

جمهوری اسلامی ایران
وزارت مسکن و شهرسازی - شهرداری تهران
کارفرما:

مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران
نهاد مشترک مسئول تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران
دستگاه بهره‌بردار:

معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران

قرارداد:

تهیه الگوی توسعه و طرح تفصیلی منطقه و همکاری با شهرداری منطقه ۱۰

موضوع گزارش: الگوی توسعه منطقه ۱۰

ویرایش نهائی



مهندسین مشاور طرح و معماری

مهرماه ۱۳۸۴

۱

فصل اول: نتایج مطالعات و تحلیل ها

۲

۱-۱- ویژگی های منطقه

- کاربری اراضی
- استخوانبندی و سازمان فضایی منطقه
- حمل و نقل و ترافیک
- محیط زیست
- وضعیت جمعیتی و اقتصادی و اجتماعی
- مسکن
- مطالعات مالیه شهری
- مدیریت شهری
- سوانح طبیعی

۱۷

۱-۲- مسائل و مشکلات منطقه

- ۱-۲-۱- بافت مسکونی فشرده و متراکم
- ۲-۲-۱- کمبود شدید خدمات شهری و فضای سبز
- ۳-۲-۱- مشکلات تردد و ترافیک
- ۴-۲-۱- فقدان عملکرد فرامنطقه ای

۲۰

۱-۳- چشم انداز توسعه منطقه

- ۱-۳-۱- چشم اندازهای گذشته منطقه
- ۲-۳-۱- چشم انداز ادامه وضع موجود
- ۳-۳-۱- برآورد ظرفیت مسکونی منطقه در سال ۱۳۸۶
- ۴-۳-۱- گرایش های جمعیت پذیری منطقه ۱۰ با فرض تداوم ساخت و ساز دهه گذشته

۱-۳-۵- هشدار نسبت به ادامه روند موجود و لزوم تغییر در گرایشات

موجود

۱-۳-۶- چشم انداز آینده منطقه

۳۴

۱-۴- راهبردها و اهداف توسعه منطقه

۱-۴-۱- اهداف کلی توسعه

۱-۴-۲- تثبیت و کنترل جمعیت منطقه

۱-۴-۳- نوسازی و بهسازی بافت‌های مسکونی و اعمال سیاست تجمیع اراضی

۱-۴-۴- آزادسازی زمین به منظور تامین خدمات شهری و فضاهای باز و سبز

۱-۴-۵- تثبیت و احیای مراکز اشتغال و فعالیت موجود در منطقه

۱-۴-۶- تشویق و ایجاد کاربری‌ها و عملکردهای فرامنطقه‌ای و مقیاس شهری

۱-۲- پهنه‌بندی و کلیات ضوابط و مقررات منطقه ۱۰

۱-۱-۲- پهنه‌بندی پیشنهادی

۲-۲- کلیات ضوابط و مقررات

۱-۲-۲- پهنه مسکونی R

۲-۲-۲- پهنه تجاری - خدماتی C

۳-۲-۲- پهنه کارگاهی - تولیدی M

۴-۲-۲- پهنه ویژه P

۵-۲-۲- پهنه حفاظتی - تاریخی H

۳-۲- بررسی گزینه‌های تغییر محدوده منطقه ۱۰

۱-۳-۲- گزینه‌های مطرح برای تغییر در محدوده منطقه ۱۰

۲-۳-۲- تقسیمات داخلی پیشنهادی

۴-۲- الگوی توسعه و شبکه معابر پیشنهادی

۱-۴-۲- الگوی انتخابی

۲-۴-۲- مقایسه الگوی ارائه شده با طرح تفصیلی

۳-۴-۲- سیستم‌های حمل و نقل همگانی

۴-۴-۲- پارکینگ

۵-۴-۲- الگوی پیشنهادی و کاربری زمین

۶-۴-۲- مسیرهای ویژه پیاده (و دوچرخه)

۷-۴-۲- طبقه‌بندی شبکه راههای الگوی انتخابی

۵-۲- طرح‌های موضعی

۱-۵-۲- حریم ایستگاه مترو نواب

۲-۵-۲- حریم بزرگراه یادگار امام

۳-۵-۲- طرح تفصیلی مجاور پروژه پروژه نواب

۴-۵-۲- طرح نوسازی محور قزوین

۵-۵-۲- طرح احیای محور امام خمینی

۱۱۰ ۲-۶- تعیین محدوده بافت فرسوده و راهبردهای نوسازی و بهسازی آن

۲-۶-۱- شناسایی و طبقه‌بندی محدوده بافت فرسوده منطقه ۱۰

- شناسایی بلوک‌های باییش از ۶۰ درصد ساختمانهای کم دوام
- شناسایی بلوک‌های شهری دارای ۶۰ درصد املاک با مساحت کمتر از ۱۰۰ مترمربع
- شناسایی محدوده حوزه‌های شهری با معابر عمدتاً کمتر از ۶ متر عرض

۲-۶-۲- طبقه‌بندی بافت فرسوده منطقه ۱۰

- بافت فرسوده نوع اول
- بافت فرسوده نوع دوم
- بافت فرسوده نوع سوم

۲-۶-۳- تعیین محدوده‌های یکپارچه بافت‌های فرسوده

۲-۶-۴- تحلیل ویژگی‌های اصلی بافت فرسوده

۲-۶-۵- تعیین موقعیت، مساحت، عملکرد و کاربری‌های عمده بافت فرسوده

- موقعیت و مساحت
- عملکرد و کاربری‌های عمده بافت

۲-۶-۶- تحلیل ویژگی‌های مسکن و جمعیت

۲-۶-۷- شاخص قیمت مترمربع زمین کلنگی و آپارتمانی نوساز در داخل بافت فرسوده

۲-۶-۸- شاخص نسبت پروانه‌های تخریب و نوسازی

۲-۶-۹- مشخصات کلی و اصلی طرح‌های شهری مصوب در داخل بافت فرسوده

بنام خدا

پیشگفتار

قرارداد تهیه الگوی توسعه و طرح تفصیلی منطقه ۱۰ در تاریخ ۳ اردیبهشت ۱۳۸۳ به این مهندسین مشاور ابلاغ شد. این مهندسین مشاور طی مدت قرارداد همکاری مستمری را با شهرداری منطقه داشته و به بررسی تغییرات در منطقه و بهنگام سازی نقشه ها و اطلاعات در سطح طرح تفصیلی پرداخته است. پس از ارائه چشم انداز توسعه منطقه در بهمن ماه ۱۳۸۳، گزارش و آلبوم پیوست آن الگوی توسعه منطقه براساس مشخصات مندرج در راهنمای تهیه الگوی توسعه مناطق ارائه شده از سوی کارفرما تهیه در اسفند ۱۳۸۳ ارائه گشت. زر تکمیل شده گزارش قبلی است و در بر دارنده اصلاحاتی است که توسط نهاد تهیه طرح های توسعه شهری در خرداد ماه ۱۳۸۴ به این مهندسین مشاور ابلاغ شده است.

