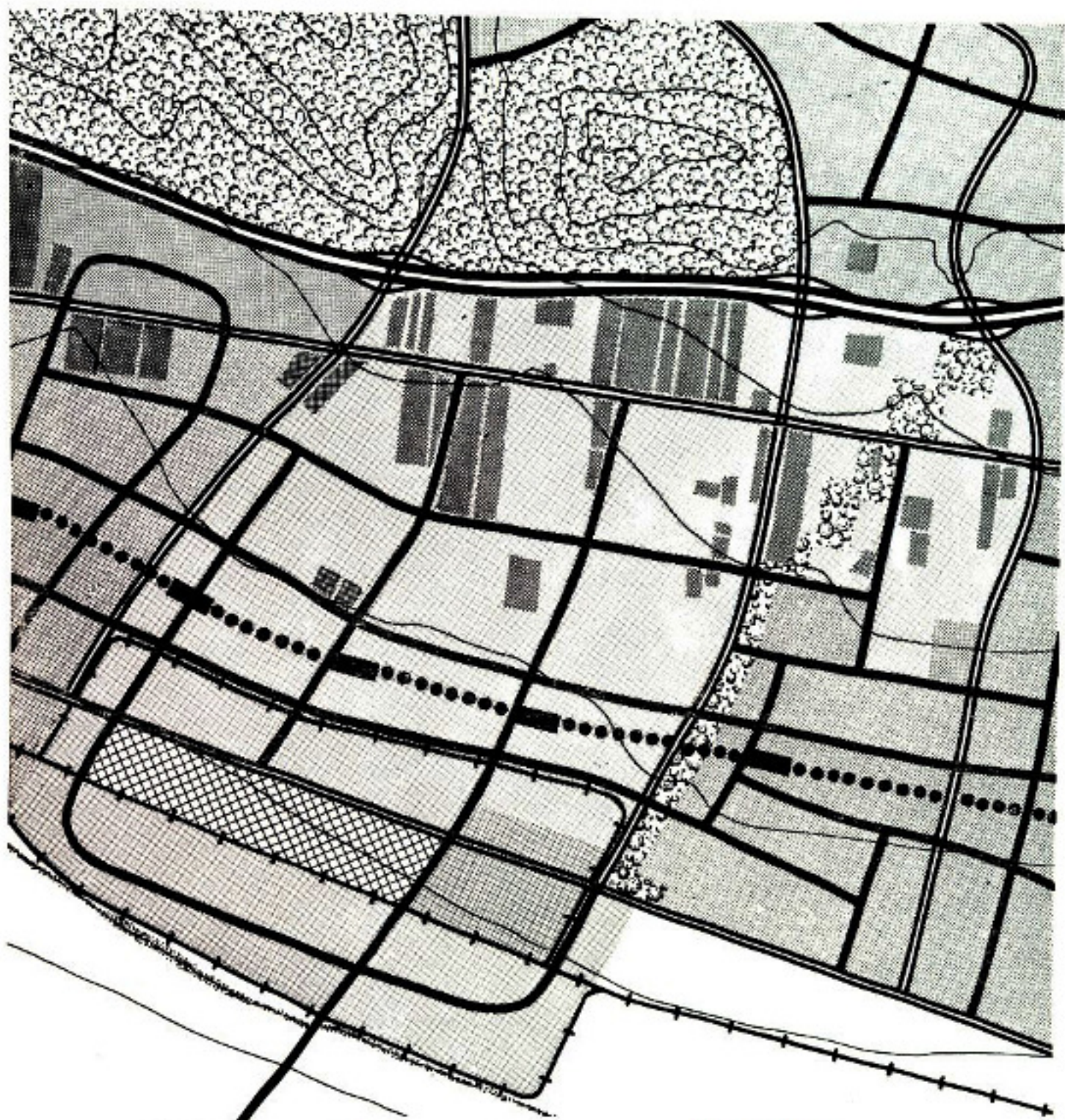
۳- احداث خطوط سریع السیر و ایستگاههای آن طی دوران دوم توسعه انجام خواهند گرفت.

با در نظر گرفتن عوامل فوق مرحله بندی مرکز لشر مطابق با شمای زیر پیشنهاد میگردد.

مرحله اول - عمران قسمتی از واحد های مسکونی پر تراکم بخصوص در انتهای شرقی مرکز که موجب ایجاد يك ناحیه شمری خواهد گردید.

مرحله دوم - احداث خطوط سریع السیر و ایستگاههای آن موجب ایجاد واحد های مسکونی پرتراکم در اطراف آنها خواهد گردید. خطوط سریع السیر همچنین





ایجاد مرکز تفریحی در انتهای غربی مرکز
موجود یک مرکز منطقه‌ای در نزدیکی ایستگاه
خطوط سریع‌السیر میگردند.

مرحله سوم - ادامه عمران و توسعه منطقه با ایجاد جاده‌های عمده بیش از پیش موجب استقرار فعالیت‌های منطقه‌ای در اطراف دو ایستگاه خطوط سریع‌السیر خواهد گردید. مرحله چهارم - مرکز کاملاً تکمیل گردیده واحداث تمام ساختمانهای مخصوص پارکینگ و خطوط عابرین پیاده بپایان خواهد رسید.

ج - روش اجراء

اجرای برنامه‌های تمام مراکز منطقه‌ای
از روی همکاری و نظارت سازمان طرح جامع را
در تمام مراحل ایجاد مینماید. سازمان طرح
جامع باستی بالانص فعاالتهای ذیل را درمورد
تمام مراکز اعمال نماید:

۱- مشخص نمودن و ممانعت از احداث هر گونه فعالیتی در مراکز منطقه‌ای تازمانیکه عمران آنها بتواند مطابق با طرح تفصیلی استفاده از اراضی بعمل آید.

۲- تهیه نقشه‌های تفصیلی استفاده از
استفاده از اراضی ۲۰۰۰: ۱ برای هر یک از
مراکز مبنای جدول ارزیابی مناطق.

۳- تهیه طرحهای دیگر جهت مرحله بندی تقسیم و تفکیک مجدد اراضی و قطعات ذخیره شده برای تأسیسات عمومی مانند مدارس، جاده‌ها، ایستگاههای خطوط سریع السیر و غیره.

۱- اقدامات لازم جهت تقسیم و تفکیک مجدد اراضی پیش از عمران آنها از طریق خرید اراضی و فروش مجدد آنها و همچنین تشویق تاسیس شرکتهای وسیع و مهم در بعضی از مراکز منطقه‌ای و اگر مالکیت فعالی بطوری پراکنده باشد که اجرای مطلوب طرح عمران مرکز را بدون اقدامات دولتی غیرممکن نماید در این صورت سازمان اجرائی بایستی خرید تمام زمین را مورد توجه قرار داده و زمین را یا با فروش مجدد و یا با قرار دادهای اجاری بخش خصوصی واگذار نماید.

۲- اجرای مقررات تفصیلی مربوط به در صورتیکه سازمان اجرائی مایل نباشد راسا در خرید و یا اجاره اراضی مراکز قطعات اراضی مرکز.

مشارکت نماید استفاده از مقررات مهمترین
وسيله اجرای مطلوب طرح خواهد بود . هر
فعله زمينی بايستی دقيقاً مشخص گرديده و
مقررات مربوط بآن (علاوه بر مقررات کلی
ناحيه‌بندي که در ضميمه شماره ۳ مورد بحث
قرار گرفته است) مورد توجه قرار گيرد .

نمونه بارز در این زمینه طرح تفصیلی عباس آباد میباشد.

چ - نتیجہ گیری

بایستی تاکید گردد که اینده اصلی طرح مرکز منطقه لتمر مشخص کردن اصول و موازینی است که بتوان آنها را در تمام منطقه مورد استفاده و عمل قرار داد این اصول و موازین میتواند طرحهای منطقی و اساسی برای عمران و توسعه این مناطق ایجاد نماید .

پیشنهاد می‌گردد که برای سایر مراکز شهری در حد اقل زمان طرح‌های تفصیلی مشابه باجزئیات بیشتری تهیه گردد و بر مازگی که در مرحله اول توسعه قرار گرفته‌اند اولویت داده شود.

بخش اول - مقدمه

هرچند طی ۲۵ سال دوران طرح هدایت سرمایه گذاری در نواحی توبنیاد منطقه تهران در درجه اول اهمیت قرار دارد ولی در عین حال باید توجه کامل به تغییرات اساسی دریافت فعلی شهر مبذول گردد. در چهار چوب بافت فعلی شهر مسائل و مشکلات عدیده‌ای وجود دارد که چنانچه راه حل های اساسی تهران بدون شك به نتیجه اصلی و نهائی نفع اهدا رسد.

برای آنکه بتوان مقیاس و حدود مشکلات در رفع آنها اتخاذ نکرد اجرای طرح جامع و مسائل را دقیقاً مورد بررسی قرار داد منطقه فعلی شهر به ۷۱ حوزه که از نقطه نظر عوامل فیزیکی و اجتماعی با یکدیگر تفاوت داشتند تقسیم گردید. بطوریکه در شمای ضمیمه دیده میشود این حوزه ها در نتیجه بررسی مقدمات، به دو منطقه کاملاً متمایز تقسیم گردیده‌اند. در هر یک از این مناطق مسائل و مشکلات کاملاً متفاوتی وجود دارد، منطقه شمالی که بیشتر آن اخیراً توسعه و عمران یافته مطمئناً احتیاج به تغییرات زیادی طی دوران طرح نخواهد داشت. ولی نظام توسعه این منطقه بستگی به اجرای طرحهای مراکز مسکونی آن با تاسیسات و تجهیزات تفصیلی استفاده از اراضی دارد تا بدین ترتیب لازم شهری مانند مدارس، پارکها و مراکز بهداشتی مجهز گردد. طرحهای استفاده از اراضی برای این منطقه در قسمت اجرای این فصل بطور تفصیل مورد بحث قرار گرفته است.

منطقه جنوبی برخلاف منطقه شمالی دارای واحد های مسکونی قدیمی بوده و بدون شک در این منطقه باستی تغییرات و

تحولات اساسی صورت گیرد. هر چند اقدامات کوتاه مدت برای تامین تأسیسات و خدمات اساسی در این قسما لازم میباشد ولی از آنجائیکه این منطقه در شرایط فعلی قادر به تامین احتیاجات ۲۵ سال آینده نخواهد بود لذا اقدامات اساسی برای بهسازی و در بعضی موارد نو سازی کامل ضروری میباشد. برای آنکه بتوان مطالعه دقیق این مناطق را در چهار چوب مناسبی بعمل آورده و سیاستهای ویژه‌ای برای اصلاح آنها اتخاذ نمود هدفهای ذیل تدوین گردیده است.

۱۱ - بهبود عوامل محیطی شهر فعلی بوسیله نوسازی و یا بهسازی مناطق فرسوده شهر.

۳- تامین و توزیع صحیح و منطقی
تاسیسات و تجهیزات شهری مانند مدارس ،
درمانگاهها و غیره .

- انتقال و رفع عوامل مضر مانند
- مستایع مزاحم و تراکم شدید ترافیک و غیره ،
- تامین فضای باز کافی ، برای

تفریحات و فعالیتهای سالم شهری .
 - تأمین فضای کافی مسکونی ملی تمام
 مدت طرح .

- تقابیل فسادگی شدید جمعیت .
- تامین امکانات اشتغال محلی .

۲- شناسائی میزان و دوام همبستگی

اجتماعی در مناطق مختلف شهر و منظور داشتن این عوامل در برنامه های توسازی .

۳ - شناسایی روابط فضایی شهری

(به‌خصوص بین مردم و محل کار) و استفاده از آنها در تهیه یک برنامه هماهنگی نو سازی که بر مبنای میزان ، نحوه و دوام

۴ - تدوین برنامه نوسازی و انتقال جمعیت با توجه به هدف توسعه غربی شهر .

۵- تهیه یک برنامه هماهنگ و اساسی برای تغییر شکل بافت شهری که بتواند مشوق سرمایه گذاری بوده و نظام توسعه

۶ - هماهنگی برنامه های نوسازی با امکانات اقتصادی و مراحل توسعه تهران .

۷ - هماهنگی برنامه ها و طرحهای مختلف دولتی .
بررسی هر يك از ۵۰ حوزه منطقه

جنوبی شهر با توجه به هدفهای فوق انجام گردید. در این بررسیها اقدامات ذیل بعمل آمده است.

۱- جمع‌آوری آمار و اطلاعات درباره ترکیب جمعیت، میزان درآمد، معیارهای فضای مسکونی و کفایت تجهیزات

شہری .
صفحہ ۶۹ - شمارہ ۵

آنها ضروری میباشد. این مناطق عموماً دارای نامناسبترین شرایط محیطی و کم درآمدترین خانوارها و نیز فاقد تاسیسات شهری و خدمات عمومی و بخصوص فضای باز عمومی هستند. به علاوه مناطق مذکور پائین ترین گروههای درآمد شهری، بالاترین تراکم و همچنین حداکثر میزان بیکاری را دارا میباشند. نوسازی کامل تنها راه حل اساسی برای این مناطق بوده و طرحهای تجدید حیات و بهسازی برای حفظ و نگهداری

چهار چوب طرح جامع بوده و سازمان نوسازی را برای انجام بررسیهای مفصلتری که در فصل « اجرا » این گزارش مورد بحث قرار گرفته مجبور خواهد نمود.

بخش دوم - اهمیت سیاست تغییر شکل بافت شهری.

۲ - بررسی دقیق عوامل فیزیکی - بررسی دقیق برای مشخص کردن کفایت تاسیسات شهری، وضعیت ساختمانهای مسکونی، کفایت شبکه خیابانها و همچنین میزان اصلاحات تدریجی هر حوزه.

۳ - بررسی زیر بنای اقتصادی و اجتماعی هر حوزه برای مشخص کردن میزان وابستگی جمعیت به تاسیسات محلی

quartiers à rénover et réaménager

احتیاجات حوزه های نوسازی

رسم

à démolir et reconstruire

حوزه های که باید هم چنان جزو نوسازی گردد.

à reconstruire

حوزه های که باید در فرصت مناسب نوسازی شود.

à restaurer

حوزه های که باید بقدر امکان بازسازی تجدید بنا گردد.

حوزه های که احتیاج به تجدید بنا بنای کمتری دارد.

peu de restauration

حوزه های که احتیاج به تجدید بنا کمی مقصود دارد.

très peu de restauration

حوزه های بخصوص

en parfait état



ساختمانهای موجود وزیر بنای این مناطق، کاملاً غیر منطقی بنظر میرسد و بیشک کمک موثری به بهبود نواحی مذکور نخواهد کرد. ۲- مناطقی که بالقوه محتاج به نوسازی هستند. در این مناطق نیز مسائل و مشکلات مبتلا به قسمت فوق وجود دارد ولی میزان و شدت آنها تا اندازه ای کمتر میباشد. اگرچه A. A. 70

در نتیجه بررسی عوامل فیزیکی منطقه جنوبی تهران شای مجاور برای نشان دادن میزان نوسازی که طی دوران طرح لازم خواهد بود تهیه گردیده است. باید در نظر گرفتن عوامل ذیل شش منطقه مختلف مشخص گردیده است:

۱- مناطقی که عمران و نوسازی فوری

ضروری

بویژه مراکز کار، روابط خانوادگی و همچنین همبستگی اجتماعی.

نتایج بررسی هر یک از ۵۰ حوزه شهر و روشهای متخذه برای بررسیهای اقتصادی و اجتماعی بطور تفصیل در ضمیمه شماره ۷ درج گردیده است. این بررسیها پایه و زمینه اساسی تدوین سیاستهای نوسازی در

صفحه ۷۰ - شماره ۵

بافت فیزیکی
آینده شهر

نوسازی کامل تنها راه حل اساسی برای این مناطق میباشد لکن از آنجائیکه اغلب ساختمان های آن تا ده سال آینده قابل استفاده خواهد بود لذا اجرای طرحهای نوسازی قبل از فرسودگی کامل ساختمانها متضمن هزینه های بسیار سنگینی خواهد بود و از اینرو میتوان اجرای طرحهای نوسازی آنها را بتعویق انداخت .

۳- مناطقی که احتیاج به بهسازی اساسی دارند - بیشتر حوزه هایی که مورد مطالعه قرار گرفت مشمول این طبقه میگردد . اگرچه شرایط محیطی این مناطق از سطح حد اقل معیارهای لازم پائین تر میباشد (بخصوص از نقطه نظر عرض معابر و فضای باز عمومی) ولی عمرو وضعیت ساختمانهای آن طوری است که نمیشود نوسازی کاملی را طی دوران طرح جامع ، برای آن پیشنهاد نمود و چنین اقدامی ضروری بنظر نمیرسد لکن بایستی لزوم تغییرات اساسی را در این منطقه نادیده گرفت . درپاره ای موارد مانند بهبود و اصلاح جاده ها ، تأمین تاسیسات و تجهیزات و تأمین فضای باز کافی وانتقال استفاده های مغایر و مزاحم ، دولت بایستی نقش اساسی را ایفا نموده واز هیچ نوع سرمایه گذاری دریغ نوزد . در موارد دیگر مانند بالا بردن حداقل معیار های فضای مسکونی و تقلیل میزان تراکم جمعیت ، سرمایه گذاری در بخش خصوصی باید در این تحولات بطور دقیقتری در فصل جداگانه ای مورد بحث قرار خواهد گرفت .

۴- مناطقی که احتیاج به تغییرات اساسی دارند - حوزه هایی که جزء این طبقه هستند دارای مسائل و شرایط طبقه ۳ بوده و باستانی تأمین فضای باز سرمایه گذاری دیگری برای بهبود عوامل محیطی آنها ضروری بنظر نمیرسد . پیش بینی میگردد که در این مناطق تغییرات محسوسی در جهت تقلیل تدریجی تراکم فعلی و فعالیتهای بهسازی توسط بخش خصوصی انجام گیرد .

۵- مناطقی که به تغییرات زیادی احتیاج ندارند - این مناطق بطور کلی در ۱۵ الی ۲۰ سال گذشته توسعه پیدا نموده و مسائل و مشکلات مناطق فوق کمتر در آنها به چشم میخورد لذا طی دوران طرح تغییرات اساسی در آنها داده نخواهد شد .

۶- مناطق ویژه - این مناطق شامل قسمتهایی میگردد که در حال توسعه بوده ولی به علت فقدان طرح ریزی صحیح و منطقی امکان ایجاد عوامل محیطی نامناسب در این مناطق بسیار زیاد است . بیشتر این مناطق از نظر تجهیزات و تاسیسات شهری و شبکه ارتباطی در مضیقه بوده و فضای باز کافی نیز در چنین قسمتهایی محدود میباشد برای ارشاد و هدایت توسعه مناطق مذکور ، طرحهای جدید و برنامه ریزی کامل مورد نیاز است .

بخش سوم - بافت فیزیکی آینده شهر

۱- چهار چوب اصلی طرح .

بررسی حوزه های مختلف شهری نه تنها مشکلات هر یک از حوزه ها بلکه مسائل سراسری منطقه جنوبی تهران را کدیلأ مذکور است آشکار نمود .

الف - اهمیت وسطه مراکز شهر بعنوان قطب اصلی تجارتی و اشتغال و اثرات نا مطلوب آن بر نواحی مجاور .

ب - فقدان امکانات اشتغال محلی و بالا بودن سطح بیکاری .

پ - فقدان شبکه ارتباطی کافی برای تأمین احتیاجات حجم ترافیک فعلی و آینده .

ت - نواقص وسائل حمل و نقل موجود برای تأمین نیازمندیهای ارتباطی فعلی و آینده .

ث - کثرت واحدهای تجارتی کنار جاده ها - وجود چنین مراکزی موجب برخورد عابر و وسائل نقلیه و همچنین بارک کردن اتومبیلها در اطراف جاده ها و بارگیری و باراندازی و نیز وجود تقاطع بیش از حد میگردد .

ج - استفاده زیاد و یاسوعا استفاده از خیابانهای محلی بوسیله ترافیک عبوری (به علت تراکم شدید جاده های اصلی) .

چ - فقدان خطوط عابرین پیاده برای ارتباط تاسیسات در داخل و خارج حوزه .

ح - عدم دسترسی وسائل نقلیه به داخل حوزه ها .

طرح تغییر بافت منطقه جنوبی شهر نه تنها مشکلات فیزیکی آنرا طی ۲۵ سال آینده مرتفع نمینماید بلکه در حل مشکلات اقتصادی و اجتماعی آن موثر خواهد بود . این بررسی ارتباطات شدید اشتغال محلی را خاطر نشان مینماید و معمولا این نوع ارتباطات در مراکز سکونت خانوار های کم درآمد که دارای همبستگی اجتماعی نزدیکی میباشند بیشتر به چشم میخورد . حفظ ثبات اقتصادی و اتحاد اجتماعی این قسمتها بستگی کامل به رعایت مسائل اجتماعی و همبستگی های اقتصادی طرحهای نوسازی داشته و بدین ترتیب استفاده از امکانات و فرصتهای ذیقیمتی که در برنامه های نوسازی وجود دارد تضمین خواهد شد .

در نتیجه آمار و اطلاعاتی که در این بررسی بدست آمد امکان ایجاد قطبهای فستأ مشکل اقتصادی و اجتماعی میسر گردید . در تدوین طرح تغییر بافت شهری تا سرحد امکان ، اتحاد این واحدها در نظر گرفته شده و تقویت آنها جدا توصیه میگردد . حصول این هدفها بطریق ذیل امکان پذیر میباشد :

الف - امکانات اشتغال در هر یک از حوزه ها بایستی بوسیله ایجاد مراکز جدید عمده اشتغال و همچنین توسعه مراکز فعلی تقویت گردد .

ب - دسترسی بین نواحی صنعتی و مسکونی بایستی با ایجاد تاسیسات و تسهیلات رفت و آمد عمومی افزایش یابد . این تاسیسات و تسهیلات شامل سرویسهای اتوبوس رانی و همچنین خطوط سریع السیر خواهد بود .

پ - اثرات اقدامات نوسازی در از هم گسیختن همبستگی های اجتماعی بایستی بوسیله تأمین برنامه های پیش بینی شده برای انتقال سکنه این حوزه ها تقلیل یابد . این قسمت بطور مفصل در بخش « اجرا » این گزارش آمده است .

بنابر این بطوریکه در شمای مجاور نشان داده شده این طرح بصورت حوزه های مستقل عمده اشتغال تدوین گردیده است . هر یک از این حوزه ها در مرحله نهائی دارای مراکز اشتغال مربوط بخود خواهد بود که بتواند بیشتر سکنه را تغذیه نماید در این طرح ریزی نه تنها ضوابط اصلی اقتصادی و اجتماعی تأمین خواهد گردید بلکه موجب کاهش تمرکز تاسیسات در مرکز شهر گردیده و بدین ترتیب از تردد و تراکم فعالیت در مرکز شهر کاسته خواهد شد .

برای تغذیه این حوزه ها و بخصوص مراکز اشتغال سه شبکه ارتباطی ذیل وجود خواهد داشت .

الف - شبکه ارتباطی خصوصی .

شاهراهها - سه خط شمالی جنوبی و یک خط شرقی - غربی ، جهت تأمین نیازمندی های نواحی مرکزی و جنوبی شهر پیش بینی گردیده است . این خطوط در شمای مقابل نشان داده شده است و وظیفه اصلی آنها ، حمل ترافیک داخل و خارج شهر میباشد . دسترسی باین خطوط تنها در تقاطع با جاده های اصلی پیش بینی گردیده است .

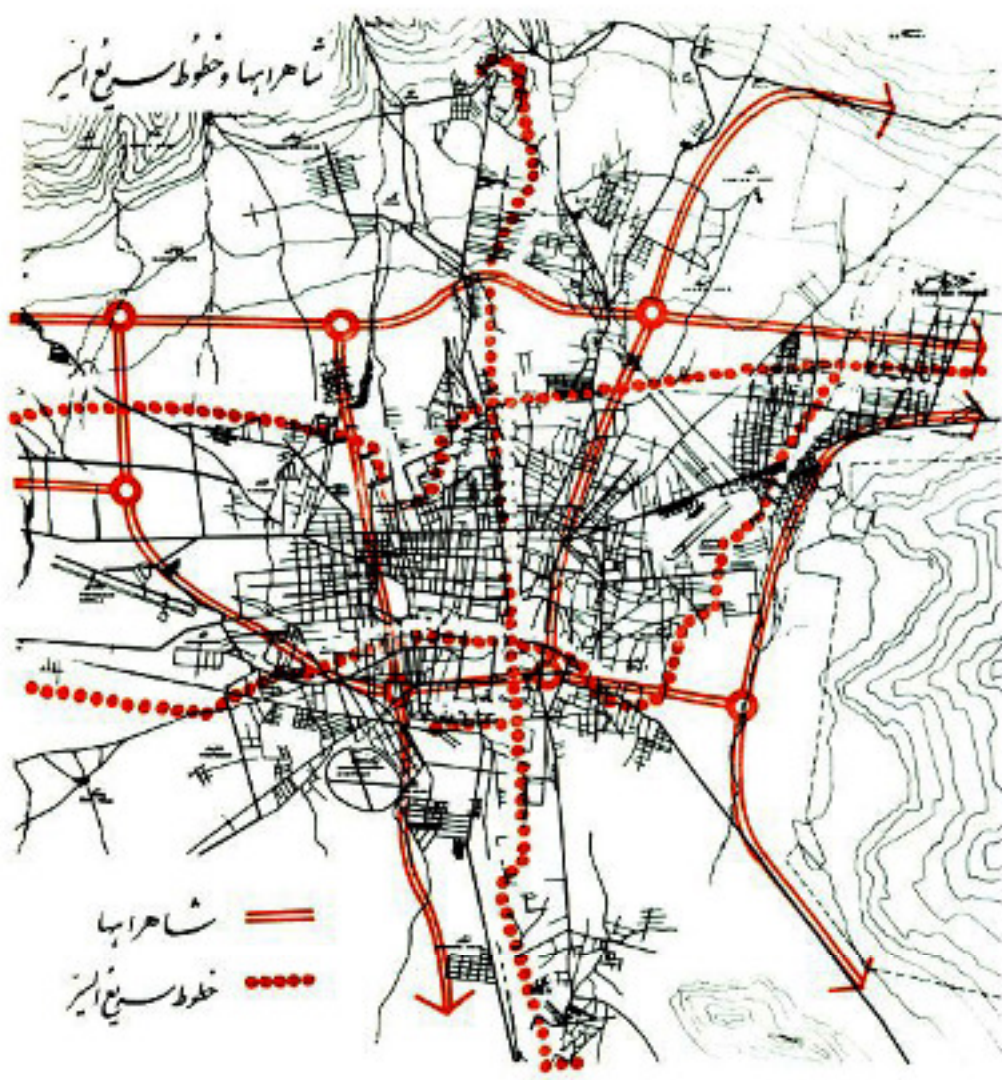
جاده های اصلی - جهت بهبود شبکه شطرنجی جاده های اصلی شهر و حسن جریان ترافیک در آنها پیشنهاداتی عرضه شده است . این پیشنهادات شامل تقلیل بارکینگ در خیابانها و باراندازی و بارگیری بخصوص در جاده های اصلی که با شاهراهها ارتباط دارند و همچنین مربوط به تغییرات مختصری است که باید در جاده های بن بست فعلی از نظر تأمین امتداد آنها صورت گیرد . در طرح ریزی این جاده ها سعی گردیده که ترافیک عمده شهر را حمل نمایند . بدین ترتیب که ظرفیت جاده های مذکور از نظر توانائی پذیرش حجم ترافیک آینده برآورد شده و جاده های محلی و درجه دوم نیز طوری پیش بینی گردیده اند که بتوانند برای ترافیک جاده های اصلی مورد استفاده قرار گیرند .

