

اصول طراحی فضاهاى شهرى

چاپ چهارم

مؤلفان :

دکتر ابوذر شهپرى و مهندس سعيد پورزادى

ویراستاران: سعيد محمد، ابوذر شهپرى و امير هادى نژاد



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تتمة

اصول طراحی فضاهای شهری



مؤلف:

دکتر ابوذر شهپری

مهندس سعید پورزادی



سرشناسه	: شهپری، ابوذر، ۱۳۶۳ -
عنوان و نام پدیدآور	: اصول طراحی فضاهای شهری / مولف ابوذر شهپری، سعید پورزادی؛ ویراستار سعید محمد، ابوذر شهپری، امیر هادی نژاد.
مشخصات نشر	: تهران: دانش پژوهان شریف یار.
مشخصات ظاهری	: ۲۲۴ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۲۲-۷۶۲۳-۹۹-۴
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
یادداشت	: کتابنامه: ص. [۲۲۱] - ۲۲۴.
موضوع	: شهرسازی
موضوع	: City planning
موضوع	: شهرسازی -- طراحی
موضوع	: City planning -- Drawings
موضوع	: فضاهای عمومی
موضوع	: Public spaces
موضوع	: شهرسازی -- جنبه های زیست محیطی
موضوع	: City planning -- Environmental aspects
موضوع	: توسعه پایدار شهری
موضوع	: Sustainable urban development
شناسه افزوده	: پورزادی، سعید، ۱۳۵۵ -
رده بندی کنگره	: HT۱۶۶
رده بندی دیویی	: ۳۰۷/۱۲۱۶
شماره کتابشناسی ملی	: ۸۴۳۰۹۵۰

عنوان کتاب	اصول طراحی فضاهای شهری
* ناشر	پیشتان فناوری و ارتباطات شریف یار
* مؤلف	ابوذر شهپری و سعید پورزادی
* مدیر تولید	پیشتان فناوری و ارتباطات شریف یار
* ویراستار	سعید محمد، ابوذر شهپری و امیر هادی نژاد
* شمارگان	۱۰۰۰ جلد
* نوبت چاپ	چاپ اول ۱۳۹۹، چاپ دوم ۱۴۰۰، چاپ سوم ۱۴۰۱، چاپ چهارم ۱۴۰۲.
* چاپ و صحافی	پیشتان فناوری و ارتباطات شریف یار
* ناظر چاپ	پیشتان فناوری و ارتباطات شریف یار
* شابک	۹۷۸-۶۲۲-۷۶۲۳-۹۹-۴
* قیمت	۲۳۱۰۰۰ تومان

شماره ی تماس: ۰۲۱۹۱۰۷۰۴۲۶

همه حقوق برای ناشر محفوظ است

تقدیم به:

- فرشتگانی که لحظات ناب باور بودن، لذت و غرور دانستن، جسارت خواستن، عظمت رسیدن و تمام تجربه های یکتا و زیبای زندگی، مدیون حضور سبز آنهاست.

- تقدیم به پدر و مادری که نمیتوانم موهایشان را که در راه عزت من سفید شد، سیاه کنم و نه برای دستهای پینه بسته شان که ثمره تلاش برای افتخار من است، مرهمی دارم. پس توفیقم ده که هر لحظه شکرگذارشان باشم و ثانیه های عمرم را در عصای دست بودنشان بگذرانم.

- تقدیم به همسر فداکار و فرزندان عزیزم که همواره در سختی های زندگی یار و یاور همیشگی من بوده اند.



سخنی با خواننده

حمد و سپاس ایزد منان را که با الطاف بی‌کران خود این توفیق را به ما ارزانی داشت تا بتوانیم در راه ارتقای دانش عمومی و فرهنگ این مرزوبوم در زمینه‌ی چاپ و نشر کتب علمی دانشگاهی، علوم پایه گام‌هایی هرچند کوچک برداشته و در انجام رسالتی که بر عهده داریم مؤثر واقع شویم. گستردگی علوم و توسعه روزافزون آن شرایطی را به وجود آورده که هرروز شاهد تحولات اساسی چشمگیری در سطح جهان هستیم. این گسترش و توسعه نیاز به منابع مختلف از جمله کتاب راه دستیابی و اطلاع‌رسانی بیش‌ازپیش روشن می‌کند.

چاپ همگانی و سامانمند را می‌توان نقطه آغاز و محرک اصلی رشد روزافزون شگفت‌انگیز دانش در چند سده گذشته دانست. کتاب از یک‌سو تفکرات نویسنده خود را از مرز زمان و مکان می‌رهاند و از دیگر سو در آستانه همین رهایی خواسته و یا ناخواسته ماهیت خود را به محک نقد و بررسی وامی‌گذارد تنها در چنین ساحتی و از برخورد دیدگاه‌های گوناگون است که بشر گامی به پیش برمی‌دارد.

موسسه فرهنگی با رویکردی جدید و متناسب با تغییرات در دنیای نوین، طرح توسعه کتاب‌های گوناگون در برنامه انتشاراتی قرار داده است. این برنامه از یک‌سو، متأثر از پیشرفت‌ها و نوآوری‌های است که در سطح بین‌الملل در زمینه‌های آموزش علوم و فن‌آوری رخ داده است و از سوی دیگر، متناسب با نیازهایی است که در جامعه دانشگاهی کشور بر اساس رشد و توسعه سال‌های اخیر به لحاظ کیفی و کمی پدید آمده است.

انتشارات شریف یار با این نگرش در عرصه چاپ و نشر کتب علمی گام نهاده است. روند تولید آثار در این مجموعه علمی فرهنگی تمام مراحل پذیرش، داوری، ویراستاری فنی و ادبی، اخذ مجوز، چاپ و انتشار به هر دو شیوه «چاپ شمارگانی» و «چاپ درازای سفارش» را در برمی‌گیرد.

شما دانش‌پژوه ارجمند می‌توانید آثار مکتوب یا چندرسانه‌ای، پیشنهادات همکاری و نظرات راهگشای خود را با فرستادن پیام به نشانی ایمیل order@sharifyar.com با ما در میان بگذارید. همه تلاش ما این است که با نگاه کارشناسی و ایجاد یک فضای علمی به خلق

آثاری پر بار و نوآورانه توفیق یابیم و باور داریم که دستیابی به این خواسته تنها با همراهی شما مشتاقان حقیقی آموزش و پژوهش ممکن است.

پیشتازان فناوری و ارتباطات شریف یار

فهرست

صفحه	عنوان
۱۷	فصل اول
۱۸	تحلیل شهری (طراحی شهری)
۱۸	تعریف طراحی شهری
۲۰	هدف طراحی شهری
۲۲	آشنایی با برخی تخصص ها و مفاهیم و اصطلاحات رایج شهری
۲۲	تعریف شهر
۲۲	برنامه ریزی شهری
۲۳	شهرسازی
۲۳	مدیریت شهری
۲۳	طرح ریزی شهری
۲۴	سیما و منظر شهر
۲۴	طراحی شهری
۲۵	طرح هادی طرح
۲۵	طرح هادی شهری
۲۵	طرح شهرهای جدید
۲۶	طرح شهرک های مسکونی
۲۶	طرح هادی روستا
۲۶	طرح هادی شهری
۲۶	تعریف طرح هادی شهری
۳۳	نحوه تهیه طرح های هادی
۳۴	فرایند بررسی و تصویب طرح های هادی
۳۷	محتوا طرح هادی شهر
۳۸	اهداف طرح هادی شهری
۳۹	مراحل تصویب طرح هادی شهری
۳۹	طرح جامع شهری
۴۰	طرح تفصیلی
۴۲	منطقه بندی

کاربری زمین.....	۴۲
سرانه های شهری.....	۴۳
راهبرد تغییر پذیری فرم.....	۴۷
نظریه تغییر پذیری.....	۴۸
مشکلات طراحی و توانمندی ها.....	۴۹
طراحی شهری در ایران.....	۵۳
طراحی کل مجموعه شهر.....	۵۴
قوانین ساخت و ساز شهری.....	۵۷
نحوه ی استفاده از اراضی و ساخت و ساز در پهنه ی سکونت.....	۵۷
ضوابط زیر بنایی املاک.....	۶۲
قوانین ساخت و ساز شهری ضوابط زیر بنایی املاک.....	۶۴
قوانین ساخت و ساز شهری.....	۶۵
طرح تفصیلی جدید.....	۶۶
طرح آماده سازی.....	۶۷
ضوابط و قواعد طراحی شهری؛ چرایی و چگونگی.....	۶۸
اصول طراحی شهری.....	۷۱
تاریخچه طراحی شهری.....	۷۹
شهر در تمدن های اولیه.....	۸۰
شهر در تمدن یونان.....	۸۰
شهر در تمدن روم.....	۸۲
شهر در قرون وسطی.....	۸۳
شهر در رنسانس.....	۸۴
شهر در دوران انقلاب صنعتی.....	۸۵
شهر پس از جنگ جهانی دوم.....	۸۶
شهر در دوران پیش از اسلام در ایران.....	۸۷
شهر در دوران اسلامی در ایران.....	۸۸
شهر در دوران معاصر ایران.....	۹۰
فصل دوم.....	۹۷
انواع طرح های توسعه (شهری و منطقه ای) در نظام برنامه ریزی ایران.....	۹۸
طرح جامع سرزمین.....	۹۸

طرح کالبدی ملی و منطقه ای	۹۸
طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه ای	۹۸
طرح مجموعه شهری	۹۹
طرح سازماندهی فضا و سکونتگاه های روستائی	۹۹
طرح جامع شهر	۹۹
طرح تفصیلی شهر	۹۹
طرح هادی شهر	۱۰۰
طرح بهسازی و نوسازی و بازسازی و مرمت بافتها	۱۰۰
طرح آماده سازی توسعه های جدید در شهرها	۱۰۰
طرح هادی روستا	۱۰۰
طرح شهرهای جدید	۱۰۱
طرح شهرک های مسکونی	۱۰۱
طرح سایر شهرک ها	۱۰۱
شهرهای جدید	۱۰۷
تعاریف	۱۰۹
دلایل ایجاد شهرهای جدید	۱۱۰
اهداف عمده شهرهای جدید	۱۱۱
مسائل شهرهای جدید	۱۱۳
شهرهای جدید تهران	۱۱۴
الگوی شهرهای جدید در ایران	۱۱۸
ویژگی های شهرهای جدید	۱۲۳
شهرها در جست و جوی مفهومی نو	۱۲۴
تعریف شهر جدید	۱۲۶
روند شهر های جدید	۱۲۷
مفاهیم نو شهرها از آغاز تا امروز	۱۲۸
قانون ایجاد شهرهای جدید	۱۲۸
فصل اول- تعاریف، کلیات، ضوابط و مقررات مربوط به ایجاد شهر جدید	۱۳۳
بخش اول- تعاریف	۱۳۳
فصل دوم- ضوابط و مقررات مربوط به شرکت مادر و شرکتهای تابعه	۱۴۰
فصل سوم- ضوابط و مقررات خاص متقاضی غیردولتی	۱۴۰

۱۴۳	شهر هوشمند چیست
۱۴۳	اسمارت گرید شبکه هوشمند smart grid
۱۴۴	تاریخچه شهر هوشمند
۱۴۵	تبیین مفهوم و ویژگی های شهر هوشمند
۱۴۵	اینترنت اشیا صنعتی
۱۴۶	شهر هوشمند smart city
۱۴۷	اهداف شهر هوشمند
۱۴۹	ابعاد شهر هوشمند
۱۵۰	شهر هوشمند چه مفاهیم مرتبطی دارد؟
۱۵۳	شهر هوشمند چگونه کار می کند؟
۱۵۴	اجزای شهر هوشمند چیست؟
۱۵۶	امکانات خانه هوشمند
۱۵۷	مثال هایی از شهرهای هوشمند
۱۶۰	کاربرد اینترنت اشیا در کشاورزی
۱۶۳	فصل سوم
۱۶۴	الگوها نظریه ها و مدل های توسعه شهری
۱۶۴	الگوهای شهری
۱۶۹	مدل های جدید در مورد الگوهای شهری
۱۷۰	عوامل موثر بر پراکندگی شهری
۱۷۱	رشد هوشمند شهری
۱۷۲	شهر اکولوژیک
۱۷۲	اکولوژی و اصطلاح شهر اکولوژیک
۱۷۳	مفهوم شهر اکولوژیک
۱۷۴	اساس نگرش اکولوژیک شهرها
۱۷۴	هدف شهر اکولوژیک
۱۷۵	تعاریف شهر اکولوژیک
۱۷۵	ابعاد دهگانه شهر اکولوژیک
۱۷۶	ویژگی های شهر اکولوژیک
۱۷۶	راهبردهای شهر اکولوژیک
۱۷۷	شهرهای اکولوژیک

تهیه الگوهای توسعه شهری.....	۱۷۹
فصل چهارم.....	۱۸۵
مبانی فلسفی زیبایی‌شناسی	۱۸۷
معیارهای زیبایی	۱۸۹
عوامل ادراک زیبایی	۱۹۱
مظاهر زیبایی شهری.....	۱۹۴
۱-نمای عمومی (Panorama)	۱۹۴
۲-فضای محصور یا میدان (Enclosure)	۱۹۶
۳-خیابان	۱۹۹
۴-اثاثی شهری (Furniture)	۲۰۲
ضوابط مکان یابی مبلمان شهری.....	۲۰۴
مبلمان شهری	۲۰۵
معماری منظر ایران	۲۰۷
مکان یابی مناسب برای مبلمان شهری.....	۲۱۰
خلاقیت، نوآوری و توسعه شهری دانش بنیان.....	۲۱۱
ایده‌های نمونه و خلاق برای پایداری شهر	۲۱۵
منابع و مآخذ	۲۱۹
منابع فارسی.....	۲۲۰
منابع غیر فارسی	۲۲۱

فصل اول

تحلیل شهری (طراحی شهری)

الف - طراحی شهری چیست؟

طراحی شهری فرآیندی است که به شکل‌دهی فیزیکی بافت‌های مختلف شهری و روستایی منجر می‌شود. طراحی شهری با رویکرد ساختارگرایی به ایجاد اماکن متعدد می‌پردازد. این فرآیند طراحی ساختمان‌ها، فضاها و چشم‌اندازها را دربر می‌گیرد و نهایتاً جریانی را به راه می‌اندازد که به عمران و آبادی شهری کمک می‌کند.

تعریف طراحی شهری

طراحی بخشی از هنر سازمان دادن فضای کالبدی است که با رشته‌های مختلف علمی و هنری مانند برنامه ریزی شهری، معماری و منظر سازی، مهندسی فنی، مهندسی ترافیک و حمل و نقل روانشناسی، جامعه شناسی و اقتصاد سر و کار دارد و در عین حال با سیاست و فرهنگ نیز ارتباط پیدا می‌کند. پس می‌بینیم که دامنه‌ی فعالیتش بسیار گسترده است.

اگر گفته‌ی مانوئل کستل را بپذیریم که برنامه ریزی عین سیاست است شاید بهتر بتوان حوزه‌ی فعالیت شهری را مشخص کرد. به نظر جف لوید طراحی شهری حلقه‌ی پیوند دهنده‌ی معماری، معماری منظر، مهندسی به صورت گسترده و برنامه ریزی و بلاخص برنامه ریزی شهری است. این نظریه‌ای که امروز هم از اعتبار خود برخوردار است.

در تعاریف بالا ما به دنبال جوهر و مفهوم طراحی شهری هستیم چیزی که در شرایط جامعه‌ی ما نیز مفید واقع می‌شود. طراحی شهری فعالیت جدیدی نیست. بحث‌های فراوانی از قدیم وجود داشته مبنی بر اینکه با شکل گرفتن فضای خصوصی زندگی بشر فضای عمومی نیز شکل گرفته، زیرا انسانها می‌خواسته‌اند با هم رابطه داشته باشند و به محض آنکه انسان پا از فضای خصوصی بیرون می‌گذارد و در فضای عمومی قرار می‌گیرد حضور طراحی شهری در تاریخ کالبدی او آغاز می‌شود.

گسترده‌ی فعالیت طراحی شهری نشان می‌دهد که این فعالیت مانند یک طرح معماری یا طراحی یک پارک نیست که با طرح مشخصی شروع شود یا پایان پذیرد. یک کار معماری

معمولا در جایی شروع می شود و خاتمه می یابد، یک میدان به عنوان عنصری از سازمان فضایی شهر در طول تاریخ تکیه می یابد، دگرگون می شود، تغییر می کند و یا مدام عوض می شود. چنین فضایی می تواند از عهد باستان شروع شود، وسطی را پشت سر گذارد، رنسانس را ببیند و امروز هم بتواند در آن فعالیت و زندگی کند.

دشواری پیش بینی آینده ایجاب می کند که طراحی شهری انعطاف پذیر باشد، بتواند خود را با حرکات و نوسانات و تصمیم گیری ها تطبیق دهد، اصلاح شود و به قولی مدارا کند.

حرفه ای نو

طراحی شهری یکی از جدیدترین حرفه ها است که بیش از ۲۵ سال از عمر آن نمی گذرد. بیشتر آن چه که طراحان شهری ارائه می کنند، (طراحی بافت های مسکونی) دستاورد حوزه های شغلی دیگر است. در واقع طراحی شهری یک رویکرد چندگانه نسبت به سایر مشاغل دارد.

رسالت عمومی

همزمان با شکل گیری صنف طراحان شهری، معماران، شهرسازان، طراحان فضای سبز، مهندسان راه، هنرمندان و طیف وسیعی از مشاغل وفاداری خود را به این حوزه «طراحی شهری» اعلام کردند. در واقع رسالت این حوزه ها تغییر روند شکل دهی فضاهای پیرامونی بود. از جمله مباحث چالش برانگیز میان این حوزه ها عبارت بودند از:

(الف) معماران باید سوای از طراحی ساختمان ها، با موقعیت مکانی بناها هم در ارتباط باشند.

(ب) شهرسازان هم باید با شکل فیزیکی توسعه و گسترش شهرها ارتباط داشته باشند.

(ج) طراحان فضای سبز هم باید در ابتدای فرآیند طراحی شهری به بررسی و فهم درست از مناطق مورد نظر دست یابند.

(د) مهندسان راه هم باید به جای تمرکز روی مباحث ترافیکی، از مهارت های خود در ایجاد فضاهای دلپذیر (چه برای سکونت و چه برای مشاهده صرف) استفاده کنند.

چه اقداماتی در دستور کار طراحان شهری قرار دارد؟

۱-وسعت دید دادن به فضای شهری - استفاده از ابتکارهایی چند در تولید و بازتولید محیط‌های پیرامونی

۲-طراحی فضاهای ساخته شده - از کل شهرها و حومه‌های آنها گرفته تا خیابان‌ها و میدان‌ها ارائه نظرات خود بر چگونگی عمران و احیای شهرها

۳-تحقیق و تفحص پیرامون مناطق مورد نظر و ساکنان آنها در نظر گرفتن بافت فیزیکی، سیاسی، اقتصادی و روان‌شناسی حاکم بر آن مناطق

۴-تحت تاثیر قرار دادن مردم با ابتکارات خود، کمک به آنها در اتخاذ تصمیم‌هایی مناسب و آموزش آنها جهت ایجاد مکان‌های مطلوب

۵-توسعه سیاستگذاری‌های نوین پیرامون ساخت و سازهای شهری

۶-مشاور گروهی - کمک به مردم برای برعهده گرفتن نقش‌هایی پیرامون سازندگی و طراحی حومه‌ها

۷-ارایه تصاویر گرافیکی - از طراحی‌های کلی و تکنیکی گرفته تا استفاده از آخرین دستاوردها در طراحی‌های کامپیوتری

هدف طراحی شهری

طراحی شهری بخش بسیار مهم و حساسی از هویت شهروندان یک شهر به شمار می‌رود. بدین معنا که چگونه می‌اندیشند، چه امکاناتی در دسترس داشتند و چه متخصصانی نبوغ خود را ارائه دادند تا شهری که در آن زندگی می‌کنیم ساخته شده است. زمانی که این عوامل را کنار یکدیگر قرار می‌دهیم تا ترکیبی از یک شهر را ارائه نماییم، سیمای شهر گویای فرهنگ و نگرش آن جامعه می‌باشد. معیار فرهنگی، سلیقه‌ی شخصی، تفکر و امکانات نهادهای اجتماعی در یک کشور تعیین‌کننده‌ی نمای ظاهری شهری و بالطبع طراحی شهری است.

طراحی شهری از یک سو باید حداقل خدمات و امکانات شهری را به طور یکسان در اختیار کلیه شهروندان قرار دهد و از سوی دیگر تنوع و امکان انتخاب جایگزین متفاوت را برای گروه های مختلف جامعه فراهم سازد.

هدف اول مستلزم یکنواختی استانداردها و جامعیت آن می باشد، ولی هدف دوم تنوع استانداردها و به کار گیری تدابیر و راهبردهای متخصصان و افراد ذی صلاح در شهرسازی را ایجاب می نماید.

طراحی شهری در چارچوب کلی فرایند برنامه ریزی و تصمیم گیری جامعه، نیاز به تشکلات رسمی دارد تا از این طریق، قشر ها و گروه های فرهنگی جامعه، نتواند به ارزشها و آرمانهای خود جامه ی عمل بپوشانند و پیشنهاد های طراحی را که نهایتاً به صورت سرمایه گذاری شهری، مرمت، نوسازی، بازسازی و ساخت و حفظ بناها در می آید، بهتر ارائه دهند.

اگر از هر قشر خواسته شود تا نظر خود را در مورد شکل شهر و نقش هشر بیان کند در طراحی شهری، تنوع، هماهنگی و زیبایی سیمای شهر و الگوی فعالیت ها به بهترین نحو فراهم می آید و زیرا در این حالت طراحی شهری رفتارهای جمعی خواسته های فرهنگی و هویت گروهی را منعکس می سازد. فرضیه اصلی در این جا این است که طراحی خیال پردازانه با استفاده مشترک از فضا و سهم شدن در امکانات و دسترسی متعدد به عملکردهای شهری و تنوع در شیوه های زندگی می تواند برخی از تضاد های بارز بین گروه ها را از بین ببرد.

طراحی شهری فعالیتی پر هزینه تر از برنامه ریزی شهری می باشد و مستلزم به کار گیری منابع کمیاب و متخصصان حرفه ای ماهر است. این نکته حائز اهمیت است که فعالیت های طراحی شهری در جهاتی سوق داده شود که عملکردها و عوامل شکل دهنده ی شهری بیشترین تاثیر را روی رفتار کلی افراد و بافت و فرم شهر داشته باشد.

آشنایی با برخی تخصص‌ها و مفاهیم و اصطلاحات رایج شهری

در این مبحث سعی گردیده تا با تعریف جامع و مختصر از برخی مفاهیم و اصطلاحات رایج در رابطه با شهر و شهرسازی (برنامه ریزی شهری)، دانشجویان را با مسایل تخصصی شهری آشنا نمود.

تعریف شهر

تعاریف و برداشت‌های مختلفی از شهر وجود دارد که دارای تشابهات و تفاوت‌هایی است. طبق ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری ایران، شهر، محلی (مکانی) است با حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی مشخص واقع شده و از نظر بافت ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل دارای سیمایی با ویژگی‌های خاص خود است، به طوری که اکثریت ساکنان دایمی آن در مشاغل کسب، تجارت، صنعت، خدمات و فعالیت‌های اداری اشتغال داشته و در زمینه خدمات شهری از خودکفایی نسبی برخوردارند. شهر کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای ده هزار نفر جمعیت است. یا مکان تجمع عده کثیری از مردم با سلايق، افکار، رفتار و... متفاوت می‌باشد. از نظر کالبدی، شهر جایی است که دارای ساختمان‌های بلند، خیابان‌ها، پارک‌ها، ادارات، زیرساخت‌ها و تاسیسات شهری و... می‌باشد در بعد اقتصادی نیز شهر جایی است دارای وجه غالب اشتغال صنعتی، خدماتی و سبک مصرف و زندگی یا شیوه تولید متفاوت از روستا است. یکی از انواع تعاریف‌های رایج از شهر، تعریف عددی آن است. به نحوی که در ایران تا سال ۶۵ شهر را مکانی می‌گفتند که جمعیت آن بیش از ۵ هزار نفر باشد و از آن تاریخ به بعد، شهر به جایی گفته می‌شد که دارای شهرداری باشد.

برنامه ریزی شهری

یعنی ساماندهی کالبدی- فضایی شهر. از طرفی برنامه ریزی شهری عبارت است از تأمین رفاه و آسایش شهرنشینان از طریق ایجاد محیطی بهتر، مساعدتر، سالم‌تر، آسان‌تر، موثرتر، و دلپذیرتر. برنامه ریزی شهری یک فعالیت زنده و پویا است و علت پویایی اش آن است که

شهر مانند یک موجود زنده است. به مانند یک سیستم عمل می نماید که طیف وسیعی از فعالیت ها (تمام زندگی شهری)، عملکردهای شهری را پوشش می دهد.

شهرسازی

به مجموعه روشها و تدابیری گفته می شود که متخصصان امور شهری به وسیله آن شهرها را بهتر می سازند. یا به عبارتی شهرسازی یعنی مطالعه طرح ریزی و توسعه شهرها با در نظر گرفتن احتیاجات اجتماعی و اقتصادی با توجه به حداقل رساندن مشکلات شهری و پاسخ گویی به نیازهای عمومی جمعیت شهری. شهرسازی یک کار گروهی و یک کوشش دسته جمعی با شرکت متخصصین علمی است که به نحوی در زمینه مسایل شهری می توانند به مطالعه بپردازند و در جهت بهبود، توسعه و به طور کلی وضع آینده آنها به تعیین برنامه مبادرت کنند

مدیریت شهری

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

طرح ریزی شهری

عبارت از مطالعه کیفیت فضاها، کیفیت فیزیکی طرح ها، ارایه طرح های فیزیکی از فضاها و شناخت کیفیت فیزیکی شهری. بوجود آوردن مجموعه های فیزیکی است که در آن بیشتر به کیفیت فضاها و کیفیت طرح ها توجه می شود. در طرح ریزی شهری، روش های تحلیل بصری فرم های شهری بی اندازه موثرند. هدف طرح ریزی شهری جستجوی کیفیات زیبایی بصری از فرم شهری است که بر اساس مصرف اراضی پیش بینی شده در برنامه ریزی شهری قرار دارد. سیاست هایی را که شهرداری ها در رابطه با ضوابط ساختمانی شهر اعمال می نمایند، می توان جزئی از طرح ریزی شهری دانست. طرح ریزی شهری بیشتر با عوامل

زیبایی شهری سروکار دارد. یکی از جنبه های مطالعاتی، جنبه کیفی عوامل فرهنگی و اجتماعی شهر است.

سیما و منظر شهر

سیمای شهری تمام عواملی از شهر را که به دیده می آید و چشم قادر به تماشای آن است؛ یعنی تمام این عواملی که به صورت انفرادی و خاصه در حالتی که به صورت پیوسته و دسته جمعی عمل می کند. از جمله نکاتی که درباره سیمای شهر می توان گفت این است که به دیده آید، به ذهن سپرده شود و سبب شادی و نشاط گردد. منظر شهری نیز هنر یکپارچگی بخشیدن بصری و ساختاری به مجموعه ساختمان ها، خیابان ها و مکان هایی است که محیط شهری را می سازند. منظر شهری چیزی بیش از مجموعه ساختمان ها و فضاهای غیر ساخته شده است. دو مفهوم سیما و منظر شهری اکثراً به یک معنا و مفهوم و با هم به کار برده شوند.

طراحی شهری

طراحی شهری تأکید بر کیفیت محیطی عرصه های جمعی و سامان بخشی کالبدی این عرصه ها در جهت ارتقاء کیفیت عملکردی، تجربی، زیباشناختی و زیست محیطی دارد. با کیفیت کالبدی و فضایی محیط سروکار دارد. عبارت از هنر طراحی شهر به صورت سه بعدی، که فعالیت آن در حوزه ای میان معماری، منظر شهری، مهندسی و برنامه ریزی قرار می گیرد. طراحی شهری به صورت فرایندی انسانی در می آید که با بهبود کیفیت کالبدی محیط زیست سروکار دارد. طراحی شهری به طراحی شهرها بدون طراحی ساختمان ها می پردازد که در اینجا مقصود فضاهای عمومی است. یا اینکه حوزه طراحی شهری اساساً فضای بین ساختمان ها را شامل می شود و پیداست که فضای عمومی بین ساختمان ها عموماً خیابان ها و میدان ها است که همان فضاهای عمومی است.

طرح هادی طرح

طرح هادی طرحی است برای گسترش آتی شهر و نحوه استفاده از زمین های شهری برای عملکردهای مختلف به منظور حل مشکلات حاد و فوری شهر و ارایه راه حل های کوتاه مدت و مناسب برای شهرهایی که دارای طرح جامع نیستند. در واقع اصول کلی توسعه شهرها و هدایت این توسعه را مورد توجه قرار می دهد. آنچه در طرح های جامع شهری بایستی مورد مطالعه ریز قرار گیرد، در طرح هادی به صورت کلی تری مطرح می گردد. از طرح های هادی می توان به عنوان راهنمای توسعه شهر نام برد. این طرح ها از سال ۱۳۳۴ به صورت طرح های گذربندی و شبکه بندی برای شهرها در کشور شروع گردیدند. معمولاً برای دوره زمانی ده ساله و برای شهرهای کوچک و یا شهرهای که کمتر از ۲۵۰۰۰ نفر جمعیت دارند، تهیه می شود. بیشتر برای شهرهایی تهیه می گردند که فاقد طرح جامع بوده و یا امکان اجرای طرح جامع در آنها فراهم نشده است. طرح هادی دارای سابقه طولانی تری نسبت به طرح های جامع بوده و توسط وزارت کشور تهیه شده که با تشکیل دفاتر فنی استانداری ها، وظیفه تهیه طرح های هادی در هر استان به عهده این دفاتر واگذار گردیده است.

طرح هادی شهری

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

طرح شهرهای جدید

عبارت است از طرح هایی که برای ایجاد شهرهای جدید طبق تعریف ماده (۱) تصویب نامه شماره ۲۳۴۰/ت۲۷۶هـ مورخ ۱۳۷۱/۶/۲۵ در قالب طرح های کالبدی ملی و منطقه ای و جامع ناحیه ای ضرورت و مکان ایجاد آنها با سقف جمعیتی و نوع فعالیت معین به تصویب

شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد رسید و متعاقب آن و مانند سایر شهرها بایستی برای آنها طرح جامع و تفصیلی تهیه شود.

طرح شهرک‌های مسکونی

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

طرح هادی روستا

عبارت از طرحی است که ضمن ساماندهی و اصلاح بافت موجود میزان و مکان گسترش آتی و نحوه استفاده از زمین برای عملکردهای مختلف از قبیل مسکونی، تولیدی، تجاری و کشاورزی و تأسیسات و تجهیزات و نیازمندی‌های عمومی روستایی را حسب مورد در قالب مصوبات طرحهای ساماندهی فضا و سکونتگاه‌های روستایی یا طرحهای جامع ناحیه‌ای تعیین می‌نماید.

طرح هادی شهری

تعریف طرح هادی شهری

طرح هادی جز طرحهای هدایت کننده توسعه اند و برای شهرهای کوچک یا روستاهایی که توان تبدیل شدن به شهر را دارند تهیه می‌شوند. تهیه این طرحها از سال ۱۳۳۸ در ایران شروع شد و در ابتدا فقط به شبکه گذرگاهی و شبکه بندی شهرها و روستاها می پرداخت و الگوی ساده ای برای هدایت توسعه ارائه می داد. با تشکیل وزارت مسکن و شهرسازی قرار شد برای شهرهای کمتر از ۲۵ هزار نفر طرحهای هادی تهیه شود تا مبنایی برای تهیه طرحهای جامع پس از توسعه شهرها باشد. این طرحها زیر نظر وزارت کشور و دفاتر فنی استانداریها تهیه می شود. (رهنمایی و دیگران، ۱۳۸۳، ۱۰۱)

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

این تعریفی رسمی از طرح هادی است که در ماده ۱ بند ۴ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن، درج شده است. اما این تعریف، تا کنون مبنای عمل قرار نگرفته است و طرح ها از حالت اضطراری و جواب گویی به مسایل فوری خارج شده، به صورت یک طرح شهری مدون و مشخص برای ساماندهی فضایی شهر، در مقیاس مشخص درآمده است که افزون بر شهر، دایره مطالعات آن به روستاهای حوزه نفوذ نیز توسعه یافته است.

طرح های هادی شهر، به دلیل نقش و عملکرد وسیعی که در توسعه فیزیکی و کالبدی و ساماندهی شهرها دارند، الگوی رایج طرح های توسعه شهری به شمار می روند و جایگاهی ویژه نیز یافته اند. به جای طرح جامع برای شهرهایی که کمتر از پنجاه هزار نفر جمعیت دارند، با مباشرت و نظارت وزارت کشور، طرح هادی تدوین می شود و به مرحله اجرا در می آید.

بنابراین طرح هادی شهری، طرحی است بلند مدت که برای یک دوره ده ساله شیوه توسعه کالبدی و فیزیکی شهر را مشخص کرده، با توجه به واقعیات و مسایل مؤثر در توسعه شهر و حوزه نفوذ آن، به تعیین حدود توسعه فیزیکی ده ساله شهرها و تهیه نقشه کاربری اراضی و شبکه معابر و همچنین تدوین معیارها، سرانه ها، تراکم ها، ضوابط و مقررات ساختمانی می پردازد. به بیانی کلی تر، طرح هادی مبنای برنامه ریزی ها و اقدامات عمرانی شهرهایی است که جمعیتی کمتر از پنجاه هزار نفر دارند.

طرح هادی شهری بیشتر برای شهرهای کوچک و خاصه شهرهایی که تا حدود ۲۵۰۰۰ نفر جمعیت دارند تهیه می شود. طرح هادی در حقیقت تعیین کننده اصول کلی توسعه شهرهاست. در این طرح بیشتر هدایت توسعه شهرها مورد توجه قرار دارد. آنچه که معمولاً در یک طرح جامع شهری (master plan) بایستی مورد مطالعه عمیق قرار گیرد، در طرح

هادی به صورت کلی تری مطرح می گردد. از طرح هادی می توان به عنوان برنامه راهنمای توسعه شهر نیز نام برد.

طرح های هادی برای شهرهایی تهیه می گردد که یا فاقد بودجه تهیه طرح جامع می باشند و یا امکان اجرای طرح جامع در آنها فراهم نشده است. طرح هادی در کشور ما دارای سابقه طولانی تر نسبت به طرح جامع است. سازمان مسئول طرحهای هادی شهری نیز، وزارت کشور می باشد (شیعه، ۱۳۸۵، ۹۴).

– سابقه تهیه طرح های هادی در ایران:

اصلاحات و تغییرات شهرها در دوره رضا شاه تغییرات فیزیکی بود که بدون توجه به نتایج اقتصادی و اجتماعی آن انجام می شد و بدون برنامه و طرحی از قبل پیش بینی شده انجام می گرفت. اقدامات شهرسازی رضاخان که با شروع جنگ جهانی دچار رکود شد، با روی کار آمدن محمد رضا پهلوی ادامه پیدا کرد. منتهی اصلاحات و تغییرات در شهرها از این زمان به بعد در قالب برنامه های عمرانی انجام می شد و شکل قانونی تری به خود گرفت.

در اواسط سال ۱۳۴۱ همزمان با آغاز برنامه عمرانی سوم طبق قرار داد دو مهندس شهرساز آلمانی به عنوان مشاور در ایران استخدام شدند. این افراد در وزارت کشور و شهرداری تهران مشغول بکار شدند. بدین ترتیب در اداره کل امور شهرداریهای وزارت کشور یک واحد سازمانی به نام شهرسازی بوجود آمد. و برای چند شهر از جمله اصفهان طرحهای گذربندی توسط شهرسازان آلمانی تهیه گردید. مقارن با آن مشاوران آمریکایی که طی طرح گروه صلح به ایران آمده بودند، به عنوان کارشناس شهرسازی از طریق وزارت کشور بین شهرهای ایران تقسیم شدند و چند نفری هم در وزارت کشور مستقر گردیدند. بدین ترتیب طرحهای گذربندی سابق با مشاوره کارشناسان خارجی به تدریج تبدیل به طرحهای هادی گردید.

مقایسه تطبیقی این طرحها یادآور طرح ناحیه بندی یا منطقه بندی ای است که در انگلستان قبل از جنگ جهانی دوم و پیش از برقراری نظام شهرسازی در سال ۱۹۴۷ استفاده می شد که عبارت بود از یک گزارش کتبی و تعدادی نقشه های رنگی که در آن هر

رنگ معرف کاربری خاصی از زمین بود و بدین وسیله مراجعه کنندگان به شهرداری متوجه کاربری خاصی و ضوابط و مقررات هر قطعه زمین می شدند.

از سال ۱۳۵۳ با تصویب قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی این طرحها جنبه قانونی پیدا کرد. با تهیه و تدوین دستور کار این طرحها، ضوابط و استانداردهای آن توسط وزارت کشور، شکل تحول یافته ای به خود گرفت.

با شروع تهیه طرحهای جامع، این طرحها برای کلیه شهرهای کشور که فاقد طرح جامع می باشند تهیه شد. دوره طرحهای هادی از پنج سال به ده سال افزایش یافت و تعیین حدود توسعه فیزیکی ده ساله شهرها، تهیه نقشه استفاده از اراضی و شبکه معابر در مقیاس ۱:۲۵۰۰ و ۱:۲۰۰۰، تدوین معیارهای سرانه کاربریهای مختلف شهری، ضوابط و مقررات ساختمانی و تعیین تراکم جمعیت در نواحی شهر از وظایف اصلی طرحهای هادی قرار گرفت.

تهیه طرحهای هادی را در ایران می توان به دوره های زیر تقسیم نمود:

دوره اول: تهیه طرحها بدون وجود جایگاه و تعریف مشخص قانونی تا سال ۱۳۵۲

دوره دوم: شروع تهیه قانونمند طرحهای هادی پس از تعریف این طرح در طی قانون تغییر نام سازمان آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی.

دوره سوم: شروع تهیه طرحهای هادی با مطالعات و بررسی حوزه نفوذ از سال ۱۳۵۸

دوره چهارم: شروع تهیه طرحهای هادی با مقیاس ۱:۲۰۰۰ و ۱:۲۵۰۰ از سال ۱۳۶۴

دوره پنجم: تبدیل طرحهای هادی به طرحهای جامع و تفصیلی از سال ۱۳۷۲ به بعد

طرحهای هادی در ابتدا راساً توسط وزارت کشور تهیه می شدند که در مراحل بعدی با تاسیس دفاتر فنی در استانداریهای سراسر کشور با راهنمایی وزارت کشور توسط دفاتر فنی استانداریها تهیه و از سال ۱۳۶۰ تا کنون مشترکاً توسط این دفاتر و مشاورین خصوصی تهیه می گردند.

بعد از انقلاب اسلامی ایران سه سازمان بکار فوق ادامه دادند:

وزارت کشور تهیه طرحهای هادی شهرهای کوچک با کمتر از ۵۰ هزار نفر جمعیت را به عهده گرفتند.

وزارت مسکن و شهرسازی - بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، تهیه طرحهای هادی روستایی را به عهده گرفت.

جهاد سازندگی نیز در آغاز کار دست به تهیه و اجرای طرحهای هادی روستایی زد. ولی پس از مدتی، وظایف دو وزارتخانه جهاد سازندگی و وزارت مسکن و شهرسازی - بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، تفکیک شد و تنها بنیاد مسکن به کار تهیه و اجرای طرحهای هادی روستایی ادامه داد.

- محتوی طرحهای هادی:

براساس تعریف طرح های هادی در بند ۴ ماده ۱ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی مصوب سال ۱۳۵۳ محتوی طرحهای هادی در مرحله اول تهیه این طرحها به قرار زیر بوده است.

تعیین جهت گسترش آبی شهر و نحوه استفاده از زمین های شهری با عملکرد های مختلف به منظور حل مشکلات حاد و فوری شهر.

ارائه راه حل های کوتاه مدت و مناسب برای شهرهایی که دارای طرح جامع نمی باشند.

بر این اساس شرح خدمات طرحهای هادی براساس مصوبه مذکور در سه مرحله خلاصه می شد:

مرحله اول: شناسایی و بررسی های مقدماتی و تجزیه و تحلیل مسائل و تنظیم نقشه ها و گزارش های لازم

مرحله دوم: تهیه طرح هادی و تنظیم نقشه ها و گزارشهای مربوطه

مرحله سوم: شامل تهیه نقشه های تفصیلی برنامه پنج ساله شهرداری

با تشکل وزارت مسکن و شهرسازی در سال ۱۳۵۳ دوره دوم تهیه طرحهای هادی در ایران آغاز می گردد. در این دوره که تا پیروزی انقلاب اسلامی ادامه یافت، می توان محتوی طرحهای هادی را در ۱۱ سرفصل عمده به قرار زیر خلاصه کرد:

بررسی خصوصیات تاریخی شهر (شامل یک قسمت)

بررسی خصوصیات کالبدی شهر (شامل ۹ قسمت)

بررسی خصوصیات جمعیتی و اجتماعی شهر (شامل دو قسمت)

بررسی خصوصیات اقتصادی و مالی شهر (شامل سه قسمت)

بررسی مسائل حاد عمرانی شهر (سه قسمت)

تجزیه و تحلیل وضعیت موجود و نتیجه گیری (۴ قسمت)

تهیه طرح هادی (۵ قسمت)

تهیه نقشه پیشنهادی محدوده و حریم شهر (یک قسمت)

تهیه کلیات برنامه عمرانی پنج ساله شهرداری (سه قسمت)

تهیه نقشه های تفصیلی برنامه پنج ساله اول (۳ قسمت)

تهیه گزارشها، نقشه ها و نمودارهای مربوطه

پس از پیروزی انقلاب محتوای طرحهای هادی دچار تغییراتی گردید و با اتخاذ سیاست جلوگیری از رشد غیر معقول شهرها و تلاش در جهت حفظ بافت موجود در مناطق مختلف شهری و ترمیم آنها در جهت باز گرداندن حیات از دست رفته، در سال ۱۳۵۸ شرح خدمات جدیدی به طرحهای هادی اضافه گردید که از آن جمله می توان به:

مطالعات مربوط به بررسی و شناخت حوزه نفوذ شهر (در چهار قسمت)

مطالعات مربوط به خصوصیات جغرافیایی، طبیعی و اقلیمی (در چهار قسمت)

تعیین مقیاس نقشه ها برای مطالعات حوزه نفوذ ۲۰۰۰: ۱، مطالعات عمومی طرح هادی ۵۰۰۰: ۱ و تهیه نقشه های تفصیلی ۱۰۰۰: ۱ اشاره کرد.

در سال ۱۳۶۴ شرح خدمات طرحهای هادی مجدداً اصلاح گردید. در این مرحله نقشه های تفصیلی برنامه پنج ساله و جزئیات اجرایی طرح از فهرست شرح خدمات این طرحها حذف گردید و خدمات مربوط به تهیه طرحهای هادی شهرها عمدتاً شامل: جمع آوری اطلاعات، شناخت و تجزیه و تحلیل وضع موجود، تهیه طرح هادی شهر و گزارشها و نقشه های مربوط به آن می باشد، مقرر گردید. مطالعات طرح و تهیه نقشه های عمومی در مقیاس ۱:۲۵۰۰ یا ۱:۲۰۰۰ و نقشه های حوزه نفوذ در مقیاس ۱:۲۰۰۰ یا ۱:۵۰۰۰۰ تهیه گردد. در این دوره تاکید بیشتر بر مطالعات و گزارش در خصوص حوزه نفوذ صورت می گیرد.

در آخرین تجدید نظر در شرح خدمات طرحهای هادی که در سال ۱۳۷۲ صورت گرفت محتوای طرحهای هادی با مختصر تغییری نسبت به طرحهای قبلی در دو مرحله به شرح زیر خلاصه گردید.

الف - مرحله اول:

بررسی و شناخت حوزه نفوذ مستقیم شهر (شامل ۵ قسمت)

۲- بررسی و شناخت شهر، شامل بررسی خصوصیات تاریخی (یک قسمت) - بررسی خصوصیات جمعیتی و اجتماعی (شامل ۳ قسمت) - بررسی خصوصیات اقلیمی و جغرافیایی (شامل چهار قسمت) - بررسی خصوصیات اقتصادی (شامل ۴ قسمت - بررسی خصوصیات کالبدی (شامل ۱۰ قسمت)

۳- تجزیه و تحلیل و استنتاج از بررسیها، شامل نتایج مربوط به حوزه نفوذ، خصوصیات اقلیمی، خصوصیات اقتصادی و کالبدی (شامل ۴ قسمت)

۴- تهیه الگوی پیشنهادی: شامل تدوین نتایج نهایی تجزیه و تحلیل و جمع بندیها همراه با نقشه، گزارش، جدول و نمودارها.

ب: مرحله دوم

تهیه نقشه ها و برنامه های عمرانی حوزه نفوذ مستقیم شهر (شامل ۳ قسمت)

تهیه نقشه های شهری، شامل نقشه های طرح و توسعه کالبدی (شامل ۱۲ قسمت)

تهیه برنامه توسعه و عمران (شامل ۴ قسمت)

مطالعه و بررسی سیر تحول و تکوین محتوی طرحهای هادی حکایت از گسترده تر شدن حجم مطالعات طرحهای هادی در طول سالهای ۵۳ تا ۱۳۷۴ دارد. نکته مهم آن است که همگام با گسترده تر شدن حجم مطالعات، به لحاظ حذف نقشه های تفصیلی مربوط به برنامه پنج ساله شهرداری و تغییر در اشل نقشه ها، طرحها قابلیت اجرایی خود را تاحدودی از دست داده اند.

نحوه تهیه طرحهای هادی

تهیه طرحهای هادی شهر از وظایف وزارت کشور محسوب می گردد. که در مرحله اول، تهیه این طرحها راساً توسط دفتر فنی این وزارتخانه انجام می گردید. با تاسیس دفاتر فنی استانداریها این وظیفه در هر استان به دفتر فنی همان استان تفویض و واگذار می گردد و نقش دفتر فنی وزارت کشور در حد راهنمایی، ارشاد و نظارت بر تهیه طرحها محدود می شود. قابل ذکر اینکه این وظیفه به دفاتر فنی استانداریهای مناطق محروم واگذار نشد و قرار شد وزارت کشور همچنان این دفاتر را در زمینه تهیه طرحهای هادی مساعدت نماید. این روال تا اوایل دهه ۶۰ ادامه داشت.

در دهه ۶۰ با اتخاذ سیاست استفاده گسترده از خدمات مهندسين مشاور شهرساز، تهیه طرحها با نظارت دفتر امور مشاوران سازمان برنامه و بودجه به مشاورین بخش خصوصی واگذار می گردد. از سال ۶۵ به بعد با تشکیل سازمانهای همیاری شهرداریها در استانها و راه اندازی واحد های طراحی در این سازمانها، سازمانهای همیاری شهرداریها نیز وارد عرصه تهیه طرحهای هادی می گردند. بدین سان درحال حاضر مجموعه ای از مهندسين مشاور

شهرساز، سازمان همیاری شهرداریها و کارشناسان دفاتر فنی استانداریها تهیه طرحهای هادی برای شهرهای کشور را برعهده دارند.

فرایند بررسی و تصویب طرحهای هادی

تا سال ۱۳۵۶ به لحاظ تمرکز فعالیت های مربوط به تهیه و تصویب طرحهای هادی در دفتر فنی وزارت کشور، طرحها پس از تهیه توسط کارشناسان وزارت کشور و در موارد محدودی توسط کارشناسان دفاتر فنی استانداریها بدون سیر مراحل استصوابی خاصی، توسط وزیر کشور جهت اجرا ابلاغ می گردید.

در سال ۵۶ وزارت کشور وقت با اتخاذ سیاست عدم تمرکز با تفویض اختیار بررسی و تصویب طرحها وبا صدور دستور کاری موسوم به ۶۰۰۰/۱ مقرر می دارد که در اجرای سیاست عدم تمرکز و به منظور تسریع در تصمیم گیری نسبت به طرحهای هادی، اتخاذ روشی یکنواخت برای بررسی و تصویب طرحها و نیز بالا بردن کیفیت هرچه بیشتر و ایجاد هماهنگی بین مسئولین اجرایی در سطح استانها، کمیته فنی مرکب از این اعضاء تشکیل شود.

۱- معادون عمرانی استاندار ۲- رئیس دفتر فنی استانداری ۳- مدیر کل مسکن و شهرسازی استان ۴- مدیر کل فرهنگ و هنر استان ۵- مدیر کل راه استان ۶- رئیس حفاظت محیط زیست استان

همچنین شهردار محل، رئیس انجمن شهر و مسئولین دیگری که صلاح بدانند، نظر آنان مورد بررسی قرار گیرد. سپس گزارش کمیته فنی به همراه طرح پیشنهادی در انجمن شهر مطرح و پس از بررسی و تصویب انجمن شهر و تایید استاندار جهت اجرا به شهرداری ابلاغ گردد. در ادامه دستور کار مذکور قید شده که در کلیه مراحل تهیه طرحها، دفتر فنی وزارت کشور امور ستادی و پشتیبانی استانها را بر عهده داشته و در جلسات بررسی نهایی طرحها نیز نماینده دفتر فنی وزارت کشور شرکت خواهد داشت بدین ترتیب تا سال ۶۸ بررسی و تصویب طرحها در سه مرحله انجام می شد.

مرحله اول: بررسی و تصویب در کمیته فنی استان

مرحله دوم: بررسی و تصویب در انجمن شهر

مرحله سوم: تایید استاندار و ابلاغ به شهرداری جهت اجرا

از سال ۶۸: وزارت کشور با تغییر در فرایند مذکور مقرر می دارد که بررسی و تصویب طرحها در دو مرحله به شرح زیر انجام شوند:

مرحله اول: بررسی و تصویب در کمیته فنی استان

مرحله دوم: تایید و ابلاغ استاندار به شهرداری جهت اجرا

همچنین مقرر می گردد در کلیه جلسات بررسی طرحها و به جای یک نماینده از وزارت کشور، دو نماینده در جلسات حضور یابند و به جای اداره کل راه، مدیران سازمانهای آب، کشاورزی، برنامه و بودجه و صنایع در جلسات شرکت نمایند. این روند تا کنون ادامه داشته که پس از تحویل کار از سوی مشاور دفتر فنی استانداری، در کمیته فنی مطرح و پس از بررسی و تصویب با تایید استاندار جهت اجرا به شهرداری ابلاغ می گردد.

-نارسائی ها و تنگناهای طرحهای هادی در اجرا

طرح های هادی پس از بررسی و تصویب در کمیته فنی و تایید استاندار برای اجرا به شهرداری ابلاغ می گردد بنابراین یکی از اصلی ترین وظایف شهرداریها اجرا طرح های هادی می باشد و شهرداریها موظف هستند کلیه مصوبات طرح را تا حد امکان به بهترین وجه اجرا نمایند.

بطور کلی طرحهای هادی نیز همانند طرح های جامع و تفصیلی با بخش عمده ای از نارسائی ها و تنگناها در زمینه های نا هماهنگی و عدم ارتباط کافی بین ارگان های اجرایی، طرح مسائل مالی، ضعف های مدیریتی، نیروی انسانی، حقوقی و قانونی مواجه هستند. ضعف مالی شهرداریها در زمینه اجرای طرح های هادی مصوب و فقدان تدابیر لازم در جهت افزایش بنیه مالی اینگونه شهرداریها، مشکلات اجرایی شهر دار را دو چندان می سازد

ضعف فنی و تخصصی شهرداریها در زمینه کارشناس شهرسازی، نبود پست مشخصی و عدم امکان جذب نیروهای فنی از مشخص ترین تنگناها در اجرای طرح های هادی در اکثر شهر های کوچک و متوسط کشور می باشد

عدم رعایت مصوبات طرح های هادی از سوی سازمانها و دستگاه های دولتی به خصوص عدم تبعیت طرح های آماده سازی از ضوابط و مصوبات طرح های هادی از جمله تنگناهای عمده دیگر در اجرای طرح های هادی می باشد که موجب تغییر در جهات توسعه شهر و عقیم ماندن طرح در اکثر موارد می گردد.

عدم مشارکت جدی و موثر مردم در اجرای پیشنهادات طرح و نیز اجرایی نبودن اشل و مقیاس نقشه های طرح (۱:۲۵۰۰ و ۱:۲۵۰۰) و ضرورت تهیه طرحهای آماده سازی و جزئیات شهرسازی برای بلوکهای مربوط به توسعه شهر از دیگر نارسائی ها و تنگناهای طرح های هادی در اجرا می باشد که اثرات باز دارنده ای در اجرای طرح ها و تحقق پیشنهادهای طرح بر جای می گذارند. در مجموع مهمترین مسائل و مشکلات موثر در عدم تحقق طرحهای توسعه شهری را می توان به شرح ذیل بیان نمود:

الف- مسائل و مشکلات بنیادی (نبود طرح فرا دست ب- بودجه و غیره ...)

ب-مسائل و مشکلات مربوط به نیروی انسانی

ج-مسایل و مشکلات فنی (نا هماهنگی دستگاه ها - عدم رعایت ضوابط طرح - به هنگام نبودن طرح و غیره)

د-مسایل و مشکلات اجتماعی (عدم مشارکت مردم - اعمال نفوذ مقامات محلی - مقاومت مردم و غیره)

و-سایر مشکلات (عدم ضمانت اجرایی- تخلف در تغییر کاربری ها و غیره)

محتوا طرح هادی شهر

طرح های هادی شهری چنان که اشاره شد برای تنظیم توسعه آتی شهر، در دوره ای ده ساله تهیه می شوند و محتوای آنها به شرح زیر است:

مشخص کردن گذربندی های اصلی و منطقه بندی شهر، تفکیک و تجزیه آنها به مناطق صنعتی - تجاری - مسکونی و غیره با کیفیت کلی مسیل ها و دفع آب های سطحی و محل قرارگرفتن تأسیسات آب و فاضلاب و برق و خطوط عمده شبکه های توزیع آنها.

در محتوای طرح های هادی شهر اطلاعاتی وجود دارد که برخی به صورت نقشه و برخی نیز در چارچوب گزارش تدوین می شوند. به طور کلی، محتوای این طرح ها به دو بخش تقسیم می شود:

بخش نخست به بررسی و شناخت حوزه نفوذ مستقیم شهرها و وضع موجود خود شهرها اختصاص دارد. اطلاعات جمع آوری شده در بخش نخست با عنوان تجزیه و تحلیل اطلاعات و تهیه الگوی نهایی در بخش دوم مورد بررسی قرار می گیرد.

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

متولی طرح هادی شهری، وزارت کشور (استانداری)، تهیه کننده: دفاتر فنی استانداری، مشاور شهرسازی و سازمان همیاری شهرداری ها و اجراء توسط شهرداری صورت می گیرد.

طرح هادی شهری | طرح های توسعه شهری و منطقه ای در ایران | منابع کارشناسی ارشد شهرسازی | دکتری شهرسازی | برنامه ریزی شهری | طراحی شهری | کیمیا فکر بزرگ.

اهداف طرح هادی شهری

در تهیه طرح های هادی شهری همچون سایر طرح های توسعه شهری، اهدافی مدنظر قرار گرفته که با توجه به تعریف ارایه شده از این طرح ها، می توان اهداف زیر را برای آن بر شمرد:

- پیش بینی و مشخص کردن جهات رشد و توسعه شهرهای کوچک در آینده، و جلوگیری از رشد بی رویه و کنترل نشده این گونه شهرها.
- استفاده متناسب و منطقی از زمین های شهری
- جلوگیری از بی نظمی و اغتشاش در کاربری اراضی
- توجه به کارکردها و عملکردهای گوناگون شهری و توزیع متناسب این عملکردها در مناطق متفاوت شهر
- تدارک طرح برای کنترل پروژه ها و برنامه های عمرانی شهرداری ها
- تهیه طرح در تطابق و تناسب با توانایی های کادر فنی شهرداری ها
- تهیه طرح هادی شهر از سال ۱۳۳۴ (برنامه دوم عمرانی) به صورت طرح های گذریندی در وزارت کشور و توسط کارشناسان آمریکایی و آلمانی آغاز شد.
- تهیه طرح های هادی شهر از سال ۱۳۵۳ هـ ش با قانون تغییر نام، جنبه قانونی یافت. طرح هادی شهر یک طرح ۱۰ ساله است و مقیاس آن ۱/۲۰۰۰ می باشد.
- تهیه طرح هادی شهر با بررسی حوزه نفوذ از سال ۱۳۵۸ هـ. ش آغاز گشت.
- طرح هادی شهری نیز بر مبنای قرارداد تیپ ۱۲ از سال ۵۳ توسط وزارت کشور تهیه می شود و پس از تأسیس دفاتر فنی در استانداردهای سراسر کشور توسط این دفاتر تهیه و از سال ۱۳۶۰ توسط دفتر و مشاورین تهیه می شود.