مهندسین مشاور طرح و معماری

مهرماه ۱۳۸۴

فصل اول

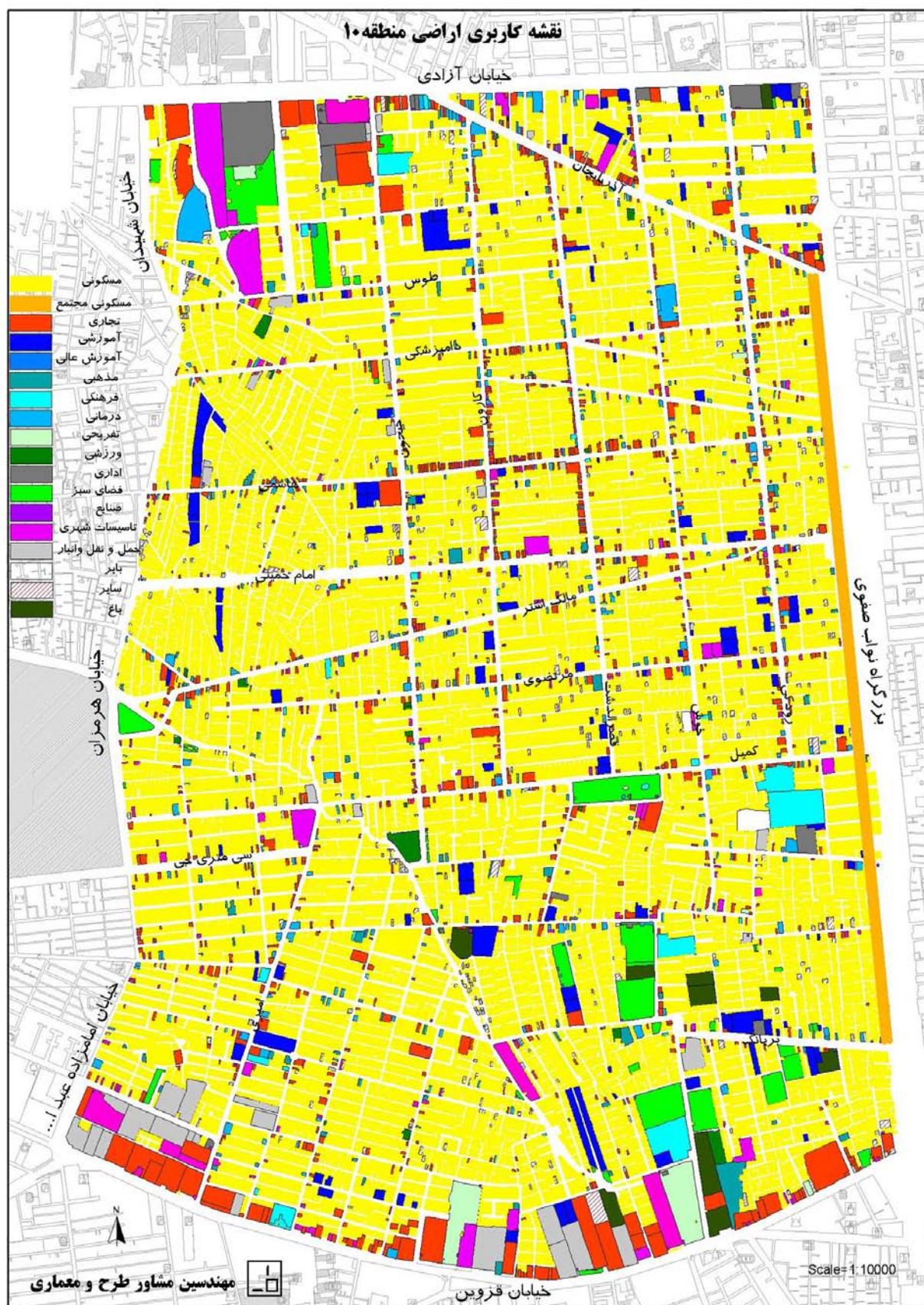
نتایج مطالعات و تحلیل ها

۱- ویژگی های منطقه

براساس مطالعاتی که در زمینه های مختلف در مرحله اول مطالعات مسائل منطقه انجام شد ویژگیها و خصلت های اصلی منطقه بر حسب زمینه های مختلف مطالعاتی به طور خلاصه به شرح زیر قابل جمع بندی می باشد.

• کاربری اراضی

- منطقه ۱۰ که از شمال به خیابان آزادی، از شرق به بزرگراه نواب، از جنوب به خیابان قزوین و از غرب به خیابان شهیدان و هرمزان و پادگان جی محدود می شود، مساحتی معادل ۸۰۷ هکتار دارد و کوچک ترین منطقه از حیث مساحت به شمار می آید (منطقه ۱۷ با ۸۲۷ هکتار مساحت در رده بعدی قرار دارد). با نگاهی کلی به سطح این منطقه حتی پیش از شناسایی و تحلیل وضعیت کاربری اراضی، می توان مشاهده کرد که کاربری غالب در این محدوده کاربری مسکونی است و بندرت جز بافت های مسکونی، کاربری مهم دیگری در سطح منطقه مشاهده می شود. مطالعات کاربری اراضی نیز موید همین امر است.
- غلبه کامل کاربری مسکونی که ۵۷ درصد سطح منطقه را بخود اختصاص داده است تجمع کاربری های با مقیاس فرا منطقه ای در مرز منطقه و در مجاورت محورهای شهری آزادی، قزوین و نواب. از سطح ۸۰۷ هکتاری منطقه میزان ۴۶۱ هکتار یا ۵۷ درصد سطح منطقه را کاربری مسکونی تشکیل می دهد. بافت فشرده با قطعات زمین بسیار کوچک در این منطقه سطح قابل ملاحظه ایی از منطقه را به زیر اشغال برده است. سطحی معادل ۲۰۳ هکتار یا ۲۵ درصد از این منطقه به معابر و دسترسی ها اختصاص دارد. مابقی سطح منطقه یعنی ۱۴۲ هکتار یا ۱۸ درصد به سایر کاربریها اعم از فضای سبز و خدمات و صنایع و کارگاهها اختصاص دارد. جدول ۱ توزیع سطح منطقه را برای کاربریهای اصلی و جزئی نشان می دهد. نقشه کاربری اراضی در صفحه بعد پراکندگی عملکردها و کاربریها را در سطح منطقه نشان می دهد.



جدول ۱: کاربری اراضی در منطقه ۱۰

کد	کاربری	مساحت	درصد	سرانه زمین	مساحت	درصد	سرانه زمین
۱	مسکونی	۴۶۱۰۴۴۰	۵۷/۱	۱۶/۳	۴۶۱۰۴۴۰	۵۷/۱	۱۶/۳
۲	تجاری	۳۷۵۷۷۴	۴/۷	۱/۳	۱۴۲۵۱۰۹	۱۷/۷	۵/۱
۳	آموزشی	۱۵۲۶۴۲	۱/۹	۰/۵			
۴	آموزش عالی	۲۲۸	۰/۰	۰/۰			
۵	مذهبی	۳۸۶۵۳	۰/۵	۰/۱			
۶	فرهنگی	۷۲۰۰۳	۰/۹	۰/۳			
۸	بهداشتی	۶۰۴۲۱	۰/۷	۰/۲			
۹	درمانی	۳۴۷۰۸	۰/۴	۰/۱			
۱۰	اداری	۶۸۵۶۱	۰/۳	۰/۲			
۱۱	فضای سبز	۱۴۳۱۶۶	۱/۸	۰/۵			
۱۳	صنایع	۸۵۷۹۲	۱/۱	۳/۰			
۱۴	تاسیسات شهری	۸۶۳۹۶	۱/۱	۰/۳			
۱۵	حمل و نقل و انبار	۱۱۷۴۴۳	۱/۵	۰/۴			
۱۶	خدمات اجتماعی	۳۳۲۰	۰/۰	۰/۰			
۱۷	تفریحی	۴۶۰۲۰	۰/۶	۰/۲			
۱۸	ورزشی	۱۹۹۷۱	۰/۲	۰/۱			
۱۹	سایر و متروکه	۶۱۴۸۴	۰/۸	۰/۲			
۲۰	بایر	۱۲۷۰۴	۰/۲	۰/۰			
۲۱	باغ	۴۵۸۱۶	۰/۶	۰/۲			
	مغایر	۲۰۳۶۲۳۴	۲۵/۲	۷/۲	۲۰۳۶۲۳۴	۲۵/۲	۷/۲
	جمع مساحت منطقه	۳۰۷۱۷۸۳	۱۰۰/۰	۲۸/۶			

- محدود بودن نسبی میزان عملکردها و کاربری‌های فرامنطقه‌ای. این عملکردها عمدتاً شامل کاربری‌های صنعتی و انبارداری، اداری و تجاری و فرهنگی هستند که در مجاورت محور آزادی و قزوین قرار گرفته‌اند. میزان این نوع کاربریها در جدول زیر منعکس شده‌است.

نوع کاربری	مساحت کل کاربری (مترمربع)	مساحت کاربری فرامنطقه‌ای (مترمربع)
صنعتی	۴۴۷۴۷	۳۲۵۰۹
اداری	۶۱۸۴۶	۴۱۳۷۸
حمل و نقل و انبارداری	۱۰۵۰۶۲	۵۷۲۸۰
تجاری	۱۹۷۵۰۰	۶۵۲۵۲
فرهنگی - مذهبی	۷۶۱۸۹	۱۷۳۵۶
آموزشی	۱۱۶۷۹۲	۵۱۸۱
بهداشتی	۲۳۸۹۶	۱۹۱۷
تأسیسات شهری	۷۷۹۴۳	۲۸۵۰
جمع	۷۰۳۹۷۵	۲۲۳۷۲۳

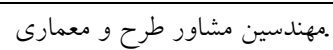
- کمبودهای شدید خدمات شهری و سرانه‌های کاربری‌های فضای سبز، بهداشتی و درمانی، ورزشی و فرهنگی که در مجموع ۱۵۰ هکتار کمبود را برای جمعیت ۳۰۰ هزار نفری فعلی نشان می‌دهد.
- سرانه فضای سبز در منطقه، علی‌رغم وجود چند پارک بزرگ حدود ۰/۵ مترمربع و به مراتب پایین‌تر از میزان قابل قبول است. کمبود منطقه از حیث فضای سبز حتی با جمعیت سال ۱۳۷۵ حدود ۹۰ هکتار است. کمبود دیگری که در سطح قابل ملاحظه‌ای در منطقه وجود دارد، مربوط به خدمات آموزشی است که در حال حاضر سرانه ۰/۵ مترمربع دارد. از این حیث نیز حدود ۳۴ هکتار کمبود فضای آموزشی تا رده منطقه وجود دارد. در جدول ۳ برآوردی از میزان کمبودهای خدماتی منطقه (رده‌های محله، ناحیه و منطقه) ارائه شده‌است تا تصویر روشن‌تری از وضعیت منطقه به دست آید.