الف - جاده های درجه سه محلی .
در بیشتر موارد شبکه فعلی جاده ها برای دسترسی بشام نقاط محلی مورد استفاده قرار گرفته و در عین حال ترافیک جاده های اصلی را بطرف خود جلب نخواهد کرد و اکثر این جاده ها احتیاج به حداقل تعریض و امتداد داشته و پایه اصلی شبکه جاده های درجه سه محلی را تشکیل خواهند داد .

ب - شبکه ارتباطی عمومی .
خطوط سریع السیر - رفت و آمد اتوبوس جمعیت مانند تردد مراکز کار و بین مراکز مختلف تجارتی توسط خطوط سریع السیر انجام خواهد گرفت . دو خط شرقی غربی و یک خط شمالی جنوبی (که به شهر ری متصل میگردد) قسمتهای جنوبی شهر را تغذیه خواهد نمود . مسیر خط شرقی - غربی با توجه به احتیاجات جمعیت کم درآمد و تأمین این احتیاجات پیش بینی گردیده است .
- خطوط اتوبوس رانی - خطوط اتوبوس رانی بیشتر در مسیر جاده های درجه سه ایجاد گردیده و هر یک از حوزه ها و بخصوص مراکز آنها را تغذیه نموده و با تمام مراکز مهم اشتغال ارتباط خواهد داشت . بایستی تأکید گردد که در بیشتر دوران طرح جامع و ناهنگامیکه شبکه جاده های درجه سه در اثر برنامه های نوسازی ایجاد نگردیده از جاده های درجه دو برای خطوط اتوبوس رانی استفاده بعمل خواهد آمد .

پ - شبکه خطوط عابرین پیاده .
باتوجه باینکه گروه کثیری از سکنه آینده تهران فاقد وسائل نقلیه خواهند بود وجود خطوط مخصوصی که عابرین پیاده بتوانند از آنها باکمال اطمینان استفاده نمایند ضروری میباشد . برای دسترسی بنقاط مهم کار ، مراکز تجارتی و همچنین مناطق تفریحی ، یک شبکه خطوط عابرین پیش بینی گردیده است . این خطوط موجب تغییرات کلی در بافت فیزیکی حوزه های جنوبی خواهند گردید .

۴ - اصلاح و بهبود حوزه های شهری
در نتیجه مشخص کردن چهار چوب کلی نوسازی اتخاذ روشهای دقیقتری برای بهبود و اصلاح حوزه های مختلف شهری امکان پذیر گردید . طرح ریزی برای عمران و نوسازی این حوزه ها تا حدی با اصول و موازینی که برای ایجاد نواحی شهری در فصل گذشته ذکر گردید مطابقت دارد . در برخی از نواحی که نوسازی کامل ضروری بوده و استفاده از اراضی فعلی تاثیر زیادی در طرح نهائی بوجود نمی آورد پیشنهادات کلی طرح (به طوریکه در نقشه : نشان داده شده است) شباهت بسیار زیادی با طرح آن قسمت از شهر نمونه لندن که برای خانواده های کم درآمد در نظر گرفته شده دارد . در مناطقی که احتیاج به بهسازی دارند و بیشتر ساختمانهای فعلی احتیاجاً طی دوران طرح جامع باقی خواهند ماند ، در روشهای متخذه تاحدی انتظاف منظور گردیده تا بتوانند با محدودیتهای باشند ، عداوت و نکاتی که در تدوین سیاست فیزیکی و اقتصادی موجود هماهنگی داشته های کلی طرح ریزی در مناطق نوسازی ، مورد توجه قرار گرفت بشرح ذیل درج میگردد :



جاده هائیکه در شبکه فوق ادغام نگردیده بایستی اول یکطرفه شده و بالاخره تقاطع آنها با جاده های اصلی کاملاً قطع شود .
ب خطوط عمده عابرین پیاده .
خطوطی که انتخاب گردید مانند اغلب تاسیسات شهری داخل حوزه های مجاور را بیکدیگر مرتبط میسازند . حتی الامکان سعی گردیده که در اغلب موارد خیابانهای موجود برای معابر مخصوص پیاده انتخاب گردد و باین منظور این خیابانها بابر روی ترافیک بسته شده و یا خیابانهای هستند که در آنها میزان ترافیک بسیار قلیل میباشد .
پ - مراکز ناحیه ای .
مراکز ناحیه ای حتی الامکان در نقاطی

که قبلاً دارای تاسیسات تجارته بوده و احتیاجات ترافیکی آنها توسط يك جاده درجه دوم عمده و همچنین خطوط عابری پیاپی تامین میشد پیش بینی گردید . در برخی موارد واحد هائی که مرکز تجارتی محلی بوده و یا در کنار جاده های اصلی کم اهمیت قرار دارند حفظ شد . در تمام موارد دیگر اقدامات تجدیدی و انگیزه های مختلف تشویقی باعث انتقال واحد های تجارتی اطراف جاده های اصلی خواهد گردید .

ت - دبیرستانها .

در غالب حوزه ها ، دبیرستانها در نزدیکی مراکز ناحیه ای در محل تلاقی خطوط عمده عابری قرار گرفته اند و همچنین در این موارد ، نزدیکی بایستگاههای اتوبوسی که در مسیر جاده های درجه دو محلی قرار گرفته اند و پارکهای پیشنهادی ، مورد توجه بوده است . دبیرستانهای موجود تا آنجائیکه فضای کافی برای توسعه آنها وجود داشته حفظ گردیده اند و در تقاطع این عمل امکان پذیر نبوده مناطق وسیع خالی و یا مناطقی که شامل مستغلات کم ارزشی می - گردید پیشنهاد شده است .

ث - پارکها .

تقریباً در تمام موارد ، اراضی که برای پارکها و زمینهای بازی در نظر گرفته شده اند ، نزدیک به تقاطع خطوط عمده عابری و همچنین نزدیک به مراکز ناحیه ای و دبیرستانها میباشد . اصولاً برای ایجاد پارک ، مناطق وسیع خالی و یا مناطقی که دارای مستغلات کم ارزش هستند پیشنهاد میگردد . پارکها و زمینهای بازی کوچکتر را میتوان داخل مناطق مسکونی در مسیر خطوط عابری پیاپی و نزدیک به مراکز محله ای بوجود آورد .

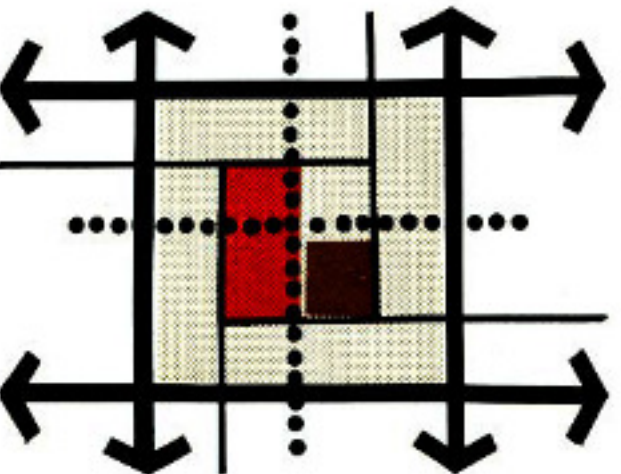
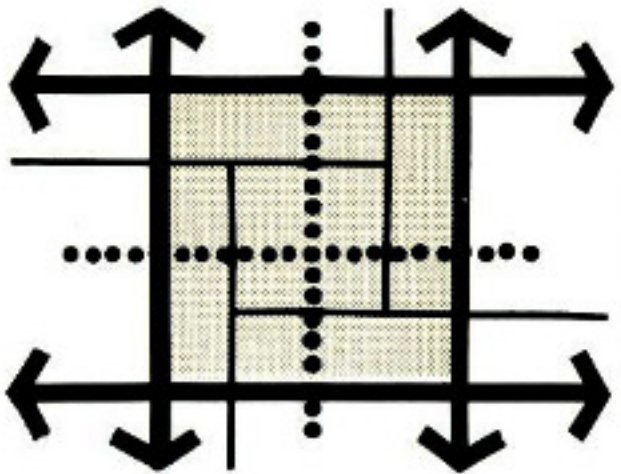
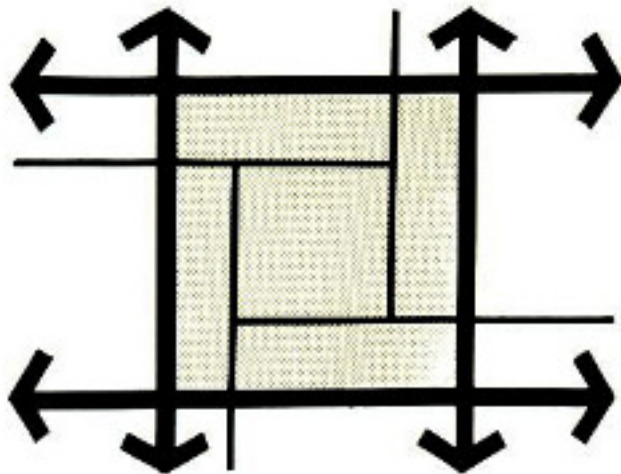
ج - بیمارستانها .

بیمارستانها در نقاطی انتخاب گردیده اند که بتوانند نیازمندیهای جمعیت نسبتاً زیادی (در حدود ۲۰۰ هزار نفر) را تأمین نمایند . موقعیت این بیمارستانها در نزدیکی تقاطع جاده های اصلی و شبکه خطوط سریع السیر تعیین گردیده است . تا آنجائیکه امکان پذیر بوده اراضی پیشنهادی ، برای توسعه بیمارستانها منظور شده است .

چ - مراکز محله ای .

مراکز محله ای ، احتیاجات يك جمعیت چهار تا هشت هزار نفری را تأمین مینماید و شامل واحد های تجارتی ، درمانگاه ، يك دبستان و يك پارک كوچك میشود و این تاسیسات یا در نزدیکی مرکز جمعیت تابع و یا در قسمتهائی که فعالیتهای محله ای وجود دارد قرار گرفته اند .

روشائیی که در طرح ریزی نواحی توسازی و بهسازی اتخاذ گردیده در نقشه ۱:۱۰۰۰۰ نشان داده شده است . باید متذکر شد که روشهای متخذه ، تنها يك هادی و



راهنما بوده و هر يك از نواحی فوق احتیاج به مطالعه و بررسی دقیقتری دارند و باید برای آنها پیش از تأمین هماهنگی در سرمایه گذاری بخش دولتی و خصوصی طرحهای جداگانه تفصیلی و اجرایی تهیه گردد. بعنوان نمونه جهت یکی از حوزه های شهری چنین طرح هایی تهیه گردید که در قسمت « اجرا » این فصل درج شده است.

بخش چهارم - اولویت در برنامه های نوسازی.

ضوابط و معیار های مشخص کننده اولویت برنامه های نوسازی شهر بقرار ذیل میباشد:

- ۱ - میزان عوامل فیزیکی نامطلوب.
- ۲ - فوریت در برنامه های نوسازی و نقل و انتقال سکنه در اثر:
- بیکاری مزمن و بیکاری موقت.
- فاصله طولانی بین خانه و محل کار.
- نسبت به میزان تحرک شخصی.

- میزان ناراضی عمومی که احتمالاً مسائل و مشکلات اجتماعی زیادی را بدنبال خواهد داشت.

- تراکم مسکونی نامتعادل که موجب وخامت تدریجی شرایط نامطلوب اجتماعی و اقتصادی خواهد شد.

۳ - ارتباطات شغلی - بمنظور حفظ ارتباط و همبستگی اشتغال محلی بایستی در حوزه های نوسازی و یا در مجاورت آنها مناطقی که سکنه آن فاقد همبستگی اشتغال محلی هستند انتخاب گردد و با نوسازی مناطق انتخابی سکنه آن بنقاط دیگر شهری انتقال داده شود و بدین ترتیب با انتقال سکنه اضافی حوزه اصلی نوسازی به مناطق مزبور همبستگی اشتغال محلی در حوزه اصلی حفظ گردیده و اهالی دسترسی آسانتری به مراکز صنعتی حوزه خود خواهند داشت.

۴ - لزوم حفظ ارتباطات اجتماعی نزدیک.

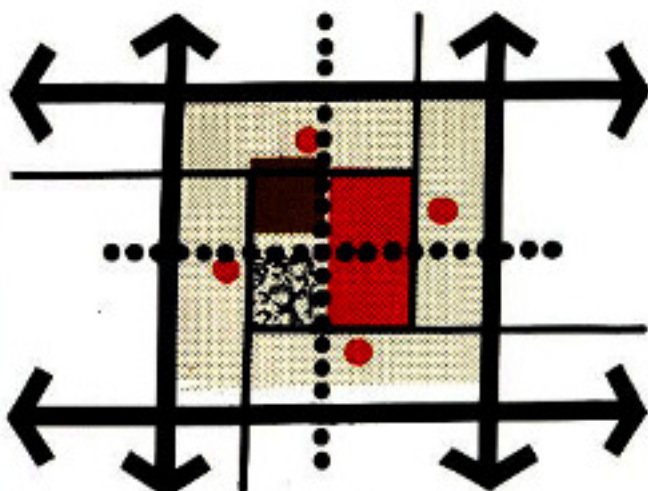
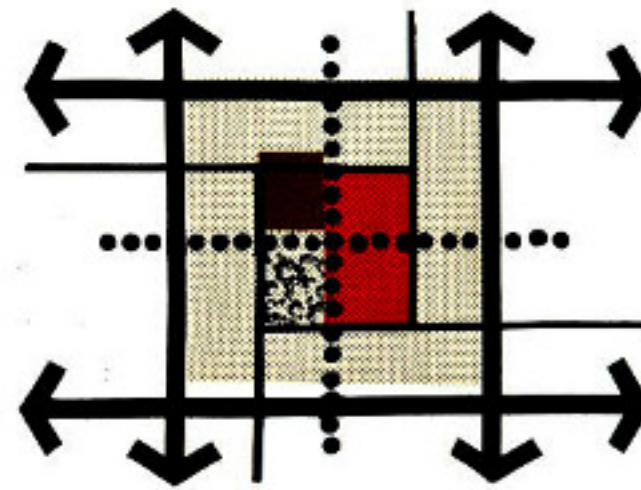
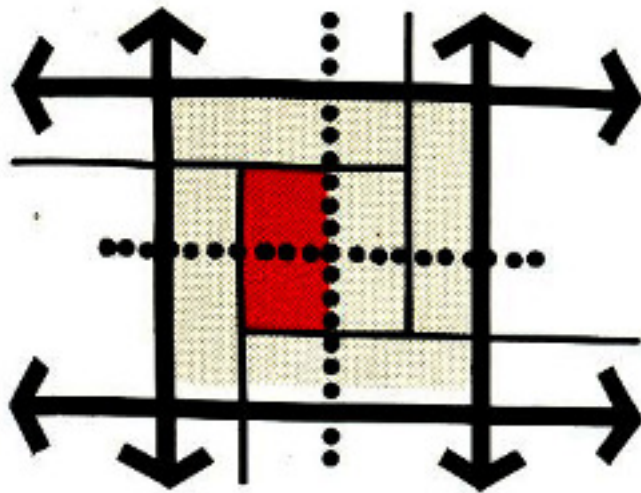
۵ - موعد پیشنهادی برای ایجاد شاهراه ها، خطوط سریع السیر و سایر خصوصیات کلی طرح آینده شهر.

۶ - تأثیر انتقال مراکز اشتغال فعلی در نواحی مجاور (مانند بازار و مراکز شهر و مناطق عمده فروشی).

۷ - اشاعه ایده توسعه خطی، با ایجاد مراکز اشتغال پراهمیت و تحدید توسعه در مرکز تجاری شهر.

شمای صفحه بعد تقسیم نواحی نوسازی و بهسازی را به ۵ حوزه کلی اولویت نشان میدهد. بایستی تأکید کرد که مناطق پنجگانه فوق الذکر، انطباقی با مراحل پنجگانه طرح جامع نداشته و فقط خط منی کلی اولویت سرمایه گذاری را معین مینماید.

حوزه های پنجگانه بترتیب اولویت ذیلا ذکر میگردد:



قسمتهای مسکونی

در این حوزه نه تنها نامناسبترین شرایط فیزیکی و محیطی حکمران است بلکه بالاترین میزان بیکاری را نیز به علت فقدان تسهیلات لازم اشتغال محلی و مهاجرت شدید و مداوم میتوان در آن مشاهده کرد . هم اکنون شهرداری تهران مشغول تهیه طرحی برای انتقال صنایع مزاحم میباشد ولیکن اگر طرح جمعیت تهیه گردد مشکل بیکاری را شدت خواهد بخشید به علاوه انتقال میدان تره بار به منطقه جدید و اثرات این نقل و انتقال که دیگر گونی عمیقی در وظائف و نحوه فعالیتهای آن ایجاد میکند مسئله بیکاری را پیچیده تر خواهد نمود . بخصوص اگر جمعیت انتقالی به قسمتهای انتقال یابند که در آنها امکانات اشتغال بعد کافی وجود نداشته باشد . لذا اتخاذ سیاستهای ذیل برای اولین حوزه نوسازی پیشنهاد میگردد :

الف - انتقال قسمتی از سکنه حوزه ۶۰ به خانه های ارزان قیمتی که در نزدیکی مراکز صنعتی جنوبی شهر لتمر بنا خواهد گردید .

ب - عمران حوزه ۶۰ و اراضی مجاور آن برای استفاده صنایع غیر مزاحمی که از مناطق نوسازی انتقال یافته اند و همچنین ایجاد کارگاههای جدید بمنظور تأمین امکانات اشتغال برای سکنه اطراف .

پ - انتقال صنایع مزاحم و سایر صنایع مغایر از حوزه های شماره ۴۲ الف و ۵۶ به مرکز صنعتی جدید در جنوب فرودگاه مهرآباد .

ت - نوسازی و عمران حوزه ۵۶ و ۴۲ الف و انتقال قسمت اعظم سکنه آن به واحد های مسکونی ارزان قیمت جدید واقع در جنوب شهر لتمر که در جوار مراکز صنعتی جنوب فرودگاه مهرآباد قرار گرفته اند .

ث - نوسازی حوزه ۴۳ بر طبق برنامه نوسازی دولت .

ج - بهسازی حوزه ۴۰ باید فضای باز کافی و نیز تجهیزات و تسهیلات شهری مطابق با معیارهای طرح جامع تأمین نمود همانطوریکه در قسمت بررسی فیزیکی شهر مورد مطالعه قرار گرفت تقلیل تراکم جمعیت در نواحی بهسازی با کمک دولت به بخش خصوصی واگذار خواهد شد و تنها در موارد بسیار استثنائی مانند احداث خانه های ارزان قیمت برای اسکان اهالی مناطق نوسازی ممکن است دخالت مستقیم دولت لازم باشد . باوجود این به علت بالا بودن سطح درآمد خانوار در حوزه چهل لزوم اقدامات مستقیم دولت بعید نظر میرسد .

چ - بهسازی حوزه ۳۷ - تأمین مسکن و انتقال سکنه حوزه های ۴۲ الف و ۵۶ .

A. A. 75

دومین قسمت شامل دو نوع حوزه جداگانه میگردد : حوزه اول شامل منطقه ای میشود که به علت وجود شرایط نامناسب محیطی کثرت امکانات اشتغال ، باید هر چه زودتر نوسازی گردد و حوزه دوم مناطقی را دربر میگیرد که بر اثر احداث قسمت شرقی شاهراه پیشنهادی مرکز شهر ، احتیاج به یک سلسله تغییرات و بهسازی دارد . لذا برای دومین حوزه ، اقدامات ذیل پیشنهاد میگردد .

الف - نوسازی کامل حوزه های ۴۱ ، ۵۲ ، ۵۵ بخصوص حوزه ۵۲ که بر اثر ایجاد تقاطع شاهراه باید کاملاً نوسازی گردد .

ب - بهسازی حوزه های ۲۸ و ۴۵ -

برای انحراف جریان ترافیک و تأمین توسعه مداوم مراکز تجاری میدان شهنشاه که بمنزله مرکز تجاری و اجتماعی حوزه های مجاور است ، باید تغییرات لازم در آن صورت گیرد .

۳ - سومین حوزه .

در این حوزه باید توجه بیشتری به قسمت جنوب غربی آن مبذول داشت لذا پیشنهاد میگردد که مراکز صنعتی فعلی که در اطراف جاده ساوه و قزوین واقع اند تقویت گردند . چنین اقدامی با توجه به تقلیل قابل ملاحظه ای که در تراکم جمعیت کنونی صورت میگیرد موجب افزایش نسبی امکانات اشتغال و کاهش وابستگی این منطقه به مراکز شهری (برای یافتن کار) خواهد شد .

راه حل های مشابهی نیز برای حوزه های جنوب شرقی شهر در نظر گرفته شده است .

بمنظور تأمین و تقویت استقلال فعالیت مراکز منطقه ای پیشنهادات ذیل ارائه می گردد :

الف - بهسازی حوزه های ۳۸ ، ۳۹ ، ۷۱ .

ب - نوسازی حوزه ۵۰ .

پ - بهسازی حوزه ۵۴ .

۴ - چهارمین حوزه .

اهمیت این حوزه ناشی از لزوم تقویت و بهبود دو حوزه پیشنهادی که باید در دو طرف مرکز تجاری شهر قرار گیرند میباشد .

لذا اقدامات ذیل پیشنهاد میگردد :

الف - بهسازی حوزه های ۳۴ ، ۳۵ ، ۶۹ ، ۶۸ .

ب - بهسازی حوزه ۴۲ ب .

پ - بهسازی حوزه ۴۲ ب .

پ - بهسازی حوزه های ۵۱ ، ۵۳ ، ۵۸ ، ۵۵ .

۵ - پنجمین حوزه .

تمام پیشنهادات دیگر نوسازی ، در پنجمین حوزه منظور شده است :

الف - بهسازی حوزه های ۳۱ ، ۳۲ ، ۳۳ .

ب - بهسازی حوزه های ۲۷ ، ۲۸ ، ۲۹ ، ۳۰ ، ۳۱ ، ۳۲ ، ۳۳ .

پ - انتقال قسمت اعظم سکنه حوزه ۷۰ (به علت عملیات نوسازی) .

ت - نوسازی و بهسازی حوزه های ۴۳ و ۴۴ (شهر ری) . اگرچه برخی از اقدامات نوسازی در همان مرحله اول صورت خواهد گرفت لکن تکیه بر روی طرح جامع نوسازی شهر ری لازم آنیکه توسعه خطی صورت حقیقت بخود نگرفته چندان ضروری بنظر نمیرسد .

بخش پنجم - هزینه های نوسازی

در ابتدای این بحث باید یک مطلب بسیار مهم اشاره کرد و آن اینکه نوسازی و بهسازی قسمتهای فرسوده تهران احتیاج به سرمایه گذاری زیادی خواهند داشت . پیش بینی های مقدماتی که براساس احتیاجات نوسازی بعمل آمده سرمایه گذاری لازم را (برای ۲۵ سال آینده) در حدود ۸۱ میلیارد و یا بطور متوسط سالیانه ۲۳۳ میلیارد ریال تخمین زده است . این پیش بینی ها اهمیت هزینه برنامه نوسازی و همچنین میزان اقدامات اصلاحی را بخوبی نشان میدهد . کمک دولت به اجرای برنامه های نوسازی و بهسازی هم از نظر فنی و هم از لحاظ مالی بسیار مهم میباشد و مسلماً بدون این کمکها در عظیم ماندن برنامه ها تردیدی نمیتوان کرد . از برآورد های مقدماتی چنین برمیآید که ۴۰ تا ۷۵ درصد تومان هزینه های نوسازی باید توسط بخش دولتی تأمین گردد . باوجود این وسعت و حدود این کمکها بستگی کامل به تمایل دولت در سهم نمودن خود در برنامه های نوسازی و ایجاد تأسیسات شهری خواهد داشت . مثلاً اگر دولت تنها هزینه های اساسی نوسازی (خرید زمین ، تخریب ، تسطیح و اصلاح) را تقبل نماید در این صورت تأمین سایر تجهیزات اساسی (خانه سازی ، تأسیسات تجاری ، مدارس ، درمانگاهها) بعهد بخش خصوصی خواهد بود . مشارکت بخش خصوصی در برنامه های نوسازی بخصوص در احداث خانه های ارزان قیمت متضمن ایجاد انگیزه ها و اعطای کمک های مالی از طرف دولت میباشد . بدون شك قسمت اعظم سکنه مناطق نوسازی به تنهایی قادر به ساختن خانه های جدید نمیشاند و حتی پرداخت اجاره بهای خانه های جدیدی که مطابق حداقل معیارهای ساختمانی بنا گردیده برای آنها غیر مقدور میباشد . در نتیجه اگر بخواهیم طرحهای نوسازی جنبه مثبت و انسانی بخود بگیرد بایستی تا آنجائیکه ممکن است بخصوص در بخش خانه سازی از کمکهای مالی لازم مدد دریغ نورزیم . اعتبارات چنین کمکهایی از منابع مالیات بر درآمد و سایر درآمدهای شهری قابل تأمین میباشد .

۱- تخمین هزینه‌های نوسازی

ضمیمه ۸ جزئیات روشهایی را که در هریک از حوزه‌های پیشنهادی برای تخمین هزینه نوسازی و بهسازی بکار برده شده نشان میدهد. علاوه جداولی نیز برای هزینه‌های تقریبی هریک از ۵ منطقه اولویت‌دهنده فصل گذشته مورد بحث واقع شده ضمیمه آن میباشد.

شیوه‌های بسیار آسانی برای تخمین هزینه‌های نوسازی مورد استفاده قرار گرفت. این شیوه براساس نمونه‌گیری از هزینه‌های تقریبی مناطق مختلف نوسازی و بهسازی قرار داشته است. در مناطقی که به نوسازی کامل احتیاج داشت، سه آزمایش نمونه‌ای بعمل آمد، نتایج این بررسیها در مورد دروازه غار، در ضمیمه شماره ۸ دیده میشود. بطور کلی در این زمینه چهار عامل عمده سرمایه‌گذاری برقرار ذیل مشخص گردیده است.

الف - خرید و تسطیح اراضی و ساختمانهای فعلی -

ب - تجدید بنای کامل اراضی مطابق با معیارهای سرانه مربوط فضای هریک از استفاده‌های و همچنین تأمین خدمات و تجهیزات کلی -

پ - خرید اراضی برای انتقال‌سکنه و همچنین بمنظور تأسیسات لازم مطابق معیارهای فضای کافی -

ت - عمران اراضی برای انتقال سکنه و تأمین خدمات و تأسیسات شهری -

در مورد دروازه غار، از ۹۰۰،۷۵ نفر جمعیت موجود بایستی ۴۵۹،۰۰ نفر به منطقه دیگری انتقال یابند. حتی با رعایت حداقل خواب و معیارهای شهری هزینه سرانه نوسازی در منطقه مورد عمل در حدود ۷۹،۰۵۴۹ ریال تخمین زده شده است.