سال ۱۳۶۵ به بعد با تشکیل سازمان های همیاری شهرداری ها در استان ها این سازمان ها نیز در تهیه طرح های هادی دخالت کردند.

مراحل تصویب طرح هادی شهری

تا سال ۱۳۵۶ پس از تهیه، بدون مرحله تصویب توسط وزیر کشور، طرح های هادی جهت اجرا به شهرداری ابلاغ می شد.

از سال ۱۳۵۶ وزارت کشور با صدور دستور کار ۶۰۰۰/۱ کمیته زیر تشکیل شد:

معاون عمرانی استاندار

رئیس دفتر فنی استانداری

مدیر کل راه و شهرسازی

مدیر کل فرهنگ و هنر استان

رئیس حفاظت محیط زیست استان

بنابراین تا سال ۱۳۶۸ مراحل تصویب طرح های هادی به قرار زیر بود:

بررسی در کمیته فنی استانداری

بررسی و تصویب در انجمن شهر

تأیید استاندار و ابلاغ استاندار

از سال ۶۸ به بعد مرحله دوم حذف شد.

طرح جامع شهری

به منظور تدوین برنامه و تعیین جهات توسعه شهر و تأمین نیازمندی های آن بر مبنای پیش بینی ها و اهداف توسعه شهری تهیه می شود. طرح جامع شهر، عبارت از طرح بلند

مدتی است که در آن نحوه استفاده از اراضی و منطقه بندی مربوط به حوزه های مسکونی، صنعتی، خدماتی، اداری و...، تأسیسات و تجهیزات شهری و نیازمندی های عمومی شهری، خطوط کلی ارتباطی و سطح لازم برای ایجاد تأسیسات، تجهیزات و تعیین محدوده های نوسازی، بهسازی و... تعیین می شود. بیشتر در مورد شهرهای بزرگ و شهرهایی که بیش از ۲۵۰۰۰ نفر جمعیت دارند تهیه می گردد. در واقع به شکل برنامه راهنما عمل می کند یا به شکل سیستمی است که خط مشی اصولی و کلی سیاست های شهری را تعیین می کند. طرح جامع را می توان منطقی جهت انتخاب الگوی صحیح استفاده از اراضی شهری دانست. روش انجام طرح جامع عبارت از مطالعه وضع موجود، تجزیه تحلیل و نتیجه گیری از وضع موجود، تعیین اهداف و اولویت ها، انجام پیش بینی های لازم، ارایه طرح ها و برنامه های توسعه شهری و اجرای آنها می باشد. در واقع طرح های جامع در دو مرحله تهیه می شوند. مرحله اول شامل انجام بررسی ها، شناخت وضع موجود شهر مانند مطالعات جغرافیایی، اقلیمی، تاریخی و بررسی ویژگی های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهر و در بخش آخر این مطالعات جمع بندی و تجزیه و تحلیل می باشد. در مرحله دوم، طرح کالبدی شهر و گزارش های مربوطه ارایه می شود. پس از انقلاب نام طرح های جامع به طرح های توسعه و عمران و حوزه نفوذ شهرها تغییر یافت. به دلایلی نیز مراحل کار نیز از دو مرحله به چهار مرحله افزایش یافت. ویژگی های عمده این طرح ها در معطوف نمودن توجهات به مباحث توسعه و عمران شهری به جای توجه صرف به بحث های کالبدی و نیز توجه به حوزه نفوذ شهرها می باشد.

طرح تفصیلی

طرحی است که بر اساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع، نحوه استفاده از زمین های شهری را در سطح محلات مختلف شهر و موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آنها و وضع دقیق و تفصیلی شبکه عبور و مرور و میزان تراکم جمعیت، تراکم در واحدهای شهری، اولویت های مربوط به مناطق بهسازی، توسعه و حل مشکلات شهری و موقعیت کلیه عوامل مختلف شهری در آن تعیین می شود. به دنبال طرح جامع و به منظور انجام

برنامه های اجرایی تصویب شده این طرح تهیه می گردد. طرح تفصیلی در حقیقت تنظیم برنامه ای مفصل و انجام اقدامات جزء به جزء در مناطق و محلات شهری و طراحی آنها است. شامل چهار مرحله است:

مرحله بازشناسی

مرحله تثبیت برنامه ها و طرح های اجرایی

مرحله تشخیص و تعیین اولویت ها

مرحله انجام و اجرای محتوای طرح و کاربرد اراضی

سابقه تهیه طرح های جامع و تفصیلی به حدود سال های ۴۷-۴۶ بر می گردد. سازمان مسئول تهیه طرح های جامع و تفصیلی وزارت مسکن و شهرسازی است. این طرح ها در ابتدا برای شهرهایی که طرح جامع آنها به تصویب رسیده بود انجام پذیرفت. پایه و اساس فکر تهیه طرح های تفصیلی در دهه ۵۰ از آن زمان آغاز شد که شهرداری ها در مواجهه با طرح های جامع، به لحاظ کلی بودن مطالعات، امکان پیاده نمودن و اجرای دقیق آن را فراهم نمی دیدند.

محدوده شهر

برای انجام خدمات و فعالیت های شهری و اقدام در جهت تأمین ساختمان ها، فضاهای شهری و برنامه های عمران شهری حدودی لازم است که بتوان در آن حدود به انجام خدمات شهری و برنامه ریزی در زمینه این خدمات پرداخت. لذا، حدودی را برای این خدمات تعیین می کنند و معمولاً این حدود از طرف مسئولین امور شهری و شهرداری ها مشخص می شود تا بتوان در یک برنامه زمانی مشخص به نوسازی و گسترش شهر پرداخت و خدمات شهری مورد نیاز آن را اعم از برق، آب، تلفن، مسکن، فضای سبز و ... تأمین کرد. این حدود را معمولاً محدوده شهر می گویند. اما در صورتی که شهر در تمام این محدوده گسترده نشده و تنها در قسمت هایی از آن توسعه یافته باشد، مقدار اراضی ساخته شده را در داخل این محدوده شهری، محدوده ساخته شده شهر گویند. در واقع محدوده ساخته

شده شهر عبارت از مساحت محدوده شهر منهای اراضی ساخته نشده در داخل این محدوده. همچنین در جهت توسعه های بعدی شهر در مراحل زمانی آینده در اطراف محدوده شهرها حدودی دیگر تعیین می شود که به حریم شهر معروف است. در حقیقت این اراضی جهت گسترش های آتی شهر در نظر گرفته می شوند. حریم شهر را می توان همان خط کمربندی شهر نیز در نظر گرفت.

منطقه بندی

چگونگی تقسیم و تخصیص اراضی شهر به فعالیت ها و کاربری های مختلف و مهمترین ابزار برای سامان دادن به نظام کاربری زمین محسوب می گردد. ضوابط منطقه بندی نقش اساسی در توزیع و تقسیم کاربری های مختلف و نسبت آنها به یکدیگر دارد و در نتیجه ارتباط تنگاتنگی با موضوع سرانه های کاربری زمین پیدا می کند. یا می توان گفت منطقه بندی عبارت از تقسیم کالبد یک جامعه شهری به منطقه ها برحسب نحوه استفاده از آن در اراضی حال و آینده به منظور نظارت و هدایت عمران اراضی. اصل اساسی در منطقه بندی آن است که شهر به بخش یا منطقه های مختلف تقسیم شود و هر منطقه در جهت اهداف صحیح و درست در موقعیت مکانی مورد استفاده قرار گیرد.

کاربری زمین

استفاده از زمین برای کاربردهای مختلف و تعیین مکان استقرار فعالیت ها است. البته تنها تقسیم زمین و تدوین مقررات استفاده از آن مدنظر نیست، بلکه تمام عوامل موثر در کاربری زمین (اقتصادی، اجتماعی، منافع عمومی، محیط زیست، ایمنی، مدیریت و...) مورد مطالعه قرار می گیرد.

یکی از محورهای اصلی برنامه ریزی شهری، برنامه ریزی کاربری زمین است. موضوع اصلی در برنامه ریزی کاربری زمین، نحوه تخصیص زمین به کاربری های مختلف و هماهنگ کردن آنها با یکدیگر است.

سرانه های شهری

یکی از ابزارهایی است که در فرایند برنامه ریزی کاربری زمین، برای محاسبه و برآورد اراضی و توزیع آن میان فعالیت ها یا کاربری های مختلف به کار می رود. در واقع سرانه کاربری زمین به عنوان نوعی معیار و شاخص کمی برای سنجش و مقایسه تغییرات کاربری در جریان زمان مورد استفاده قرار می گیرد. سرانه کاربری زمین تبلور و بیان کمی مجموعه سیاست ها، روش ها و الگوهایی است که برای تعیین انواع کاربری ها، تقسیم اراضی، توزیع فضایی فعالیت ها، ضوابط منطقه بندی، تدوین استانداردهای کاربری و غیره به کار گرفته می شود. امروزه بسیاری از مفاهیم فوق نظیر برنامه ریزی شهری، شهرسازی، مدیریت شهری، طراحی شهری، طراحی منظر و... به عنوان رشته های تحصیلی در دانشگاه های معتبر وجود داشته و متخصصان مختلفی از این علوم در سازمان های ذیربط نظیر وزارت کشور، مسکن و شهرسازی، سازمان مدیریت، استانداری ها، شهرداری ها، مهندسين مشاور شهرسازی و معماری مشغول فعالیت بوده و در روند توسعه شهرها تأثیر گذار هستند.

کونین لینچ، شهرساز و طراح امریکایی، در سال ۱۹۶۰ کتاب تصویر ذهنی شهر یا سیمای شهر را منتشر کرد و در این کتاب نخستین پایه های نظری خود را - مبانی و اصول شناخت سیمای شهر مطرح نمود.

این کتاب در پنج فصل به بررسی سیمای محیط، مطالعه سیمای سه شهر، سیمای شهر و عوامل سازنده آن، فرم شهر و مقیاسی تازه می پردازد و در آخر نیز با آوردن سه ضمیمه بحث خود را به پایان می رساند

الف - پاره ای مراجع برای جهت یابی در شهر

ب - روش مطالعه

پ - دو مثال از تجزیه و تحلیل عوامل شهر از نظر بصری

لینچ در فصل اول کتاب بر انسان به عنوان جزیی از شهر و نه تنها ناظر بر شهر که بایستی به شهر از چشم آن نگریست تأکید می کند و دو مفهوم خوانایی و نمایانی را در فضاهای شهری و نقش آنها را در درک و ایجاد تصویری روشن از شهر، احساس امنیت و آرامش

شهروندان و افزایش حس تعلق شهروندان مطرح می نماید و در ادامه مباحث خود در این فصل بر توجه طراحان شهری به "تصویر عمومی" یا به عبارتی تصویر ذهنی اکثریت ساکنین شهر از سیمای آن تاکید می نماید و عنوان می دارد که با توجه به اینکه در یک شهر اشخاص مختلف با ویژگیهای متنوعی از لحاظ جنس، سن، شغل، طبقه اجتماعی و... زندگی می کنند و نمی توان پاسخگوی همه طبقات با عقاید و افکار مختلف در طراحی شهر بود بنابراین بایستی مجموعه ای از خواسته ها، نیازها، عقاید و اندیشه های غالب در شهر را به منظور ساماندهی مطلوب فضاهای شهری در نظر گرفت.

همچنین در این فصل مبحثی تحت عنوان "بافت و علایم مشخصه شهر" مطرح شده است که تصویر ما از محیط شهری را به سه جزء تجزیه می کند: علایم، بافت و معنی که شامل تمیز اشیا از هم بر اساس تفاوتهایشان و ایجاد پیوند و پیوستگی میان آنها و انتقال معانی از اشیا به ناظران است.

در فصل دوم کتاب با سیمای سه شهر امریکایی - بوستن، جرزی سیتی و لوس آنجلس - از زبان مولف آشنا می شویم، که هدف وی از مطالعه این سه شهر عبارت است از:

۱- رسیدن به فرمی مناسب از شهر با بالاترین درجه خوانایی و نمایانی

۲- رسیدن به اصولی برای طراحی شهری

۳- تجزیه و تحلیل سه شهر مذکور و تاثیر فرم آن شهرها بر ناظران

مولف روش کار خود را به صورت مفصل، برای رسیدن به اهداف مذکور، در قسمت ضمائم آورده است و در این مبحث ضمن تشریح کار خود و روشهای به کار گرفته شده در این تحقیق (مطالعات میدانی، مشاهده، مصاحبه، پرسشنامه) کاستیها و اشکالات کار خود را متذکر گردیده است و مهمترین ایراد کار خود را در نمونه گیری (کم بودن حجم نمونه ها و عدم توازن در آنها و عدم توجه به طبقات اجتماعی مختلف در نمونه) بیان می دارد.

لینچ در پایان این فصل نکات عمده ای را پیرامون پژوهش خود مطرح می کند:

۱- مردم به راحتی می توانند خود را با محیط زندگیشان تطبیق دهند و هماهنگ سازند و از میان عواملی که در محیط موجود است تعدادی برایشان مشخص می گردد و در ذهنشان جای می گیرد.

۲- موقعیت ناظر نسبت به عواملی که در شهر موجود است در شکل گیری تصویر ذهنی او از شهر موثر می باشد.

۳- شرایط محیطی و طبیعی مناسب (وجود رودخانه، دریا، فضاهای سبز) می توانند تاثیر مثبتی بر تصویر ذهنی ناظران از شهر داشته باشند.

۴- برای مردم سیمای قسمتهای مختلف شهر زمینه ای برای مقایسه عوامل کهنه و تازه شهر بوجود می آورد.

در فصل سوم، مولف به توضیح و تشریح مظاهر جسمی شهر و تاثیر آنها بر نمایانی شهر می پردازد که عبارتند از:

راه: راه می تواند یکی از مهمترین عوامل در شکل گیری تصویر ذهنی از شهر باشد زیرا همواره ناظران در راه ها در ترددند و هر روز مسیرها و راهها را برای رفتن به سر کار، بازگشت به منزل، رفتن به مراکز خرید و... طی می کنند، بنابراین کیفیت راهها و حتی موقعیت و شرایط آنها (عریض بودن یا نبودن راهها، مستقیم و یا پیچ در پیچ بودن راهها، فرم خانه ها در مسیر، نوع فضای سبز و...) همه و همه می توانند بر تصویر ذهنی ناظران از شهر تاثیر بگذارند.

لبه: لبه عاملی است که سبب می شود ناظر بتواند برای فضاها حد و مرز قایل شود به عنوان مثال بتواند محله ای را از محله ای دیگر تمیز دهد، البته لبه ها تنها تعیین حدود نمی کنند گاهی ممکن است سبب پیوند دو بخش مجزا شوند مثلا پلی که بین دو بخش از شهر ارتباط برقرار می کند. اما در مواردی نیز ممکن است لبه ها سبب بی نظمی در شهر شوند و انسجام و یکپارچگی شهر را دچار آسیب نمایند.

محلّه: هر شهری بر اساس طبقات مختلفی که در آن وجود دارد به محلّه‌هایی تقسیم می‌گردد که هر محلّه به سبب خصوصیتی که دارد از محلّه‌های دیگر متمایز می‌شود. یکی از عواملی که می‌تواند به شهروندان در شناسایی و تشخیص محلّه‌ها از یکدیگر کمک نماید نوع مصالح و فرم ساختمان‌ها می‌باشد. به عنوان مثال وقتی وارد محلّه‌ای با خانه‌های آجری و کاهگلی می‌شویم این تصویر در ذهن ما شکل می‌گیرد که این محلّه از محلّه‌های قدیمی شهر می‌باشد و بالعکس وقتی وارد محلّه‌ای با فرم و شکل جدیدی از خانه‌ها با نماهای سنگی می‌شویم این تصور در ذهن ما به وجود می‌آید که این محلّه از محلّه‌های جدید شهر است.

گره: گره‌ها نقاطی حساس در شهرند که ناظر می‌تواند به درون آنها وارد شود و همچنین مبدا و مقصد حرکت را شکل می‌دهند. گره‌ها گاهی کانون و نقطه اصلی یک محلّه می‌باشند، می‌توانند جایی باشند که خطوط حمل و نقل تغییر مسیر می‌دهند و یا ممکن است محل تمرکز بعضی از فعالیتها باشند، محل تقاطع دو خیابان یا دو جاده نیز می‌تواند یک گره محسوب شود. گره‌ها می‌توانند مکانهایی مناسب جهت قرار دادن نمادها و نشانه‌ها باشند زیرا معمولاً توجه ناظران به گره‌ها زیاد است و نمادهایی که در این گره‌ها قرار داده می‌شوند قدرت تاثیرگذاریشان بیشتر می‌گردد.

نشانه: یکی دیگر از مظاهر جسمی شهر که در شکل‌گیری تصویر ذهنی شهروندان از شهر تاثیر بسزایی دارد "نشانه" می‌باشد که چند ویژگی زیر را دارا است.

- ناظر به درون آنها راه نمی‌یابد.

معمولاً اشیایی هستند که ظاهری مشخص و منحصر به فرد دارند.

- می‌توان از میان صدها شی آنها را باز شناخت و تمیز داد (مانند نمادی که در گره اصلی شهر قرار داده می‌شود).

در ادامه فصل نیز مولف به تجزیه و تحلیل عوامل پنجگانه مذکور در سه شهر امریکایی مورد بررسی می‌پردازد تا سیمایی از این شهرها به خواننده ارائه نماید.

فصل چهارم به بحث پیرامون فرم شهر و کیفیت هایی که بایستی عوامل پنجگانه راه، لبه، محله، گره و نشانه واجد باشند تا شهر بافتی نمایان و خوانا داشته باشد، می پردازد و در ادامه نیز کیفیتهای فرم را که عبارتند از:

۱- متمایز بودن یا روشنی زمینه عوامل شهر ۲- سادگی فرم ۳- استمرار ۴- تسلط و غلبه داشتن ۵- روشنی نقاط تقاطع (مفاصل) ۶- تنوعی که جهتی خاص را معلوم دارد ۷- عرصه دید ۸- آگاهی بر حرکت ۹- عوامل گروهی زمانی ۱۰- نامها و معانی، مطرح می کند. همچنین در این فصل با فرم " گران شهرها " و مراحل مختلف طراحی آنها آشنا می شویم. فصل پنجم که فصل پایانی کتاب است تحت عنوان " مقیاسی تازه " می باشد و بر انعطاف پذیری شهرها، توجه به ارزشها و سنتهای تاریخی در سازماندهی آنها و پیوند انسانها با محیط زندگیشان در جوامع امروزی، تاکید دارد و فرمی را نیکو می داند که بتواند جوابگوی عقاید، باورها، نیازها و خواسته های شهروندان در هر زمانی باشد.

راهبرد تغییر پذیری فرم

در اوایل دهه ۷۰ شعار «پیروی فرم از عملکرد که از درون مایه های جنبش معماری مدرن بود مورد نقد بسیاری از نقادان قرار گرفت تا آنجا که این نقادان جنبش مدرن را به کناری نهادند.

متون و پژوهش های دهه هشتاد سرشار از مطالبی موافق و مخالف عملکردگرایی است.

اما پست مدرنیسم به واسطه اینکه معماری را از عملکردگرایی جزم اندیشانه رهانید و موضوعاتی را که از زمان رنسانس به این سو به فراموشی سپرده شده بودند:

۱- انسان محوری ۲- تأکید بر تاریخ و خاطره تاریخی و اختیار رمانتیک فراگیر به تشویق برخورد های سبک گرایی متنوع.

مورد توجه قرار داد باعث شد تا بسیاری از معماران حرفه ای، آموزگاران طراحی و دانشجویان به آن بپردازند.

اما امروزه تعریف صریح و کاربردی ما برای تغییرپذیری فرم چنین است.

تغییر پذیری فرم، فرآیند تغییر فرم است که به موجب آن فرم با پاسخگویی به حرکت‌های داخلی و خارجی به مرحله نهایی می‌رسد.

سه شیوه متفاوت برای تغییر پذیری فرم

۱- شیوه سنتی

در این روش پیشرفت تکامل فرم از طریق انطباق مرحله به مرحله با محدودیتهای عوامل خارجی، عوامل داخلی و عوامل هنری روبروست.

۲- اقتباس

اقتباس تغییرپذیر حالتی از انتقال تصویری است که می‌توان آن را به عنوان استفاده تصویری نیز توصیف کرد که می‌تواند از نقاشی، مجسمه سازی، اشیاء و دیگر محصولات مصنوعی اقتباس شده باشد.

۳- ساختارشکنی

فرآیندی است که در آن برای یافتن راه‌های جدید ترکیب اجزای مختلف و برای تکامل امکان شکل‌گیری احجام جدید و ایجاد نظام جدید راهبردهای ترکیبی و ساختاری گوناگون می‌توان حجمی مفروض را از هم گسست و ترکیبی نو آفرید.

نظریه تغییر پذیری

دواریسی تامپسون زیست‌شناس معروف تغییر پذیری فرم را فرایند و پدیده تغییر فرم در موقعیتهای تغییر دهنده می‌داند به نظر او دو موقعیت برای تشریح فرم در هر زمان معین وجود دارد.

۱- توصیفی از طریق کلمات

۲- تحلیلی از طریق کاربرد اعداد، ریاضیات و مختصات دکارتی.

۳-نظریه شناخت

تغییر پذیری مجموعه عملکردهایی است که بر عناصر موجودی مشخص اعمال می‌شود و با تحریف به دسته بندی مجدد، دوباره ساختن یا در کل تغییر آن به گونه‌ای که ارتباطات خود را با مورد اولیه از دست ندهد از کاربردهای اصلی، عادی و مشروع دوری می‌جوید و در جست و جوی ایجاد معانی جدید است.

اولین آثار ساختارشکنانه با این دید در سالهای آخر دهه ۸۰ مانند مسکن شمال آمستردام اثر «رم کولهاس» و پارک دو لاویلث اثر «برنار چومی» شکل گرفتند.

مطالعه تغییر پذیری فرم

فهرستی از تغییر پذیری فرم توسط معماران

۱- استفاده از نمونه‌ای موجود در تمرینهای اولیه مانند هتل فرانسوی، ویلاهای بالاریو و چندین خانه از لوکوروبوزیه

۲- تمرین هایی که در آنها سرچشمه آغازین مبتنی بر باغ یا شهر باشد خصوصاً باغهای رنسانس و شهرهای ایتالیایی قرون وسطی

۳- حرکت از آثار هنری به خصوص نقاشی و مجسمه سازی

۴- حرکت از ساختمان های ساخته شده یا طراحی شده قبلی

مشکلات طراحی و توانمندی‌ها

در طراحی ابتدا باید از مرحله تقلید اولیه عبور کرد و در تفسیر مجدد آخرین طرح پیشنهادی، بسیار محتاط بود تا بتوان موجودیتی جدید تبیین کرد که بر اصل «بودن» بر مبنای ارزش‌های خود استوار باشد.

طراحی فضاهای شهری با روشنایی برای زندگی در شب

یکی از نقایص معماری و شهرسازی ما در این است که همه طراحی‌ها با احتساب نور خورشید انجام می‌شود، به عبارتی با تاریکی هوا تمامی خلاقیت‌ها و هنرهایی که برای آن کوشش شده، یکباره در تاریکی شب محو می‌شود. زندگی شهری و بالطبع الزامات اقتصادی مرتبط با آن ایجاب می‌کند که دامنه فعالیت‌های انسانی از طول روز گذشته و تا پاسی از شب ادامه یابد. به این ترتیب کار و فعالیت شبانه به مرور به قسمتی از زندگی شهری تبدیل شده است.

تقریباً کلیه فعالیت‌های شهری که قبلاً در روشنایی روز امکانپذیر بوده، اینک در شب و به کمک نور مصنوعی قابل اجرا است. به عبارتی الزامات شهرنشینی، شب را برای انسان تبدیل به روز کرده است و فضاهای شهری در این پدیده جایگاه خاصی را به خود اختصاص داده‌اند.

شب هنگام فضاهای شهری مانند خیابان‌ها، میادین، پارک‌ها و... بطور فزاینده‌ای به عنوان فضاهای زنده، متنوع و مملو از عبور و مرور مورد استفاده قرار می‌گیرند. تغییرات بنیادینی که فعالیت‌های شبانه موجب آن شده‌اند، تدریجاً سیمای خاصی را به محیط تحمیل می‌کند که در صورت هدایت آگاهانه کیفیت زندگی شهری را بهبود می‌بخشد.

فعالیت‌های شبانه هنری و تفریحی نظیر سینما، کنسرت، تئاتر، رستوران‌ها و همچنین پارک‌ها و گردشگاه‌ها بیشتر مدیون استفاده از نور مصنوعی هستند. از دیگر فعالیت‌های شبانه می‌توان به کارگاه‌ها و کارخانه‌ها و شیفت کار شبانه آنها اشاره کرد که در پرتو نور مصنوعی ممکن شده است. تاثیرات عمیق حاصله از این تحولات، معماران را بر آن داشت تا به ارزیابی مجدد از کار برد نور مصنوعی جهت تاثیر بر ادراک انسان و القای بهتر و دلنشین‌تر هنر معماری به بیننده بپردازند.

تجربیات سال‌های اخیر محققان به کمک دستاوردهای علمی، پزشکی و تکنولوژیکی، موجب شد، ضمن ارتقای این زمینه پژوهشی، از حالت ابتدایی و اولیه آن که روشنایی تیر چراغ برق خیابان‌ها است خارج و حضور هوشمندانه آن در معماری و شهرسازی گسترش یابد.

قابلیت استفاده از نور مصنوعی و تاثیر آن بر ادراک انسان را می‌توان در دو مثال ساده یعنی نور چراغ راهنمایی و رانندگی در چهارراه‌ها که هر رنگ تاثیر مشخصی مانند خطر، احتیاط و یا آسودگی را به راننده و عابر القا می‌کنند و یا نور رنگارنگ لامپ‌های مهتابی طباهی‌ها به عنوان نشانه‌ای که عابرین را از فعالیت خاصی در آن مکان آگاه می‌سازد، مشخص کرد. با ذکر مقدمه فوق نحوه ارتباط عملی سیمای شهری در شب و مدل‌سازی برای نور مصنوعی را در شهرسازی و معماری بررسی می‌کنیم.

تا به حال سیمای شهری و هر آنچه در ارتباط با آن است با احتساب روشنایی روز و در محدوده زمانی تابش نور خورشید حضور خود را عیان می‌کرده است، به عبارتی نور خورشید مانند ظرفی است که محتوای درون خود را شکل و شخصیت می‌بخشد.

اما باید اذعان کرد که سیمای شهر در شب نیز روی دیگر سکه است که تا به حال به آن توجهی که درخور آن است، نشده است. برخی از شهرهای اروپایی در زمینه مدل‌سازی سیمای شهری در شب پیشروتر از بقیه اند به طوری‌که، بروشورها و پوستره‌های تبلیغاتی آنها، تصاویری از زیبایی‌های شهر را که در دل شب تالو دلپذیری دارد، به نمایش گذاشته‌اند. این اقدام زمانی امکان‌پذیر شده که متخصصان توانسته‌اند سیمای شهر را از دریچه شب ارزیابی کرده و برای آن طراحی منحصر به فردی انجام بدهند.

در آلمان در سالهای اخیر علاقه به این موضوع افزایش یافته است. شهرهایی نظیر فرانکفورت، لایپزیک، دوسلدورف و... دارای یک نظام سیمای شهری شبانه هستند، شهرهای پکن و شانگهای در چین برنامه‌ریزی خود را در این زمینه به پایان رسانده‌اند.

به کمک مدل‌سازی موفق برای سراسر شهر، هریک از فضاها، عناصر و ... شهری برنامه خاصی برای نمایش آن در شب پیش‌بینی شده و همچنین ارتباط آنها با یکدیگر تحت هدایت مدل فوق فراهم شده است. در بخش معماری نیز طراحی همزمان معماری و مدل‌سازی نور، این دو را لازم و ملزوم یکدیگر می‌سازد. نور، بخشی از مصالح ساختمانی می‌شود و با حجم و بدنه و نمای ساختمان یک پیکر را می‌سازند و هر کدام دیگری را تکمیل می‌کند.

جدیدترین و معتبرترین تئوری‌هایی که درباره نور و کاربرد آن در معماری و شهرسازی انجام گرفته، توسط دو نفر متخصص به نام ریچارد کلی و ویلیام لام است. این دو نفر در تلاشند ثابت کنند کاربرد نور مصنوعی و فواید آن برای انسان به مراتب بیش از آن است که از این پدیده فقط برای روشنایی خیابان‌ها استفاده شود.

اولی جنبه‌های مختلف عملکرد نور را به عنوان ابزار هادی اطلاعات بررسی می‌کند در حالی که دومی ادراک انسان را به عنوان بستری جهت مدل‌سازی و حل مسائل طراحی نور مصنوعی مورد توجه قرار می‌دهد. بر اساس تجربیات علمی به دست آمده از این گونه مطالعات و سایر بررسی‌های علمی و اجرایی بیشماری که انجام گرفته است، نور مصنوعی در معماری، شهرسازی و طراحی شهری، جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص داده است.

نماد، نشانه، گره، جداره، ساختمان‌های ارزشمند، سیلوئت و ... هر آنچه در طراحی شهری بر آن تاکید شده و پس از غروب آفتاب و با فرا رسیدن تاریکی، ممکن است در عملکرد آن اختلال به وجود آید، به کمک مدل‌سازی نور مصنوعی کارایی خود را در طول شب نیز حفظ خواهد کرد. در شهرسازی نیز کاربرد نور مصنوعی در زمینه‌های مختلف از جمله شناساندن؛ لبه‌ها و مرز مناطق، نواحی، محلات و افزایش بار هویتی مراکز آنها، میراث طبیعی و رود دره‌ها، فضاهای شهری (پیداده‌راه‌ها، میداين، مراکز خرید و...)، بافت‌های کالبدی ارزشمند و... در هنگام شب ممکن است.

موارد ذکر شده فوق در یک مثال عملی توضیح داده می‌شود؛ مساجد، جایگاه ویژه‌ای را در طرح‌های تفصیلی تهران به خود اختصاص داده‌اند؛ تفکری که شهردار تهران در سخنان اخیر خود به آن اشاره داشته و محله محوری را از برنامه‌های اصلی شهرداری تهران دانسته‌اند. به این ترتیب مسجد به عنوان مرکز ثقل محله، کلیه خدمات سطوح محله‌ای را حول خود متمرکز خواهد کرد.

از طرفی فعالیت‌های چندگانه مسجد به لحاظ انجام فرائض روزانه مذهبی و سایر مناسبت‌های مذهبی - اجتماعی به گونه‌ای است که این مکان معمولاً تا پاسی از شب محل مراجعه و رفت و آمد اهالی است. بنابراین مسجد پس از غروب آفتاب بایستی هویت خود را

به عنوان یک مرکز مهم مذهبی - اجتماعی تاکید نموده، بدنه آن به عنوان نماد شهری به عابران معرفی شود و گلدسته‌ها به عنوان نشانه، رهگذران را از فاصله دور راهنمایی کند.

این فرایند، با تاباندن چند نورافکن به ساختمان مسجد آن‌طور که فعلاً رسم است میسر نیست، بلکه کلیه اقداماتی که برای مسجد در چارچوب طراحی شهری در نظر گرفته شده، بایستی قابلیت‌های آن در تاریکی شب نیز حفظ شود. این کار بایستی از بدو طراحی ساختمان به صورت طراحی توأمان معماری و مدل‌سازی نور که دیگر جزء مصالح مسجد محسوب می‌شود، مورد توجه قرار گیرد.

نمایش خاص ساختمان، زوایا و گوشه‌ها، تاکید بر قسمت‌های مختلف نما، چگونگی نمایش خاص گلدسته‌ها برای فواصل دور و... از جمله مواردی هستند که مدل‌سازی نور در ارائه آن موثر و دخیل هستند.

طراحی شهری در ایران

طراحی شهری در ایران اعم از طراحی در بخش قدیمی و بخش جدید شهرهای موجود و یا طراحی شهرهای جدید باید بر اساس شناسایی اصول طراحی بافت‌های قدیمی و توجه به خصوصیات کالبدی آنها و ویژگی‌های فضای شهر ایرانی و بهره‌گیری منطقی از اصول گذشته انجام شود.

این تأکید به طور ساده از آن جهت است که تجزیه طراحی معماری، طراحی بخش‌های مسکونی و شهرها در چند دهه اخیر در ایران عمدتاً ناموفق بوده است. به عبارت دیگر بخش‌های جدید شهرها درسی برای آموختن ندارد، جز اینکه نباید تکرار شود. بهره‌گیری از اصول و روش‌های غربی و تطبیق آن با شرایط ایران نیز مستلزم دقت بسیار است، چون آنچه که در غرب تدوین شده محصول اندیشه، فرهنگ، جامعه و اقلیم دیگری است.

موضوعات مشخص طراحی شهری در ایران را عمدتاً می‌توان به صورت زیر تقسیم بندی نمود:

طراحی کل مجموعه شهر

طراحی در بخش درونی یا قدیمی شهر، شامل طراحی قسمت های مخروطه و فرسوده، طراحی تعریض و تصحیح کوچه های قدیمی، طراحی در مرکز شهر، طراحی در مراکز محلات، الزاماً طراحی دوباره خیابانها و میدان هایی که در بخش قدیمی احداث شده اند و مانند آن.

طراحی در بخش میانی یا نیمه قدیمی.

طراحی در بخش بیرونی یا جدید.

طراحی در گسترش پیشنهادی.

طراحی کل مجموعه شهر

منظور از طراحی کل مجموعه شهر، طراحی در مقیاس شهر است که بخش قدیمی شامل: مرکز شهر و مراکز محلات، بخش میانی، بخش بیرونی و توسعه پیشنهادی را در بر می گیرد. طراحی در این مقیاس مستلزم مشارکت و مساعدت گروهی است. تهیه نقشه اساسی توسعه شهر و برقراری انسجام و پیوستگی بین بخشهای مختلف شهر، تعیین مناطق پر مسئله که مستلزم رسیدگی و طراحی جزیی تر است و روشن نمودن اولویت ها و تصمیم گیری هایی در شهر که باید توسط مقامات اجرایی اتخاذ گردد، در این مقیاس صورت می گیرد. طراحی در این بخش باید با آگاهی از خصوصیات و مسایل بخش های مختلف شهر صورت پذیرد. قاعدتاً طرح های شهرسازی با نام طرح جامع، طرح تجدید نظر یا طرح توسعه و عمران باید چنین مواردی را پاسخگو باشند.

طراحی در بخش درونی

بخش درونی یا بخش قدیمی شهر محصول شکل گیری مداوم و پیوسته ای است که در طول چندین قرن رخ داده و مبتلا به مسایل بسیاری است. مجموعه این بخش عمدتاً ساخته شده و زمین آزاد آن برای طراحی کم است. تجزیه برداشت کیفیت ساختمانی ابنیه نشان

می دهد که ساختمانها به: قدیمی با ارزش و سالم، مرمتی، تخریبی، مخروبه و نوساز قابل تقسیم هستند.

بخش های مخروبه و تخریبی به صورت لکه های پراکنده یا پیوسته در حال افزایش می باشند. سیاست های نادرست برنامه ریزی و طراحی که در مورد کل مجموعه شهر در اغلب طرح های جامع اتخاذ گردیده نه تنها تقویت این بخش را به دنبال نداشته بلکه باعث تسریع در فرسودگی آن شده است.

ویژگی عمده ساخت کالبدی بخش قدیمی را می توان در اصل زیر خلاصه نمود:

اصل پیوستگی فضایی: سازمان کالبدی شهرهای قدیمی ایران بر پیوند فضایی میان عناصر مجموعه:

(۱) مرکز شهر و (۲) مراکز محلات، از طریق یک رشته فضاها و عناصر ارتباط دهنده (۳) گذرهای اصلی و (۴) میدان استوار است.

مفهوم طراحی شهری در بخش قدیمی شهرهای ایران تجدید سازمان فضایی، تصحیح و در صورت لزوم تعریض گذرهای اصلی و ایجاد دسترسی های سواره و فضاهاى شهری جدید با طراحی بدنه ها و غیره به یاری این اصل است. پیش از اقدام به این کارها باید خصوصیات و ارزش های فضایی بصری شهر قدیمی اعم از مراکز شهری، مراکز محلات، گذر و میدان شناخته شود.

طراحی در بخش میانی

بخش میانی در حاشیه بخش درونی قسمت هایی را شامل می شود که نه به کندی بخش درونی و نه با سرعت بخش بیرونی بلکه با تأنی شرایط گسترش شهرها در دهه های اول تا سوم قرن حاضر شکل گرفته است. این بخش در حالی که واجد ارزش های فضایی بخش درونی است، بافت آن نسبت به بخش قدیمی بازتر و کوچکتر نسبتاً گشادتر است.

این بخش راهنمای خوبی برای طراحی دوباره بخش های مختلف شهر محسوب می شود. مفهوم طراحی شهری در بخش میانی عمدتاً به تصحیح برخی دسترسی ها و طراحی بعضی

فضاهای عمومی و مراکز محله ای محدود می شود. در طراحی این بخش لازم است که به جنبه پیوستگی فضایی آن با بخش قدیمی از طریق رشته فضاها و عناصر ارتباط دهنده توجه شود.

طراحی در بخش بیرونی

این بخش عمدتاً محصول فعالیت های ساختمانی دهه های حاضر است و فاقد ارزش فضایی بخش درونی و میانی است. در اغلب شهرها علی رغم شرایط اقلیمی متفاوت این بخش به هم شباهت دارد. ترکیب این بخش یکنواخت، بی هویت، نا هماهنگ و عموماً فاقد فضاهای شهری است و در مواردی در آن هنوز زمین های بایر باقیمانده است. جنبه ضعف فضایی و بصری بخش جدید، اهمیت لزوم مطالعه بخش قدیمی و میانی را به منظور استخراج اصول طراحی مطلوب روشن می کند. معنی طراحی شهری در بخش جدید بیشتر تصحیح برخی دسترسی ها و بالاحص استفاده از زمین های بایر به منظور ایجاد فضاهای شهری و محله ای است.

طراحی شهری در گسترش پیشنهادی

موقعیت گسترش پیشنهادی شهر در طراحی مجموعه شهر روشن می شود. زمین های آزاد برای گسترش پیشنهادی یک شهر فرصت جالبی برای طراحی شهری و طراحی مسکن به حساب می آید. در یک شهر که بخش قدیمی، بخش میانی و بخش بیرونی آن شناخته شده است. بدیهی است که طراحی شهری در گسترش پیشنهادی این شهر باید از اصول و ارزش های شکل دهنده بخش قدیمی و میانی با توجه به نیازهای امروز پیروی کند و از تکرار جنبه های نامطلوب کالبدی بخش جدید برحذر بماند. لذا طراحی شهری در گسترش پیشنهادی یک شهر کاری نیست که دفعتاً آغاز شود. پیش از دست زدن به چنین کاری باید بخش قدیمی، بخش میانی و بخش جدید شهر مطالعه اصولی شود.

قوانین ساخت و ساز شهری

نحوه ی استفاده از اراضی و ساخت و ساز در پهنه ی سکونت

پهنه ی سکونت، محدوده هایی از شهر است که کاربری غالب آن مسکونی بوده و به غیر از قطعات و پلاک های مسکونی شامل شبکه ی معابر و دسترسی ها برخی از فعالیت های انتفاعی و غیر انتفاعی و خدمات پشتیبان سکونت است. در این پهنه به منظور تامین امنیت و آرامش استقرار طیفی گسترده از فعالیت ها ممنوع و یا مشروط بوده و صرفاً استقرار فعالیت های تجاری جزئی و خدمات در مقیاس محله ای و ناحیه ای مرتبط با نیازهای اولیه ساکنان شامل آموزشی، بهداشتی - درمانی، فرهنگی، مذهبی، تفریحی - گردشگری، ورزشی، پارکینگ های عمومی و فضای سبز مجاز است. در پهنه ی سکونت به منظور کاهش و تعدیل تقاضای سفر و افزایش سرزندگی در محیط های مسکونی فعالیت های مجاز به استقرار شامل خدمات انتفاعی و غیر انتفاعی و همچنین واحدهای تجاری خرد برای رفع نیازهای خدماتی و مایحتاج روزمره ی ساکنین با عملکرد در مقیاس محله ساماندهی می شوند تا تدریجاً در مراکز محلات تمرکز یافته و یا موجبات شکل گیری مرکز محله را طبق اسناد توسعه و عمران محلات، فراهم سازند.

خدمات محله ای موجود پشتیبان سکونت (انتفاعی و غیر انتفاعی، مانند واحدهای تجاری خرد) در پهنه ی سکونت تثبیت می شود و کمبودهای خدماتی هر محله نیز در زیر پهنه های M۱۱۳، S۲۱۴، S۱۲۴ و M۱۱۴، به عنوان مرکز محله سامان یافته و یا با مکان یابی مرکز مناسبی برای محله در پهنه های مسکونی عرصه هایی برای استقرار خدمات پیش بینی شده و سامان می یابد.

پهنه ی کلان سکونت (R)، شامل: دو پهنه ی اصلی مسکونی عام و مسکونی ویژه با کدهای یک رقمی ((R۱- R۲، ۹ پهنه با کد دو رقمی شامل: مسکونی با تراکم کم (R۱۱)، مسکونی با تراکم متوسط (R۱۲) و مسکونی با تراکم زیاد (R۱۳)، بافت مسکونی ارزشمند روستایی (R۲۱)، بافت مسکونی ارزشمند تاریخی (R۲۲)، بافت مسکونی ارزشمند معاصر (R۲۳)، بافت مسکونی ارزشمند سبز (R۲۴)، مسکونی ویژه ی پهنه ی مرکزی (R۲۵) و

مسکونی ویژه ی پهنه ی محورهای شهری و بلند مرتبه (R^{26}) است که با توجه به مؤلفه های کالبدی از جمله تراکم، سطح اشغال و تعداد طبقات، جمعا در ۱۴ زیر پهنه با کد سه رقمی و به شرح جدول (۱) ضوابط استفاده از اراضی و ساخت و ساز در زیر پهنه های سکونت طبقه بندی شده اند. ضوابط و مقررات استفاده از اراضی در زیر پهنه های سکونت به قرار زیر است:

۱-۲: نحوه ی ساخت و ساز در پهنه ی سکونت (شامل میزان تراکم، سطح اشغال و تعداد طبقات مجاز ساختمانی) براساس جدول شماره ی یک این سند بوده و لازم الاجرا است.

۲-۲: محدوده هایی از پهنه ی سکونت شهر به دلیل برخورداری از ارزش های طبیعی، تاریخی، فرهنگی، هویتی و یا موقعیت ویژه از شرایط خاصی برای ساخت و ساز برخوردار بوده و تابع ضوابط و مقررات ویژه ای است.

۳-۲: تعداد طبقات در پهنه ی سکونت، هماهنگ و متناسب با تراکم ساختمانی مجاز و سطح اشغال زمین است که در زیر پهنه های مسکونی عام (R^1) از ۲ تا ۶ طبقه متفاوت بوده و طبق جدول شماره ی (۱-۵) است.

۴-۲: در زیر پهنه های مسکونی عام (R^1) و زیر پهنه های مسکونی ویژه (R^{26})، متناسب با کاهش سطح اشغال زمین و با رعایت سقف تراکم مجاز ساختمانی افزایش طبقات با تایید شهرداری منطقه مجاز است

تبصره: شهرداری تهران (معاونت شهرسازی و معماری) ملزم است دستورالعمل نحوه ی اجرای بند ۲-۴ را تدوین و اعمال کند.

۵-۲: در کلیه زیر پهنه های سکونت عام (R^1) به منظور ممانعت از تفکیک اراضی و املاک در قطعاتی با وسعت سه برابر حداقل اندازه ی قطعه، یک طبقه ی تشویقی و در قطعاتی با وسعت پنج برابر حداقل اندازه ی قطعه دو طبقه ی تشویقی مجاز است. بدیهی است که تهیه ی طرح توجیحی برای موارد مذکور که تعداد طبقات، ۱۲ طبقه و بیشتر باشد ضروری است.

۲-۶: در زیر پهنه های مسکونی عام (R^1)، سطح اشغال زمین قبل از اصلاح در کلیه ی قطعات (اعم از زیربنای مفید و غیر مفید) حداکثر تا ۶۰ درصد است. در کلیه ی قطعات زیر پهنه های مذکور که طول آنها مساوی یا بیشتر از ۲۵ متر و یا وسعت آنها ۱۸۰ متر مربع یا بیشتر باشد پیش روی طولی تا ۲ متر، با حفظ سطح اشغال و رعایت همجواری ها و حقوق همسایگی مجاز است.

۲-۷: میزان سطح اشغال زیر زمین اول ساختمان های مسکونی حداکثر تا ۸۰ درصد وسعت قطعه، به شرط عدم قطع درختان، مجاز است. در زیر زمین های دوم به پایین در قطعات با حداقل مساحت ۲۰۰ متر مربع میزان سطح اشغال تا ۱۰۰ درصد قطعه با رعایت کلیه ی جوانب فنی و رعایت حقوق همجواری مجاز است. در مواردی که سطح اشغال طبقه ی همکف باشد سقف زیر زمین نباید از تراز کف اعلام شده تجاوز کند.

۲-۸: محل استقرار ساختمان (توده گذاری) در تمامی قطعات پهنه ی سکونت ضمن رعایت حقوق همسایگی و رعایت حداکثر سطح اشغال و طبقات مجاز صرفا در سطح ۷۰ درصد مساحت قطعه با پیشروی از شمال در طول قطعه مجاز است. در صورت عدم امکان استقرار بنا در جبهه های شمالی زمین نحو ی استقرار ساختمان، با رعایت موارد مذکور منوط به دریافت مجوز از شهرداری منطقه است.

۲-۹: در تمامی زیرپهنه های سکونت تعداد طبقات مسکونی مجاز در جدول (۵-۱) از اولین طبقه ی مسکونی به بالا محاسبه میشود.

۲-۱۰: پارکینگ مورد نیاز برای هر واحد مسکونی در پهنه ی سکونت (R) و برای کلیه ی واحدهای مسکونی هر ساختمان حداقل یک واحد پارکینگ برای هر واحد مسکونی است که در همان قطعه و در صورت عدم امکان تامین پارکینگ در آن قطعه در پارکینگ های خارج از ملک در شعاع حداکثر ۲۵۰ متر با اسناد تفکیکی مجاز است.

تبصره: شهرداری تهران ملزم است طی سه دوره ی پنج ساله در کلیه ی محلات شهر تهران به ویژه در محلاتی که تامین پارکینگ در قطعات مسکونی امکان پذیر نیست موجبات

احداث پارکینگ های طبقاتی را طبق استانداردهای لازم و براساس اسناد توسعه و عمران محله فراهم کند.

۱-۲: احداث واحدهای مسکونی با ساحت (زیربنای) کمتر از ۳۵ متر مربع (سطح مفید) با توجه به حداقل بعد خانوار و حداقل سرانه ی زیر بنای خالص مسکونی (حدود ۱۷/۵ متر مربع برای هر فرد) تا افق طرح (۱۴۰۵) مجاز نیست.

۲-۲: در کلیه پهنه های سکونت به استثنای بافت های ارزشمند روستایی و تاریخی اعمال حداکثر تراکم ساختمانی مجاز منوط به رعایت حداقل اندازه ی قطعه و حداقل عرض معبر طبق جدول شماره ی (۱-۵) است.

۲-۱۳: ضوابط و مقررات ساخت و ساز در بافت مسکونی ارزشمند معاصر (R^{۲۳۱})، طبق اصول و ضوابط طرح های مصوب پهنه های مذکور است.

تبصره: شهرداری تهران موظف است ظرف مدت یکسال پس از ابلاغ طرح تفصیلی این ضوابط را تهیه و برای تصویب به مراجع مربوطه ارجاع دهد. تا تدوین و تصویب این ضوابط رسیدگی به نحوه ی ساخت و ساز در پهنه های ویژه به عهده ی معاونت شهرسازی و معماری شهر تهران است.

۲-۱۴: در تمامی زیر پهنه های سکونت عام (R^۱) و زیرپهنه های سکونت ویژه (R^{۲۶} - R^{۲۵})، اگر مساحت ملک کمتر از حد نصاب اندازه ی قطعه و یا عرض گذر مجاور آن، کمتر از حداقل های جدول شماره (۱-۵) باشد، دو طبقه از حداکثر تعداد طبقات با تراکم متناظر کاهش می یابد.

تبصره ی ۱: کاهش طبقات باید به گونه ای اعمال شود که تعداد طبقات از ۳ طبقه روی پیلوتی یا زیر زمین کمتر نشود.

تبصره ی ۲: کاهش طبقات در پهنه های مسکونی با تراکم کم اعمال نمیشود.

تبصره ی ۳: تقلیل حداقل اندازه ی قطعات، مصوب طرح جامع در زیر پهنه های مسکونی ویژه R^{۲۶}، مشتمل بر تقلیل اندازه ی قطعه، از ۱۰۰۰ به ۷۵۰ متر مربع، در زیر پهنه ی

R^{۲۶۱} و از ۱۵۰۰ به ۱۰۰۰ مترمربع در زیر پهنه ی R^{۲۶۲} و از ۵۰۰۰ به ۳۰۰۰ مترمربع در زیر پهنه ی R^{۲۶۳} است.

تبصره ی ۴: حذف قید سقف واحد پذیری سکونت در زیر پهنه های مسکونی ویژه (R^{۲۴۱})

۲-۱۵: شهرداری تهران ملزم است با توجه به مصوبه ی طرح تفصیلی یکپارچه ی شهر تهران (ماده ی ۳، تبصره ی ۲) در سال اول اجرای طرح تفصیلی در چارچوب بازنگری طرح تفصیلی جدید شهر تهران ضمن تعیین حداقل اندازه ی قطعات به تفکیک مناطق در زیر پهنه های مسکونی با تراکم کم نسبت به تدقیق منطقه ای اندازه ی حداقل قطعات و عرض معابر دز سایر زیر پهنه های مسکونی نیز اقدام کند.

۲-۱۶: احداث ساختمان بلند مرتبه در زیر پهنه ی مسکونی ویژه ی R^{۲۶۳}، در قطعات با حداقل ۳۰۰۰ متر مربع منوط به تهیه ی طرح سه بعدی و تایید آن نزد مراجع دارای صلاحیت است.

الف - مرجع رسیدگی و تایید نهایی طرح های توجیهی قطعات ۳۰۰۰ متر مربع و بیشتر به پیشنهاد شهرداری، معاونت شهرسازی و معماری شهر تهران است.

ب - شهرداری تهران مکلف به تهیه ی دستورالعمل طراحی برای ساختمان های بلند مرتبه مسکونی ظرف مدت یکسال پس از ابلاغ طرح تفصیلی تهران و تصویب آن در مراجع قانونی مربوطه است.

ج - با ابلاغ طرح تفصیلی ضوابط بلند مرتبه سازی به شیوه ی هرمی ملغی است.

۲-۱۷: در زیر پهنه های مسکونی ویژه ی R^{۲۶۱}، در قطعاتی با مساحت کمتر از ۳۰۰ متر مربع حداکثر تعداد طبقات مجاز ساخت و ساز، سه طبقه، با حداکثر سطح اشغال ۵۰ درصد و در زیر پهنه های مسکونی ویژه ی R^{۲۶۲} و R^{۲۶۳}، در قطعاتی با مساحت کمتر از ۵۰۰ متر مربع حداکثر تعداد طبقات مجاز ساخت و ساز چهار طبقه با حداکثر سطح اشغال ۵۰ درصد است.

ضوابط زیر بنایی املاک

حالات خاص:

- اگر مشخص شد که عرض ملکی پس از تخریب بیش از عرض ملک درج شده در سند ملک می باشد یا مالک قبل از ادامه ی عملیات ساختمانی ملزم به اصلاح سند می باشد و یا باید مقدار اضافه شده بر عرض ملک در سند علاوه بر درز انقطاع از طرفین رها شود.

- اگر ملکی دارای دیوار مشترک با همسایه ی مجاور باشد، میتواند دیوار مشترک را به عنوان درز انقطاع رها کند. (البته باید عرض بنای اجرایی از عرض بنای مشخص شده در نقشه ی مصوبه بیشتر نباشد)

- رعایت درز انقطاع برای ساختمان های با ارتفاع بیش از ۱۲ متر الزامی می باشد. ارتفاع ساختمان از روی تراز سطح گذر ($\pm 0/00$) محاسبه میشود.

- اگر عرض ملکی (وضع موجود) کمتر از عرض ملک درج شده در سند باشد برای محاسبه ی درز انقطاع و عرض بنای اجرایی، عرض ملک کمتر یا همان وضع موجود در نظر گرفته می شود و اگر پس از تخریب مشخص شد که عرض ملک با سند برابر می باشد پس از اصلاح دستور نقشه ادامه ی عملیات بلامانع می باشد.

۲- پیشروی طولی بنای ملک:

بنای هر ملک از شمال آن آغاز شده (البته در املاک شمالی و جنوبی) و در همه ی املاک، بنای اجرایی میتواند تا ۶۰ درصد طول زمین (طول قبل از اصلاحی) به علاوه ی دو متر مازاد ۶۰ درصد طول زمین به صورت پخ اجرا می شود.

پیشروی طولی ۶۰ درصد به علاوه ی دو متر تا زمانی اجرا میشود که حداقل دو متر عرض برای حیاط ملک باقی بماند. اگر ملکی پس از پیشروی ۶۰ درصد طول زمین خود به علاوه- ی دو متر دارای عرض (عمق) حیاط کمتر از دو متر شد میتواند با مطرح کردن موضوع در شورای معماری منطقه و با رعایت حقوق مجاورین ملک و دریافت رضایت محضری از مالکین مجاور، پیشروی طولی به صورت صد در صد اجرا شود.

۳- مساحت مجاور زیر بنا:

زمین هایی با مساحت بیش از ۲۰۰ متر مربع (مساحت قبل از اصلاحی) در صورتی میتوانند ۶۰ درصد طول زمین به علاوه دو متر پیشروی کنند که مساحت زیر بنای ملک از ۶۰ درصد مساحت کل زمین (مساحت قبل از اصلاحی) تجاوز نکند. برای این منظور مالکین اقدام به تعبیه ی نورگیر (پاسیو) در بنای خود جهت کاهش مساحت زیربنا میکنند. این ضابطه برای زمین هایی با مساحت کمتر از ۲۰۰ متر مربع صدق نمیکند.

حالات خاص:

۱- اگر مساحت زمین پس از اصلاحی و عقب نشینی کمتر از ۷۰ متر مربع باشد میتوان با مطرح کردن موضع در شورای معماری منطقه با رعایت کامل ضوابط و مراعات حقوق مجاورین از ۶۰ درصد تا صد در صد مساحت زمین پروانه ی ساخت صادر شود.

۲- همچنین زیر بنا در زمین های با مساحت کمتر از ۱۲۰ متر مربع میتواند با رعایت حقوق مجاورین حداکثر ۸۰ درصد مساحت زمین اجرا شود. (البته با رعایت حداقل ۲ متر عرض حیاط)

۴-تراکم ساختمانی:

هر ملکی میتواند تنها در دو طبقه و به میزان ۱۲۰ درصد مساحت زمین تراکم ساختمانی داشته باشد. (با رعایت مساحت مجاز زیربنا و پیشروی طولی)

به استناد مفاد بند ه ماده ی دوم مصوبه ی پنجاه و یکمین جلسه ی شورای محترم اسلامی شهر تهران (دوره ی سوم) ارزش واگذاری امتیاز تراکم و تعرفه ی تغییر کاربری ساختمان و پارکینگ ابلاغی طی بخشنامه ی شماره ۸۰/۸۶/۴۳۸۶۱ مورخ ۸۶/۱۱/۲۷ و بخشنامه ی شماره ی ۸۰/۸۷/۱۶۰۵ مورخ ۸۷/۰۱/۲۸ معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران در خصوص ضوابط تفصیلی راه پله و آسانسور (صرفا مسکونی) و با توجه به اینکه احداث لابی های راه پله برای املاک مشمول، طبق مباحث ۳ و ۵ مقررات ملی ساختمان و جداول پیوست بخشنامه ی اخیر الذکر الزامی می باشد.