جدول ۳: کمبود سطح خدمات اصلی شهری در منطقه ۱۰

کاربری	سطح موجود (هکتار)	سرانه موجود (مترمربع) (جمعیت ۱۳۷۵)	سرانه مطلوب (مترمربع) (طرح جامع جدید)	کمبود (هکتار)
آموزشی	۳۴	۰/۵	۱/۷۴	۳۴
فرهنگی	۷	۰/۳	۰/۱۳	—
بهداشتی و درمانی	۹	۰/۳	۰/۶۹	۹
فضای سبز	۱۴	۰/۵	۳/۶۵	۸۹
ورزشی	۲	۰/۱	۰/۷۱	۱۸
جمع	۶۶	۱/۷	۶/۹۲	۱۵۰

۱-۲- استخوان‌بندی و سازمان فضایی منطقه

- ساختار کالبدی منطقه ۱۰ منبعث از خصلت مسکونی و خوابگاهی این منطقه است. محصور بودن این منطقه از ۳ طرف به شریانهای اصلی شهری و فقدان کاربری‌های با مساحت زیاد و عملکرد فرامنطقه‌ای ویژگی تشکیل ساختاری نسبتاً یکپارچه بدون برش‌های قاطع در سطح منطقه است. عناصر و ویژگی‌های اصلی این ساختار به شرح زیر می‌باشد:
- در قسمت غرب منطقه در حال حاضر بافت‌های مسکونی منطقه ۱۰ در منطقه ۹ تداوم یافته و هیچ مرزی میان آنها وجود ندارد تنها عنصر شهری در مجاورت این مرز پادگان جی است که مجاور منطقه واقع شده است. لیکن اجرای طرح بزرگراه یادگار امام در منطقه ۱۰ مرز قاطعی در نیمی از منطقه بین منطقه ۹ و ۱۰ ایجاد گرفته، این مرز از شمال منطقه تا پادگان جی در حدفاصل منطقه ۹ و ۱۰ قرار گرفته، اما در قسمت جنوب منطقه و از پادگان جی تا خیابان قزوین منطقه را به دو قسمت تقسیم خواهد کرد. این بزرگراه در این قسمت لبه مهمی را در آینده ایجاد می‌نماید.
- مهمترین محور شرقی - غربی منطقه که راسته‌های تجاری - خدماتی نیز در حاشیه آن قرار گرفته‌اند، محور امام‌خمینی است که با تقاطع غیرهمسطح از روی بزرگراه نواب عبور کرده و منطقه را به منطقه ۹ در شرق متصل می‌کند. در طرح شبکه راههای تهران این محور از درون پادگان جی ادامه خواهد یافت.
- بافت یکپارچه مسکونی منطقه در واقع از شمال و جنوب توسط فعالیت‌ها و راسته‌های شهری محصور شده است. عناصر مهم و مقیاس بزرگ جز چند پارک و مجموعه فرهنگی در این بافت فشرده و یکپارچه مسکونی وجود ندارد.
- تنها عنصر مقیاس بزرگ که ممکن است در آینده در ساختار کالبدی منطقه نقش مهمی را بازی کند پادگان جی در مجاورت منطقه است. در صورت تخصیص بخشهایی از این پادگان به فضاهای سبز و خدمات شهری براساس طرح جامع تهران، این مرکز به عنصر شاخص در ساختار کالبدی منطقه تبدیل خواهد شد.
- از حیث طبیعی منطقه ۱۰ فاقد هرگونه عناصر مهم طبیعی است. این منطقه با شیب متوسط تهران از شمال به جنوب بطور یکنواخت گسترده شده است. بخشی از نهر فیروزآباد که تا مناطق جنوبی تهران ادامه دارد از این منطقه عبور می‌کند که در حال حاضر کانال‌سازی شده و کلاً در زیرزمین قرار دارد. جز یک پارک بزرگ در شمال غربی منطقه (پارک زنجان) که فضای سبز قابل ملاحظه‌ای را تشکیل می‌دهد چشم‌انداز طبیعی دیگری در منطقه وجود ندارد.





- چشم‌اندازهای موجود در منطقه ۱۰ به دلیل بافت شطرنجی و یکنواخت آن در اکثر مکان‌ها دارای چشم‌اندازی بسته و فاقد افق باز است. این وضعیت در درون بافت‌های مسکونی با کوچه‌های باریک تشدید می‌شود و جز امتدادی از ساختمان‌های فشرده با قطعه‌بندی کوچک چشم‌انداز دیگری رویت نمی‌شود. پروژه نواب در شرق منطقه از برخی نقاط قابل رویت بوده ولی محورهای منتهی به این پروژه دارای چشم‌انداز بسته‌ای است که ناسازگاری ساختمان‌های مسکونی نواب را با بافت مجاور آن شدت می‌بخشد. غیر از طرح نواب که به نوعی یک نشانه بصری در سطح منطقه است، چند ساختمان بلند در کنار خیابان آزادی از جمله شهرداری و میراث فرهنگی مهمترین نشانه بصری منطقه به شمار می‌آیند.
- از آنجا که منطقه ۱۰ عمدتاً یک منطقه مسکونی در سطح شهر تهران است، از حیث نارسایی‌ها و زشتیهای سیمای شهری نمی‌توان نقطه یا عنصر ویژه‌ای را در آن مشخص نمود. به نظر می‌رسد عمده‌ترین نارسایی و ناهنجاری خود بافت‌های مسکونی و کیفیت نازل آنهاست. در درون همین بافت‌های مسکونی، خاصه در ناحیه هاشمی ساختمان‌های متروکه و مخروبه متعددی نیز وجود دارد که به عنوان کانون‌های توزیع مواد مخدر در ذهن ساکنین شکل گرفته‌است. این بافت‌ها اصلی‌ترین معضلات و نارسایی‌های سیمای شهری را در منطقه تشکیل می‌دهند.

۳-۱- حمل و نقل و ترافیک

- طبقه‌بندی خیابانهای منطقه به لحاظ تداخل نقش‌هایی که خیابانها به عهده دارند از یک طرف و خارج از استاندارد بودن اجزای مقاطع عرضی آنها از طرف دیگر ممکن نیست. به عبارت دیگر بسیاری از خیابانهای منطقه که از نظر عملکرد شریانی و دارای نقش ترافیکی بوده، به لحاظ عرض خیابان، پیوستگی، تداوم، نحوه کنترل کاربریها و غیره فاقد استانداردهای خیابانهای شریانی هستند. یعنی به علت فقدان خیابانهای عریض، مستقیم، ممتد و یا کاربریهای مناسب رانندگان از خیابانهای باریک، کوتاه و نامناسب برای عبور از منطقه یا سفرهای طولانی و غیرمحلی استفاده می‌کنند. همین ویژگی باریک بودن خیابانها سبب شده‌است که برای تامین شرایط حداقل حرکت مطابق خیابانهای شریانی، این خیابانها را یک طرفه کنند. به نحوی

که جز در مسیرهای کوتاه و منقطع و بجز خیابان امام خمینی، سایر خیابانها حتی خیابانهای محلی منطقه یک طرفه است.

- تقاطعها در شبکه خیابانهای شریانی درجه ۲ معمولاً نقاط گلوگاهی محسوب شده به نحوی که ظرفیت تقاطعها معمولاً کنترل کننده ظرفیت این راههاست. لذا هر اقدامی که بتواند ظرفیت تقاطعها را افزایش دهد سبب افزایش ظرفیت کل شبکه نیز خواهد شد.
- ترافیک زیاد در خیابان آذربایجان و بخش شرقی خیابان امام خمینی تقاطعهای این دو محور را با مشکل روبرو کرده است. به علت طرح هندسی نامناسب تقاطع خیابان جمهوری اسلامی با خیابان آذربایجان و به علت نزدیک بودن تقاطعها در خیابان امام خمینی، این مشکلات در بعضی از ساعتها شلوغ روز حاد می شود. علاوه بر این، در تقاطعهایی نظیر تقاطع خیابانهای فلاح و امامزاده عبدا... و تقاطع خیابانهای فلاح و امیری به علت همراستا نبودن خیابانها مشکلاتی برای حرکت وسایل نقلیه پدید آمده است.
- با توجه به بافت متراکم و نامنظم شبکه خیابانهای منطقه، تراکم بسیار زیاد جمعیت و عدم امکان توسعه قابل ملاحظه مسیرهای اتوبوس در منطقه، وجود شبکه راه آهن شهری زیرزمینی یا مترو برای منطقه در وضعیت حاضر و آینده حیاتی است. مسیر خط ۲ مترو تقریباً در امتداد عمده سفرهای کاری ساکنان منطقه است و با اتصال به ایستگاه امام خمینی امکان سفر در سایر خطوط را برای مسافران این خط فراهم می کند. علاوه بر خط ۲، مسیر خط ۴ نیز در آینده از مرز شمالی منطقه عبور خواهد کرد. بجز این دو خط که در حاشیه شمالی منطقه واقع می شوند، ساکنان منطقه دسترسی دیگری به راه آهن شهری ندارند.