در دو بررسی نمونه‌ای دیگر، هزینه سرانه نوسازی، بین ۱۷۵ الی هزار ریال برآورد گردید. در نتیجه رقم ۸۰ هزار ریال بعنوان هزینه سرانه نوسازی، مبنای عمل قرار گرفت. در عملیات بهسازی ۵ عامل اساسی سرمایه‌گذاری شرح زیر میتوان ذکر نمود:

الف - هزینه تقلیل میزان تراکم فعلی واحد های مسکونی (مطابق با معیارهای سرانه فضائی) و همچنین انتقال قسمتی از سکنه و تأسیسات مربوط به آنها (باستثنای تجهیزات که هزینه آن توسط بخش خصوصی در یک زمان طولانی و متناسب با افزایش درآمد و تقاضا برای فضای مسکونی بیشتر، پرداخت خواهد گردید.)

ب - خرید زمین و مستغلات برای تأمین تأسیسات شهری بخصوص مدارس، پارکها و زمینهای بازی -

پ - هزینه احداث تأسیسات لازم شهری برای جمعیت پیش بینی شده -

ت - هزینه انتقال سکنه‌ای که خانه

های آنها در اثر ایجاد تأسیسات شهری و اصلاح شبکه ارتباطی تخریب گردیده است. ت - هزینه انتقال استفاده‌های مغایر از حوزه نوسازی -

هر چند حدود نوسانات هزینه‌های سرانه بهسازی بسیار زیاد میباشد لکن رقم تقریبی در این مورد ۵۰ هزار ریال تخمین زده شده است.

۲- جمعیت و حجم مسکن

بوسیله ارقام ضمیمه شماره ۸ یک تخمین کلی از میزان انتقال جمعیت و تسطیح خانه‌ها در طی ۲۵ سال آینده بعمل آمد. این محاسبه نشان داد که از ۱۷۷ میلیون نفر جمعیتی که در نواحی مشمول نوسازی و بهسازی زندگی میکنند در حدود ۶۰۰ هزار نفر بایستی بقسمتهای دیگر شهر انتقال یابند. بدین ترتیب تا ۲۵ سال آینده همه ساله باید ۲۴ هزار نفر در مناطق جدید شهری اسکان داده شوند. علاوه بیش از ۵۰٪ از خانه‌های موجود در این نواحی (در حدود ۲۰۰،۰۰۰ واحد مسکونی) احتیاج به تخریب کامل داشته و طی دوران طرح جامع تغییرات و اصلاحات اساسی در ۱۱۷،۰۰۰ واحد مسکونی کاملاً ضروری میباشد.

بخش ششم - روشهای اجرایی

همانطوریکه در قسمت قبلی این گزارش ذکر گردید اصلاحات لازم دریافت موجود منطقه شهری به سه طریق ذیل انجام خواهد شد.

الف - نوسازی حوزه‌های فعلی شهر،
ب - اصلاحات اساسی در حوزه هائیکه فاقد تأسیسات و تجهیزات کافی شهری بوده و یا دارای مشکلات حادی مانند تراکم بسیار زیاد جمعیت و وجود صنایع مزاحم و غیره میباشند.

پ - تهیه نقشه‌های تفصیلی برای هدایت حوزه‌های در حال توسعه.

بدیهی است در هریک از شرایط و موقعیت‌های فوق‌الذکر بایستی روش و طریق خصوصی را جهت اجرای برنامه‌های نوسازی اتخاذ نمود بدین ترتیب که در بعضی از موارد اقدامات اساسی و سرمایه‌گذاری مستقیم دولت ضروری بوده و دربارهای ازموارد برای نیل به هدف موردنظر و عمران حوزه‌های نوسازی بایستی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی توسط دولت تشویق و کلیه عملیات هدایت گردد.

در این قسمت بطور تفصیل مصادیقی از فوق ذکر خواهد گردید.

۱- حوزه‌هائیکه احتیاج به نوسازی کامل دارند در این حوزه‌ها که انتقال جمعیت فعلی لازم میباشد سازمان اجرایی بایستی همبستگیهای اجتماعی موجود را کاملاً در نظر گیرد چه این همبستگی‌ها بسیار عمیق و

حائز اهمیت میباشد. بطور کلی بافت اقتصادی، فرهنگی و روحی این مناطق تحت الشعاع روابط نزدیک خانوادگی قرار گرفته و بدون شک باید در این بافت بسالخص بافت اجتماعی تغییراتی ایجاد شود ولی در مواردی که این تغییرات امکان پذیر نیست بایستی سازمان اجرایی در انتخاب روشهایی که برای آشنائی و هماهنگی این گروهها به تغییرات پیشنهادی لازم میباشد اقدامات اساسی بعمل آورد.

پس از مطالعات وسیع درباره روش-هائیکه توسط کشورهای دیگر نوسازی قسمت‌های فرسوده شهری بکاررفته چهار اصل اساسی که ذیلاً بذکر آنها مبادرت میگردد تدوین شده است. این چهار اصل بایستی توسط سازمان اجرایی طرح جامع مورد اجرا گذارده شود.

الف - تملک اراضی - کلیه اراضی که از طرف سازمان برای نوسازی کامل پیشنهاد گردیده باید به تملک سازمان درآید. این اقدام مبین هدف سازمان در نوسازی این منطقه طی ده سال آینده میباشد. نازمانیکه طرح تفصیلی دقیق برای این حوزه تهیه نگردیده صدور هر نوع پروانه ساختمانی غیر مجاز خواهد بود.

ب - بررسی و طرح ریزی حوزه‌ها - در مورد خصوصیات مختلف حوزه‌ها و بخصوص جمعیت آن بایستی بررسی دقیقی بعمل آید. هدف اساسی این بررسی بایستی مشخص کردن قسمتهائی از حوزه باشد که بهات خصوصیات تاریخی آن‌ناید بطور کامل تخریب گردد و از طرف دیگر در این بررسی همبستگی‌های خانوادگی و اشتغال نیز باید مورد توجه قرارگیرد و همچنین بایستی مصاحبه‌هایی با هریک از خانوارهای حوزه‌ها درباره میزان علاقه آنها به زندگی در حوزه فعلی و نیز نحوه روابط آنها با بستگان و دوستان نزدیک خود در آن حوزه بعمل آید.

نتایج این بررسی اساسی تهیه نقشه تفصیلی آینده حوزه را تشکیل داده و گامی مهم در تعیین خط مشی نوسازی خواهد بود. بدین- ترتیب سازمان اجرایی میتواند اطلاعات و آمار مربوط به زیر بنای اجتماعی و اقتصادی حوزه مورد نظر را بدست آورده و همچنین در نتیجه مصاحبه با خانوارهای مختلف هدف از نوسازی و مزایای آن را توجیه نماید. اگر در این مرحله همکاری و تشریک مساعی افراد حوزه جلب نشود بدون شک برنامه نوسازی کاملاً بلا اثر خواهد ماند.

پ - ایجاد حوزه انتقال - قبل از آنکه اراضی حوزه نوسازی از طرف سازمان تملک گردد اقدامات نوسازی مانند تخریب و تسطیح در آن شروع شود بایستی اراضی دیگری در سایر قسمتهای شهر خریداری شده و واحد های مسکونی و تجهیزات لازم

شهر در آن ایجاد گردد. انتخاب این منطقه باید با دقت کامل صورت گیرد و قرابت آن به مراکز کار کاملاً مورد نظر باشد. میزان مشارکت سازمان در امر نوسازی و ایجاد واحدهای مسکونی و سایر تجهیزات شهری بایستی با توجه به امکانات و توانائی مالی سکونتطلب شده و همچنین امکانات بخش خصوصی در ایجاد اینگونه تأسیسات و تجهیزات تعیین شود.

عمران حوزه‌های فعلی شهر بایستی تخریب و تجدید ساختمان با توجه به اصول طرح جامع صورت گیرد. شمای مجاور این اصول را بخوبی نشان میدهد. حوزه الف بعنوان اولین حوزه تخریب انتخاب گردیده است و موافقتهای لازم جهت پرداخت غرامت به صاحبان اراضی این حوزه میتواند به صورت خرید زمین و یا تعویض آن با اراضی دیگر در سایر قسمتهای شهر و یا ساختمانهای دیگر



Un croquis de quartier Nord

پرسی های دقیقی که در این حوزه‌ها بعمل آمده کاملاً آشکار میسازد که سکنه مناطق مذکور توانائی خرید زمین واحداث ساختمان و سایر تأسیسات شهری را ندارد و عملی شدن طرحهای نوسازی سازمان نوسازی باید راساً در این زمینه اقدام نماید.

حاصل گردد. (این قسمت از نوسازی در ضمیمه شماره ۶ دقیقاً مورد بحث قرار گرفته است) سکنه حوزه الف که میبایستی از محل فعلی خود به منطقه جدید نقل مکان نمایند از تاریخ تخلیه مطلع خواهند گردید. بایستی در مرحله انتقال همه گونه تسهیلات و مساعدت لازم برای سکنه فراهم گردد. قسمت دیگر

ن - عمران حوزه‌های فعلی شهر برای

ساخته حوزه الف به پس از نوسازی مجدداً به خانه‌های موقتی در نزدیکی حوزه منتقل خواهند گردید. پس از این دو مرحله تخریب و نوسازی حوزه الف آغاز میگردد. پس از تکمیل نوسازی، باقیمانده سکنه حوزه الف و قسمتی از سکنه حوزه ب واحدهای مسکونی جدید را اسکان خواهند نمود. بنیه سکنه حوزه ب به مناطق جدید دیگری انتقال مییابند. اراضی حوزه ب مانند حوزه الف تخریب و نوسازی خواهند شد و این سلسل تا زمان نوسازی تمام منطقه تکرار میگردد.

روشهای فوق خلط معنی اقدامات نوسازی را بطور کلی مشخص مینماید. ممرات و اصول نوسازی بطور مبسوطی در فصل سوم و ضمیمه شماره ۹ مورد بحث قرار گرفته است.

الف - حوزه های بهسازی

اصلاحاتی که در حوزه‌های بهسازی لازم می‌باشد بقرار دین است:

الف - تقبیل تراکم جمعیت

ب - تامین تجهیزات و تاسیسات کامل شهری مانند پارک، مدرسه، مراکز تجاری و امثالی که برای مشخص کردن تعداد و موقعیت این تسهیلات بایستی مورد توجه قرار گیرد در بخش سوم این فصل مورد بحث قرار گرفته است.

پ - اصلاح شبکه فعلی خیابانها مطابق با اصولی که در بخش سوم ذکر گردید. این اصلاحات عبارتند از تعریض، مستقیم کردن مسیر و انسداد خیابانهاییکه دوطرف آنها را مراکز تجاری اشغال نموده است.

ت - تامین فضاهای کافی پارکینگ، مخصوص برای مراکز تجاری و واحدهای مسکونی.

ث - انتقال استفاده های مغایر.

نقشه های ضمیمه درصحنجات بعد احتیاجان حوزه های بهسازی را طی ۲۵ سال آینده و همچنین اقداماتی را که دولت باید برای تامین آنها انجام دهد نشان میدهد (حوزه شماره ۱). مطالب به روشهای لازم اجرایی در حوزه های بهسازی مربوط میگردد.

الف - فشردگی جمعیت

بدون شك در اثر افزایش درآمد و همچنین احتیاج و علاقه بیشتر به فضا های باز از تراکم جمعیت كاسته خواهد شد. در مواردیکه عوامل اجتماعی و اقتصادی فوق الذکر موثر نباشد دولت باید اقدامات اساسی در انتقال این حوزه ها بعمل آورد. انتقال این سکنه بایستی مطابق با اصول و روشهاییکه در ضمیمه شماره ۳ و مقررات خانه سازی درج گردیده صورت گیرد.

سازمان بایستی یا اراضی را خریداری کرده و قیمت آنرا در اقساط مختلف پرداخت نماید و با آنکه به مالکین، اراضی مناسب

دیگری در قسمتهای دیگر شهر پیشنهاد نماید.

ب - تاسیسات شهری

اراضی به توسط دولت برای تاسیسات شهری مانند غیردرد بایستی تماماً مشخص شده و هیچگونه پروانه ساختمانی در این اراضی صادر نشود. سازمان اجرایی میتواند اراضی مدنور را طی ۱۵ سال آینده خریداری نماید اگر در ۵ سال، سازمان اقدام به خرید اراضی مشخص شده ننماید مالکین اراضی میتوانند از سازمان درخواست خرید زمین و یا تعمیر، استفاده افرا بمایند در این صورت سازمان بایستی یا اراضی را خریداری کرده و قیمت آنرا در اقساط مختلف پرداخت نماید و یا آنکه به مالکین، اراضی مناسب دیگری در قسمتهای دیگری در قسمتهای دیگر شهر پیشنهاد نماید.

ت - تامین خطوط عابرین پیاده

قوانین و مقررات فعلی برای خرید زمین و مناطق اراضی جهت تعریض و اصلاح معابر کافی بظن میرسد.

پ - اصلاح شبکه فعلی خیابانها

بطوریکه قبلاً در این فصل مورد بحث قرار نرفت خطوط عابرین پیاده در بیشتر موارد در مسیر نوجه های فعلی بوجود خواهند آمد و یا مشخص کردن نوجه ها برای خطوط عابرین پیاده، عبور وسائط نقلیه در این خطوط مصنوع خواهد گردید. در مورد خطوط عمده عابرین پیاده که ممنوعیت عبور وسائط نقلیه در آنها ضروری میباشد و همچنین در مواردیکه این خطوط پیشنهادی در مسیر نوجه های موجود پیش بینی نگردیده نامین چنین جاده ها و ایجاد دسترسی به واحدهای مسکونی اطراف آنها بعهده سازمان اجرایی طرح جامع تهران خواهد بود.

ث - تامین فضای کافی برای پارکینگ

در تقاطعی که تاسیسات و تجهیزات شهری توسط دولت و یا بخش خصوصی ایجاد میگردد بایستی مطابق با معیارهاییکه در ضمیمه شماره ۳ این گزارش درج گردیده اقدام به ایجاد فضای لازم جهت پارکینگ اتومبیلها نمود.

سازمان اجرایی بایستی در مراکز تجاری اقدام به ایجاد پارکینگ نماید و هزینه ایجاد پارکینگ بایستی توسط مالکین مراکز تجاری تامین گردد. ممکن است مالکین واحدهای تجاری متفقاً به ایجاد پارک فضای پارکینگ که محل آن از طرف سازمان اجرایی مورد تصویب قرار گرفته اقدام نمایند.

در مناطق مسکونی باید مالکین را به ایجاد پارکینگ تشویق نمود. تحقق این امر از توقف اتومبیلها در خیابانها جلوگیری کرده و موانع دسترسی و وسایلی ضروری شهری را (آمبولانس و ماشینهای آتش نشانی) برطرف مینماید. در صورت خودداری مالکین

استفاده اراضی در ۲۵ سال آینده

مسکونی و تراکم زیاد

مسکونی و تراکم کم

تجارتی

دینی

آموزشی

بهداشتی

پارک

پارکینگ

مغایر پیاده

اقدامات دولت

ذخیره و تملک اراضی برای تاسیسات شهری

ذخیره و تملک اراضی برای پارکینگ عمومی

نوسازی و تعریض معابر

خیابانهای موجود و تعریض دسترسی به خیابانهای دربرون

قطر گردش براست مجاز باشد

ایجاد معابر پیاده و حذف عرض معابر

اصلاح سبیل



۰ ۱۰۰ ۲۰۰ ۳۰۰ ۴۰۰ متر

واحدهای مسکونی از ایجاد پارکینگ ، سازمان بایستی پارکینگ مورد احتیاج را احداث نموده و هزینه آنرا از مالکین دریافت نماید . پس از آنکه چنین فضای پارکینگ ایجاد گردید سازمان میتواند توقف تمام اتومبیلها را به استثنای ساعات بخصوص ممنوع نماید .

ج - ایجاد شاهراهها

در قسمتهائی که احداث شاهراه در نظر گرفته شده سازمان اجرایی بایستی مسیر جاده را مشخص نموده و حریمی معادل ۲۰ الی ۵۰۰

بدین ترتیب مالکین با اطلاع قبلی فرصت بیشتری برای انتقال بقسمتهای مجاز شهری داشته باشند . فرصتی که به صاحبان واحد های تجارتي برای انتقال داده میشود بایستی بستگی کامل به نوع فعالیت تجارتي آنها داشته باشد . هیچگونه تجدید ساختمان در این واحدها مجاز نخواهد بود مگر آنکه با استفاده پیشنهادی مطابقت نماید . اقدامات دیگری نظیر ممنوع کردن پارکینگ و اخذ عوارض بخصوص ، در تسریع انتقال آنها موثر خواهد بود .

غیره .
- ذخیره اراضی برای استفاده های مهم دیگر مانند مراکز تجارتي .
- انتقال استفاده های مغایر .
- ذخیره اراضی کافی برای ایجاد جاده های جدید و اصلاح جاده های فعلی .
- انسداد خیابانهای موجود .
- انسداد خیابانهای موجود .
نقشه های ضمیمه يك طرح ریزی نمونه را برای یکی از مناطق در حال توسعه دقیقا نشان داده و همچنین اقدامات لازم برای



متر برای اجرای قطعه آن پیش بینی نماید . توسعه و عمران در این حریم تا زمانی که مسیر آن دقیقاً تعیین نگردیده ممنوع میباشد .
چ - انتقال استفاده های مغایر

روشهای دقیق و لازم جهت انتقال واحد های تجارتي اطراف جاده های اصلی بطور مفصل در ضمیمه شماره ۳ آمده است . بطور کلی این اقدامات شامل مطلع ساختن صاحبان اراضی از وضعیت ملک خود بوده تا

۳- اراضی در حال توسعه

اراضی در حال توسعه همانطوریکه در قسمت الف این گزارش ذکر گردید احتیاج به هدایت و راهنمایی خواهند داشت . بطور کلی اقداماتی که در این قسمتها باید صورت گیرد بقرار ذیل میباشد :

- ذخیره اراضی جهت تأسیسات شهری .
- ذخیره اراضی جهت تأسیسات شهری مانند مدارس ، زمینهای بازی ، پارکینگ و

اجرای آنرا مشخص مینمایند . نتیجه گیری

در نوسازی قسمتهای فرسوده شهری دولت با مسائل و مشکلات بیشماري مواجه میباشد و بی شك اهمیت این مسئولیت را از محتویات این گزارش نمیتوان بخوبی درك کرد و مطالعات و بررسیهای بسیار دقیقی برای اقدامات اساسی و تهیه طرحهای تفصیلی لازم میباشد باوجود این سعی گردیده که يك

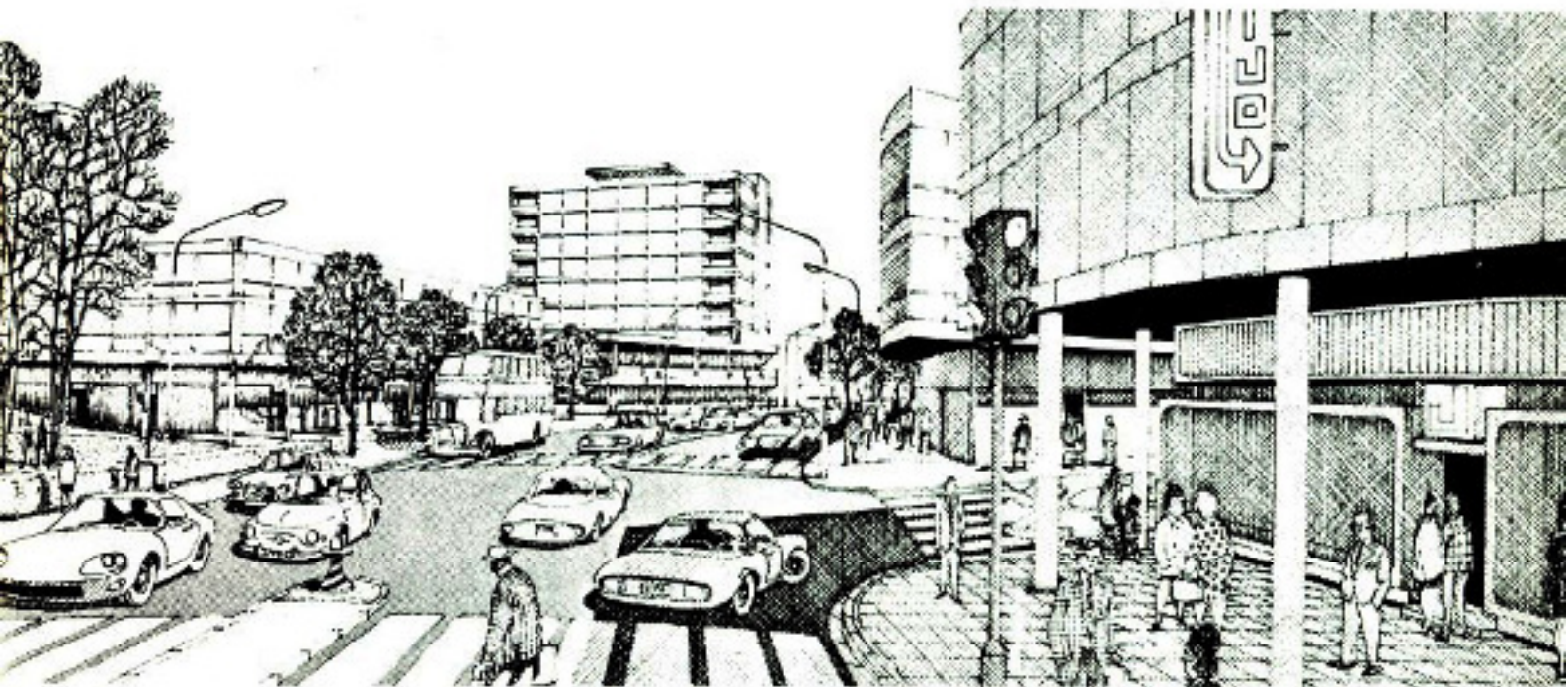
سیاست و خط منی منطقی مطابق با اصول طرح ریزی صحیح و علمی ارائه داده شود. برنامه های نوسازی آگاه باشد زیرا زندگی و رفاه آینده هزاران خانواده در ثرو تصمیمات و روشهای متخذه قرار دارد. اثر اجرای این نوع برنامه ها وجود دارد بعمل بیاید طرحهای نوسازی و بهسازی مشکلات بیشتری را بوجود خواهند آورد از طرف دیگر مزایای عملی شدن چنین برنامه هایی چه در دوره کوتاه مدت و چه در بلند مدت بسیار است. با اجرای صحیح برنامه های نوسازی و بهسازی، شهری که اکنون در حقیقت بارزگرانی بردوش دولت است تبدیل بیک منطقه زنده و متحرک خواهد شد. از این گزارش چنین نتیجه گرفته میشود که عوامل اساسی موفقیت طرحهای نوسازی بقرار ذیل میباشد:

فصل ششم عناصر ویژه شهری

مقدمه

در فصول قبل ضوابط و معیارهاییکه برای طرح ریزی و کنترل توسعه آینده در مناطق غیر دایره شهری لازم میباشد مورد بحث قرار گرفت و خط منی کلی عمران آنها بررسی گردید ولی باید توجه داشت که در این مناطق عناصر ویژه ای وجود دارند که ضوابط و معیارهای مذکور درباره آنها صادق

نیست. هم این مشکلات عبارتند از آلودگی هوا، تراکم ترافیک، عدم انطباق مراکز صنعتی و مسکونی و اختلاط آنها که در غالب نقاط شهر دیده میشود. طرح جامع مقررات لازم جهت کنترل آلودگی هوا و سایر عوامل مزاحم و مضر در محیط شهر را همراه با پیشنهاداتی در زمینه ممنوعیت ایجاد صنایع مزاحم و همچنین تغییراتی در نحوه عمل سایر صنایع ارائه مینماید. در آینده با تجمع صنایع در یک محل اختلاطی در استفاده های معیاری ایجاد نخواهد شد. از طرف دیگر استقرار واحد های صنعتی در یک محل تراکم ترافیک را تا حدودی تخفیف خواهد داد زیرا مراکز صنعتی به شاهرها و جاده های اصلی دسترسی خواهند داشت و ضمناً در چنین دسترسی خواهند داشت و ضمناً در چنین شرایطی احتیاجات این مراکز بنحو مطلوبتری با شبکه داخلی ترافیک شهر تامین خواهد شد.



- ۱- دولت باید از طریق سازمان نوسازی مسؤولیت اساسی اشاعه روشهای نوسازی را با سرمایه گذاری مستقیم تقبل نماید و همچنین از هر نوع اقدامی که موجب تشویق بخش خصوصی میشود دریغ نوزد.
- ۲- در هر یک از گامهاییکه برای اجرای سیاست نوسازی برداشته میشود بایستی اثرات و نتایج کلی برنامه را در نظر داشت.
- ۳- دولت سازمانهای ذینفع دیگر بایستی در جلب همکاری کلیه کسانی که در برنامه های نوسازی سهم و شریک میباشند کوششهای مجدانه ای بعمل آورند.

نبوده و بایستی بطور جداگانه مورد بررسی قرار گیرند و توسعه و عمران آنها تحت کنترل دقیقتری درآید لذا برای این منظور پنج عنصر ویژه انتخاب گردید که در این فصل خصوصیات آنها مطالعه گردید و درباره هر یک پیشنهادات لازم ارائه خواهد شد.

بخش اول - حوزه مراکز صنعتی

الف - مقدمه

نحوه توسعه مراکز صنعتی در شهر تهران مشکلات و مسائلی را پدید آورده که اگر مقررات و محدودیتهائی در این زمینه ایجاد نگردد مسئله روز بروز بغرنجتر خواهد شد.

منطقه نمونه ای که برای این هدف انتخاب گردید در جنوب جاده کرج و منطقه لمر قرار گرفته است. در حال حاضر در این منطقه کارخانجات مختلفی استقرار یافته اند که تلفیق موقعیت و توسعه آنها با طرحهای آینده در نظر گرفته شده است. قسمتهای شمالی منطقه مذکور از یک سلسله تپه های کوتاه تشکیل گردیده و از آنجائیکه این تپه ها از طرف دولت برای جنگلهای مصنوعی در نظر گرفته شده اند، یک نوار حفاظتی بین منطقه صنعتی و مسکونی ایجاد خواهد گردید. قسمت جنوبی این منطقه بیک نهر بزرگ که

شد و در عین حال قطعات بزرگی از دارخانه های موجود آنها را اشغال نموده چهارچوب تزیینی آینده این منطقه را مشخص خواهد نمود.

اراضی وسیع ارتش در جنوب مشکلائی را ایجاد مینماید. ولی چون تلافیه این اراضی توسط ارتش بعید نظر میرسد لذا در طرح پیشنهادی موقعیت آنها در نظر گرفته شده است.

تنها پیشنهاد جدیدی که برای این منطقه بسیار موثر است اتصال آن به خطوط سبزه سریع السیر شهری میباشد. بطوریکه نیاز درج خواهد شد این خطوط منطقه را دور را در جهت شرقی غربی قطع نموده و دارای چندین ایستگاه خواهد بود.