قوانین ساخت و ساز شهری ضوابط زیر بنایی املاک

لذا در ساختمان های صرفا مسکونی و منوط به رعایت استانداردهای مندرج در مباحث مقررات ملی، سطوح راه پله، آسانسور و لابی مربوطه جزو تراکم محسوب نمی شود.

در صورت عدم رعایت ابعاد و مساحت هر یک از سطح فوق الذکر در زمان اجرای ساختمان و تعیین تکلیف تخلف صورت گرفته توسط مراجع دارای صلاحیت، صرفا مساحت فضای حادثی مغایر با مباحث فوق (نه مجموع کل سطوح راه پله، آسانسور و لابی) جزو تراکم محاسبه میشود.

حالات خاص:

- در صورتی که ملکی دارای بنای موجود بیش از حد تراکم مجاز جهت دریافت پروانه ی جدید بنای موجود به عنوان حقوق مکتسبه در نظر گرفته میشود.

پروانه های صادره صرفا با کاربری مسکونی می باشد و اگر ملکی در وضعیت موجود دارای کاربری تجاری و یا اداری باشد متراژ موجود به عنوان حقوق مکتسبه در روانه ی جدید با کاربری قبلی داده میشود.

- اگر ملکی دارای اصلاحی (عقب نشینی) نیز باشد به میزان ۱۸۰ درصد مقدار مساحت اصلاحی به میزان اولیه ی تراکم (۱۲۰ درصد مساحت زمین) افزوده میشود.

- با الزام به رعایت حداقل شش متر برای عرض گذرهای فاقد طرح در بافت های قدیمی و فرسوده و صدور پروانه ی ساختمان برای باقی مانده ی ملک، تملک املاکی که باقیمانده ی آنها پس از رعایت عقب نشینی به کمتر از ۵۰ متر مربع بالغ میشود و نیز (مواردی) که جهت ساخت واحدهای مسکونی مناسب نمی باشد.

- به منظور حفظ، نگهداری و احیای باغ ها و زمین های مشجر، سطح اشغال زیر بنا در این گونه املاک معادل ۳۰٪ مساحت و تراکم ساختمانی مجاز اینگونه املاک برابر درصد تراکم ساختمانی املاک غیر باغ مشابه همجوار خواهد بود.

- املاک واقع در کاربری های خدماتی طرح تفصیلی (شامل آموزشی، بهداشتی، فضای سبز، خدمات شهری، ورزش) که قبلا براساس بخشنامه ی شماره ی ۱۳۷۴۸ مورخ ۱۳۶۱/۰۵/۰۲ بند ۱۷ صورتجلسه ی ۲۱۸ و بند یک صورتجلسه ی ۳۴۶ کمیسیون ماده ی ۵ جهت آنها پروانه ی ساختمانی صادر شده است با تراکم طرح حداکثر ۱۲۰٪ و رعایت سایر ضوابط و مقررات بلامانع بوده و از واگذاری اضافه ی تراکم ساختمانی برای املاک مذکور باید خودداری شود.

- براساس تبصره ی ماده ی واحده ی مصوبه ی مذکور فرم مخصوص اختاریه جهت مالکین تهیه شود، جهت تکمیل ساختمان هایی که بعد از تاریخ ۱۳۷۰/۰۱/۱۷ (ابلاغ آیین نامه ی ۲۸۰۰ زلزله ایران در شهرداری تهران) پروانه ی ساختمانی برای آنها صادر شده است. لازم است ظرف مدت یکسال از تاریخ صدور اخطار به نسبت به تکمیل ساختمان اقدام کنند در غیر این صورت مشمول عوارض ۱/۱۲ قیمت منطقه ای به ازای هر ماه تطویل جهت هر متر مربع زیر بنا میگردند. ساختمان های نیمه تمامی که پروانه ی آنها قبل از تاریخ فوق صادر شده باشد، باید یا تخریب و بازسازی کنند و یا تمهیدات لازم جهت استحکام بنای خود، را مطابق آیین نامه ی ۲۸۰۰ و مقررات ملی ساختمان انجام دهند.

قوانین ساخت و ساز شهری

- شروع عملیات ساختمانی با توجه به نامه ی شماره ۸۱۱/۵۲۰۸ مورخ ۶۹/۰۴/۱۸ معاونت شهرسازی و معماری وقت تهران زمان گودبرداری و پی کنی تعریف میشود. (مشروط به ارائه ی گزارش شروع عملیات و گزارشات مرحله ای ناظر)

- منظور از تمدید پروانه ی ساختمانی با توجه به شروع عملیات و نیمه تمام بودن ساختمان های مورد نظر همان گواهی معمول اعم از عدم خلاف و یا بلامانع ناحیه می باشد.

طرح تفصیلی جدید

تراکم ساختمانی مجاز

۱- تراکم ساختمانی مجاز حداکثر حجم ساخت و ساز مفید، براساس جداول چهارگانه ی ضوابط استفاده از اراضی و ساخت و ساز در هر یک از چهار پهنه ی استفاده از اراضی شهر تهران، متناسب با عملکرد، مساحت قطعه و عرض معبر همجوار است.

تبصره ی ۱: تراکم ساختمانی مجاز در زیر پهنه های حفاظت (G)، به جز زیر پهنه های باغ ها و اراضی زراعی (G^{۲۱})، مختلط ویژه (M^{۲۲})، صنعت با فناوری بالا و خوشه های صنعتی (S^{۳۱۱})، گستره ها و مراکز تجاری، اداری و خدمات (با غلبه ی فرهنگی) (S^{۲۲})، بازار (S^{۱۱}) و پهنه های ویژه ی بلند مرتبه سازی، تابع ضوابط و مقررات ویژه و با رعایت ضوابط خاص دستگاه های مربوطه براساس مقررات طرح جامع تهران است که به صورت کلی و در قالب تهیه و ارائه ی طرح های توجیهی، تدوین و حسب مورد در کارگروه تطبیق تائید و یا در کمیسیون ماده ی ۵ به تصویب خواهد رسید.

تبصره ی ۲: ضوابط ساخت و ساز در زیر پهنه های باغات و اراضی مزروعی (G^{۲۱})، طبق مفاد دستورالعمل اجرایی ماده ی ۱۴ قانون زمین شهری است.

۲- تراکم پایه ی مالی براساس مصوبه ی شورای اسلامی شهر تهران، در کلیه ی پهنه های استفاده از اراضی محدوده ی شهر تهران، معادل ۱۲۰ درصد وسعت ملک، طبق سند مالکیت است.

تبصره ی ۱: دریافت عوارض ما به التفاوت تراکم پایه ی مالی و تراکم ساختمانی مجاز، براساس مصوبات شورای اسلامی شهر تهران است.

تبصره ی ۲: تراکم پایه ی مالی در کلیه ی فضاها و اماکن آموزش عالی، بهداشتی و درمانی، اجتماعی، فرهنگی، خدماتی و ورزشی در کلیه ی پهنه های استفاده از اراضی در محدوده ی شهر تهران براساس مصوبات شورای اسلامی شهر تهران است.

تبصره ی ۳: تغییرات آتی پایه ی مالی تراکم، حسب مورد براساس مصوبه های شورای اسلامی شهر تهران، ملاک عمل است

۳- به منظور سامان بخشی به سیمای شهر تهران، احداث بنا در محورهایی با حداقل عرض ۱۲ متر، در صورتی که کمتر از ۶۰ درصد قطعات آن در طرفین گذر شکل گرفته باشد، مطابق ضوابط زیر پهنه و در صورتی که بیش از ۶۰ درصد قطعات آن محور در طرفین گذرها (حداقل دو گذر با حداقل عرض ده متر) بر مبنای ضوابط قبلی ساخته شده، مطابق تراکم و طبقات ساخته شده قطعات مجاور با پیشنهاد شهرداری منطقه و تایید نهایی معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران مجاز است

تبصره: شهرداری های مناطق تهران ملزم به شناسایی و اعلام محورهای مشمول بند (۳-۷) حداکثر ظرف مدت یک سال به معاونت شهرسازی و معماری می باشند.

۴- موقعیت استقرار مشاعات در ساختمان های مسکونی و غیر مسکونی براساس جدول شماره ی (۱-۱۱) است که جزو لاینفک این سند محسوب میشود.

طرح آماده سازی

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

آماده سازی زمین برای سکونت، از سال ۱۳۶۴ به عنوان فعالیتی جدید، در روند برنامه ریزی شهری در ایران معمول شد. اما ماده ۴۱ آیین نامه زمین شهری مصوب ۶۶ آن را قانونی کرد. از این سال به بعد در پروژه های زمین و مسکن، آماده ساختن زمین باید طبق طرحی مشخص انجام می گرفت. این کار به عنوان فعالیتی رسمی، تعریف شده و در دستور کار وزارت مسکن و شهرسازی (راه و شهرسازی فعلی) قرار گرفت.

آماده سازی زمین، تنها اجرای طرح های جامع و تفصیلی نیست، بلکه آمیزه ای است از قواعد تدوین شده پیشین و دیگر عواملی که از لحاظ برنامه ریزی شهری، معماری و

مهندسی ساختمان برای مناسب تر شدن محیط مسکونی، ضرورت دارد. در این کار توجه به ویژگی های اقلیمی و معیشتی، هم چنین خصوصیات زمین نقش اساسی دارند.

طرح آماده سازی زمین در شهرهایی که فاقد برنامه شهری هستند و یا طرح شهری نامناسب دارند، ابعادی وسیع تر می یابد و شناخت عمومی شهر ضروری است، حال آن که در شهرهایی که طرح جامع و تفصیلی مناسب دارند به مطالعات و تهیه نقشه های اجرایی و جزییات شهری محدود می شود. طرح های آماده سازی بیشترین تأثیر را در ایجاد ساختار کالبدی شهرهای جدید، داشته اند.

ضوابط و قواعد طراحی شهری؛ چرایی و چگونگی

۱- ساختار کلی قواعد

ساختار اصلی این ضوابط را بایستی در قالب عناصر شاخص کالبدی شهر جستجو نمود. تاکنون چارچوبهای متفاوتی جهت این ساختار توسط اندیشمندان شهرسازی معاصر پیش بینی گردیده، لیکن ساختار پیشنهادی در این مقاله که بر اساس آن به ارائه ضوابط خواهیم پرداخت تابع چارچوب ارائه شده در جدول ۱ می باشد؛ عناصر ارائه شده در این جدول تمام اجزا و ارکان اصلی و فرعی کالبد شهر اعم از نرم فضا و سخت فضا شامل می گردد و سعی بر آن بوده تا هیچ جزئی از عناصر کالبدی یک فضای شهری در ساختار پیشنهاد شده مورد غفلت قرار نگیرد. در ادامه به تدوین ضوابط مرتبط با هر یک از عناصر این جدول جهت تحقق هدف اصلی تدوین این قواعد که همان انسجام کالبدی شهر می باشد، می پردازیم.

فرآیند کار به این شکل است که ابتدا برای هریک از عناصر جدول ۱ بر اساس مبانی طراحی شهری معاصر راهبردهایی جهت دستیابی به انسجام کالبدی شهر استخراج می گردد و سپس جهت اجرایی نمودن این راهبردها به تدوین سیاستهای اجرایی مربوطه می پردازیم.

۲- جداره ها

۲-۱- ارکان اصلی: ترکیب و ساختار اصلی بدنه بر ارکان اصلی استوار است. این ارکان اصلی به سه دسته تقسیم بندی می شوند:

- عناصری که ریتم های عمودی را تشکیل می دهند.
- عناصری که ریتم های افقی را تشکیل می دهند. مانند لبه های افقی بالای مغازه ها که خطوط نما را تشکیل می دهند.
- خط آسمان: مرز جدایی جداره کالبدی از آسمان است. اجزاء خط آسمان شامل خط پایه و خط ترکیب است. (توسلی، ۱۳۷۹)

خط پایه خطی است که جداره مسطح بنا به آن ختم می گردد. خط ترکیب نیز خطی است که حد نهایی جداره خیابان یا بام را مشخص می نماید. خط آسمان تجلی ترکیب فرم در کالبد خیابان است و مظهر نظم، تنوع، یا اغتشاش در سیمای آن به شمار می رود. (رئیزی، ۱۳۸۶، ص ۴۴)

۲-۲- اجزا: اجزای کالبدی شهر را در ۳ دسته زیر ارائه می نمایم.

۱- ورودی ها: شامل ورودی های باز یا بسته

۲- پنجره ها

۳- جزئیات طبقه همکف: تزئینات از جمله اجزاء جداره هستند که به خصوص در طبقه همکف مورد توجه ناظران قرار می گیرند. آنچه در بررسی اجزا باید مورد توجه قرار گیرد عبارتند از:

- تعداد و میزان اجزا

- موقعیت آنها در جداره

- نوع جزئیات و تزئینات

همانطور که از اشکال روبرو استنباط می شود به وسیله تغییر در اجزای جداره می توان نماهایی با شخصیت متفاوت ایجاد نمود.

در ادامه به ارائه قواعد طراحی جداره ها برای هر یک از عناصر مربوطه می پردازیم تا بتوان بر اساس این قواعد به استخراج آلترناتیوهای طراحی برای تحقق یک فضای شهری مطلوب پرداخت.

۳- کنج

اگرچه کنج را می توان به نوعی زیرمجموعه عنصر کالبدی جداره محسوب نمود، اما از آنجاکه این عنصر در شکل گیری کالبدی فضای شهری مطلوب اهمیتی اساسی دارد و جایگاه آن در تصور ذهنی شهروندان از شهر بسیار اساسی می باشد، قواعد مربوط به این عنصر کالبدی را به صورت جداگانه ارائه می نمائیم.

۴- دسترسی

دسترسی شهری از موضوعاتی است که در بعد دوم مهمترین تأثیرات را بر تحقق فضای شهری مطلوب دارد. اگر چه ممکن است دسترسی های شهری به دلیل آنکه در بعد سوم جلوه نداشته و کالبد حجمی آن نمود زیادی ندارد، چندان تأثیرگذار به نظر نرسد، لیکن اهمیت این عنصر چنان مهم و پایه ای است که اگر در طراحی، توزیع و تنظیم سلسله مراتب دسترسی دقت لازم به عمل نیاید، عناصر دیگر کالبدی شهر از قبیل جداره، کنج و سیمای شهری هر چقدر هم که مطلوب و ایده آل طراحی شوند نمی توانند کالبد مطلوب شهر را محقق سازند. حتی می توان گفت اساسی ترین و مهم ترین مرحله تحقق فضاهای شهری مطلوب، به هنگام طراحی و تنظیم سلسله مراتب دسترسی رقم می خورد. جدول شماره ۴ قواعد مربوط به این عنصر را ارائه می نماید.

۵- سیما و منظر شهری

سیمای شهری کلیه ی عناصر مربوط به منظر شهری را اعم از زاویه دید، مبلمان، پوشش گیاهی، سطح دید آسمان و ... را شامل می گردد. لذا می توان گفت که به لحاظ گستره ی

موضوع، سیمای شهری گسترده ترین عنصر تأثیرگذار بر کالبد شهر می باشد که بیشترین اجزا را شامل می گردد. طبق روال ارائه شده در این مقاله برای هر یک از عناصر زیرمجموعه سیمای شهری راهبردهایی تعیین می گردد و سپس جهت اجرایی شدن این راهبردها به تدوین سیاستهای اجرایی مربوطه می پردازیم. حاصل این فرآیند در جدول شماره ۵ ارائه گردیده است.

۶- نتیجه

بر پایه مباحث ارائه شده مشخص گردید که تحقق انسجام کالبدی شهر به عنوان شرط لازم (و نه کافی) برای ضمانت سلامت شهروندان به معنای اعم آن در گرو تبعیت قاعده مند عناصر کالبدی شهر از اصول و معیارهای مربوطه می باشد. تدوین راهبردها و سیاستهای اجرایی برای هر یک از عناصر کالبدی شهر می تواند راهکاری جهت تحقق انسجام فوق الذکر باشد. بر همین اساس و بر پایه چارچوب پیشنهادی در این مقاله به دسته بندی عناصر فوق الذکر شامل جداره، کنج، دسترسی و سیمای شهری پرداختیم که بر اساس تحلیل به عمل آمده هریک از این عناصر خود، عناصر خردتری را شامل گردیدند. ضمن تبیین هر یک از این عناصر جزئی به تدوین راهبردها و سیاستهای اجرایی مرتبط با آنها اقدام گردید تا با اجرایی نمودن این راهبردها و سیاستها، تحقق فضای شهری مطلوب عملی گردد. ذکر این نکته ضروری است که سیاستهای ارائه شده در این مقاله، کلی و پایه ای بوده و طراحان شهری و معماران منظر بایستی با توجه به شرایط و ویژگیهای خاص هر پروژه به انطباق این راهبردها با وضعیت آن پروژه اقدام نمایند؛ هوشیاری در چگونگی این انطباق آنقدر اهمیت دارد که عدم توجه کافی به آن ممکن است به ناکارآمد ساختن این سیاستها منجر شود.

اصول طراحی شهری

طراحی در شهرهای ایران، بخشهای قدیمی یا درونی، بخش میانی، بخش جدید و کل مجموعه شهری را شامل میشود. از این میان، در بخشهای قدیمی (درونی) و تا حدی میانی، اصول سازماندهی فضا بیشتر دیده میشود.

این اصول عبارتند از:

۱. اصل پیوستگی فضایی.

۲. اصل هم پیوندی واحدهای مسکونی و عناصر شهری.

۳. اصل محصور کردن فضا، اصل مقیاس و تناسب.

۴. اصل فضاهای متباین.

۵. اصل قلمرو.

۶. اصل ترکیب.

اصل پیوستگی فضایی:

سازمان کالبدی شهرهای قدیمی ایران بر پیوند فضایی میان عناصر مجموعه، یعنی میدان، خیابانهای اصلی، مرکز شهر در مراکز محلات استوار است. پیوستگی فضایی گرچه در بافت قدیم بسیاری از شهرهای ایران وجود دارد، اما این پیوستگی در بافت قدیم شهرهای کویری به خوبی مشهود است. معابر اصلی به صورت شطرنجی نامنظم پیوند فضایی میان محلات، مراکز آنها و مجموعه مرکز شهر را برقرار می کرده است.

اصل همپیوندی عناصر شهری و واحدهای مسکونی:

در شهرهای قدیمی ایران، واحدهای مسکونی یا حیاط مرکزی به یکدیگر پیوسته‌اند و مجموعه یکپارچه‌ای را تشکیل میدهند. جهت استقرار واحدهای مسکونی، تعیین اندازه فضای حیاط نسبت به حجم فضای محصور کننده اطراف، اندازه اجزای حیاط مانند حوض و باغچه‌ها، اندازه تالار و ایوان‌ها، اندازه اتاقها و در و پنجره‌ها، تابع نظم و پیمون بوده است.

اصل محصور کردن فضا یا محصوریت:

برای دستیابی به یک مکان شهری جذاب، فضا باید به شکل مطلوبی محصور شود و در واقع میتوان گفت نخستین اصل حاکم بر طراحی مکانهای شهری، محصوریت است.

عناصر شهری، محله ای و یا واحدهای مسکونی به طور معمول، عناصر محصور کننده فضا میباشند. براساس این اصل، انسان مهمترین رکن فضا محسوب میشود و فضا باید مقیاس انسانی یابد. این اصل هنگامی نمود می یابد که فضای بین ساختمانها احساس انسانی را برانگیزد. محصور بودن فضایی با پیوستگی بدنه محصور کننده فضا ارتباط دارد، بدین مفهوم که وجود فواصل متعدد بین بدنه ساختمانها و اختلاف فاحش بین نماها موجب تضعیف فضای محصور می گردد.

علاوه بر این، محصوریت با سادگی شکل در کل و جزء و همچنین ایستایی و پویایی فضاهای محصور ارتباط پیدا میکند. فضاهای ارتباط دهنده یعنی معابر اصلی و فضاهای میدان مانند که عناصر مختلف را در شهر و در مرکز آن به هم پیوند می دهند، واجد شرایط خصوصیت پویایی و ایستایی هستند. در این صورت، میدان و میدانچه ایستا و گذر و خیابان پویا می باشند. احساس محصور بودن در فضا اساساً بر رابطه فاصله چشم ناظر از ارتفاع بدنه محصور کننده فضا استوار است.

در برخی منابع غربی، این رابطه را بر پایه زاویه بین خط عمود از چشم ناظر بر بدنه و خط واصل میان چشم ناظر و لبه بالایی بدنه مورد بحث قرار داده اند و مقیاسهای $1/1$ ، $1/2$ ، $1/3$ ، $1/4$ در این خصوص مطرح شده است. در نسبت یک به یک، احساس محصوریت کامل به چشم داده میشود. نسبت یک به دو، آستانه احساس محصوریت است. در نسبت یک به سه حداقل احساس محصوریت، و در نسبت یک به چهار احساس محصوریت در فضا ایجاد نمیشود.

اصل مقیاس و تناسب:

منظور از تناسب رابطه میان ابعاد مختلف یک فضا یا یک شیء است، رابطه‌ای که از اندازه مستقل است. برای مثال اضلاع یک مربع، مستقل از اندازه واقعی آن مربع دارای نسبت ۱ به ۱ می باشد. در مورد فضا، نسبت بین ارتفاع ساختمانها و عرض فضا، اعم از اینکه فضا کاملاً محصور و یا نیمه محصور باشد، بحث تناسب را تشکیل میدهد.

اما مقیاس به رابطه بین اندازه یک فضا یا یک شیء با فضاها یا اشیای اطراف آن مربوط می شود. می توان گفت که یک فضا یا یک بنا در مقیاس یا خارج از مقیاس با محیط اطراف خود می باشد. اگر اندازه یک فضا با پیکر انسان ارتباط مطلوب داشته باشد گفته می شود که آن فضا دارای مقیاس انسانی است. هر فضا به تنهایی، نه باید خیلی بزرگ باشد که تماس بصری با اطراف ضعیف شود و نه خیلی کوچک که در آن احساس ترس از مکان محصور و تنگ به انسان دست دهد.

اصل فضاهای متباین:

فضاهای متباین، فضاهایی هستند که از نظر طول، عرض و ارتفاع از یک سو، و عناصر و اجزای محصور کننده از سوی دیگر، با یکدیگر تفاوت دارند. در واقع باید گفت که ارزش فضاهای متباین در این است که یکنواختی فضاهای ارتباط دهنده را کاهش میدهد.

دو خصوصیت عمده فضاهای متباین در بافت قدیم شهرهای ایران، پهن و باریک شدن فضا و سرباز و سربسته شدن آنها می باشد. علاوه بر این دو خصوصیت، تغییر در شکل بدنه محصور کننده، میزان محصوریت (کاملاً محصور و نیمه محصور)، تغییر عناصر محصور کننده و تغییر در مقیاس فضا (بزرگ و کوچک شدن میدان)، می توانند منجر به ایجاد فضاهای متباین شوند.

اصل قلمرو:

این اصل، یعنی معلوم و مشخص بودن حدود مرز فضایی که انسان در آن زندگی می‌کند که البته خصلت فطری او می‌باشد.

قلمرو فضایی معمولاً به دو صورت عمومی و خصوصی قابل شناسایی است، اما در بافت قدیم شهرهای ایران حد فاصل و واسط این فضاها نیز تعریف شده است. فضاهای خصوصی شامل حیاط و عناصر در برگیرنده آن، یعنی قلمرو یک حیاط، بوده است. فضای نیمه عمومی - نیمه خصوصی به صورت یک بن‌بست اختصاصی یا یک هشتی که به چند خانه راه داشته است، قلمرو چندین واحد مسکونی یا مجموعه همسایگی بوده و فضاهای عمومی به صورت گذر و میدان قلمرو یک محله بوده است. به وجود آوردن اختلاف سطح، پیچ، پل و کاشت درخت قلمرو ایجاد میکند.

اصل ترکیب (کمپوزیسیون):

منظور از ترکیب، ترکیب فضاها و بدنه محصور کننده آنهاست. در صورتی که بناهای مختلفی با هم ترکیب شوند و فضایی را محصور کنند، لازم است بین این بناها چنان هماهنگی از نظر وحدت شکل برقرار باشد که بدنه محصور کننده، علی‌رغم تشکیل شدن از ساختمانهای مختلف، صورتی پیوسته پیدا کند. در صورتی که میان بناهای مختلف محصور کننده فضا ناهماهنگی شکلی باشد و عناصر ترکیب کننده نمای هر ساختمان، حداکثر برای خود بدون ارتباط با ساختمانهای مجاور طراحی شده باشند، مجموعه فاقد ترکیب است. نکته قابل توجه این است که هماهنگی به معنای هم شکلی و یکسانی نیست و بدنه‌ها می‌توانند در عین هماهنگی متفاوت نیز باشند.

طراحی در شهرهای ایران، بخشهای قدیمی یا درونی، بخش میانی، بخش جدید و کل مجموعه شهری را شامل میشود. از این میان، در بخشهای قدیمی (درونی) و تا حدی میانی، اصول سازماندهی فضا بیشتر دیده میشود. این اصول عبارتند از:

اصل پیوستگی فضایی، اصل هم پیوندی واحدهای مسکونی و عناصر شهری، اصل محصور کردن فضا، اصل مقیاس و تناسب، اصل فضاهای متباین، اصل قلمرو و اصل ترکیب (توسلی، ۱۳۶۹).

اصل پیوستگی فضایی: سازمان کالبدی شهرهای قدیمی ایران بر پیوند فضایی میان عناصر مجموعه، یعنی میدان، خیابانهای اصلی، مرکز شهر در مراکز محلات استوار است. پیوستگی فضایی گرچه در بافت قدیم بسیاری از شهرهای ایران وجود دارد، اما این پیوستگی در بافت قدیم شهرهای کویری به خوبی مشهود است. معابر اصلی به صورت شطرنجی نامنظم پیوند فضایی میان محلات، مراکز آنها و مجموعه مرکز شهر را برقرار می کرده است.

اصل همپیوندی عناصر شهری و واحدهای مسکونی: در شهرهای قدیمی ایران، واحدهای مسکونی یا حیاط مرکزی به یکدیگر پیوسته‌اند و مجموعه یکپارچه‌ای را تشکیل می‌دهند. جهت استقرار واحدهای مسکونی، تعیین اندازه فضای حیاط نسبت به حجم فضای محصور کننده اطراف، اندازه اجزای حیاط مانند حوض و باغچه‌ها، اندازه تالار و ایوان‌ها، اندازه اتاقها و در و پنجره‌ها، تابع نظم و پیمون بوده است.

اصل محصور کردن فضا یا محصوریت: برای دستیابی به یک مکان شهری جذاب، فضا باید به شکل مطلوبی محصور شود و در واقع میتوان گفت نخستین اصل حاکم بر طراحی مکانهای شهری، «محصوریت» است.

عناصر شهری، محله‌ای و یا واحدهای مسکونی به طور معمول، عناصر محصور کننده فضا میباشند. براساس این اصل، انسان مهمترین رکن فضا محسوب میشود و فضا باید مقیاس انسانی یابد. این اصل هنگامی نمود می‌یابد که فضای بین ساختمانها احساس انسانی را برانگیزد. محصور بودن فضایی با پیوستگی بدنه محصور کننده فضا ارتباط دارد، بدین مفهوم که وجود فواصل متعدد بین بدنه ساختمانها و اختلاف فاحش بین نماها موجب تضعیف فضای محصور می‌گردد.

علاوه بر این، محصوریت با سادگی شکل در کل و جزء و همچنین ایستایی و پویایی فضاهای محصور ارتباط پیدا میکند. فضاهای ارتباط دهنده یعنی معابر اصلی و فضاهای

میدان مانند که عناصر مختلف را در شهر و در مرکز آن به هم پیوند می‌دهند، واجد شرایط خصوصیت پویایی و ایستایی هستند. در این صورت، میدان و میدانچه ایستا و گذر و خیابان پویا می‌باشند.

احساس محصور بودن در فضا اساساً بر رابطه فاصله چشم ناظر از ارتفاع بدنه محصور کننده فضا استوار است.

در برخی منابع غربی، این رابطه را بر پایه زاویه بین خط عمود از چشم ناظر بر بدنه و خط واصل میان چشم ناظر و لبه بالایی بدنه مورد بحث قرار داده‌اند و مقیاسهای $1/1$ ، $1/2$ ، $1/3$ ، $1/4$ در این خصوص مطرح شده است. در نسبت یک به یک، احساس محصوریت کامل به چشم داده میشود. نسبت یک به دو، آستانه احساس محصوریت است. در نسبت یک به سه حداقل احساس محصوریت، و در نسبت یک به چهار احساس محصوریت در فضا ایجاد نمیشود.

اصل مقیاس و تناسب: منظور از «تناسب» رابطه میان ابعاد مختلف یک فضا یا یک شیء است، رابطه‌ای که از اندازه مستقل است. برای مثال اضلاع یک مربع، مستقل از اندازه واقعی آن مربع دارای نسبت ۱ به ۱ می باشد. در مورد فضا، نسبت بین ارتفاع ساختمانها و عرض فضا، اعم از اینکه فضا کاملاً محصور و یا نیمه محصور باشد، بحث تناسب را تشکیل میدهد.

اما «مقیاس» به رابطه بین اندازه یک فضا یا یک شیء با فضاها یا اشیای اطراف آن مربوط می شود. می توان گفت که یک فضا یا یک بنا در مقیاس یا خارج از مقیاس با محیط اطراف خود می باشد. اگر اندازه یک فضا با پیکر انسان ارتباط مطلوب داشته باشد گفته می شود که آن فضا دارای مقیاس انسانی است. هر فضا به تنهایی، نه باید خیلی بزرگ باشد که تماس بصری با اطراف ضعیف شود و نه خیلی کوچک که در آن احساس ترس از مکان محصور و تنگ به انسان دست دهد.

اصل فضاهای متباین: فضاهای متباین، فضاهایی هستند که از نظر طول، عرض و ارتفاع از یک سو، و عناصر و اجزای محصور کننده از سوی دیگر، با یکدیگر تفاوت دارند. در واقع باید

گفت که ارزش فضاهای متباین در این است که یکنواختی فضاهای ارتباط دهنده را کاهش میدهد.

دو خصوصیت عمده فضاهای متباین در بافت قدیم شهرهای ایران، پهن و باریک شدن فضا و سرباز و سربسته شدن آنها می باشد. علاوه بر این دو خصوصیت، تغییر در شکل بدنه محصور کننده، میزان محصوریت (کاملاً محصور و نیمه محصور)، تغییر عناصر محصور کننده و تغییر در مقیاس فضا (بزرگ و کوچک شدن میدان)، می‌توانند منجر به ایجاد فضاهای متباین شوند.

اصل قلمرو: این اصل، یعنی معلوم و مشخص بودن حدود مرز فضایی که انسان در آن زندگی می‌کند که البته خصلت فطری او می باشد.

قلمرو فضایی معمولاً به دو صورت عمومی و خصوصی قابل شناسایی است، اما در بافت قدیم شهرهای ایران حد فاصل و واسط این فضاها نیز تعریف شده است. فضاهای خصوصی شامل حیاط و عناصر در برگیرنده آن، یعنی قلمرو یک حیاط، بوده است. فضای نیمه عمومی - نیمه خصوصی به صورت یک بن‌بست اختصاصی یا یک هشتی که به چند خانه راه داشته است، قلمرو چندین واحد مسکونی یا مجموعه همسایگی بوده و فضاهای عمومی به صورت گذر و میدان قلمرو یک محله بوده است. به وجود آوردن اختلاف سطح، پیچ، پل و کاشت درخت قلمرو ایجاد میکند.

اصل ترکیب (کمپوزیسیون): منظور از ترکیب، ترکیب فضاها و بدنه محصور کننده آنهاست. در صورتی که بناهای مختلفی با هم ترکیب شوند و فضایی را محصور کنند، لازم است بین این بناها چنان هماهنگی از نظر وحدت شکل برقرار باشد که بدنه محصور کننده، علی رغم تشکیل شدن از ساختمانهای مختلف، صورتی پیوسته پیدا کند. در صورتی که میان بناهای مختلف محصور کننده فضا ناهماهنگی شکلی باشد و عناصر ترکیب کننده نمای هر ساختمان، حداکثر برای خود بدون ارتباط با ساختمانهای مجاور طراحی شده باشند، مجموعه فاقد ترکیب است. نکته قابل توجه این است که هماهنگی به معنای هم شکلی و یکسانی نیست و بدنه‌ها می‌توانند در عین هماهنگی متفاوت نیز باشند.

تاریخچه طراحی شهری

پندار نادرست بسیاری از مسئولین در مناصب تصمیم‌گیری این است که می‌دانند شهر چیست. اما چرا مشکلات زندگی روزمره‌ی ما در شهرها این قدر فراوان است؟ و چرا تلاش‌ها برای حل این مشکلات خود بر آن می‌افزاید؟ راه‌حلهایی که برای مشکلات ارائه می‌کنیم برآمده از فهم عمیقی نیست و از این رو باری بر مصائب می‌افزاید. ما نمی‌دانیم شهر چیست و چه رابطه‌ای با سایر شئون حیات ما دارد و از این رو راه‌کارهایمان راه به جایی نمی‌برد. نگاهی تاریخی به ماجرای شهرها در طول تاریخ شاید ما را به این نتیجه برساند که شهر را نمی‌شناسیم.

سبک زندگی به عنوان مفهومی که ساحت‌های گوناگونی از زندگی بشری را در بر می‌گیرد، اصولاً موجودیت خود را در بستر شهر تعریف کرده است و همراه با آن در حال تغییر و تحول است.

به عبارت دیگر مفهوم سبک زندگی از دل شهر و شهرنشینی سر بر آورده و در یک رابطه‌ی متقابل با آن قرار دارد. در نتیجه پرداختن به جنبه‌های مختلف زندگی شهری انسان و تأثیرات آن بر نوع رفتار او، مقوله‌ای مهم قلمداد می‌گردد.

در جهت تحلیل درست شرایط امروز، به منظور به دست آوردن قدرت تحلیل و ایجاد تغییر در ساختارهای شهر، نیاز است تا فراز و نشیب‌های روند ایجاد شهر، و توسعه و بسط مفاهیم مختلف در آن، در یک نگاه اجمالی مورد بررسی قرار گیرد. در این بررسی سعی بر این است تا عواملی که در شکل‌دهی به شهر و ساختار آن در دوره‌های گوناگون تاریخی مؤثر بوده‌اند، برشمرده شود. این عوامل به ما تصویری شفاف از عملکرد و فرم شهر در دوره‌های مختلف ارائه خواهد داد که به منظور بازنگری در شرایط موجود شهرهای کشور، یاری‌رسان خواهند بود. لازم به ذکر است در تمام این دوره‌ها به ویژه دوران انقلاب صنعتی و دوران مدرن، نظریات گوناگون و متعددی، چه در تکمیل و چه در رد جریان غالب، وجود داشته که موفق نشده‌اند تأثیر عمیقی بر شهر بگذارند در نتیجه در این نوشته به این جریانات پرداخته نخواهد شد.

شهر در تمدن‌های اولیه

پیدایش پدیده‌ی شهر، همزمان با پیدایش سکونت‌گاه‌های اولین تمدن‌های بشری قابل تصور است. سکونت‌گاه‌هایی که تمدن نام گرفتن خود را مدیون خود شهر و اجزاء آن هستند. بر اساس مطالعات و تحقیقات موجود، شهرهای این تمدن‌ها مکان‌گزینی و ساختار شکل‌گیری خود را بر اساس دو عامل تعریف می‌کرده‌اند. عامل اول، عامل طبیعی و زیستی است که نمودی از نیازها و سبک و روش امرار معاش مردمان آن سرزمین‌ها بوده و می‌توان آن را «دسترسی مستقیم به آب‌های جاری» نامید. بر همین اساس پنج تمدن اولیه بین‌النهرین، مصر، هند، چین و آمریکای جنوبی و مرکزی، همگی تمدن‌های رودخانه‌ای نام گرفته‌اند و مایحتاج خود را غالباً از طریق کشاورزی تأمین می‌نمودند. عامل دوم که بیش‌تر بر روی عناصر موجود در شهر تأثیرگذار بوده و میزان اهمیت و نوع مکان‌گزینی این عناصر را تعیین می‌کرد «اعتقادات مذهبی و آداب و رسوم دینی و آیینی» بوده است. مفهوم ماندالا در تمدن هاراپا در هند، نمونه‌ای از تسلط این عامل است. این مفهوم در واقع فرمی است که بر اساس اعتقادات کاهنان، دنیای پدیده‌ها تابع آن، و همچنین تصویری از قوانین حاکم بر جهان است. کاهنان، شهرهای این تمدن را براساس این اشکال، شکل می‌داده‌اند و مکان قرارگیری عناصر شهر را نیز تعیین می‌نموده‌اند. این دو عامل در کنار هم و با قوت و ضعف‌هایی که داشته‌اند، تعیین‌کننده‌ی روش زیست و همچنین نوع تعاملات اجتماعی و حتی شکل کالبدی شهر بوده‌اند. اگر بخواهیم از میان این دو عامل، عاملی را به عنوان عامل مسلط برگزینیم، اعتقادات مذهبی به دلیل نقش مدیریتی خود در شکل‌دهی روابط اجتماعی و تصمیم‌گیری در مورد ارکان و اجزاء شهر، در مرکز توجه قرار خواهد گرفت.

شهر در تمدن یونان

با پیدایش تمدن یونان در شبه جزیره بالکان در جنوب اروپا، شاهد پیدایش عوامل متفاوتی در شکل‌گیری شهر در مقایسه با تمدن‌های اولیه هستیم. شهرهای تمدن یونانی حاصل تعامل سه عامل می‌باشند. عامل اول رب‌النوع‌های گوناگون و متعدد یونانی است که هیبتی انسانی داشته‌اند و پرورش یافته‌ی زندگی شهری هستند. به منظور ارج نهادن به این خدایان، پرستشگاه‌ها و زیارتگاه‌های گوناگونی در شهرها ساخته می‌شد و مراسم و آیین‌های

مرتبط با این خدایان، بخشی تفکیک‌ناپذیر از زندگی شهری شهروندان یونانی بود. عامل دوم عامل اقتصادی است که نوع و شیوه کسب درآمد و امرار معاش یونانیان را مشخص می‌کرد. به دلیل نامساعد بودن اقلیم و پتانسیل زمین جهت کشاورزی و در مقابل، وجود منابع زیاد مواد معدنی، یونانیان روی به تجارت دریایی با تمدن‌های دیگر جهان آوردند، که این خود، عامل اصلی در شکل‌گیری شهرهای این تمدن در سواحل دریاها بوده و نقش تعیین‌کننده‌ای بر سبک زندگی آنان می‌گذاشته است. عامل سوم که بیش‌تر در دوران کلاسیک یونان خود را بروز داده، سیستم اداره دولت-شهرها یا همان «دموکراسی» است. در این سیستم برخلاف حکومت‌های پادشاهی- شهروندان در حکومت نقش داشته‌اند و اداره‌ی شهر را با تشکیل شورایی بر عهده می‌گرفتند. البته ساکنان شهر در این تمدن به سه گروه بردگان، غیربومیان [۱] و شهروندان [۲] تقسیم می‌گردیدند و از میان آن‌ها تنها مردان طبقه شهروند، حق عضویت در شوراها و اداره‌ی شهر را داشته‌اند.

شهرهای تمدن یونانی حاصل تعامل سه عامل می‌باشند. عامل اول رب‌النوع‌های گوناگون و متعدد یونانی است که هویتی انسانی داشته‌اند و پرورش یافته‌ی زندگی شهری هستند.

پسران این طبقه برای ایفای نقش در آینده‌ی شهر و کشور مهارت‌های خواندن، نوشتن، حساب کردن، نواختن موسیقی، ورزش و علم خطابه را می‌آموختند تا طبق اعتقاد یونانیان، هم جسم و هم فکر خود را پرورش دهند. در واقع به‌صورت کاملاً واضحی این گروه سبک زندگی متفاوتی نسبت به دیگر مردم یونان داشته‌اند. این عامل ایجاب می‌کرده است تا به منظور سهولت تشکیل شوراها و تداوم آن‌ها، بناها و فضاهایی ساخته شود که شهروندان در آن جمع شوند و شروع به مباحثه و تبادل اطلاعات نمایند، لذا فضاهایی میدان مانند به نام «آگورا» شکل گرفت که اغلب بدنه‌های آن‌ها را بناهایی با کاربری‌های عمومی و تجاری شکل می‌داده است. می‌توان گفت دلیل شکل‌گیری فضاهای شهری فعالیت‌های مردانه بوده و زنان دلیلی برای حضور در این فضاها نداشته‌اند و تقریباً همه‌ی اوقات خود را در خانه به خانه‌داری می‌گذرانده‌اند. از میان این سه عامل آنچنان که از میان منابع متعدد مشخص است، سازوکار «دموکراسی» نقش تعیین‌کننده‌ای را بر عهده داشته و تصمیمات نهایی جهت شکل‌گیری روابط اجتماعی و ساختار و کالبد شهر از این طریق اتخاذ می‌شده است. شاهد

این تسلط و قدرت دموکراسی در مقابل عامل دین و مذهب، کاهش رونق محدوده‌ی مقدس (آکروپولیس) در مقایسه با آگورا و در مقابل عوامل طبیعی و اقتصادی، ساخت شهرهای جدید شطرنجی، جهت سکونت مهاجران است که طرح آن بر شرایط طبیعی و پستی و بلندی‌های محل تحمیل می‌گردد و در تمام پهنه‌ی سرزمین‌های فتح شده به یک شکل ساخته می‌شدند. شاید بتوان گفت اولین نمونه از تحمیل نوع خاصی از سبک و روش زندگی غیربومی، بر سرزمین‌های دیگر، به وسیله‌ی همین شهرها صورت گرفته است. سبکی که در زمان سلوکیان بر سرزمین ایران نیز تأثیر گذاشت.

شهر در تمدن روم

شهر و ساختار آن در تمدن روم بر اساس چهار عامل شکل می‌گیرد. سه عامل اول همان عوامل شکل‌دهنده‌ی شهرهای یونانی البته با تغییراتی در آنها است. از جمله اینکه بر تعداد خدایان رومیان افزوده گردید و از حالت جسمانی به ارواح تغییر ماهیت دادند. این تعدد خدایان باعث افزایش تعداد معابد در سطح شهرها گردید. همچنین به دلیل وجود زمین‌های قابل کشت در تمدن روم، نقش تجارت نسبت به تمدن یونانی کم‌رنگ گردید و جای خود را به کشاورزی داد. از طرف دیگر، سیستم اداره‌ی شهرها در این تمدن با پادشاهی آغاز گردید، با سیستم جمهوری و مجلس سنا ادامه پیدا کرد و در نهایت به امپراتوری ختم شد. با این وجود می‌توان گفت این تغییرات دگرگونی اساسی در ساخت و کالبد شهر ایجاد ننمود و تنها همان عناصر و عوامل یونانی با قوت و ظرافت بیش‌تری شکل و گسترش یافتند. شاکله اصلی شهرهای تمدن رومی را همین سه عامل شکل می‌داده ولی عامل چهارمی که به نوعی بر این سه عامل سوار گردید، پیشرفت‌های علمی حاصل شده در این تمدن بوده است. نمود این پیشرفت‌ها ظهور و گسترش طاق ضربی در معابد و فضاهای شهری، اضافه شدن شبکه آبرسانی، شبکه فاضلاب، ایجاد مسکن‌های چند طبقه و ساخته شدن نوشهرهایی با نام «کاسترا» به عنوان پادگان‌های نظامی در سرزمین‌های فتح شده است. این کاستراها در عمل نقشی بودند که رومی‌ها بر فتوحات خود می‌زدند.

شهر در قرون وسطی

قرون وسطی از نظر شهر و شهرنشینی به دو بازه تقسیم می‌گردد. دوران اول دوران تسلط سازوکار فئودالی بر بیش‌تر سرزمین اروپا است. در این بازه مردم مجبور به کار در زمین‌های فئودال‌ها جهت امرار معاش خود هستند. در نتیجه شهر و شهرنشینی به حلیض رفته و غلبه با شیوه‌ی زندگی روستایی است. از حدود سال ۱۲۰۰ میلادی شهرها با عمل کرد غالب تجاری، شروع به شکل‌گیری می‌کنند و این دوران دوم شهرنشینی در قرون وسطی است. با شکل‌گیری هسته‌ی اولیه شهرها، «سرف»‌ها یا همان کارگران فئودال‌ها، به دنبال شرایط بهتر اقتصادی و اجتماعی که به کمک تجارت و صنایع کوچک وابسته به آن به دست آمده بود، شروع به مهاجرت می‌کنند. می‌توان گفت که در واقع شهرها در اعتراضی به سیستم فئودالی رشد و گسترش می‌یابند. شکل‌گیری حقوق مدنی مدون و دو ارگان شورای شهر و شهرداری جهت اداره شهر، در واقع پاسخی بود به نارضایتی‌های موجود در دوران فئودالی. در نتیجه عواملی که در شکل‌دهی شهرهای قرون وسطی ایفای نقش می‌کنند به چهار دسته تقسیم می‌گردند: عامل اول «زندگی بر اساس تجارت» است. این عامل در درجه‌ی اول محل شکل‌گیری شهرها را در تقاطع راه‌های ارتباطی تعیین می‌کند و در درجه‌ی بعد نوع تعاملات افراد در شهر را متفاوت از سازوکار فئودال‌ها سامان می‌دهد.

پیشرفت تمدن رومی موجب ظهور و گسترش طاق ضربی در معابد و فضاهای شهری، اضافه شدن شبکه آبرسانی، شبکه فاضلاب، ایجاد مسکن‌های چند طبقه و ساخته شدن نوشهرهایی با نام «کاسترا» به عنوان پادگان‌های نظامی در سرزمین‌های فتح شده است. کاستراها در عمل نقشی بودند که رومی‌ها بر فتوحات خود می‌زدند.

یکی از نمودهای کالبدی این عامل، خیابان‌ها و میادین تجاری در شهر است که محملی جهت خرید و فروش اجناس فراهم می‌نمود و نمود دیگر آن تشکیل اتحادیه‌های مردمی بازرگانی جهت اداره‌ی امور مربوط به اصناف است. عامل دوم «تلاش جهت کسب حقوق مدنی» است. این عامل نمود خود را به وسیله‌ی دو عنصر بروز می‌دهد. عنصر اول حصار شهر است که در واقع هم کاربرد دفاعی در مقابل حمله‌ی احتمالی فئودال‌ها داشته و هم مرز شهر و حوزه‌ی استقلال آن را مشخص می‌نمود. وجود این حصار خود موجب فشردن

شدن شهرهای قرون وسطی و به تبع آن، رشد عمودی شهرها در حد ساختمان‌های چهار و پنج طبقه گردید. عنصر دوم، سازوکار شورای شهر و شهرداری است که به نوعی شبیه به دولت‌شهرهای یونانی عمل می‌کرده و تمام تصمیم‌گیری‌ها در مورد شهر را به عهده می‌گرفت. این عنصر، عنصر اصلی و هماهنگ‌کننده‌ی عوامل و عناصر دیگر است. عامل سوم «مسیحیت کاتولیک» است. حاکمیت فکری همه جانبه کلیسای کاتولیک و وجود این تصور که پاپ نماینده‌ی خدا در زمین است، باعث می‌گردید تا در همه‌ی شئون زندگی، قدرت تأثیرگذاری عمیقی پیدا کند. کلیسا هم خود به‌عنوان عنصری مستقل و مهم و هم به‌عنوان اداره‌کننده‌ی مدارس و بیمارستان‌ها نقش به‌سزایی در شکل‌گیری و توسعه‌ی شهر داشته است. ساختمان و بنای کلیسا در سرتاسر قرون وسطی و به ویژه در اواخر آن، به پر اهمیت‌ترین و با شکوه‌ترین بنای شهر تبدیل می‌گردد. می‌توان گفت که قوانین و آموزه‌های کلیسا برای همه‌ی شئون زندگی تعیین تکلیف می‌نموده و قدرت ایجاد تغییرات اساسی را داشته است. عامل چهارم که میزان تأثیرگذاری آن غیرقابل چشم‌پوشی است، «تلاش جهت بهبود شرایط زیستی زندگی» است. این عامل خود را در باغ‌سازی‌های تعدادی از شهرهای این دوره نشان می‌دهد.

شهر در رنسانس

اومانیزم به‌عنوان عامل اصلی شکل‌دهنده به شکل شهر رنسانسی، در مقابل خدامحوری کلیسای کاتولیک قد علم کرده و در لایه‌های مختلف زندگی انسان اروپایی تأثیر خود را می‌گذارد. در مرکز عالم قرار گرفتن انسان در این جنبش، آثاری را نیز در شکل و ساختار شهر در پی داشته است. کشف پرسپکتیو به‌عنوان دید به محیط زندگی از دید ناظر (انسان)، باعث اهمیت یافتن عنصر خیابان در رنسانس گردید تا حدی که یکی از وجوه تمایز شهرهای رنسانسی از شهرهای دیگر، همین خیابان‌های طولانی و با پرسپکتیو قوی است. عنصر دیگری که اهمیت زیادی در ساختار شهر پیدا کرد، فضاهای بسته و یا همان میادین هستند. هماهنگ‌کردن شکل کلی و عناصر بدنه‌ها و کف‌سازی و نظم و نسق‌دادن به آن‌ها در میادین موجود و ایجاد میادین جدید که محلی برای مراودات بهتر و بیش‌تر مردم (انسان) محسوب می‌شد، در راستای همین اهمیت، معنا می‌یابد. در واقع شهر آرمانی

رنسانسی، دغدغه‌ای بی‌پایان برای به حاکمیت رساندن «خرد»، «تناسبات» و «هندسه» بر شهر و فضاهای آن داشت. در نتیجه در دو عنصر خیابان و میدان، به‌کارگیری تقارن به‌عنوان یکی از اصول طراحی فضاهای شهری رنسانس - که گاهی به‌صورت افراطی از آن استفاده می‌گردید- نمود بسیار زیادی دارد. شبکه‌ی شطرنجی در توسعه‌های جدید شهرها به کار گرفته شد تا راه‌حلی جهت فرار از شبکه متراکم و پیچ‌درپیچ موجود در شهرهای قرون وسطی باشد. این شبکه‌ی شطرنجی به همراه حصارهای چند لایه‌ی هندسی اطراف شهر، به‌وضوح در طرح‌های شهرهای آرمانی هنرمندان رنسانسی قابل مشاهده است.

شهر در دوران انقلاب صنعتی

شهر در این دوران کاملاً تحت تأثیر صنعت بود. عامل صنعت، سبب تغییر اساسی چهارچوب سنتی شهرها شد: تغییر اول ایجاد عملکردهای گوناگون و جدید در شهر، به ویژه شکل‌گیری صنایع بود. با اختراع ماشین بخار در انگلستان و به کارگیری آن در صنایع ریسندگی و بافندگی در شهرها، دستیابی به درآمدی بیش‌تر با صرف هزینه و زمان کم‌تر میسر گردید. گسترش این صنایع در شهرها خود باعث انفجار جمعیتی در اثر مهاجرت بسیار زیاد روستاییان به شهر، جهت کار در کارخانه و کسب درآمد بیش‌تر گردید. خانه‌های شهری کارگران در محله‌هایی که خودبه‌خود رشد کننده‌اند، در مجاورت کارخانه‌ها شکل گرفت و محله‌هایی فشرده، بی‌نظم و فاقد هرگونه امکانات بهداشتی پدید آمد. این شرایط در واقع باعث افزایش روز افزون شکاف طبقاتی میان کارگران مهاجر و شهروندان ساکن شهر می‌گردید (شکل‌گیری محله‌ی کارگران و محله‌ی کارخانه‌داران و سرمایه‌داران). همزمان شاهد شکل‌گیری عملکردهای خدماتی با مقیاس بزرگ جهت پاسخ‌گویی به جمعیت انبوه شهری هستیم، عمل‌کردهایی مانند هتل‌ها و مغازه‌های بزرگ. تغییر دیگری که صنعت با پیشرفت روزافزون خود به وجود آورد، در اختیار قراردادن نوع جدیدی از حمل و نقل با استفاده از کارخانجات ذوب آهن بود. راه‌آهن عنصر دیگری است که شکل شهر را تحت تأثیر خود قرار داده و به نوعی حصارهای طبیعی زمان و مکان را با چالش مواجه کرد. ناپسمانی‌های موجود در شهر صنعتی، تعدادی از نظریه‌پردازان را بر آن داشت تا راه‌حل‌هایی را جهت بهبود شرایط ارائه دهند، این راه‌حل‌ها در اغلب موارد به صورت محدود، فقط در

چند شهر خاص به اجرا درآمد، مانند ایده‌ی باغ‌شهر ابن‌زرد هاوارد، شهر صنعتی تونی‌گارنیه، شهر سالم ریچاردسن، طرح‌های ترافیکی اوژن‌هنارد و طرح‌های جامع برلاگه. ایده‌ی تعدادی از این طرح‌ها مدت‌ها بعد و به ویژه پس از جنگ جهانی دوم مورد استقبال نظریه‌پردازان قرار گرفت و با تغییراتی در آن‌ها به مرحله اجرا رسید.

قرون وسطی از نظر شهر و شهرنشینی به دو بازه تقسیم می‌گردد. دوران اول دوران تسلط ساز و کار فئودالی بر بیش‌تر سرزمین اروپا است...از حدود سال ۱۲۰۰ میلادی شهرها با عملکرد غالب تجاری، شروع به شکل‌گیری می‌کنند و این دوران دوم شهرنشینی در قرون وسطی است.

شهر پس از جنگ جهانی دوم

دوران مدرن به تعبیر تعدادی از نظریه‌پردازان از شروع انقلاب صنعتی آغاز می‌گردد. اما نمودهای عینی نظریه‌های شکل گرفته در اواخر انقلاب صنعتی، عملاً پس از پایان جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۴۵، پدیدار گشت. گرایش‌های متعددی در این دوران وجود دارد ولی در مورد معماری و شهرسازی می‌توان کل اتفاقات را زیرمجموعه‌ی شعار اصلی معماری مدرن خلاصه کرد: «فرم تابع عملکرد است». نمودهای تکیه‌ی کامل به عملکرد در همه‌ی شئون تأثیرگذار بر ساختار شهر شامل: منطقه‌بندی شهرها بر اساس چهار کارکرد سکونت، کار، تفریح و رفت‌وآمد؛ شکل‌گیری طرح‌های جامع در جهت سروسامان دادن به عملکردهای شهر در مقیاس‌های مختلف، استانداردسازی، تولید انبوه، سادگی و جهان‌شمولی عناصر و عوامل ساخت مسکن و شهر، دیده می‌شود. مرکز شهر به‌عنوان نماد پراهمیت‌ترین کاربری، خود را کامل در اختیار مراکز اداری و تجاری قرار می‌دهد تا گفتمان کلی شهر مدرن، بر پایه‌ی اقتصاد شکل گیرد. محل اتکا همه‌ی این تغییرات در بعد کالبدی، قدرت و ابزاری بود که تکنولوژی با پیشرفت پرشتاب خود در اختیار معماران و شهرسازان قرار می‌داد. این ابزار قدرتمند باعث گردید نظریه‌پرداز مدرن، خود را به‌طور کامل از میراث عظیم معماری و شهرسازی گذشته جدا کند و چشم خود را بر واقعیات موجود در ساختار وجودی انسان و همچنین وجود فرهنگ‌ها و گرایش‌های مختلف در اقصی نقاط جهان ببندد و نسخه‌ای واحد و

در عین حال ناقص را برای همه‌ی انسان‌های کره‌ی زمین تجویز نماید. این نوع نگاه باعث به‌وجود آمدن سبکی به نام سبک بین‌الملل گردید که با سرعت زیادی در همه‌ی جهان گسترش یافت. این سبک با توجه ویژه به وجوه عمل‌کردی زندگی (آسایش) و کمی‌کردن آن‌ها، تمام عناصر و اجزا سازنده‌ی شهر را تحت تأثیر و سیطره‌ی خود قرار داده و مباحث کیفی (آرامش) از قبیل زیبایی‌شناسی و هویت را نادیده گرفت.