۱-۴- محیط زیست

- تراکم شدید جمعیت در منطقه و فقدان شدید فضاهای باز و سبز یکی از معضلات مهم زیست محیطی منطقه است. سرانه ۰/۵ مترمربع فضای سبز گویای شدت این کمبود می باشد. منابع آلودگی هوا بخصوص در محورهای شریانی شهری (آزادی، نواب، قزوین، امام خمینی) که منطقه را احاطه کرده اند مشکل فوق را تشدید می کند.
- با توجه به مطالعات انجام شده منابع آلودگی زیست محیطی منطقه را در دو مقوله می توان خلاصه کرد:
 - مسئله فاضلاب خانگی که در جوی های سرباز جاری می گردد
 - عبور هواپیماهای فرودگاه مهرآباد بر فراز بخش جنوبی منطقه که چه به لحاظ ایمنی و چه به لحاظ آلودگی صوتی یکی از معضلات منطقه به حساب می آید.

۱-۵- وضعیت جمعیتی و اقتصادی و اجتماعی

- بررسی رشد خانوارهای منطقه نشان می‌دهد که علیرغم کاهش حدود ۲۹ هزار نفر از جمعیت منطقه در فاصله ۷۵-۱۳۶۵، تعداد خانوارهای آن در این فاصله کاهش نیافته و حتی اندکی افزایش یافته‌است. بنابراین ثبات نسبی تعداد خانوارهای منطقه طی دهه فوق با کاهش میانگین نفرات خانوار از $\frac{1}{4}$ به $\frac{3}{7}$ نفر، موجب کاهش تعداد جمعیت ساکن در این فاصله شده‌است (از ۳۱۱ هزار به ۲۸۲ هزار نفر).

جدول ۴: روند تحول جمعیت منطقه ۵

شرح	۱۳۵۹	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۱*	میزان رشد		
					۱۳۵۹-۶۵	۱۳۶۵-۷۵	۱۳۷۵-۸۱
جمعیت	۳۴۳۵۵۱	۳۱۱۱۰۴	۲۸۲۳۰۸	۳۰۷۵۷۰	-۱/۷	-۰/۹	۱/۴
خانوار	۸۲۷۹۵	۷۴۸۰۰	۷۵۰۶۴	۸۵۴۳۵	-۱/۷	۰/۰۳	۲/۲
میانگین نفرات خانوار	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{3}{7}$	$\frac{3}{6}$	—	—	—

مأخذ: آمارگیری شهر تهران ۱۳۵۹ و سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵

۱- جمعیت و خانوار سال ۱۳۸۱ براساس برآورد مشاور از روند ساخت و ساز مسکن و تحولات جمعیتی پیش‌بینی شده‌است.

- در دوره شش ساله ۸۱-۱۳۷۵ منطقه ۱۰ علاوه بر عرضه حدود ۲۶۲۰ واحد مسکونی جدید در قالب فاز اول و دوم طرح نواب که از سال ۱۳۷۸ واگذاری و اسکان جمعیت در آن آغاز گردید، به دلیل فروش مازاد تراکم ساختمانی براساس مصوبه ۲۶۹ و ۳۲۹ شورایعالی شهرسازی و معماری کشور، با روند نوسازی و عرضه مسکن جدید در دیگر نواحی منطقه مواجه بوده‌است. عرضه واحد مسکونی جدید صرف‌نظر از طرح نواب حداقل ۸۲۰۰ واحد و حداکثر ۱۲۱۱۰ واحد برآورد شده‌است. اسکان جمعیت در واحدهای جدید، افزایش تراکم جمعیتی در منطقه از ۳۵۰ نفر در هکتار به حداقل ۳۸۱ و حداکثر ۴۰۱ نفر در هکتار را موجب شده‌است.

- متوسط هزینه خانوار ساکن در منطقه ۱۰ در سال ۱۳۷۸ حدود ۱۹۵/۶ هزار تومان در ماه یا ۲۳۴۸ هزار تومان در سال بوده‌است که ۴۴ درصد آن صرف هزینه‌های خوراکی و ۵۶ درصد آن صرف اqlام غیرخوراکی گشته‌است. این رقم در سال ۱۳۷۹ به ۲۱۸ هزار تومان در ماه یا ۲۶۲۱ هزار تومان در سال بالغ گشته که ۲۶ درصد آن صرف خوراک و ۷۴ درصد آن صرف اqlام غیرخوراکی شده‌است. در سال ۱۳۸۰ میانگین هزینه خانوار منطقه ۱۰، با ۱۹ درصد افزایش نسبت به سال ۱۳۷۹ به ۲۶۰ هزار تومان در ماه بالغ شده که ۲۱ درصد آن صرف خوراک شده‌است. مقایسه میانگین هزینه خانوارهای ساکن منطقه با

متوسط شهر تهران حاکی از آن است که هزینه خانوارهای منطقه ۱۰ در سال ۱۳۸۰ حدود ۷۴/۵ درصد خانوارهای شهر تهران بوده است این نسبت در دو سال قبل به ترتیب ۷۵/۹ و ۸۰ درصد بوده، بنابراین طی سه سال گذشته نسبت هزینه خانوار در منطقه ۱۰ به متوسط شهری کاهش یافته که نشانه افزایش فاصله درآمدی خانوارهای این منطقه با شهر تهران است. همانطور که رقم درصد افزایش هزینه ماهانه خانوارها طی این سه سال نشان می‌دهد، در سطح شهر تهران شتاب افزایش این رقم بیش از منطقه ۱۰ بوده است.

- براساس شاخص‌های فرهنگی، منطقه ۱۰ به ۴ بخش متفاوت از نظر خصوصیات فرهنگی تقسیم شده است. محلاتی که میزان باسوادی جمعیت ۶ ساله و بیشتر آن بالاتر از ۹۰ درصد و میزان اشتغال زنان آنها بیش از ۱۰ درصد جمعیت ۱۰ ساله و بیشتر و بعد خانوار آنها کمتر از ۳/۸ نفر بوده است، در وضع بهتری از نظر میانگین این شاخص‌ها در منطقه و در رتبه اول شاخص‌های فرهنگی قرار گرفته‌اند. میانگین شاخص‌های فوق در منطقه به ترتیب عبارتند از میزان باسوادی ۸۹/۵ درصد، میزان اشتغال زنان ۹/۷ درصد و میانگین بعد خانوار ۳/۷ نفر. تعداد محلاتی که در رتبه اول فرهنگی منطقه قرار دارند ۱۱ محله می‌باشد که عمدتاً در شمال و مرکز منطقه قرار گرفته‌اند.

- براساس اطلاعات سرشماری کارگاهی سال ۱۳۷۳ مرکز آمار ایران، در منطقه ۱۰ شهرداری تهران ۱۱۳۴۳ کارگاه (یا ۱۱۳۳۶ کارگاه فعال) دایر بوده که تعداد کل کارکنان آنها بالغ بر ۳۵۰۱۴ نفر بوده است. براساس این اطلاعات بیش از ۵۵ درصد کارگاهها ۱ نفر شاغل و ۳۴ درصد ۲ تا ۳ نفر شاغل دارد.

- میانگین تعداد کارکنان کارگاهها ۳/۱ نفر و غالب آنها در زمره کارگاههای کوچک بوده‌اند. بیشترین فراوانی در کارگاههای منطقه به کارگاههای خرده و عمده‌فروشی با حدود ۶۰ درصد کارگاهها و پس از آن به صنعت با حدود ۱۸ درصد تعلق دارد.

- الگوی توزیع کارگاهها برحسب تعداد شاغلان آنها نشان می‌دهد که ۸۹/۷ درصد کارگاهها کمتر از ۵ نفر، ۷/۳ درصد ۵ تا ۹ نفر، ۲ درصد ۱۰ تا ۲۹ نفر و ۱/۳ درصد ۳۰ تا ۴۹ نفر شاغل دارند. تعداد و نسبت کارگاههای بالاتر از ۵۰ نفر در منطقه شامل ۴۶ کارگاه یا ۰/۴ درصد کارگاهها است.