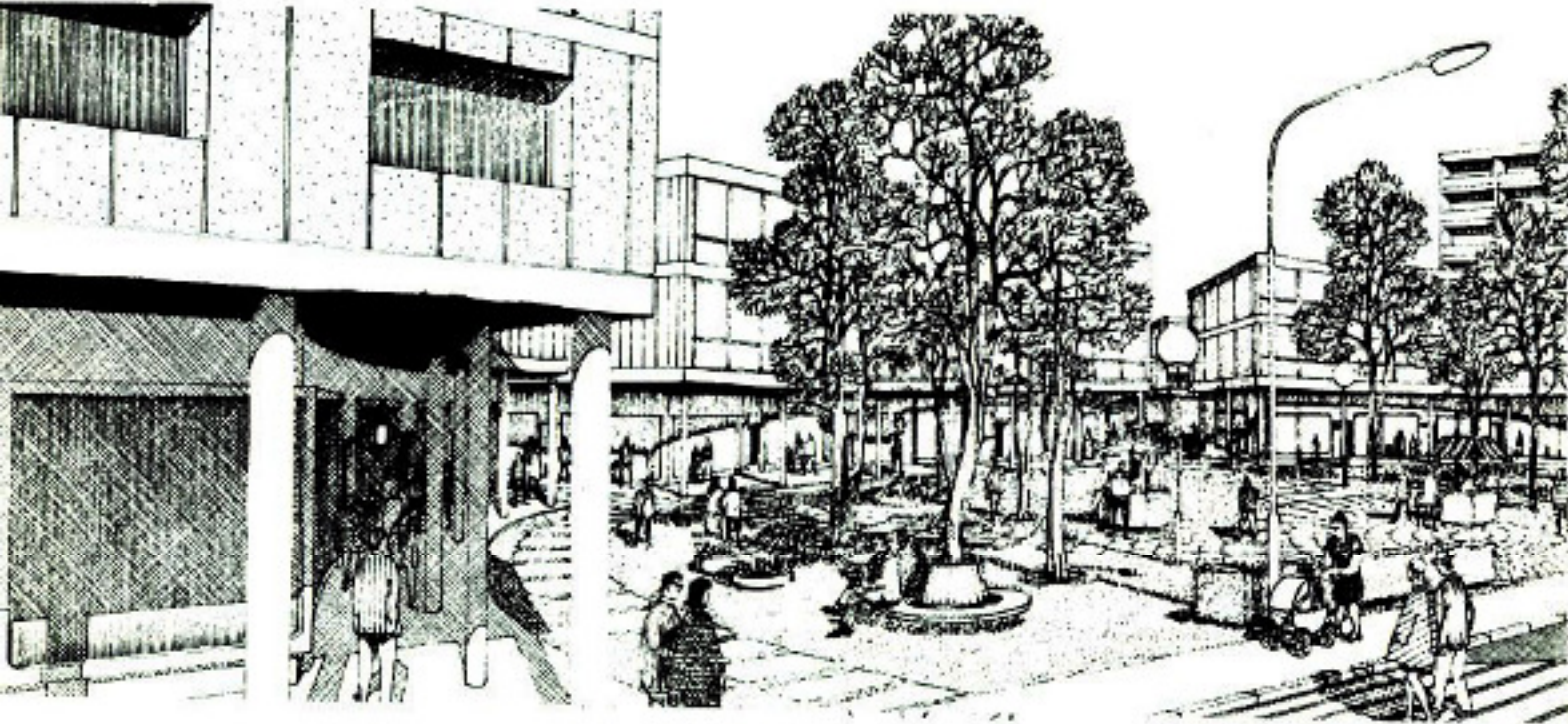
پ - طرح پیشنهادی

۱- دسترسی بواسطه نقلیه - این منطقه با یک شبکه کامل (شمالی صفحه مقابل) که شامل جاده های درجه ۴ و درجه ۳ میگردد

مناطق کشاورزی جنوبی را مشروب مینماید منتهی میگردد. بعلت مناسب بودن قسمت شرقی و غربی برای واحدهای مسکونی در آن مراکز صنعتی در نظر گرفته شد. شما مجاور منطقه صنعتی پیشنهادی و عوامل موجود آنرا نشان میدهد. ب- شرایط موجود و آینده موثر در توسعه منطقه.

باستثنای اراضی ارتشی که در نزدیکی راه آهن تبریز قرار گرفته بیشتر مراکز تجاری مشرف بجاده جدید کرج بوده و عرض این قطعات نسبت بطول آنها که بیش از ۵۰۰ متر میباشد بسیار کم است. قطعات زمین معمولاً بین ده الی یکصد ویسنتزار متر مربع وسعت داشته ولی در بیشتر موارد فقط قسمت کوچکی از این قطعات مورد استفاده قرار گرفته و باقیمانده برای توسعه آینده پیش بینی گردیده است. بیشتر این صنایع از نوع غیر مزاحم بوده و فرآورده های

Un aspect d'une avenue centre de la ville

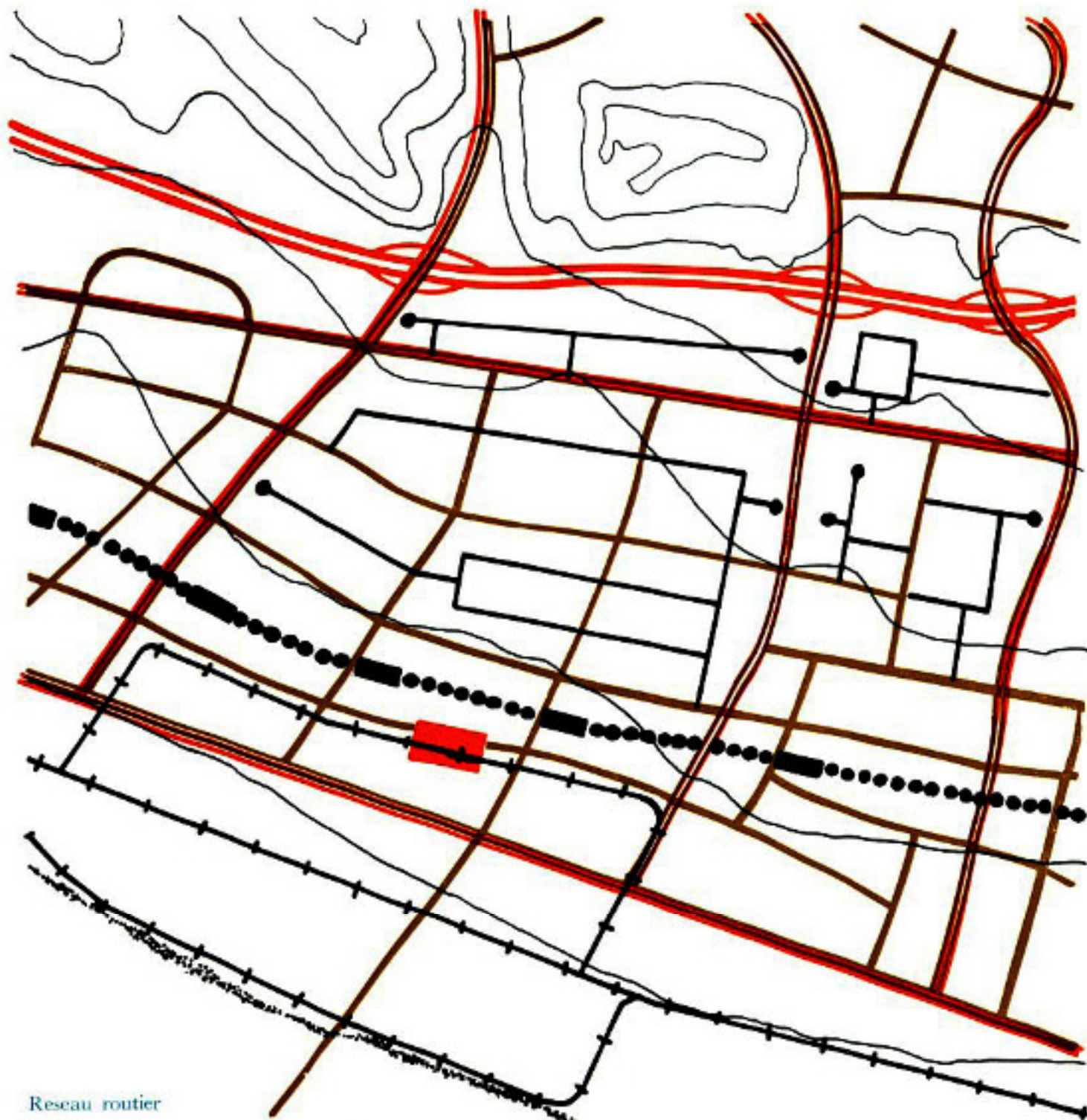


تغذیه خواهد شد. دسترسی برخی از صنایع موجود به جاده ها درجه ۳ مجاز خواهد بود. جاده های درجه دو مناطق صنعتی را بشبکه اصلی متصل نموده و همچنین بتوان جاده جمع کننده واحدهای صنعتی کوچکتر را تغذیه خواهند نمود. در طرح ریزی این جاده ها بایستی مسئله عبور کامیونها، مورد توجه قرار گیرد.

احتیاجات واحدهایی که در حال حاضر بجاده های درجه ۳ و درجه ۴ دسترسی دارند، از قسمت پشت بنا و توسط جاده های درجه ۲ و یا جاده های سرویس که بموازات جاده

متنوعی نظیر وسائط نقلیه موتوری (چپ لیلاند و رامبلر) وسائل الکتریکی، روغنهای غذایی و محصولات دارویی و غیره تولید مینمایند.

علاوه بر شاهراه کرج در قسمت شمالی این منطقه جاده جدید و قدیم کرج و همچنین خط راه آهن تهران تبریز در امتداد شرقی - غربی آن قرار دارد. کلیه عناصر فوق بسا شواهد و معیارهای پیشنهادی منطبق خواهند گردید. از طرف دیگر جاده های خاکی شمالی جنوبی که مشخص تفکیک اراضی این قسمتها میباشد حتی الامکان حفظ خواهند



Reseau routier
centre
Industriel



جاده درجه ۵



جاده درجه ۴



جاده درجه ۳



جاده درجه ۲



شبکه بندی خیابانهای منطقه صنعتی نمونه



۱ کیلومتر



۰/۵

اصلی کشیده میشوند تا مبنی خواهد گردید
۲- موقعیت خطوط سریع السیر - این
خطوط همزمان با احداث جاده‌های درجه ۴
جدید طرح ریزی شده و باین ترتیب هیچ
گونه دسترسی بآن مجاز نخواهد بود .
دسترسی بکارخانه ها از طریق جاده سرویس
تامین خواهد شد .

۳- خطوط راه آهن - جهت هزینه
سنگین ایجاد خطوط فرعی راه آهن پیشنهاد
میکردد برای صنایع یک بستی و احتیاج
زیادی بخطوط راه آهن دارید یک حوزه ویژه
در پارک صنعتی ایجاد گردد . دسترسی بیشتر
به قسمتهای دیگر منطقه صنعتی توسط راه آهن
بطوریکه ذیلاً توضیح داده خواهد شد امکان
پذیر میباشد و این در صورتی است که توسعه
خطوط راه آهن در سراسر کشور موجب
افزایش تقاضای حمل و نقل توسط راه آهن
گردد .

قطعاتی که در کنار جاده های درجه
دو قرار گرفته اند دسترسی به خطوط راه آهن
خواهند داشت . این دسترسی از پشت قطعات
نیز امکان پذیر میباشد .

۴- خطوط اتوبوسرانی پیشنهادی -
پیشنهاد میگردد که یک سیستم اتوبوس رانی
بخصوص برای حمل و نقل کارگران در داخل
منطقه ایجاد گردد . این خطوط سرویس
برای تمام منطقه ایجاد نموده و همچنین به
ایستگاههای محلی خطوط سریع السیر مرتبط
خواهند بود .

سرمایه گذاری برای ایجاد کارخانه های
صنعتی تماماً بعهده بخش خصوصی خواهد بود .
چون انواع صنایعی که در این قسمت مستقر
خواهند شد قابل پیش بینی نمیشاند لذا لازم
بنظر نمیرسد که دولت مقررات تجدیدی
شدیدی جهت کنترل قطعات زمین وضع نماید.
از اینرو اقدامات سازمان عمرانی فقط بموارد
ذیل محدود میشود .

- ۱- احداث ویا اصلاح جاده ها .
- ۲- احداث جاده های دسترسی جدید
بقطعاتی که دسترسی فعلی آنها ممنوع خواهد
بود .

آجر پزی را که انتقال یافته و یا در آینده
نزدیک انتقال خواهند یافت ممکن میسازد و
بدین ترتیب منطقه ای که احتیاج تسطیح
و هزینه های زیادی برای عمران و توسعه داشته
بطور مناسبی در اختیار دولت قرار گرفته است.
از فعالیتهای تفریحی امکانات بیشتری را
بوجود می آورد .

در طرح جامع تهران منطقه مذکور
برای احداث تصفیه خانه فاضل آب تهران
نیز در نظر گرفته شده است . هر چند تاسیسات
فوق معایر یکدیگر بنظر میرسد ولی تکنولوژی
جدید عوامل و تاثیرات نامطلوب تصفیه خانه



Situation
Centre Industriel

موقعیت منطقه صنعتی

را مرتفع نموده است . با ایجاد این تصفیه خانه
آب کافی برای مشروب نمودن مراکز سبز
پارک و همچنین سایر نیازمندیها تامین خواهد
گردید . آب اضافی هم که در فصول سال از
طریق میل ها وارد منطقه میشود مورد استفاده
قرار خواهد گرفت .

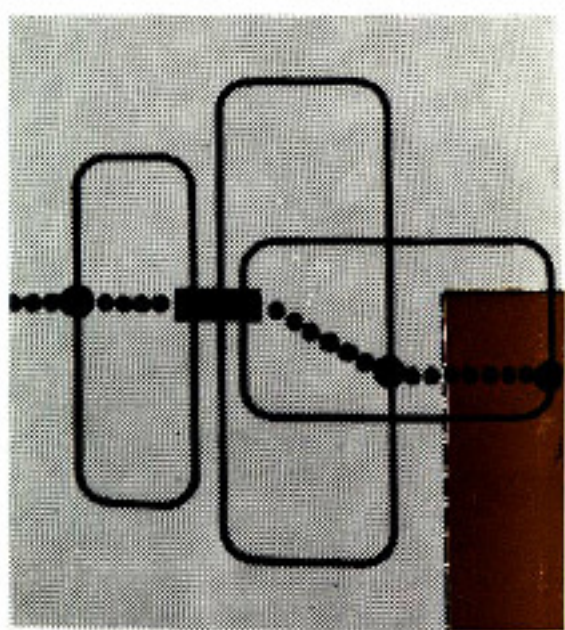
با توجه به محروم بودن سکنه
جنوب از فضاهای باز کافی و تاسیسات تفریحی
لزام ایجاد چنین پارک بزرگی کاملاً احساس
میشود . از طرف دیگر درآمد ناچیز این مردم
قوه تحرك آنها را محدود کرده و اجازه
نمیدهد که از امکانات و تاسیسات تفریحی
شمال شهر استفاده کنند .

هوای قسمت جنوبی شهر بعلل مختلف
نظیر وجود کارخانجات سنگین کوره های
آجر پزی و گرمای بیش از حد و همچنین
تراکم شدید برای سکونت نامناسب گردیده
واحداث این پارک موجب خواهد شد که تا
اندازه ای محیط مناسبتری بوجود آید . شمای
مقابل موقعیت پارک مذکور را نشان میدهد .

۳- اجراء مقررات ناحیه بندی صنعتی
مربوط بدسترسی بارگیری ، باراندازی و
پارکینگ (در ضمیمه گزارش مندرج است)
۴- تامین مسیر خطوط سریع السیر و
احداث آن وسایر تاسیسات .
۵- تامین مسیر خط راه آهن فرعی
واحداث آن در مراحل مختلف در صورت
لزام .

بخش دوم - پارک منطقه ای
الف - مقدمه

پارک منطقه ای پیشنهادی ، بین اراضی
تهران و شهر ری قرار گرفته و وسعت آن
تقریباً ۵۳۰ هکتار میباشد . این پارک استفاده
کامل از اراضی خاکبرداری شده کوره های



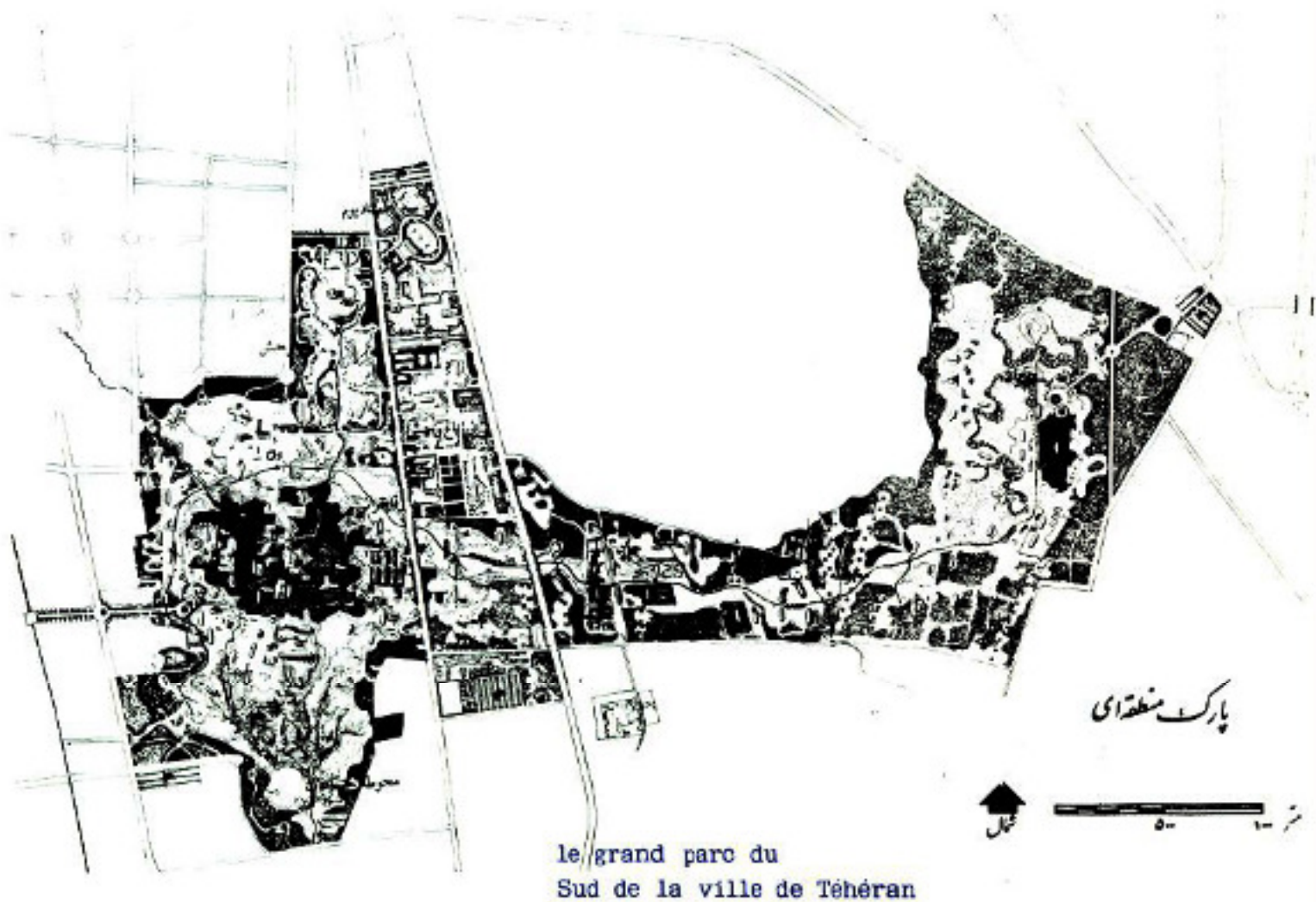
سیستم اتوبوسرانی

هندسه معماری

احداث نگردد آب سالم و کافی برای پارک فراهم نخواهد شد. احداث خطوط سریع السیر که یکی از برنامه‌های بلند مدت شهری میباشد تحقیقا ایجاد مراحل مختلف دیگر طرح را که با آن بشکی دارند به تعویق خواهد انداخت از طرف دیگر تاسیسات ورزشی که ضوابط بسیار لازم و ضروری میباشند و در نزدیکی خطوط اتوبوسرانی فعلی قرار گرفته‌اند بایستی در اولین فرصت ایجاد گردند و باید در همین مرحله در تمام قسمت های تعیین شده برای ایجاد مناطق پیک نیک و سابه اقدام به درختکاری شود. ایجاد تاسیساتی که بمعهده بخش خصوصی

که از لحاظ ایمنی مناسب نمیباشند یا بایستی تعمیر شده و یا یکی تخریب گردند. پیشنهاد میگردد که یک یا چند دودکش بعنوان برجهای دیده بانی حفظ گردیده و در آنها پله تعبیه شود و مابقی بمنظور نشان دادن موقعیت و وضع خاص ناحیه نگهداری گردند حتی از این کوره ها ممکن است بعنوان رستوران و یا قهوه خانه استفاده نمود و یا در قسمت باغ وحش برای ماوای حیوانات بکار برد. بدین ترتیب پارکی که ایجاد میگردد هم احتیاجات سکنه جنوب تهران را تأمین خواهد کرد و هم شاهد و منظره ای از تهران گذشته خواهد بود.

آب از دست رفته در گرمترین روز تابستان بقرار ذیل میباشد:
- مقدار آبیکه طی ۲۴ ساعت از تصفیه خانه فاضل آب تأمین میگردد (۱۰,۰۰۰ متر مکعب)
- حجم آب جذب شده ۱۰,۰۰۰ متر مکعب در روز.
- میزان تبخیرات ۱۲۰۰ متر مکعب در روز.
در نتیجه آب اضافی برای آبیاری درختان و کشاورزی و غیره بالغ بر ۹۷,۸۰۰ متر مکعب میگردد.
احداث این دریاچه نسبتا آسان بوده و



خواهد بود بایستی مورد تشویق قرار گیرد هر چند که نقش دولت در احداث این تاسیسات بسیار مهم بوده و در حقیقت وجود آنها بشکی به اقدامات دولت دارد. شمای زیر بطور کلی مراحل مختلف اقدامات دولت و بخش خصوصی را نشان میدهد. همچنین پیشنهاد میگردد که قطعاتی (برای ایجاد سینما، چرخ فلک و غیره) بطور اجاری در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد و از عواید آن برای اجرای برنامه‌هایی که در

ت - اجراء
ایجاد چنین پارک بزرگی یکی از اقدامات مهم دولت بوده و بدیهی است که چندین سال بطول خواهد انجامید. لذا قویا تاکید میگردد که دولت باید هر نوع فعالیت ساختمانی را در محدوده پارک ممنوع نماید. برای ایجاد این پارک بایستی عواملی را مورد توجه قرار داد. هرگاه اولین دستگاه تصفیه فاضل آب که احتمالا به منطقه عباس آباد متصل خواهد شد تا چند سال دیگر

احتیاج به دو سد کوچک دارد تا بتواند منطقه خاکبرداری شده کوره های آجر پزی را مسدود نماید. میله های کوره های آجر پزی مانند جزایری در این دریاچه ها باقی خواهند ماند و بدین ترتیب بدون کاهش وسعت آن مقدار آب مورد احتیاج کمتر خواهد بود.
پیشنهاد میگردد که بررسی دقیقی در باره استقامت و امکانات استفاده های دیگر از کوره های آجر پزی بعمل آید. واحدهائی

براین قسمت ضروری میباشد استفاده شود . منابع عواید دیگر ممکن است اجاره قسمت های برای فروش بستی ، آجیل ، سیگار ، کباب و غیره باشد .

پیشنهاد میکرد که مطالعات و بررسی های دقیق طرح تفصیلی این پارک فوراً آغاز گردد .

بخش سوم - یک دهکده در منطقه طرح جامع اصف - مقدسه

طی ۲۵ سال آینده تعداد زیادی از دهکده های کشاورزی در توسعه شهری مستحیل خواهند شد . تقریباً تمام دهکده ها امکانات زیادی برای ایجاد تفریحات مانند پیک نیک وجود دارد . این امکانات مورد استفاده بیشتر مردم قرار گرفته و با توسعه روزافزون شهر افزایش خواهد یافت .

با بالا رفتن قیمت زمین (در محدوده طرح جامع) ادامه فعالیتهای کشاورزی در این دهکده ها از نظر اقتصادی امکان پذیر نخواهد بود . لذا دو نوع توسعه و عمران مختلف بوجود خواهد آمد یا اینکه دهکده ها برای تأمین احتیاجات شهری جزء بافت فعلی شهر گردیده و یا اینکه به صورت یک منطقه متمایز تفریحی توسعه پیدا خواهد نمود .

بررسی جامعی برای ارزیابی امکانات دهکده های داخل محدوده شهر در چهارچوب روشهای فوق بعمل آمد . خصوصیتی که در در این ارزیابی مورد توجه قرار گرفته عبارتند از اشجار ، باغات میوه ، نحوه استفاده از تاسیسات تفریحی (قهوه خانه) خصوصیات بصری دهکده ، عناصر تاریخی و ویژه وارزش های اجتماعی . براین مبنی دهکده های ذیل برای مطالعه امکانات تفریحی انتخاب گردیده اند . از گل ، سوهانک شاه آباد ، نیاوران ، فرحزاد ، جماران ، اوین ، درکه ، کن ، امامزاده قاسم ، ونک ودرند . مطالعه دهکده فرح زاد بطور نمونه موجب تدوین اصول و موازینی خواهد گردید که بایستی مورد توجه قرارگیرد تا فشار توسعه شهری این دهکده ها را جذب نماید .

ب - موقعیت و مشخصات فرحزاد

فرح زاد بعنوان یک دهکده نمونه که در تجدید توسعه شهری میباشد انتخاب گردیده است این دهکده درابتدا دارای اراضی کشاورزی زیاد و باغات میوه بوده ولسی امروزه به علت دسترسی آسان و قرابت آن با زیارتگاه امامزاده داود و همچنین اشتغال سکنه آن در پایتخت از حجم فعالیتهای کشاورزی این دهکده بمقدار قابل ملاحظه ای کاسته شده و امکانات تفریحی آن افزایش یافته است .

این دهکده در حدود ۸ کیلومتری شمال میدان شهید آریا مهر در دامنه سلسله جبال البرز قرار گرفته است . هوای خنک و مطلوب این دهکده در تابستان موجب گردیده که

خانواده های پردرآمد شهری خانه های ویلاقی وسیعی برای خود تهیه نمایند و در عین حال خانواده های کم درآمد خانه های گلی قسمت قدیمی این دهکده را برای سکونت در تابستان انتخاب کنند .

جمعیت این دهکده در زمستان در حدود ۲۰۰۰ نفر و در تابستان به ۲۰۰۰۰۰ نفر بالغ میگردد . در روزهای تعطیل تابستان در حدود ۲۰۰۰ نفر برای تفریح و تفرج باین دهکده روی میاورند که در حدود ۱۰۰۰ نفر از آنها بوسیله قاطر خود را به امامزاده داود میبرسانند .

مرکز خرده فروشی که در جنوب دهکده قرار گرفته احتیاجات خانوارهایی که در تابستان در آنجا زندگی میکنند تأمین بعضی از کسبه در زمستان به دکمهای تجارتي خود در شمال دهکده بر میگردند و بعضی دیگر در تهران زندگی نموده و تابستان را در فرحزاد میگذرانند . قهوه خانه در این قسمت دهکده قرار گرفته و با درختان سایه افکن خود در تابستان محل استراحت و تفرج مسافین میباشد .