شهر مدرن در سیر رشد و تکامل خود چرخشی نسبت به مواضع قبلی خود پیدا می‌کند، ولی عملاً در چهارچوب‌های مدرن روند خود را ادامه می‌دهد. در یک عبارت کلی، شهر اوقات فعالیت دوران مدرن اولیه، به شهر اوقات فراغت تبدیل می‌گردد. فضاهای عمومی نقش مهمی پیدا می‌کنند و جامعه تبدیل به یک جامعه مصرفی می‌شود. خیابان‌ها و راسته‌هایی که زمانی بقال‌ها، قصاب‌ها، نانویان، ابزارفروشان و حرفه‌مندان صنایع کوچک به عرضه‌ی کالاهای خود در آن‌ها می‌پرداختند، اکنون محل تجارت شمار زیادی فروشگاه‌های لباس مد روز، رستوران‌ها، کافه‌ها، مغازه‌های عمده‌فروشی، نماینده‌ی شرکت‌های سازنده دوربین‌های فیلم‌برداری و عکاسی، کامپیوتر، وسایل صوتی و تصویری، بانک‌ها، شرکت‌های وام‌پرداز و آژانس‌های مسافرتی شده است. همچنین هویت و استعداد‌های محلی در امتزاج با سرمایه‌داری و مصرف‌گرایی مورد توجه مجدد قرار می‌گیرد و گفتمان استانداردسازی کنار گذاشته می‌شود. شهر در این دوره کاملاً تابع اقتصاد سرمایه‌داری و شرکت‌های خصوصی شکل گرفته و توسعه می‌یابد.

شهر در دوران پیش از اسلام در ایران

شهر ایرانی قبل از اسلام در ابتدای پیدایش، متأثر از تمدن بین‌النهرین شکل می‌گیرد و گسترش می‌یابد. در حقیقت در دوران تمدن مادی و سلسله هخامنشی، شاهد شکل‌گیری «شهر-معبد» و «شهر-قدرت» (سبک پارسی) هستیم. در ادامه، شهر ایرانی با هجوم یونانیان مواجه می‌شود و نوعی تحمیل سبک شهرسازی و سبک زندگی را به ویژه با ساخت نوشهرهای متعدد شاهد هستیم. شهر در این دوره امتزاجی است از مفاهیم دولت-شهر یونانی و شهر-قدرت سبک پارسی. در ادامه‌ی این روند و با از میان رفتن آخرین سرداران یونانی، شهر توسط دولت قدرتمند اشکانی به نوعی به ساختار شهرهای سبک پارسی باز

می‌گردد. تفاوت اصلی سبک پارسی که در زمان اشکانیان شکل می‌گیرد و در زمان ساسانیان ادامه می‌یابد با سبک پارسی، در توجه به مناطق پیرامونی شهرها و اعمال قدرت شهر بر آن‌هاست. در مجموع ساختار کلی شهر ایرانی در قبل از اسلام با وجود فراز و نشیب‌هایی که دارد بدین قرار است: اول دژ حکومتی که محل کاخ‌ها، معابد، تأسیسات نظامی و اداری و خزائن و انبارهای آذوقه و اسلحه است. دوم شهر میانی که محلات مسکونی اقشار قدرت‌مند و صاحب نفوذ، بازار و میدان [۴] در آن شکل می‌گیرد. سوم شهر بیرونی که محل زندگی مردم عادی است و خارج از حصار شهر قرار دارد.

شهرها متناسب با چند عامل شکل می‌گرفتند: عامل اول راه‌های ارتباطی است که محل شکل‌گیری شهرها را تعیین می‌کرده است. عامل دوم طبقه‌ای به نام روحانیون بودند که عملاً نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری شهر نداشتند و عمدتاً از طریق اعمال نظرات خود در ساختار قدرت بر شهر تأثیر می‌گذاشتند. عامل سوم و مهم‌ترین عامل تأثیرگذار، که بیش‌ترین تأثیر را بر ساختار شهر و جایگیری عناصر و اجزاء آن می‌گذارد، همان نظام طبقاتی حاکم بر افکار و عقاید ایرانیان قبل از اسلام است. این عامل تقسیمات و تمایزات اصلی شهر را تعیین می‌کرده است.

شهر در دوران اسلامی در ایران

شهر ایرانی پس از ورود اسلام به آن، تغییرات واضح و مشخصی را پذیرا می‌گردد. اولین و مهم‌ترین آن در هم شکستن نظام منطقه‌بندی موجود در شهرها است که بر اساس نظام اجتماعی طبقاتی ایجاد شده بود. در این تغییر، مرز میان سه بخش شهر برداشته شده و شهر بیرونی که محل استقرار اقشار خارج از طبقات ممتاز اجتماعی بوده، اهمیت زیادی می‌یابد. شهر ایرانی در کلیت ساختار خود پس از طی مراحل مختلف در نهایت در مکتب اصفهان در دوران حکومت صفویان به پختگی می‌رسد.

ساختار شهر در این دوره شامل چند عنصر اصلی است: اول مسجد که به‌عنوان نماد اصلی شهر اسلامی از زمان تشکیل حکومت اسلامی در شهر مدینه، تا این زمان نقشی پررنگ داشته و روز به روز بر اهمیت آن افزوده می‌شد. مسجد به‌عنوان مهم‌ترین عنصر کالبدی

اسلام در شهر، مرکز شهرها را برای شکل‌گیری و حضور خود انتخاب می‌نمود و مرتفع‌ترین عنصر شهر بود.

اومانيسم آثاری را در شکل و ساختار شهر در پی داشته است. کشف پرسپکتیو به‌عنوان دید به محیط زندگی از دید ناظر (انسان)، باعث اهمیت یافتن عنصر خیابان در رنسانس گردید تا حدی که یکی از وجوه تمایز شهرهای رنسانسی از شهرهای دیگر، همین خیابان‌های طولانی و با پرسپکتیو قوی است.

دوم بازار که عمومی‌ترین فضای شهری و ستون فقرات شهر محسوب می‌شد. بازار به دور مسجد و مدرسه می‌چرخد و آن را در بر می‌گیرد. این در هم تنیدگی نمادهای دین و اقتصاد، یکی از وجوه تفاوت شهرهای اسلامی با شهرهای اروپایی است، تفاوتی که از همه جانبه‌بودن دستورات اسلام در مقابل دستورات مسیحیت کاتولیک نشأت می‌گیرد.

سوم محلات مسکونی شهرها در دوران اسلامی است. با گسترش شهر اسلامی، کم‌کم روستاییان شروع به مهاجرت کرده و بدین وسیله محلات مختلف شهر، شکل می‌گرفتند. محلاتی که وجه تمایز آن‌ها از یکدیگر یا عوامل قومیتی بودند، یا عوامل مذهبی و یا شغل اهالی ساکن در آن‌ها. هر محله، خود واحدی منسجم بوده که ساکنان آن براساس یکی از عوامل پیش گفته کنار هم جمع می‌شده‌اند. چهارم میدان است. میدان اصلی شهر که در مرکز شهر واقع می‌شد محل اصلی تجمعات و همچنین نقطه‌ی کانونی اتصال عناصر مختلف مذهبی، اقتصادی و حکومتی بود مانند میدان نقش جهان اصفهان. میدان‌هایی نیز در مقیاس کوچک‌تر در هر محله وجود داشت که اصلی‌ترین فضای تعاملی در محله محسوب می‌گردید. پنجم گذرها بوده است. اصلی‌ترین وظیفه‌ی گذرها، ارتباط دادن عناصر مختلف شهری بوده است. در عین اینکه فضای تعاملی نیز محسوب می‌گردیده‌اند.

نکته مهم در مورد گذرها، وجود سلسله مراتبی از گذرهای عمومی، نیمه عمومی، نیمه خصوصی و خصوصی بوده که تابعی از اصل حریمیت در اعتقادات دینی اسلام بوده است. در مجموع عوامل اصلی تأثیرگذار بر شهر را می‌توان بدین صورت برشمرد:

۱- دین اسلام به عنوان اصلی ترین عامل

۲- اقتصاد به عنوان قلب تپنده ی شهر

۳- تعاملات اجتماعی به عنوان شکل دهنده فضاهای ایستا و پویا.

شهر در دوران معاصر ایران

شهر ایرانی با شروع سفرهای پادشاهان قجر به اروپا، سفر سریع خود را در جهت شباهت هر چه بیش تر به شهرهای اروپایی آغاز نمود و این سفر تا امروز با فراز و نشیب هایی ادامه دارد. در واقع این تغییرات تحت تأثیر زرق و برق اروپا، با الگوبرداری صرفاً شکلی از شهرهای غربی آغاز گردید، ولی اتفاقی که در ادامه بروز نمود، شکل گیری سبک زندگی غیروومی تحت تأثیر ناخودآگاه این تغییرات بوده است. خیابان هایی با مغازه هایی در دو سمت آن، در مدت زمان کوتاهی جای بازار را می گیرد. این تغییر کالبدی، سبک خرید و فروش، مصرف و حتی گذران اوقات فراغت را متحول می کند. با ورود یکباره اتومبیل، خیابان های مستقیم و منقطع، بافت کهن را در هم می نوردند و الگویی برای محلات جدید می گردند. این حرکت یکی از عواملی است که مفهوم محله و انسجام آن را به کلی از بین می برد. شهرها به سرعت گسترش یافته و کلان شهرها پدیدار می گردند. به دلیل این گسترش، ساکنان شهر از یکدیگر فاصله زیادی گرفته و از حالات و احوال یکدیگر خبر ندارند. آپارتمان نشینی به عنوان سبکی جدید از سکونت، گسترش وسیعی می یابد. شهر به دو ناحیه ی بالاشهر و پایین شهر تقسیم می گردد. نقش مساجد که زمانی مهم ترین عنصر شهر به حساب می آمدند بسیار کم رنگ می شود. توسعه ی آتی شهر بر اساس الگوی طرح های جامع اروپایی برنامه ریزی می گردد. به صورت خلاصه، آنچه تمام بایدها و نبایدهای شهر را تعیین می کند چیزی نیست جز سبک بین الملل. سبکی که متناسب با دید مدرنیستی، همه ی انسان ها را فارغ از فرهنگ، ملیت، قومیت و مذهب دارای یک سری نیازهای ثابت فرض کرده و در همه جا یک نوع پاسخ به آن می دهد.

شهر در واقع نقش ظرفی را برای موضوعات گوناگون سبک زندگی بازی می‌کند. شکل این ظرف به هر صورتی باشد قطعاً بر شکل و کیفیت منظروف تأثیر قابل توجهی خواهد گذاشت. در نتیجه پرداختن به موضوع شهر و عوامل تأثیرگذار بر آن، اهمیتی صدچندان می‌یابد.

عوامل مختلفی که در شکل‌دهی به ساختار شهر در دوره‌های مختلف تاریخی تأثیرگذار بوده‌اند، حاصل تجربه‌های متعدد بشر در این کره‌ی خاکی است. به نظر می‌رسد تک‌تک این عوامل همچنان نیز بر شهر تأثیرات خود را می‌گذارند، ولی نکته‌ی مهم جهت رسیدن به یک الگو مناسب این است که در به کارگیری این عوامل، باید اولویت‌ها تعیین شود و سهم مناسب هریک برای نقش‌آفرینی در شهر مشخص گردد.

چه تفاوتی بین طراحی شهری و برنامه ریزی شهری و یا بین طراحی شهری و معماری وجود دارد؟ قائل شدن تفاوت در تعاریف حرفه‌های فوق برای اولین بار در سال ۱۹۶۷ که حرفه جدید طراحی شهری شکل گرفت. بطور جدی مطرح شد. تعاریفی که در آن زمان ارائه شده بود بنظر می‌رسد هنوز هم معتبر باشند (Barnett ۱۹۸۲, pp. ۲۳۷-۲۴۲).

طبق آن تعاریف کار عمده برنامه ریز شهری تخصیص و توزیع منابع بر اساس پیش بینی‌های مربوط به نیازهای آتی است. تخصیص وجوه در یک بودجه هنگفت نیاز به یک سری تصمیمات برنامه ریزی دارد. زیرا این امر مستلزم شناخت نیازها (مثلاً نیاز به مدرسه در منطقه خاصی از شهر) و همچنین برقراری تعادل بین مناطق مختلف از نقطه نظر تأمین آن نیازها است.

از طرف دیگر کار معمار، طراحی ساختمان است و معمار طبق قرارداد اقدام به تهیه یک سری نقشه و مدارک دیگر می‌نماید که با استفاده از آنها می‌توان ساختمان مورد نظر (مثلاً مدرسه فوق) را ساخت. علاوه بر آن معمار مسئولیت قانونی این کار را نیز برعهده دارد.

بین این دو حرفه یعنی برنامه ریزی شهری و معماری یک خلاء اساسی با میزان قابل ملاحظه‌ای مسئولیت باقی می‌ماند که گرچه هر کدام از دو حرفه فوق مدعی آن بوده اند ولی هیچ کدام بخوبی قادر به پر کردن این خلاء و انجام مسئولیت‌های مربوطه نمی‌باشند.

برنامه ریزان شهری معمولاً کاربری زمین را به عنوان یک مسئله تخصیص منابع قلمداد کرده و بر این اساس به تفکیک اراضی و منطقه بندی می پردازند، بدون اینکه اطلاع چندانی از خصوصیات سه بعدی و یا ماهیت و شکل ساختمانهایی که در آینده روی این اراضی بوجود خواهد آمد داشته باشند، نتیجه این خواهد شد که اغلب، مقررات منطقه بندی و نقشه های رسمی کاربری اراضی به ایجاد ساختمانهای یکنواخت، کلیشه ای و غیرتخیلی بینجامد.

حال اگر کار کاربری زمین بوسیله شخصی انجام شود که با طراحی سه بعدی آشنائی داشته باشد، بدون شک در کیفیت این کار بهبود عمده ای حاصل خواهد شد.

معماران خوب معمولاً تمام سعی و هم خود را بکار می برند تا ساختمانهایی را که طراحی می کنند با محیط اطراف تطبیق دهند. لکن هیچ گونه کنترلی بر آنچه خارج از زمین مورد نظر آنها ممکن است اتفاق بیفتد ندارند. همانطور که دیده شده است، براحتی ممکن است بین یک طرح شهری خوب و خواسته های صاحب کار در یک کار معماری تضاد منافع وجود داشته باشد. به همین دلیل است که شهرهایی که پر از ساختمانهای مدرن خوب هستند، بهیچوجه همان موفقیت را در طراحی کلی شهرهای خود کسب نکرده اند. بنابراین شخصی مورد نیاز است که تنها به طراحی ساختمانها نیاندیشیده بلکه قادر به طراحی شهر نیز باشد.

طراحان شهری، شهر را طراحی می کنند، نه ساختمانها را.

بسیاری از فعالیتهای طراحی شهری در حیطه کنترل شهرداریها و ارگانهای محلی است و بنابراین تعجب آور نیست که قسمت اعظم کارهای طراحی شهری توسط همین نهادهای محلی انجام شده باشد. این نهادها کارهای طراحی شهری را با استفاده از کارمندان خود عملی می کنند و یا اینکه از خدمات مهندسين مشاور استفاده می کنند که البته هر کدام مزایای خاص خود را دارد. امتیاز استفاده از کارمندان یک سازمان محلی در این است که بهنگام اتخاذ تصمیمات واقعی که نه مسئولین اجرایی و نه مهندسين مشاور هیچکدام حضور ندارند، این کارمندان حاضر خواهند بود. ولی از طرف دیگر مهندسين مشاور به این دلیل که خارج از سلسله مراتب تصمیم گیری و تشکیلاتی سازمان هستند و می توانند نتیجه

تجربیات خود را در سایر جاها در این محل مورد استفاده قرار دهند، معمولاً از اعتبار بیشتری نسبت به کارمندان محلی برخوردارند.

وقتی گروه طراحی شهری شهر نیویورک در سال ۱۹۶۷ کار خود را آغاز کرد، تنها تعداد بسیار معدودی طراح شهری در شهرداری‌ها مشغول کار بودند ولی امروز می‌توان افراد متعددی را دید که با عنوان و پست طراحی شهری در تمام قسمتهای شهرسازی، کمیسیونهای نوسازی و مرمت، حمل و نقل و تجهیزات و تسهیلات و غیره به انجام وظیفه مشغول‌اند. البته این افراد ممکن است الزاماً در موقعیتی نباشند که بتوانند تأثیر چندانی در اتخاذ سیاستهای شهری داشته باشند.

در ادارات شهرسازی، قسمت اعظم کار روزانه طراحان شهری را بررسی و مرور طرحها، بخصوص پروژه‌هایی که در منطقه بندی بصورت مجموعه پیش بینی شده‌اند تشکیل می‌دهند. علاوه بر آن، طراحان شهری در برنامه ریزی و طراحی محلات و نواحی خاص نیز شرکت دارند. طراحانی که برای ادارات حفظ آثار باستانی کار می‌کنند مقدار زیادی از وقت خود را صرف بررسی طرحها می‌کنند. یکی از هدفهای اصلی چنین بررسی‌هایی اطمینان یافتن از این است که طرحهای پیشنهادی با مقررات و ضوابط مربوط به مناطق تاریخی هماهنگ و منطبق باشند.

وظیفه این طراحان این خواهد بود که ساختمانها و بناهای تاریخی را ارزیابی نموده و مشخص کنند که چه بناهایی ارزش و یا امکان نگهداری را دارا می‌باشند. آن دسته از طراحان شهری که در ادارات عمرانی کار می‌کنند هم خود را بیشتر مصروف طرحهای عمرانی منطقه‌ای کرده و با بررسی و زیر نظر گرفتن کار هر یک از معماران سعی می‌کنند در چهارچوب طرحهای عمرانی موجود هماهنگی لازم را بین این ساختمانها بوجود آورند. در موارد امور مربوط به حمل و نقل و تسهیلات و تجهیزات شهری هنوز طراحان شهری آنطور که باید و شاید به این امور وارد نشده‌اند. لکن تجربه نشان داده است که در این قسمت‌ها نیز طراحان شهری نقش مؤثری می‌توانند داشته باشند.

در سال ۱۹۶۷ شاید فقط ده شرکت مهندسين مشاور در امريكا وجود داشت كه خدمات تخصصي طراحی شهری انجام می داد. اما امروز تعداد مهندسين مشاوري كه صرفاً كار طراحی شهری انجام می دهند بمراتب افزايش يافته است و چون چاپ كردن عنوان «طراحی شهری» روی كارت شركتها هزينه اضافي در بر ندارد، بنابراین تعداد خیلی بیشتری از مهندسين، معماران و شهرسازان نیز به عرضه چنین خدماتي دست زده اند.

ليكن متأسفانه طراحی شهری كاري است كه صحبت كردن درباره آن به مراتب سهل تر از انجام دادن آنست. در اين رابطه طرحهای شهری فراواني را می توان مشاهده كرد كه واقعيات اقتصادي، سياسي و اجتماعي را مورد توجه قرار نداده اند.

علاوه بر كار كردن برای مهندسين مشاور، طراح شهری می تواند در موارد ديگري نیز در بخش خصوصي كار كند. با پيچيده تر شدن كار ساختمان سازی و عمران و نیاز بیشتر به پروژه هایی كه اجزاء، عناصر و فعاليتهاي گوناگوني را در خود جای داده و بنابراین مدت زمان بیشتری برای تهيه و تکميل آنها لازم است، امکان استفاده از خدمات طراحان شهری در شركتهای عمراني و ساختمان سازی بیش از هر وقت وجود دارد. به همین ترتیب شركتهای بیمه و ساير مؤسسات مالی نیز ممكن است از تخصص و خدمات طراحان شهری در بررسی طرح هایی كه نیاز به وام دارند، استفاده نمایند.

طراح شهری چه نوع آموزش و تجربه ای را باید دارا باشد تا صلاحيت لازم را برای اين كار پيدا كند؟ مقداري آموزش در رشته طراحی كه می تواند همان برنامه طراحی دانشكده معماری باشد بسيار ضروري و لازم است. همچنین می توان گفت كه در صورت عدم آشنائي و آگاهی طراح شهری از اينكه ساختمانها چگونه كنار يكديگر قرار می گیرند و عوامل شكل دهنده محيط کدامند، كار طراحی شهری صرفاً بصورت تمريني از حركت دادن مكعب مستطيل ها بر روی نقشه در خواهد آمد (Nyberg n. d). البته بسياري از برنامه های آموزشی معماری كلاسهای جالبي در مورد روند طراحی عرضه کرده و چند كارگاه نیز به آن اضافه نموده و نتيجه خوبي گرفته اند. بنابراین نبايد طراحی شهری را رشته ای دانست كه از رشته معماری منشعب می شود. بخصوص طراحان محيطی ممكن است زمينه بهتری نسبت به معماران در مورد تجزيه و تحليل مسائل و امكانات محيطی منطقه ای داشته باشند.

استفاده از همان روشهای متداول در کارگاههای طراحی برای طراحی شهری معمولاً مواجهه با مشکلاتی می‌شود. اصولاً چون کارگاه یک روش مدل سازی است، بنابراین برای معماری و معماری محیط که معلم می‌تواند هم نماینده صاحب کار بوده و هم نقش برانگیزنده و ایده دهنده دانشجوی را بر عهده داشته باشد، به سهولت قابل اعمال است. لکن مدل سازی و شبیه سازی از وضعیتی که معمولاً مسئولین دولتی، سرمایه گذاران و گروه‌های مختلف ذینفع را دربر می‌گیرد کار ساده‌ای نخواهد بود. برنامه فوق لیسانس طراحی شهری در کالج نیویورک مسئله فوق را به این ترتیب حل کرده است که تجربه‌های حرفه‌ای واقعی را جایگزین کارگاه معمولی کرده است. به این ترتیب که دانشجویان بصورت نیمه وقت در یک دستگاه دولتی یا خصوصی بکار مشغول شده و حقوقی نیز از این بابت دریافت می‌کنند.

این روش البته بیشتر در شهرهای بزرگ که امکانات فراوان‌تری در آنها وجود دارد پژوهشی قابل پیاده کردن است. دانشکده‌هایی نیز هستند که از طریق مؤسسات و یا دفاتر فنی خود دانشجویان را با مسائل واقعی آشنا می‌سازند.

ولی اغلب برنامه‌های آموزشی طراحی شهری توجه خود را معطوف معرفی و آموزش طرز تفکرهای مختلف طراحی شهری و راه حل یابی برای مسائل شهری می‌کنند که دانشجوی در آینده در امر طراحی شهری با آن روبرو خواهد شد. این مسائل تحت عناوین امکانات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی قرار می‌گیرند که بر اساس آن برنامه آموزشی مربوطه سعی می‌کند دانشجویان را با موضوعاتی مانند حقوق، علوم اداری، اقتصاد شهری و روشهای تحقیق در علوم اجتماعی آشنا سازد. چون دانشگاه نیویورک دارای یکی از بهترین برنامه‌های روانشناسی محیطی است، بنابراین به دانشجویان رشته طراحی شهری توصیه شده است که حداقل یکی از دروس این برنامه را در برنامه تحصیلی خود بگنجانند. یکی از مهمترین موضوعات دیگری که می‌توان گفت طراح شهری باید با آن آشنا بوده و قادر به درک مفاهیم آن باشد اقتصاد شهری است. همیشه امکان استخدام یک حقوقدان و یا یک محقق علوم اجتماعی براحتی وجود دارد ولی ندرتاً می‌توان یک مشاوره و متخصص اقتصاد شهری پیدا کرد. در دانشگاه نیویورک تأکید زیادی نیز بر روی مطالعه موارد خاص می‌شود.

در هر جا مثال های فراوانی از پروژه های طراحی شهری و بخصوص اشتباهات و شکست های آنها می توان پیدا کرد.

فصل دوم

انواع طرحهای توسعه (شهری و منطقه ای) در نظام برنامه ریزی ایران

طرح جامع سرزمین

این طرح بر اساس بند ۱ ماده ۱ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن-مصوب ۱۳۵۳-چنین تعریف شده است:

طرح جامع سرزمین، طرحی است که شامل استفاده از سرزمین در قالب هدف ها و خط مشی های ملی و اقتصادی از طریق بررسی امکانات و منابع و مراکز جمعیت شهری و روستائی کشور و حدود و توسعه و گسترش شهرها و شهرک ها فعلی و آینده و قطب های صنعتی و کشاورزی و مراکز جهانگردی-خدماتی بوده و در اجرای برنامه های عمرانی بخشهای عمومی و خصوصی ایجاد نظم و هماهنگی میکند.

طرح کالبدی ملی و منطقه ای

طرحهای کالبدی ملی و منطقه ای با هدف مکانیابی برای گسترش آینده شهرهای موجود و ایجاد شهرها و شهرک های جدید، پیشنهاد شبکه شهری آینده کشور یعنی اندازه شهرها، چگونگی استقرار آنها در پهنه کشور و سلسله مراتب میان شهرها به منظور تسهیل و مدیریت سرزمین و امر خدمات رسانی به مردم و پیشنهاد چهارچوب مقررات ساخت و ساز در کاربری های مجاز زمینهای سراسر کشور تهیه میشود.

طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه ای

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

طرح مجموعه شهری

این طرح بر اساس مصوبه شماره ۹۸۶۰/ت/۱۵۳۱۱/ه، مورخ ۱۳۷۴/۸/۱۳ هیات وزیران برای شهرهای بزرگ و شهرهای اطراف آنها تهیه میشود. مجموعه شهری شامل کلان شهری است که از یک شهر مادر چندین شهر اقماری تشکیل میگردد. این مجموعه به محدوده های کوچکتری متشکل از حریم های شهرداری های داخل مجموعه تقسیم میشود، حتی الامکان بطوری که هیچ نقطه ای از سطح این مجموعه خارج از حوزه نظارت و حریم شهرداری ها واقع نگردد. در طرح ریزی مجموعه شهری، کارائی اراضی مطابق قوانین استقرار خدمات به نحوی تعیین میشود که حتی الامکان محل خدمات مورد نیاز مجموعه ها به صورت غیر متمرکز در شهرهای اطراف داخل این مجموعه تعیین و توزیع میگردد.

طرح سازماندهی فضا و سکونتگاه های روستائی

طرح سازماندهی فضا و سکونتگاه های روستائی، طرحی است که به منظور توسعه هماهنگ و موزون فعالیتهای کشاورزی، صنعتی و خدماتی از طریق توزیع مناسب جمعیت و استقرار بهینه خدمات در محیط های روستائی و حمایت از اجرای آن تهیه میشود. محدوده هریک از این طرحها در طرحهای ناحیه ای همان نقاط تعیین میشود.

طرح جامع شهر

طرح بلندمدتی (۱۰ ساله) است که در آن نحوه استفاده از اراضی شهری و منطقه بندی در حوزه های مسکونی، آموزشی، صنعتی، بهداشتی، اداری و کشاورزی تعیین میگردد. به همراه این کاربری ها و منطقه بندی ها، خطوط کلی ارتباطی، ترمینالها و فرودگاه ها و محلات نوسازی و بهسازی و اولویتهای مربوط به آنها نیز با تصویب ضوابط و مقررات مربوط به حفظ بناها و مناظر شهری تهیه و تنظیم میگردد.

طرح تفصیلی شهر

طرحی است که براساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع شهر، نحوه استفاده از اراضی شهری در سطح محلات با موقعیت و مساحت دقیق زمین، میزان تراکم جمعیت و تراکم

ساختمانی در واحدهای شهری و اولویتهای مربوط به مناطق نوسازی، توسعه و حل مشکلات شهری و موقعیت کلیه عوامل مختلف شهری در آن تعیین میشود و نقشه ها و مشخصات مربوط براساس مدارک ثبتی تهیه و تنظیم میگردد.

طرح هادی شهر

این طرح طبق تعریف مندرج در بند ۴ ماده ۱ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن مصوب سال ۱۳۵۳ عبارت از طرحی است که در آن جهت گسترش آتی شهر و نحوه استفاده از زمینهای شهری برای عملکردهای مختلف به منظور حل مشکلات حاد و فوری شهر و ارائه راه حل های کوتاه مدت و مناسب برای شهرهایی که دارای طرح جامع نمی باشند، تهیه میشود.

طرح بهسازی و نوسازی و بازسازی و مرمت بافتها

طرح بهسازی و نوسازی و بازسازی و مرمت بافتها، طرح هایی هستند که برای بهسازی و نوسازی و بازسازی محلات شهر اعم از قدیم، جدید و یا مساله دار به عنوان طرح تفصیلی بخشی از بافت موجود شهر تهیه میشوند.

طرح آماده سازی توسعه های جدید در شهرها

این طرحها شامل مجموعه عملیات لازم برای مهیا نمودن زمین جهت احداث مسکن و تاسیسات لازم مربوط، مطابق قانون زمین شهرو آئین نامه های اجرایی آن است و به عنوان طرح تفصیلی توسعه های جدید شهری تهیه میگردد.

طرح هادی روستا

عبارت از طرح هایی است برای بخشهایی از کشور که به علت وجود عوامل طبیعی یا ساخته شده و یا برنامه های جدید توسعه و عمران و تاثیراتی که در منطقه حوزه نفوذ خود خواهند گذاشت واجد شرایط خاصی بوده و نیاز به تهیه طرح برای توسعه هماهنگ در محدوده حوزه نفوذ عوامل مذکور دارند، تهیه میشوند.

عنوان و محدوده این طرحها همزمان با تصویب ضرورت تهیه طرح، حسب مورد به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران میرسد.

طرح شهرهای جدید

عبارتست از طرح هایی که برای ایجاد شهرهای جدید طبق تعریف ماده ۱ تصویب نامه شماره ۲۳۴۰/ت/۲۷۶ ه، مورخ ۱۳۷۱/۶/۲۵ در قالب طرحهای کالبدی ملی و منطقه ای و جامع و ناحیه ای ضرورت و مکان ایجاد آنها با سقف جمعیتی و نوع فعالیت معین به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد رسید و متعاقب آن و مانند سایر شهرها برای آنها طرح جامع و تفصیلی تهیه میشود.

طرح شهرک های مسکونی

شهرک به محلی اطلاق میگردد که در خارج از محدوده قانونی و حریم شهر با حداقل ۵۰۰ قطعه زمین برای احداث واحدهای مسکونی بصورت مستقل یا آپارتمانی قابل تملک به اضافه ساختمان ها و تاسیسات مورد نیاز عمومی و اجتماعی بصورت مجتمع و برای تامین نیازهای ساکنین آن ایجاد میگردد.

طرح سایر شهرک ها

طرح سایر شهرک ها، طرح هایی هستند که برای ایجاد شهرک غیرمسکونی با عملکرد خاص نظیر صنعتی، توریستی، تفریحی و... طبق مقررات و قوانین مربوط به آنها تهیه میشوند.

قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها

ماده ۱

محدوده شهر عبارت است از حد کالبدی موجود شهر و توسعه آتی در دوره طرح جامع و تا تهیه طرح مذکور در طرح هادی شهر که ضوابط و مقررات شهرسازی در آن لازم الاجرا می باشد.

شهرداری ها علاوه بر اجرای طرحهای عمرانی از جمله احداث و توسعه معابر و تأمین خدمات شهری و تأسیسات زیربنایی در چارچوب وظایف قانونی خودکنترل و نظارت بر احداث هر گونه ساختمان و تأسیسات و سایر اقدامات مربوط به توسعه و عمران در داخل محدوده شهر را نیز به عهده دارند.

ماده ۲

حریم شهر عبارت است از قسمتی از اراضی بلافصل پیرامون محدوده شهرکه نظارت و کنترل شهرداری در آن ضرورت دارد و از مرز تقسیمات کشوری شهرستان و بخش مربوط تجاوز ننماید.

به منظور حفظ اراضی لازم و مناسب برای توسعه موزون شهرها با رعایت اولویت حفظ اراضی کشاورزی، باغات و جنگلها، هر گونه استفاده برای احداث ساختمان و تأسیسات در داخل حریم شهر تنها در چارچوب ضوابط و مقررات مصوب طرحهای جامع و هادی امکان پذیر خواهد بود.

نظارت بر احداث هر گونه ساختمان و تأسیسات که به موجب طرحها و ضوابط مصوب در داخل حریم شهر مجاز شناخته شده و حفاظت از حریم به استثنای شهرکهای صنعتی (که در هر حال از محدوده قانونی و حریم شهرها و قانون شهرداری ها مستثنی می باشند) به عهده شهرداری مربوط می باشد، هر گونه ساخت و ساز غیرمجاز در این حریم تخلف محسوب و با متخلفین طبق مقررات رفتار خواهد شد.

ماده ۳

محدوده روستا عبارت است از محدوده ای شامل بافت موجود روستا و گسترش آتی آن در دوره طرح هادی روستایی که با رعایت مصوبات طرحهای بالادست تهیه و به تصویب مرجع قانونی مربوط می رسد. دهیاری ها کنترل و نظارت بر احداث هر گونه ساخت و ساز در داخل محدوده را عهده دار خواهند بود.

تبصره ۱: روستاهایی که در حریم شهرها واقع میشوند مطابق طرح هادی روستایی دارای محدوده و حریم مستقل بوده و شهرداری شهر مجاور حق دخالت در ساخت و ساز و سایر امور روستا را ندارد.

تبصره ۲: روستاهایی که به موجب طرحهای مصوب جامع و هادی در داخل حریم شهرها واقع شوند در صورت رسیدن به شرایط شهر شدن، شهر مستقل شناخته نشده و به صورت منفصل به عنوان یک ناحیه یا منطقه از نواحی یا مناطق شهر اصلی تلقی و اداره خواهند شد و برای آنها در قالب طرحهای جامع و تفصیلی ضوابط و مقررات ویژه متضمن امکان استمرار فعالیت های روستایی تهیه و ملاک عمل قرار خواهد گرفت.

تبصره ۳: محدوده روستاهای فاقد طرح هادی، با هماهنگی شورای اسلامی روستا توسط بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در قالب بافت مسکونی روستا پیشنهاد گردیده و به تصویب مراجع قانونی مربوطه در استان میرسد.

تبصره ۴: درآمد ناشی از ساخت و سازها و عوارض روستایی که در حریم شهرها قرار می گیرند اعم از روستاهای دارای طرح هادی و فاقد طرح هادی، به حساب دهیاری های روستا جهت توسعه و عمران واریز میگردد.

تبصره ۵: در هر محدوده و یا حریمی که شهرداری عوارض ساختمانی و غیره را دریافت مینماید موظف به ارائه کلیه خدمات شهری میباشد.

ماده ۴

محدوده شهرک ها اعم از شهرک های مسکونی و صنعتی یا سایر شهرک هایی که طبق مقررات و با مجوزهای قانونی مربوط ایجاد و احداث میشوند در طرح مصوب آنها تعیین و تصویب میگردد.

تبصره ۱: محدوده شهرک های یاد شده و همچنین محدوده نقاط و مراکز جمعیتی که قبل از سال ۱۳۵۵ دارای طرح ایجاد شهرک و صورتجلسه تفکیکی بوده و تاکنون موفق به اخذ پروانه شهرک نشده و به صورت غیر مصوب باقی مانده اند در صورتیکه بنا به ضرورت و با

ارائه دلایل توجیهی کافی بر اساس مطالعات طرحهای جامع و هادی مصوب در داخل حریم شهرها قرار گیرند، اعم از اینکه عملیات شهرک‌سازی در آنها خاتمه یافته و پروانه بهره‌برداری آنها صادر شده باشد و یا هنوز در دست احداث و تکمیل باشند تحت کنترل و نظارت شهرداری مربوط خواهند بود.

تبصره ۲: هر گونه ساخت و ساز در شهرک‌های یاد شده تابع ضوابط و طرح مصوب قانونی خود خواهد بود.

ماده ۵

محدوده شهر بر اساس طرحهای جامع مصوب شهری و تا تهیه طرحهای مذکور در طرحهای هادی شهر و تغییرات بعدی آنها به صورت قابل انطباق بر عوارض طبیعی یا ساخته شده ثابت، همراه با مختصات جغرافیایی نقاط اصلی تعیین و به تصویب مراجع قانونی تصویب کننده طرحهای مذکور میرسد. این محدوده حداکثر ظرف سه ماه از ابلاغ طرحهای مذکور به صورتی که کلیه نقاط آن قابل شناسایی و پیاده کردن روی زمین باشد توسط شهرداری تدقیق شده و پس از کنترل و امضای دبیر مرجع تصویب کننده و تأیید شدن به مهر دبیرخانه مربوط به امضای استاندار جهت اجرا به شهرداری و دستگاه‌های اجرایی ذیربط ابلاغ می‌گردد.

تبصره ۱: چنانچه اقدامات لازم ظرف مهلت مقرر مذکور به انجام نرسد، استاندار دستور تدقیق محدوده را به سایر مراجع ذیصلاح صادر خواهد کرد.

تبصره ۲: پیگیری اجرای این ماده در قالب مهلت تعیین شده تا مرحله ابلاغ محدوده شهرها، به عهده دبیرخانه مرجع تصویب کننده طرحها خواهد بود.

تبصره ۳: در تهیه طرحهای جامع و هادی شهری پیشنهادات شهرداری که به تصویب شورای اسلامی شهر رسیده باشد برای تأیید نهایی به مراجع قانونی منعکس میشود.

ماده ۶

حریم شهر در طرح جامع شهر و تا تهیه طرح مذکور در طرح هادی شهر تعیین و تصویب میگردد.

ماده ۷

محدوده روستا براساس طرحهای هادی روستایی و تغییرات بعدی آنها و تا تهیه طرحهای مذکور توسط بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان مربوط به صورت قابل انطباق بر عوارض طبیعی یا ساخته شده ثابت، همراه با مختصات جغرافیایی نقاط اصلی تعیین و به تصویب مرجع تصویب کننده طرح هادی روستایی میرسد. این محدوده حداکثر ظرف مدت سه ماه پس از تصویب، توسط بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان مربوط تدقیق شده و به امضای فرماندار شهرستان مربوط جهت اجرا به دهیاری و دستگاه های اجرایی ذیربط ابلاغ میشود.

ماده ۸

محدوده ها و حریم های تعیین شده برای شهرهای مجاور و محدوده روستاهای مجاور و محدوده شهرک های مجاور، نباید با هم تداخل داشته باشند. در صورت تداخل، مرجع حل اختلاف و رفع تداخل، مراجع تصویب کننده طرحهای هادی و جامع حسب مورد خواهند بود.

ماده ۹

محدوده مجموعه های شهری در طرح مصوب آنها تعیین و تصویب میشود.

ماده ۱۰

هیچ یک از شهرها محدوده و حریم دیگری به جز محدوده و حریم موضوع مواد (۱) و (۲) این قانون و هیچ یک از روستاها و شهرکها، محدوده دیگری به جز محدوده موضوع مواد (۳) و (۴) این قانون نخواهند داشت و عناوین یاد شده جایگزین کلیه عناوین متناظر آنها از جمله «محدوده قانونی»، «حریم قانونی»، «حوزه شهرداری»، «حدود مصوب شهر» و

نظایر آنها در مورد محدوده شهر، « محدوده استحفاظی »، « حوزه استحفاظی »، « حریم استحفاظی »، « محدوده نهایی »، « محدوده نفوذی » و نظایر آنها در مورد حریم شهر، « محدوده مسکونی روستا » یا « حدود روستا » در مورد « محدوده روستا » و « محدوده قانونی شهرک » میگردد و هر ترتیب دیگری که در مورد تعاریف محدوده و حریم شهر، محدوده شهرک و روستا و نحوه تعیین آنها با هر عنوان دیگری در قوانین و مقررات قبلی مقرر شده باشد، با تصویب این قانون ملغی خواهد بود.

تبصره: تعاریف و مراجع تصمیم‌گیری مربوط به محدوده‌ها و حریم‌های مورد اشاره در این قانون جایگزین تعاریف و مراجع تصمیم‌گیری مربوط در قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ میشود.

ماده ۱۱

محدوده و حریم تعریف شده در این قانون برای مناطق مسکونی شهری و روستایی و شهرکهای مسکونی است و شامل سایر محدوده‌ها و حریم‌های خاص که حسب قوانین خاص تعیین شده‌اند (مثل حریم راهها و راه‌آهن، محدوده مناطق چهاردانه حفاظت شده محیط زیست، حریم میراث فرهنگی و نظایر آن) نخواهد شد.

ماده ۱۲

هر گونه تخلف از احکام موضوع این قانون به عنوان تجاوز به حقوق عمومی، جرم محسوب شده و مرتکبین علاوه بر وضع و رفع اثر از تخلفات، به مجازات مربوط برابر قانون مجازات اسلامی محکوم خواهند شد.

قانون فوق مشتمل بر دوازده ماده و یازده تبصره در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ چهاردهم دی ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۱۰/۲۸ به تائید شورای نگهبان رسید.

شهرهای جدید

شهرهای جدید معمولاً با هدف جلوگیری از گسترش بی رویه شهرهای بزرگ و جذب سرریز جمعیت آنها و نیز جلب مهاجرین احتمالی به عنوان موج گیر تأسیس می شوند. در شهرهای جدید فاصله بسیار بیشتر از شهرک با شهر اصلی است و معمولاً خارج از نفوذ شهر هستند. موضوع شهرهای جدید در ایران در حال حاضر یکی از سیاست های اصلی وزارت مسکن در کنار بهسازی و احیای بافت قدیم شهرها به خصوص شهرهای بزرگ و توسعه بیرونی (فیزیکی) شهرهای موجود می باشد که محل بحث بسیاری از کارشناسان اقتصادی، جامعه شناسی، معماران و شهرسازان و... می باشد. در حال حاضر علیرغم تلاش های انجام شده جمعیتی در حدود ۲۰۰ هزار نفر در بیش از ده شهر جدید در کشور سکونت دارند و پیش بینی شده است در سال ۱۴۰۰ این رقم به ۳/۵ میلیون نفر افزایش یابد.

شهرهای جدید معمولاً با هدف جلوگیری از گسترش بی رویه شهرهای بزرگ و جذب سرریز جمعیت آنها و نیز جلب مهاجرین احتمالی به عنوان موج گیر تأسیس می شوند. در شهرهای جدید فاصله بسیار بیشتر از شهرک با شهر اصلی است و معمولاً خارج از نفوذ شهر هستند. موضوع شهرهای جدید در ایران در حال حاضر یکی از سیاست های اصلی وزارت مسکن در کنار بهسازی و احیای بافت قدیم شهرها به خصوص شهرهای بزرگ و توسعه بیرونی (فیزیکی) شهرهای موجود می باشد که محل بحث بسیاری از کارشناسان اقتصادی، جامعه شناسی، معماران و شهرسازان و... می باشد. در حال حاضر علیرغم تلاش های انجام شده جمعیتی در حدود ۲۰۰ هزار نفر در بیش از ده شهر جدید در کشور سکونت دارند و پیش بینی شده است در سال ۱۴۰۰ این رقم به ۳/۵ میلیون نفر افزایش یابد.

روند پیچیده تر شدن مسائل شهر و شهرنشینی (به ویژه مسأله مسکن) در سال های اخیر سبب گردید تا سیاستگذاران آمایش زمین های شهری در سطح کشور از اواسط دهه ۶۰ به ایجاد موجی از طرح های آماده سازی زمین و نیز ایجاد شهرهای جدید دست یابند.

در حال حاضر برای ایجاد شهرهای جدید که حجم عملیات احداث آن در تاریخ شهرسازی ایران و حتی در میان کشورهای در حال توسعه نیز بی سابقه است، اهداف بسیار مهمی پیش بینی گردیده است که هر یک از این اهداف ناشی از تنگناها و نیازهای موجود

عرصه های شهری است. با این وجود پس از گذشت چند سال از آغاز عملیات احداث شهرهای جدید هنوز این سؤال مطرح است که ایجاد شهرهای جدید چگونه می تواند پاسخگوی اهداف پیش بینی شده باشد یا به عبارت دیگر تحت چه شرایطی و با ایجاد چه زمینه هایی این راه حل می تواند مطلوب و مفید واقع شود و یا احیاناً کارایی خود را از دست می دهد و به صورت معضل جدیدی در می آید. بدون شک نحوه اداره امور این شهرها مؤثرترین شاخصی است که به صورت مستقیم در چند و چون زندگی در شهرهای جدید تأثیر می گذارند. از این روست که برای پاسخ به این سؤال باید شهرهای جدید را به عنوان سکونتگاه هایی که شرایط ویژه ای بر آنها حاکم است شناخت و هدف از ایجاد آنها را بررسی نمود.

به طور کلی ضرورت های احداث نوشهرها در ایران به شرح زیر است:

- ۱- ضرورت های ناشی از رشد فزاینده جمعیت و شهرنشینی
- ۲- ضرورت های ناشی از مسأله مسکن در شهرهای بزرگ
- ۳- ضرورت های ناشی از تمرکززدایی از کلان شهرها
- ۴- ضرورت های ناشی از کنترل ساخت و سازهای بی رویه اطراف شهرها و برنامه ریزی فضایی
- ۵- ضرورت های ناشی از ملاحظات زیست محیطی
- ۶- ضرورت های ناشی از توسعه صنعتی برخی از مناطق و استقرار صنایع بزرگ و اسکان کارکنان.

تعاریف

شهرهای جدید در نظام های اجتماعی- اقتصادی جهان و با توجه به تحولات نظریه ای بسیار دگرگون شده اند. هنوز تعریف جامعی برای شهرهای جدید ارائه نشده است. اما می توان تعاریف زیر را برای آنها پذیرفت:

۱- شهرهای جدید اجتماع های برنامه ریزی شده ای است که در پاسخ به اهداف از پیش تعیین شده ایجاد می شود.

۲- ایجاد شهر جدید عملی ارادی است که فرض را بر وجود یک منبع قدرت یا سازمانی می گذارد که تأمین کننده مکان و منابع برای توسعه شهر و اعمال کنترل مداوم بر آن است تا شهر به اندازه با دوامی برسد.

۳- شهر جدید اجتماعی خود اتکاست با جمعیت و مساحت مشخص، فاصله ای معین از مادرشهر، برنامه ریزی از پیش تعیین شده اهداف معین و همچنین برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل.

۴- معمولاً شهرهای جدید برای تمرکززدایی کالبدی اقتصادی و اجتماعی در ناحیه شهری شهرهای بزرگ طراحی می شوند تا با وجود جاذبه نزدیکی به شهرهای بزرگ جمعیت تشویق به خروج از مادرشهر شوند تا اسکان به همراه اجرای برنامه های توسعه اقتصادی، اجتماعی فراهم آید. بدین ترتیب جذب سرریز های جمعیتی ساماندهی فضایی مادرشهر و ناحیه شهری بهبود وضعیت محیط کار زندگی سالم و اجتماعی کامل میسر می شود در واقع مفهوم شهر جدید مفهوم اجزای یک شهر در ارتباط ارگانیک با یکدیگر است.

بنابر تعاریف قبلی شهرهای جدید دارای تاریخ تولد مشخصی هستند و در زمان کوتاه و معینی ساخته می شوند. این گونه شهرها در تضاد کامل با پیدایش و تحول شهرهای متراکم هستند و بر اساس یک هسته پیش از آن که به وجود آیند تشکیل می شوند و به کندی رشد می کنند. معمولاً برنامه ریزی شهر جدید مبتنی بر پیش بینی جمعیت است تا این جمعیت تضمینی پایه ای برای پیش بینی نیازهای کالبدی اقتصادی و اجتماعی آینده باشد.

طراحی و ساخت شهرهای جدید بیشتر در زمین های بکر و غیرقابل کشت و بدون هسته اولیه صورت می گیرد.

دلایل ایجاد شهرهای جدید

سیاست ایجاد شهرهای جدید پس از انقلاب به یقین از بزرگترین و بااهمیت ترین سیاست هایی است که در زمینه شهرسازی و به طور کلی شهرنشینی کشور اتخاذ شده است اما باید دید منشاء اتخاذ چنین سیاستی چه بوده و بر اساس کدام راهبردی به این نتیجه ختم شده است. در این باره وزارت مسکن علاوه بر وجود مشکلات کالبدی شهرها دلایل زیر را ارائه داده است:

۱- جمعیت کشور در سال ۱۴۰۰ به ۱۳۰ میلیون خواهد رسید که ۹۶ میلیون نفر در مناطق شهری و ۳۴ میلیون نفر در مناطق روستایی اسکان می یابند. برابر این پیش بینی جمعیت شهرنشین کشور در سی سال آینده سه برابر می شود و بر پایه این فرض تعدادی از شهرها و تراکم آنها و سایر موارد ثابت خواهد ماند بنابراین نیاز به سطحی معادل سه برابر سطح موجود شهرها خواهد بود. در چهارچوب این استدلال چون پیرامون شهرها را باغ ها و مزارع می پوشاند برای پیشگیری از انهدام آنها ضرورت احداث شهرهای جدید مطرح می شود.

۲- حل مشکل مسکن شهری و حل مشکلات ناشی از نارسایی های امور زیربنایی شهرها و هرج و مرج و نابسامانی کالبدی شهرها هرچند که عوارضی تبعی دیگر ناشی از تراکم شدید جمعیت در چند شهر بزرگ نظیر بیکاری، فقر، حاشیه نشینی و غیره نیز در اتخاذ تصمیم ایجاد شهرهای جدید نقش داشته است.

۳- تمرکززدایی از شهرهای بزرگ و جذب سرریزهای جمعیتی آنها، جلوگیری از توسعه بی رویه شهرهای بزرگ، ایجاد تعادل رشد اقتصادی و اجتماعی کنترل حرکات مهاجرتی و نیز به سبب اشباع امکانات شهرهای بزرگ در جذب جمعیت مهاجر. اگر به سیر اتخاذ سیاست های پاسخگویی به مشکلات شهرنشینی در ایران پس از انقلاب اسلامی نگریسته شود مشخص می گردد که در پاسخ به مشکل مسکن ابتدا با واگذاری زمین های مصادره شده به

شهرنشینان و برخی مهاجرین فاقد مسکن تا حدی از شدت بحران کاسته شده ولیکن به زودی عدم کارآیی این راه حل به ویژه در شهرهای بزرگ به اثبات رسید از این رو برای کمک به واگذاری زمین به نیازمندان و جلوگیری از زمین بازی در این شهرها قانون زمین شهری وضع شد. صرف نظر از این که در این دوره تا چه حد سیاست ارائه مسکن تحقق یافته است، به طور کلی مسکن با واگذاری زمین و همچنین ساخت و سازهای وسیع تا حدی خود انگیخته تأمین شده است. برای برنامه ریزی و طراحی دقیق این گونه مجموعه ها به صورتی صحیح و از پیش اندیشیده شده، ضرورت ایجاد و طرح های آماده سازی مطرح شد. اما در برخی از شهرهای بزرگ، شهرهایی با محدودیت های ویژه، یافتن اراضی وسیع مناسب، آماده سازی و متصل به بافت موجود شهر میسر نشد از این رو توسعه ناپیوسته به عنوان یگانه راه پاسخگویی به گسترش برخی از شهرهای بزرگ یا شهرهایی با موقعیت ویژه مطرح گردید. این چنین توسعه ای دیگر نمی توانست مانند طرح های آماده سازی از زیربنای شهر موجود استفاده کند و حداکثر باید به تأمین خدمات در حد ساکنان خود اکتفا نماید. زیرا به دلیل فاصله از شهر اصلی باید به خود متکی بوده و نیز دارای زیربنای لازم خدمات و صنایع باشد تا به صورت یک شهر مستقل و پویا عمل کند.

اهداف عمده شهرهای جدید

مهمترین اهداف شهرهای جدید را به شرح زیر می توان برشمرد:

۱. جلوگیری از توسعه بی رویه و کلانشهر شدن مادرشهر
۲. انتقال کارگاه ها از مادرشهر به شهر جدید
۳. جذب سرریز جمعیت با ایجاد کانون های اشتغال در شهر جدید
۴. جلوگیری از بالا رفتن قیمت زمین در مادرشهر و بورس بازی زمین به علت توسعه نامحدود مادرشهر
۵. پالایش مادرشهر برای سازماندهی توسعه آن به شکل منفصل

۶. کاهش هزینه رفت و آمد از مادرشهر به مناطق صنعتی اطراف شهرهای بزرگ و حذف زمان تلف شده کارکنان مناطق صنعتی مذکور و جابجایی ساکنان به علت وسعت شهر بزرگ

۷. جلوگیری از ایجاد حاشیه نشینی در شهرهای بزرگ

۸. سبک شدن بار ترافیک در داخل مادرشهر

۹. احداث محل سکونت در نزدیکی محل کار

۱۰. استفاده از اراضی غیرزراعی برای ایجاد شهرهای جدید و جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی حومه شهرهای بزرگ

۱۱. ایجاد اشتغال در شهر جدید و جلوگیری از خوابگاهی شدن آنها

۱۲. تنزل بهای تمام شده واحدهای مسکونی به علت پایین بودن بهای زمین با توجه به نسبت هزینه ساخت و قیمت زمین در شهرهای بزرگ و در نتیجه امکان ارائه مسکن به مردم

۱۳. انتقال سرمایه های کوچک مردم از فعالیت های واسطه ای به سرمایه گذاری در مسکن و صنایع و کارگاه های تولیدی به علت پایین بودن قیمت زمین و حذف سرقفلی های کلان در شهرهای بزرگ

۱۴. کاهش هزینه های توسعه زیربنای مادرشهر

۱۵. آزاد شدن سطوح کارخانه ها و کارگاه های مزاحم داخل مادرشهر برای ایجاد تأسیسات مورد نیاز زیربنایی از قبیل فضاهای سبز، آموزش خدماتی و ترافیکی

۱۶. جلوگیری از آلودگی محیط زیست در شهرهای بزرگ که در بعضی از شهرها از جمله تهران به شکل خطرناکی درآمده است.

۱۷. احداث شهر از پیش برنامه ریزی شده و متناسب با نیاز واقعی جامعه

۱۸. امکان کنترل ساخت و سازها در شهر جدید طبق ضوابط مطلوب مطالعه شده

۱۹. پالایش شهر از شغل های کاذب و مخرب که با توسعه رشد شهرهای بزرگ روبه ازدیاد است.

مسائل شهرهای جدید

به طور کلی، هر پدیده اجتماعی دارای کارکردهای مثبت و منفی است. لذا، شهرهای جدید نیز به عنوان پدیده های اجتماعی گرچه برای پاسخگویی به نیازهای شهروندان احداث شده ولی در عین حال دارای مشکلات عدیده ای است که در زیر به چند نمونه از آنها اشاره می گردد:

* فقدان تمرکز بین بخش های خصوصی و دولتی،

* ناکافی بودن سیستم مالی برای تضمین سرمایه گذاری

* عدم برآورد دقیق هزینه ها برای کسب امکانات در بازار و....

* فقدان هماهنگی بین مدیریت شهرها و برنامه های مربوط به حمل و نقل

* عدم توجه به جنبه های تاریخی و هویتی شهروندان، زیرا، شهروندان معرف ویژگی ها، ریشه ها، اصالت و فرهنگ های مختلف هستند. این عدم توجه موجب اختلال در وضعیت روانشناختی ساکنین گشته و عامل تنش های فرهنگی، قومی و تاریخی می گردد. از این رو، عدم احساس هویت جمعی و تعلق گروهی باعث می گردد که آنها نتوانند در روابط اجتماعی مشارکت نمایند.

کارکردهای شهری ناقص

شهر جدید، به رغم کمک های متعدد نمی تواند همانند شهرمادر باشد، زیرا جذابیت های خاص آن را ندارد. شهرمادر در طول تاریخ شهر شده است و براساس نیازهای تدریجی شکل های جدید از نهادها و سازمان های در آن به وجود آمده اند. حال آن که شهر جدید با توجه به این که با فاصله جغرافیایی تعیین شده در اطراف شهرمادر ساخته می شود. به راحتی

نمی تواند خود را تکمیل کند و مجبور است به عنوان شهر اقماری و وابسته در کنار شهر متروپل قرار بگیرد. تنوع گروه ها و اقوام، ناشناخته شدن آنها توسط دیگر گروه ها و تنش های فرهنگی که این وضع ایجاد خواهد کرد، نمی تواند سیمای مطلوبی از شهر ارائه نماید.