- از مجموع ۱۱۳۴۳ کارگاه منطقه تنها ۳۴۲ کارگاه یا حدود ۳ درصد کل کارگاهها در زمره کارگاههای بزرگ (با ۱۰ کارکن و بیشتر) قرار دارند که سهمی در حدود ۳ درصد کل کارگاههای منطقه را در بر دارد. اما باید توجه داشت که کارگاههای بزرگ منطقه با ۱۵۷۱۹ شاغل حدود ۴۵ درصد از شاغلان کارگاههای منطقه را به کار گرفته‌اند و میانگین شاغلان آنها ۴۶ نفر می‌باشد، امور عمومی و دفاع با متوسط ۱۴۸ نفر شاغل در ۹ کارگاه، ادارات مرکزی بنیادها با میانگین ۱۰۱ نفر در ۲ مرکز، صنایع غذایی با میانگین ۸۸ نفر در ۷ کارگاه و آموزش با میانگین ۸۷ نفر در ۱۵۶ واحد، بزرگترین میانگین تعداد شاغلان را در کارگاههای بزرگ منطقه دارند.

۱-۶- مسکن

- اطلاعات سرشماری سال ۱۳۷۵ نشان می‌دهد که ۴۵/۷ درصد واحدهای مسکونی منطقه ۱۰ قبل از سال ۱۳۴۵ ساخته شده‌اند در حالیکه نسبت مشابه برای کل شهر تهران ۱۶/۵ درصد است. بنابراین حدود نیمی از واحدهای مسکونی منطقه در سال ۱۳۸۱ بیش از ۳۵ سال عمر داشته‌اند و فرسودگی بافتهای فوق، نیاز به نوسازی مسکن در منطقه را به صورت مسئله‌ای عاجل مطرح می‌سازد



- بررسی واحدهای مسکونی منطقه از نظر اسکلت و مصالح ساختمانی نیز موید فرسودگی نسبی بخش عمده واحدهای مسکونی منطقه است. براساس اطلاعات سرشماری سال ۱۳۷۵ حدود ۷۰ درصد واحدهای مسکونی منطقه با آجر و آهن ساخته شده و کمتر از ۲۳ درصد دارای اسکلت فلزی یا بتون آرمه می‌باشد. در حالیکه براساس ارقام میانگین شهر تهران، بیش از نیمی از واحدهای مسکونی شهر در سال ۱۳۷۵ دارای اسکلت فلزی یا بتون آرمه بوده‌اند.
- میانگین قطعات مسکونی در سطح منطقه ۱۰۹ مترمربع است که نشان‌دهنده قطعه‌بندی بسیار کوچک اراض مسکونی است. همین رقم براساس اطلاعات ممیزی مرحله چهارم که در سطح منطقه ۱۰ در سال ۱۳۸۰ به اتمام رسیده است، ۹۹ مترمربع است که به نوبه خود قطعه‌بندی کوچک را نشان می‌دهد.
- توزیع قطعات از حیث مساحت نیز نشان‌دهنده کوچک بودن قطعات مسکونی است. از کل ۴۲۳۲۸ قطعه زمین مسکونی میزان ۵۳ درصد مساحتی کمتر از ۱۰۰ مترمربع دارند. اگر اراضی با مساحت ۱۰۰ تا ۱۵۰ مترمربع بدان افزوده شود، این نسبت به ۸۷ درصد و اگر اراضی تا مساحت ۲۰۰ مترمربع نیز به آن اضافه گردد، ۹۵ درصد اراضی مسکونی منطقه کمتر از ۲۰۰ مترمربع مساحت خواهند داشت.
- براساس اطلاعات ممیزی مرحله چهارم منطقه میانگین مساحت واحدهای مسکونی منطقه حدود ۸۹ مترمربع است و توزیع واحدها از حیث مساحت نشان می‌دهد که ۴۱ درصد آنها ۵۰ مترمربع و کمتر مساحت دارند. اگر واحدهای مسکونی دارای ۵۱ تا ۷۵ مترمربع به آنها اضافه شوند، این نسبت به

۵۵/۸ درصد و اگر واحدهای ۱۰۰ مترمربع و کمتر لحاظ گردند، نسبت فوق به حدود ۶۶ درصد بالغ می‌شود و تنها حدود یک سوم واحدهای مسکونی منطقه بالای ۱۰۰ مترمربع مساحت خواهند داشت.



- در سال ۱۳۷۵ تعداد نفر در واحد مسکونی در منطقه ۱۰ حدود ۴/۵۴ نفر بوده‌است. چنانچه این شاخص برای محاسبه سرانه زمین و زیربنای مسکن معیار قرار داده شود، با توجه به میانگین مساحت زمین مسکونی و زیربنای واحدهای مسکونی در اطلاعات ممیزی مرحله چهارم (به ترتیب حدود ۹۹ متر و ۸۹ مترمربع) سرانه زمین ۲۱/۸ متر و سرانه زیربنا ۱۹/۶ مترمربع خواهد بود.
- مجتمع مسکونی نواب در لبه غربی و شرقی بزرگراه (در داخل منطقه ۱۰ و ۱۱) در مجموع دارای ۵۷۸۹ واحد مسکونی در چهار فاز توسعه آن می‌باشد که در مساحتی در حدود ۲۸ هکتار و در ۴۱۹۳۴۷ مترمربع زیربنا احداث شده‌است. جمعیت مجتمع با فرض یک خانوار در واحد مسکونی و احتساب ۳/۷ نفر به عنوان میانگین نفقات خانوار حدود ۲۱۴۲۰ نفر خواهد بود که مترداف با تراکم جمعیتی ۷۵۷ نفر در هکتار می‌باشد. چنانچه جمعیت مجتمع نواب را براساس میانگین تراکم نفر در واحد مسکونی کل منطقه (۴/۵ نفر در واحد) محاسبه کنیم، جمعیت مجتمع به ۲۶ هزار نفر و تراکم جمعیتی آن به ۹۲۰ نفر در هکتار افزایش خواهد یافت.
- مقایسه تغییرات قیمت زمین و مسکن در منطقه ۱۰ با شهر تهران حاکی از آن است که این تغییرات با اندکی تفاوت در شتاب، هم سو و هم طراز با تغییرات قیمت زمین و مسکن در کل شهر بوده درحالی‌که قیمت یک مترمربع زمین کلنگی در شهر تهران طی ۹ سال (۸۱-۱۳۷۳) حدود ۴/۱۴ برابر شده که این تغییر در منطقه ۱۰ معادل ۱۳/۸ بوده‌است. قابل ذکر است که قیمت اجاره در منطقه همواره اندکی بالاتر از میانگین هزینه اجاره شهر بوده‌است.
- منطقه ۱۰ از نظر میزان تخریب و نوسازی یکی از فعالترین مناطق شهر تهران است. در فاصله سالهای ۱۳۷۱ تا ۱۳۸۰ سهم این منطقه از تعداد پروانه‌های مسکونی صادره از ۴/۹ درصد به ۶/۴ درصد کل

پروانه‌های مسکونی شهر افزایش یافته‌است. با توجه به سهم جمعیتی منطقه از شهر (حدود ۴ درصد) در برخی سالها از جمله دوره ۳ ساله ۸۰-۱۳۷۸، سهم منطقه از پروانه‌های مسکونی شهر بیشتر از سهم جمعیتی آن بوده‌است. شاخص سهم از پروانه‌های مسکونی شهر نشان می‌دهد که منطقه ۱۰ در سالهای اخیر در رتبه پنجم یا ششم در کل مناطق شهر بوده‌است. بالاترین تعداد پروانه‌های مسکونی در طول پنجسال اخیر به ترتیب در شش منطقه ۵، ۴، ۱۵، ۱۴، ۲ و ۱۰ صادر شده‌است.

- هرچند از حیث تعداد پروانه صادر شده، این منطقه در مقام ششم در سطح تهران قرار دارد لیکن از حیث مساحت زیربنای پروانه‌های مسکونی در مقام چهاردهم است که خود نشان‌دهنده کوچک بودن سطح زیربنای واحدهای مسکونی در منطقه است. بالاترین میزان مساحت پروانه‌های مسکونی در این دوره به ترتیب به پنج منطقه شامل مناطق ۵، ۱، ۴، ۲، و ۳ مربوط بوده‌است. زیربنای پروانه‌های مسکونی صادر شده در منطقه ۱۰ در سال ۱۳۸۰ معادل ۶۸۱ هزار مترمربع بوده، در حالیکه این رقم در منطقه ۱ و ۵ به ترتیب معادل ۲/۸ و ۲/۵ میلیون مترمربع بوده‌است.