در قسمت مسکونی این دهکده تاسیسات شهری شامل چهار مسجد ، یک دبستان برای ۲۵۰ دانش آموز و یک استخر شنا میگردد . دبستان دیگری در قسمت جنوبی دهکده در دست ساختمان میباشد که بدین ترتیب تا اندازه ای مشکلات این دهکده از نقطه نظر تاسیسات آموزشی ، مرتفع خواهد گردید .

مسائل و مشکلات محلی عمده منطقه مسکونی این دهکده عبارتند از : فقدان آب برق و وجود خانه هائیکه از گل و خشت بنا گردیده اند . مسائل و مشکلات موجود و آینده که در سایر شئون شهری چشم می خورند عبارتند از فقدان جاده های آسفalte ، فقدان تسهیلات لازم پارکینگ و خطوط عابرین پیاده بخصوص در فاصله قسمت مشجر غربی دهکده و رودخانه .

پیشنهادهای برای حل مشکلات و مسائل محلی و مسافین ، اساسی ترین عامل طرح ریزی این دهکده بوده و همچنین مقررات لازم جهت هدایت توسعه آنها بسیار ضروری میباشد .

ب - طرح فرحزاد

بررسی و تجزیه و تحلیل شرایط موجود و ارزیابی روندهای آینده موجب تدوین هدفهایی بویژه برای دهکده فرح زاد گردیده که ذیلاً بدرج آنها مبادرت میگردد و بطور کلی این هدفهای برای دهکده هائی که جنبه تفرج و تفریحی دارند متناسب میباشد .

۱ - حفظ اراضی مشجر .

۲ - تأمین اراضی پیک نیک در کنار رودخانه .

۳ - ایجاد دسترسی از قسمت خرده فروشی بکنار رودخانه .

۴ - ایجاد خطوط عابرین پیاده به دو بقعه مقدس که در شمال شرقی دهکده قرار گرفته .

۵ - توسعه قسمت خرده فروشی برای تأمین احتیاجات جمعیت بیشتر بخصوص در تابستان .

۶ - تأمین فضای پارکینگ برای مسافین .

۷ - بهبود جاده ها و خیابانها .

۸ - مجاز نمودن مالکین در توسعه و عمران اراضی خود بنحوی که خصوصیات و کیفیت تفریحی این منطقه از بین نرود .

۹ - حفظ و نگهداری قسمت قدیمی دهکده .

نقشه مجاور نوع توسعه ای را که اصول این هدفها را تأمین مینماید نشان میدهد . در حقیقت این طرح اصول و اساس دهکده فعلی را حفظ نموده و در عین حال فعالیتهای غیر کشاورزی را توسعه میدهد .

در قسمت مسکونی قدیمی دهکده بعضی از واحدهای مسکونی گلی بخانه های جدید تبدیل گردیده است . کوچه های قدیمی بجای خود باقی بوده و فضای پارکینگ در اطراف آن بوجود آمده است .

قسمت خرده فروشی دهکده مخصوص استفاده عابرین پیاده بود و تنها در ساعات معینی از روز عبور و سائل نقلیه برای تأمین احتیاجات واحدهای تجارتي مجاز خواهد بود . توسعه قسمت خرده فروشی و خدمات برای تأمین احتیاجات بیشتری پیش بینی گردیده و تاسیسات لازم پارکینگ پیشنهاد گردیده است .

برخی از اراضی مجاور واحدهای مسکونی و تجارتي برای توسعه تاسیسات شهری بخصوص مدارس در نظر گرفته شده اند و همچنین قطعات نسبتاً وسیعی در نزدیکی رودخانه برای استفاده مسافین و پیک نیک رودخانه برای استفاده مسافین و پیک نیک پیشنهاد گردیده است . خطوط عابرین مخصوص پیاده جهت اتصال این اراضی با قسمت دایر دهکده و کوچه های آن در نظر گرفته شده است .

اراضی بین قسمت تجارتي و رودخانه از باغات بزرگی تشکیل گردیده که این باغات بزرگی تشکیل گردیده که این باغات برای حفظ خصوصیات این دهکده نگهداری خواهند گردید .

یکی از مشخصات مهم این طرح حفظ و توسعه اراضی مشجر میباشد . در قسمتهائی که درخت وجود دارد پروانه های ویژه برای انداختن آن بایستی مقرر گردد و در اراضی خالی غرس درختان بایستی تشویق شود تا بدین ترتیب خصوصیات اصلی دهکده حفظ گردد .

ت - اجرا

طرح دهكده يك پايه اساسي براي هدايت بخش خصوصي و دولتي ايجاد نموده و ضمناً براي آنكه بتوان چنين طرحي را بمرحله مكميل پيشنادات طرح جامع خواهد بود . اجرا در آورد بایستی اقدامات وسیعی از طرف سازمانهای دولتی انجام گرفته و كنترل شدیدی در اقدامات بخش خصوصي اعمال گردد .

اقدامات دولتي مربوط به خصوصياتي ميگردد كه كاملاً ضروري و لازم بوده و بطور دقيق در روي نقشه مقابل مشخص شده است . اين مشخصات شامل احداث و اسفالت جاده هاي عمده و تملك و ايجاد خطوط عابرین پياده ، تامين تجهيزات شهري ، ذخيره اراضي تفریحي براي استفاده عامه و همچنين ذخيره اراضي براي مدارس و تاسيسات ديگر شهري مي باشد . در نقاطي از نقشه كه اين خصوصيات نشان داده شده است همچگونه ساختماني مجاز نبوده و اراضي مذکور توسط سازمان اجرائي براي هدفهای مشخص شده ايتباع خواهد شد . مقررات كنترل بخش خصوصي در زمينه عمران نقاط بخصوص دهكده هاي تفریحي كه بمقياس ۱ : ۲۰۰۰ مشخص شده ذیلا درج ميگردد . نقشه مقابل كه براي دهكده فرحزاد تهيه گردیده نشان میدهد كه با اجرائي مقررات ذیل پيشنهادات عمران طرح صفحه قبل تامين خواهد شد .

اراضي شماره ۱

واحدهای خرده فروشي فعلی ممكن است تجديد بنا گردیده و همچنين واحدهای دیگری در نقاط مشخص شده ايجاد گردد . ارتفاع ساختمانها نبايستی از سه طبقه تجاوز نمايد و استفاده های مسكوني در طبقات فوقانی مجاز مي باشد . تمام ساختمانها بايستی در مرز فعلی كوچه ها بنا گردد .

اراضي شماره ۲

هريك از ساختمانهای قسمت مسكوني موجود را ميتوان با توجه بشرایط ذیل تجديد بنا نمود بشرط آنكه :
- استفاده موجود حفظ گردد و يا به استفاده مسكوني تغيير پيدا نمايد .
- مساحت كل طبقات از ۵۰٪ سطح موجود تجاوز ننمايد .
- ارتفاع ساختمانها از دو طبقه تجاوز ننمايد .

ساختمان بايستی در مرز خط كوچه قرار گردد و در صورتيكه عرض كوچه از ۲٫۵۰ متر كمتر باشد در مرز ساختمان بايستی ۱٫۵۰ متر از محور كوچه فاصله داشته باشد .

اراضي شماره ۳

قطعات اراضي موجود نمیتواند مورد تفكيك قرار گیرد و ميتوان فقط دو واحد مسكوني در هريك از آنها ايجاد نمود . انداختن درختان فقط در قسمت ساختماني مجاز

ميباشد .

اراضي شماره ۴

در اين قسمت اراضي را نمیتوان بقطعاتي كمتر از ۱۰۰۰ متر مربع كه براي تراكم كم در نظر گرفته شده تفكيك نمود . انداختن درختان فقط در قسمت ساختماني مجاز مي باشد . مقررات مربوط بانداختن درختها در ضميمه

با مقررات ناحیه بندی کلی شهر باشد .

اراضي شماره ۶

این قطعه زمین فقط میتواند مصارف تفریحي مجاز مورد استفاده قرار كیسرد . استفاده های مجاز شامل قهوهخانه ، رستوران بيك تيك ، هتل و چادر زدن خواهد بود .

اراضي شماره ۷



وضع آینده دهكده فرحزاد

این قطعات برای استفاده های عمومی ذخیره گردیده و تعدادی از آنها در مالکیت دولت ميباشند . مقررات ذیل در مورد این اراضي بايستی اجرا گردد :
۱- انداختن درختها فقط در قسمتهای ساختماني مجاز مي باشد .
۲- ارتفاع ساختمانها نبايستی از سه طبقه تجاوز نمايد .
۳- ساختمانهای مجاور منطقه دایسر فعلی دهكده (اراضي شماره دو) بايستی در

شماره سه مورد بحث قرار گرفته است . پس از تفكيك هر قطعه زمین بايستی يك نقشه برای مشخص كردن دسترسی هريك از قطعات مطابق با مقررات ناحیه بندی تهران تهيه گردد .

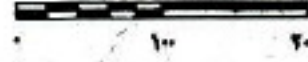
اراضي شماره ۵

در اين قسمت ايجاد ساختمانهای مانند واحدهای مسكوني پر تراكم ، رستوران و ساير تاسيسات تفریحي مجاز مي باشد . فضای مربوط بپارکينگ و دسترسی بايستی مطابق

مذومه های

۱۳۵۳ م

طرح اجرای عمران فرحزاد



le projet
d'aménagement de la région de Farazad

حدود مرز کوچه بنا گردد .

بخش چهارم - کوهپایه‌های سلسله جبال البرز
الف - مقدمه

سلسله جبال البرز بدون شك بزرگترین امکانات بصری و تفریحی را برای تهران بوجود آورده و کمتر شهری در دنیا میتواند يك چنین زیبایی شکفت انگیز و برجسته‌ای را دارا باشد . تا با امروز این کوهستان زیبا از تهاجم شهریت مصون مانده و توسعه سریع شهری در قسمتهای دیگر صورت گرفته است ولی بدون شك بزودی دامنه‌های کوهستان در توسعه شهری قرار خواهد گرفت .

بایستی تأکید کرد که حتی الامکان این نوع توسعه و عمران در این مناطق تشویق گردد . ولی بعلاوه اهمیت بصری و موقعیت کوهپایه ها اجرای برنامه‌ها بایستی با دقت کامل در چهارچوب طرح‌های صحیح و منطقی تأمین گردد .

در فصول گذشته یادآور گردید که توسعه شهر در مناطق کوهستانی تا ۲۰٪ شیب ادامه خواهد یافت ولی در این قاعده کلی موارد استثنائی نیز وجود دارد و بهمین دلیل در مطالعات مربوط به کوهپایه ها هدفهای ذیل در نظر گرفته شده است :

۱- بررسی امکانات فیزیکی منطقه کوهپایه .

۲- بررسی ماهیت و امکانات اقتصادی فعالیت های مختلف در دامنه کوهستان .

۳- در نظر گرفتن امکانات دره‌هایی که دسترسی با آنها بوسیله جاده‌های مناسب تأمین گردیده است .

ب - شرایطی که در توسعه و عمران موثر میباشد .

ماهیت ارضی دامنه کوهستان مهمترین عاملی است که نوع توسعه را کنترل مینماید و در نتیجه ارزیابی ارضی مبنای اساسی بررسی های مهندسی مشاور را تشکیل داده است . در این بررسیها نکات ویژه ذیل در نظر گرفته شده است :

۱- نقاطی که از نقطه نظر شیب برای ساختمان نسبتاً مناسب بوده ولی بالاتر از خط کلی شیب ۲۰٪ قرار گرفته‌اند .

۲- بررسی امکانات دسترسی به چنین نقاط .

۳- نقاطی که شیب آنها از ۲۰٪ بیشتر بوده ولی بعلت شرایط مخصوص مانند دسترسی مناسب و یادید بسیار برجسته و قرابت با سایر فعالیت های موجود انتخاب گردیده است .

سایر خصوصیات و نکاتی که در این بررسی مورد مطالعه قرار گرفته عبارتند از : زه کشی آب باران ، خصوصیات شیب ، پوشش های گیاهی درختها ، چشمه‌زار ها ، رودخانه ها و مناظر .

پ - امکان طرح ریزی در کوهپایه‌ها
مطالعات زیادی درباره امکانات مختلف

طرح ریزی کوهپایه ها بعمل آمده و فعالیت های مختلف تحت سه عنوان طبقه‌بندی گردیده که در شمای مربوط به بررسی مشخصات و خصوصیات فعالیتها نشان داده شده‌است .

۱- تفریحات

- پیاده روی

- اسب سواری

- اتومبیل رانی

- رستوران و غیره

- پیک نیک

- نظاره کردن

۲- مسکن :

- خانه های تجمعی

- ساختمانهای مرتفع

- ساختمانهای پر تراکم

۳- سایر عوامل :

- هتل

- بیمارستان

- درمانگاه

پس از مطالعه فعالیت‌های مختلف ارزیابی کامل از انواع وسائل دسترسی بعمل آمده شامل خطوط عابرین پیاده ، جاده ها و سایر تسهیلات برای ارتباطات موتوریز می‌گردد . بدون شك خطوط عابرین پیاده بهترین وسیله دسترسی بنقاطی که دارای شیب زیاد میباشد خواهد بود و همچنین میتوان بقبوه‌خانه‌ها و سایر نقاط ویژه دسترسی پیدا نمود . جاده‌ها بهترین وسیله دسترسی بواحدهای مسکونی و مراکز تفریحی خواهند بود و در نتیجه توجه لازم جهت تأمین فضای کافی پارکینگ در نقاط مختلف بایستی پیش بینی گردد .

توجه لازم برای طرح‌ریزی جاده های عمده‌ایکه دارای شیب بسیار زیاد میباشد ضروری بوده و مزایای زیادی با مجزا کردن دو طرف جاده و ایجاد فاصله و اختلاف سطح بین دو قسمت ماشین روی آن بدست خواهد آمد و فاصله بین این دو قسمت امکانات وسیعی را برای ایجاد مناظر بدیع موجب میگردد .

سایر وسائل نقلیه موتوری شامل قناله های هوایی و زمینی می‌گردد که ایجاد هر يك از این سیستم ها مستلزم هزینه و سرمایه‌گذاری زیادی خواهد بود . در صورتیکه تاسیسات تفریحی در انتهای این خط ایجاد گردد بدون شك مورد استفاده بیشتری قرار خواهد گرفت . باید متذکر گردید که قناله هوایی قابل انعطاف تر بوده و میتواند با هزینه کمتری ایجاد گردند و به‌علاوه احتیاج بیک شیب مداوم ندارند .

ت - طرح کوهپایه و اجراء آن

طرح کوهپایه ها از نظر زیبایی بصری امکانات وسیعی داشته و از لحاظ بازده اقتصادی حائز اهمیت میباشد و همچنین با اجرای این طرح هماهنگی زیادی در توسعه این مناطق ایجاد گردیده و از احداث بناهای

نامتناسب و بی‌قواره جلوگیری بعمل خواهد آمد . تأکید میشود که توسعه و عمران کوهپایه ها در چند قطعه متمرکز گردد تا بدین ترتیب برجستگی و زیبایی کوهستانها حفظ شود .

از نقطه نظر اقتصادی بیشتر واحدهای مسکونی بایستی در حداکثر تراکم بنا گردند چه تنها بدین وسیله میتوان هزینه های زیادی را که برای ایجاد جاده‌ها لازم میباشد تقلیل داد و بدین علت مقرراتی که برای تجدید توسعه بطوری که در روی نقشه نشان داده شده تراکم جمعیت را چهار صد نفر و بیشتر در هر هکتار تعیین نموده است .

ایجاد جاده‌ها از نقطه نظر اقتصادی ایجاب مینماید که بیشتر قطعات مشخص شده بایستی برای خانه‌سازی مورد استفاده قرار گیرد و بدین ترتیب نگهداری و ترمیم جاده‌ها با مالیاتهایی که از این مستغلات گرفته میشود تأمین خواهد گردید .

ساختمان جاده‌ها میتواند با توسعه بخش خصوصی یا توسط شهرداری انجام گیرد . بخش دولتی جاده‌های لازم را برای فعالیت‌های تفریحی و با نقاط دیدنی ایجاد خواهد نمود ولی در عین حال این جاده‌ها میتواند دسترسی بواحدهای مسکونی را در نقاط انتخاب شده تأمین نماید و استفاده واحدهای بخش خصوصی از تاسیسات پارکینگ دولتی بایستی بحداقل تقلیل یابد .

بعلاوه اینکه اغلب اراضی کوهپایه ها در مالکیت دولت میباشد لذا اجرای پیشنهادات طرح کوهپایه‌ها با سهولت بیشتری صورت خواهد گرفت و دولت میتواند مقررات لازم را جهت کنترل فروش و با اجازه اراضی وضع نماید .

مقررات مربوط به کنترل هر يك از انواع مختلف اراضی بقرار ذیل میباشد .
به کنترل هر يك از انواع مختلف اراضی بقرار ذیل میباشد .

۱- اراضی نوع يك - فعالیت‌های تفریحی خصوصی - این اراضی برای هر نوع ساختمان های تفریحی میتواند مورد استفاده قرار گیرد . این نوع تفریحات شامل رستوران ، هتل ، باشگاه و غیره میگردد . تسهیلات بایستی مطابق با معیارهای ناحیه بندی برای فعالیت های مختلف ایجاد گردد .

۲- اراضی نوع دوم - فعالیت‌های تفریحی عمومی - این اراضی برای فعالیت تفریحی عمومی اختصاص داده شده است و شامل فعالیت‌هایی مانند پیک نیک میگردد . تسهیلات پارکینگ بایستی توسط شهرداری تأمین گردد و همچنین دکه‌هایی مانند بستنی فروشی ، قهوه‌خانه با افراد خصوصی اجاره داده شود . پیشنهاد میگردد قسمتهایی که برای جنگل در نظر گرفته شده توسط وزارت منابع طبیعی خریداری و توسعه پیدا نماید .

۳- اراضی نوع سوم - اراضی مخصوص

خواهد یافت و ارتفاعات کوهستانی و مناطق اسکی باسانی در دسترس مردم قرار گرفته و بدین ترتیب کوه پیمایی و راه پیمایی را بسیار مطلوب خواهد نمود.

شاید مهمتر از تمام اینها آن باشد که اکثریت مردم رابطه و همبستگی جدیدی با شهر خود پیدا نمایند و شاید بتوان بر ارتفاعات بلند کوهستانها نقاط برجسته‌ای را ایجاد نمود تا بدین ترتیب مردم بر زیر پای خود صحنه بدیع تهران را نظاره کنند.

فصل هفتم

مرحله بندی و اولین دوره

توسعه و عمران شهری

نقشه تفصیلی یک قسمت از کوهپایه



Plan d'un quartier sur pente de la montagne

تاسیسات تفریحی مانند هتل، رستوران میتواند در قطعات جداگانه ایجاد گردد بشرط آنکه این استفاده ها از ده درصد هر یک از قطعات مشخص شده در روی نقشه توسعه کوهپایه تجاوز ننماید. تاسیسات تفریحی بدینوسیله معیارهای پارکینگ شهری ده در صدیمه شماره ۳ مورد بحث قرار گرفته است مطابقت نماید.

بجز از شرایطی که فوقاً بان اشاره کردید پیشنهاد میگردد که مقررات مربوط به ناحیه بندی کلی شهر در مناطق مسکونی کوهپایه ها به علت ایجاد امکانات بیشتری برای طرح ریزی وسبک های خلاقانه ملایم گردد. بایستی تاکید شود که اصول اساسی مقررات ناحیه بندی در از نظر، نظر بهداشت، ایمنی، دسترسی، حفظ و حرارت نقاط دیدنی و غیره بایستی مبنای اساسی بررسی پیشنهادات مربوط بتوسعه و عمران کوهپایه ها قرار گیرد.

سه اراضی نوع پنجم اراضی ویژه - این اراضی برای احداث ساختمان ویلا گروه های ساختمانی بسیار مناسب بوده و تفکیک

سیاحان - در این اراضی هیچگونه مستحدثاتی مجاز نخواهد بود باستثناء:

- تاسیسات تفریحی که توسط دولت ایجاد خواهد شد.

- فوسازی تدریجی ساختمانهای موجود در دهکده ها که بایستی مطابق با مقررات مربوط به دهکده اجرا گردد.

این اراضی با مطالعه و بررسی خصوصیات دره های شمالی جنوبی تعیین گردیده است. بجز فواح کشاورزی محلی، این دره ها در حقیقت شهر را بر اکثر تفریحی کوهستانها مربوط مینمایند.

فعالیت این قسمتها با پیشرفت توسعه شهر بر راقب بیشتر از کوهپایه ها تقویت خواهد گردید لذا مقررات فوق بعنوان مقررات موقتی محسوب گردیده و دولت باید مطالعات جامعی در مورد تفریحات منطقه ای خارج از محدوده طرح جامع تهیه نماید.

۱- اراضی نوع چهارم - واحدهای مسکونی پرتراکم - بیشتر عمران و توسعه ای

بخش اول - مقدمه

طرح جامع تهران چهار چوب توسعه و عمران شهری تهران را طی ۲۵ سال آینده مشخص مینماید. یکی از هدفهای اساسی این طرح تأمین احتیاجات و خواسته های جمعیت شهری با حداکثر استفاده و بهره برداری از امکانات اقتصادی و عوامل بالقوه دیگر میباشد. اجرای چنین طرحی مستلزم اتخاذ سیاست کاملاً نوینی است که در آن سرمایه گذاری و فعالیتهای بخش خصوصی و عمومی هماهنگ گردیده و توسعه و عمران پایتخت بهترین نحو امکان پذیر گردد این تغییر در سیاست اجرای طرح بدون شك در سالهای

این اراضی بقطعات کوچکتر مجاز نمیشد. استفاده هایی که در اراضی نوع یک پیشنهاد گردیده در این قسمت هم مجاز میباشد. استفاده های دیگری مانند بیمارستان، درمانگاه و یا سایر تخیلات و تاسیسات شهری مجاز نخواهد بود.

پارهای از قسمت های طرح عمرانی و توسعه کوهپایه ها در شمای مربوطه نشان داده شده ولی در نقشه ۱:۱۰۰۰۰ نقطه شروع مسیر نقاله که دسترسی بموقعیت ها و نقاط برجسته کوهستان را تأمین مینماید مشخص گردیده است. در صورت ایجاد این خطوط امکانات تفریحی این کوهستانها افزایش

که در کوهپایه ها بعد خواهد آمد در این طبقه قرار میگیرد و شامل محلات، مخزنهای خواهد گردید. عمران و توسعه مسکونی باستانی طوری انجام گیرد که حداکثر ۸ واحد مسکونی در هر هکتار وجود داشته باشد. و ضمناً دارای یک فضای پارکینگ برای هر واحد مسکونی در نظر گرفته شود. تاسیسات خرده فروشی جهت تأمین احتیاجات ساکنین میتواند در قطعات مسکونی ایجاد گردد بشرط آنکه از ۲۰ متر مربع در هر ۱۰۰ واحد مسکونی تجاوز ننماید (وسعت فضای خرده فروشی از وسعت کل زمین در مشخص کردن تعداد واحدهای مسکونی کم نخواهد شد).

بدین ترتیب یکسال اختلاف بین طرح جامع تهران و برنامه چهارم کشور وجود دارد بدین علت واز انجانبه سال ۱۳۴۶ پایان یافته است دوره اول توسعه و عمران یکسال جلوتر گذاشته شده و سالهای ۱۳۴۶ تا ۱۳۵۱ اولین دوره توسعه و عمران شهری تعیین و بطور تفصیل در این گزارش مورد بحث قرار میگیرد.

ب - اصول و موازین مرحله بندی دو عامل در مشخص کردن توسعه در دوره های پنجساله متر میباشند.

۱- تراکم توسعه

تراکم و تمرکز توسعه موجب میگردد که تجهیزات شهری بخصوص جاده ها و تجهیزات عمومی با نهایت صرفه تامین گردد. ولی اگر تمرکز و تراکم از حد معینی تجاوز نماید این میزان با بالارفتن هزینه در احتیاجات

احتیاجات با پیش بینی و ارزیابی بهترین نحوه توزیع تجهیزات شهری و همچنین با هماهنگی فعالیتها و امدادات بخش خصوصی و عمومی ۳- ضرورت تضمین توسعه و عمران شهری در چهار چوب طرح جامع.

مرحله بندی برنامه توسعه و عمران طرح جامع به پنج دوره متوالی نه تنها پیش بینی دقیق توسعه را در آغاز هر دوره امکان پذیر میسازد بلکه مبنای تدوین برنامه های دقیق مالی را برای هر دوره تشکیل میدهد. همچنین سازمان طرح جامع را که مسوولیت اجرای طرح را بر عهده دارد قادر میسازد که با دقت کافی وظایف و تعهدات و همچنین حجم کار اداری خود را برای هر دوره پیش بینی نماید. علاوه بر برنامه های ۵ ساله فواصل مناسبی را برای آزمایش پیشنهادات طرح جامع و عمای بودن آنها تشکیل میدهد و جمیع آوری

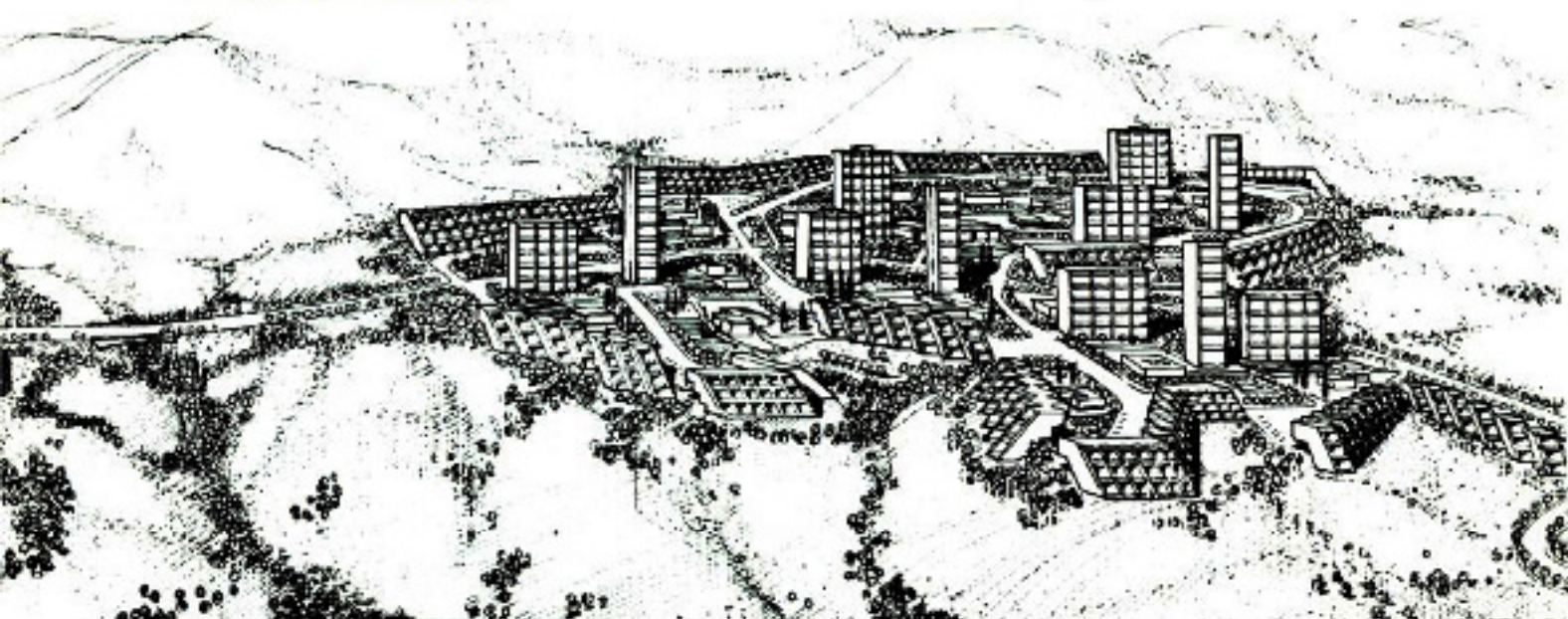
اولیه توسعه و گسترش با مشکلاتی مواجه خواهد شد. در این شرایط بخش عمومی باید با تمام قوا بکوشد تا این تغییر و تحول در توسعه شهری با ثبات و تعادل انجام گیرد بدین منظور آشنائی و درک موارد ذیل لازم بنظر میرسد:

الف - هدفهای طرح جامع و سایر موازین طرح ریزی.