* شهر جدید یک اقدام غیر واقع بینانه در جهت دهی شهرنشینی و تمرکز به طرف پیرامون محسوب می شود که آینده روشنی را نشان نمی دهد.

شهرهای جدید تهران

سیاست ایجاد و توسعه شهرهای جدید در اطراف تهران با توجه به اهداف زیر اجرا شده است:

۱. توزیع مناسب و برنامه ریزی شده جمعیت در ناحیه شهری تهران از نظر هدایت سرریز جمعیت کلانشهر تهران به شهرهای جدید؛

۲. تمرکززدایی از کلانشهر ناحیه با انتقال برخی از وظایف آن به شهرهای جدید به گونه ای که این شهرها بتوانند نقش پیوندی بین مراکز جمعیتی کوچک و کلانشهر را ایفا کنند؛

۳. پالایش تهران و بهبود و ارتقای معیارهای زیستی و خدماتی در آن؛

۴. جلوگیری از بالارفتن بی رویه قیمت زمین مسکن و همچنین ایجاد نواحی حاشیه نشینی و تخریب اراضی کشاورزی، در اطراف تهران.

برای برآورده شدن اهداف فوق، شهرهای جدیدی در ناحیه شهری تهران مکان یابی شده اند. محدوده ناحیه ای که به عنوان ناحیه شهری تهران برای مکان یابی شهرهای جدید مطالعه می شود، از شمال تا ارتفاعات البرز، از شرق تا شهرستان دماوند، از جنوب تا شهرستان ری و از غرب تا شهرستان قزوین است. این ناحیه؛ شهرستان های تهران، کرج، ورامین، ری و شمیرانات، ساوجبلاغ و شهریار را در برمی گیرد و ۱۳ هزار کیلومتر مربع (کمتر از یک درصد مساحت کل کشور) مساحت دارد. این ناحیه از نظر همبستگی اقتصادی - اجتماعی، رشد جمعیتی مشابه، راه های ارتباطی و دسترسی های قدیمی دارای

بافت درهم تنیده ای است و به عنوان یک ناحیه واحد شناخته می شود. حجم جمعیت آن طی ۱۳۳۵ - ۱۳۷۰، ۴/۹ برابر شده است، در حالی که جمعیت کل کشور طی همین مدت ۲/۶ برابر افزایش داشته است (جمعیت ناحیه شهری تهران از یک میلیون و ۹۰۰ هزار نفر در سال ۱۳۳۵ به ۹ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر در سال ۱۳۷۰ و میزان شهرنشینی از ۸۰/۶ درصد به ۹۲ درصد رسیده است.) طی سال های اخیر از رشد جمعیت تهران کاسته شده، اما به رشد جمعیت ناحیه شهری تهران افزوده شده است (رشد جمعیت شهر تهران طی دهه ۱۳۵۵ - ۱۳۶۵ و ۱۳۶۵ - ۱۳۷۰ معادل ۲/۸ و ۲/۴ درصد بوده است). همچنین ۲۱ درصد مهاجران کل کشور در ناحیه شهری تهران اسکان یافته اند. به طور کلی با خوش بینی بسیار می توان اظهار داشت که در ۱۳۹۵ جمعیت ناحیه شهری تهران به ۱۹ تا ۲۱ میلیون نفر می رسد. طبق محاسبات برای ۶ میلیون نفر فضا مورد نیاز است. براین اساس پنج شهر جدید پردیس، هشتگرد، اشتهارد، زاویه و پرند در دستور کار طراحی و احداث برای اسکان مهاجرین و جمعیت مازاد تهران و شهرهای ناحیه شهری قرار گرفت. باید طبق برنامه از پیش تنظیم شده دست کم حدود ۳ میلیون نفر از آن به عنوان سرریز جمعیت به این شهرهای جدید هدایت و اسکان یابند.

هم اکنون شهر تهران با محدودیت های جدی توسعه روبه رو است، زیرا در چند سال گذشته بیش از ۳۰۰ هکتار از اراضی کشاورزی داخل محدوده پنج ساله و ۲۰۰ هکتار از اراضی کشاورزی محدوده ۲۵ ساله زیر ساخت و ساز رفته است، در عین حال علاوه بر اراضی کشاورزی، به باغ های پیرامون تهران نیز هجوم برده است.

مکان یابی پنج شهر جدید ناحیه شهری تهران (پردیس، هشتگرد، پرند، اندیشه و لتیان) با توجه به معیارهای زیر انجام گرفته است.

۱- دسترسی مناسب به شبکه های ارتباطی اصلی در ناحیه و فاصله مناسب با شهرهای بزرگ ناحیه.

۲- امکان تأمین نیازهای اساسی به تأسیسات زیربنایی از قبیل آب، برق و انرژی.

۳- امکان بهره برداری از توان های بالقوه اقتصادی.

- ۴- عدم هم جوارى با نواحى کشاورزى.
- ۵- مناسب بودن محل استقرار شهر از نظر ایجاد تعادل میان قطب ها و شهرهای موجود در ناحیه.
- ۶- دارا بودن شرایط مناسب اقلیمی، توپوگرافی، زیست محیطی و چشم اندازهای مطلوب.
- ۷- دارا بودن شرایط مناسب برای احداث شهر از نظر تأمین نیروی انسانی و مصالح ساختمانی مورد نیاز.

شهر جدید پردیس

برابر مصوبه مورخ ۶۸/۱۲/۲۳ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران درباره موضوع مکان یابی و تعداد جمعیت شهر جدید پردیس، احداث این شهر از دیدگاه قانونی رسمی شد و در تاریخ ۱۳۶۹/۵/۱ اساسنامه شرکت عمران آن به تصویب رسید. محل استقرار این شهر پس از انجام مطالعات مکان یابی شهرهای جدید در ناحیه شهری تهران برگزیده شد. شهر جدید پردیس در فاصله ۳۵ کیلومتری شرق تهران در کنار جاده ترانزیت تهران _ آمل احداث می شود. این جاده یکی از راه های اصلی کشور است که پایتخت را به شهرهای مهم ساحلی دریای خزر متصل می کند. بنابراین محدوده راهبردی شهر جدید پردیس شامل محدوده شرقی ناحیه شهری تهران تا منتهی الیه حوزه شهری دماوند می شود. اراضی آب انجیرک به دلیل عوامل مناسبی که در زیر می آید برای احداث شهر جدید پردیس با ظرفیت ۲۰۰ هزار نفر جمعیت برگزیده شده است:

* فاصله مناسب با تهران (حدود ۳۵ کیلومتر).

* استقرار آن در مسیر یکی از جاده های اصلی کشور.

وجود موانع توپوگرافی که مانع اتصال این ناحیه به تهران می شود.

تراکم بسیار کم جمعیت در این ناحیه که از متوسط تراکم سطح کشور با احتساب زمین های کویری نیز کمتر است.

* وجود شرایط مناسب زیست محیطی و چشم اندازهای طبیعی.

به شرط تحقق برنامه های پیش بینی شده، در این شهر می توان ۲۰۰ هزار نفر جمعیت را در زمینی به مساحت ۲۱۴۰ هکتار مستقر کرد و امکانات بالقوه تأمین ۵۰ هزار شغل وجود خواهد داشت.

همچنین در بخش شرقی ناحیه شهری تهران می توان نقش شهر میانی را برای شهر جدید پردیس در نظر گرفت، اما مطالعات جمعیتی، تعداد جمعیت محدوده راهبردی شهر جدید پردیس را در حدود سال ۱۴۰۰ در شرایط ادامه روند خود به خودی استقرار جمعیت و تشدید آن بالغ بر ۲۵۷ هزار نفر نشان می دهد که به طور محسوسی بیش از ظرفیت جمعیتی تعیین شده برای این شهر می باشد.

برای این شهر از نظر نقش خدماتی، دو عملکرد تحقیقاتی علمی و توریستی- تفریحی پیش بینی شده است، زیرا عملکرد شهر فراتر از مرزهای کالبدی آن خواهد رفت و به حوزه نفوذ خود اثر خواهد گذاشت. مراکز تحقیقات پزشکی و مخابراتی نیز در پردیس مستقر خواهد شد، بنابراین شهر جدید پردیس به کانون علمی، تخصصی و فنی ناحیه شهری تهران و احتمالاً تحقیقات اجتماعی کشور مبدل می شود. همچنین عملکرد توریستی - تفریحی شهر سبب رونق فعالیت هایی چون هتلداری، ایجاد رستوران و احداث مراکز تفریحی و سیاحتی در محور ارتباطی با شهر تهران خواهد شد، چنانچه شهر جدید پردیس بتواند در نظام سلسله مراتب فضایی شهری تهران نقش میانی را ایفا کند و خدمات اداری، سیاسی و تجاری ناحیه شرق تهران بزرگ را سامان دهد، می توان به تحقق عملکردهای آن امیدوار شد.

الگوی شهرهای جدید در ایران

شهرهای جدید ایران از نظر استقرار در فضا و کارکرد در پنج الگو طبقه بندی می شوند:

۱- شهرهای جدید سازمانی - صنعتی

این الگو به عنوان نخستین اقدام در زمینه ایجاد شهرهای جدید و برای استفاده بهینه از منابع و امکانات بالقوه در مناطق مختلف کشور طراحی و احداث شده است. این گونه شهرها به دلیل دارا بودن موقعیت جغرافیایی و شرایط اقتصادی - اجتماعی خاص، پذیرای نقش ویژه ای شده اند و بیشتر آنها از خوداتکایی برخوردار بوده اند و مشاغل و خدمات کافی برای ساکنان ایجاد کرده اند، مانند آبادان، اندیمشک، مسجد سلیمان، پولادشهر، پیرانشهر، بندر شاهپور، آغاجاری، هفتگل، زرنندو، شهرک مس سرچشمه و شهرک های صنعتی البرز، ساوه، رشت و غیره.

۲- شهرهای جدید اقماری

متداول ترین نوع ایجاد شهرهای جدید در ایران شهرهای جدید اقماری است. ضرورت احداث چنین شهرهایی ناشی از رشد روز افزون مشکلات شهرهای بزرگ در قبل و بعد از انقلاب بوده است. از این الگو بیشتر در اطراف شهرهای بزرگ به خصوص تهران استفاده شده است و نقش عمده آن ساماندهی فضایی شهر اصلی و جذب سرریزهای جمعیتی شهرهای بزرگ می باشد.

پیش از انقلاب به دنبال اجرای طرح های جامع شهری و ناحیه ای ده ها شهرک و قطب صنعتی به وجود آمده اند که علاوه بر بخش خصوصی، وزارت مسکن و شهرسازی در احداث آنها سهیم بوده است، علاوه بر این شهرها، بعد از انقلاب نیز شهرهای جدیدی در دست احداث هستند. بعضی از شهرهای جدید در قبل و بعد از انقلاب عبارتند از: شاهین شهر، مجلسی و بهارستان در اصفهان، هشتگرد، پرند، اندیشه در تهران، علوی در بندرعباس، سهند در تبریز، صدرا در شیراز، رامین در اهواز، رامشار در زابل، طبس در چابهار، گلپهار و بینالود در مشهد و مهاجران در اراک. این گونه شهرها در خارج از محدوده طرح جامع و بیشتر در ناحیه شهری مادرشهرها برای تحقق راهبرد ایجاد شهرهای جدید مصوب شورای

عالی شهرسازی کشور احداث شده اند و برای توسعه ناپیوسته شهر اصلی ایفای نقش می کنند.

پس از انقلاب نیز به دلیل پیش بینی دو برابر شدن جمعیت کشور و سه برابر شدن جمعیت شهری آن طی دوره ۱۴۰۰-۱۳۶۵ لزوم طراحی و احداث این شهرها برای ساماندهی فضایی شهرهای بزرگ و کنترل رشد جمعیتی و کالبدی آنها مطرح شد.

۳- شهرهای جدید با هویت مستقل

این الگو برای تعادل در توزیع جمعیت و امکانات، توسعه ناحیه ای، خودکفایی نسبی از نظر اشتغال و خدمات، رعایت اصول زیست محیطی و در نهایت جدایی گزینی از مشکلاتی که در شهرهای بزرگ با آنها مواجه هستند به کار می رود. در ایران از نظر کارکرد هیچ کدام از شهرهای جدید ساخته شده موفق به ایفای کارکردی از این نوع نبوده اند.

۴- شهرهای جدید پیوسته

شهرهای جدید پیوسته بیشتر در چارچوب طرح جامع مادرشهر مکان یابی شده اند و به عنوان بخش مسکونی یا صنعتی آن عمل می کنند. بیشتر این شهرها با گذشت زمان از نظر فیزیکی در شهر اصلی ادغام شده اند و فضای زیستی، تولیدی دوگانه ای را با آن ایجاد کرده اند، مانند ملک شهر و خانه اصفهان در اصفهان، کوی ولی عصر در تبریز، رضا شهر در مشهد، لویزان، کن و اکباتان در تهران، صفائیه در یزد و معالی آباد در شیراز که همه آنها با هدف شهرک ها و مجتمع های مسکونی برای تأمین مسکن کارمندان دولت و افراد و نیز ساماندهی فضایی مادرشهر ایجاد شده اند. ویژگی بارز آنها فقدان اقتصاد پایه ای و نقش تولیدی است. این گونه شهرها در پیش از انقلاب برای اجرای برنامه پنجم عمرانی و پس از انقلاب برای تحقق سیاست واگذاری زمین شهری به افراد احداث شده اند.

۵. شهرک های شرکتی

شهرک های شرکتی، اجتماع های برنامه ریزی شده ای برای اسکان شاغلان مجتمع های جدید صنعتی است؛ همانند کشت و صنعت ها و مجتمع های صنعتی- معدنی و کشاورزی.

این گونه شهرها برای اقدام هایی نظیر استقرار صنایع جدید در نواحی دور افتاده و بهره برداری از منابع طبیعی در نقاط جدید به وجود آمده اند. این شهرها عموماً در گذشته براساس سیاست توسعه برون زا و بدون توجه به اوضاع جامعه و منافع ملی و فقط بنا به خواست برنامه ریزان خارجی ایجاد شده اند. برای ایجاد آنها به شرایط تاریخی، سنتی، فرهنگی و روانشناسی مردم توجهی نشده است و بیشتر در بن بست توسعه گرفتار شده اند. این الگو، اغلب فاقد مطالعات مکان یابی دقیق است و مسائلی همانند هزینه هنگفت ساخت و ساز، فقدان شرایط مساعد برای حمل و نقل، فقدان آب کافی و نامساعد بودن آب و هوا موجب عدم جذابیت آنها شده است. این گونه مجتمع ها با توجه به دورافتادگی، دارای خصلت جزیره ای بوده، همچنین محرومیت های متعددی در زمینه بهداشت، آموزش، اوقات فراغت، تأمین مایحتاج زندگی و روابط اجتماعی گسترده دارند؛ مانند کشت و صنعت نیشکر هفت تپه، کارون، دو شهر کارگری و دو شهرک کارمندی که طی دهه چهل در فاصله ۲ تا ۲۷ کیلومتری کارخانه تولید و تصفیه نیشکر و همچنین شهرک های بوستان، نی آباد و شوشتر نو که برای اسکان ۹۵۰۰ نفر از کارکنان کشت و صنعت کارون در سال ۱۳۵۶ احداث شده اند. از جمله مشکلات این گونه شهرها می توان به موارد زیر اشاره کرد:

* وابستگی شهر به یک فعالیت اقتصادی و اشتغال ناشی از آن؛

* محدودیت جمعیت شهر که ناشی از فقدان تشکیلات آزاد رشد جمعیت است، زیرا فقط کارکنان شرکت، جمعیت شهر را تشکیل می دهند؛

* مالکیت انحصاری شرکت بر اراضی؛

* الگوی مسکن سازمانی به عنوان شیوه عمده تصرف مسکن؛

* وابستگی خدمات شهر به شرکت؛

* جدایی شهر از شبکه شهرها و آبادی های ناحیه؛

* فقدان رونق شهری؛

* هزینه سنگین نگهداری شهر و مشکلات توسعه آن.

کارکردهای شهرهای جدید

* پاسخ به نیازها

برنامه های نوسازی یا ساخت شهرهای جدید در اطراف شهرهای بزرگ در پاسخ، به سه نیاز طراحی می شود: نیازهای جمعی در سطح ملی یا منطقه ای، نیازهای فردی یا اجتماعی شهروندان، نیازهای سازمان دولتی از جمله شهرداری ها

* تصمیم اقتصادی و شهری:

نرخ پایین زمین ها و تعادل مجدد توسعه منطقه ای

هدف اصلی شهرهای جدید استفاده از زمین های بکر و ارزان قیمت است که تاکنون مورد بهره برداری قرار نگرفته است. این زمین ها عمدتاً در حاشیه شهرها یا دور از آن قرار دارند و معمولاً بین متروپل و شهرهای اقماری واقع شده اند.

* شهر جدید نباید نمونه ای مجزا از کل و برای خود باشد.

شهر جدید عضو مجموعه ای سیستم شهری است و با الگوهای برنامه ریزی اقدام به ایجاد زیرساخت ها می کند.

شهر جدید کنترل کننده رشد بی رویه جمعیت مادر شهر است و در عین حال با استفاده از آن جمعیت، سعی در کمک به توسعه اجتماعی- اقتصادی دارد. این کمک ها در خصوص سرمایه گذاری ها، زیرساخت های حمل و نقل شهری، تأسیسات و خدمات رسانی شهری است.

* از وظایف شهرهای جدید:

ایجاد مراکز فعال و پویاست.

مراکز فعال و پویا از مهمترین عناصر شهر جدید به شمار می روند و این امر در پرتو برنامه ریزی صحیح امکان پذیر است. این مراکز می توانند در مبادلات مختلف اجتماعی، تجاری و اقتصادی نقش عمده ای داشته باشند.

* انطباق با مکانیسم های مالی و مدیریتی

تحقق شهرهای جدید نیازمند به کارگیری مکانیسم های مالی و مدیریتی است. طراحی برنامه های شهری موقعی امکان پذیر است که با دقت کافی همراه باشد و در عین حال از لحاظ مالی پشتیبانی شود.

ایجاد شهرهای جدید باید مرحله ای جدید از سیاست مدیریتی را در خصوص برنامه های مختلف ارائه نماید. این شهرها در عین حال بهترین مکان آزمایشی تجارب مدیریتی هستند.

* شهر جدید: مجموع عوامل شهری

شهر جدید فقط مجتمع های مسکونی، خانه های گروهی و فردی نیست، بلکه دارای مراکز تجاری و اداری، مراکز شهری، مناطق فعالیت ها، مؤسسات، زیرساخت ها، خدمات عمومی و خصوصی و محله های مسکونی می باشد.

در عین حال، شهر جدید در ابعاد خاص خود، با اسکان هزاران نفر در خود، معیارهای فرهنگی و اخلاقی منحصر به فردی نیاز دارد.

* شهر جدید: یک اقدام فرهنگی

از آنجا که شهر جدید برای پاسخگویی به نیازهای جمعیت ها است. لذا، به دنبال آن است که جمعیت را به شیوه های جدید علمی- فنی نیز آشنا سازد و یک گام بیشتر به سوی تمدن برد. با توجه به این که شهر جدید در پی ارائه جدیدترین راه حل ها برای شهروندان است، شاید بتواند در این زمینه ها به مردم کمک نماید و آنها را تشویق به اصول مدنی کند تا کمتر درگیر مسائلی از قبیل تفکیک اجتماعی- شهری و غیره شوند.

در شهر جدید ترکیبی از مساکن، دفاتر تجارت ها، آموزش های علمی- هنری، صنایع دستی، مشاغل آزاد و غیره وجود دارد. از این رو، در این گونه شهرها شاهد حضور همه این عوامل هستیم.

* شهر جدید و نیاز به مدیریتی مناسب

یک شهر جدید نیاز به مدیریتی کلی و فعال دارد. با توجه به ساختارهای جدید و نیازهای گوناگون شهر جدید، مدیریتی مناسب از ضروریات اساسی آن به شمار می رود تا به کارگیری کلیه نیروها و امکانات، همگان را در مسیرهای طراحی شده شهر هماهنگ سازد.

شهرهای جدید مهمترین و بهترین پدیده عصر جدید محسوب می شوند و به عنوان مظهر «تمدن جدید» به شمار می روند.

ویژگی های شهرهای جدید

اولین ویژگی شهرهای جدید، احداث آنها در خارج از مناطق شهرهای مادر است تا منطقه جدید به عنوان یک قطب مؤثر برای شهر اصلی عمل کند. (مثل شهر فولادشهر)

دومین ویژگی آن در خصوص ایجاد چارچوب جدیدی از کارکردهای اسکان، کار، آموزش، اوقات فراغت، تجارت و غیره است. شهرهای جدید بریتانیا، فرانسه و هلند (لشتاد، هلوستلی) یا بخشهای شهر کوپنهاک در این راستا، قرار دارند.

در بریتانیا، هدف اولیه ایجاد شهرهای جدید استقلال و خودکفایی بود و احداث شهرهای برنامه ریزی شده مثل میلتن کینز یا هامپشیر جنوبی در ۱۰۰ کیلومتری لندن بدین منظور بوده و یا حتی احداث شهرهای متوسط با جمعیت ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر در چند دهه اخیر برای کمک به مادر شهرها (و در عین حال با حفظ استقلال آنها) بوده است. در حالی که در فرانسه هدف از ایجاد شهرهای جدید در منطقه پاریس با جمعیت ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفری برخورداری این شهرها از امکانات شهر پاریس و در عین حال ایجاد مراکز جدید شهری است.

ویژگی سوم اقماری شدن شهرهای جدید است تا با یک کمربند سکونتی بتواند شهر مادر را پوشش دهند. امکانات مربوط به حمل و نقل (مترو و ...) طبعاً کمک می کند که این شهرها بتوانند این ویژگی را دارا باشند. شهرهای رانشتاد (آلمان) لومیرای، کان اروویل (فرانسه) و شهرهای جدید آمریکایی در این طبقه بندی قرار می گیرند.

شهرهای جدید با ویژگی‌های زیر مشخص می‌شوند:

تمایلات جمعیتی، اقتصادی و اجتماعی، کنترل رشد جمعیت، نرخ بالای شهرنشینی، کاهش زمان کار و افزایش اوقات فراغت و هماهنگی در امر توسعه

جنبه‌های طبیعی و تاریخی: ارزشیابی محیط طبیعی، توجه به آثار و بناهای تاریخی و غیره. به طور خلاصه، شهر جدید پدیده‌ای اجتماعی-اقتصادی در جهان است که دارای الگوی رفتاری خاص در مسائل جمعیتی و نقش ویژه‌ای در درمان بیماریهای اجتماعی، صنعت و مسائل مسکن اجتماعی است. به طور کلی، شهر جدید ابزاری برای مسائل مختلف حیات شهری است.

شهرها در جست‌وجوی مفهومی نو

از قرن نوزدهم، اندیشمندان از شهر صنعتی توصیفی هراس انگیز را مطرح می‌کنند و بی‌نظمی آن را در همه متون خویش گوشزد می‌سازند؛ موضوعی که برخی از اندیشمندان قرن بیستم نیز برآن باورند.

در چنین هول و هراسی است که مفهوم شهرسازی در معنای جدید آن تولد می‌یابد. شهرسازی، زمانی متولد می‌شود که انگاره‌ها و الگوهایش، به گونه‌ای ماتقدم شکل گرفته است؛ الگوهایی که برآند تا با اجبار، خود را به واقعیت تحمیل کنند؛ انگاره‌ها و الگوهایی که شماری معدودند و عمدتاً همان‌هایی هستند که از آغاز، توسط تخیل گرایان قرن نوزدهم پایه‌گذاری شدند.

شهر از همان آغاز تولدش، مفهوم خود را در فلسفه و حکمت جست و جو می‌کند. از نخستین اندیشمندانی که «اور» و «موهنجودارو» و «شوش» و «تئوچه تیتیلان» و... را بر پا داشتند، تا آخرین کسانی که مفهوم شهر را در ناشهرسازی و شالوده‌شکنی جست و جو می‌کنند، همه در پی تعمیق فلسفی این مفهوم هستند و برآند تا از حکمت نظری به حکمت عملی دست یابند و آن را شکلی کالبدی-فضایی بخشند.

از این رو در پس همه تجلیات کالبدی- فضایی و در بن هر آنچه «ناکجاآباد» و «آرمان شهر» خوانده می شود، اندیشه هایی متأثر از نحوه نگرش فلسفی به جهان و حکمت نهفته است. شناخت این اندیشه ها و حکمت های منبعث از آنها، اولین گام در اندیشیدن به مقوله شهر است. اهمیت برداشتن این گام و حرکت در مسیر درست، به خصوص در پی تحولات فن شناختی دو سده اخیر دوچندان می شود.

اگر رنسانس در جست و جوی یافتن حکمت عملی و کاربردی در بازگشت به مفاهیم کهن و نوپردازی آنهاست و سعی دارد که فضای شهر خویش را بر این مبنا رقم زند، انقلاب صنعتی با عرضه حکمت عملی خویش، مفهوم فلسفی جدیدی از شهر را به دست می دهد. اگر در دوران قدیم، فلسفه از طریق حکمت عملی، چهره شهر را می آراست و فضای آن را می پرداخت، در دوران جدید، فلسفه شهرسازی راه خویش را از حکمت عملی آن جدا می کند؛ اندیشه و عمل از هم دوری می جویند و ناکجاآبادها در مقابل شهرهای قارچ گونه، سست پایه، خود به خودی یا طراحی شده قرار می گیرند.

در حالی که فلاسفه قرن نوزدهم، نقد شهر را از نقد جامعه صنعتی جدا نمی سازند و بر مبنای این نقد، مدینه فاضله خویش را بنا می نهند، عمل گرایان، شهر موجود را بر مبنای عملکردهایی می سازند و می پردازند که انقلاب فن شناختی سبب شده است. هنر جای خویش را به فن می سپارد و معمار-هنرمند در مقابل معمار-مهندس عقب می نشیند. اندیشه های شهرسازی پیش از هر زمان دیگری در زمینه های فلسفی و حکمت عملی به جولان در می آیند.

از قرن نوزدهم، اندیشمندان از شهر صنعتی توصیفی هراس انگیز را مطرح می کنند و بی نظمی آن را در همه متون خویش گوشزد می سازند؛ موضوعی که برخی از اندیشمندان قرن بیستم نیز برآن باورند. در چنین هول و هراسی است که مفهوم شهرسازی در معنای جدید آن تولد می یابد.

شهر سازی، زمانی متولد می شود که انگاره ها و الگوهایش، به گونه ای ماتقدم شکل گرفته است؛ الگوهایی که برآند تا با اجبار، خود را به واقعیت تحمیل کنند؛ انگاره ها و الگوهای

که شماری معدودند و عمدتاً همان هایی هستند که از آغاز، توسط تخیل گرایان قرن نوزدهم پایه گذاری شدند؛ الگوهایی که عمدتاً در سه زمینه اصلی مطرح گردیدند: الگوی خردگرا که ترقی، فناوری و کارآیی را مد نظر داشت، الگوی سنت گرا که بر ارزش های احساسی، ادراکی و زیباشناسی تکیه می کند و الگوی ضدشهری که بر آن است تا مفهوم کهن شهر و روستا را در هم ریزد و شکل جدیدی از استقرار را بیان دارد.

با فاصله صدساله از تدوین این انگاره ها و الگوها، امروزه نیز طرح هایی با ظاهر بسیار متفاوت، همان استخوان بندی مطروحه در قرن نوزدهم را در خود دارند و به همان گونه در پی چهره پردازی الگو ها بوده و به همانگونه به تجربه واقعیات می پردازند. شکست های شهرسازی امروز نیز ریشه های خود را در این بازنگری و تجربه الگویی باز می یابد. اکنون سخن بر آن است که این مسائل، بدون جست و جوی یک شهرسازی کمتر نظریه ای و بسیار انسانی تر قابل حل نخواهد بود و به همین دلیل است که پرداختن عملی به محیط در دستور کار قرار گرفته است؛ محیطی که برای انسان و نه مسلط بر او برنامه ریزی و طراحی شده باشد.

تعریف شهر جدید

شهر های جدید در نظام های اجتماعی- اقتصادی جهان و با توجه به تحولات نظریه ای، بسیار دگرگون شده اند. هنوز تعریف جامعی برای شهر های جدید ارائه نشده است اما می توان تعاریف زیر را برای آنها بیان داشت:

- ۱ - اجتماع های برنامه ریزی شده ای در پاسخ به اهداف از پیش تعیین شده.
- ۲ - اجتماعی خود اتکا با جمعیت و مساحت مشخص؛ فاصله ای معین از مادر شهر با برنامه ریزی از پیش تعیین شده و اهداف معین.
- ۳ - معمولاً برای تمرکززدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی طراحی می شود تا با وجود جاذبه نزدیک به شهرهای بزرگ، جمعیت تشویق به خروج از مادرشهر شود.

بنابراین شهر جدید دارای تاریخ تولد مشخص است و در زمان کوتاه معینی ساخته می شود. شهر جدید با حومه، اختلاف اساسی دارد؛ حومه یک ناحیه مجزای مسکونی است که ساکنان آن برای کار به شهر دورتر رفت و آمد می کنند اما شهر جدید باید همه عملکردهای شهری را به اندازه معین داشته باشد. (زیاری، ۱۳۸۳)

روند شهرهای جدید

از زمان احداث سکونت گاه های شهر های جدید که در آستانه قرن حاضر با طرح اندیشه هاوارد و نیز ایجاد باغ شهرهای ولوین ولج ورث شروع شد، تاکنون در اهداف این مراکز سکونتی تحولات بسیاری به وجود آمده است. بر این اساس می توان شهر های جدید را در سه دوره به شرح زیر بررسی کرد:

۱ - دوره اول/ باغ شهرها به عنوان الگوی اولیه شهر های جدید (۱۹۳۸- ۱۸۹۸): در این دوره، باغ شهر ها، شهرک های اقماری و سپس شهر جدید به عنوان گزینه ای در برابر رشد فزاینده شهرهای انگلستان مطرح می شوند. در این دوره بر نقش هرچه بیشتر دولت در توسعه این شهر ها، حد متناسب جمعیت باغ شهر ها و انتقال جمعیت اضافی به آنها تاکید می شود. در این دوره، شهر های جدید بیشتر در غالب نظریه ها باقی می مانند و فقط نمونه های محدودی از آنها احداث می شود.

۲ - دوره دوم/ سیاست رویارویی با رشد مناطق مادرشهری (۱۹۶۰- ۱۹۳۸): با پایان جنگ جهانی دوم، بریتانیا بار دیگر در توسعه شهر های جدید پیشگام می شود. شهر های جدید با فاصله ای از مادرشهر، به عنوان مراکز اصلی فعالیت با قطبیت ناحیه شهری پذیرفته می شوند. بدین ترتیب همزمان با توسعه شهر های جدید بریتانیا، پیرامون برخی از پایتخت های بزرگ جهان (مسکو، پاریس و توکیو) و حوزه های مادرشهر، احداث سکونتگاه های شهری جدید آغاز می شود.

۳ - دوره سوم/ تحول در اهداف شهر های جدید (۱۹۷۰ - ۱۹۶۰): در این دوره، شهرهای جدید به عنوان ابزار سازمان دهی فضای ملی، برنامه ریزی ناحیه ای و سیاست تمرکززدایی جمعیتی و اقتصادی مطرح می شوند. در دوره سوم، شهر های جدید بریتانیا در خدمت توسعه اقتصادی در سطح منطقه قرار می گیرند. ایجاد پایتخت های جدید(شاندیگار، برازیلیا و اسلام آباد) گونه ای از این اهداف تلقی می شود.

مفاهیم نو شهرها از آغاز تا امروز

آدمیان از دیر باز در مکان ها و سرزمین های مختلف و متعددی که شاید تنها معیار وابستگی آنان به یکدیگر در مقابله با مشکلات و سختی های زندگی بوده، می زیسته اند. شهر ها به وجود آمدند، توسعه یافتند، سیطره عظمت و تمدن خود را بر پهنه وسیعی از سرزمین ها گسترده و سپس از صحنه روزگار کنار رفتند.

دلایل نیستی آنها کاملاً مشخص و معلوم نیست. بلایای طبیعی مانند زلزله، سیل، خشکسالی، قحطی، آتشفشان، توفان یا عوامل دیگری مانند جنگ، به نوعی در تنازع بقای آنان سهیم بوده و هستی و نیستی تمدن ها را تحت الشعاع قرار داده اند.

با وجود این، حیات آدمی در کنار شهرهای نو بنیاد ادامه یافته و مشاهده می کنیم که در پی نابودی شهرها، باز شهرهای دیگری احداث می گردند. بنابراین شهر سازی یکی از کهن ترین نیازهای بشری به شمار آمده و هرگز شهری در تاریخ وجود نداشته که به تمامی توسط معماران ساخته شده باشد بلکه شهر را می بایست محصول قدرت و اقتدار حکومت ها و دولت ها دانست.

قانون ایجاد شهرهای جدید

ماده ۱ - شهر جدید به نقاط جمعیتی اطلاق می گردد که در چهارچوب طرح مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که از این پس به اختصار شورای عالی نامیده می شود در خارج از محدوده قانونی و حریم استحقاقی شهرها (هر کدام که بزرگتر باشد) برای اسکان

حداقل سی هزار نفر به اضافه ساختمان ها و تأسیسات مورد نیاز عمومی، خدماتی، اجتماعی و اقتصادی ساکنان آن پیش‌بینی می‌شود.

تبصره - موضوع ماده (۱) صرفاً برای احداث شهرهای جدید بوده و نافی قوانین و مقررات مربوط به تقسیمات کشوری نمی‌باشد.

ماده ۲ - مکان‌یابی شهرهای جدید با رعایت سیاستهای دولت و در قالب طرح کالبدی ملی و منطقه‌ای و ناحیه‌ای براساس پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و تصویب شورای عالی تعیین می‌شود.

تبصره - پس از تصویب مکان احداث شهر جدید، وزارت مسکن و شهرسازی می‌تواند حسب مورد برابر قوانین و مقررات جاری نسبت به تملک اراضی و املاک مورد نیاز اقدام نماید و متقاضی غیر دولتی نیز می‌تواند نسبت به خریداری اراضی و املاک مورد نیاز طبق مقررات جاری اقدام نماید.

ماده ۳ - تهیه طرح جامع شهرهای جدید پس از اخذ موافقت اصولی از وزارت مسکن و شهرسازی و براساس سیاست‌های مصوب دولت به عهده متقاضی است. تصویب طرح مذکور از وظایف و اختیارات قانونی شورای عالی می‌باشد.

تبصره - کلیه دستگاه‌های اجرائی ذیربط در خصوص ارائه اطلاعات به متقاضی و مرتبطین با طرح جامع شهرهای جدید مکلف به همکاری هستند.

ماده ۴ - طرح‌های تفصیلی شهر جدید و تغییرات بعدی آن همچنین نقشه‌های تفکیکی زمینهای جدید با پیشنهاد شرکت عمران شهرهای جدید که از این پس شرکت نامیده می‌شود یا متقاضی به تصویب کمیسیون ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران - مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲ - می‌رسد. در ترکیب کمیسیون مزبور تا استقرار شهرداری، مدیر عامل شرکت عمران شهر جدید که براساس قوانین و مقررات مربوط برای احداث شهر جدید تشکیل شده است و از این پس شرکت وابسته نامیده می‌شود به جای شهردار حضور خواهد داشت و در صورتی که هنوز شورای شهر تشکیل نشده باشد رئیس شورای شهر مرکز شهرستان مربوط در کمیسیون شرکت خواهد نمود.

ماده ۵ - کلیه وزارتخانه‌ها، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، مؤسسات و شرکتهای دولتی و سایر شرکتهای و مؤسساتی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر نام است مکلفند ضمن همکاری در ایجاد شهر جدید به گونه‌ای برنامه‌ریزی و اقدام به تأمین اعتبار کنند که متناسب با پیشرفت عملیات احداث و اسکان شهر جدید، خدمات مورد نیاز براساس تعرفه‌های شهرهای مشابه به شهر جدید نیز ارائه گردد.

تبصره - شرکتهای وابسته یا متقاضی ایجاد شهر جدید مکلفند اراضی ملکی خود با کاربری آموزشی برابر ماده (۱۸) قانون تشکیل شوراهای آموزش و پرورش در استانها، شهرستانها و مناطق کشور و ملحقات آن مصوب ۱۳۷۲/۱۰/۲۶ و سایر کاربری‌های خدماتی (به استثنای اراضی با کاربری تجاری) را به طور رایگان حسب مورد در اختیار دستگاههای دولتی خدمات دهنده، شهرداری و شرکتهای آب و فاضلاب قرار دهند. تغییر کاربری یا واگذاری اراضی یادشده به غیر ممنوع است. سرمایه‌گذاری از منابع داخلی شرکت برای ایجاد فضاهای آموزشی، خدماتی، فرهنگی و مذهبی به حساب مالیات های قطعی شده شرکت منظور خواهد شد.

ماده ۶ - شرکتهای وابسته دولتی اعتبارات جاری و عمرانی مورد نیاز شهر جدید را برای احداث و اجرای طرح‌های خدمات عمومی همان شهر جدید هر سال از محل فروش زمین و سایر منابع مالی پیش‌بینی می‌نمایند.

ماده ۷ - شرکت مجاز است نسبت به جابجائی اعتبار و درآمد بین شرکتهای وابسته دولتی در جهت کمک به شرکتهای وابسته دولتی زیانده و تأمین‌هزینه‌های خود با تصویب مجمع عمومی شرکت اقدام نماید.

ماده ۸ - شرکت یا شرکتهای وابسته تا قبل از استقرار شهرداری مجاز هستند برای مالکان اراضی مازاد بر یکهزار متر مربع مساحت که در محدوده شهر جدید قرار می‌گیرند براساس کاربری و ضوابط طرح جامع و تفصیلی، اجازه تفکیک، افراز و عمران صادر نمایند مشروط بر اینکه مالک سهم خدماتی خود را بابت تأمین فضاهای لازم برای معابر، خدمات، تأسیسات و

تجهیزات شهری به میزان سرانه‌های طرح جامع مصوب شورای عالی به‌طور رایگان به شرکت مربوط واگذار نماید.

ماده ۹ - شرکت یا شرکتهای وابسته و سازندگان شهرهای جدید می‌توانند اراضی مورد خریداری و تملک خود را تفکیک، آماده‌سازی و مطابق کاربری‌های طرح‌های جامع و تفصیلی به اشخاص حقیقی یا حقوقی واگذار نمایند. شرایط متقاضیان، نحوه تعیین بها، شرایط واگذاری، نحوه انتقال قطعی و نحوه نگهداری شهر جدید تا استقرار شهرداری به موجب آیین‌نامه اجرائی این قانون تعیین می‌شود.

ماده ۱۰ - اجرای صحیح طرح شهر جدید با رعایت ضوابط و مقررات طرح، صدور مجوز احداث بنا، گواهی پایان کار و عدم خلاف، حفظ و حراست اراضی و نگهداری شهر و وصول عوارض مقرر (برابر قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین) در محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهر جدید تا قبل از استقرار شهرداری به عهده شرکت‌های وابسته و یا سازندگان شهرهای جدید خواهد بود.

ماده ۱۱ - رسیدگی به تخلفات ساختمانی و شهرسازی در محدوده قانونی و حریم استحفاظی و سایر قوانین مربوط به شهرداری‌های شهرهای جدید تا قبل از استقرار شهرداری با اعلام شرکت وابسته یا سازنده شهر جدید به عهده کمیسیون موضوع تبصره (۲) بند (۳) الحاقی به ماده (۹۹) قانون شهرداری هاست که با توجه به ضوابط طرح جامع شهر جدید رسیدگی و صددرصد (۱۰۰٪) عواید حاصل به حساب سازنده شهر جدید و یا از طریق خزانه به حساب شرکت وابسته واریز می‌شود تا در جهت توسعه خدمات عمومی شهر جدید به مصرف برسد.

ماده ۱۲ - وزارت مسکن و شهرسازی مکلف است پس از اطمینان از اسکان حداقل ده هزار نفر جمعیت در شهر جدید مراتب را به وزارت کشور اعلام کند. وزارت کشور موظف است نسبت به تشکیل شورای شهر و ایجاد شهرداری در شهر جدید یاد شده حتی اگر طرح شهر جدید به پایان نرسیده باشد اقدام نماید. پس از ایجاد شهرداری، شرکت وابسته یا سازنده شهر جدید موظف است فضاهای عمومی (فضاهای سبز، پارکها، معابر، میادین، گذرگاه‌ها،

گورستان و غسالخانه) پیش‌بینی شده در طرح و تأسیسات زیربنایی را پس از تکمیل و آماده شدن نقشه‌ها و اسناد و مدارک مربوط به مجوزها و گواهی‌های صادر شده و نقشه‌های مرحله‌بندی ساخت به صورت بلاعوض به شهرداری تحویل دهد. از این تاریخ شهر جدید در زمره سایر شهرهای کشور محسوب می‌شود.

تبصره - با استقرار شهرداری، شرکت یا شرکتهای وابسته یا سازنده شهر جدید همچنان موظف به اجرای آماده‌سازی، عمران و واگذاری زمینهای خود مطابق طرح مصوب شهر جدید و با رعایت مقررات شهرداری می‌باشند.

ماده ۱۳ - احداث شهر جدید توسط بخش غیر دولتی، پس از تصویب شورای عالی مستلزم اخذ پروانه احداث از وزارت مسکن و شهرسازی می‌باشد و نظارت لازم بر چگونگی احداث حسب مورد از طریق وزارت مزبور صورت می‌گیرد. تعیین تعرفه حق نظارت مربوط بنا به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و تصویب هیئت وزیران اجرا می‌شود.

ماده ۱۴ - کلیه شهرهای جدید که براساس مجوزهای قانونی تا زمان لازم‌الاجرا شدن این قانون ایجاد شده‌اند مشمول مفاد این قانون هستند.

ماده ۱۵ - آیین‌نامه اجرائی این قانون مشتمل بر چگونگی حمایت از ایجاد شهر جدید، ارائه تخفیف‌های لازم و سایر موارد با توجه به منابع منظور شده در بودجه سالانه بنا به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

آئین‌نامه اجرایی قانون ایجاد شهرهای جدید

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۲/۵/۱۵ بنا به پیشنهاد شماره ۱۸۷۹/۱۰۰/۲ مورخ ۱۳۸۱/۴/۱۸ وزارت مسکن و شهرسازی و به استناد ماده (۱۵) قانون ایجاد شهرهای جدید - مصوب ۱۳۸۰ - آیین‌نامه اجرایی قانون یادشده را به شرح زیر تصویب نمود:

فصل اول - تعاریف، کلیات، ضوابط و مقررات مربوط به ایجاد شهر جدید

بخش اول - تعاریف

ماده ۱- اصطلاحات بکار رفته در این آیین نامه در معانی مشروح زیر به کار می روند:

۱. قانون: قانون ایجاد شهرهای جدید - مصوب ۱۳۸۰
۲. شورای عالی: شورای عالی شهرسازی و معماری ایران.
۳. شرکت مادر: شرکت عمران شهرهای جدید (مادر تخصصی)
۴. شرکت وابسته: شرکت عمران شهر جدید، وابسته و زیر مجموعه شرکت عمران شهرهای جدید (مادر تخصصی).
۵. متقاضی غیردولتی: متقاضی غیردولتی مجوز ایجاد شهر جدید.
۶. مجری، شهرساز یا سازنده شهر جدید: سازنده بخش دولتی یا متقاضی غیر دولتی مجاز.
۷. آماده سازی اراضی: تعیین و برو کف، تسطیح و آسفالت معابر، جمع آوری و دفع آبهای سطحی می باشد
۸. محدوده شهر جدید: آن بخش از اراضی مکان یابی شده برای ایجاد شهر جدید است که برای سکونت و ایجاد ساختمان ها و تاسیسات مورد نیاز عمومی، خدماتی، اجتماعی و اقتصادی آن در یک دوره زمانی معین در طرح جامع شهر جدید مشخص و به تصویب شورای عالی برسد.
۹. حوزه استحفاظی شهر جدید: آن بخش از اراضی پیرامون و متصل به محدوده شهر جدید که نظارت و کنترل هر گونه فعالیت عمرانی و ساخت و ساز در آن برای حفظ شهر، توسعه بلند مدت و برنامه ریزی شده آن ضرورت دارد. حوزه یادشده منطبق بر حریم استحفاظی شهرهای جدید بوده می باید در آن، محدوده روستاهای موجود بر اساس طرحهای توسعه و عمران روستایی مورد توجه قرار گیرد.

بخش دوم- کلیات، شرایط، ضوابط و مقررات مشترک برای بخش دولتی و متقاضی غیردولتی به منظور ایجاد شهر جدید.

ماده ۲- ضرورت و مکان ایجاد شهر جدید با تعیین سقف جمعیتی (حداقل سی هزار نفر) با رعایت سیاستهای دولت در قالب طرح کالبدی ملی، منطقه ای و یا ناحیه ای به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی به تصویب شورای عالی می رسد.

ماده ۳- در مواردی که ضرورت ایجاد شهر جدید در طرحهای کالبدی ملی و منطقه ای به تصویب نرسیده باشد، مطالعات مکان یابی در قالب مطالعات طرح ناحیه ای و یا طرح های ویژه، موضوع تصویب نامه شماره ۵۵۸۳۷/ت/۲۱۴۱۴ هـ مورخ ۱۳۷۸/۱۰/۲۰ هیئت وزیران به انجام می رسد.

نتیجه این مطالعات باید متضمن یافتن مناسبترین مکان با لحاظ سقف جمعیتی مورد نظر و سطح لازم برای ایجاد شهر جدید و حوزه آن به عنوان بخشی از اراضی متصل به محدوده شهر جدید که نظارت و کنترل هر گونه فعالیت عمرانی در آن برای حفظ شهر جدید ضرورت دارد باشد. همچنین حدود حوزه استحفاظی شهر جدید باید روی نقشه معین و مشخص گردد. این نقشه نیز به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی به تصویب شورای عالی می رسد.

ماده ۴- در مواردی که طرح ناحیه ای قبلاً تهیه و تنها ضرورت ایجاد و سقف جمعیتی شهر جدید در این طرح یا طرح های بالادست به تصویب رسیده باشد، مطالعات مکان یابی به شرح ماده فوق بصورت موردی در سطح ناحیه و با توجه به طرح ناحیه ای مصوب تهیه و توسط دبیرخانه شورای عالی جهت بررسی و تصویب به شورای عالی پیشنهاد می شود.

ماده ۵- در مواردی که بنا به وضعیت خاص، اراضی مکان یابی شده برای ایجاد شهر جدید در محدوده بیش از یک بخش یا واحدهای تقسیماتی بزرگتر قرار گرفته باشد، شورای عالی با کسب نظر از وزارت کشور در هنگام تصویب طرح مکان یابی، تعیین می نماید که شهر جدید جزء محدوده کدام بخش یا شهرستان محسوب شود و متعاقب آن، وزارت کشور نیز به منظور اصلاح حدود بخش یا شهرستان مربوط با طی مراحل قانونی آن اقدام می نماید.

ماده ۶- تهیه طرح جامع شهر جدید، پس از ابلاغ مصوبه شورای عالی در خصوص ضرورت، محدوده مکان و سقف جمعیتی آن به عهده سازنده شهر جدید می باشد.

ماده ۷- از تاریخ تصویب طرح جامع، شهر جدید در زمره شهرهای موضوع ماده (۴) قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان - مصوب ۱۳۷۴ - قرار گرفته و هرگونه ساخت و ساز در آن موکول به رعایت ماده (۳۰) قانون یادشده می باشد.

ماده ۸- بررسی و تصویب طرحهای تفصیلی و نقشه های تفکیکی اراضی و تغییرات بعدی آنها در صورتی که با طرح جامع مغایرت اساسی نداشته باشد به عهده کمیسیون موضوع ماده (۵) قانون تاسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران - مصوب ۱۳۵۱ - است که در ترکیب کمیسیون مزبور تا استقرار شهرداری، مدیرعامل شرکت وابسته و برای بررسی پیشنهاد متقاضی غیردولتی، مدیرعامل شرکت مادر یا نماینده وی به جای شهردار حضور خواهد داشت و در صورتی که هنوز شورای شهر تشکیل نشده باشد رئیس شورای شهر مرکز شهرستان مربوط، در کمیسیون شرکت خواهد نمود. حضور متقاضی غیردولتی در کمیسیون بدون حق رای بلامانع است.

ماده ۹- سازندگان شهر جدید مکلفند اراضی ملکی خود با کاربری آموزشی را وفق ماده (۱۸) قانون تشکیل شوراهای آموزش و پرورش در استانها، شهرستانها و مناطق کشور - مصوب ۱۳۷۲ - و اصلاحات بعدی آن و سایر کاربری های خدماتی از قبیل فضاهای سبز، فضاهای فرهنگی، پارکها، معابر، میادین، گذرگاه ها، محل بازی کودکان، گورستان، محلهای ورزشی، مذهبی، درمانی، ایستگاه آتش نشانی، ایستگاه جمع آوری زباله و محل دفن آنها، محل احداث تصفیه خانه های آب و فاضلاب، مکان نیروی انتظامی (غیر از اراضی با کاربری تجاری) را پس از ارائه طرح زمان بندی شده و تامین اعتبار لازم برای ساخت ساختمان ها و تاسیسات ذیربط و تخصیص آن و متناسب با پیشرفت کار به طور رایگان حسب مورد در اختیار دستگاه های دولتی خدمات دهنده، شهرداری و شرکتهای آب و فاضلاب قرار دهند تا نسبت به احداث بناهای مورد نیاز اقدام کنند. تغییر کاربری یا واگذاری اراضی یاد شده به غیر، ممنوع است.

ماده ۱۰- کلیه وزارتخانه ها، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، موسسات و شرکتهای دولتی و سایر شرکتهای و موسساتی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر نام است، مکلفند پس از تصویب طرح جامع شهر جدید و حوزه استحفاظی آن به منظور ایجاد شهر جدید به گونه ای برنامه ریزی و اقدام به تامین اعتبار کنند که متناسب با پیشرفت عملیات احداث و اسکان در شهر جدید، خدمات مورد نیاز را همانند خدماتی که به سایر شهرهای مشابهی که در همان محدوده جغرافیایی قرار دارند ارائه نمایند.

ماده ۱۱- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور مکلف است در اجرای ماده (۵) قانون و ماده (۱۰) این آیین نامه و با توجه به برنامه مرحله بندی و زمان بندی شده اجرای شهر جدید و متناسب با پیشرفت کار، اعتبارات مورد نیاز دستگاههای خدمات دهنده را در بودجه سالانه آنها منظور و تامین نماید.

ماده ۱۲- اجرای صحیح طرح شهر جدید، با رعایت ضوابط و مقررات طرح، صدور مجوز احداث بنا، گواهی پایان کار و عدم خلاف، حفظ و حراست اراضی و نگهداری شهر، وصول عوارض مقرر برابر قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین - مصوب ۱۳۶۹ - در محدوده شهر جدید و حوزه استحفاظی آن، تا قبل از استقرار و شروع کار شهرداری حسب مورد به عهده سازندگان شهر جدید است. سازنده مجاز است وجوه دریافتی را طبق مقررات مربوط، صرف احداث و ارائه خدمات در شهر جدید نماید.

ماده ۱۳- سازنده شهر جدید به منظور حفظ و حراست اراضی و جلوگیری از تعرضات و تجاوزات به اراضی و مستحذات شهر جدید و تخلفات ساختمانی و شهرسازی در محدوده شهر و حوزه استحفاظی آن، موظف است با درخواست از نیروی انتظامی از تعرضات و تجاوزات یا ادامه تخلفات جلوگیری و پس از تشکیل پرونده در ارتباط با تخلفات ساختمانی و شهرسازی، مراتب را به کمیسیون موضوع تبصره (۲) بند (۳) الحاقی به ماده (۹۹) قانون شهرداری ها - مصوب ۱۳۷۲ - اعلام کنند. کمیسیون مزبور با توجه به ضوابط طرح جامع و تفصیلی شهر جدید و نظرات کارشناسی سازنده شهر جدید به موضوع رسیدگی و وفق قانون مربوط، نسبت به صدور رای قلع بنا یا جریمه معادل پنجاه تا هفتاد درصد قیمت روز اعیانی احداث شده اقدام می نماید. در صورت جریمه، عواید حاصل شده حسب مورد به

حساب سازنده و یا از طریق خزانه به حساب شرکت وابسته واریز می شود تا در جهت خدمات عمومی شهر جدید به مصرف برسد. به هر حال تا زمان رسیدگی به تخلفات ساختمانی و شهرسازی در کمیسیون یاد شده و صدور رای، سازنده شهر جدید موظف است از ادامه تخلفات جلوگیری نماید و نیروی انتظامی و سایر مراجع ذیصلاح نیز مکلف به همکاری با سازنده شهر جدید می باشند.

ماده ۱۴- سازنده شهر جدید تا قبل از استقرار و شروع به کار شهرداری مجاز است برای مالکان اراضی که در محدوده شهر جدید قرار می گیرند بر اساس ضوابط طرح جامع و تفصیلی و کاربری زمین اجازه تفکیک، افراز و عمران اعم از آماده سازی و ساخت و سازها صادر نماید. صدور مجوزهای یاد شده برای مالکان اراضی مزاد بر یکهزار متر مربع مشروط بر اینکه مالک یا مالکان سهم اراضی خدماتی خود را بابت تامین فضاهای لازم برای معابر، خدمات تاسیسات و تجهیزات شهری به میزان سرانه های طرح جامع مصوب شورای عالی به رایگان به شرکت وابسته و از طریق توافق به متقاضی غیردولتی واگذار نمایند، امکان پذیر خواهد بود.

تبصره ۱- چنانچه میزان سهم اراضی خدماتی تعلق یافته، قابل تفکیک و یا بهره برداری مناسب نباشد، متقاضی می تواند سهم خود را به صورت معوض، یا خدمات مورد توافق و یا معادل قیمت کارشناسی روز، پرداخت یا دریافت نماید.

تبصره ۲- در تفکیک و افراز باغات موجود در محدوده شهر جدید باید قوانین، ضوابط و مقررات مربوط به تفکیک و افراز باغات رعایت شود.

تبصره ۳- انجام هر گونه معامله و نقل و انتقال توسط مالکانی که اراضی آنها در محدوده شهر جدید و حوزه استحفاظی آن واقع شده، در صورت رعایت ضوابط طرح جامع و تفصیلی و کاربری زمین و سایر مقررات مربوط، پس از استعلام از سازنده شهر جدید بلامانع است.

تبصره ۴- سازمان اوقاف و امور خیریه نیز موظف است در قراردادهای واگذاری اراضی وقفی در محدوده شهر جدید و حوزه آن الزام به رعایت طرح تفصیلی و نوع کاربری زمین را قید و خود نیز ملحوظ نظر قرار دهد.

ماده ۱۵- بنیاد مسکن انقلاب اسلامی موظف است برای روستاهای واقع در حوزه استحفاظی شهر جدید با هماهنگی سازنده آن و در چارچوب طرح جامع، نسبت به تهیه یا بازنگری طرحهای هادی روستایی و تصویب آنها در مراجع ذیربط اقدام نماید.

ماده ۱۶- سازنده شهر جدید موظف است برنامه زمان بندی و مراحل اجرایی طرح را از جنبه های تامین مالی، اجرایی و کالبدی، تهیه و پس از تصویب آن توسط وزارت مسکن و شهرسازی، طبق برنامه یادشده اقدام نماید.

ماده ۱۷- سازنده شهر جدید موظف است اراضی مورد خریداری و تملک خود را با توجه به برنامه مرحله بندی، تفکیک و آماده سازی نموده و مطابق کاربری های طرح های جامع و تفصیلی به اشخاص حقیقی و حقوقی واگذار نماید. تنظیم سند قطعی به نام خریدار موکول به ارائه گواهی پایان کار می باشد. متقاضی غیردولتی، در واگذاری اراضی شهر جدید علاوه بر شرایط فوق باید ضوابط مندرج در ماده (۳۰) این آئین نامه را نیز رعایت نماید.