۷-۱- مطالعات مالی شهری

- در سال ۱۳۸۰، درآمد سرانه در این منطقه به طور متوسط ۸/۶ میلیون ریال بوده‌است. در مقابل این رقم در سطح تهران ۱۰/۸ میلیون ریال بوده‌است. به این صورت اگر خانوارها را به عنوان عاملان اصلی دریافت کننده درآمد شهر بدانیم، در سال ۱۳۸۰، ۳/۲ درصد از درآمد شهر متعلق به ساکنان منطقه ۱۰ بوده‌است. بدیهی است که در یک ساختار سالم درآمدی می‌بایستی ۳/۲ درصد از کل درآمد شهرداری تهران از این منطقه به دست آید مطالعه آمار نشان می‌دهد که این منطقه در بالاترین حد خود ۱/۹ درصد از درآمد شهرداری تهران را کسب کرده است. چنین ارقامی نشان دهنده ناسالم بودن ساختار درآمد شهرداری است.
- یک تحلیل مقدماتی نشان می‌دهد که منطقه از توان کافی اقتصادی برای خودگردانی برخوردار است. منتهی حل این مسئله مستلزم انجام اصلاحات ساختاری در الگوی کسب درآمد شهرداری است.

۸-۱- مدیریت شهری

- نسبت نیروی متخصص شهرداری (با احتساب پیمانکاران با مدارج کارشناسی و بالاتر) به جمعیت این منطقه در حدود یک به ۳۰۰۰ است. به عبارتی دیگر به ازاء هر ۳۰۰۰ نفر جمعیت ساکن در منطقه یک نفر متخصص و تقریباً به ازاء هر ۸۳۰ خانوار یک متخصص وجود دارد. در صورتی که نیروهای پیمانکاری از مجموع متخصصین حذف شوند، به ازاء هر ۳۸۰۰ نفر جمعیت و هر ۱۰۵۰ خانوار یک نفر کارشناس خواهد بود.
- تشکیلات و سازمان شهرداری در وضع موجود اساساً تشکیلاتی بزرگ و غیرکارآ به حساب می‌آید. به نظر شهردار منطقه وظایف و عملیاتی که در حال حاضر توسط شهرداری انجام می‌شود باید به بخش

خصوصی واگذار شود و شهرداری منطقه با حداقلی از پرسنل فقط نقش نظارتی برانجام امور توسط بخش خصوصی را ایفا کند.

- در زمینه جلب مشارکت مردم در روند تصمیم‌گیری‌ها و مدیریت شهری، این مشارکت در حال حاضر مراحل آغازین و ابتدایی خود را طی می‌کند. در این مرحله هنوز تشخیص مصالح و منافع شهر و تمایز آن از منافع تک تک افراد به روشنی انجام نشده است. در این زمینه انتخابات شوراییها و سایر نهادهای مردمی می‌تواند تمرینی برای وقوف افراد به حقوق عمومی و تفکیک آن از حقوق فردی به شمار آید. در همین زمینه باید گفت که حتی در صورت انتخابی بودن شهردار منطقه از میان اهالی و ساکنین هر منطقه ممکن است نتیجه مطلوب را از حیث انتخاب فرد بهینه نداشته باشد که این امر مستلزم آگاهی بیشتر شهروندان از نحوه اداره امور شهر و منافع عمومی می‌باشد.
- اکثر شورایی‌ها عقیده دارند بسیاری از مشکلات محلات ناشی از عملکرد خود مردم است و آنها می‌بایست در رفع این مشکلات سهیم باشند. از جمله این موارد همکاری مردم در تفکیک و دسته‌بندی و ارائه به موقع زباله واحدهای مسکونی، آگاه کردن منظم مسئولین از مشکلات و معضلات ناحیه‌ها و محلات و اطلاع‌رسانی به موقع از مسائل محلات را می‌توان ذکر کرد.
- دیدگاه مردم نسبت به شهرداری در حال حاضر چندان مثبت نبوده و اکثر شورایی‌ها از لزوم اطمینان مردم به شهرداری سخن گفته‌اند. اغلب معتقد بودند که شهردار جدید منطقه در حال انجام اقدامات مثبتی است که هنوز آثار آن بطور کامل ظاهر نشده است. به عنوان مثال جمع‌آوری و آسفالت معابر به طور محسوس بهبود پیدا کرده است لیکن پروژه‌های عمرانی منطقه هنوز به نتیجه نرسیده است. یکی از انتقادات ارائه شده در این زمینه تبدیل چند پارکینگ و حمام بزرگ به کاربری مسکونی است در حالیکه مردم معتقدند این فضاها می‌تواند به خدمات شهری مورد نیاز جمعیت تبدیل شود. بخصوص اینکه نیاز منطقه به پارکینگ بسیار مشهود است زیرا زیربنای اکثر ساختمانهای مسکونی تامین پارکینگ را اجباری نمی‌سازد و خودروهای تعداد بسیار زیادی از واحدهای مسکونی در حاشیه خیابان‌ها پارک می‌شود.
- از حیث پرداخت هزینه‌های خدمات شهری توسط مردم تمام شورایی‌ها معتقدند که به دلیل پایین بودن سطح درآمد منطقه چنین انتظاری از مردم نمی‌توان داشت. شاید در مواردی بتوان بخشی از این هزینه را (حدود ۴۰ یا ۵۰ درصد) از مردم تامین کرد لیکن بطور کلی به دلیل وضعیت درآمد ساکنین منطقه ارائه سوبسید به این گونه نواحی شهری اجباری خواهد بود.
- مشکلات حاد منطقه در مجموع مشکلاتی است که به نظر شورایی‌ها عمدتاً از درآمد کم خانوارها و فقر ناشی می‌شود. به عنوان مثال یکی از پیشنهادات جالب شورایی‌ها آن است که شهرداری به عوض اینکه دست فروشان و افراد بی‌بضاعتی را که صنایع دستی تولید می‌کنند و به معرض فروش می‌گذارند از سطح شهر جمع‌آوری کند، مکانی را برای فروش آنها در اختیارشان قرار دهد تا به صورت جمعه بازار و نظائر آن

بتوانند بخشی از درآمد خود را تامین کنند. این امر می‌تواند به یکی از جاذبه‌های منطقه تبدیل شود و سبب رونق کاراین افراد کم درآمد گردد.

۱-۹- سوانح طبیعی

ارزیابی مناطق شهری از حیث آسیب‌پذیری در برابر زمین لرزه نشان می‌دهد که مدل گسل ری پراستعدادترین زلزله سناریو برای ایجاد بیشترین خسارت در شهر تهران است. بنابراین برای در نظر گرفتن کارهای عمرانی آتی و برای تقویت سازه‌های شهر مهم است که بدانیم کدام ضابطه (خطر زلزله و خسارات آن یا شرایط اجتماعی) برای هر منطقه حیاتی است. نتیجه این ارزیابی در چهار گروه رتبه‌ای به شرح زیر در جدول طبقه‌بندی شده است:

۱) منطقه پرخطر

۲) منطقه خطر متوسط یک

۳) منطقه خطر متوسط دو

۴) منطقه کم خطر

جدول زیر حاکی از آن است که منطقه ۱۰ در منطقه پر خطر از حیث آسیب ناشی از زلزله قرار گرفته است:

جدول ۸: نتیجه بررسی خطرپذیری

مدل	نوع خطرپذیری	مناطق با خطرپذیری بالا	مناطق با خطرپذیری متوسط	مناطق با خطرپذیری متوسط	مناطق با خطرپذیری نسبتاً پایین
مدل گسل ری		۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۴، ۱۶، ۱۷	۱۵، ۱۸، ۱۹، ۲۰	۷، ۸، ۱۳	۱، ۲، ۳، ۴، ۵، ۶، ۲۱، ۲۲
مدل گسل شمال تهران		—	۱، ۳	۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۶، ۱۷	۲، ۳، ۴، ۵، ۶، ۱۵، ۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱
توضیح: مدل شناور		۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۶، ۱۷	۳	۷، ۸، ۹، ۱۳، ۱۴	۱، ۲، ۴، ۵، ۶، ۱۵، ۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۲

۱-۲- مسائل و مشکلات منطقه

مطالعات انجام شده در بخشهای مختلف هر یک نشان‌دهنده مشکلات و مسائل خاص موجود می‌باشد. بسیاری از مشکلات موجود شدیداً وابسته به یکدیگر بوده و رابطه متقابل با یکدیگر دارند. به عنوان مثال مساله نامناسب بودن دسترسی‌ها و معابر در بافت‌های مسکونی خود از کیفیت نازل بافت‌های مسکونی منطقه ناشی می‌شود. همچنین کمبود شدید خدمات شهری و فضای سبز یکی دیگر از جلوه‌های بافت فشرده مسکونی در منطقه است. در زیر مشکلات یا مسائلی که جنبه کلیدی داشته و از اهمیت بیشتری برخوردار هستند، مشخص و تجزیه و تحلیل شده است.