ب - روشهایی که بوسیله آن بتوان هدفهای طرح جامع را در برنامه های مختلف مرحله بندی منعکس کرده و ضمناً این هدفها و مقاصد را برنامه های ویژه ای که قابل اجرا باشد تبدیل نمود.

ب - پیش بینی روند دقیق توسعه پنج سال اول و مقررات اجرایی. قسمت اول این عوامل در گزارش حاضر کامل مورد بحث قرار گرفته است. قسمت دوم

Croquis d'un quartier
sur les pentes de la montagne



شمای طرح یک قسمت از کوهپایه

دیگر شهری مانند ممکن تعدیل خواهد یافت. بخصوص که شدت تراکم مسکونی احداث آپارتمانهای مرتفع و هر هزینه را ایجاد مینماید در صورتی که ساختمان های کوتاه با متوسط بیشتر مقرون صرفه میباشد.

اگرچه در تهران اراضی زیادی برای توسعه و عمران وجود دارد لکن بدلائل ذیل لازم است که توسعه و عمران با فشرده گی و تراکم بیشتری انجام گیرد.

۱- جلوگیری از پراکندگی توسعه. ۲- بهره برداری کامل از اراضی غیر معبور داخل شهری.

۳- مشخص کردن محدودیتهای سازمانهای دولتی برای تامین تجهیزات و خدمات شهری

اطلاعات جدید تحقیقا تجدید نظر در طرح جامع را ایجاد خواهد نمود همچنین فواصل ۵ ساله با برنامه های اقتصادی و عمرانی دولت مطابقت مینماید و بدین وسیله باسانی و با دقت کافی میتوان احتیاجات تهران را ارزیابی نموده و اثرات طرح ریزی کشور و بعکس اثرات طرح ریزی شهر را در برنامه های کشور مشخص نمود.

طرح جامع برای سالهای بین ۱۳۴۵ و ۱۳۷۰ تهیه و تدوین گردیده است در نتیجه برنامه های مرحله بندی نیز برای سالهای ۱۳۴۵ تا ۱۳۷۰ خواهد بود ولی باید توجه داشت که برنامه چهارم عمرانی کشور برای سالهای ۱۳۴۶ تا ۱۳۵۱ تهیه گردیده است.

و سوم که قبلاً بطور اجمال ذکر شده بود در اینجا بطور مبسوط تجزیه و تحلیل میگردد تا بتوان میزان وجود مسوولیت دولت را در توسعه و عمران پایتخت طی ۲۵ سال آینده مشخص نمود.

بخش سوم برنامه مرحله بندی توسعه و عمران

الف - هدفها و زمان بندی

به هدف اساسی مبنای برنامه مرحله بندی را تشکیل داده است:

۱- ضرورت تامین کلیه احتیاجات شهری برای مردم در هر دوره توسعه اقتصادی و افزایش جمعیت.

۲- ضرورت تامین بهره برداری غائی از منابع اقتصادی و سایر منابع برای تامین

(این امر بخصوص در مورد تامین آب كاملاً صدق مينمايد) . مذاكرات طولانی با مسئولان سازمان آب تهران برای تعیین يك محدوده مناسب برای سالهای اول طرح انجام گرفته است . براساس این مذاكرات پیش از آنكه سرمایه گذاری عمده صورت گیرد بهره برداری كاملاً از تجهیزات موجود بعمل خواهد آمد .

۴- تقویت آینده توسعه خطی

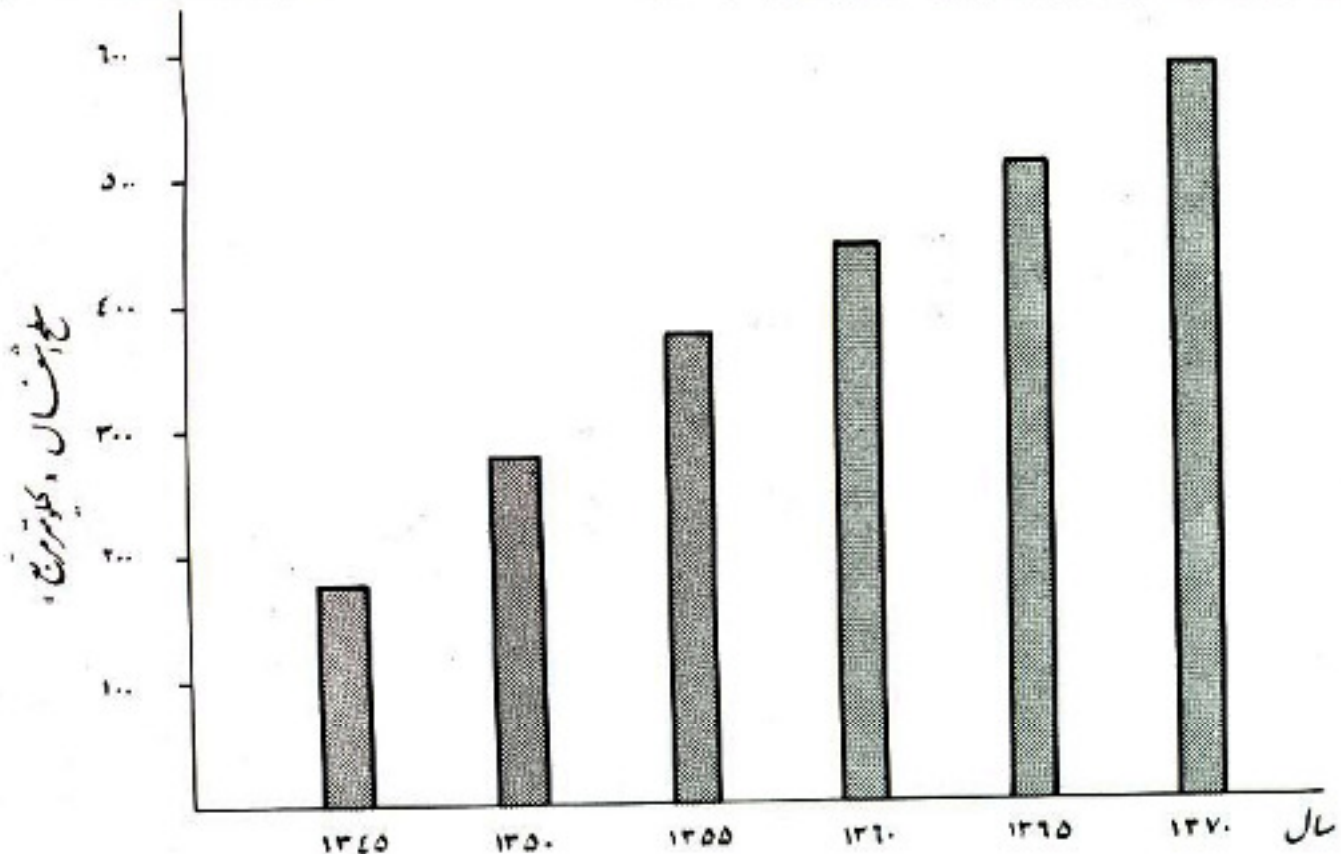
توسعه خطی پیشنهادی كاملاً مغایر با نحوه توسعه فعلی شهر میباشد و مرحله بندی توسعه بایستی اصالت این سیاست و ایده را حفظ کند. این امر بخصوص در مراحل اولیه طرح بسیار حائز اهمیت است چه افزایش جمعیت در این دوره تقریباً نیمی از افزایش

که محتماً تاسیسات و فعالیتهای تفریحی را جذب خواهد نمود . مقتضی است از این اقدامات دولت بویژه از سرمایه گذاری دولتی جاده ها ، بخصوص در قسمت غربی شهر بهره برداری كاملاً بعمل آید .

ب- برنامه های ۵ ساله مرحله بندی سطح مورد استفاده برای عوامل مختلف شهری در دوره طرح جامع از ۱۸۰ کیلومتر مربع در سال ۱۳۴۵ به حدود ۶۰۰ کیلومتر مربع در سال ۱۳۷۱ افزایش خواهد یافت . بررسی معیار های مختلف استفاده از اراضی برای پنج سال آینده نشان میدهد که سطح مورد استفاده در پایان دوره اول توسعه ۲۸۳ کیلومتر مربع خواهد بود .

طرح جامع مشخص مينمايد . در برنامه های مرحله بندی از امکانات بالقوه برای تامین احتیاجات و نیازمندیهای مختلف روافزون تهران طی دوره های مختلف توسعه بهره برداری كاملاً بعمل آمده است .

در مطالعه دوره اول توسعه و عمران که ذیلاً مورد بحث قرار خواهد گرفت احتیاجات روز افزون شهر بطور دقیقتری بررسی شده و امکانات فیزیکی اقتصادی و فنی برای مشخص کردن روش و طریقی که بوسیله آنها بتوان موقعیت هدفها را تامین نمود ارزیابی گردید و بالاخره يك برنامه اجرایی برای توسعه و عمران فیزیکی و برنامه های مالی تعیین شد . در تدوین برنامه مالی امکانات شهر از



نقطه نظر سرمایه گذاری و هم آهنگی با برنامه چهارم و پیش بینی درآمد و هزینه شهرداری مورد بررسی قرار گرفته است .

الف - جمعیت

هدفهای بلند مدت تحدید جمعیت تهران در مرحله اول طرح جامع مورد بحث قرار گرفت و همچنین پیشنهاداتی برای حصول باین هدفها در فصل دوم این گزارش ارائه شده است .

فقدان اطلاعات و آمار جدید موجب گردید که نتوان اثرات سیاستها و اقداماتی را که در دو سال اخیر صورت گرفته مشخص کرده و تغییرات لازم را در منحنی پیش بینی جمعیت منعکس نمود . لذا منحنی رشد جمعیت پیش بینی شده

برنامه توسعه شهری طی دوران پنج ساله طرح جامع براساس رابطه مستقیمی با توسعه اقتصادی و معیار ها و ضوابط آن محاسبه گردیده است . نمودار زیر نتیجه این بررسی را نشان میدهد . رابطه نزدیکی بین توسعه سریع سطح شهر طی دوره های اول با افزایش نسبی جمعیت و پایه اقتصادی شهر مشاهده میگردد .

نقشه زیر موفقیت توسعه شهر را در دوره های پنج ساله طرح جامع بر اساس محاسبات فوق الذکر نشان میدهند .

بخش سوم دوره اول توسعه و عمران

برنامه مرحله بندی توسعه و عمران يك چهار چوب اساسی را برای تامین هدفهای

۲۵ ساله دوران طرح را تشکیل خواهد داد . از آنجائیکه دولت با اهمیت این امر پی برده مسئولیتهای مهمی را در این زمینه تقبل نموده است که بیشك توسعه خطی را امکان پذیر خواهد ساخت .

- ایجاد مرکز عمده منطقه ای در عباس آباد با واحدهای مسکونی پر تراکم .
- امتداد شاهراه کرج بخیا بان بهلوی -
- ذخیره اراضی جدید برای مراکز منطقه ای جهت تسهیل عمران واحداث آنها .
- ساختمان استادبوم المپیک و دهکده آن در منطقه لشر که بیشك زمینه را برای ایجاد تاسیسات و فعالیتهای تفریحی فراهم خواهد کرد .

- ایجاد جنگل وسیع در منطقه لشر

در مرحله اول مبنای برنامه ریزی دوره اول توسعه قرار گرفته است. مطابق این پیش‌بینی میزان جمعیت از ۱۰۰،۹۹۷۲،۲ نفر در سال ۱۳۴۵ به ۱۰۰،۹۹۸،۳ نفر در پایان مرحله و عمران (سال ۱۳۵۱) خواهد رسید. اگرچه تجزیه و تحلیل اثرات و عواقب روشهای تحدیدی جمعیت بخصوص از نظر اقدامات لازم در سطح کشور برای حصول هدفهای دولت در حیطه وظائف طرح جامع نمیباشد معذک در این مورد گزارش دقیقی تهیه و پیشنهادات لازم ارائه گردیده است. این گزارش در ضمیمه شماره شش دیده می‌شود. جدول زیر افزایش جمعیت سالیانه را طی دوره اول توسعه و عمران نشان می‌دهد. ارقام این جدول حاکی از افزایشی در حدود ۱۰،۲۶،۰۰۰ نفر و یا ۲۲،۴،۴۰۰ خانوار طی دوره اول توسعه می‌باشد.

بطوریکه از جدول صفحه قبل برمیآید افزایش جمعیت طی دوره اول توسعه و عمران کمی بیش از ۴۰٪ افزایش جمعیت پیش‌بینی شده ۲۵ ساله طرح خواهد بود. افزایش سریع جمعیت در این دوره ضرورت اقدامات اساسی را برای هماهنگی و بهره‌برداری از تمام منابع موجود جهت تامین احتیاجات و خواسته‌های روزافزون تهران چه از نظر کمی و چه از لحاظ کیفی ایجاب مینماید.

ب - پیش‌بینی اقتصادی

اقتصاد کشور ایجاد خواهد کرد. از اینرو لازم بنظر میرسد که بررسیهای دقیقتری در زمینه عواقب سیاست تجدید توسعه و اثر آن در اقتصاد کشور بعمل آید.

شاخص دیگر بررسی اقتصادی توزیع درآمد میباشد. پیش‌بینی‌های طرح جامع از نظر تغییرات توزیع درآمد در جدول صفحه بعد منعکس گردیده است. طبقه بندی درآمد خانوارهای تهران براساس آمار و اطلاعات بانک مرکزی (سال ۱۳۴۵) قرار دارد. بر مبنای این بررسی محدودیت افزایش جمعیت که همراه با افزایش درآمد سرانه خواهد بود موجب کاهش نسبت خانوارهای کم درآمد میگردد. طبقات سه گانه دیگر از نقطه نظر جمعیت افزایش پیدا خواهد نمود. بالاترین افزایش مربوط به طبقه درآمد متوسط میگردد که در حدود ۷٪ میباشد و همچنین طبقه درآمد بسیار بالا تا حدود ۵ درصد افزایش خواهد داشت. طبقه درآمد «متوسط پائین» بیش از نیمی از جمعیت تهران را در پایان دوره اول شامل خواهد شد و نیم دیگر جمعیت تقریباً بطور مساوی بین دو طبقه بالا و طبقه پائین درآمد توزیع میگردد.

بر اساس مذاکراتی که طی بررسی مرحله اول گزارش با نمایندگان سازمان برنامه، بانک مرکزی، وزارت اقتصاد و شورای عالی شهر سازی انجام شد اصلاحاتی در پیش‌بینی‌های اقتصادی بعمل آمد و در نتیجه پیش‌بینی توسعه اقتصادی و امکانات سرمایه گذاری در تهران با در نظر گرفتن تغییرات پیش‌بینی‌ها مورد تجدید نظر قرار گرفت. گزارش کامل پیش‌بینی توسعه اقتصادی در ضمیمه شماره ۱ این گزارش درج گردیده است.

جدول بعدی درآمد سرانه و همچنین سرمایه گذاری خالص پیش‌بینی شده را در ساختمان برای سالهای ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۱ نشان میدهد.

از این بررسی چنین برمیآید، که سرمایه گذاری در ساختمان طی دوره اول توسعه ۲۱۵ میلیارد ریال خواهد بود. بیشک این رقم محافظه کارانه بوده و براساس فرضیه محدودیت‌های اقتصادی که در توسعه و عمران تهران منظور گردیده محاسبه شده است. چه براساس این محدودیت‌ها ۴۳٪ از سرمایه گذاری ناخالص کشور در دوره اول توسعه و عمران در تهران صورت خواهد گرفت و در صورتیکه محدودیتهای اقتصادی

افزایش جمعیت سالیانه طی دوره اول توسعه و عمران

سال	جمعیت	وسعت خانوار	تعداد خانوار
۱۳۴۵	۲،۹۷۲،۱۰۰	۴/۷۰	۶۲۲،۴۰۰
۱۳۴۶	۳،۱۳۸،۵۰۰	۴/۶۸	۶۷۰،۶۰۰
۱۳۴۷	۳،۳۱۱،۱۰۰	۴/۶۶	۷۱۰،۵۰۰
۱۳۴۸	۳،۴۸۶،۶۰۰	۴/۶۴	۷۵۱،۴۰۰
۱۳۴۹	۳،۶۶۱،۱۰۰	۴/۶۲	۷۹۲،۴۰۰
۱۳۵۰	۳،۸۳۳،۳۰۰	۴/۵۹	۸۳۵،۱۰۰
۱۳۵۱	۳،۹۹۸،۱۰۰	۴/۵۶	۸۷۶،۸۰۰

ب - برنامه توسعه و عمران
بر اساس بررسیهای افزایش جمعیت و رشد اقتصادی ۵ سال اول و همچنین معیار هائیکه در مطالعات مرحله اول تهیه گردیده يك برنامه توسعه و عمران برای اولین مرحله تهیه شده است. این برنامه همچنین براساس تجزیه و تحلیل احتیاجات و خواسته‌های پیش‌بینی شده جمعیت در چهار چوب امکانات سرمایه‌گذاری مشخص

توسعه منظور نگردد سهم سرمایه گذاری ناخالص تهران طی دوره اول توسعه و عمران نسبت به کشور تخمیناً ۵۰ تا ۶۰٪ خواهد بود. باید متذکر گردید که طبق پیش‌بینی‌های انجام شده رقم ۴۳٪ در ۵ سال آخر طرح جامع به ۲۳٪ کل سرمایه گذاری کشور تقلیل خواهد یافت و بدیهی است چنین تقلیلی در راه تامین تجدید رشد جمعیت تهران احتمالاً موانع و خطراتی برای

بطوریکه در هرم جمعیت دیده میشود قدمت عمده افزایش در گروه سنی بین ۲۵ تا ۵۰ صورت میگیرد. اثرات این افزایش ضرورت تامین سطح اشتغال خانوار تقلیل مییابد (بعثت اثر برنامه ریزی خانوار) میزان افزایش خانوار بیشتر از میزان افزایش جمعیت میباشد. در نتیجه احتیاج بایجاد واحد‌های مسکونی در این دوره بیشتر خواهد شد.

گرفته شده است این بررسی تا اندازه‌ای بر اساس روشهای مرحله اول طرح قرار دارد. در این مطالعات امکانات بالقوه سرمایه گذاری و عناصر مختلف شهری بر اساس تجزیه و تحلیل کمبود های موجود و احتیاجات اضافی و همچنین بر اساس معیار های مطلوب برای هریک از عناصر و ارزیابی نسبی اولویت ها در تامین احتیاجات محیطی جمعیت تهران قرار داده شده است.

در اینجا بطور اختصار درباره پیش‌بینی سرمایه گذاری در عناصر شهری طی اولین دوره توسعه و عمران بحث بعمل خواهد آمد.

طبقه بندی این ساختمانها نسبت به طبقات مختلف درآمد و همچنین سرمایه گذاری در آنها در جدول دیده میشود.

تقاضا برای انواع مختلف مسکن مربوط به گروههای مختلف درآمد خانوار در قسمت قبلی نشان داده شد. در تعیین تعداد واحد های مسکونی که باید در دوره اول توسعه ایجاد گردد لازم است میزان احتیاجاتی را که با واحد های موجود قابل تامین است مشخص نماییم.

جدول تغییرات عرضه واحد های مسکونی را طی ۵ سال اول نشان میدهد در

(در حدود ۷۰۰۰۰ واحد) وجود خواهد داشت. باید متذکر گردید که حتی برای احداث این تعداد واحد مسکونی بطوریکه در مطالعات مرحله اول نشان داده شده بایستی توسط دولت کمک مالی انجام گیرد تا وضعیت بسیار نامطلوب واحد های مسکونی طبقه کم درآمد بهبود یابد.

بررسیهای بیشتری در مورد احتیاجات مسکن در دوره اول توسعه در جدول صفحه بعد منعکس گردیده است بطوریکه در این جدول دیده میشود در حدود ۸۶۰۸۶۳ میلیون ریال طی این دوره در مسکن سرمایه

سرمایه گذاری در ساختمانهای مسکونی نسبت به طبقات مختلف درآمد

گروههای درآمد (ریال در سال)	کل سرمایه گذاری (هزار ریال)	هزینه متوسط هر واحد مسکونی (ریال)	تعداد واحد های مسکونی
- ۷۶,۷۰۰	۵۴۸,۶۳۲	۷۱,۹۴۰	۷,۶۰۰
۷۶,۷۰۰ - ۲۳۰,۰۰۰	۳,۲۹۱,۷۹۳	۱۷۱,۵۱۶	۱۹,۲۰۰
۲۳۰,۰۰۰ - ۵۰۰,۰۰۰	۴,۳۸۹,۰۵۸	۳۸۱,۶۷۰	۱۱,۵۰۰
۵۰۰,۰۰۰ -	۲,۷۴۳,۱۶۱	۱,۱۶۷,۴۰۰	۲,۴۰۰
جمع	۱۰,۹۷۲,۶۴۴		۴۰,۷۰۰

۱- مسکن

احتیاجات کلی: در گزارش مرحله اول بخش مسکن نشان داده شد که ۵۶۲,۶۰۰ واحد مسکونی که در پایان سال ۱۳۴۵ در تهران وجود داشت تقریباً ۱۰٪ کمتر از تقاضا بوده است بویژه این کمبود در طبقه کم درآمد حساستر جلوه مینماید بطوریکه تعداد واحد های مسکونی در حدود ۸۰ هزار دستگاه و یا تقریباً ۳۰٪ کمتر از تقاضا بوده است. در دو طبقه از درآمد متوسط تقاضا و عرضه نسبتاً مساوی بوده و در طبقه درآمد بالا عرضه بر تقاضا فزونی داشته است. از آنجائیکه آمار دقیقی در مورد تعداد و انواع واحد های مسکونی که در سال ۱۳۴۶ احداث گردیده در دست نمیشد ارقامی که برای این سال بکار برده شده بر اساس مطالعات بانک مرکزی در مورد احداث مسکن در سال ۱۳۴۵ گذارده شده است. مطابق این بررسی در سال ۱۳۴۶ در حدود ۴۰۰,۷۰۰ واحد مسکونی که تقریباً شامل ۲۵ هزار ساختمان مسکونی میگردد بنا شده است.

این جدول فرض گردیده که ۱۰٪ از تمام واحد های مسکونی در هریک از طبقات مختلف درآمد بیک طبقه پائین تر تبدیل خواهد شد. تنها استثنائی که در این فرضیه وجود دارد در طبقات کم درآمد میباشد که فرض گردیده ۵٪ از واحد های مسکونی بطوری فرسوده میگردد که بایستی بکلی تخریب شوند. نتیجه این بررسی که در جدول مذکور نشان داده شده حاکی است که طی مرحله اول توسعه احتیاج با احداث ۲۸۳,۵۰۰ واحد مسکونی خواهد بود که ۱۷۵,۲۰۰ واحد آن در طبقه درآمد متوسط پائین پیش بینی گردیده است (خانوار هائیکه درآمد سالانه آنها بیش از ۷۶,۷۰۰ و ۲۳۰,۰۰۰ ریال میباشد). برای طبقه درآمد پائین بعلاوه آنکه حجم آن از ۲۷۸,۳۰۰ در آغاز دوره اول توسعه به ۲۲۸,۰۰۰ در پایان دوره کاهش خواهد یافت و چون تعداد زیادی از واحد های مسکونی طبقه بالاتر بعلاوه فرسودگی در این طبقه قرار میگیرند احتیاج نسبتاً کمی با احداث واحد های مسکونی

گذاری دوره اول را که در طرح جامع پیش‌بینی گردیده شامل میشود.

۲- عناصر دیگر

جدول صفحات بعد احتیاجات و سرمایه گذاری پیش‌بینی شده در هریک از عناصر شهری را در دوره اول توسعه نشان میدهد. این بررسی بر اساس معیار های سرانه‌ای که در سال ۱۳۴۵ موجود بوده و همچنین برای سال ۱۳۴۶ اصلاح گردیده و همچنین سهمی از ساختمانهای که در دوره پنج سال اول نسبت به تامین معیار های نهائی طرح جامع باید ساخته شود مشخص شده است.

صنعت - سرمایه گذاری صنعتی طی مراحل اولیه طرح جامع محدود بوده و تنها بگسترش و تغییر محل تأسیسات موجود منحصر خواهد گردید. این عامل و همچنین طرحهای صنعتی دولتی و صناعی که برای تامین احتیاجات ضروری شهر بوجود خواهند آمد در معیار های فوق در نظر گرفته شده است. سرمایه گذاری در ساختمانهای صنعتی بالغ بر ۱۰۲,۴۸۸ میلیون ریال میگردد که

در حدود ۵٪ کل سرمایه گذاری را تشکیل میدهد.

تجارت - بیشتر فعالیتهای تجارتي در دوره اول توسعه و عمران در تغییر مکان و همچنین تشکیل هسته های اصلی مراکز تجارتي در تقسیمات مختلف شهری که در طرح جامع پیشنهاد گردیده متمرکز خواهد شد. اکثر تاسیسات تجارتي که در اطراف جاده ها قرار گرفته اند معایر محسوب گردیده و بایستی مطابق با طرحهای دقیق تقصیلی انتقال پیدا نمایند تاسیسات مربوط بخدمات نقش مهمی را در بخش تجارتي ایفا خواهد نمود.