تبصره - تعیین شرایط متقاضیان، نحوه تعیین بها، شرایط واگذاری و اعمال تخفیف در مورد شرکتهای سازنده دولتی به عهده مجمع عمومی شرکتهای وابسته و در مورد شرکتهای سازنده غیردولتی با خود سازنده خواهد بود.

ماده ۱۸- سازنده شهر جدید می تواند هزینه های مشترک نگهداری شهر جدید تا قبل از استقرار شهرداری را با هماهنگی وزارت مسکن و شهرسازی، در قالب قرارداد واگذاری یا در سند انتقال پیش بینی نماید.

ماده ۱۹- اوراق قرارداد واگذاری زمین در شهرهای جدید، در مراحل مرتبط با اعطای تسهیلات بانکی و تسهیلاتی که سازمان تامین اجتماعی به مشمولان قانون تامین اجتماعی می دهد و یا سایر سازمانها یا موسسات اعتباری به مشتریان خود اعطا می کنند، در حکم سند رسمی بوده و شرکت وابسته مجاز است اسناد تنظیمی را منحصر از جهت تجویز رهن امضا نماید و در هر حال در صورت عدم انجام تعهدات از ناحیه وام گیرنده، سازنده شهر جدید یا جانشینی بانک یا سازمان یا موسسه اعتباری وام دهنده یا هر شخص دیگری که از ناحیه آنها معرفی شود بجای متقاضی یا خریدار موافقت خواهد نمود.

ماده ۲۰- پس از اسکان حداقل ده هزار نفر جمعیت در شهر جدید شرکت مادر بر اساس گزارش شرکت وابسته یا متقاضی غیردولتی مراتب را به وزارت مسکن و شهرسازی اطلاع می دهد و وزارت یادشده پس از حصول اطمینان از اسکان جمعیت مذکور، مراتب را به وزارت کشور اعلام می کند. وزارت کشور موظف است حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ اعلام وزارت مسکن و شهرسازی نسبت به تشکیل شورای شهر و ایجاد شهرداری حتی اگر طرح شهر جدید به پایان نرسیده باشد، اقدام کند.

ماده ۲۱- پس از ایجاد و استقرار شهرداری، سازنده شهر جدید موظف است حداکثر ظرف یک ماه، طی صورتجلسه تحویل و تحول، فضاهای عمومی (فضای سبز، پارکها، معابر، میادین، گذرگاه ها، گورستان، غسالخانه) پیش بینی شده در طرح و تاسیسات زیربنایی مربوط را پس از تکمیل و آماده شدن نقشه ها و اسناد و مدارک مربوط به پروانه ها، پایان کارها و گواهی عدم خلاف صادر شده و نقشه های مرحله بندی ساخت، به صورت بلاعوض به شهرداری تحویل دهد. شهرداری نیز مکلف است پروانه ها، پایان کارها و گواهی عدم خلاف صادر شده را مورد قبول و رعایت قرار دهد.

ماده ۲۲- از تاریخ تنظیم صورتجلسه تحویل و تحول، شهر جدید در زمره سایر شهرهای کشور محسوب می شود و شهرداری وفق مقررات مربوط، موظف به ارائه کلیه خدمات و همچنین جلوگیری از تخلفات ساختمانی و شهرسازی طبق ماده (۱۰۰) قانون شهرداری ها و تبصره های آن و سایر قوانین مربوط می باشد.

تبصره - پیگیری شکایات مربوط به تخلفات ساختمانی و شهرسازی که قبل از استقرار شهرداری به مراجع ذیربط اقامه شده تا صدور رای نهایی کماکان به عهده سازنده شهر جدید است و جرایم وصولی نیز به حساب سازنده شهر جدید واریز خواهد شد.

فصل دوم- ضوابط و مقررات مربوط به شرکت مادر و شرکتهای تابعه

ماده ۲۳- کلیه شرکتهای وابسته اعتبارات جاری و عمرانی مورد نیاز شهر جدید را برای احداث و اجرای طرحهای مربوط، از طریق منابع پیش بینی شده در بودجه مصوب هر سال شرکت تامین می نمایند.

ماده ۲۴- سرمایه گذاری هایی که از منابع داخلی شرکتهای وابسته برای ایجاد فضاهای آموزشی، خدماتی، فرهنگی، هنری و مذهبی صورت گرفته یا می گیرد به عنوان پیش پرداخت مالیاتی به حساب مالیات های قطعی شده شرکتهای وابسته منظور می شود.

تبصره - کلیه هزینه هایی که توسط شرکت وابسته جهت ایجاد فضاهای مذکور در این ماده و یا به منظور ارایه خدمات عمومی و آماده سازی اعم از احداث، نگهداری، تعمیرات و بهره برداری صورت گرفته یا می گیرد جزء اعتبارات طرحهای عمرانی منظور و تعرفه بیمه آن بر اساس تعرفه طرحهای عمرانی محاسبه می شود.

ماده ۲۵- به منظور امکان اجرای ماده (۷) قانون، اعتبارات و درآمدهای شرکتهای وابسته در یک حساب که توسط شرکت مادر نزد خزانه معین می شود، تمرکز می باید و شرکت مادر موظف است شرکتهای وابسته زیانده را تعیین و در قالب بودجه مصوب آنها نسبت به جابجایی اعتبار و درآمد بین شرکتهای وابسته و تامین هزینه های خود اقدام نماید. این جابجایی اعتبارات درآمد محسوب نمی گردد.

فصل سوم- ضوابط و مقررات خاص متقاضی غیردولتی

ماده ۲۶- متقاضی غیردولتی موظف است تقاضای خود را مبنی بر آمادگی ایجاد شهر جدید مشخص شده در طرح ناحیه ای مصوب، به انضمام مدارک زیر به وزارت مسکن و شهرسازی ارایه نماید:

۱. اعلام مساحت در نظر گرفته شده (حداقل سیصد هکتار) و ارایه مدارک کافی مبنی بر اینکه در صورت تصویب نهایی طرح، متقاضی غیردولتی امکان تهیه و تامین اراضی مورد نیاز را خواهد داشت.

۲. تایید وزارت جهاد کشاورزی و سازمان حفاظت محیط زیست مبنی بر بی مانع بودن استفاده از اراضی مورد نظر.

۳. تعیین و معرفی مهندسين مشاور شهرسازی و معماری ذیصلاح مسئول تهیه طرح و نظارت.

۴. تعهدنامه مبنی بر منظور داشتن زمین مورد نیاز بر اساس سرانه های طرح جامع مصوب برای معابر عمومی، فضاهای سبز، میادین، تاسیسات عمومی و اجتماعی و تجهیزات غیرقابل تملک خصوصی و واگذاری رایگان اراضی ملکی خود با کاربری های مذکور در ماده (۹) این آیین نامه و رعایت کلیه ضوابط و مقررات مندرج در قانون و این آیین نامه، مصوبه های شورای عالی و ضوابط وزارت مسکن و شهرسازی.

ماده ۲۷- وزارت مسکن و شهرسازی پس از اخذ مدارک و تشکیل پرونده، موضوع تقاضا و توانمندیهای متقاضی، نوع و موقعیت اراضی و مکان ارایه شده را بررسی و در صورت تایید و صدور موافقت اصولی به متقاضی غیر دولتی اعلام می نماید تا نسبت به تهیه طرح مکان یابی در قالب طرح ناحیه ای اقدام و برای تصویب به شورای عالی ارایه نماید.

تبصره- چنانچه در طرحهای ناحیه ای مصوب، مکان شهر جدید مشخص نشده باشد، ضروری است متقاضی غیردولتی قبل از مکان یابی دقیق شهر جدید در سطح ناحیه، اقدام به اخذ موافقت مقدماتی بنماید. بررسی و اتخاذ تصمیم مقدماتی در مورد پیشنهاد احداث شهر جدید و مکان تقریبی آن با توجه به طرحهای کالبدی ملی، منطقه ای و ناحیه ای و مسایل امنیتی، سیاسی، اجتماعی و سایر مقتضیات و نیازهای هر منطقه در مرکز هر استان به عهده شورای برنامه ریزی و توسعه استان می باشد. تصویب نهایی مکان شهر جدید بر عهده شورای عالی خواهد بود.

ماده ۲۸- پس از تصویب طرح جامع شهر جدید، وزارت مسکن و شهرسازی برای متقاضی، پروانه احداث شهر جدید صادر می کند. متقاضی غیردولتی بدون موافقت کتبی وزارت مسکن و شهرسازی اجازه واگذاری یا انتقال پروانه مذکور را به دیگری ندارد.

ماده ۲۹- وزارت مسکن و شهرسازی موظف است راساً و یا از طریق سازمان مسکن و شهرسازی استان بر کلیه اقدامات و ساخت و سازهای متقاضی غیردولتی و اجرای دقیق طرح جامع و تفصیلی نظارت نماید و در صورت مشاهده تخلف از طرحهای مذکور و یا عدم رعایت مقررات ملی ساختمان و ضوابط شهرسازی موارد تخلف را به طور کتبی به متقاضی غیردولتی و مهندس مشاور طرح ابلاغ کند. همچنین وزارت یادشده مجاز است در صورت عدم همکاری متقاضی غیردولتی و عدم توجه به تذکرات کتبی پس از دو اخطار کتبی (۴۵) روزه نسبت به لغو پروانه احداث شهر جدید اقدام نماید.

تبصره - تعرفه حق نظارت به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

ماده ۳۰- هر نوع واگذاری اراضی در شهرهای جدید توسط سازنده غیردولتی قبل از تفکیک، آماده سازی و اتمام عملیات زیربنایی هر مرحله و سپردن تعهد مناسب به وزارت مسکن و شهرسازی مبنی بر انجام خدمات عمومی مورد نیاز ساکنین آن فاز و ادامه عملیات زیربنایی فازهای بعدی، ممنوع است.

ماده ۳۱- در مواقعی که برای ایجاد یک شهر جدید هم شرکت مادر و هم بخش غیردولتی متقاضی باشند، اولویت با متقاضی غیردولتی است.

ماده ۳۲- متقاضی غیردولتی ایجاد شهر جدید از کلیه مزایا و تسهیلاتی که وزارت مسکن و شهرسازی برای انبوه سازان مسکن منظور نموده یا می نماید، بهره مند می باشد.

ماده ۳۳- کلیه مفاد این آیین نامه مشمول شهرهای جدیدی که تا کنون مصوب، ایجاد و احداث شده اند نیز می باشد.

شهر هوشمند چیست؟

اسمارت گرید شبکه هوشمند smart grid

شهرها به طور ذاتی با چالش‌های پیچیده و گسترده‌ای (و مرتبط به هم) مواجه هستند که تنها از طریق یک رویکرد سیستماتیک قابل حل است. به عبارت دیگر تجمع انبوه عظیمی از ساکنان، منجر به آشفته‌گی و بی‌نظمی شده و شرایطی را به وجود آورده که نه تنها تعادل شهرها را به هم زده، بلکه دستیابی به پایداری را با روش‌های کنونی اداره و توسعه شهری ناممکن ساخته است. در نتیجه برنامه‌ریزان شهری در سراسر جهان می‌کوشند تا با نگاهی یکپارچه به تمامی ابعاد شهرنشینی، مدل‌هایی را برای توسعه شهرهای قرن ۲۱ به منظور پاسخگویی به خواسته‌ها و انتظارات جدید دنیای امروز توسعه دهند. یکی از مفاهیم جدید جهت مقابله با چالش‌های کنونی شهرها در عرصه برنامه‌ریزی شهری، توسعه شهر هوشمند است که در طول سال‌های اخیر توجه زیادی را به خود جلب کرده است. شهر هوشمند به عنوان محور تحول و توسعه هزاره مطرح شده و به معنای گشایش مفاهیمی نو در برنامه‌ریزی شهری است که قابلیت‌های جهان واقعی و مجازی را برای حل مشکلات شهری با هم ترکیب می‌کند. علی‌رغم ادبیات گسترده در مورد مفهوم شهر هوشمند، هنوز یک درک روشن و واضح و اجماع عمومی در این باره وجود ندارد و محققان مختلف محتوای متنوعی را پیشنهاد کرده‌اند. در حالی که برخی فناوری‌های هوشمند را به عنوان تنها یا حداقل مهم‌ترین جزء شهر هوشمند مدنظر قرار داده‌اند، عده‌ای دیگر تعاریفی را پیشنهاد کرده‌اند که فراتر از فناوری است و بر این باورند که اتخاذ فناوری پایان کار نیست. فناوری‌ها می‌تواند در شهرها برای توانمندسازی شهروندان از طریق تطبیق این فناوری‌ها با نیازهای آن‌ها به جای تطبیق زندگی آن‌ها با الزامات فناوری مورد استفاده قرار گیرد. به علاوه، معنای یک شهر هوشمند چندوجهی است. نکته کلیدی این است که شهرها باید پاسخ‌گوی تغییرات زمینه‌ای که در آن عمل می‌کنند، باشند و اینکه چه چیزی باید به عنوان هوشمند در نظر گرفته شود بستگی به شرایط زمینه‌ای متنوع (متن و بستر) از قبیل سیستم سیاسی، شرایط جغرافیایی و انتشار فناوری دارد. در واقع راه‌حل‌های هوشمند به سادگی نمی‌توانند

کپی شود و نیازمند این است که ارزش آن‌ها برای زمینه‌های مختلف مورد ارزیابی قرار گیرد.

تاریخچه شهر هوشمند

مفاهیم اولیه شهر هوشمند به دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی باز می‌گردد. در آن زمان، اداره‌ی آنالیز و تحلیل جامعه در شهر لس آنجلس (Los Angeles's Community Analysis Bureau)، از دیتابیس‌های مختلف، تجزیه و تحلیل خوشه‌ای و عکاسی هوایی مادون قرمز استفاده کرد تا داده‌های مختلفی را جمع‌آوری کند. با آنالیز این داده‌ها، مسئولان شهری توانستند مشکلات مختلف را شناسایی کنند و با تخصیص منابع به مکان‌های خاص، فقر را کاهش دهند. پس از این اقدام، سه نسل متفاوت شهر هوشمند پدید آمدند.

شهر هوشمند نسل اول با کمک شرکت‌های فناوری گسترش یافتند. این نسل شهر هوشمند، با وجود عدم آگاهی شهرداری‌ها بر فواید شهر هوشمند، بر روی اجرای طرح‌های فناورانه در شهرها متمرکز شدند. بر خلاف اولین نسل شهرهای هوشمند، در Smart City ۲۰۰، مدیران آینده‌نگر در شهرداری‌ها به گسترش شهر هوشمند کمک کردند.

در سومین نسل از شهرهای هوشمند، نه شهرداری‌ها و نه شرکت‌های فناوری، رهبری این جریان را در دست ندارند؛ بلکه، یک مدل جدید همکاری در ایجاد شهر هوشمند به وسیله‌ی شهروندان، به وجود آمده است. در این مدل جدید، مفاهیمی مانند عدالت و سایر مسائل مربوط به زندگی اجتماعی انسان‌ها نیز در شهر هوشمند گنجانده شده‌اند.

شهر وین در اتریش، یکی از پیشروان شهر هوشمند نسل سوم است. در این شهر، ساکنان در امور مختلف وارد شده‌اند و با همکاری نهادهای گوناگون به حل مشکلات می‌پردازند. برای مثال، شهروندان در یک پروژه‌ی نیروگاه خورشیدی سرمایه‌گذاری کردند و یک شرکت خصوصی با نام Wien Energy، مسئول اجرای طرح شد. همچنین، در شهر وین، ساکنان نقش اساسی در حل مشکلاتی مانند تبعیض جنسیتی و یافتن محل سکونت دارند.

تبیین مفهوم و ویژگی‌های شهر هوشمند

قبل از بررسی جزئیات یک شهر هوشمند به عنوان یک نوآوری، ما نیازمند درک عناصر مفهومی اصلی آن هستیم. در واقع گام اول برای ایجاد شهر هوشمند، درک مفهوم آن است. مروری مختصر بر ادبیات مرتبط در این حوزه نشان می‌دهد که مفهوم شهر هوشمند بسیار بحث برانگیز است. در واقع پیدایش اصطلاحات مشابه مانند شهرهای باهوش، شهر مجازی، شهر دانش، شهر دیجیتالی و غیره به سردرگمی مفهومی این اصطلاح افزوده است.

مفهوم شهر هوشمند در سه حوزه اصلی توسعه پیدا کرده است:

دانشگاهی

صنعتی

حکومتی

ادبیات دانشگاهی رویکرد کلی نگر و جامع دارد و با توجه به علاقه‌مندی به توسعه دانش و اطلاعات، معنی هوشمند طیف وسیعی از خصوصیات مانند خودپیکربندی، خودترمیمی، محافظت از خود و خود بهینه‌سازی را دربر می‌گیرد. در ادبیات صنعتی با گرایش به کسب و کار و ابزارهای صنعتی، مفهوم هوشمند به خدمات و محصولات هوشمند، هوش مصنوعی و دستگاه‌های متفکر اشاره دارد. سرانجام در اسناد حکومتی با هدف مدیریت توسعه شهری، کلمه هوشمند در ارتباط با نظریه برنامه‌ریزی شهری رشد هوشمند که در اوایل دهه ۹۰ برای جلوگیری از پراکنده‌رویی پدید آمد، تفسیر می‌شود. با وجود این تنوع به نظر می‌رسد استفاده از فناوری و نوآوری اجتماعی موضوع اصلی در این مفهوم باشد.

اینترنت اشیا صنعتی

یکی از تاثیرگذارترین تعاریف در ادبیات دانشگاهی توسط دانشگاه صنعتی وین در سال ۲۰۰۷ ارائه شده است. شهر هوشمند، شهری است که به خوبی در حال اجرای راه‌های رو به جلو در خصوصیات شش‌گانه مردم (هوشمند، تحرک هوشمند، حکمروایی هوشمند، زندگی هوشمند، اقتصاد هوشمند و محیط هوشمند) است، که در ترکیبی هوشمند از دارایی‌ها و

فعالیت‌های سرنوشت‌ساز، مستقل و آگاه شهروندان ساخته می‌شود. در حالی که در ادبیات صنعتی از جمله ایده شرکت آی بی ام در مورد شهر هوشمند، شهرها به عنوان سیستمی از سیستم‌ها در نظر گرفته شده است. این شرکت شهر هوشمند را به عنوان شهری که فناوری را برای تغییر و دگرگونی سیستم‌های اصلی‌اش و بهینه‌سازی بازگشت منابع کامل محدود مورد استفاده قرار می‌دهد، تعریف می‌کند. اما ادبیات حکومتی بیش‌تر بر روی جنبه‌های اداری و مالی شهر هوشمند و بر اهداف زیست محیطی مانند انتشار گازهای گلخانه‌ای تأکید می‌کند.

به طور کلی ادبیات دانشگاهی رویکرد کلی نگر و جامع دارد و طیف گسترده‌ای از موضوعات برای بهبود در سه حوزه حکمروایی را دربر می‌گیرد و عمدتاً بر توسعه اجتماعی و محیط زیست متمرکز شده است. از سویی به دلیل تعامل بالا در تعریف صنعتی، شهرهای هوشمند عمدتاً در رقابت و توسعه پایدار شهری پدید آمده‌اند. به علاوه بهره‌وری و محیط زیست پایدار و توسعه اجتماعی هدف اصلی شهرهای هوشمند است. در نهایت ادبیات حکومتی، بیش‌تر بر چالش‌های بین‌المللی شامل کیفیت زندگی، رشد اقتصادی، محیط زیست، انرژی، پایداری، ایمنی، بهداشت و درمان و تحرک متمرکز شده است.

شهر هوشمند smart city

مسنن زاده و ویتروتوب (۲۰۱۴ – Mosannenzadeh & Vettorato)، شهر هوشمند را اینگونه تعریف می‌کنند: «شهر هوشمند یک شهر پایدار و کارآمد با کیفیت بالای زندگی است که هدف آن مقابله با چالش‌های شهری (بهبود تحرک، بهینه سازی استفاده از منابع، بهبود بهداشت و امنیت، بهبود توسعه اجتماعی، حمایت از رشد اقتصادی و حکمرانی مشارکتی) با استفاده از فناوری‌های اطلاعاتی و ارتباطی در خدمات و زیرساخت‌ها، همکاری بین ذینفعان و سهام‌داران کلیدی (شهروندان، دانشگاه‌ها، دولت و صنعت) و سرمایه‌گذاری در سرمایه‌های اجتماعی است.»

فناوری اطلاعات و ارتباطات مشخصه اصلی شهر هوشمند است، اما این به معنای نادیده گرفتن موضوعات اجتماعی نمی‌شود؛ یعنی فناوری به صورت اتوماتیک باعث هوشمندی

نمی‌شود و مردم نقش کلیدی در این میان دارند. مروری بر تعاریف مختلف نشان می‌دهد معنای یک شهر هوشمند چند وجهی است. هر نویسنده بر جنبه‌های مختلفی از یک شهر تأکید کرده است. بنابراین سنجش یک شهر هوشمند پیچیده است. از آنجا که هر شهری دارای وضعیت اداری، اقتصادی و اجتماعی و بستر جغرافیایی خاص خود و همچنین اولویت‌های مختلف است. بنابراین تعریف یک سیستم ثابت جهانی با توجه به خصوصیات متنوع شهرها در سراسر جهان ممکن است، مشکل باشد. از طرفی تعاریف مطرح شده از طریق شهرهای خاص که خود را هوشمند نامیده‌اند، جهان‌شمول نیست و عمومیت ندارد. بنابراین بهتر است ساختارهای اصلی (مدل شهر هوشمند) به عنوان اساس مفهوم‌پردازی حفظ شود و تعاریف‌های خاص هر شهر از هوشمندی براساس چشم‌اندازها، اولویت‌ها و محتوایشان بازسازی شود.

تجزیه و تحلیل عمیق ادبیات نشان می‌دهد که در تعاریف نویسندگان بر برخی مفاهیم در تعریف شهر هوشمند تأکید ویژه‌ای شده است. به طوری که استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در خدمات و زیرساخت‌های شهری، یکپارچگی سیستم‌های مختلف در برنامه‌ریزی و اجرا، همکاری سهامداران مختلف در همه مراحل توسعه شهری، سرمایه‌گذاری در سرمایه اجتماعی، استقلال در تصمیم‌گیری، حکمرانی مشارکتی، اتصال و یکپارچگی، خلاقیت، یادگیری و مدیریت منابع مختلف محلی، همه و همه الفبای اولیه مفهوم شهر هوشمند هستند.

اهداف شهر هوشمند

یک شهر هوشمند اغلب از طریق اهداف آن تعریف می‌شود و هوشمندتر به عنوان کارآمدتر، پایدارتر، عادلانه و قابل زندگی تعریف می‌شود. مفهوم شهر هوشمند در درجه اول شهر را به عنوان یک سیستم که دارای زیرسیستم‌های متعدد است، بررسی می‌کند. این عملکرد زیر سیستم به عنوان یک کل در نهایت به آن‌ها اجازه می‌دهد که به شیوه هوشمند و هماهنگ رفتار کنند. به عبارتی شهر یک سیستم پیچیده متشکل از روابط متقابل متنوع و غیرقابل پیش‌بینی بین زیرسیستم‌های آن است. هدف مدل شهرهای هوشمند یافتن راهکارهای مناسب برای مدیریت این پیچیدگی به ویژه از طریق حل پیامدهای منفی شهرنشینی

جهانی و کیفیت بالاتر زندگی برای جمعیت شهری است. هدف نهایی شهر هوشمند ارائه خدمات هوشمند در کلیه قابلیت‌های حیاتی شهر است.

پروژه‌های شهر هوشمند در جهان، نشان‌دهنده اهداف مختلفی به شرح ذیل است:

کاهش کربن

دستیابی به بهره‌وری انرژی

تأثیرگذاری فناوری ارتباطات و اطلاعات در توسعه صنایع خاص (در زمینه‌های چند رسانه‌ای یا صنایع دانش محور)

دستیابی به محیط زندگی با بالاترین کیفیت برای ساکنین

توسعه فضاهای سبز در درون شهر

توسعه زیرساخت‌های اطلاعاتی پیشرفته قابل دسترس

دستیابی به رشد اقتصادی و کیفیت زندگی به طور همزمان

توسعه جوامع پایدار

کشاورزی هوشمند و کشاورزی عمودی

تضمین سازگاری اجتماعی میان گروه‌های مختلف ساکنین

تکامل شهر به عنوان آزمایشگاه زندگی به منظور بهبود مستمر و پیوسته

به طور کلی شهر هوشمند مفهومی چند بعدی با اهداف متعدد است. در این رابطه دیدگاه‌های متفاوتی در ادبیات وجود دارد. برخی نویسندگان بر تولید نتایج بهتر سیاست‌ها به لحاظ ثروت، سلامت و پایداری، و عده‌ای دیگر بر تقویت مشارکت شهروندان و روش‌های باز همکاری تمرکز کرده‌اند. دیدگاه اول بر محتوای اقدامات دولت تمرکز دارد، در حالی که دیدگاه دوم بر فرایندهای حاکمیتی تاکید می‌کند. اما آنچه واقعیت است، اهداف شهرها، به چیزی که برای جمعیت شهری دارای اهمیت است، بستگی دارد. نکته کلیدی در اینجاست

که نویسندگان اندکی بر طبیعت ذاتی سیستم‌های شهری تأکید می‌کنند و گفتمان درباره شهرهای هوشمند تحت تاثیر و سلطه یکی از بهترین شهرهاست. یکی از شهرها به طور کلی به عنوان بهترین شهر برای کل جمعیت به تصویر کشیده شده است.

ابعاد شهر هوشمند

محققان بسیاری با هدف روشن ساختن آنچه یک شهر هوشمند را به وجود می‌آورد، این مفهوم را به خصوصیات و ابعاد متعددی تقسیم کرده‌اند و علت آن را پیچیدگی شهر هوشمند به عنوان یک رویکرد جامع عنوان می‌کنند. محققان بر اهمیت یکپارچگی ارگانیک سیستم‌های مختلف (حمل و نقل، انرژی، آموزش و پرورش، بهداشت و درمان، ساختمان‌ها، زیرساخت‌های فیزیکی، غذا، آب و امنیت عمومی) در ایجاد یک شهر هوشمند تأکید می‌کنند. محققانی که از این یکپارچگی شهر هوشمند حمایت می‌کنند، اغلب بر این باورند که در یک محیط متراکم مانند شهرها، هیچ سیستمی نمی‌تواند در انزوا عمل کند.

در تلاش برای ترسیم خصوصیات یک شهر هوشمند چهار بعد را معرفی می‌کنند:

بعد اول: مربوط به استفاده از طیف وسیعی از فناوری‌های دیجیتال و الکترونیک برای یک شهر سایبری، دیجیتال، اطلاعاتی یا دانش‌محور است.

بعد دوم: استفاده از فناوری اطلاعات برای متحول کردن زندگی و کار است.

بعد سوم: تعبیه فناوری اطلاعات و ارتباطات در زیرساخت‌های شهری است.

بعد چهارم: هدایت فناوری اطلاعات و ارتباطات و مردم با همدیگر به منظور افزایش نوآوری، یادگیری و دانش است. گیفینگر و همکاران چهار جزء را برای شهر هوشمند شناسایی کرده‌اند؛ صنعت، آموزش و پرورش، مشارکت و زیرساخت.

شهر هوشمند چه مفاهیم مرتبطی دارد؟

اقتصاد هوشمند: به رقابت‌پذیری‌های یک شهر براساس رویکرد نوآورانه‌اش در کسب و کار، تحقیق و توسعه، فرصت‌های کارآفرینی، بهره‌وری، انعطاف‌پذیری بازارهای نیروی کار و نقش اقتصادی شهر در بازار ملی و بین‌الملل اشاره دارد.

مردم هوشمند: به معنای ارایه یک سطح بالایی از آموزش سازگار به شهروندان و همچنین توصیف کیفیت تعاملات اجتماعی، آگاهی‌های فرهنگی، تفکر باز و سطح مشارکت شهروندان در زندگی اجتماعی است.

حکمرانی هوشمند: به صورت خاص مشارکت شهروندان در سطح شهرداری‌ها را مورد خطاب قرار می‌دهد. سیستم حکمروایی شفاف است و به شهروندان اجازه مشارکت در تصمیم‌گیری را می‌دهد. فناوری اطلاعات و ارتباطات امکان مشارکت شهروندان و دسترسی به اطلاعات و داده‌های مربوط به مدیریت شهرشان را آسان می‌کند. با ایجاد یک سیستم حکمروایی پیوسته و کارآمد موانع مربوط به ارتباط و همکاری می‌تواند از میان برداشته شود.

حمل و نقل هوشمند: از سیستم‌های حمل و نقل کارآمدتر (به عنوان مثال گزینه‌های غیر موتوری) حمایت می‌کند و نگرش‌های اجتماعی جدید را به سمت استفاده از وسایل نقلیه‌ای سوق می‌دهد که دسترسی شهروندان به حمل و نقل عمومی را تضمین می‌کند. فناوری اطلاعات و ارتباطات موجب افزایش بهره‌وری یکپارچه می‌شود. شهرهای هوشمند به دنبال ارتقاء حرکت و نقل و انتقال مردم، کالا و وسایل نقلیه در یک محیط شهری هستند.

محیط هوشمند: بر ضرورت مدیریت منابع پاسخ‌گو و برنامه‌ریزی شهرهای پایدار تاکید میکند. از طریق کاهش آلودگی و انتشار گازهای گلخانه‌ای و تلاش در جهت حفاظت زیست محیطی، زیبایی‌های طبیعی شهر می‌تواند ارتقاء یابد. ادغام نوآوری‌های فناوری منجر به دستیابی به بهره‌وری می‌شود. شهرهای هوشمند کاهش مصرف انرژی را ترویج می‌کنند.

زندگی هوشمند: به دنبال ارتقاء کیفیت زندگی شهروندان از طریق ارائه شرایط زندگی ایمن و سالم است. شهروندان در شهرهای هوشمند دسترسی آسان به خدمات و مراقبت‌های بهداشت و درمان، مدیریت الکترونیکی سلامت و خدمات اجتماعی گوناگون دارند.

به چالش کشیدن باورهای متعارف (بیان واقعیت‌ها)

این بحث تا این نقطه به صراحت بر طرح‌های هوشمند به عنوان نوآوری سیاسی و مدیریتی برای ایجاد یک دیدگاه متعادل میان مسائل فناوری که در حال حاضر بسیار مورد بحث قرار گرفته و بحث‌های سیاسی و مدیریتی که نسبتاً کم‌تر مورد بحث قرار گرفته، تمرکز کرده است. اکثر مطالعات شهر هوشمند فناوری‌گرا هستند و به آینده طرح‌های شهر هوشمند خوش‌بین هستند. یافته‌های آن‌ها به خودی خود اشتباه نیست، اما محدود و ناقص است. بررسی ادبیات گسترده در مورد پروژه‌های دولت الکترونیک، نوآوری بخش عمومی و نوآوری شهری باورهای ضد و نقیض در برابر باورهای عادی (و گاهی اوقات گمراه کننده) درباره یک شهر هوشمند را نشان می‌دهد.

گزاره‌های ذیل پیام‌هایی برای دست اندرکاران دولتی و محققان شهر هوشمند ارائه می‌کند.

یک شهر هوشمند نه تنها یک مفهوم فناوری، بلکه یک توسعه اجتماعی-اقتصادی است؛

فناوری به وضوح یک شرط ضروری برای یک شهر هوشمند است. اما درک شهروندان از این مفهوم درباره توسعه جامعه شهری برای کیفیت بهتر زندگی است.

اتخاذ فناوری‌های به روز به خودی خود موفقیت طرح‌های هوشمند را تسهیل نمی‌کند. در عوض نوآوری در شیوه مدیریت و جهت‌گیری سیاسی باعث می‌شود یک شهر قابل زندگی باشد.

موفقیت پروژه‌های شهر هوشمند از طریق فناوری و سرمایه فنی تعیین نمی‌شود. موفقیت وابسته به رهبری و هماهنگی بین سازمانی است.

فناوری به خودی خود باعث هرگونه کمکی به نوآوری نمی‌شود.

شهر هوشمند سیستم‌گرا نیست، بلکه خدمات محور است؛ هدف نهایی یک شهر هوشمند ارتقاء کیفیت کلی خدمات شهری است.

ایجاد یک سیستم یکپارچه به خودی خود پایان راه نیست، بلکه مکانیزمی است که از طریق آن خدمات تحویل و اطلاعات به اشتراک گذاشته می‌شود.

نوآوری سیاسی و سازمانی برای یک شهر هوشمند، مدیریت موثر خدمات و رسیدگی به تقاضاهای خدماتی شناسایی شده از طریق حکمروایی است. بلکه یک جنبش جهانی و ملی است.

کلان شهرهای مشهور جهان در حال حاضر در زمینه رقابت‌پذیری‌های جهانی ورود پیدا کرده‌اند. طرح‌های نوآورانه شهر هوشمند در این شهرها در حال ساختن استراتژی‌هایی برای بازآرایی یک برند شهری هستند.

تأثیر یک شهر هوشمند ملی و جهانی و فراتر از محدوده شهری است. یک شهر هوشمند یک مفهوم تک‌بخشی نیست، بلکه یک مفهوم چند بخشی است؛ حدود و دامنه یک طرح شهر هوشمند فراتر از یک بخش یا سازمان است.

یک شهر هوشمند یک مفهوم جدید از همکاری و حکمروایی توسعه یافته از طریق اتصالات و ارتباطات الکترونیکی دولت‌های چند سطحی و چند بخشی و همه سهامداران از جمله شرکت‌ها، سازمان‌های غیر انتفاعی و شهروندان است.

شهر هوشمند انقلاب نیست، اما تکامل است؛ برخی از مفسران یک تصویر از تغییر انقلابی در مورد شهرهای هوشمند کنونی استخراج کرده‌اند. توجه به ابعاد فناوری شهر هوشمند به تنهایی این تصویر انقلابی را ارائه می‌دهد؛ به عبارتی این تصویر انقلابی ناشی از توجه صرف به ابعاد فناوری شهر هوشمند است. هر چند این تا حدودی بخشی از واقعیت است. از یک طرف ممکن است ناشی از سردرگمی بین ثمرات ظاهراً انقلابی و استراتژی‌های بلندمدت (واقعاً تکاملی) باشد.

نوآوری یک استراتژی بلندمدت است، یک راه حل سریع نیست. از طرف دیگر باید خط سیرهای تکاملی بلندمدت نوآوری را دنبال کرد. در حالی که فناوری به سرعت در حال تغییر است، تغییرات مدیریت به آرامی و حتی سیاست آهسته‌تر تکامل می‌یابد. شهر می‌تواند در حال تحول به یک شهر هوشمندتر از طریق نوآوری باشد.

یک شهر هوشمند جایگزین ساختارهای فیزیکی نیست، اما یک هماهنگی بین دنیای مجازی و مادی است؛ این انتظار که یک شهر هوشمند فراتر از محدودیت‌های زمان و فضا باشد، گمراه کننده است. زیرا بستر فیزیکی مکان و موقعیت جغرافیایی هنوز هم برای شیوه زندگی و طرز عملکرد سازمان‌ها اداری اهمیت است. هر چند این صحیح است که یک شهر هوشمند دارای یک پتانسیل قوی برای تغییر زندگی ما در برخی شیوه‌ها و تا اندازه‌ای از طریق کوچک کردن فاصله و زمان است.

یک شهر در آینده نزدیک باید قادر به دستیابی به چشم اندازهایش از طریق اتصال یکپارچه هر دو دنیای مادی و دیجیتال باشد.

شهر هوشمند چگونه کار می‌کند؟

شهرهای هوشمند، تلاش می‌کنند با استفاده از شبکه‌ی متصل به یکدیگر از اشیای مختلف موجود در شهر، در جهت رشد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی حرکت کنند. شهرهای هوشمند موفق، ۴ قدم زیر را طی می‌کنند:

۱- جمع‌آوری داده

سنسورهای مختلف در سطح شهر، در هر لحظه، داده‌های مختلفی را جمع‌آوری می‌کنند.

۲- آنالیز

سعی می‌کنیم با آنالیز داده‌های خام، به نتایج معنادار و قابل استفاده دست یابیم.

۳- ارتباطات

با استفاده از شبکه‌های ارتباطی قوی، نتایج به دست آمده در مرحله‌ی قبل، در اختیار سیستم‌های تصمیم‌گیری قرار می‌گیرد.

۴- اقدام

شهرهای هوشمند از اطلاعات مفید به دست آمده استفاده می‌کنند تا راه‌حل‌هایی بیابند، عملیات‌ها را بهینه کنند و کیفیت زندگی شهروندان را بهبود بخشند.

اجزای شهر هوشمند چیست؟

۱- زیرساخت‌های مبتنی بر تکنولوژی

۲- ابتکارات زیست‌محیطی

۳- وسایل حمل‌ونقل عمومی کارا

۴- برنامه‌ریزی شهری مطمئن

۵- انسان‌هایی که در این شهر زندگی می‌کنند و از امکانات آن بهره می‌برند.

موفقیت شهر هوشمند، به برقراری ارتباطی قوی بین دولت (با همه‌ی بروکراسی‌ها و قوانین دست و پا گیرش) و بخش خصوصی، وابسته است. این ارتباط امری ضروری است؛ زیرا اکثر اقدامات برای ساخت یک شهر هوشمند، به وسیله‌ی بخش خصوصی انجام می‌شود. همچنین، نیاز است قسمت‌های مختلف بخش خصوصی نیز با یکدیگر ارتباطی موثر برقرار کنند؛ برای مثال، دوربین‌های نصب شده در خیابان‌ها ساخت یک شرکت، سنسورهای استفاده شده ساخت شرکتی دیگر و سرور مورد استفاده نیز ساخت شرکت سوم است. این وسایل باید با یکدیگر کاملاً سازگار باشند.

تحلیل داده‌ها و استخراج اطلاعات مفید از داده‌های خام، کار بسیار مهمی است. دولت، پیمانکارانی را استخدام می‌کند تا این فعالیت‌ها را انجام دهند. بخش‌هایی از این اطلاعات در

اختیار تیم‌های متخصص قرار می‌گیرد تا مشکلات خاصی را حل کنند. با توجه به همهی موارد گفته شده، ساخت شهر هوشمند، بیش از آن‌که انجام یک پروژه باشد، برقراری ارتباط مفید و موثر بین بخش‌های مختلف است.

تکنولوژی‌های شهر هوشمند

در شهر هوشمند، ترکیبی از فناوری‌های اینترنت اشیا (IoT)، راهکارهای نرم‌افزاری، رابط کاربری (User Interface) و شبکه‌های ارتباطی استفاده می‌شوند. البته، شهر هوشمند بیش از هر چیز دیگر وابسته به تجهیزات اینترنت اشیا است. اینترنت اشیا، شبکه‌ای از وسایل متصل به یکدیگر است که با هم ارتباط می‌گیرند و داده مبادله می‌کنند. داده‌های جمع‌آوری شده در یک شبکه‌ی اینترنت اشیا بر روی سرور یا ابر (Cloud) ذخیره می‌شود. تجهیزات اینترنت اشیا، گاهی قابلیت‌های پردازشی دارند. این قابلیت‌ها، پردازش لبه‌ای (Edge Computing) نام دارد. استفاده از پردازش لبه‌ای، سبب می‌گردد تا تنها داده‌های مهم و ارزشمند به شبکه فرستاده شوند.

امنیت در شهر هوشمند

یکی از مهم‌ترین مسائل، تامین امنیت در شهر هوشمند است. با استفاده از یک دیوار آتش (FireWall) می‌توان از شبکه محافظت کرد. فایروال به طور دائم، چرخش اطلاعات در شبکه را بررسی می‌کند و اجازه نمی‌دهد یک دستگاه خارجی، به شبکه متصل شود.

برخی از فناوری‌های مورد استفاده در شهر هوشمند عبارتند از:

رابط‌های برنامه‌نویسی (API)

هوش مصنوعی (AI)

رایانش ابری (Cloud Computing)

دشبورها

یادگیری ماشینی (ML)

ماشین به ماشین (M^۲M)

شبکه مش (mesh network)

شهر هوشمند پایدار

پایداری، یکی از وجوه مهم شهرهای هوشمند است. پیش‌بینی می‌شود در سال‌های پیش‌رو، شهرنشینی افزایش یابد. طبق گزارش‌های سازمان ملل، در حال حاضر ۵۵ درصد جمعیت جهان در مناطق شهری سکونت دارند. پیش‌بینی می‌شود در چند دهه‌ی آینده، این مقدار به ۶۸ درصد افزایش یابد. فناوری‌های هوشمند، در دستیابی به رشد پایدار و افزایش بهره‌وری، به شهرها کمک می‌کنند. این امر سبب افزایش کارایی دولت‌ها و رفاه شهروندان می‌شود.

توسعه پایدار sustainable development

شهرنشینی تأثیرات مثبت و منفی مختلفی بر محیط زیست دارد. شهرنشینی سبب می‌شود، انسان‌ها کم‌تر به سیستم‌های طبیعی آسیب برسانند. در مقابل، با افزایش جمعیت شهری، اثرات منفی در محیط زیست، مانند افزایش گازهای گلخانه‌ای بیش‌تر نمایان می‌شوند. استفاده از فناوری‌های شهر هوشمند، مضرات گسترش شهرنشینی را کاهش می‌دهد.

پیش‌بینی می‌شود با هوشمند شدن شهرها، تعداد خودروهای شخصی کاهش یابد. در واقع، با خودکار شدن وسایل نقلیه و رواج استفاده از خودروهای خودران، شاهد تعداد کم‌تری خودرو در سطح شهر خواهیم بود. این امر مزایای متعددی دارد که مهم‌ترین آن، کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای (یا کاهش مصرف انرژی در خودروهای برقی) است.

امکانات خانه هوشمند

اداره‌کنندگان شهرها، علاوه بر توسعه‌ی فناوری‌های مختلف، باید سعی کنند فرهنگ زندگی در شهر هوشمند را نیز ایجاد کنند. فرهنگ‌سازی باید باعث افزایش آگاهی عمومی نسبت به مزایای شهر هوشمند شود. همچنین، شهروندان باید آگاهی کامل نسبت به استفاده‌ی آزاد از

داده‌ها برای همه، پیدا کنند. این آگاهی سبب می‌شود، بهتر با موضوعات برخورد کنند و مشارکت بیش‌تری داشته باشند.

ایجاد همکاری موثر میان بخش‌های خصوصی، بخش‌های دولتی و مردم، کلید تربیت شهروندانی است که کاملاً با اجزای مختلف شهر هوشمند ارتباط و همکاری برقرار می‌کنند و از آن‌ها استفاده می‌نمایند. روش‌های نوآورانه‌ی همکاری می‌تواند سبب افزایش تعهد شهروندان شود. در پروژه‌های شهر هوشمند، داده‌ها باید به طور شفاف و آزاد، از طریق وبسایت‌ها و اپلیکیشن‌ها در اختیار مردم قرار گیرد. این موضوع باعث می‌شود، مردم نسبت به موارد استفاده از داده‌ها، آگاه‌تر شوند. از طریق اپلیکیشن شهر هوشمند، شهروندان می‌توانند داده‌های مختلف را مشاهده کنند. همچنین، کارهای شخصی خود مانند پرداخت قبوض، پیدا کردن نزدیک‌ترین وسیله حمل‌ونقل عمومی و اطلاع از میزان مصرف انرژی در خانه را انجام دهند.

چرا به شهر هوشمند نیازمندیم؟

هدف اصلی شهر هوشمند، بهبود کیفیت زندگی شهروندان و رشد اقتصادی است. در واقع، شهرهای هوشمند، با هزینه‌ها و زیرساخت‌های کم‌تر، خدمات بیش‌تر و بهتری به شهروندان ارائه می‌کنند. شهر هوشمند، شهروندان را قادر می‌سازد، با استفاده از زیرساخت‌های موجود، ارزش‌های جدیدی بیابند یا خلق کنند. این پیشرفت‌ها باعث می‌شود جریان‌های درآمدی جدیدی به وجود آید و عملیات‌ها، بهینه‌تر انجام شوند. در نتیجه، هم دولت و هم شهروندان وقت و انرژی خود را ذخیره و صرف کارهای مهم‌تر می‌کنند.

مثال‌هایی از شهرهای هوشمند

شهرهای زیادی در دنیا، هوشمندسازی خود را آغاز کرده‌اند. چند نمونه از شهرهای پیشرو در این زمینه عبارتند از:

کانزاس، میسوری، ایالات متحده

سن دیگو، کالیفرنیا، ایالات متحده

کلمبوس، اوهایو، ایالات متحده

نیویورک، ایالات متحده

تورنتو، کانادا

سنگاپور

وین، اتریش

بارسلونا، اسپانیا

توکیو، ژاپن

ریکیاویک، ایسلند

لندن، انگلستان

ملبورن، استرالیا

دبی، امارات متحده عربی

هنگ کنگ، چین

اکثر پروژه‌های جدید شهر هوشمند، در کشورهای خاورمیانه و چین اجرا می‌شوند؛ اما در سال ۲۰۱۸، ریکیاویک و تورنتو در کنار توکیو و سنگاپور، در لیست هوشمندترین شهرهای دنیا معرفی شدند.

شهر سنگاپور که از بالاترین استانداردهای شهر هوشمند برخوردار است، با استفاده از سنسورها و دوربین‌های مختلف مبتنی بر IoT، بر پاکیزگی فضاهای عمومی، تراکم جمعیت و وضعیت ترافیکی، نظارت می‌کند. فناوری‌های هوشمند این شهر، شهروندان و سازمان‌ها را قادر می‌سازد تا بتوانند مصرف انرژی، تولید زباله و مصرف آب را در لحظه مدیریت و بر آن‌ها نظارت کنند. سنگاپور، همچنین در حال آزمایش خودروهای خودران، از جمله

اتوبوس‌های خودران با اندازه بزرگ است. این شهر، با سیستم‌های نظارتی مختلف، وضعیت سلامتی سال‌خوردگان را بررسی می‌کند.

فناوری‌های هوشمند موجود در شهر کانزاس بسیار متنوع هستند. برخی از این فناوری‌ها عبارتند از:

چراغ‌های خیابانی هوشمند

کیوسک‌های تعاملی

بیش از ۵۰ بلوک رایگان WiFi

دسترسی به فضاهای پارکینگ موجود، بررسی جریان ترافیک و ... در اپلیکیشن شهر هوشمند

در اوایل سال ۲۰۱۷، ۳۲۰۰ سنسور هوشمند در شهر سن‌دیگو نصب شدند. این سنسورها، جریان ترافیک و پارکینگ را بهینه می‌کنند و با افزایش امنیت عمومی و آگاهی از وضع محیطی، کیفیت زندگی شهروندان را بهبود می‌بخشند. همچنین، ایستگاه‌های برق خورشیدی برای شارژ ماشین‌های برقی در سراسر شهر موجودند.

شهر بارسلونا اسپانیا نیز یکی از شهرهای هوشمند مطرح در دنیاست. برخی از فناوری‌های استفاده شده در این شهر عبارتند از:

سیستم حمل‌ونقل عمومی هوشمند

ایستگاه‌های اتوبوس هوشمند با قابلیت WiFi رایگان، پورت USB برای شارژ و برنامه‌ی حرکت اتوبوس

اپلیکیشن به اشتراک‌گذاری دوچرخه

اپلیکیشن پارکینگ با قابلیت‌های پرداخت آنلاین

استفاده از سنسورهای متعدد برای نظارت و اندازه‌گیری دما، آلودگی هوا، میزان بارش، میزان رطوبت و...

دوچرخه اشتراکی بارسلونا barcelona bike sharing

چالش‌های شهر هوشمند

هوشمندی به‌عنوان یک نوآوری فرصت‌ها و خطراتی را به همراه دارد. یک شهر هوشمند به عنوان مرکزی برای نوآوری به یک آزمایشگاه برای آزمایش تبدیل می‌شود. که لزوماً به وجود آمده از طریق آزمایش‌های تست نشده و جدید است. ابتکار شهر هوشمند فقط یک محرک نوآورانه نیست، بلکه یک تلاش برای مدیریت خطرات ناشی از نوآوری است. شکست در مدیریت ریسک بالا منجر به شکست کامل در پروژه‌های بخش عمومی نوآوری محور شده است. به‌طوری که ۸۵ درصد از پروژه‌های فناوری اطلاعات به خاطر چالش‌های ناشی از ابعاد غیر فنی نوآوری در بخش‌های بزرگی (سیاست‌ها، سازمان و مدیریت مرتبط با خطرات) با شکست مواجه شده‌اند.

کاربرد اینترنت اشیا در کشاورزی

دلایل متداول شکست این فناوری‌ها شامل موارد روبروست: برنامه‌ریزی ضعیف، موارد کسب‌وکار ضعیف، فقدان پشتیبانی مدیریتی عالی و عدم رهبری، فقدان مهارت‌های حرفه‌ای، عدم هم‌خوانی بین اهداف سازمانی و اهداف پروژه، آسیب‌پذیری به نوسانات سیاسی، اشتیاق بیش‌ازحد نسبت به فناوری و عمل‌گرایی بیش از حد سیاسی، ناسازگاری بین سیستم‌های مدیریتی جدید و قدیمی و فقدان دانش فناوری. علاوه بر این نوآوری در بخش عمومی می‌تواند یک ترکیب متناقض باشد. سازمان‌های دولتی بدون فشار رقابتی برای نوآوری و همچنین بوروکراسی ساختار یافته در برابر تغییرات، مقاومت و یا اختلال ایجاد می‌کنند. وجود خطرات بیش‌تر نگاه فراتر از فناوری برای ابزارهای سیاسی و مدیریتی موثر برای مقابله با خطرات پیش روی هوشمند سازی شهرها را ضروری می‌سازد. مهم‌ترین چالش‌های پیش روی شهرهای هوشمند به شرح ذیل است:

رقابت‌پذیری و عدم توان یکسان شهرها برای رقابت در مقیاس جهانی با توجه به پیوستگی جهانی شهرها

عدم توان مالی ضروری برای اجرای پروژه های شهر هوشمند

بافت پیچیده و نیاز به همراهی دستور کارهای سیاسی

پروژه‌های نوآورانه و تحولات در مقیاس کوچک لزوما تضمین کننده تحقق موثر در سطح گسترده‌تری از شهر نیست

امکان شکست در سرمایه‌گذاری‌ها و نادیده گرفتن نیازها و اولویت‌های محلی

پیشرفت آهسته پروژه‌ها به خاطر مسائل بودجه و شکست در جذب ساکنین یا سرمایه

تمرکز منحصر به فرد بر بهره‌وری می‌تواند باعث یک دید محدود نسبت به ارزش‌های اجتماعی از قبیل انسجام اجتماعی و کیفیت زندگی شهر و ابعاد پایداری شود.

تکرار راه‌حل‌های فناوری مستلزم ریسک است. راه‌حل یکسان ممکن است برای تمام شهرها مناسب نباشد.

اکوسیستم پیچیده مردم، نهادها و سهامداران، نیازمند تلاش بسیار برای سازمان‌دهی و نظم و انضباط است.

زیرساخت‌های شهرهای هوشمند موجود می‌تواند قدیمی و منسوخ باشد و مانع تحقق چشم‌انداز شهر هوشمند شود.

شهرهای موجود دارای مشکلات زیادی هستند که برای دریافت سهمی از منابع در شهرها در رقابت هستند. بنابراین پرداختن به همه ابعاد یک شهر هوشمند ممکن نیست. استراتژی‌ها باید بر پایه اولویت‌بندی باشد.

خطر اختلافات اجتماعی (نابرابری‌های اجتماعی) در میان گروه‌های جمعیت، دانش و دسترسی نابرابر به فناوری اطلاعات و ارتباطات

پیشرفت‌های فناوری و پیچیدگی فضاهای سایبری نابرابری در درون بخش‌هایی از جامعه را
تداوم می‌بخشد.

مسائل و مشکلات مربوط به حفظ حریم خصوصی و گردآوری اطلاعات شخصی، امنیت و
نظارت و کنترل بیش از اندازه بر شهروندان

فقدان کارکنان آموزش دیده و ضرورت به روزرسانی مکرر

عدم دسترسی برابر همگان به فضای مجازی و عدم اطمینان از صحت حجم زیاد داده‌ها و
اطلاعات.

فصل سوم

الگوها نظریه ها و مدل های توسعه شهری

الگوهای شهری

چنانچه بخواهیم با توجه به روند توسعه تکنولوژی و به ویژه تکنولوژی حمل و نقل، شهرها را به لحاظ فرم و شکل طبقه بندی کنیم بر اساس نظریه نیومن شهرها به شرح زیر دسته بندی می شوند:

شهر پیاده: محصول تکنولوژی حمل و نقل ما قبل دوران صنعت

شهر ترانزیت (صنعتی): مبتنی بر حمل و نقل ریلی اوایل دوران صنعت

شهر ماشینی: محصول پیشرفت تکنولوژی حمل و نقل برتر دهه ۱۹۲۰ و به ویژه ۱۹۴۰ است و الگوی غالب فرم و توسعه شهر در کشورهای پیشرفته و جهان سوم است.

شهر آینده (گره ای ترانزیتی): محصول انقلاب اطلاعات و عصر شبکه و ارتباطات قرن ۲۱ است. الگوی این شهر، گذر از ماشین و خیابان و معابر عادی به ریل است. این الگو از گسترش بی رویه شهر جلوگیری می کند. از ویژگی های آن ترکیب کاربری ها و کاهش فاصله میان محل کار و زندگی و توسعه و رشد عمودی است.

اکنون تعدادی از مهم ترین الگوهای ساخت شهرها مورد تشریح قرار می گیرد:

الگوی خطی

ایده آن توسط سوریا ایماتا مطرح گشت (طرح تکمیل شده هنری جورج)

قرارگیری شهرها به موازات خطوط حمل و نقل (رودخانه، خطوط آهن، منطقه ساحلی یا رشته کوه ها)

تهیه خدمات و تسهیلات لازم برای انتقال کالاها از یک نوع حمل و نقل به نوع دیگر (دریایی به ریلی)

ستون فقرات شهر: خیابانی به عرض ۴۰ متر که از مرکز آن راه آهن عبور می کند.

آخرین اصل تصریح شده در طرح ایما، طرح تقسیم عادلانه زمین است.

معایب: فاصله گرفتن فضاهای شهری از مرکز شهر است که با توجه به خطی بودن شهر، سرمایه گذاری برای ایجاد تأسیسات مقرون به صرفه نیست.

نمونه ها: استالینگراد، نود گورد. (این ایده در طرح لندن، کپنهاک، واشنگتن، پاریس و استکهلم نیز بکار گرفته شده است).

الگوی خوشه ای

ایجاد شده در مکانی که منابع تخصصی شده وجود داشته باشد.

نمونه: میامی، فورت لایودرال و وست پالم بیچ (با اهداف گردشگری) و اسکرانتون ویلکس بار، هازپتون، بیت لحم، استونوالنتاون و پنسیلوانیا (نزدیک مکان های مواد خام) و گروهی از مراکز تولیدی در کارولینا پیدمونت

الگوی سلسله مراتبی

در مناطق کشاورزی به وجود می آید که پایه حمایتی آن ها متکی به مقیاس کالاها و خدمات پیرامون است.

نمونه: منطقه میدوست ایالات متحده امریکا

الگوی شطرنجی

واضع طرح: فرانک لوید رایت

گسترش شهرها به صورت پراکنده

عدم وجود سیمای شهری در مرکز شهر

مزایا: وجود سلسله مراتب در خیابان ها و توزیع متوازن بار ترافیک در سطح شبکه، قابلیت انعطاف پذیری با سیستم های جدید حمل و نقل شهری و اقتصادی زمین

معایب: مشابه بودن تمام خیابان ها و ایجاد رفت و آمد غیرمعقول که تمام بلوک ها را مورد هجوم قرار می دهد، ایجاد سفرهای طولانی در صورت عدم وجود خیابان های مورب، وجود تقاطع های متراکم در صورت مورب بودن خیابان ها.

یکی از انواع طرح های شطرنجی، شبکه راه های موازی کریستوفر الکساندر می باشد.

مدل ستاره ای

منظم ترین ارائه این الگو توسط هانس بلومنفیلد می باشد.