تجزیه و تحلیل‌های انجام شده در سطح منطقه ۱۰ حاکی از آن است که تقریباً تمامی مشکلات و مسائل حاد منطقه ناشی از فشردگی و تراکم شدید بافت‌های مسکونی و نحوه توسعه آن در دهه‌های اخیر است. بسیاری از مشکلات زیست‌محیطی و ترافیکی منطقه خود منتج از همین کیفیت بافت مسکونی است. کمبود خدمات و فضاهای باز و سبز شهری وجه دیگری از این بافت فشرده را بیان می‌کند. همچنین خطرات ناشی از زلزله احتمالی و خسارات پیش‌بینی شده در منطقه ۱۰ نیز یکی دیگر از نمودهای چگونگی توسعه بافت‌های مسکونی در آن است.

وجه دیگری از مسائل و مشکلات منطقه در واقع وضعیت درآمدی ساکنین منطقه است که باعث تبدیل منطقه به یک مرکز سکونتی با کیفیت نسبتاً نازل شده است. ضعف درآمد خانوارهای منطقه عملاً تامین درآمد ضروری برای فعالیت‌های عمرانی شهری را نیز محدود ساخته است. همانگونه که در مطالعات اقتصادی - اجتماعی منطقه منعکس شده است، منطقه ۱۰ از جمله مناطقی است که بدون بهره‌گیری از یارانه‌های درآمدی قادر به ارتقاء کیفیت محیط شهری نخواهد بود.

مشکلات اساسی منطقه را می‌توان در ۴ مقوله کلی زیر عنوان نمود:

- کیفیت نازل بافت مسکونی و مشکلات ناشی از تراکم زیاد جمعیت، فشردگی بافت مسکونی، نامناسب بودن دسترسی‌ها و آلودگی محیط زیست بر اثر وجود فاضلاب در جویها و معابر
- کمبود شدید خدمات ورزشی، فرهنگی، فضای سبز، درمانی و آموزشی بخصوص در نواحی مرکزی منطقه
- مشکلات تردد و ترافیک ناشی از تبدیل کلیه خیابان‌های منطقه به فضای پارکینگ وسایل نقلیه
- فقدان کاربری و عملکرد فرامنطقه‌ای و جاذب شهری

۱-۲-۱- بافت مسکونی فشرده و متراکم

کلیه شاخص‌های وضعیت مسکن در منطقه نشان دهنده شکل‌گیری یک بافت مسکونی بسیار فشرده در تقریباً تمام نقاط منطقه است. منطقه ۱۰ که رشد خود را از دهه ۱۳۳۰ و در مجاورت مرکز شهر تهران آغاز کرد، بعد از منطقه ۱۷ دارای متراکم‌ترین بافت مسکونی در سطح شهر تهران است. قطعه‌بندی کوچک زمین (۵۳ درصد قطعات مسکونی کمتر از ۱۰۰ مترمربع) و دسترسی‌های بسیار نامناسب به قطعات از ویژگی‌های این بافت مسکونی است. اگر شدت تخریب و نوسازی در سال‌های اخیر در این منطقه در نظر گرفته شود، معضلات این وضعیت بهتر نمایان می‌گردد. گرایش به ساخت و ساز باعث شده‌است تا منطقه از وضعیت مهاجرفرستی در دهه گذشته خارج شده و دارای افزایش جمعیت گردد.

جمعیت منطقه از ۲۸۲ هزار نفر در سال ۱۳۷۵ به ۳۰۷ هزار نفر در سال ۱۳۸۱ رسیده است. ادامه این روند ساخت و ساز بدون اینکه هیچ‌گونه اقدامی برای تامین خدمات و فضاهای شهری مورد نیاز انجام شود به وخامت بیشتر کیفیت سکونت در منطقه خواهد انجامید.

۱-۲-۲- کمبود شدید خدمات شهری و فضای سبز

یکی از نتایج روند ساخت و ساز و ویژگی بافت‌های مسکونی ایجاد شده در منطقه کمبود شدید خدمات شهری است. مقایسه طرح تفصیلی منطقه و وضعیت موجود آن حاکی از آن است که:

- اولاً در طرح تفصیلی میزان اراضی اختصاص یافته به خدمات شهری و فضای سبز با توجه به بافت مسکونی ساخته شده در آن دوره نسبتاً محدود است.
 - ثانیاً بسیاری از اراضی تخصیص یافته به کاربریهای خدماتی و فضای سبز که در طرح تفصیلی پیش‌بینی شده بود بر اثر تغییر کاربری به بافت مسکونی تبدیل شده و معضل کمبود خدمات را تشدید کرده‌است.
- با توجه به مطالعات کاربری و با مقایسه سرانه‌های خدمات شهری در وضع موجود و سرانه‌های ارائه شده در طرح جامع جدید تهران (ساماندهی) در حال حاضر برای جمعیت فعلی منطقه می‌باید حدود ۱۵۰ هکتار زمین برای تامین خدمات آموزشی، بهداشتی و درمانی، فضای سبز و ورزشی اختصاص داد. با توجه به مساحت ۸۰۰ هکتاری منطقه به خوبی مشخص می‌شود که تامین چنین فضایی اگر نه غیرممکن لاقابل بسیار دشوار بوده و جز با اعمال سیاست‌های کلان و تحول در روند ساخت و ساز مقدور نخواهد بود.

۱-۲-۳- مشکلات تردد و ترافیک

هر چند اکثر معابر و شریانهای ارتباطی منطقه ۱۰ جنبه دسترسی به داخل منطقه را دارا هستند و کمتر معبری به عنوان شریان عبوری مورد استفاده قرار می گیرد، لیکن تردد در سطح منطقه با مشکلات عدیده‌ای روبروست. یکی از معضلات اصلی در سطح منطقه فقدان فضای پارکینگ کافی در بخشهای مسکونی است. کوچک بودن مساحت قطعات مسکونی و مساحت واحدهای مسکونی علیرغم ضوابط تامین پارکینگ، بسیاری از بناهای مسکونی را فاقد پارکینگ ساخته است. از طرف دیگر نامناسب بودن دسترسی‌ها و وجود معابر بسیار باریک که تردد وسیله نقلیه در آنها غیرممکن است، باعث شده تعداد قابل ملاحظه‌ای از واحدهای مسکونی موجود در سطح منطقه فاقد فضای پارکینگ خودرو باشند. به همین دلیل فضای حاشیه خیابان‌های با عرض بیشتر سراسر به توقف وسایل نقلیه واحدهای مسکونی داخل بافت‌های فشرده تبدیل شده است. این امر بطور قابل ملاحظه‌ای از کارایی معابر اصلی در سطح منطقه کاسته است.

غیر از معضل یاد شده در قسمت‌های جنوبی منطقه و در جنوب خیابان کمیل که فاقد شبکه شطرنجی است هیچگونه معبر شرقی - غربی یا شمالی - جنوبی عمده جهت تسریع دسترسی به این ناحیه وجود ندارد. احداث بزرگراه یادگار امام، هرچند تاثیر مثبتی بر این وضع دارد لیکن معضل دسترسی‌های داخلی و شبکه معابر داخلی منطقه را حل نخواهد کرد.

۱-۲-۴- فقدان عملکرد فرامنطقه‌ای

چنانکه در مطالعه کاربری اراضی در سطح منطقه مشاهده شد از کل ۱۴۰ هکتار فضای خدماتی در سطح منطقه تنها ۲۲ هکتار عملکردی فراتر از سطح منطقه دارند. کلیه اینگونه کاربریها نیز در شمال و جنوب منطقه و در مجاورت خیابانهای آزادی و قزوین متمرکز هستند و در داخل منطقه تقریباً این گونه کاربریها وجود ندارد. این خصیصه در واقع منطقه را به یک ناحیه با عملکرد غالب مسکونی و بازار مسکن فعال تبدیل نموده است. به همین دلیل جاذبه اصلی منطقه جاذبه مسکونی و آن هم نوعی مسکن ارزان قیمت در سطح شهر تهران است. فقدان جاذبه‌های شهری دیگر باعث کمبود شدید درآمد منطقه و تشدید معضلات مالی شده است، در حالیکه در مناطقی در سطح شهر تهران که جاذبه و عملکردهای فرامنطقه‌ای وجود دارد امکان رشد و توسعه بیشتری بوجود آمده و کیفیت زندگی شهری در آنها ارتقاء پیدا کرده است. به همین دلیل فقدان عملکرد فرامنطقه‌ای را در سطح منطقه ۱۰ می باید به عنوان یکی از مشکلات منطقه به شمار آورد و در جهت اصلاح آن گام برداشت. بهره‌برداری از پتانسیل‌های منطقه، نظیر محور امام خمینی که از طرف شرق تشکیل دهنده یکی از محوره‌های مهم و تاریخی شهر تهران است و همچنین وجود ناحیه بریانک با بافت تاریخی و امثال آن می تواند در ترغیب استقرار عملکردهای فرامنطقه‌ای و شهری در منطقه موثر باشد.