دولتی - بر اساس هدف تجدید توسعه تهران بیشتر تاسیسات اداری دولتی بایستی بر اکثر استانها انتقال پیدا کنند. ساختمان ابنیه دولتی بخصوص سازمانهای حکومت مرکزی در مراحل اولیه اجرای طرح جامع کاهش قابل ملاحظه ای پیدا خواهد نمود. بهداشت - یکی از بزرگترین مشکلات و کمبود های شهر تهران تاسیسات بهداشتی آن میباشد بخصوص این کمبود در درمانگاه های کوچک که بتواند هم خدمات بهداشتی انجام داده و هم مشاوره و کمک در برنامه ریزی خانوار بنماید مشاهده میگردد. این احتیاج بخوبی در برنامه تاسیسات بهداشتی

که نسبتا قابل توجه است منعکس گردیده است. ضمنا باید یادآور شد که تامین کادر فنی برای این تاسیسات از مشکلات عمده بوده و بسیار مهم میباشد. آموزش و پرورش - مانند بهداشت بایستی توجه زیادی نسبت بامر آموزش و پرورش ملی مرحله اول اجرای طرح جامع تهران مبذول داشت. تاکید لازم جهت ایجاد مدارس حرفه ای و مدارس عالی بمنظور پر نمودن فاصله بین دبیرستان و دانشگاه نداشتن آنها فشار زیادی را که بر دانشگاه ها وارد میگردد کاهش خواهد داد بلکه میتواند یک نیروی کار ماهر را که اقتصاد

تغییرات عرضه واحد های سکونی طی دوره اول توسعه عمران

گروه های درآمد (ریال در سال)	عرضه در سال ۱۳۴۶	تغییر در مسکن ۱۳۴۶ - ۱۳۵۱	وضع مسکن ۱۳۴۶ در سال ۱۳۵۱	تقاضا در سال ۱۳۵۱	احتیاج بساختمان ۱۳۵۱
۷۶,۷۰۰ -	۲۰۱,۷۰۰	۲۹,۳۰۰ + ۱۰,۰۰۰	۲۲۱,۰۰۰	۲۲۸,۰۰۰	۷,۰۰۰
۷۶,۷۰۰ - ۲۳۰,۰۰۰	۲۹۳,۳۰۰	۸,۰۰۰ + ۲۹,۳۰۰	۲۷۲,۰۰۰	۴۴۷,۲۰۰	۱۷۵,۲۰۰
۲۳۰,۰۰۰ - ۵۰۰,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	۲,۸۰۰ + ۸,۰۰۰	۷۴,۸۰۰	۱۵۷,۸۰۰	۸۳,۰۰۰
۵۰۰,۰۰۰ +	۲۸,۳۰۰	۲,۸۰۰ -	۲۵,۵۰۰	۴۳,۸۰۰	۱۸,۳۰۰
جمع	۶۰۳,۳۰۰	۱۰,۰۰۰ -	۵۹۳,۳۰۰	۸۷۶,۸۰۰	۲۸۳,۵۰۰

تغییرات	معارف های ارائه ۱ متر مربع ۱								اولین دوره توسعه و عمران		
	۱۹۶۶ ۱۳۴۵		۱۹۶۷ ۱۳۴۶		۱۹۶۸ ۱۳۴۷		۱۹۶۹ ۱۳۴۸		۱۹۷۰ ۱۳۴۹		۱۹۷۱ ۱۳۵۰
	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع	مساحت مربع
بارک و زمينها قیاری	۰/۵۷	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸	۰/۶۸
مراکز	۰/۱۱	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳
دخیره	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
جمع											

نوعارت	معیارهای سرانه (متر مربع)								اولین دوره توسعه و عمران		
	۱۹۶۶ ۱۳۴۵		۱۹۶۷ ۱۳۴۶		۱۹۷۲ ۱۳۵۱		۱۹۹۱ ۱۳۷۰		ساختمان (مترمربع)		هزینه (میلیون ریال)
	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	جمع
خرده فروشی	۰/۶۰	۰/۰۴	۰/۷۹	۰/۰۶	۰/۹۰	۰/۱۵	۱/۵۶	۰/۲۸	۱۳۳۸,۴۸۰	۴۱۱,۳۹۰	۵,۴۷۷
عمده فروشی	۰/۰۱	۰/۲۹	۰/۰۲	۰/۲۱	۰/۰۹	۰/۲۰	۰/۴۰	۰/۲۴	۲۹۷,۰۷۹	۱۴۰,۵۲۵	۹۱۶
دفاتر	۰/۱۱	۰/۵۵	۰/۱۶	۰/۶۰	۰/۵۲	۰/۴۷	۱/۶۱	۰/۴۸	۱۱۱۶,۸۲۳	۱۱۱,۰۰۰	۹,۷۰۱
هتل	۰/۰۱	۰/۱۰	۰/۰۱	۰/۱۱	۰/۰۲	۰/۱۲	۰/۱۶	۰/۰۳	۴۸,۵۷۷	۱۳۴,۵۲۷	۵۲۳
خدمات	۰/۸۰	۰/۴۰	۰/۸۸	۰/۲۳	۱/۱۰	۰/۳۵	۱/۷۹	۰/۷۶	۱,۱۳۵,۹۲۰	۶۷۷,۴۴۵	۶,۷۳۰
جمع											۲۳,۳۴۷

آموزش و پرورش	معیارهای سرانه (متر مربع)								اولین دوره توسعه و عمران		
	۱۹۶۶ ۱۳۴۵		۱۹۶۷ ۱۳۴۶		۱۹۷۲ ۱۳۵۱		۱۹۹۱ ۱۳۷۰		ساختمان (مترمربع)		هزینه (میلیون ریال)
	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	جمع
کودستان و دبستان	۰/۲۱	۰/۲۸	۰/۲۴	۰/۳۲	۰/۶۰	۰/۸۵	۱/۲۱	۱/۰۴	۱,۶۴۵,۵۶۰	۲,۳۱۳,۹۸۰	۸,۸۴۲
دبیرستان و هنرستان	۰/۰۹	۰/۲۲	۰/۱۱	۰/۲۶	۰/۴۵	۰/۵۰	۰/۷۳	۰/۹۰	۱,۴۵۳,۸۶۵	۱,۱۸۲,۹۹۰	۱,۴۳۳
دانشگاهها	۰/۱۳	۰/۲۸	۰/۱۵	۰/۳۶	۰/۲۵	۰/۴۰	۱/۱۹	۱/۳۸	۵۲۸,۷۲۵	۴۶۹,۳۴۰	۴,۶۵۲
جمع											۲۲,۹۲۷

بهداشت	معیارهای سرانه (متر مربع)								اولین دوره توسعه و عمران		
	۱۹۶۶ ۱۳۴۵		۱۹۶۷ ۱۳۴۶		۱۹۷۲ ۱۳۵۱		۱۹۹۱ ۱۳۷۰		ساختمان (مترمربع)		هزینه (میلیون ریال)
	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	جمع
درمانگاه	۰/۰۲	۰/۰۲	۰/۰۳	۰/۰۳	۰/۲۰	۰/۱۰	۰/۲۹	۰/۱۷	۷۰۵,۴۴۵	۳۰۵,۶۱۵	۵,۲۴۱
بیمارستان	۰/۱۵	۰/۳۷	۰/۱۷	۰/۴۰	۰/۴۵	۰/۴۰	۰/۴۰	۰/۴۳	۴۶۵,۹۵۵	۳۴۳,۸۰۰	۴,۴۶۹
جمع											۹,۷۱۰

عناصر شهری	جمع سرمایه گذاری طبق برنامه	بخش دولتی	امکانات بالقوه بخش خصوصی	سرمایه گذاری برپایه اندکیزه سودجویی	مازادی که باید هدایت شود
مسکن	۸۶,۸۶۳	۵,۶۴۳	۸۱,۲۲۰	۷۳,۰۹۸	۸,۱۶۴
صنعت	۱۰,۲۴۸	۶۷۰	۹,۵۷۸	۹,۵۷۸	—
تجارت	۲۳,۳۴۷	۲۱۵	۲۳,۱۳۲	۲۳,۱۳۲	—
دولتی	۹,۸۲۲	۵,۴۱۱	۴,۴۱۱	۴,۴۱۱	—
بهداشت	۹,۷۱۰	۱,۸۸۲	۷,۸۲۸	۵,۴۸۰	۲,۳۴۸
آموزش و پرورش	۲۲,۱۲۷	۲,۵۵۲	۲۰,۵۷۵	۱۰,۱۸۸	۱۰,۱۸۷
تفریحات	۱۴,۷۵۲	۳,۰۳۳	۱۱,۷۱۹	۳,۵۱۶	۸,۲۰۳
تأسیسات عمومی	۵,۸۶۳	۷۰۴	۵,۱۵۹	۵,۱۵۹	—
حمل و نقل	۱۴,۲۵۹	۴,۳۸۳	۹,۸۷۶	۹۸۸	۸,۸۸۸
تجهیزات	۱۴,۷۰۹	۱۰,۶۹۵	۴,۰۱۴	۲۰۱	۳,۸۱۳
کشاورزی	۲,۵۰۰	۷۰	۲,۴۳۰	۲,۴۳۰	—
جمع	۲۱۵,۰۰۰	۳۵,۱۳۸	۱۷۹,۸۶۲	۱۲۸,۳۰۱	۴۱,۵۶۱

دولتی	معماریهای سرانه (متر مربع)								اولین دوره توسعه و عمران		
	۱۹۶۶ ۱۳۴۵		۱۹۶۷ ۱۳۴۶		۱۹۷۲ ۱۳۵۱		۱۹۹۱ ۱۳۷۰		هزینه (میلیون ریال)		جمع
	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	ساختمان (مترمربع)	هزینه (میلیون ریال)	
اداری	۰/۱۱	۰/۶۱	۰/۱۳	۰/۶۷	۰/۲۵	۰/۶۰	۱/۴۹	۱/۱۴	۵۹۱,۴۹۵	۲۹۶,۰۰۵	۳,۷۸۶
اجرایی	۰/۱۵	۰/۵۹	۰/۲۰	۰/۶۵	۰/۴۵	۰/۶۰	۱/۷۵	۰/۵۸	۸۷۱,۴۰۰	۳۵۸,۷۷۵	۶,۰۳۶
جمع											۹,۸۲۲

حمل و نقل	معماریهای سرانه (متر مربع)								اولین دوره توسعه و عمران		
	۱۹۶۶ ۱۳۴۵		۱۹۶۷ ۱۳۴۶		۱۹۷۲ ۱۳۵۱		۱۹۹۱ ۱۳۷۰		هزینه (میلیون ریال)		جمع
	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	سطح طبقه	فضای باز	ساختمان (مترمربع)	هزینه (میلیون ریال)	
سازه‌ها	—	۰/۴۹	—	۰/۴۹	—	۰/۷۲	—	۱/۶۱	۹,۳۴۱,۰۷۶	۱,۰۷۲	۱,۰۷۲
خطوط سریع‌السر	—	—	—	—	—	۰/۱۶	—	۰/۲۵	۶۳۹,۶۶۶	—	—
خیابان	—	۱۳/۱۰	—	۱۳/۲۳	—	۱۷/۱۸	—	۱۸/۱۵	۷,۱۶۳,۱۸۵	۱,۵۰۸	۱,۵۰۸
تأسیسات حمل و نقل	۰/۱۳	۲/۴۴	۰/۱۹	۲/۶۸	۰/۱۵	۲/۰۶	۰/۲۶	۰/۱۷	۳,۸۲۳,۰۰۶	۸۰۲	۲,۷۱۳
پارکینگ	—	۰/۲۸	—	—	۰/۰۳	۰/۶۰	۰/۲۱	۱/۴۴	۱,۳۳۱,۷۷۰	۲۰۰	۹۶۶
جمع											۱۱,۲۵۹

چون ایران بدان نیاز شدید دارد بوجود آورد. برای حصول معیارهای پایان مرحله اول طرح توجه لازم بکمبود فضای باز و زمینهای بازی مخصوص برای کودکانها و دبستانها شده است.

تفریحات - احتیاج میرم تهران بپارک و فضا های باز که در طرح جامع پیش بینی گردیده با هدف دولت در احداث آپارتمانها و تراکم زیاد مسکونی اطلاق دارد. همچنین مراکز تفریحی مانند باشگاههای ورزشی و زمینهای بازی و استادیوم ها مورد احتیاج است. برای تامین این احتیاجات در حدود ۱۴,۷۵۳ میلیون ریال سرمایه گذاری پیش بینی گردیده است. برای بهبود فضاهای باز ذخیره هیچ بودجه ای در نظر گرفته نشده. قیامات اراضی که برای فضای باز در روی نقشه طرح جامع نشان داده شده است بایستی ذخیره گردیده و در مراحل بعدی در بهبود آنها اقدام بعمل آید.

تاسیسات عمومی - بیشتر سرمایه گذاری در این قسمت برای تامین تاسیسات شهری که برای فعالیتهای اجتماعی محلی لازم میباشد اختصاص داده شده است. لذا مقتضی است تاکید بیشتری در ایجاد باشگاهها، کتابخانه ها، مراکز فرهنگی بعمل آید تا افراد يك معمله بتوانند در اجتماعات محلی شرکت نمایند.

حمل و نقل - ایجاد خیابانها در دوره اول توسعه نسبت بسایر تاسیسات حمل و نقل دارای اولویت خواهد بود. تاسیسات دیگر حمل و نقل مانند شاهراهها، خطوط سریع السیر بایستی پس از مرحله اول انجام گیرد. یکی از احتیاجات بسیار اساسی اولین مرحله توسعه عمران ایجاد تاسیسات پارکینگ میباشد که بتواند تا اندازه ای ازدحام و ترددگی ترافیک را در خیابانها کاهش دهد. این تاسیسات در مرحله اول در سطح هم کف خواهد بود و در مراحل بعدی در صورتیکه قیمت زمین ایجاب نماید ساختمانهای پارکینگ احداث خواهد گردید.

تجهیزات شهری - برنامه سرمایه گذاری در احداث تجهیزات شهری براساس ضریب هزینه کل تجهیزات بطوریکه در مرحله اول طرح جامع تعیین گردیده پیش بینی شده است. ضریبی که در اینجا مورد عمل قرار گرفته میزان سرمایه گذاری بالقوه ۵ سال توسعه و عمران نسبت بنوره ۲۵ ساله میباشد.

سرمایه گذاری پیش بینی شده در دوره اول توسعه در هر يك از تجهیزات مختلف شهری باستانهای آب و سیرند مطابق پیش بینی سازمانهای مربوطه میباشد. در مورد آب بطوریکه در قسمت محدوده توسعه بحث خواهد شد در پیش بینی سازمان آب منطقه ای تهران نسبت بسرمایه گذاری در توسعه شبکه آب

کمبود زیادی آشکار بوده و رقم پیش بینی شده آن سازمان با رقم پیش بینی شده طرح جامع متفاوت است.

کشاورزی - سرمایه گذاری پیش بینی شده در کشاورزی مربوط با انتقال فعالیتهای کشاورزی موجودمانند مرغداریها و دامپروری ها در محدوده اراضی برای استفاده های مناسب در حوزه های کشاورزی را شامل خواهد بود. سرمایه گذاری خالص در بخش کشاورزی در حدود ۲۵ میلیارد ریال برآورد شده است.

۴ - خلاصه برنامه عمرانی
جدولهای مربوطه پیش بینی سرمایه گذاری را در عناصر مختلف شهری طی دوره اول توسعه و عمران نشان میدهد.
ت - برنامه ریزی مالی دوره اول توسعه و عمران
همانطوریکه در قسمتهای گذشته بیان شد طی دوره اول توسعه و عمران در حدود ۲۱۵ میلیارد ریال سرمایه گذاری بالقوه در فعالیتهای ساختمانی پیش بینی میگردد. دو منبع اساسی برای این سرمایه گذاری موجود است.

۱ - سرمایه گذاری بخش عمومی بوسیله برنامه های فعلی و پیش بینی شده.

۲ - سرمایه گذاری بخش خصوصی بر اساس عرضه و تقاضا و انگیزه سودجویی. بررسی برنامه مالی دولت براساس برنامه چهارم عمرانی کشور و همچنین برنامه های شهرداری تهران سهم سرمایه گذاری بخش دولتی را طی اولین دوره توسعه و عمران در حدود ۳۵,۱۳۸ میلیون ریال نشان میدهد. در نتیجه پیش بینی میگردد که در حدود ۱۷۹,۸۶۲ میلیون ریال توسط بخش خصوصی در همین دوره سرمایه گذاری خواهد شد. براساس بررسی برنامه های عمرانی سهم سرمایه گذاری بالقوه رشته فعالیتهای مختلف بخش خصوصی که میتوان آنها را در چهار چوب فعالیتهای اقتصادی فعلی از انواع سرمایه گذاری های سود جویانه دانست در حدود ۱۳۸,۳۰۱ میلیون ریال میباشد. در نتیجه تقریباً ۴۱,۵۶۱ میلیون ریال برای فعالیتهای غیر انتفاعی نظیر خانه های ارزان قیمت، تفریحات، حمل و نقل و غیره باقی خواهد ماند. این سرمایه گذاری بایستی از طریق اقدامات دولتی تحت هدایت و برنامه ریزی قرار گیرد. در قسمتهای آینده این موضوع مورد بررسی بیشتری واقع خواهد شد. در نتیجه نحوه سرمایه گذاری طی اولین دوره توسعه و عمران بصورت مقابل خواهد بود.

ذیلا بحث درباره سرمایه گذاری بخشهای فوق در فعالیتهای مختلف عمرانی شهری مبادرت میگردد.

۱ - بخش دولتی
بمنظور مشخص کردن میزان سرمایه

گذاری بخش دولتی طی دوره اول توسعه و عمران جلسات متعددی با مسئولان سازمان برنامه، وزارت کشور و شهرداری تهران برگزار گردید. در مذاکرات با سازمان برنامه بودجه اختصاصی طرحهای مختلف برنامه چهارم مورد بحث قرار گرفت. از بررسی این طرحها چنین برمیآید که طی برنامه چهارم ۴۷,۷۶۵ میلیون ریال در فعالیتهای عمرانی سرمایه گذاری خواهد شد که از این مبلغ ۲۶,۵۱۶ میلیون ریال ببخش ساختمانی اختصاص خواهد داشت.

اگرچه میزان درآمد و سرمایه گذاری شهرداری کاملاً روشن و مشخص نمیشد ولی مطابق برآورد وزارت کشور امکانات سرمایه گذاری شهرداری تهران از منبع درآمد های نوسازی طی این دوره در حدود ۱۰ میلیارد ریال خواهد بود. بررسی این رقم و همچنین سایر منابع درآمد شهرداری حاکی است که طی این مدت ۲۰,۲۶۸ میلیون ریال درآمد پیش بینی گردیده که از این مبلغ ۸,۱۶۲ میلیون ریال برای سرمایه گذاری در ساختمان اختصاص داده خواهد شد و بقیه برای تامین حقوق کارمندان و هزینه های جاری و نگهداری تاسیسات موجود، خرید اراضی برای برنامه های جدید و همچنین وسائل و تجهیزات لازم صرف خواهد شد.

شرح مفصل سرمایه گذاری برنامه چهارم عمرانی کشور و همچنین شهرداری تهران برای طرحها و برنامه های مختلف از نقطه نظر هزینه وسائل و تجهیزات، هزینه های اراضی و ساختمانی در جدولهای مربوط دیده میشود.

در این جداول هزینه اراضی در ستونهای جداگانه ای مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. از آنجائیکه هزینه زمین تاثیر مهم و قابل ملاحظه ای در سرمایه گذاری بالقوه ندارد تاکنون مورد توجه قرار نگرفته است. لکن در تهیه برنامه های مالی و همچنین بررسی هزینه های بخش دولتی هزینه زمین بی شك عامل موثر بوده و سرمایه گذاری برای آن کاملاً ضروری میباشد. در نتیجه هزینه زمین برای هر يك از عناصر مختلف شهری پیش بینی گردیده است. سهم بخش دولتی طی این دوره در حدود ۴,۵۳۳ میلیون ریال برآورد میشود که البته رقم قابل ملاحظه ای میباشد. شایان توجه است که باوجود آنکه بخش دولتی با کمبود سرمایه مواجه است لکن برای ۳۵,۱۳۸ میلیون ریال سرمایه گذاری در فعالیتهای ساختمانی ناچار است که ۴,۵۳۳ میلیون ریال در خرید زمین خرج نماید.

این مشکل را میتوان تا اندازه ای از طریق مبادله و یا فروش اراضی دولتی برای خرید اراضی پیشنهادی سازمان طرح جامع حل نمود.

* بحث درباره خانه های ارزان قیمت توسط سازمان در گزارش مرحله اول دیده شود .

تذکر - ۱۰ میلیون ریال سرمایه گذاری خالص که از درآمد های توسازی حاصل میگردد بطریق بالا اختصاص داده شده است .
* طبق نظر شهرداری برای ساختمان آن تذکر - از منابع دیگر شهرداری بوسیله قانون درصد های معینی برای سرمایه گذاری در عناصر مختلف شهری منظور گردیده است . جدولها بررسی این ارقام و درصد های تعیین شده را نشان میدهد .

۳ - بخش خصوصی

تمایل بخش خصوصی سرمایه گذاری بر حسب عناصر مختلف تغییر مینماید . بی شک انگیزه اساسی سرمایه گذاری در این بخش جلب نفع میباشد و در نتیجه از قانون عرضه و تقاضا پیروی مینماید و فعالیتهای سرمایه گذاری متوجه رشته هایی میشود که سود قابل ملاحظه ای در بر داشته باشند .
اطلاعات در مورد میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی در فعالیتهای مختلف شهری ناقص میباشد ولی در برنامه ها و فعالیتهای مختلف شهری پیش بینی هایی در خصوص

میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی بر اساس عامل سودجویی بعمل آمده است . جدول زیر خلاصه پیش بینی سرمایه گذاری را طی دوره اول توسعه و عمران نشان میدهد . در این جدول سرمایه گذاری بخش عمومی و خصوصی در هریک از عناصر مختلف شهری که بر اساس عرضه و تقاضا و سودجویی پیش بینی گردید و همچنین مازاد سرمایه گذاری که به عناصر مختلف شهری اختصاص داده شده مشاهده میگردد .

باید متذکر شد که از ۲۱۵ میلیارد ریال سرمایه گذاری تنها ۳۵۱۳۸ میلیون ریال توسط بخش دولتی برنامه ریزی شده است که تقریباً معادل ۱۶٪ کل سرمایه گذاری میباشد . از طرف دیگر همانطوریکه در بررسیهای اقتصادی مرحله اول طرح جامع مورد بحث قرار گرفت در صورتیکه سهم سرمایه گذاری دولتی در فعالیتهای ساختمانی شهری بین ۳۰٪ الی ۴۰٪ کل سرمایه گذاری باشد میتواند کلیه احتیاجات جمعیت شهر را

پیش بینی سرمایه گذاری برنامه ریزی شده برای تهران

« میلیون ریال »

عناصر شهری	جمع مبلغ اختصاصی	سرمایه گذاری در زمینین	سرمایه گذاری در وسائل و ملزومات	سرمایه گذاری در ساختمان
مسکن	۳,۷۶۰	—	—	۳,۷۶۰
صنعت	۱,۲۰۳	۳۰	۵۰۳	۶۷۰
تجارت	۳۱۵	۲۰	—	۲۹۵
دولتی	۴,۸۴۲	۱۰۹	۳۰۰	۴,۴۳۳
بهداشت	۱,۹۰۹	۴۹	۲۳۰	۱,۶۳۰
آموزش و پرورش	۳,۵۶۹	۳۹۷	۷۴۰	۲,۴۳۲
تفریحات	۱,۵۲۶	۲۵	—	۱,۵۰۱
تاسیسات عمومی	۶۳۰	—	—	۶۳۰
حمل و نقل	۸,۲۵۰	۶۲۵	* ۷,۰۰۰	۶۲۵
تجهیزات	۲۱,۵۶۵	۱۴۴	۱۰,۹۵۱	۱۰,۴۷۰
کشاورزی	۱,۲۰۰	—	۱,۱۳۰	۷۰
جمع	۴۸,۷۶۹	۱,۳۹۹	۲۰,۸۵۴	۲۶,۵۱۶

تامین نماید. بررسی فوق نشان میدهد که اگر ۲۱۰۵۶۱ میلیون ریال مازاد بالقوه‌ایکه در بخش خصوصی وجود دارد بر سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده بخش دولتی اضافه گردد جمعا در حدود ۳۵٪ از سرمایه‌گذاری در فعالیتهای ساختمانی را تشکیل خواهد داد و در نتیجه سهم بخش خصوصی که بر اساس عرضه و تقاضا و سودجویی تعیین میشود در حدود ۶۵٪ کل سرمایه‌گذاری خواهد بود.

۳ - روشهای هدایت مازاد سرمایه‌گذاری بالقوه .

برای تامین منظور فوق طرق مختلفی را میتوان مورد عمل قرار داد. انتخاب یکی از این روشها و یا ترکیبی از آنها پس از بررسی دقیق توسط سازمان طرح جامع لازم خواهد بود. از طرفی امکانات و محدودیتهای سازمان و سیاست کلی دولت نیز بایستی مورد توجه قرار گیرد. ذیلاً بطور اختصار بذکر این روشها مبادرت میشود.

۱ - مالیات و عوارض اضافی - با افزایش عوارض و مالیاتهای موجود و یا وضع مالیاتها و عوارض جدید بخش عمومی مازاد سرمایه‌گذاری بالقوه بخش خصوصی را بخود منتقل مینماید و بدین ترتیب میتواند سرمایه‌گذاری را برای هدفهای مشخص شده اختصاص دهد. از این رو در مورد مالیات بر ارزش افزوده زمینهایی که بر اثر توسعه و عمران و تامین تاسیسات عمومی و مقررات ناحیه بندی ایجاد گردیده پیشنهاداتی به مسئولان امر ارائه گردیده که متن این پیشنهاد ها در ضمیمه شماره ۴ درج شده است.

۲ - انتشار اوراق قرضه - بدین وسیله میتوان قسمتی از منابع مالی بخش خصوصی را ببخش دولتی انتقال داد. این قرضه ها ممکن است بصورت وام های بلند مدت باشد که میتوان آنها را بطور مستقیم از بانکها و سایر تاسیسات مالی بخش خصوصی توسط سازمان طرح جامع تامین نمود. هر چند راه آسانتر همان انتشار اوراق قرضه عمومی بطور کلی و یا برای طرحهای اختصاصی میباشد.

۳ - مقررات اجباری - سازمان طرح جامع میتواند بوسیله اقدامات اجباری مازاد سرمایه‌گذاری بالقوه را که در بخش خصوصی وجود دارد برای هدفهای مشخص شده تحت هدایت و کنترل قرار دهد. بعنوان مثال سازمان میتواند صاحبان اراضی وسیع را که قصد تفکیک زمینهای خود را دارند مکلف سازد که پیش از فروش اراضی جاده ها ، پارکها ، زمینهای بازی و حتی تجهیزات شهری ، مدارس و درمانگاههای لازم را احداث و تامین نمایند.

۴ - تشویق و تهدید - با اقدامات تشویقی و تهدیدی نیز میتوان هدفهای فوق

را تامین نمود در اینجا سازمان میتواند با اتخاذ تصمیماتی مانند معافیت مالیاتی و یا اعطای اراضی مجانی بطرق مختلف سرمایه‌گذاری بالقوه بخش خصوصی را در فعالیتهای مشخص شده سوق دهد. همچنین میتوان با دادن وام یا بهره نازل ، بخش خصوصی را سرمایه‌گذاری در فعالیتهای مختلفی مانند ایجاد خانه های ارزان قیمت تشویق نمود.

۵ - طرح پنجساله اجرای طرح جامع اقدامات و عملیات در کندی را جهت هدایت و کنترل توسعه و عمران ایجاب مینماید این اقدامات بطور کلی شامل موارد ذیل میگردد :

۱ - اجرای مقررات استفاده از اراضی .
۲ - ذخیره اراضی برای برنامه های آینده .

۳ - اقدامات مثبت جهت تامین تاسیسات و تجهیزات شهری .
۴ - در فصول گذشته اقدامات لازم جهت هدایت و کنترل استفاده از اراضی مورد بحث قرار گرفت در این بخش پس از مشخص کردن موقعیت اجتماعی و اقتصادی دوره اول توسعه و عمران اقدامات معینی که طی این دوره بایستی ملاک عمل قرار گیرد بررسی خواهد شد .

۱ - محدوده توسعه و عمران طرح جامع تهران تصویب شده محدود را که ذیلاً بذکر آنها مبادرت میگردد پیشنهاد مینماید .

الف - محدوده منطقه تهران - این محدوده حدود همسنگی موثر تهران را با سایر قسمتهای کشور مشخص مینماید که شامل ذخائر آب برای تهران ، مراکز تفریحی جاجرد ، گاجره و آبعلی و همچنین فرودگاه بین‌المللی خواهد شد .