تسلط بخش مرکزی شهر بر دیگر نقاط شهر و وجود انواع کارکردهای اجتماعی و اقتصادی در آن

حمل و نقل زیاد در طول شعاع های اصلی و تراکم شدید ترافیک در طول شعاع ها و منطقه مرکزی

در دسترس قرار گرفتن بیشتر فضاهای آزاد

ایجاد مراکز فرعی به مرور زمان و با افزایش جمعیت

نمونه ها: اساس شهرهای واشنگتن، کپنهاک و مسکو

مدل حلقوی

ایجاد رینگ هایی به منظور جلوگیری از تردهای بی مورد به مرکز شهر

در دسترس بودن امکانات و سازمان های شهری

نمونه کامل: آمستردام، روتردام و لندن

مدل تار عنکبوتی

از نظر ارتباطی تقریباً همانند فرم های شعاعی و حلقوی است، با این تفاوت که شبکه های منشعب شده از مرکز خیابان ها به صورت نا منظم از نظر سلسله مراتب ارتباطی با درجه پایین تر به هم وصل می گردند.

مدل کهکشانی

سطح زیاد برای توسعه کلانشهر مورد نیاز است.

استفاده حداکثر از وسایل نقلیه شخصی

عملی و مقرون به صرفه

توسعه عرضه ارتباطات و گوناگونی فعالیت ها

نیاز به زمان طولانی برای رسیدن به نقاط مختلف

دسترسی مطلوب به فضای باز بین گره ها

مدل چند گره گاهی یا چند مرکزی یا منظومه ای

کاهش فشار بر هسته مرکزی کلانشهر از طریق ایجاد شبکه ای از مراکز رقیب و کوچک و بزرگ با حوزه های نفوذ نسبتاً مستقل

تناسب بین جمعیت ساکن در هر مرکز و مشاغل و خدمات آن

حداقل اتکا به خودرو شخصی

نمونه ها: مناطق کلانشهری شمال آلمان و سنگاپور

مدل متمرکز و تک مرکزی

هسته مرکز کلانشهر به لحاظ تمرکز فعالیت ها رقیبی ندارد.

حداقل استفاده از زمین، اتکا به حمل و نقل همگانی و رفت و آمدهای کاری زیاد

نمونه: منطقه کلانشهر هنگ کنگ

شهر آشیانه ای

از مبانی نظری برنامه ریزی هندی گرفته شده است و شهر به مثابه جعبه ایست در جعبه دیگر

هر جعبه یک گروه شغلی و یک پیشوای مذهبی اختصاص داده شده است و مرکز مقدس ترین نقطه شهر است.

پایین ترین طبقات اجتماعی در خارج از دیوارهای شهر می باشند.

خیابان های با اهمیت پیرامونی است.

شهر مشبک (توری شکل)

کم تراکم، با راه های ارتباطی عریض و دارای فضاهای باز، مزارع و یا اراضی بایر فراوان

استقرار کاربری های فعال در امتداد جاده ها و در عمق بسیار کم

نظیر شبکه ای از مجتمع های خطی و یا شبکه شطرنجی بزرگ شده است.

شهر درون گرا

شهرهای بسته و کاملاً خصوصی دوران اسلامی

همه چیز محصور و دارای در و دروازه می باشد و دارای راه های ارتباطی محصور و بن بست های باریک و ورودی های خصوصی است.

مدل سیکل زندگی تغییر کاربری اراضی

واضع: ریچارد بی آندروز

شش مرحله را در سیکل زندگی یک جامعه مورد ارزیابی قرار داده است:

رشد

بلوغ

زوال

تزلزل

زوال به طرف پایین

رشد جدید

نظریه ها مدل ها و الگوی توسعه شهری | نظریه نیومن | الگوی توسعه شهری خطی |
الگوی توسعه شهری خوشه ای | الگوی توسعه شهری سلسله مراتبی | الگوی توسعه شهری
شطرنجی | الگوی توسعه شهری ستاره ای | الگوی توسعه شهری حلقوی | الگوی توسعه
شهری تار عنکبوتی | الگوی توسعه شهری کهکشانی | کیمیا فکر بزرگ

مدل های جدید در مورد الگوهای شهری

شهر پراکنده

مبتکر این نظریه: میلون وبر می باشد. پیشرفت حمل و نقل هزینه مسافرت های هر روزه را کاهش داده و به کارگران امکان کار در مراکز شهری و زندگی در حومه ها را می دهد.

اثرات زیست محیطی پراکندگی

استفاده فزاینده از وسایل نقلیه: که موجب افزایش تقاضا برای ساخت جاده و کاهش تقاضا برای حمل و نقل عمومی می شود.

مصرف آب: افزایش تقاضا برای ذخیره آب شهری

مصرف زمین، فقدان فضاهای باز، آلودگی بیشتر هوا، مصرف بیشتر انرژی، خطر وقوع سیل و ...

عوامل موثر بر پراکندگی شهری

الگو و تراکم مجاز ساخت مسکن

یارانه های مدیریت ملی و محلی برای تشویق پرهیز از پراکندگی

قیمت سوخت و میزان دسترسی به اتومبیل شخصی

ظرفیت و کیفیت معابر

تصور راجع به امنیت و ایمنی در داخل و خارج شهر

کیفیت کاربری های خدماتی

رشد جمعیت و خانوارها و میزان استقلال یا وابستگی جوانان به خانواده

رشد هوشمند شهری

از بدیل های عمده توسعه در برابر پراکندگی است. رشد هوشمند با تمرکز بر تجدید حیات شهری و گسترش گزینه های حمل و نقل به دنبال ساخت مکان های جوامع است به گونه ای که مردم به زندگی در آن ها رغبت نشان دهند. این اصطلاح توسط پاریس انگلندرنینگ باب شد. به عقیده آنتونی داون رشد هوشمند شهری، رشدی است که دارای ویژگی های زیر باشد:

محدود ساختن توسعه پیرامونی و تشویق به کاربری زمین با تراکم

تاکید بر منطقه بندی مختلط

کاهش سفر با وسیله نقلیه شخصی

توجه بر بازسازی و تجدید حیات مناطق قدیمی و حفاظت از فضاهای باز

اهداف رشد هوشمند از نظر جان هاپکینز

خلق جوامع قابل زیست: با محوریت انسان (و نه اتومبیل) که خدمات موجود در آن به صورت پیاده یا دوچرخه قابل دسترسی برای اکثر ساکنین می باشد.

نزدیکی به طبیعت و حفاظت پایدار از زمین های با ارزش

گذرهای عمومی

تجدید حیات حومه ها، مراکز شهری و مناطق تجاری قدیمی

محدوده های رشد شهری: مشخص کردن خطی به دور شهرها که برای رشد ۲۰-۳۰ سال آینده تعیین شده است.

شهر اکولوژیک چگونه است؟

شهر اکولوژیک

در حالی که ۱۰۰ سال قبل حدود ۱۵ درصد از جمعیت جهان در نواحی شهری زندگی می‌کردند، امروزه این مقدار به حدود ۵۰ درصد رسیده است. امروزه پدیده شهری کره زمین را تسخیر کرده است. شهرنشینی یکی از مهم‌ترین تغییرات جهانی است. مراکز جمعیتی جدا و کوچک گذشته و تبدیل به عارضه‌های بزرگ و پیچیده به لحاظ فیزیکی، اقتصادی و محیط زیستی شده‌اند. رشد سریع شهرهای دنیا فشارهای سنگینی بر سرزمین و منابع اطراف آن وارد کرده و در نهایت منجر به ایجاد مشکلات جدی اجتماعی و محیط زیستی در این نواحی شده است.

شهرها به عنوان محل حضور درصد فزاینده‌ای از مردم جهان اهمیت ویژه‌ای دارند، اما شرایط رشد آن‌ها در کشورهای در حال توسعه پدیده‌ای است که دارای چالش‌های مهمی از نظر محیط زیست است. بدیهی است متخصصین محیط زیست مسئولیت‌های زیادی در این راستا بر عهده دارند. کلیه شهرها بویژه کلان‌شهرها در اقتصادهای در حال توسعه با شرایط نابسامانی از نظر سلامت محیط و کیفیت زندگی مردم سهم می‌باشند. مهم‌ترین ویژگی همه آنان عدم تعادل در حضور طبیعت در آن‌هاست و از این نظر شهرها عوارض مزمن آلودگی هوا، نبود سرزندگی و آلودگی آب، خاک و محیط‌زیست عمومی را تحمل می‌کنند.

حفظ و یا احیاء سلامت و پایداری شرایط مناسب در شهرها، به لحاظ محیطی، دارای ابعاد مختلف است و اساسی‌ترین آنان ایجاد و اصلاح ساختار سرزمین شهری و بازگشت به ارتباطی صحیح (مولد و سلامت) بین شهر و بستر طبیعی را تحمل می‌کنند. در این راستا، یکی از راهکارهایی که به منظور رفع این چالش‌ها مدنظر قرار گرفت ایده شهر اکولوژیک هست.

اکولوژی و اصطلاح شهر اکولوژیک

اکولوژی در لغت به معنای بوم‌شناسی و علمی است که به بررسی و شناسایی "بیوسفر" (زیست‌کره) می‌پردازد. اکولوژی به نگرش و برخورد با انرژی، آب، زمین، گیاهان، جانوران، هوای تنفسی و فضا می‌پردازد. اصطلاح اکولوژی را نخستین بار ارنست هکل زیست‌شناس

آلمانی در سال ۱۸۶۹ به عنوان زمینه مطالعاتی نو در زیست‌شناسی مطرح کرد. منظور وی از اکولوژی شناخت روابط متقابل حاکم میان موجودات زنده و محیط آن‌ها بود. اکولوژی به معنای «محیط‌شناسی» عبارت از مطالعه زیست یا بوم و چگونگی اشغال زمین با موجودات زنده و نحوه تنسيق آنان در اماکن و چگونگی کنش و واکنش بین این موجودات با یکدیگر است.

اصطلاح شهر اکولوژیک، از کتاب ریچارد ریجستر "ساخت شهرها برای آینده‌ای سالم" (۱۹۸۷) گرفته شده است. دیدگاه ریجستر در مورد شهر اکولوژیک، پیشنهادی است در مورد ساخت شهری که مانند سیستم زندگی به وسیله الگوی کاربری زمین کالبد سالم کل شهر را حمایت کند، تنوع زیستی را افزایش دهد و با بکارگیری الگوهای تکامل و پایداری در نقش‌های شهر تنوع ایجاد کند. راهبردهایی به منظور مدیریت که شامل بلندمرتبه سازی به جای گسترش شهر به بیرون، ارائه انگیزه‌های قوی، جهت کاهش استفاده از اتومبیل تأکید می‌کنند. در طول دهه گذشته، ساخت شهرهای اکولوژیک به شیوه‌ای بسیار مدرن در سرتاسر جهان تبدیل شده است. آن‌ها در خدمت اهداف چندگانه‌ای هستند که دو مورد از مهم‌ترین آن هدف مقابله با کاهش ارزش محیط زیست شهری و در فرایند ساخت آن، ایجاد فرصت‌های تجاری جدید به وسیله تکنولوژی‌های پاک و اقدامات حفاظت از منابع طبیعی است.

مفهوم شهر اکولوژیک

اکولوژیک یک مفهوم چترگونه است که طیفی گسترده از رویکردها را شامل می‌شود که هدفشان متحول کردن شهر کنونی و توسعه شهری به شکلی است که از لحاظ بوم‌شناختی قدرتمندتر بوده و برای زندگی شرایط بهتری داشته باشند. این رویکردها به شکل‌گیری تعدادی سیاست‌های زیست‌محیطی، اجتماعی و نهادی منجر می‌شود که هدفشان یافتن راه‌حل‌های پایدار است. مفهوم شهر اکولوژیک، رعایت ملاحظات زیست‌محیطی در توسعه و ادامه حیات شهر است، به نحوی که محدودیت‌های اجتماعی در برابر انسان متناسب با آنچه که طبیعت ایجاد کرده است، قرار می‌گیرد، شهر اکولوژیک سطح رفاه شهروندان و جامعه را از طریق مدیریت و برنامه‌ریزی یکپارچه شهری افزایش می‌دهد و به طور کامل منافع

سیستم‌های اکولوژیکی را کنترل و سرمایه‌های طبیعی را برای نسل آینده حفظ می‌کند. در تعریفی جامع‌تر، مفهوم شهر اکولوژیک، تمام جنبه‌های فرهنگی، منطقه‌ای، طبیعی، اقتصادی و اجتماعی را در برمی‌گیرد و توجه گروه‌های وسیع اجتماعی از مقامات اداری، برنامه ریزان شهری، زیست شناسان و کارآفرینان را در سرتاسر جهان جذب می‌کند.

اساس نگرش اکولوژیک شهرها

اساس نگرش اکولوژیک شهرها، سرزمین متشکل از مجموعه اکوسیستم‌های متراکم و مرتبط از نوع طبیعی و اختلالی (ناشی از فعالیت انسان) است که باید سرمایه طبیعی را در محدوده خاصی حفظ کند تا با شرایط نامناسب و مزمن آلودگی‌ها و تخریب مواجه نشود. به جز ابعاد رشد بی‌رویه شهرهای بزرگ به علت مشکلات اقتصادی و سیاسی و نیز برنامه‌ریزی در مقیاس بالاتر ملی، در ساماندهی توزیع جمعیت در مقیاس خود شهر و سطح برنامه‌ریزی منطقه‌ای نیز اقدامات پیشگیری و اصلاحی مؤثر ضروری است

هدف شهر اکولوژیک

هدف شهر اکولوژیک، شهر پایدار بهبود شرایط شهری و ایجاد شهرهای قابل زیست است. شهر اکولوژیک بدون تخریب طبیعت زندگی معنا دارد، در شهر اکولوژیک کل کارکرد شهری در فواصل سازوکار بهینه پیاده قرار می‌گیرد و بنابراین وسایل نقلیه موتوری محدود می‌گردد. بدیهی است کاربری‌های مختلف مبتنی بر تلفیق عملکردهای مسکونی و اشتغال است تا میزان رفت‌وآمد در شهر کاهش یابد. در واقع شهر اکولوژیک مبتنی بر طراحی اکولوژیک، یعنی ادغام فرایندهای زنده و کاهش تخریب محیط‌زیست است. این الگو، به سلامت، آسایش، امنیت، عوارض فرهنگی و سنت‌ها در توسعه فشرده و متنوع احترام خاصی قائل است.

تعاریف شهر اکولوژیک

شهر اکولوژیک شهری است که استانداردهای قابل قبول زندگی را برای ساکنانش بدون تخریب اکوسیستم و چرخه زیست زمین مهیا سازد و از بادوام‌ترین و پایدارترین سکونتگاه‌های انسانی را دارا هست. در واقع شهر اکولوژیک شهری است در تعادل با طبیعت که از ابتدا به شکل فشرده و جهت ارتقاء کیفیت زندگی متناسب با منطقه زیستی و سلامت زیست‌کره، کاهش مصرف انرژی، اجتماع و سلامتی، اولویت با عابر پیاده و دوچرخه و کمک به اقتصاد محلی طراحی شده است.

به طور کلی شهر اکولوژیک، عوامل اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی را جهت برنامه‌ریزی و مدیریت شهری همه جانبه به منظور دستیابی به پایداری بلندمدت جوامع گرد هم می‌آورد و با به‌کارگیری اصول توسعه پایدار و اصول پایه اقتصاد اکولوژیکی، در جهت تضمین، توسعه و پاسخی به روند متداول توسعه اقتصادی و اجتماعی که در گذشته موجب وارد آمدن خسارت بر محیط‌زیست و موجودات انسانی شده، گام بر می‌دارد.

ابعاد دهگانه شهر اکولوژیک

شهر فشرده

حمل و نقل پایدار

پایداری محیط زیست

مسکن پایدار

عدالت اجتماعی

پروژه های سبز شهری

بازیافت زباله

مشاغل پایدار

ترویج دانش اکولوژیک.

افزایش آگاهی شهروندان از محیط زیست

ویژگی‌های شهر اکولوژیک

امروزه اکولوژی شهری دارای قدمتی ۳۰ ساله می‌باشد، ایده شهر اکولوژیک به منظور تضمین توسعه پایدار مورد توجه قرار گرفته است. شهر اکولوژیک، سکونتگاه انسانی با کیفیت مطلوب زندگی با کمترین حد استفاده از منابع طبیعی است و بادوام‌ترین سکونتگاهی است که انسان قادر به ساخت آن است و شهری که استانداردهای قابل قبول را بدون تخریب اکوسیستم‌ها و چرخه‌های طبیعی زندگی فراهم می‌کند در چنین شهری الزامات اکولوژیکی در ترکیب با شرایط اجتماعی-اقتصادی هست. شهر اکولوژیک شهری است پایدار و شهری که می‌تواند به ساکنین، یک زندگی معنا بدهد؛ بدون اینکه پایگاه اکولوژیکی که بر روی آن اتکا دارد را تخریب کند.

راهبردهای شهر اکولوژیک

توسعه انرژی‌های تجدید پذیر،

کوشش برای ایجاد شهرهای غیر کربنی

توسعه سیستم آب و برق

افزایش زیرساخت‌های سبز شهری

بهبود بازدهی اکولوژیکی

توسعه حمل‌ونقل پایدار

افزایش تعلق مکانی

توسعه شهرهای بدون حاشیه‌نشینی

شهرهای اکولوژیک

منطقه خاورمیانه، ابوظبی در سال ۲۰۰۶ پروژه‌ای ۲۲ میلیارد دلاری برای ساخت نخستین شهر عاری از گاز کربن یعنی «مصدر» را آغاز کرده است. این شهر در زمینی به مساحت ۶ کیلومترمربع برای جمعیتی بین ۴۵۰۰۰ تا ۶۰۰۰۰ نفر ساخته می‌شود و در آن استانداردهای جدید زندگی سازگار با محیط زیست از جمله برق پاک، نمک‌زدایی از آب با استفاده از انرژی خورشید، قطارهای مغناطیسی برای حمل‌ونقل عمومی و ۱۰۰ درصد بازیافت زباله‌ها در نظر گرفته شده است.

در بریتانیا گوردن براون نخست‌وزیر وقت، ساخت ۱۰ شهر اکولوژیک را در سرتاسر کشور اعلام کرد. در چین ساخت شهرهای اکولوژیک نه تنها برای شهرهای بزرگ نظیر پکن، شانگهای و تیانجین بلکه برای شهرهای کوچک و متوسط نظیر ویهای، ریژوا و چنگشو پیشنهاد شده است. هدف، بکارگیری اصول برنامه‌ریزی و طراحی پایدار در ساخت جوامع جدید است. از آن زمان تاکنون، بسیاری از کشورها به چین برای ساخت اکوسیستم‌ها پیشنهاد کمک داده‌اند. شهر اکولوژیک تیانجین، پیشرفته‌ترین شهر اکولوژیکی است که با مشارکت دولت‌های چین و سنگاپور ساخته شده است.

از سال ۲۰۰۹ بانک جهانی برنامه ساخت شهر اکولوژیک را آغاز کرده است. برخی از این نمونه‌ها عبارت‌اند از استکهلم چگونه برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه و مشارکتی در حوزه سازوکار شهری دوره‌ای می‌تواند یک منطقه قدیمی در مرکز شهر را به منطقه‌ای جذاب و پایدار بوم‌شناسی تبدیل کند، کوریتیا - چطور رویکردهای نوآورانه در برنامه‌ریزی شهری، مدیریت شهر و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل (نظیر عبور سریع اتوبوس) یک سرمایه‌گذاری در اقتصاد شهر است. یوکوهاما - چگونه رویکرد یکپارچه به مدیریت زباله و مشارکت طرف‌های ذینفع می‌تواند به کاهش قابل ملاحظه زباله‌های جامد منجر شود، ونکوور - چطور مجموعه‌ای از اصول اولیه کاربری اراضی و برنامه‌ریزی فراگیر می‌تواند به شکل‌گیری منطقه و شهری قابل زندگی برای سکونت تبدیل شود.

از این رو شهر اکولوژیکی شهری است پایدار و شهری است که می‌تواند به ساکنین، یک زندگی معنادار بدهد، بدون اینکه پایگاه اکولوژیکی که بر روی آن اتکا دارد تخریب کند. هدف آن می‌کوشد تا بین سلامتی نظام شهری و سلامتی ساکنین آن ارتباط برقرار کند همراه با ایجاد آینده‌ای قابل زیست برای انسان‌هاست و با افزایش تقاضای جمعیت برای اراضی شهری، برخی از کارکردهای اکولوژیکی و محیطی به سمت متناسب‌سازی کیفیت زندگی برای جمعیت‌های انسانی حرکت می‌کنند.

با توجه به مطالب ذکر شده مسائل و مشکلاتی که در اثر ساخت‌وساز بی‌رویه که در شهرهای کنونی وجود دارد شاهد تخریب اکوسیستم طبیعی هستیم؛ بنابراین حفظ محیط‌زیست در ساخت شهرهای کنونی لازم و ضروری هست؛ که در این راستا شهر اکولوژیک، شهر پایدار، شهر سبز و شهر سالم همگی واژه‌هایی برخاسته از دیدگاه‌های مختلف اقتصادی، زیست‌محیطی و یا عدالت‌جویانه‌ای در حوزه ارتباط میان انسان و محیط‌زیست هستند که معمولاً دارای بار معنایی و اهداف مشابهی‌اند. در دهه‌های اخیر در شهرهای کشور افغانستان عدم وجود برنامه‌ریزی مناسب در ساخت و ساز شهرها و عدم توجه در تعادل با طبیعت و پایداری محیط زیست شهری مسائل و مشکلاتی در جهت رفاه و سلامتی شهروندان و پایداری محیط زیست شهری به وجود آورده است، بنابراین اجرایی شدن ابعاد دهگانه شهر اکولوژیک برای این شهرها که دارای اقلیم مناسب و فضاهای بکر طبیعی هستند باید مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گیرد تا بیش از پیش از روند تخریب آن جلوگیری به عمل آید.

تهیه الگوهای توسعه شهری

معمولا در طرح های جامع دو نوع فعالیت انجام می شود:

الف) -تهیه گزارش توجیهی مربوط به توسعه و تهیه نقشه های شهر و نقشه های پایه که از نقشه های مهم طرح جامع محسوب می شود.

۱- تهیه نقشه های پایه: ابتدا نقشه ای از آخرین وضعیت شهر تهیه می شود که عکسهای هوایی، نقشه های سازمان نقشه برداری و مرکز آمار از مهمترین منابع اطلاعاتی به شمار می- آیند.

۲- انتقال اطلاعات به نقشه ی پایه: پس از تهیه نقشه های پایه با استفاده از عکسهای هوایی و نقشه های سازمان نقشه برداری و اطلاعات حاصله از سازمان آمار نسبت به انتقال اطلاعات بر نقشه های پایه اقدام می گردد اهم اطلاعات عبارتند از:

(۱) انواع تراکم های ساختمانی (۲) انواع کاربری های تجاری، صنعتی، آموزشی، بهداشتی، فرهنگی، فضاهای باز، سبز، تاسیسات و تجهیزات شهری (۳) انواع کاربری صنعتی (۴) انواع بناهای تاریخی (۵) انواع شبکه راه ها (۶) انواع حریم ها و محدوده های شهری

۳- تفکیک کاربری ها: معمولا تفکیک کاربری ها پس از مطالعات لازم با استفاده از رنگ و نقشه های خاص بر روی نقشه ها پایه انجام می شود که عبارتند از مسکونی، تجاری، آموزشی، فرهنگی، مذهبی، درمانی، بهداشتی و...

۴- ارزیابی و محدودیت توسعه فضایی: در مرحله بعدی تهیه طرح های جامع شهری با مراجعه به شهرداری و سایر موسسات دولتی و شورای مردمی نظریات آنان در مورد امکانات و محدودیت ها جمع آوری می شود که محدودیت ها می توانند محدودیت توسعه شهر از جهات اقلیمی و یا محدودیت نیروی انسانی و یا گاهی محدودیت فرهنگی، سیاسی، قانونی و مالی باشد. به این ترتیب مشاور طرح باید مجموعه این عوامل را دسته بندی کرده و نتیجه گیری کند و از آنها در زمینه ارایه راه حل ها استفاده کند.

۵_ تدوین سیاست های اجرایی مربوط به کنترل، تعدیل و هدایت و تقویت الگوی توسعه و طراحی شهری: سیاست گذاری اهداف وسیع و استراتژی های اجرایی را تعریف می کند که ممکن است دولتی و یا خصوصی باشد و بدیهی است که این بخش از برنامه فقط از عهده متخصصان مجرب شهر سازی بر می آید. به طور کلی تجزیه و تحلیل سیستم های سیاست های شهری نوعی فعالیت معیار گونه است و در این راستا (سیاست، طرح، برنامه، اجرا و ارزیابی) پنج حلقه تئوری برنامه ریزی مدرن است همچنین سیاست مربوط به کنترل شهری به تئوری استفاده از زمین وزونینگ (منطقه بندی) مربوط می شود هر گونه سیاست گذاری خاص و مناسب خود را می طلبد. بنابراین سیاست های اجرایی با سازمان تئوریک خود در کالبد شهرداری ها تجسم می یابد که با قوانین، نیروی انسانی و تجهیزات خود در جهت کنترل توسعه و رشد و تقویت الگوی شهر اقدام می نماید.

۶_ تهیه سناریو های مختلف (ارایه الگوها): معمولا در بحث ارایه الگوهای طرح جامع سناریو های مختلفی طراحی می شود که هدف آن گسترش آتی شهر است برای این منظور باید کلیه مسائل و مشکلات شهرهای مورد بررسی قرار گرفته و با توجه به آن فرضیاتی برای گسترش آینده شهر پیشنهاد گردد. اجزای فرضیه به این شرح است:

(۱) عدم تخریب واحدهای مسکونی تازه ساز (۲) توزیع ادارات و مراکز تجاری به داخل محلات قدیمی (۴) توسعه راهها به ترتیب سابق و بدون تغییرات (۵) جلوگیری از تخریب مساجد (۶) توسعه زمین های کنار دریا جهت مکان های تفریحی و ورزشی (۷) تنظیم جاده کمر بندی به دور شهر (۸) انتقال صنایع مزاحم به خارج شهر (۹) اختصاص محله های مخصوص جهت بار اندازها و میدانهای توزیع خوار و بار (۱۰) تامین امکان گسترش شهر برای مدت ۲۵ سال (۱۱) صرفه جویی در اجرای طرح از نظر اقتصادی

به طور کلی اجزای الگوی توسعه شهری در سطوح حوزه نفوذ شهر به شرح زیر است:

الف (نتایج مربوط به حوزه نفوذ (الگوی توسعه حوزه نفوذ)

پیش بینی چگونگی عملکردهای اقتصادی در حوزه نفوذ شهر و تحولات کلی آن در آینده

- چگونگی توزیع جمعیت در حوزه نفوذ شهر و احتمالات رشد و تحول آن در آینده
- برآورد کمبود های اساسی در وضع موجود در زمینه تاسیسات زیر بنایی، خدمات رفاهی و سایر تجهیزات موثر در روند رشد اقتصادی و اجتماعی حوزه نفوذ
- پیش بینی امکانات تامین منابع مالی و چگونگی مشارکت اهالی و نهادهای محلی برای برآوردن نیازهای عمرانی حوزه نفوذ شهر
- ارایه کلیات چهارچوب پیشنهادی برای توسعه و عمران حوزه نفوذ شهر
- (ب) نتایج مربوط به شهر (الگوی توسعه شهر)
- تعیین عملکرد و نقش غالب اقتصادی شهر در وضع موجود
- پیش بینی احتمالات رشد و تحولات جمعیت شهر در آینده
- ارزیابی امکانات رشد کالبدی و توسعه شهر
- پیش بینی امکانات مالی و فنی شهرداری در آینده
- برآورد کمبود امکانات (کمی و کیفی) و نیازهای عمرانی
- شهر در زمینه مسکن، زیر بنایی،
- شبکه عبور و مرور، آب، برق و...
- تعیین معیارها و ضوابطی که باید در طرح ریزی کالبدی شهر مورد توجه قرار بگیرد
- جمع بندی، تنظیم و مقایسه راه حل های بدست آمده برای رشد شهر و انتخاب بهترین راه حل و الگوی پیشنهادی

۶-۱) ارزیابی نقاط قوت و ضعف گزینه ها و الگوها:

فرضیاتی که برای گسترش شهر در آینده مطرح شد در یک چهارچوب ارزیابی قرار می گیرد و نکات ضعف و قوت آنها ارزیابی می گردد که یکی از آنها معیارهای ارزیابی روش سود و هزینه هست این روش وقتی موفق است که بتوان سود و هزینه و نتیجه را کمی کرده در فرمولهای سود و هزینه منظور نمود.

۶-۲) اولویت سنجی و امکان پذیری گزینه ها:

نخست در این باره سؤالاتی در زمینه اینکه آیا راه حل قابل اجراست یا نه مطرح می شود وقتی از تجزیه و تحلیل چندین راه حل بوجود آید راه حل های مورد نظر از طریق یک روش معین فرضی به حداقل کاهش می یابد درباره هر راه حل محدودیت اجرایی که یا اقتصادی، بودجه ای، اعتباری و یا کالبدی، قانونی و عدم دسترسی به منابع است مهمترین عامل حذف کننده می باشد.

۶-۳) توجیه مالی و اجرایی گزینه برتر:

وقتی طرح نهایی یا گزینه برتر به صورت نقشه های مقیاس دار و سطوح معین اجرایی ارایه گردید می توان بخش های مختلف آنرا با توجه به قیمت های موجود در شهر و امکانات اجرایی شهرداری برآورد کرد توجیه مالی و اجرایی نحوه سرمایه گذاری و چگونگی برگشت سرمایه و سود آن در زمان معین تبیین شود.

۶-۴) تدوین گزارش نهایی:

معمولا گزارش نهایی دارای دو بخش است:

۱- بخش موجود ۲- بخش آینده

(۱) بخش موجود

در بخش موجود با توجه به مقررات اجرایی طرح جامع اصلاح وضع موجود پیشنهاد می شود که شامل اصلاح بافت شهر و محله های آن و تعریض معابر و خیابانها می باشد و همچنین پیشنهاد طرح برای بافتهای فرسوده بعنوان بهسازی و مرمت یا نوسازی.

(۲) بخش آینده

الف) روند کلی توسعه: نحوه گسترش شهر در ۲۵ سال آینده را پیشنهاد می کند و مشخصات شهر پیشنهادی طی آن مطرح می شود.

ب) مراحل اجرای طرح جامع که شامل:

(۱) مرحله بندی طرح به پنج فاز و همچنین فاز بندی اجرای مربوط به طرح های کمر بندی و بزرگراهها

(۲) تهیه طرح تفصیلی برای هر مرحله همزمان با اجرای آن ها

(۳) ایجاد تشکیلات فنی در شهر داری برای اجرای مستقیم و یا نظارت بر اجرای طرح جامع

ج) قوانین و مقررات اجرای طرح جامع که پاره ای از آنها عبارتند از:

(۱) تعریف انواع استفاده از اراضی با تراکم های معین

(۲) مقررات مربوط به احداث کاربری مسکونی

(۳) مقررات مربوط به احداث کاربری های تجاری

(۴) مقررات مربوط به تفکیک زمین با توجه به تراکم های مختلف در سطح شهر و...

۵-۶) تهیه آلبوم نقشه ها:

طرح جامع معمولاً از بخش هایی تشکیل می شوند: (۱) گزارش (۲) نقشه ها، جداول و گراف ها

در بخش نقشه ها مفهوم بیان تصویری مورد استفاده قرار می گیرد مقیاس نقشه های طرح های جامع و نقشه های عمومی شهر ۱/۲۰۰۰ یا ۱/۲۵۰۰ است و نقشه حوزه نفوذ طرح جامع و محدوده استحفاظی با مقیاس ۱/۱۰۰۰۰ یا ۱/۲۰۰۰۰ تهیه می شوند لیست نقشه هایی که در طرح جامع و توسعه و عمران شهری تهیه می شود بشرح زیر می باشد:

(۱) نقشه نوع استفاده از اراضی شهر

(۲) نقشه مراحل مختلف توسعه آتی

(۳) نقشه عمومی تراکم مناطق و محلات مختلف شهر

(۴) نقشه محدوده های پیشنهادی شامل حریم شهر، محدوده قانونی و محدوده خدماتی شهرداری

(۵) نقشه شبکه ارتباطی شهر

(۶) نقشه درجه بندی و عرض خیابانها

(۷) نقشه مرحله بندی اجرای پروژه خیابانها و سایر پروژه های مربوط به شهرداری

(۸) نقشه شیب خیابان ها و نحوه دفع آبهای سطحی در شهر

(۹) نقشه مربوط به تفکیک وظایف شهرداری و سازمانهای مسئول در عمران شهری

فصل چہارم

اصطلاح زیبایی‌شناسی یا استه‌تیک (Aesthetics) از یک واژه یونانی گرفته شده که ادراک حسی معنا می‌دهد. در قرن هیجدهم میلادی الکساندر بومگارتن ۱ این واژه را در مفهوم ادراک و ارزیابی زیبایی به کار برد. این اصطلاح جدید از میانه قرن نوزدهم به بعد در میان مردم انگلیسی زبان رواج عام پیدا کرد. در برخی از جریانهای فلسفی نوین این گرایش وجود دارد که اصطلاح زیبایی‌شناسی را در مفهومی وسیع‌تر از ارزیابی زیبایی به کار می‌برد و از جمله به ماهیت، جاذبه و سایر کیفیات زیبایی در یک برداشت جامع نظر دارد.

دانش زیبایی‌شناسی یکی از شاخه‌های فلسفه است و یکی از ارزشهای اساسی سه‌گانه در فلسفه یونانی، یعنی «حقیقت»، «خیر» و «زیبایی» را تشکیل می‌دهد. روابط میان این ارزش‌ها و اهمیت نسبی هر کدام، از روزگار افلاطون و ارسطو به بعد، موضوع بحث فیلسوفان بوده است. زیبایی اگرچه، به دلیل جدایی نسبی آن از نیازهای اولیه انسانی، کمتر از دو ارزش دیگر مورد توجه قرار داشته، ولی با وجود این، همواره تأثیر آن در روان انسان و سعادت انسان، تا حدودی معلوم و شناخته شده بوده است.

مبانی فلسفی زیبایی‌شناسی

به عنوان مقدمه‌ای برای بررسی زیبایی‌شناسی برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری لازم است که به برخی از اصول فلسفی زیبایی‌شناسی، که به طور کلی مورد قبول قرار گرفته، اشاره شود. ادراک زیبایی، تا حدود زیادی یک امر ذهنی تلقی می‌شود. یعنی اینکه زیبایی، کیفیت یک پدیده عینی و مستقل از ادراک کننده آن نیست، بلکه ارزشی است که از سوی فرد دریابنده به یک وجود عینی مثل یک منظره طبیعی، یک بنا، یک پرده نقاشی، یک شعر و یا یک آهنگ موسیقی افزوده می‌شود. بنابراین، اینکه چه چیزی زیبا و چه چیزی زشت است، به عقیده فرد بستگی دارد. اما مشابهت‌های عقل انسانی و گرایش مردمانی با تمدن واحد و اصول آموزشی یکسان به تفکری همانند، که به داوری زیباشناختی یکسان و اتفاق نظر می‌انجامد، موجب شده که برخی از فیلسوفان قایل به عینیت زیبایی شوند. این امر چنانکه خواهد آمد، اهمیت زیادی برای برنامه‌ریزان شهری دارد.

یک بنا، قبل از آنکه دانسته شود که کلیسا یا کارخانه است، باعث احساس خوشایندی یا ناخوشایندی می‌گردد. اما در بسیاری از آثار برگزیده هنری، به ویژه در شعر، موسیقی، معماری، نقاشی انتزاعی و مجسمه‌سازی، دو جنبه موضوع و شکل، چنان درهم آمیخته و یکپارچه است که تفکیک آنها از یکدیگر آسان نیست. این وجه تمایز، از نظر زیبایی‌شناس یا معمار و برنامه‌ریز شهر اهمیت بسیار دارد.

برای دریافت و لذت بردن از طراحی شهری و سیمای شهر ۲ (TownscapE) کدام اصول زیباشناختی را می‌توان تدوین و یا حد اقل پیشنهاد کرد؟ و پایه فلسفی احتمالی برای تنظیم ضوابط زیبایی‌شناسی در طراحی شهری، به عنوان یک هنر مورد استفاده عامه، چه خواهد بود؟

اگر بتوان میان زیبایی‌شناسی معماری و زیبایی‌شناسی برنامه‌ریزی شهری تمایز قایل شد، شاید بتوان گفت که موضوع معماری عبارت است از بناها و مجموعه‌های ساختمانی و ابعاد محسوس درونی و بیرونی آنها و موضوع طراحی شهری، در متن برنامه‌ریزی شهری، به طور عمده عبارت است از فضاهای حرکت مردم و وسایل نقلیه که بین مجموعه‌های بزرگ

ساختمانی قرار گرفته است. از دیدگاه بصری، طراحی شهری، در درجه اول طراحی فضاها محسوب می‌شود.

تجربه‌ی زیباشناختی در معماری، به طور عمده، بر روابط انتزاعی شکل‌ها، تعریف فضا و عناصری که آنها را خوشایند و لذت‌بخش می‌سازد مثل ضرباهنگ (ریتم)، رنگ و سایه روشن استوار است. احساس زیباشناختی در عرصه طراحی و سیمای شهر، نیز به همین گونه است، ولی بیشتر بر روی فضا، که در اینجا خصلتی گسترده‌تر دارد، تأکید می‌ورزد.

نکته‌ی مهم در زیبایی‌شناسی محیط شهری یا سیمای شهری، روحیه و خصلت فرد دریافت‌کننده است. برای ارزیابی معماری یک بنا، معمولاً آن را جدا از محیط مورد ملاحظه قرار می‌دهند، اما یک طراح هشی به آثار عرصه وسیعی از بناها و فضاها می‌اندیشد. محیط شهری، احتمالاً کمتر مورد توجه بازدیدکنندگان و سیاحان قرار می‌گیرد، زیرا آنان به طور آگاهانه یا نسبتاً آگاهانه، بناهای خاصی را برای تماشا برمی‌گزینند. اما شهروندانی که در شهر زندگی می‌کنند آشنایی زیادی با محیط خود دارند و هر روزه در فضاهای آن حرکت می‌کنند. ممکن است که آشنایی شهروندان با محیط پیرامون خود بسیار عمیق باشد و ممکن است که نسبت به آن علاقه‌مند یا بی‌علاقه باشند. همچنین ممکن است که آگاهی آنان از محیط خود بسیار ناچیز و مبهم باشد که در این صورت نیز، علاقه و یا عدم علاقه زیبایی، کیفیت یک پدیده عینی و مستقل از ادراک‌کننده آن نیست، بلکه ارزشی است که از سوی فرد دریابنده به یک وجود عینی مثل یک منظره طبیعی، یک بنا، یک پرده نقاشی، یک شعر و یا یک آهنگ موسیقی افزوده می‌شود. بنابراین، اینکه چه چیزی زیبا و چه چیزی زشت است، به عقیده فرد بستگی دارد. "جستارهای شهرسازی" شماره ۱۷ (صفحه ۳۰)

تجربه زیباشناختی در معماری، به طور عمده، بر روابط انتزاعی شکل‌ها، تعریف فضا و عناصری که آنها را خوشایند و لذت‌بخش می‌سازد مثل ضرباهنگ، رنگ و سایه روشن استوار است.

وجود خواهد داشت. ولی چندان روشن نخواهد بود. شهروندی که آگاهی عمیقی از محیط خود دارد، ممکن است از برخی از جلوه‌های خاص آن مثل خیابانی دلپذیر با بنایی

شکوهمند در انتهای آن و یا میدانی محصور و جذاب لذت ببرد، همچنین ممکن است برای رفت‌وآمد خود راهی را که لذت‌بخش‌تر است برگزیند.

یک شهروند ناآشنا، ممکن است به همین‌گونه عمل کند، اما دلیل آن را نمی‌داند و نمی‌تواند علل عادت‌های خود را توضیح دهد. کسان بسیار دیگری هستند که خیلی کم به علل زیباشناختی علاقه یا بی‌علاقگی خود به محیط آگاهی دارند. آنان همان‌طور که به شدت در کودکان دیده می‌شود، به واسطه بیم اندکی که از یک بنای بد هیبت دارند و یا بنا به دلایلی مشابه اغلب حاضر نیستند که از مسیری معین عبور کنند. در هر حال بعید است که کسی حواس سالم و فعال داشته باشد، ولی نسبت به یک محیط شهری کاملاً بی‌تفاوت باقی بماند.

معیارهای زیبایی

اساس طراحی شهری و سیمای آینده شهرها، متکی به اعتبار آن دسته از معیارهای زیباشناختی است که مقبولیت عام دارد. همان‌طور که پیش از این اشاره شد، ذهنیت مشترک جمعی می‌تواند برخی از معیارهای عینی را به وجود آورد. اثر هنرهای بصری، یعنی معماری، مجسمه‌سازی و نقاشی، دارای کیفیت یا خصلتی است که با یک انگیزش حسی، معنایی یا زیباشناختی همراه است. به نحوی که باعث برانگیختن احساسات در بیننده می‌شود. همین خاصیت اثر هنری است که انگیزش زیباشناختی را به میزان زیادتر در میان کسانی پدید می‌آورد که تجربه بیشتری از آن دارند و در نتیجه منجر به پیدایش معیارهای ذوق می‌گردد.

هیوم که اصطلاح شور (Sentiment) را برای بیان عواطف زیباشناختی حاصل از یک شی به کار برده، کوشیده است که معیارهای عامی برای ذوق به دست آورد. او در کتاب مقالات اخلاقی، سیاسی و ادبی خود به «الگوها و اصولی» اشاره می‌کند که «از طریق توافق و تجربه مشابه ملل در طول قرون و اعصار رواج یافته است». او همچنین از پیشداوری‌هایی سخن می‌گوید که حس زیبادوستی ما را تباه می‌سازد و یادآوری می‌کند که کسانی که نمی‌توانند عقیده خود را با معیارهای رایج انطباق دهند، بدذوق محسوب می‌شوند.

کانت در کتاب نقد داوری زیباشناختی، زیبا را به عنوان چیزی تعریف می‌کند که «جدا از هر مفهومی لذت و خرسندی به وجود می‌آورد.» وی از یک اتفاق نظر عمومی بحث می‌کند که آن را «اعتبار عام ذهنی» می‌خواند. کانت در همین کتاب ارزش‌های زیباشناختی را با ارزش‌های اخلاقی مرتبط می‌سازد و چنین نظر می‌دهد که برخی الزام‌های اخلاقی برای دوست داشتن چیزهای زیبا، که تحسین همگان را برانگیخته‌اند، وجود دارد. اگر کانت و هیوم در قرن بیستم، با این همه اختلاف نظر، زندگی می‌کردند، تردید بیشتری از خود، در ارائه معیارهای زیباشناختی مورد قبول عام، نشان می‌دادند.

ساموئل الکساندر در کتابی به نام زیبایی و اشکال دیگر ارزش (لندن-۳۳۹۱) راهی مشابه را دنبال کرده است. او دلایلی برای خصلت غیرشخصی بودن ارزش زیباشناختی و نیز معیاری برای داوری زیباشناختی مطرح می‌سازد.

وی می‌نویسد:

جستارهای شهرسازی «شماره ۱۷ (صفحه ۳۱)

«داوران ارزش زیباشناختی کسانی هستند که احساس و انگیزه زیباشناختی آنان را ارضاء می‌کند و زیبا چیزی است که این داوران را راضی می‌سازد. معیار حس زیباشناختی متعلق به اشخاص صاحب صلاحیت است و کسانی صلاحیت دارند، که واجد معیار حس زیباشناختی هستند. این معیار نیز در هیچ فرد واحدی ظاهر نمی‌گردد، مگر تا زمانی که به عنوان مظهر پذیرفته شود.»

آرای این سه فیلسوف و طرفداران آنان، تا حدی مورد پذیرش جامعه قرار گرفته و در قانونگذاری اندکی، که در جامعه نوین به نفع علایق زیباشناختی صورت گرفته، تأثیر کرده است. نکته مهم این است که اگر وضع ضوابط و قانونگذاری در زمینه طراحی شهری موجه باشد، لازم است که اساس فلسفی معیارهای زیباشناختی، به طور مرتب مورد بازبینی و واریسی قرار گیرد.

عوامل ادراک زیبایی

چه چیزهایی ارزش‌های اساسی زیباشناختی را در محیط شهری به وجود می‌آورد؟ آنها به طور عمده عبارت‌اند از؛ الگوها، شکل‌ها، رنگ‌ها و سایه روشن، بدون در نظر گرفتن نوع بناها و فارغ از اینکه آنها خانه، کلیسا، اداره و یا مدرسه هستند. با وجود این، خصلت الگوها تا اندازه‌ای از نوع کارکرد این بناها ناشی می‌شود که موجبات احساس را فراهم می‌آورد. همان‌طور که کانت در کتاب نقد داوری زیباشناختی می‌گوید، هیچ مفهومی «برای اینکه مرا قادر به دیدن زیبایی چیزی بکند، ضروری نیست».

دریافت و ادراک محیط دارای سه مرحله است، در نخستین مرحله، الگوی مجرد دو بعدی اشکال رنگین ادراک می‌گردد. در مرحله دوم احساس سه بعدی در فضا و حجم‌های آن قرار دارد و در مرحله سوم جنبه‌های نمادین مربوط به کارکرد این حجم‌ها یعنی کلیساها، خانه‌ها، ادارات، کارخانه‌ها و مدارس دریافت می‌شود. تجربه زیباشناختی بیش از همه به مرحله اول و پس از آن به مرحله دوم و خیلی کم به مرحله سوم بستگی دارد.

این طبقه‌بندی تا حدودی موافق نظریهٔ برکلی ۶ در کتاب نظریهٔ جدید دیدن است که می‌گوید نخستین تجربه دیداری یا بصری ما دوبعدی است، مثل سطح صاف یک تصویر و بعد از آن از طریق بسط فعالیت جسمانی یعنی لامسه و انطباق عادت (به تصویر صفحه مراجعه شود) با دیدن است که از فضای سه بعدی و حجم‌ها آگاه می‌شویم. ویلیام جیمز ۷ در کتاب خود به نام اصول روان‌شناسی در رد این نظریه اظهار می‌دارد که: ادراک فاصله، یک احساس بصری است، که البته قبول کامل آن دشوار به نظر می‌رسد.

روان‌شناسانی که اعتقاد دارند انسان و حیوان جهان را به آن صورت که می‌شناسند می‌بینند، احتمالاً موافقت بیشتری با برکلی دارند تا ویلیام جیمز. در واقع مرحله سوم ادراک محیط با مراجعه به گنجینه‌ای از تصاویر ذهنی طبقه‌بندی شده، حاصل می‌شود که خیلی زیاد و به طور مرتب، بنا به قول وایتهد ۸ از طریق تصورات بی‌واسطه، تأثیر علی و تحلیل‌های عقلی به دست می‌آید کتاب نمادگرایی، معنا و نتیجه آن (لندن-۵۲۹۱).

ارزش‌های زیباشناختی را می‌توان بر طبق آرای هاجسن^۹، کامس^{۱۰} و کانت به دو گروه نخستین و دومین تقسیم کرد. هاجسن در کتاب تحقیق درباره منشأ زیبایی و فضیلت از زیبایی اصیل یا مطلق و زیبایی نسبی یا تطبیقی سخن می‌گوید. کامس در رساله مبادی نقد از زیبایی ذاتی دریافت و ادراک محیط دارای سه مرحله است، در نخستین مرحله، الگوی مجرد دو بعدی اشکال رنگین ادراک می‌گردد. در مرحله دوم احساس سه بعدی در فضا و حجم‌های آن قرار دارد و در مرحله سوم جنبه‌های نمادین مربوط به کارکرد این حجم‌ها یعنی کلیساهای، خانه‌ها، ادارات، کارخانه‌ها و مدارس دریافت می‌شود. "جستارهای شهرسازی" شماره ۱۷ (صفحه ۳۲)

ارزش‌های زیباشناختی را می‌توان بر طبق آرای هاجسن، کامس و کانت به دو گروه نخستین و دومین تقسیم کرد. هاجسن از زیبایی اصیل یا مطلق و زیبایی نسبی یا تطبیقی سخن می‌گوید. کامس از زیبایی ذاتی و زیبایی نسبی یاد می‌کند و کانت از زیبایی مطلق و زیبایی مشروط، یعنی زیبایی وابسته به مفاهیم، حرف می‌زند و زیبایی نسبی یاد می‌کند و کانت در کتاب نقد داوری زیباشناختی، از زیبایی مطلق و زیبایی مشروط، یعنی زیبایی وابسته به مفاهیم، حرف می‌زند.

اعتبار همه اینها، از دیدگاه صرفاً زیباشناختی، سؤال‌برانگیز است؛ زیرا لذت زیباشناختی، بر نوعی از تفکر بی‌قصد و غرض استوار است که مجرد از آن چیزی است که درک می‌شود. این مفهوم در واقع از آرای کانت منشأ گرفته، ولی در این نکته تردید است که بتوان عواطف همراه با لذت زیباشناختی را به طور کامل از روند ادراک حذف کرد. دریافت زیباشناختی ممکن است به آسانی از نخستین مرحله ادراک محیط، یعنی درک الگوی مجرد دو بعدی اشکال رنگین، منتزع گردد. اما گذار به دومین مرحله، یعنی انطباق بسط فعالیت جسمانی و لامسه با بینش بصری، آن قدر سریع صورت می‌گیرد که در روند طبیعی ادراک، با مرحله اول همانند و عین هم به نظر می‌رسد.

نکته مهم در مورد محیط شهری، نقش عنصر ثقل یا نیروی جاذبه و تأثیر آن در ایجاد لذت زیباشناختی ماست. وقتی که یک ساختمان در عرصه شهر، در نتیجه همین احساس ثقل،

حالت بی‌اطمینانی به وجود می‌آورد، حس نظم و لذت زیباشناختی ما را دچار اختلال می‌سازد. این امر تا حدودی به تجربه ما از امکانات مصالح بستگی دارد. اگر ستون‌های زیر یک ساختمان بزرگ، که از میان آنها دورنما و سیمای شهر دیده می‌شود، احساسی از بی‌اطمینانی به وجود آورد، لذت ذوقی ما را درهم می‌ریزد. این پدیده در واقع، همان نوع دوم زیبایی موردنظر کانت (در نقد داوری زیباشناختی)، یعنی زیبایی مشروط است که به درک شرایطی که زیبایی در آن تحقق یافته، بستگی دارد. همچنین این امر نوعی داوری ذوقی که «تابع محدودیت قرار گرفته» محسوب می‌شود.

این لذت زیباشناختی، که به درک ما از امکانات مصالح بستگی دارد، با تغییر این درک تغییر خواهد کرد. هیوم در رساله‌ای درباره طبیعت انسان می‌گوید که «قوانین معماری می‌طلبد که رأس یک ستون باریکتر از پایه آن باشد، زیرا که در این صورت احساسی از اطمینان خاطر در ما به وجود می‌آورد که لذت‌بخش است، درحالی که برعکس آن، احساسی از خطر پدید می‌آورد که رنج‌آفرین خواهد بود.» این شکل ستون که هیوم به آن اشاره کرده، به این دلیل به ما حس اطمینان و امنیت خاطر می‌بخشد که آگاهی زیادی از امکانات مصالح ساختمانی آن، یعنی سنگ، داریم. با استفاده از بتون مسلح که قدرت تحمل بیشتری از سنگ دارد، شکل جدیدی از ستون ابداع گردیده که از بالا به پایین باریکتر می‌شود و کارایی بیشتری دارد. این ساختار جدید، در آغاز پیدایش خود، اغلب از طرف سنت‌پرستان به بهانه اینکه غیر قابل اطمینان به نظر می‌رسد و در نتیجه لذت زیباشناختی را مختل می‌سازد، مورد انتقاد قرار می‌گرفت. اما آشنایی بیشتر با امکانات ساختمانی انواع مختلف بتون مسلح، مثل بتن فشرده و کالبدهای بتونی، این نگرانی ناشی از عدم امنیت را کاهش داده است.

این عنصر ثقل، یعنی حس استحکام، عامل مهمی در عرصه زیباشناسی شهری است که در آن لذت زیباشناختی وابسته به این مفهوم است که یک چیز چگونه باید باشد. از طرف دیگر این موضوع که بیان کارکرد در لذت زیباشناختی تأثیر می‌کند، یعنی اینکه یک کلیسا و چیزهایی مانند آن، طبق تصویری که از شکل آنها داریم، به نظر ما می‌رسند، قابل تردید و سؤال‌برانگیز است. از نظر زیبایی‌شناسی، این‌گونه برداشت نادرست است. اگر یک کلیسا،

شبیه تصویری که از یک کارخانه داریم به نظر آید، باز به خودی خود و حتی بهتر از یک کلیسا، می‌تواند زیبا جلوه کند.

البته این سخن به این معنی نخواهد بود که دیگر لازم نیست که یک معمار درباره هدفهای ساختن یک کلیسا، در حد توان تعمق و اندیشه کند، چرا که در این صورت نتیجه کار فقط یک بنای زیبا خواهد بود. بلکه منظور این است که اگر حاصل کار بر طبق تصور ما بیشتر به یک کارخانه شبیه است، پس امکان دارد که زیبایی آن نیز متناسب با دوام همان تصور باشد.

مظاهر زیبایی شهری

اصول زیبایی‌شناسی، بر نفس تجربه ذوقی و بی غرض انسان استوار است. بنابراین در عرصه طراحی شهری، پیش از آنکه چنین اصولی مطرح شود، لازم است که مظاهر این لذت ذوقی مورد بررسی قرار گیرد. چه چیزی در شهرها و شهرک‌ها برای مشاهده‌کنندگان لذت یا رنج ایجاد می‌کند؟ موارد سودمند برای مطالعه عبارت است از:

۱- نمای عمومی ۲- میدان ۳- خیابان ۴- آتاشه شهری

۱- نمای عمومی (Panorama)

وقتی که شهر یا شهرکی طراحی و ساخته می‌شود و یا شهری توسعه می‌یابد، لازم است که با مکان و منظره اطراف خود متناسب و جور باشد. مکان شهر معمولاً مسطح و یا ناهموار است و تمام بناهای مختلف، جاده‌ها، پیاده راه‌ها، فضاهای باز، باغ‌ها، درختان و آتاشه شهری، باید در یک ترکیب‌بندی مؤثر و کارکردی با یکدیگر ارتباط پیدا کنند. اگر لذت زیباشناختی نیز به عنوان یک هدف مهم موردنظر باشد، پس لازم است که این ترکیب‌بندی از نظر بصری همگیرایی داشته باشد. در این مورد خط افق، هم برای کل شهر و هم برای اجزای مختلف آن، یک اصل بنیادی محسوب می‌شود. خط افق در چشم‌اندازهای دورتر، بخشی از زمینه برای خطوط کلی ساختمان‌ها و درختانی است که در عمق یا دورنما دیده می‌شود و جوّ (اتمسفِر) معمولاً آن چیزی است که در آثار کلاسیک نقاشان بزرگ منظره، مثل پوسن^{۱۱}،

کلود ۲۱ و ترنر ۳۱ مشاهده می‌شود. این خطوط افق، یک عنصر بنیادی زیباشناختی را در سیمای شهر به وجود می‌آورد. معمولاً دیدن خط افق در مسیر ورود به یک روستا شهر و نگرستن به نمای یک شهر از یک نقطهء مرتفع لذت بیشتری ایجاد می‌کند.

در این زمینه نمونه‌های بسیاری وجود دارد، که از جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: عموماً مناظر قسمتهای مرکزی شهرهای پاریس، رم و وین را لذت‌بخش دانسته‌اند و این امر تا حدی به این دلیل است که در آنها، مجموعه بناهای مختلف با یکدیگر هماهنگی دارند و ساختمانهای مرتفع جدید نتوانسته این هماهنگی را از بین ببرد. درحالی‌که نمای عمومی لندن، از چند زاویه مختلف، ناخوشایند به نظر می‌رسد، زیرا که ساختمان‌های مرتفع آن با یکدیگر هماهنگ نیستند. این بناها، اغلب برخلاف توصیه‌های «هیأت سلطنتی هنرهای زیبای بریتانیا» قد علم کرده‌اند. در شهرهای امریکایی، ساختمانهای مرتفع، گاهی هماهنگی دارند و گاهی ندارند، که در هر دو مورد نیز، اثرگذاری آنها بیشتر به عامل تصادف بستگی دارد تا طراحی.

وجود ساختمانهای بلند در شهرها، یکی از مهمترین مسائل زیبایی‌شناسی شهری در قرن بیستم است. بنابراین چون به نظر می‌رسد که آنها از نظر تجاری و نه از جنبه اجتماعی پذیرفته شده‌اند، از جهت کاربردی سودمند خواهد بود که بدانیم چه عواملی می‌تواند آنها را خوشایند سازد. شواهد بسیاری می‌توان ارائه داد که نشان می‌دهد توجه به اصل وحدت انداموار (ارگانیک)، می‌تواند در این زمینه خرسندی و رضایت خاطر ایجاد کند. این امر به این معنی است که در یک ترکیب‌بندی شکلی، هر جزء از طریق خصلت خود، روابطش را با کل و دیگر اجزاء، چنانکه در شکل‌های طبیعی یافته می‌شود، معلوم می‌سازد، اگر چند واحد ساختمانی بلندمرتبه، به نحوی به دور هم گرد آیند که میان ارتفاع آنها نوعی توالی و ترتیب وجود داشته باشد، و یا اگر ارتفاع یکسان دارند، نسبت به هم در مکان مناسب قرار گرفته

وقتی که شهر یا شهرکی طراحی و ساخته می‌شود و یا شهری توسعه می‌یابد، لازم است که با مکان و منظره اطراف خود متناسب و جور باشد. مکان شهر معمولاً مسطح و یا ناهموار است و تمام بناهای مختلف، جاده‌ها، پیاده راه‌ها، فضاهای باز، باغ‌ها، درختان و اثاثه شهری، باید در یک ترکیب‌بندی مؤثر و کارکردی با یکدیگر ارتباط پیدا کنند.

وجود ساختمانهای بلند در شهرها، یکی از مهمترین مسائل زیبایی‌شناسی شهری در قرن بیستم است. بنابراین چون به نظر می‌رسد که آنها از نظر تجاری و نه از جنبه اجتماعی پذیرفته شده‌اند، از جهت کاربردی سودمند خواهد بود که بدانیم چه عواملی می‌تواند آنها را خوشایند سازد. شواهد بسیاری می‌توان ارائه داد که نشان می‌دهد توجه به اصل وحدت انداموار می‌تواند در این زمینه خرسندی و رضایت خاطر ایجاد کند.

باشند، ممکن است از نظر زیباشناختی نتیجه‌ای لذت‌بخش به بار آورند. اما اگر به طور پراکنده و تصادفی در اینجا و آنجا سربلند کنند، همان‌طور که در شهر لندن دیده می‌شود، حاصلی ناخوشایند ارائه خواهند داد.

اگر مثل ترستان ادواردز ۴۱ در کتاب شیوه‌های خوب و بد در معماری این نظر را ارائه می‌دهیم که «ایجاد آسمانخراش‌های تجاری به کلی غلط بوده است» چندان اعتباری نخواهد داشت، زیرا وقتی یک ساختمان از نظر تجاری، که خود بخشی از حیات جدید شهرهاست، پذیرفته شد، باید آن را به دست معماری هنرمند سپرد تا آن را به بهترین صورتی که می‌تواند آماده بهره‌گیری سازد. اما از نظر طراحی شهری، موضوع کار هنرمند، خیلی وسیع‌تر است و تمام ناحیه مرکزی یک شهر را در برمی‌گیرد و بنابراین لازم است که بر کل آن احاطه داشته باشد. در مورد یک شهر کوچک، که تمام آن زیر نظر یک هنرمند واحد طرح‌ریزی می‌شود، ممکن است نتیجه‌ای رضایت‌بخش به بار آورد. ولی در شهرهای بزرگ تاریخی مثل پاریس، رم و وین نظارت عمومی هنرمند منحصر به یک اقدام سلبی، یعنی جلوگیری از ایجاد بناهای خیلی مرتفع در نواحی خاص است. در شهر لندن، رسیدگی مستقیم به این موضوع به «هیأت سلطنتی هنرهای زیبا» محول گردیده که قدرتش بسیار محدود است. این هیأت مجبور است صبر کند تا مراجع‌های صورت گیرد، که در این حال نیز، توصیه‌های او معمولاً نادیده گرفته می‌شود.

۲- فضای محصور یا میدان (Enclosure)

شکل اولیه میدان از آگورای (AGORA) یونانی و فوروم (Forum) رومی منشأ گرفته و از نظر زیباشناختی بیشترین تکامل را در ایتالیای قرون وسطی و دوره رنسانس به صورت پیاپی

(Piazza) به خود دیده است. تکامل و تطور میدان را در اروپا بعدها کامیلو سیته ۵۱ به منظور استنتاج اصول طراحی، دنبال کرد که پذیرش قابل توجهی میان برنامه‌ریزان شهری یافته است.

میدان‌های اصلی شهرهای اروپا در قرون وسطی و دوره رنسانس، اغلب یا جنبه دینی داشت که «کلیسا» عنصر مسلط آن بود و یا خصلتی مدنی داشت که «تالار شهر» عنصر مسلط آن را تشکیل می‌داد. این میدان‌ها برای اجتماعات مذهبی و شهروندی مورد استفاده قرار می‌گرفت و به همین دلیل مرکز آنها معمولاً به صورت فضای باز و خالی حفظ می‌شد و یادمان‌ها و فواره‌ها در کناره‌ها و یا در گوشه‌های آن مستقر می‌گردد.

در چنین میدانی که از نظر زیباشناختی ارضاکننده باشد، احساس فضا به نحو لذت‌بخشی برانگیخته می‌شود. این میدان به اندازه کافی برای پاسخگویی به کارکرد خود بزرگ است و در عین حال، به اندازه‌ای کوچک است که احساسی از فضای محصور به وجود می‌آورد. همچنین معماری داخلی آن که خط افقی هماهنگ با یک عنصر مسلط دارد، مطبوع و دلپذیر است. میدان‌های فلورانس، رم و نیز و... از نمونه‌های برجسته این گونه میدان محسوب می‌شوند. آنها در واقع به مثابه سالن‌ها و یا اتاق‌های بزرگ و روبازی هستند، که فقط با یک حد اکثر دو ورودی و خروجی چشمگیر، یک فضای کامل محصور به وجود می‌آورند. همان‌طور که نگریستن از دریچه یک اتاق به سوی بیرون جالب است، نگاهی به اطراف میدان نیز می‌تواند جالب باشد، اما دریچه‌های متعدد که به هر سو گشوده می‌شود و نظرها را به فراسو می‌کشد، لذت درون اتاق را بسیار ناچیز جلوه می‌دهد. به همین دلیل است که میدان ترافالکار لندن به عنوان یک فضای شهری، موفق نیست. چنانکه سیته مورد تأکید قرار داده، مراکز میدان‌ها باید آزاد و باز گذاشته شود و فضای آنها باید به طور کامل محصور گردد.

بنای مسلط، یعنی کلیسا یا تالار شهر در یک طرف میدان قرار گرفته و پله‌هایی که به سوی مرکز کشیده می‌شود، به بنا برجستگی و بزرگی می‌بخشد و جاذبه آن را گسترش می‌دهد. در طراحی دوره رنسانس، به علت گرایش به تقارن و شکل‌آرایی و تأکید بر ژرفنمایی (پرسپکتیو)، هم در نقاشی و هم در معماری، یک طرف میدان‌ها رو به خیابان گشوده می‌شد

که در طرف آن بنای اصلی قرار می‌گرفت. بی‌تردید نمونه کلاسیک آن میدان کاپیتول (CaPitol) در رم، ساخته میکل آنژ ۶۱ است که در یک طرف آن قصر دل سناتوره (Del Senatore) قرار دارد و طرف دیگر آن به فضایی باز با یک شیب راه طولانی وصل می‌شود. نمونه برجسته دیگر میدان سن پیترو (St. Peter) اثر برنینی ۷۱ است که در مقابل کلیسای آن فضایی باز قرار گرفته و امروزه به خیابان متصل شده است.

در انگلستان هر دو نوع این میدان‌ها را می‌توان مشاهده کرد. مثل میدان‌های محصور شهرهای لندن و باث (Bath) و میدان‌های شهر برایتون (Brighton) که روی به سوی دریا گشوده است. در بسیاری از میدان‌های لندن، کثرت درختان بزرگ و گیاهان دیگر، حس فضا و محوطه را از بین می‌برد و به جای یک فضای شهری، بیشتر احساس باغی را به وجود می‌آورد که در محاصره ساختمان‌ها، که اغلب آنها نیز قابل رؤیت نیست، قرار گرفته است. این وضع به حال یک عاشق گیاهان خانگی شبیه است که خانه و اتاق‌های خود را از گل و گیاه پر می‌کند و سرانجام آن را به صورت گلخانه در می‌آورد.

در هر اثر هنری، گزینش و حذف عناصر مختلف مستلزم یکدیگر است. در یک طراحی موفق (به تصویر صفحه مراجعه شود) شهری لازم است که اندازه درختان متناسب با اندازه ساختمان‌ها باشد و باید از انواعی انتخاب شوند که بتوانند اندازه مناسب را عرضه کنند. دلیل اصلی انتخاب درختان چنار این است که می‌توانند در یک فضای دودآلود زنده بمانند و در زمانی که دود از میان می‌رود می‌توان جانشینی درختان کوچکتر را آزمایش کرد و آنها را به نحوی سامان داد که احساس لذت‌بخش فضا را تقویت کنند. یکی از راههای برجسته کردن جنبه‌های زیباشناختی میدان‌ها و محوطه‌ها، افزایش نواحی خاص پیاده‌روی در مراکز شهری است. در یک میدان شهری، گیرایی و خوشایندی فضا از طریق ایجاد فضای محصور آفریده می‌شود (که قرینه آن در معماری، گیرایی فضای داخلی یا کلیسای بزرگ است).

اگر اندازه بناهای میدان، متناسب با فضا باشد، و اگر این بناها در راستای یک خط افق آرامش‌دهنده، هماهنگ گردند، این لذت و گیرایی فضا افزایش می‌یابد.

اما در معماری نوین با دیوارهای مسطح شیشه‌ای و پوشش رنگین، ساختن میدان‌هایی که از نظر زیباشناختی جالب باشد، بسیار مشکل است. چرا که این وسایل امروزی خیلی ناتوان تر از معماری سنگی دوره رنسانس است که از طریق ایجاد سایه روشن‌ها، غالباً نوعی معماری جنبی و متمایز عرضه می‌کرد.

در یک میدان شهری، گیرایی و خوشایندی فضا از طریق ایجاد فضای محصور آفریده می‌شود. اگر اندازه بناهای میدان، متناسب با فضا باشد، و اگر این بناها در راستای یک خط افق آرامش‌دهنده، هماهنگ گردند، این لذت و گیرایی فضا افزایش می‌یابد.

خیابان یک گذرگاه عمومی است که ساختمان‌ها، دیوارهای آن را تشکیل می‌دهند و جذابیت زیباشناختی آن ناشی از فضایی است که در چشم‌انداز خیابان و بناهای وابسته به آن آفریده می‌شود. تجربه نشان می‌دهد که اگر میان ارتفاع ساختمان‌های کناری و عرض خیابان تناسب خوبی برقرار شود، لذت زیباشناختی ایجاد می‌کند.

۳- خیابان

خیابان یک گذرگاه عمومی است که ساختمان‌ها، دیوارهای آن را تشکیل می‌دهند و جذابیت زیباشناختی آن ناشی از فضایی است که در چشم‌انداز خیابان و بناهای وابسته به آن آفریده می‌شود. تجربه نشان می‌دهد که اگر میان ارتفاع ساختمان‌های کناری و عرض خیابان تناسب خوبی برقرار شود، لذت زیباشناختی ایجاد می‌کند. در اغلب پایتخت‌های اروپا نمونه‌های خوب و بد از خیابان دیده می‌شود.

یکی از بهترین نمونه‌ها، کانال بزرگ شهر ونیز است که ارتفاع بناهای دو طرف آن به خوبی با عرض کانال هماهنگی پیدا کرده است. در اینجا یک وحدت کلی میان انبوه ساختمان‌ها و معماری متنوع و متمایز آن پدید آمده، به نحوی که میدانی برای بازی زیبای نور و سایه فراهم می‌آورد. از بهترین نمونه‌های جدید، در یک مقیاس کوچکتر، باید از محدوده خاص پیاده‌روی لین‌بان (Lynbohn) در شهر «روتتردام» هلند نام برد. در این ناحیه ساختمان‌های کناری به دو طبقه محدود شده که احساسی از رهایی و گشودگی پدید

می‌آید. در حالی که بناهای چهار طبقه و بیشتر در گذرگاه پیاده، می‌تواند احساسی از تنگنا و بسته بودن ایجاد کند.

یک جنبه زیباشناختی خیابان، به ویژه در نواحی بحث‌انگیز مسکونی، تکرار واحدهای ساختمانی و حدود دامنه این تکرار تا جایی است که موجب یکنواختی نشود. ترستان ادواردز این موضوع را در کتاب شیوه‌های خوب و بد معماری مورد بررسی قرار داده و به نتایجی رسیده که تا حد زیادی مورد قبول قرار گرفته است. او از این عقیده حمایت می‌کند که گاهی می‌توان معیارهایی را براساس احساس مشترک ارائه داد.

اگر خانه‌ای با طراحی متوسط در یک ردیف طولانی شامل ۰۲ خانه تکرار شوند، یکنواختی و کسالت ایجاد می‌کند. اگر این واحد دارای طراحی خوب بوده و کوچک هم باشد، تکرار آن قابل قبول‌تر خواهد بود. اگر واحد خانه بزرگ بوده و دارای درگاه‌های ورودی جالب و متناسب باشد، به طوری که در برخی از شهرها و شهرک‌های انگلیسی دیده می‌شود، تکرار آن خوشایندتر خواهد بود و اگر طرح واحد مسکونی متغیر بوده و یا بناهای دو طرف خیابان متفاوت، ولی هماهنگ باشند، تأثیر کلی غالباً لذت‌بخش خواهد بود، زیرا که تنوع در درون وحدت کلی، مراعات شده است.

تنوع در طرح واحدها و مکان آنها یکی از افزارهایی است که در نواحی مسکونی نوسازها به کار گرفته می‌شود. به هر حال این معماران هستند که به تکرار طولانی واحدهای خوش طرح علاقه دارند، اما این مسأله مطرح است که تا کجا می‌توان این تکرار را بدون ایجاد حس یکنواختی و ملال، که از لذت زیباشناختی می‌کاهد، ادامه داد؟ در موسیقی می‌توان قطعه‌ای را بارها با تأثیری خوشایند تکرار کرد، که به طور نمونه در آثار موزارت دیده می‌شود، اما مرزی وجود دارد که با عبور از آن، عنصری از پوچی و بیهودگی به درون رخنه کند. این امر در مورد معماری نیز صادق است. باید پذیرفت که برخی از معماران و برنامه‌ریزان نمی‌دانند که چه موقع باید تکرار را قطع کرد. همان احساس یکنواختی در تکرار قطعات پیش ساخته بتونی در نمای ساختمان‌ها نیز، ظاهر می‌شود. در واقع مزایای اقتصادی تولید انبوه، اغلب خسارات زیادی به بار می‌آورد.

ترتیب خطی و مستقیم بناها در امتداد یک خیابان، یکی از ویژگیهای نواحی مرکزی شهرهاست که به طور فشرده ساخته می‌شود. در نقاطی که فضاهای باز و باغ‌ها، با عرصه شهری و نواحی مسکونی ترکیب می‌شوند، این ترتیب یکنواخت جنبه جزئی پیدا می‌کند و به کمک فضاها و درختان تنوع می‌یابد. ترکیب‌بندی فضاها و بناها با یکدیگر موضوع دانش «معماری منظر» ۸۱ است.

وجود خیابان مرکزی در شهرها از گذرگاههای عام باستانی و بناهای پایانی آن-اغلب یک نیایشگاه مانند مصر باستان-منشأ گرفته است. زیباترین نمونه‌های آن، خیابان‌های وسیعی است که دو سوی آن را ساختمان‌ها و باغ‌های خوش‌ترکیب فراگرفته و نشانه‌ای برجسته و جذاب دارد.

شاید بزرگترین نمونه آن در جهان خیابان شانزلیزه (Champs Elysees) در شهر پاریس باشد، که با ایستادن در باغ توپلری (Tuileries) و نگرستن از میان میدان کنکورد (Concord) به بنای پایانی آن یعنی طاق نصرت (Arc de Triomphe) می‌توان تمامی شکوه آن را احساس کرد. نمونه‌های مشابه دیگری، اما در مقیاس کوچکتر وجود دارد. بنا به سلیقه عده‌ای، گیرایی و شکوه خیابان‌ها بیشتر به جنبه شکلی و متقارن آنها بستگی دارد و بنابراین دورنمایی از بناهای متوازن در فواصل مختلف ترجیح داده می‌شود. نمونه‌های برجسته، منظره‌های کلاسیکی است که کلود و ترنر نقاشی کرده‌اند، به ویژه آنهایی که ساختمانهای کلاسیک را در کنار منظره‌ای از آب نشان می‌دهد. نمونه کامل و تمام عیار آن، تابلوی معروف ترنر است به نام دیدو کارتاژ را می‌سازد ۹۱ که در آن، حجم بناهای مستقر در دو سوی چپ و راست آب، در میان مه روشن دور، با یکدیگر متوازن شده‌اند. این منظره‌های کلاسیک در نقاشی، احتمالاً تأثیر قابل ملاحظه‌ای در دانش «معماری منظر» داشته است.

۴-اثاثی شهری (Furniture)

وسایل خدمات عمومی که فضاهایی را در شهر اشغال می‌کند، گاهی مانند چراغ‌های روشنایی، علائم راهنمایی و دکه‌های تلفن جنبه کارکردی دارند و گاهی نیز مثل یادمان‌های عمومی، فواره‌ها، درختان و باغ‌ها برای تزیین به کار می‌روند. وظیفه زیباشناختی یک برنامه‌ریز شهری در درجه اول عبارت است از تعیین اندازه و جانمایی این وسایل، به نحوی که بیشترین لذت بصری را ایجاد کند. یک اصل مفید که در این زمینه کامیلاً سسته مطرح کرده است، این است که اثاث خیابانی تا آنجا که ممکن است باید تابع شرایط فضایی پیرامون خود باشد.

گذشته از این، چه اصول دیگری را می‌توان پیشنهاد کرد؟ پروفیسور رودلف آرنه‌ایم ۰۲ در کتاب خود به نام مقدمه‌ای بر روان‌شناسی هنر (۱۹۶۶) در ضمن بحث از نظم و پیچیدگی در طراحی منظره، طبقه‌بندی سودمندی از موضوع ارائه می‌دهد. وی اگرچه اصطلاحاتی را که عمدتاً از همان اصل قدیم «وحدت و تنوع» گرفته شده به کار می‌برد، ولی تقسیم‌بندی او از نظم قابل استفاده است. طبق این تقسیم‌بندی عناصر نظم عبارت است از: ۱-تجانس ۲-همانگی ۳-سلسله مراتب ۴-تصادف

منظور از تجانس (Homogeneity)، وجود یک کیفیت مشترک در الگوی کلی است که به عنوان یک عنصر وحدت بخش عمل می‌کند. همانگی (Coordination) عبارت از تعادل و توازن در میان اجزاء است. سلسله مراتب (Heirarchy) نظمی است

منظور از تجانس، وجود یک کیفیت مشترک در الگوی کلی است که به عنوان یک عنصر وحدت‌بخش عمل می‌کند.

همانگی عبارت از تعادل و توازن در میان اجزاء است.

سلسله مراتب نظمی است که به وسیله آن یک عنصر ساختی مسلط با دیگر عناصر تابع آن مربوط می‌گردد و تصادف هم عبارت است از ارتباط با غیر مربوط.

که به وسیله آن یک عنصر ساختی مسلط با دیگر عناصر تابع آن مربوط می‌گردد و تصادف (Accident) هم عبارت است از «ارتباط با غیر مربوط». همه اینها به شدت در سیمای شهری دیده می‌شود، اما مفهوم آخری یعنی تصادف، از اواسط قرن بیستم توجه زیادی را به خود جلب کرده و بنابراین، این اهمیت را دارد که به طور خلاصه مورد ملاحظه قرار گیرد، زیرا کمتر با معیارهای عام دیگر سازگاری دارد.

تأثیر عناصر تصادفی در سیمای شهر که به پیدایش منظره‌های زیبا منجر می‌شود، تا حدودی به هنر سنتی عامه برمی‌گردد. هنرمندان سنتی معمولاً، طراح شهری نبوده، بلکه افرادی تیزهوش بوده‌اند که براساس دریافت‌های ابتدایی خود از هماهنگی، رنگ و تعادل، منظره‌های لذت‌بخش آفریده‌اند. خرده‌ریزهای ریخته شده در محلی متروک، وقتی که در ارتباط با درختان و ساختمان‌های نوین دیده شود، آثاری تصادفی به وجود می‌آورد که می‌تواند لذت زیباشناختی ایجاد کند. همچنین کلبه محقری که بدون هیچ اندیشه هنری برپا می‌شود، ممکن است که از نظر بصری، به چیزی لذت‌بخش بدل گردد. بدیهی است که در این موارد، نوعی خویشاوندی با ترفند «منظره کشف شده» وجود دارد و بنابراین، برنامه‌ریز به امید آثار لذت‌بخش تصادفی، می‌تواند تا حدی مایه شکست کوشش‌هایی گردد که در جهت تقویت ضابطه‌گذاری برای نوعی زیبایی‌شناسی مبتنی بر معیارهای، آن‌طور که باید باشد، صورت می‌گیرد.

این توجه و بررسی در زمینه طراحی شهری خیلی مهم است. آیا ممکن است که طراحی شهری کاملاً کارکردی و بدون ملاحظه زیباشناختی باشد، ولی در عین حال بتوان نتایجی زیبا از آن انتظار داشت؟ در این صورت آیا امکان برای تأثیرات تصادفی ناآگاهانه وجود دارد؟ پاسخ درست در مورد هنر فردی و شخصی «آری» خواهد بود، ولی در مورد هنر مورد استفاده عموم، مثل طراحی شهری، منفی است، زیرا که نتیجه آن اغلب چیزی بسیار زشت از کار در می‌آید.

پس برای اطمینان یافتن از اینکه ملاحظات زیباشناختی تأثیرات کافی در طراحی شهری خواهد داشت چه باید کرد؟ هنرمندی که یک محیط شهری را می‌سازد عرصه کالبدی خیلی بزرگتری را نسبت به معمار یک ساختمان یا یک مجتمع در اختیار دارد، ولی

هیچگونه آمادگی و تدارک برای چنین هنرمندی، جز در نوشهرها و یا در نوسازی شهری خیلی بزرگ، فراهم نشده است. در شهرهای موجود، این امر فقط می‌تواند از طریق اجرای اصول و توصیه‌هایی صورت گیرد که به وسیله هیأت‌های خیلی نیرومند و مؤثری تدوین می‌گردد، به نحوی که نتوان توصیه‌های آنان را مثل گذشته به سادگی نقض کرد.

توافق عقلانی با ارزیابی‌های زیباشناختی نظری و معیارهای حاصل از آن، که کسانی چون هیوم، کانت، الکساندر و دیگران پایه‌های فلسفی آن را طرح کرده‌اند، می‌تواند مبنا و مجوزی برای تدوین ضوابط زیباشناختی شهر باشد، اما این معیارها، در یک جهان پویا، باید به طور مداوم مورد بازنگری و تغییر قرار گیرد.

ضوابط مکان یابی مبلمان شهری

در خصوص مبلمان شهری و مکان مناسب برای اجرا و نصب آنها این گونه باید گفت که عوامل جغرافیایی، توپوگرافی، بافت فرهنگی و تنوع کاربری‌ها دارای اهمیت ویژه‌ای خواهد بود بنابراین برای اجرا و نصب می‌بایست به تمامی ضوابط و دستورالعمل‌های مکان یابی به طور اخص توجه و جزئیات را به دقت بررسی نمود. برای کسب اطلاعات بیشتر در رابطه با محصولات تولید شده توسط برند آرا با کارشناسان فروش این مجموعه تماس حاصل نمایید.

مکان یابی برای نصب تجهیزات مبلمان شهری یکی از عوامل بسیار با اهمیت در حوزه ی زیباسازی منظر شهری است که می‌بایست توجه ویژه‌ای به این مسئله داشت. برای انتخاب مکان‌ها به طور حتم باید به مواردی توجه نمود که در اینجا به بررسی آنها می‌پردازیم. جغرافیا و پراکندگی در موقعیت‌های مختلف شهر دارای اهمیت بالایی در انتخاب مکان نصب و اجرای مبلمان شهری خواهد بود.

توپوگرافی یا نقشه برداری از موقعیت مکانی نقاط به صورت دقیق می‌بایست انجام پذیرد که اهمیت به این نکته دارای ویژگی‌های منحصر به فردی خواهد بود. توجه به بافت شهری و فرهنگی هر نقطه از شهر برای اجرای مبلمان و المان‌های شهری دارای اهمیت بسیار زیادی خواهد بود. این بدین معنی است که شرایط فرهنگی نقاط مختلف در شهرها و نوع

رویارویی با مسائل افراد مختلف جامعه در انتخاب نوع مبلمان شهری به طور گسترده ای تاثیر گذار خواهد بود. امکان دارد برخی از مکان ها دارای تنوع در کاربری و همچنین چند عملکردی باشند که تمام این موارد در انتخاب مکان تاثیر گذار خواهد بود.

مبلمان شهری

- ۱- مبلمان شهری باید زیبایی بصری محیط را بدنبال داشته باشد.
- ۲- خدمات شهری و عناصر آن باید دارای چیدمانی باشد که علاوه بر کاربری و خدمات رسانی مناسب، آرامش روحی و روانی ساکنین را نیز فراهم کند.
- ۳- مبلمان شهری باید به گونه ای طراحی شود که امکان استفاده برای همه اقشار جامعه اعم از: زن - مرد - پیر - جوان - معلول و جانباز ... فراهم آید.
- ۴- برای داشتن مبلمان و خدمات شهری خوب می توان با سلیقه و طراحی صحیح، هنرمندانه از امکانات محلی و مصالح بومی بهره لازم را برد.
- ۵ - در طراحی مبلمان شهری، باید به نکات ظریف هنری از جمله جنس مصالح، رنگها و مسائل اقلیمی توجه ویژه داشته بهره لازم را برد.

مبلمان و فضاهای شهری در چارچوب ضوابط و قوانین ساماندهی می شوند.

معاون آموزش و امور مناطق سازمان زیباسازی شهرداری تهران گفت: وضعیت فعلی المان ها و فضاهای شهری از نظر طراحی و سیما، ایده آل نیست به همین دلیل طی برنامه ای منسجم و مستمر در چارچوب ضوابط و قوانین تدوین شده، ساماندهی و هماهنگی می شوند.

مهندس مهدی گلشنی، افزود: وضعیت فعلی فضاها و المان های شهری نظیر مبلمان و سایر سازه های شهری و رنگ آمیزی آنها و حتی معابر شهر با توجه به ناهماهنگی هایی که در طول سالیان گذشته وجود داشته است وضعیت ایده آلی ندارند ولی در مجموع نامناسب هم نیست.

وی ضمن انتقاد از جدی گرفته نشدن جایگاه طراحی شهری در تهران، تأکید کرد: طراحی مبلمان شهری و عموماً هر سازه ای که در شهر و فضاهای شهری ساخته می شود باید همراه و هماهنگ با هم انجام شود و برای نوع عناصر، چیدمان و رنگ آن تعریف خاصی را ارائه کرد.

معاون آموزش و امور مناطق سازمان زیباسازی یادآور شد: این سازمان از ۲ سال گذشته اقدام به تهیه طرح ها، ضوابط و دستورالعمل هایی در این خصوص کرده است و با ابلاغ آن به مناطق ۲۲گانه، تمامی فعالیت ها در چارچوب تعریف شده و مورد تأیید سازمان زیباسازی خواهد بود.

وی به ساخت ۱۰۰ ایستگاه اتوبوس و وسایل بدنسازی پارکها توسط این سازمان اشاره کرد و افزود: بطور مثال در بحث مبلمان شهری، مناطق مختلف یا از ساخته های سازمان استفاده می کنند و یا طبق طرح های تأیید شده توسط سازمان زیباسازی، اقدام به ساخت اقلامی نظیر نیمکت، پلهای عابر پیاده و یا ایستگاه های اتوبوس می کنند.

مهندس مهدی گلشنی خاطر نشان کرد: براساس دستورالعمل های ابلاغی سازمان زیباسازی، رنگ آمیزی وسایل بازی و تفریحی پارکها، سایر المان ها و حتی درب و کرکره مغازه ها با توجه به تعریف هر منطقه کنترل می شود و در این زمینه استفاده از نظرات کارشناسی به صورت مستمر صورت می گیرد.

معاون سازمان زیباسازی تصریح کرد: علیرغم برخی از تخلفات و اقدامات سلیقه ای و فاصله ای که در این زمینه با استانداردها داریم با قانونمند شدن فعالیت ها در این حوزه، وضعیت طراحی، ساخت و حتی رنگ آمیزی سازه ها و فضای شهری ساماندهی می شود.

معماری منظر ایران

در زیر آنچه شما بایست از مهندسين برق، آب و همچنين آبياري فضای سبز خود، برای تکميل یک پروژه فاز ۲ معماری منظر بخواهيد، بصورت یک لیست ساده ارائه گردیده است. (لازم به ذکر است این حداقل خواسته، در یک پروژه می باشد).

نقشه ها و گزارش های اجرایی الکتریکال

- چیدمان روشنایی محوطه و مسیر کابل ها
- سیستم صوتی و مسیر های کابل کشی اصلی
- سیستم مخابراتی (تلفن و ...)
- تابلو برق ها
- تیپ بندی روشنایی ها با جزئیات کامل اجرایی (سیستم روشنایی، پایه، نحوه اتصالات و فونداسیون)
- تیپ بندی بلندگوها با جزئیات کامل اجرایی (سیستم صوتی، پایه، نحوه اتصالات و فونداسیون)
- جزئیات اجرایی چاه های ارت، کابل کشی و طریقه دفن در زمین
- جزئیات اجرایی پست برق
- جزئیات روشنایی آبنا ها
- مشخصات سیستم برق پمپ آبنا ها و پمپ های آبیاری و موتورخانه
- دفترچه تفصیلی

- 0 تعریف کلی از سیستم روشنایی مجموعه
- 0 مشخصات روشنایی ها با ارجاع به کاتالوگ و تصاویر شرکت سازنده (روشنایی، کیوسک تلفن، بلندگو ها و... .
- 0 برآورد کلی
- نقشه ها و گزارش های اجرایی مکانیکال
 - پلان جانمایی جوی ها و زه کش ها (با جهت شیب و کد ارتفاعی)
 - پلان جانمایی لوله گذاری سیستم بهداشتی و آب شرب (جانمایی آبخوری ها و لوله ها با مشخصات کامل
 - پلان جانمایی لوله گذاری آبیاری (با مشخصات پمپ، مشخصات دقیق آبپاش ها، جانمایی شیر ها با اندازه قطر لوله ها، مشخصات پمپ خانه و مخازن
 - پلان لوله کشی فاضلاب و لوله کشی آبنماها (قطر لوله، محل چاه های جذبی و طریقه دفع فاضلاب، سیستم گردش آب در آبنما ها، مشخصات پمپ آبنما ها، سپتیک تانک، چربی گیر و چاه های جذبی)
- 0 جزئیات اجرایی مخازن، چاه های جذبی و پمپ خانه
 - اتصال لوله های آبرسانی
 - تثبیت لوله ها
 - بوستر پمپ های آبیاری
 - مجموعه انشعابات
 - دفترچه تفصیلی

- 0 تعریف کلی از سیستم آبیاری و دلیل انتخاب
- 0 مشخصات کامل پمپ ها با تصاویر و کاتالوگ ها از شرکت های مربوطه
 - برآورد کلی
- در زیر شرح خدمات خلاصه ای برای مطالعات و برنامه ریزی مبلمان شهری* پیشنهاد شده است.

مبانی طراحی مبلمان شهری

- تعاریف و کمیت های اصلی
- ویژگی ها، اثرات روانشناسی و زیباشناسی
- استانداردها و ضوابط

مشخصات فیزیکی مبلمان

- بررسی اجزاء، مشخصات تکنیکی
- تأثیرات شرایط اقلیمی
- پیشنهاد نمونه ها

نحوه استقرار مبلمان

- شناسایی فضاهای متشکله محیط و نحوه آرایش مبلمان
- اصول کلی استقرار
- جنبه های بصری استقرار

• مکان و موقعیت مبلمان

• جزئیات اجرایی استقرار (اتصال به زمین، پایه و ...)

*مبلمان شهری شامل: محل های نشستن (نیمکت، صندلی و ...)، روشنایی ها، سطل، زباله ها، ایستگاه های اتوبوس، قیم های درختان، ایستگاه های دوچرخه و موتورسیکلت، کیوسک های مطبوعات و فروش بلیط و ...، تابلوهای راهنما، تابلوهای تبلیغاتی، نرده ها و تیرک ها، صندوق های جمع آوری کمک های مردم، مجسمه ها، پست های تلفن و برق، باجه های تلفن، شیرهای آتش نشانی، صندوق پست، دریچه کانال ها و شبکه های در کف سازی، گلدان های گل، آبنماها و ...

مکان یابی مناسب برای مبلمان شهری

در فضای شهری برای مکان یابی به منظور نصب و اجرای مبلمان شهری تاکید موکدی بر این موضوع می گردد که در مسیرهایی که دارای تجمعات و راهپیمایی و مکان های که برای تدارک آب، برق و فاضلاب مشخص شده است توجه ویژه ای مبذول گردد. به یاد داشته باشید که حداقل فاصله از تقاطع ها برای نصب مبلمان و المان های شهری می بایست ۵۰ متر باشد. سرویس هایی که در معابر نصب می شوند می بایست با عرض بیشتر از ۲ متر باشد که رعایت این ضوابط دارای اهمیت بالایی برخوردار خواهد بود.

مبلمان و المان شهری که برای معابر و شهر مورد استفاده قرار می گیرد می بایست قابلیت جابجایی ساده و بی درد سر را داشته باشد البته در بعضی از مواقع که بر روی خاک اجرا و نصب می گردند می بایست دارای فونداسیون باشند که باز هم کار سختی نخواهد بود. بر روی سازه های شهری توصیه می شود قلاب هایی برای بلند کردن و جابجایی توسط نیروی انسانی و یا جرثقیل تعبیه گردد. همچنین امکان جابجایی آنها توسط یدک و کامیون نیز می بایست میسر گردد.

خلاقیت، نوآوری و توسعه شهری دانش بنیان

فرضعلی سالاری سردری-کنشگر برنامه ریزی و توسعه منطقه ای-شرایط متغیر و چالش برانگیز قرن بیست و یکم به طور قابل توجهی بر اقتصاد، جامعه و محیط های طبیعی ما تأثیر گذاشته است. در هزاره سوم جهان شهری، دستیابی به توسعه از طریق دانش و خلاقیت میسر می باشد.

در سال های اخیر «حوزه های دانش» گسترش یافته اند. امروزه نسل دانش در قالب فن آوری و نوآوری به عنوان یک داروی سازگاری با تغییرات و مدیریت چالش ها تلقی می شود. تولید دانش، به عنوان یک اولویت برای بسیاری از کشورها شناخته شده است. رویکرد دانش بنیان به جنبه های علمی و فن آوری در جامعه موجب توسعه شهرهای دانش بنیان و خلاق شده است. شهرها به عنوان مراکز توسعه به موتور توسعه یعنی اقتصاد خلاق و اقتصاد دانش بنیان نیازمند می باشند.

شهرها در طول تاریخ به طور پیوسته محل تغییر و تحولات بنیادی تمدن بشری بوده و به عنوان خاستگاه خلاقیت، تمدن و توسعه هستند. آن ها از گذشته های دور ابزاری برای تحرک، تمرکز و مجرای تفکرات خلاق بوده اند. شهرها تفکرات (اندیشه) را به نوآوری های تکنیکی و هنری، اشکال جدید تجارت و صنایع و اقدامات تامین کننده رفاه، اجتماع و تمدن بشری تبدیل کرده اند. شهرها به عنوان مکان های مهم اقتصادی و جمعیتی گزینه هایی گوناگونی برای دستیابی به شهرهای دانش بنیان دارند؛ ارتباط مستقیم آن ها با فناوری، علم، ایجاد شغل پویا و نوآور، فناوری، نیروهای فکری، خلاقیت تولید و کسب و کار و ایجاد درآمد پایدار مد نظر می باشد.

در شهرها رابطه بین خلاقیت، سرمایه انسانی و نرخ رشد و توسعه نشان می دهد که پرورش، جذب و حفظ دانش دانشمندان به حوزه های دانش، نیرویی از توسعه اقتصادی موفق و پایدار است که موجب شکل گیری طبقه خلاق مروجان دانش و صنایع نوآورانه دانش در سطح جامعه می گردد. به همین ترتیب در دهه اخیر اهمیت جذب خلاقان با استعداد برای نوآوری و تولید دانش در بسیاری از سیاست های توسعه ای برجسته شده

است. همبستگی و پیوند بین نخبگان علمی/ خلاق، سرمایه گذاران و حکمروایان (مدیریت محلی) فضای مناسبی برای شکل گیری مفهوم جدیدی در جامعه تحت عنوان “شهر دانش بنیان” را فراهم می آورد.

یک شهر مجموعه ای از عوامل به هم پیوسته اجتماعی، فرهنگی، طبیعی و نظایر آن است که در بستر محیط مکانی - فضایی شکل گرفته است، شهرهای یک جامعه که دربردارنده فرهنگ ها، آداب و رسوم و مرکز استعدادها و گوناگونی هستند، هر یک ظرفیتی خاص در برخی از زمینه های نوآورانه در اقتصاد خلاق دارند. توسعه فعالیت های اقتصادی خلاقانه و متکی به دانش برای بسیاری از شهرهای یک هدف است و اقتصاد دانش بنیان در سطح شهر با ایجاد یک محیط پایدار هوشمند شهری ارتباط مثبت دارد. علاوه بر این، خدمات اجتماعی پایدار و حمل و نقل محلی پایدار مهمترین مؤلفه توسعه شهری دانش بنیان محسوب می گردد.

خلاقیت در شهرها معمولاً به اندیشه های مرتبط با فرهنگ، هنر، دانش و یادگیری اطلاق می شود و منبع مهم تغییر، نوآوری، توسعه پایدار، چشم اندازسازی، پیش بینی، و بازساخت می باشد.

شهر خلاق از نظر مفهومی دربرگیرنده مجموعه ای از کسب و کارها، افراد، و عناصر حمایت کننده از نوآوری و خلاقیت در درون محدوده یک شهر یا یک منطقه است که ارتباط تنگاتنگی با توسعه اقتصاد دانش بنیان و توسعه اجتماعی و فرهنگی از طریق خلاقیت و نوآوری در شهر دارد. شهرهای خلاق گرایش های جدیدی در هنر و فرهنگ ایجاد می کنند، نوآوری و صنایع خلاق را از طریق فعالیت های خلاقانه هنرمندان و شهروندان عادی ارتقا می بخشند، و دارای قابلیت های مردمی (استعداد همکاری جمعی) جهت یافتن راه حل هایی برای مسائل اجتماعی می باشد.

شهر؛ مکانی است که در آن ترکیبات نوینی از فرهنگ ها و اقتصادها در حال ظهور و توسعه است و فرهنگ کالایی برای توسعه اقتصاد شهرها و اقتصاد فرهنگی خلاق آن می باشد. ارتقای فرهنگ گردشگری شهری، به عنوان چشم انداز بسیاری از طرح های توسعه شهری با

کارکرد ویژه و برای تنوع بخشی اقتصادی، توسعه متوازن زیستی و پایدار، جایگزینی و کاهش صنعت آلاینده در نظر گرفته می شوند. در عصری که پیشرفت اقتصادی تحت لوای صنایع بزرگ نمی تواند پیشران یک کشور باشد، توجه ویژه به خلاقیت و صنایع خلاق در هر یک از شهرهای یک کشور در حال توسعه می تواند ضامن حفظ فرهنگ و اقتصاد آن کشور باشد. در این شهرها پیوند میان مردم، صنعت و فرهنگ در قالب صنایع فرهنگی بروز می یابد. در عصر پسامدرن، اقتصاد فرهنگی نقش حائز اهمیتی در توسعه اقتصادی شهرها دارد و دلیل این امر تاثیرگذاری پر رنگ متغیرهای اقتصاد فرهنگی در برنامه های تحول اقتصادی شهرهای جهان می باشد. در همین راستا در سده بیست و یکم، جذب نخبگان و استعدادهای خلاق به یکی از مهم ترین ابزارهای شهرها برای رشد و بالندگی اقتصادی تبدیل کرده است.

شهر خلاق شهری است که دربردارنده فعالیت های نوآورانه است و جذب افراد خلاق موجب قدرتمند شدن شهر و بالندگی اقتصادی آن می گردد. طبق این رویکرد نقش سرمایه انسانی که یک نیروی بالقوه و منبع نوآوری است و نیز محیط جغرافیایی مناسب به عنوان زمینه های مورد نیاز یک شهر خلاق معرفی می شوند.

خلاقیت و نواندیشی توسعه پایدار محیطی و مکانی با رویکرد بهره گیری از خلاقیت در کارآفرینی شهری و ایجاد مشاغل جدید (تنوع بخشی اقتصادی و همسان سازی محیط شهری با اشتغال شهری) در جوامع متراکم شهری در راستای رفع معضل بیکاری و ارتقای رفاه و کیفیت زندگی شهری از پیدایش ایده های تازه و بکر با ظاهری نوآورانه و آفرینشی نوین در حوزه های فرهنگی، صنایع بومی و هنری حکایت می کند، که این فکر خلاق و شکوفایی اقتصادی درون جامعه وجود دارد (اقتصاد درون زا و مقاومتی) و نیاز به یک بستر مناسب برای شکوفایی و جهش اقتصاد محلی و منطقه ای دارد. خلاقیت یکی از ارکان پیشرفت است و مادامی که این رکن در هر زمینه ای مدنظر قرار گیرد، سبب پویایی آن خواهد بود. پیشرفت اقتصاد مکانی در پرتو توجه به صنایع خلاق از جمله مسیرهای تعالی اقتصاد خلاق آن مکان می باشد، با توجه به ظرفیت فراوان در ایران اسلامی در حوزه های مرتبط با صنایع فرهنگی و خلاق، توجه خاص به شهرهای فرهنگ پرور کشور و رشد و

توسعه اقتصاد خلاق در آن‌ها می‌تواند در زمینه اقتصاد داخلی اثرگذار باشد. تمرکز، تنوع و پویایی و تحرک در محیط‌های شهری با جذب نخبگان (نخبگان فکری و نخبگان مالی) منجر به خلاقیت، نوآوری و جهش اقتصادی شهرها می‌شود، و این امر به پوییش اقتصاد فرهنگی شهرها می‌انجامد (جشنواره‌ها، نمایشگاه‌ها، برندسازی شهری، زنجیره اقتصاد مکانی و منطقه‌ای).

در سالیان اخیر بحث در مورد رقابت پذیری مناطق از “متغیرهای مکانی سخت” نظیر انباشت اقتصادی و سطوح اجاره‌داری به فضاهای اداری، قابلیت دسترسی، تسهیلات فنی و ترافیکی، سیستم‌های مالیاتی ملی و محلی به سمت “متغیرهای مکانی نرم” (فرهنگی-هنری-ادبی) تغییر جهت داده است. از این متغیرهای مکانی نرم می‌توان امکانات مسکونی، خدمات رفاهی فرهنگی و زیبایی‌شناختی، گردشگری، جستجوی سبک-های زندگی (آیین و رسوم)، تنوع قومی و نژادی، چشم‌اندازهای زیبای فرهنگی و ایجاد مکان‌های عمومی برای اهداف تفریحی و تجاری را برشمرد. هسته اصلی اقتصاد خلاق شامل تبلیغات، معماری، هنرها و ابزارهای هنرهای تجسمی و عملکردی، موسیقی، ناشران، بازی‌های کامپیوتری، رادیو و تلویزیون است. فضاهای عمومی بازگسترده، وجود پارک‌های متعدد، ساخت و ارتقای مکان‌های عمومی و فضاهای مدنی جدید و کیفیت آنان، توسعه ساختار جذب گردشگر، فرصت‌های راهبردی برای عمل کارآفرینی و زیرساخت‌های فرهنگی و خلاقیت خوشه‌های توسعه شهری و روابط فضایی در محیط‌های شهری است.

برنامه ریزی برای توسعه شهری مبتنی بر دانش و الگوی توسعه جدید یعنی “توسعه شهری مبتنی بر دانش” چشم‌انداز بلند مدت در فرآیند توسعه شهرهای دنیا می‌باشد. در اقتصاد دانش‌جهانی، صنایع و دانش خلاق به عنوان عوامل اصلی بهبود وضعیت فعلی و توسعه مطلوب آینده به طور گسترده مد نظر سیاست‌گذاران، مدیران و حکمرایان می‌باشد. نقش کریدورهای فن‌آوری و تجمع جغرافیایی خلاقیت و نوآوری (اقتصاد و توسعه دانش محور و دانش بنیان در مراکز شهری و اقتصاد منطقه‌ای برای ایجاد ارتباطات و هم‌افزایی مؤثر است. سهولت کسب و کار، سیاست‌های حوزه IT در دگرگونی و تحول اقتصادی در شهر و نتیجه بخش بودن و کارآفرینی شهری بر مبنای خلاقیت ضروری می‌باشد. گسترش فعالیت

های خوشه ای، دسترسی به زیرساخت ها و جذابیت های سرمایه های گذاری متکی بر افزایش سرمایه در تحقق و توسعه شهرهای دانش بنیان مؤثر بوده و مدیریت شبکه ای کارآفرینان خلاق و تبدیل ایده ها به ابداعات و نوآوری های تجاری خود ظرفیت مهمی برای ایجاد یک شهر دانش بنیان است.

ایده های نمونه و خلاق برای پایداری شهر

پایداری شهری یکی از مهم ترین موضوعات مورد بحث در معماری و برنامه ریزی شهری است که در بسیاری از نقاط دنیا به مرحله اجرا نیز درآمده است.

زندگی شهری با فراز و نشیب های زیادی مواجه است که البته سبک زندگی پایدار هنوز در آن گنجانده نشده است. آلودگی هوا، ترافیک و کمبود فضای سبز تنها بعضی از مشکلات عمده ای است که بشر امروز در شهرنشینی با آن دست و پنجه نرم می کند. با این حال، طراحان و معماران شهری هر روز در حال ارائه ایده هایی هستند تا زندگی را برای شهرنشینان مساعدتر از قبل کنند و به عبارتی شهرهایی زیست پذیر ایجاد کنند. در ادامه به بعضی از خارق العاده ترین ایده ها برای ایجاد شهرهایی پایدار برای نسل های امروز و آینده پرداخته می شود.

پارک های جیبی

به نظر می رسد که شهرهای امروز بیشتر از مردم برای خودروها طراحی شده است، بنابراین شهرنشینان کم ترین دسترسی را به فضاهای سبز شهری و پارک ها دارند. برخی از معماران با همکاری هم ایده طراحی پارک های جیبی را مطرح کرده اند که این پارک های کوچک را می توان در هر جای خالی کوچکی از شهر نظیر جای پارک خودروها، فضاهای خالی بین ساختمان ها، فضاهای مقابل فروشگاه ها و حتی پشت بام ها احداث کرد. در دهه گذشته، مردم سان فرانسیسکو پروژه "استفاده از پارکینگ های خالی" را به یک هنر نمایشی در میان خود تبدیل کردند که البته این ایده با استقبال زیادی از مردم در سراسر دنیا مواجه شد و

شهروندان به سرعت شروع به ایجاد پارک‌هایی جیبی در تمام فضاهای موجود اطراف محل سکونت خود کردند.

پارکینگ زیرزمینی

همه شهروندان از وسایل حمل و نقل موتوری برای تردد در داخل شهر استفاده نمی‌کنند؛ چه بسا افرادی که دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی را حتی برای مسیرهای طولانی بر خودرو ترجیح می‌دهند. اما سوالی که در اینجا ممکن است مطرح شود اینکه چگونه می‌توان عابران پیاده و دوچرخه‌سواران را از ایمنی تردد در داخل شهر مطمئن کرد؟ در این راستا، گروهی از مهندسان اهل توکیو، پایتخت ژاپن، ایده جالب خود را به مرحله اجرا درآورده‌اند؛ آن‌ها در اعماق زمین جاده‌هایی دوستدار دوچرخه‌سواری احداث کرده‌اند که با پهنایی به اندازه هفت متر، فضای کافی را برای تردد بیش از ۲۰۴ دوچرخه‌سوار به طور همزمان فراهم می‌آورد. دوچرخه‌سواران می‌توانند تنها به فشار دادن یک دکمه در کمتر از ۳۰ ثانیه دوچرخه خود را به سطح زمین برسانند.

تابش درختان سبز در تاریکی

آنچه که مردم از شنیدن درختان تابان در ذهن خود تصور می‌کنند، چراغ‌ها و سنجاق‌هایی است که درخت کریسمس را مزین می‌کند. اما گروهی از معماران هلندی نیز برای زیست‌پذیری بیشتر شهرها دست به ایده‌پردازی زده و درختانی تابنده طراحی کرده‌اند. این افراد در تکنولوژی آزمایشی خود DNA باکتری‌های درخشان دریایی را به ژنوم کلروپلاست یک گیاه متصل کرده‌اند تا تابشی شبیه به عروس دریایی در آن به وجود آورند. معماران هلندی امیدوارند که در صورت موفقیت پروژه آزمایشی، آن را به طور گسترده ترویج دهند و به جای سیستم‌های روشنایی در خیابان‌ها از این درختان تابان بهره گیرند.

تولید انرژی به وسیله صدای پا

روزانه صدها عابر پیاده و خریدار از پیاده‌راه مرتفع لندن در محله پرترد و ستهام عبور می‌کنند اما کمتر کسی به حالت ارتجاعی کفپوش مسیر زیر پای خود توجه می‌کند. کف

پیاده‌راه مرتفع لندن را پوششی پلاستیکی به قطر پنج میلیمتر در بر گرفته است که با قدم زدن عابران باعث روشن شدن چراغ‌های سراسر پل می‌شود. این کفپوش پلاستیکی از بافتی هوشمند تشکیل شده است که انرژی جنبشی ناشی از قدم زدن عابران را به الکتریسیته تبدیل می‌کند.

درخت‌های ساخته دست بشر

طراحان سنگاپوری درختانی به ارتفاع ۵۰ متر طراحی کرده‌اند و از فلز برای ساخت آن بهره گرفته‌اند. سایبان‌های فلزی این درختان گرمای خورشید را در طول روز به خود جذب می‌کند و در هنگام خنکی هوا باعث گرم شدن اطراف می‌شود. این درختان مجهز به سیستم‌های جمع‌آوری آب باران است و سیستم‌هایی روی آن نصب شده است که هوای اطراف را تصفیه می‌کند.

منابع و مأخذ

منابع فارسی

- بحرینی، حسین (۱۳۹۳) فرآیند طراحی شهری، تهران: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران، چاپ نهم.
- جهانشاه پاکزاد، ۱۳۸۹، تاریخ شهر و شهرنشینی در اروپا، انتشارات آرمان شهر
- جهانشاه پاکزاد، ۱۳۸۸، سیر اندیشه‌ها در شهرسازی ۱، شرکت عمران شهرهای جدید
- جیمز موریس، ترجمه راضیه رضازاده، ۱۳۸۸، تاریخ شکل شهر تا انقلاب صنعتی، انتشارات دانشگاه علم و صنعت
- سید محسن حبیبی، ۱۳۸۳، از شار تا شهر، انتشارات دانشگاه تهران
- مرتضی هادی جابری مقدم، ۱۳۸۴، شهر و مدرنیته، فرهنگستان هنر
- محمود توسلی، ۱۳۷۱، اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران، مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران
- پاکزاد، جهانشاه: راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، انتشارات شرکت طرح و نشر پیام سیما، تهران، ۱۳۸۴
- توسلی، محمود: طراحی شهری خیابان کارگر، انتشارات شرکت عمران و بهسازی شهری، تهران، ۱۳۷۹
- توسلی، محمود: اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران ۱، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۶۹
- رئیسی، محمد منان: طراحی پیاده راه بازار نو شیراز، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تهران، ۱۳۸۶
- رئیسی، محمد منان: گزارش پروژه فضاسازی دروازه اصفهان، شهرداری شیراز، اردیبهشت ماه ۱۳۸۶
- شعله، مهسا: طراحی شهری در محدوده ورودی بافت قدیم شیراز، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تهران، ۱۳۸۴
- هدمن ریچارد و یازوسکی اندرو، مبانی طراحی شهری، ترجمه راضیه رضازاده و مصطفی عباس زادگان، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ۱۳۸۵

- Bentley, Iyan & Alan Alcock & Paul Murrain & Sue McGlynn & Graham Smith/ Responsive Environment/ Architectural Press/ ۱۹۹۷
- Hall, E. T. ۱۹۵۹. The silent language. Garden City. New York: Doubleday.
- Halprin, L. ۱۹۶۴. The RSVP Cycles: Creative Processes in the human environment. New York; George Briziller, Inc.
- Hudson, B. ۱۹۷۸. Planning: typologies, issues and application context. Los Angles, CA: UCLA School of Architecture and Urban Planning.
- Jacobs, A. B. ۱۹۹۳. Great streets. Camb. Mass.: MIT press.
- Kostof, S. ۱۹۹۱. The city shaped: urban patterns and meanings through history. A Bulpinch press Book, Little, Brown and Co, Boston.
- Lynch, K. ۱۹۶۰. The Image of the city. Camb. Mass. MIT press.
- Lynch, K. and Rodwin, L. ۱۹۵۸. A theory of urban form, JAIP, vol. ۳۴, No. ۴. pp. ۲۰۱-۲۱۴.
- Lynch, K. ۱۹۸۱. A theory of good city form. Camb. Mass.: MIT press.
- Lynch, K. ۱۹۶۹. City sense and city design. Camb. Mass: MIT press.
- Maslow, P. ۱۹۵۷. Intuition versus intellect. Valley Stream, New York: Life Science press.
- Mayo, E. ۱۹۴۶. The human aspects of industrial civilization. Boston: Harvard Univ. press.
- Michelson* W. M. ۱۹۷۰/۸ Man and his built environment: A sociological approach. Reading, Mass. Addisnon-Wesely publication Co.
- Nasar, J. L. Lurdakul A. R. ۱۹۹۰. Patterns of behavior in urban public spaces. The Journal of Architectural and planning Research, ۷:۱ (Spring).
- Rapoport, A. and Kantor, Robert E. ۱۹۶۷. Complexity and ambiguity in environmental design. JAIP, July, pp. ۲۱۰-۲۲۱.
- Rapoport, A. ed. ۱۹۷۶. The mutual interaction of people and their built environment: a cross-cultural perspective. Mouton.

- Rapoport, A. ۱۹۷۷. Human aspects of urban form: Towards a man-made environment approach to urban form and design. New York: Pergamon press.
- Rosow, I. ۱۹۷۴. Socialization to old age. Berkeley. Univ. of Cal. press.
- Shirvani, H. ۱۹۹۵. The urban design process. Van Nostrand Reinbold Co. Inc.
- Silte, C. ۱۹۴۵. The art of building cities; or city building according to its artistic fundamentals. Trans. Charles, T. Stewart. New York: Reinhold publishing co.
- Sommer, R. ۱۹۶۹. Personal space: The behavioral basis of design. Englewood Cliffs, New Jersey: prince-Hall.
- Steinitz, C. ۱۹۶۸. Meaning and congruence of urban form and activity. JAIP, vol. ۳۴, No. ۴, July, pp. ۲۳۳-۲۴۸.
- Theil, P. ۱۹۶۱. A sequence - experience notation for architectural and urban space. T. P. R. No. ۳۲, April.
- Venturi, R. et al. ۱۹۷۲. Learning from Las Vegas, Camb. Mass.: MIT press.
- Webber, M. ed. ۱۹۶۴. Explorations into the urban structure. Philadelphia: Univ. of Pennsylvania press.