ب - محدوده شهری تهران - این محدوده شامل محدوده شهری تهران و کرج طی ۲۵ سال آینده میگردد .

پ - محدوده دوره اول توسعه - بمنظور تامین حداکثر صرفه‌جویی بایستی توسعه شهر طی دوره اول در این محدوده جای داده شود .

محدوده های فوق در جلسه ۱۵ خرداد ۱۳۴۷ بشورای عالی شهر سازی ارائه گردید . شورا پس از مذاکره و تبادل نظر محدوده های الف و ب را بطوریکه در نقشه شماره ۱-۲ ضمیمه نشان داده شده تصویب و محدوده منطقه‌ای تهران را در حیطه اختیارات استانداری تهران تشخیص داد . محدوده شهری تهران بعداً در مقیاس ۱:۱۰۰۰۰۰ با تغییراتی دیگری در جلساتی در وزارت کشور مورد موافقت قرار گرفت .

در مورد محدوده ۵ ساله تصمیم گرفتند که بهات محدودیتهای منابع آب ، توسعه شبکه آبرسانی بعداقل کاهش باید در نتیجه يك بررسی برای مشخص کردن حداقل

اراضی لازم بر اساس ضوابطی که در مرحله اول طرح پیش‌بینی گردیده بود تهیه گردید. نتیجه این بررسی در جدول مربوطه منعکس شده است . بر اساس این بررسی و سایر نکات و عواملی که در مشخص کردن یک چنین محدودیتهای لازم میباشد پیشنهادات نهایی طرح جامع برای محدوده ۵ ساله ارائه گردید این محدوده در نقشه های ضمیمه نشان داده شده است .

پیشنهادهای طرح جامع درباره محدوده دوره اول توسعه در جلسات متعددی در وزارت کشور مورد بررسی قرار گرفت و محدود جدیدی بمساحت ۲۱۵ کیلومتر مربع تعیین گردید .

۲ - اراضی حفاظت شده ضرورت تهیه طرح تفصیلی استفاده از اراضی قبلاً ناکید گردید و لزوماً بایستی قبل از تهیه طرحهای تفصیلی در مقیاس ۱:۲۰۰۰ تمام اقدامات و فعالیتهای عمرانی را متوقف نمود . ولی از آنجائیکه این امر غیر عملی میباشد روشهایی جهت تفسیر نقشه کلی طرح استفاده از اراضی برای صدور پروانه های ساختمانی پیشنهاد گردیده که در مورد اکثر اراضی قابل عمل میباشد .

روش مزبور در مورد پارهای از اراضی صدور پروانه های ساختمانی تا انجام مطالعات بیشتر و تهیه طرحهای تفصیلی امکان پذیر نخواهد بود . پیشنهاد میگردد که در این اراضی تا تهیه طرحهای تفصیلی فعالیتهای ساختمانی انجام نگیرد .

بطور کلی این اراضی را میتوان بدو نوع متفاوت تقسیم نمود اول زمینهاییکه فقط احتیاج تهیه طرحهای تفصیلی دارد و دوم اراضی که در آنها علاوه بر طرح ریزی شهری تعیین مسیر جاده ها نیز بایستی بررسی گردد . این اراضی در دو نقشه جداگانه مشخص شده است . نقشه های ضمیمه گزارش اراضی ذیل را که باید حفاظت شوند نشان میدهد :

الف - حوزه های نوسازی کامل .
ب - مراکز منطقه‌ای و اراضی پر تراکم مسکونی کن : امیرآباد و تهران - پارس .

پ - مرکز تجارتي موجود شهر و مراکز تجارتي شمیران و شهر ری .
ت - مراکز ناحیه‌ای درحوزه های بهسازی .

ث - اراضی عمدتاًیکه نحوه تفکیک آنها مغایر با موازین طرح جامع میباشد .
نقشه های ضمیمه مربوط بدانها میگرد که بمنظور های ذیل حفاظت خواهد شد :

الف - تعیین مسیر و شهر سازی اراضی مجاور جاده های درجه چهار .
ب - تعیین مسیر و سطح عبور خطوط سریع‌السیر عمومی و شهرسازی اطراف آن.

۳ - اقدامات لازم درباره مسکن

علاوه بر کمک هائی که در برنامه چهارم عمرانی کشور برای ایجاد مسکن منظور گردیده پیشنهاداتی در چهارچوب برنامه های توسازی برای تجدید مسکن تدوین شده است. این پیشنهادات شامل تخریب تقریباً ۱۰۰,۰۰۰ از فرسوده ترین واحدهای مسکونی تهران در دروازه غار و تامین مسکن برای سکنه آن در نقاط دیگر شهر خواهد بود.

ساکنین این محل تقریباً ۱۰۰,۰۰۰ نفر میباشد که ۲۰,۰۰۰ خانوار را تشکیل میدهند و لذا در واحد شهری جدید بایستی برای ایجاد ۲۰,۰۰۰ واحد مسکونی پیش-بینی های لازم بعمل آید.

بررسی مشخصات اقتصادی و اجتماعی ساکنین دروازه غار تامین انواع واحد های مسکونی زیر را ضروری میسازد.

نوع الف	۳۵,۰۰۰ واحد
نوع ب	۳۵,۰۰۰ واحد
نوع ج	۱۳,۰۰۰ واحد

۴ - اقدامات لازم برای ایجاد جاده ها
بر اساس پیش-بینی سرمایه گذاری که در دوره اول توسعه و عمران بایستی توسط سازمان صورت گیرد طرحهایی تهیه گردیده که حدود اقدامات بخش دولتی و همچنین مستحدثاتی را که طی این دوره بایستی اجرا گردد نشان میدهد. نقشه شماره (۱۶-۱۳) ضمیمه کلیه جاده های درجه ۵، ۴، ۳ را که بایستی بر مبنای جدول سرمایه گذاری زیر احداث گردد مشخص مینماید.

۵ - اقدامات در مورد عناصر دیگر شهری.

سازمان طرح جامع بایستی تمام فعالیت های عمرانی را تحت هدایت و کنترل قرار دهد و همچنین بایستی اقداماتی که توسط بخش عمومی انجام میگردد بسویله این سازمان به مرحله عمل درآید. ولی باید توجه داشت که در حال حاضر سازمانهای دولتی برنامه های عمداتی مختلفی را در محدوده تهران اجرا مینمایند و هر یک از آنها مشمول برنامه های خاصی مانند آموزش و پرورش، تجهیزات و غیره میباشند لذا پیشنهاد میگردد که طی اولین دوره توسعه و عمران سازمان طرح جامع مسئولیت هماهنگی تمام اقدامات را بعهده گیرد. ذیلاً بطور اختصار بذکر برنامه های اجرایی که بایستی توسط بخش عمومی طی دوره اول توسعه و عمران انجام گیرد مبادرت میشود.

صنعت - پیش بینی میگردد که بخش دولتی در حدود ۶۵ میلیون ریال سرمایه گذاری مستقیم بصورت سردخانه و همچنین کارخانه چرم سازی، انبار چای و تصفیه خانه تهران انجام خواهد داد و بطور غیر مستقیم

توسط بانک اعتبارات صنعتی و همچنین بانک توسعه صنایع و معادن کمکهای قابل ملاحظه ای بشکل قرضه و خرید سهام بعمل خواهد آمد.

تجارت - تنها اقدامی که در این زمینه برای بخش دولتی پیش بینی شده شامل اعطای وام برای ساختمان هتل ها و همچنین ایجاد یک مرکز خرید و فروش وام میباشد که کلاً در حدود ۲۹۵ میلیون ریال برآورد میگردد.

دولتی - بخش دولتی طی این دوره برای وزارتخانه ها و سازمانهای مختلف دولتی ساختمانهای زیادی احداث خواهد نمود و این اقدامات شامل موارد ذیل میگردد:

تکمیل ساختمان وزارتخانه های آموزش و پرورش، کشاورزی، کار و خدمات اجتماعی و همچنین طرحهای جدید برای وزارتخانه های راه، آب و برق و سایر تاسیسات دولتی مانند کاخهای فرح آباد، ساختمانهای ارتش، مراکز خدمات ارتشی، مرکز بایگانی، مرکز هواشناسی و سایر تاسیسات کوچک دولتی خواهد بود همچنین پیش بینی های لازم جهت اعطای وام ببخش خصوصی برای ساختمان ابنیه دولتی که توسط بخش خصوصی ایجاد میگردد شده است.

شهرداری تهران در نظر دارد که در حدود ۷۷۸ میلیون ریال برای ایجاد ساختمان مرکزی خود سرمایه گذاری کند. هر چند سرمایه گذاری در ساختمانهای دولتی توسط بخش دولتی به ۱۵۰,۲۱۱ میلیون ریال بالغ خواهد گردید ولی مع الوصف تعداد زیادی از سازمانهای مختلف دولتی در این زمینه استیجاری قرار خواهند داشت.

بهداشت - مبلغ ۱,۶۳۰ میلیون ریال توسط سازمان برنامه برای سرمایه گذاری در ساختمان بیمارستانهای جدید و سایر مراکز بهداشتی و همچنین توسعه مراکز فعلی و قدیمی اختصاص داده شده است این اقدامات شامل بیمارستان احیائیان، فیروز آبادی، لقمان الدوله، فیروزگر، شهرزاد، بیمارستان روانی، بیمارستان قلب، بیمارستان معتادین، بیمارستان حمایت مادران و کودکان و همچنین مراکز بهداشت عمومی، رفاه خانواده و کودکان بی بضاعت، سالخورده گان و همچنین پیش بینی های لازم برای اعطای وام ببخش خصوصی جهت احداث بیمارستان میگردد. سازمان اجرایی ۲۵۲ میلیون ریال در ساختمان درمانگاه ها سرمایه گذاری خواهد کرد. این رقم برای احداث ۲۵ درمانگاه که در مراکز شهری نواحی ایجاد خواهد گردید کافی بنظر میرسد این سرمایه گذاری با استناد بقانون شهرداری مبنی بر تخصیص ۱۰٪ از درآمد شهرداری بتاسیسات بهداشتی تامین خواهد شد.

آموزش و پرورش - برنامه اجرایی

بخش دولتی در برنامه های آموزشی شامل ۱۲۰ میلیون ریال از طرف شهرداری و ۸۰ میلیون ریال از طرف سازمان برنامه در احداث مدارس ابتدائی و همچنین ۳۷۶ میلیون ریال از طرف سازمان برنامه برای دبیرستانها و ۹۸ میلیون ریال برای مدارس حرفه ای و ۱,۶۵۸ میلیون ریال برای مدارس عالی و دانشگاهها خواهد بود. به علاوه مبلغ ۲۲۰ میلیون ریال صرف ساختمان مراکز آموزشی متفرقه خواهد گردید. بطوریکه از ارقام بالا مشاهده میگردد تنها میتوان ۲۰ دبستان و ۴ دبیرستان احداث نمود و در نتیجه برنامه اجرای بخش دولتی در این زمینه مطابق با احتیاجات شهر نخواهد بود. تفریحات - بودجه اختصاصی برای تفریحات شامل ۱,۵۰۱ میلیون ریال از برنامه چهارم و ۱,۴۲۷ میلیون ریال از طرف شهرداری تهران میباشد. در برنامه عمرانی چهارم سرمایه گذاری بیشتر در توسعه پارکهای لوزان و سرخه حصار، استادیوم المپیک، زمینهای اردو در منطقه، مرکز پشاهنگان و اراضی اردوی سازمان جلب سیاحان، مراکز اسکی در گاجره و همچنین اعطای وام ببلنج ۵۰ میلیون ریال بکلونهای ورزشی خصوصی خواهد بود.

بودجه اختصاصی شهرداری تهران برای ایجاد ۱۵ پارک محلی که موقعیت آنها در نقشه های ضمیمه نشان داده شده صرف خواهد گردید.

تاسیسات عمومی سهم بخش دولتی در این قسمت شامل ۶۳۰ میلیون ریال از بودجه برنامه عمرانی چهارم میباشد و این مبلغ در احداث یک تالار کنسرت، یک مرکز تجمع بین المللی و کتابخانه بنیاد پهلوی صرف سرف میگردد.

تجهیزات - مسئولیت بخش دولتی مختلف دولتی توزیع گردیده است این سازمان در تامین تجهیزات شهری بین سازمانهای هائی دوره اول توسعه و عمران هر یک برنامه های جداگانه ای برای تجهیزات شهری تهیه نموده اند. برنامه های بلند مدت این سازمانها بمنظور انطباق با موازین طرح بایستی مورد تجدید نظر قرار گیرد و برنامه های کوتاه مدت این سازمانها بقرار ذیل میباشد:

آب - شبکه فعلی که در حدود ۱۴۷ کیلومتر مربع را مشروب مینماید تقریباً ۶۰ کیلومتر مربع با هزینه ۳ میلیارد ریال توسعه پیدا خواهد نمود. منطقه توسعه آبرسانی طبق نقشه ضمیمه بیشتر در جهت غرب شهر ادامه پیدا خواهد نمود.

برق - شبکه توزیع نیرو شامل تمام منطقه شهری میباشد. برنامه سرمایه گذاری در شبکه توزیع نیروی برق طی ۵ سال اول طرح بالغ بر ۲۵۰ میلیارد ریال خواهد شد که این مبلغ شامل تعویض و تغییر مکان

کابل‌های فعلی و توسعه شبکه توزیع نیرو خواهد بود.

مخابرات - سرمایه‌گذاری بخش دولتی بالغ بر ۲۸۱ میلیارد ریال علاوه بر مجهز نمودن شبکه فعلی تلفن تعداد ۱۵۰ هزار انشعاب جدید را نیز تامین خواهد نمود. علاوه بر این مبلغ ۳۹۹ میلیارد ریال در تأسیسات مرکزی تلفن سرمایه‌گذاری خواهد شد. در مخابرات بین‌شهری (تلگراف، تلفن، پست و تلکس) در حدود ۳۵۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بعمل خواهد آمد. این مبلغ صرف احداث خطوط مخابراتی اصلی و فرعی بین شهری، تجهیزات تلکس و حتیکس، یک مرکز اصلی مخابراتی و توسعه و تکمیل شبکه پست خواهد گردید. مبلغ ۱۰۲۴۵ میلیون ریال سرمایه‌گذاری برای تأسیسات رادیو و تلویزیون در نظر گرفته شده است و این سرمایه‌گذاری شامل نصب دو دستگاه فرستنده موج کوتاه به قدرت ۲۵۰ کیلووات و تغییر مکان یک دستگاه فرستنده دیگر و برج‌های آن و تأسیسات مرکزی اداره رادیو و تلویزیون و همچنین استودیوهای فیلمبرداری و ظهور فیلم میگردد.

سیل بند - ملی این دوره سازمان برنامه و شهرداری تهران بطور مساوی در حدود ۵۰۰ میلیون ریال برای دو سیل بند و کانال‌های انحرافی سرمایه‌گذاری خواهند کرد.

۵ - اقدامات لازم در زمینه طرح‌ریزی بطوریکه قبلاً خاطر نشان گردید طرح - ریزی باید بطور مستمر مورد عمل قرار گیرد زیرا طرح جامع همراه با تحولات شهر در حال تغییر میباشد. برای هدایت این تغییر و تحول بایستی یک کادر ذیصلاح و با تجربه مسئولیت طرح‌ریزی آینده شهر را در سازمان طرح جامع در دست بگیرد. تجدید نظر در طرح جامع بایستی در قالب اطلاعات و آماری انجام گیرد که در پی ریزی طرح جامع مورد استفاده قرار گرفته است. این اطلاعات بقرار ذیل میباشد:

- افزایش جمعیت، تغییر در ترکیب جمعیت و همچنین تجدید نظر در پیش‌بینی آن.

- توسعه اقتصادی، روند در آمد، سرمایه‌گذاری بالقوه و تجدید نظر در پیش‌بینی.

- تجدید نظر در معیارها و ضوابط براساس تغییر در احتیاجات و عادات و رسوم مردم.

- اقداماتی مانند ایجاد فرودگاه بین‌المللی که اثر قابل ملاحظه‌ای در طرح جامع بوجود می‌آورد.

قدم‌بندی همانطوریکه قبلاً ذکر گردید تهیه طرح‌های تفصیلی در چهار چوب طرح جامع میباشد. برای تامین این هدف گروه دیگری از کادر سازمان طرح جامع باید تهیه نقشه‌های تفصیلی استفاده از اراضی در مقیاس

۱:۲۰۰۰ براساس نقشه‌های ناحیه‌بندی اقدام نمایند هرچند این نقشه‌ها باید برای تمام شهر تهیه گردد ولی باید بنقاطی که سرعت در حال توسعه و عمران میباشد اولویت قائل شد. دو نمونه از این نقشه‌ها تهیه گردید و در فصل پنجم مورد بحث قرار گرفته است. هدف تهیه این نقشه‌ها بقرار ذیل میباشد:

- مشخص کردن شبکه ارتباط داخلی در محلات شهری.

- انتخاب قطعات لازم برای تأسیسات عمومی نظیر مدارس، پارکها، پارکینگ و درمانگاه‌ها.

پارکها، پارکینگ و درمانگاهها.

- مشخص کردن مرکز تجاری و تهیه نقشه‌های دقیق استفاده از اراضی.

این فعالیتها بایستی بطور مداوم و مستمر در سازمانها طرح جامع انجام گیرد. بعلاوه اینکه کادر اداری سازمان طرح جامع در مراحل اولیه محدود خواهد بود لذا پیشنهاد میگردد که بعضی از طرح‌های تفصیلی ضروری بوسیله مهندسین مشاور تهیه شود علاوه برای حداکثر استفاده از طرح جامع باید طرح‌های دیگری هم تهیه گردد. ذیلاً بدرج این طرحها مبادرت میشود:

- طرح جامع حمل و نقل - در این طرح روند فعلی و تغییرات ۲۵ سال آینده مطالعه مبداء - مقصد که در طرح جامع خواهد شد در نتیجه کمبودهای شبکه حمل و انجام گرفته دقیقاً و بطور تفصیل بررسی عمومی و خصوصی برای هر یک از دوره‌های طرح مشخص گردید و همراه با مطالعات حجم و جریان ترافیک اساس تدوین برنامه اجرایی هر دوره را تشکیل میدهد. بر همین اساس مطالعات لازم نسبت به سیستم‌های مختلف حمل و نقل سریع‌السیر عمومی انجام و مناسبترین آنها انتخاب و مسیر دقیق این شبکه و سطح عبور آن و موقعیت و مشخصات ایستگاهها معین خواهد شد.

- طرح جامع مسکن - در این طرح وضع موجود مسکن دقیقاً مورد بررسی قرار میگردد و براساس آن تغییرات عرضه و تقاضای آینده مشخص خواهد گردید. براساس این بررسیها سیاست دولت در زمینه مساله مسکن و خط مشی آن نسبت به اعطای وام و کمک بگروه‌های مختلف درآمد برای تامین مسکن و نیز برنامه‌های خانه سازی دولتی روشن خواهد شد.

- طرح منطقه‌ای برای تفریحات - سلسله جبال البرز در شمال تهران و رودخانه‌ها و دره‌های متعدد آن همراه بادره سرسبز جاجرد، مناطق اسکی در گاجره، شمشک و آبعلی و همچنین مناطق دیگر تفریحی در اطراف سدهای کرج و لتیان امکانات ذیقیمتی را برای توسعه و عمران تأسیسات تفریحی ایجاد مینمایند در صورتیکه این منابع بطور صحیح مورد بهره‌برداری قرار نگرفته و

سرمایه‌گذاری لازم در آنها بعمل نیاید لطمه بزرگی با مکانات و احتیاجات تفریحی مردم شهر وارد خواهد ساخت. لذا پیشنهاد میگردد که یک بررسی جامع برای بهره‌برداری کامل از شرایط طبیعی منطقه تهران و هم‌اکنون با طرح‌های تفریحی کرانه بحر خزر انجام گیرد.

طرح هسته مرکزی - هسته مرکزی فعلی شهر کوچک‌ترین شاخصی جز ازدحام و تراکم ترافیک ندارد. برای ایجاد یک مرکز زنده و پرتحرک لازم است که پیشنهادات طرح جامع در این مورد دقیقاً و بطور تفصیل چه از نقطه نظر تأسیسات و چه از نقطه نظر استفاده از اراضی مورد بررسی قرار گیرد. در این طرح ساختمانهاییکه باید تخریب یا نگهداری شوند، فضاهای باز، پارکها، شبکه دقیق ارتباطات و حمل و نقل عمومی و خصوصی و سایرین پیاده و تأسیسات پارکینگ مشخص خواهد گردید. این مطالعات بایستی با اقدامات دولت جهت تامین نظام توسعه دنبال گردد.

طرح‌های دیگر برای مراکز منطقه‌ای علاوه بر طرح جداگانه‌ای که برای مرکز عباس‌آباد تهیه گردیده است بایستی برای سایر مراکز منطقه‌ای شهر طرح‌های تفصیلی تهیه گردد. این ضرورت بخصوص در مراکز منطقه‌ای که در محدوده پهنسال اول قرار گرفته بخوبی مشاهده میگردد. چه بیشتر اراضی در این محدوده قبلاً بطوری تفکیک گردیده که تناسبی با ایجاد این مراکز ندارد و در نتیجه دولت اراضی واقع در این مرکز و همچنین اراضی اطراف آنها را که برای واحدهای مسکونی پرتراکم مشخص گردیده ذخیره نموده است و از آنجائیکه محدوده توسعه شهر چندان وسیع نمیشود در نتیجه فشار زیادی برای استفاده از این اراضی بعمل خواهد آمد و در صورتیکه طرح‌های دقیق و مناسبی برای آنها وجود نداشته باشد امکانات ذیقیمتی که امروز برای ایجاد این مراکز باقی است از دست خواهد رفت.

بمناسبت درگذشت ریچارد نئوترا

تقریباً نیم قرن بود که ریچارد نئوترا بناهایی طرح میکرد که انسان را با طبیعت نزدیکتر میساخت و محیطی بوجود میآورد که به زندگی او نشاط میبخشید خانههایی که این معمار ۷۷ ساله آمریکایی در کالیفرنیا - محل سکونت خود - و در سراسر جهان ساخته و از خود یادگار گذاشته همه بطور کلی مناظر طبیعی را دارا می باشد . وی با بکار بردن درونچهرهای متعدد و سقفهای شیشه ای طبیعت را بدون خانه میآورد . تا این بناها یکنوع احسا آرامش و آزادی به ساکنان خود به بخشد .

تمام این خصوصیات در نمایشگاهی از مدلها تحت عنوان : افکار و نظرات ریچارد نئوترا و فرزندش ایون (شریک وی) - که در موزه تاریخ و تکنولوژی در شهر واشنگتن برپا شد چشم گیر بود هدف این نمایشگاه - که خود او آنرا طرح ریزی کرده مقایسه ای است بین محیطهای ناسازگار ساخته دست انسان و محیط سازگاری که طبیعت و تکنولوژی را باهم آشتی میدهد .

خود او میگوید : آنچه ما بنا میکنیم حتی اگر يك کاخ دادگستری هم باشد بایستی آن را بر يك زمینه طبیعی بسازیم . پسر ما ایون و خود من کوشش میکنیم تا آنجا که امکان دارد يك محیط سالم و نزدیک به طبیعت بوجود آوریم ما سعی میکنیم با استفاده از دیوارهایی که نور از آنها عبور میکند ، سایه روشن ها و رنگهای دلپذیر و آرامش بخش محیط خارج را به بناها وارد سازیم .

حتی در کوهستانهای سردسیر که در معرض تغییرات هیجان آور هواست ، دانش و تکنولوژی میتواند هوای گرم و مطبوعی را در درون خانه ای که با دیوارهای شیشه ای ساخته شده ایجاد نماید و هرگاه بخواهیم تغییرات هوای غالباً طوفانی محیط خارج را تماشا کنیم کافی است که پرده ها را به کنار بکشیم .

بعضی از مردم اشاره کرده اند که فقط اغتیا میتوانند از طرحهای ریچارد نئوترا استفاده کنند ولی خود وی در جواب گفته است : من روزهایی را بخاطر دارم که فقط يك میلیونر میتواند اتومبیل یا تلویزیون نداشته باشد و با هواپیما سفر کند ، هیچ دلیل ندارد که نتوان اینگونه ساختمان ها را با

تولید زیاده تر در اختیار همه مردم قرار داد . ولی بهتر است قبل از شروع بساختن اینگونه خانه ها به تعداد زیاد ، اطمینان پیدا کنیم که از همه اطلاعات و دانش هایی که در اختیار داریم میتوانیم استفاده کنیم . ما میلیون ها دلار خرج میکنیم تا يك فضا نورد را در فضا زنده نگه داریم محققا همان کوشش ها و تلاش ها را باید بکار ببریم تا محیط خود را بروی زمین نیز سالم و سازگار سازیم . »

آقای نئوترا که در سال ۱۸۹۳ در وین زاده شده پس از سال ها تحصیل و کار در اتریش - سوئیس - آلمان و فلسطین با چند تن از معماران بزرگ در سال ۱۹۳۳ به ایالات متحده آمد تا با لویس سولیوان و فرانک لوید رایت کار کند . وی پس از ۳ سال اقامت در آمریکا اولین کتاب خود را بنام « آمریکا چگونه بنا میکند » نوشت .

در سال ۱۹۳۶ آقای نئوترا و خانواده اش به کالیفرنیا مسافرت نمودند . بدون اینکه علاقه شدیدی اهالی نسبت به سبیل معماری او را تحت تاثیر قرار دهد مطابق سلیقه کاملاً شخصی خود شروع به ساختمان کرد .

وی در این بناها از اسکلت های فولادی زیاد استفاده میکرد .

او برای اولین مشتری خود خانه های در روی تخته سنگی در کنار دریا ساخت که در آن مقادیر زیادی فولاد و سیمان بکار رفته بود .

این بنای نمائشی که مردم آنرا « خانه شناور » نامگذاری کردند توجه عموم را جلب کرد . چیزی نگذشت که بناها با طرح نئوترا رونق گرفت و زیاد شد .

او در ساختمانهای خود از همه امکاناتی که اسلوب و مصالح ساختمانی مدرن فراهم میکرد حداکثر استفاده را بعمل میآورد و از هر چه بنظر او زائد میآمد خودداری می کرد . تاکید او بطور کلی بر این بود که محیط و حتی مناظر دور دست بعنوان يك اصل زیبا در ساختمان های او جلوه گر و داخل و خارج خانه با یکدیگر مربوط باشد .

طرح های نئوترا در مورد ساختن منازل و بناهای عمومی در سراسر جهان تمیم یافته است . از جمله طرحهای اخیر او عبارت سفارت کبری آمریکا در کراچی ، پاکستان ، آسایشگاه ایتالیایی در آلپ های شمال میلان ایتالیا و يك تئاتر در دوسلدورف آلمان قابل ذکر میباشد .

آقای نئوترا تا بهنگام حیات خود چند جایزه از آمریکا و کشورهای دیگر دریافت نمود و از سال ۱۹۴۷ به عضویت موسسه معماری آمریکا درآمد . او در بسیاری از دانشگاه های سراسر جهان سخنرانی هایی کرده و کتب زیادی درباره وی به زبان های مهم غربی و ژاپنی انتشار یافته است فقدان این آرشیکت معروف جهانی موجب تأسف و تأثر بسیار گردیده است .