۱-۳- چشم انداز توسعه منطقه

با توجه به عملکرد غالب مسکونی منطقه، مهمترین عامل در حفظ و ارتقا کیفیت زندگی شهری در منطقه چگونگی رشد و پراکندگی جمعیت و نوسانات آن طی زمان است. هر گونه لزوم تغییر در روند موجود ناشی از این ضرورت است. جمعیت منطقه از ۲۸۲ هزار نفر در سال ۱۳۷۵ به ۳۰۷ هزار نفر در سال ۱۳۸۱ رسیده است. ادامه این روند ساخت و ساز بدون اینکه هیچ گونه اقدامی برای تامین خدمات و فضاهای شهری مورد نیاز انجام شود به وخامت بیشتر کیفیت سکونت در منطقه خواهد انجامید.

پروانه‌های مسکونی صادره در منطقه نشان می‌دهد سهم ساخت و ساز در منطقه ۱۰ از کل پروانه‌های صادره در تهران پس از مصوبه ۳۲۹ در سال ۱۳۷۹، به شدت افزایش یافت و به ۲ تا ۳ برابر پروانه‌های صادره در سالهای قبل در منطقه و حدود ۶ درصد کل پروانه‌های صادره در تهران رسید. با توجه به اینکه حدود ۹۵ درصد از پروانه‌های صادره مسکونی بوده و تقریباً تمامی پروانه‌های مسکونی به منظور تخریب و نوسازی صادر شده‌است منطقه توسعه جدید مسکونی نداشته و مجموعه ساخت و ساز آن در داخل محدوده مسکونی موجود و به صورت نوسازی روی می‌دهد. به طور کلی در فاصله سالهای ۸۰-۱۳۷۵ برای ۵۸۶۸ قطعه مسکونی و بیش از ۲۶ هزار واحد مسکونی با مساحت حدود ۲ میلیون مترمربع پروانه صادر شده که با توجه به تخریب حدود ۸۵۷۰ واحد مسکونی در قطعات مورد نظر (ضریب ۱/۴۶ واحد در هر قطعه) ۱۷۶۳۳ واحد یا حدود ۲۸ درصد واحدهای مسکونی سال ۱۳۷۵ به موجودی مسکن منطقه طی دوره ۶ ساله اضافه شده‌است.

براساس پروانه‌های سالهای ۷۸-۱۳۷۴ حداقل ۸۲۰۷ واحد مسکونی به مجموع واحدهای مسکونی منطقه در سال ۱۳۷۵ اضافه شده‌است. این ساخت و ساز مربوط به سالهای قبل از اعمال مصوبه ۳۲۹ در زمینه فروش تراکم می‌باشد، اما همانطور که بررسی‌ها نشان می‌دهد بعد از اعمال این مصوبه ساخت و ساز گسترده‌تری در منطقه صورت گرفته که اطلاعات مربوط به سال ۱۳۸۰ نشان دهنده آن است و زمینه افزایش جمعیت منطقه را در زمان تهیه این طرح و بعد از آن فراهم می‌کند. چنانچه به طور متوسط ۴ نفر در هر واحد مسکونی جدید (۸۲۰۷ واحد) اسکان یافته باشد، ۱۶۸۰۰ نفر به جمعیت منطقه طی این دوره اضافه شده که ۵/۵ درصد جمعیت کنونی آن (۳۰۷ هزار نفر) را در بر می‌گیرد.

یکی از نتایج روند ساخت و ساز و ویژگی بافت‌های مسکونی ایجاد شده در منطقه کمبود شدید خدمات شهری است. با توجه به مطالعات کاربری و با مقایسه سرانه‌های خدمات شهری در وضع موجود و سرانه‌های ارائه شده در طرح جامع جدید تهران (ساماندهی) در حال حاضر برای جمعیت فعلی منطقه می‌باید حدود ۱۵۰ هکتار زمین برای تامین خدمات آموزشی، بهداشتی و درمانی، فضای سبز و ورزشی اختصاص داد. با توجه به مساحت ۸۰۰ هکتاری منطقه به خوبی مشخص می‌شود که تامین چنین فضایی اگر نه غیرممکن لاقلاً بسیار دشوار بوده و جز با اعمال سیاست‌های کلان و تحول در روند ساخت و ساز مقدور نخواهد بود.

چنانکه در مطالعه کاربری اراضی در سطح منطقه مشاهده شد از کل ۱۴۰ هکتار فضای خدماتی در سطح منطقه تنها ۲۲ هکتار عملکردی فراتر از سطح منطقه دارند. کلیه اینگونه کاربریها نیز در شمال و جنوب منطقه و در مجاورت خیابانهای آزادی و قزوین متمرکز هستند و در داخل منطقه تقریباً این گونه کاربریها وجود ندارد. این خصیصه در واقع منطقه را به یک ناحیه با عملکرد غالب مسکونی و بازار مسکن فعال تبدیل نموده است. به همین دلیل جاذبه اصلی منطقه جاذبه مسکونی و آن هم نوعی مسکن ارزان قیمت در سطح شهر تهران است. فقدان جاذبه های شهری دیگر باعث کمبود شدید درآمد منطقه و تشدید معضلات مالی شده است، در حالیکه در مناطقی در سطح شهر تهران که جاذبه و عملکردهای فرامنطقه ای وجود دارد امکان رشد و توسعه بیشتری بوجود آمده و کیفیت زندگی شهری در آنها ارتقاء پیدا کرده است. به همین دلیل فقدان عملکرد فرامنطقه ای را در سطح منطقه ۱۰ می باید به عنوان یکی از مشکلات منطقه به شمار آورد و در جهت اصلاح آن گام برداشت. بهره برداری از پتانسیل های منطقه، نظیر محور امام خمینی که از طرف شرق تشکیل دهنده یکی از محورهای مهم و تاریخی شهر تهران است و همچنین وجود ناحیه بریانک با بافت تاریخی و امثال آن می تواند در ترغیب استقرار عملکردهای فرامنطقه ای و شهری در منطقه موثر باشد.



از حیث اجتماعی و اقتصادی مهمترین معضل منطقه در حوزه اجتماعی، پایین تر بودن میانگین درآمد خانوارهای منطقه نسبت به متوسط شهر تهران است که موجب پایین آمدن توان پرداخت هزینه خدمات شهری و مشارکت در بهسازی محیط زندگی توسط ساکنان است. فضاهای کار و فعالیت اقتصادی در منطقه محدود است، این امر به معنای آن است که منطقه دارای مراکز متعدد صنعتی و خدماتی فعال در مقیاس شهر یا راسه های تخصصی نیست و به دلیل عملکرد سکونتی مهم آن، ساکنان در موارد فوق به سایر مناطق متکی هستند.

۱-۳-۱- چشم اندازهای گذشته منطقه

چشم اندازهایی که در طرح های جامع و تفصیلی برای منطقه ترسیم شده بود جز در زمینه خصلت مسکونی منطقه، آنهم با جمعیتی بسیار متفاوت با آنچه در چشم اندازها آمده است، در زمینه های دیگر تحقق نیافته است.

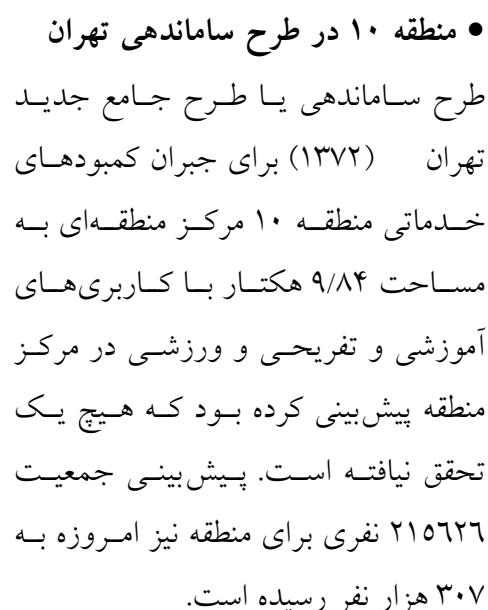
- اولاً در طرح تفصیلی میزان اراضی اختصاص یافته به خدمات شهری و فضای سبز با توجه به بافت مسکونی ساخته شده در آن دوره نسبتاً محدود است.
- ثانیاً بسیاری از اراضی تخصیص یافته به کاربریهای خدماتی و فضای سبز که در طرح تفصیلی پیشبینی شده بود بر اثر تغییر کاربری به بافت مسکونی تبدیل شده و معضل کمبود خدمات را تشدید کرده است.

• منطقه ۱۰ در طرح جامع اول تهران

منطقه ۱۰ در دوره تهیه طرح جامع اول تهران (۱۳۴۹) یکی از نواحی مسکونی فشرده در غرب مرکز شهر به حساب می آمده است. تراکم های پیشنهادی طرح جامع برای منطقه تراکم زیاد و بسیار زیاد بوده است و فقط در قسمت کوچکی از منطقه در مجاورت محور آزادی تراکم کم پیشبینی شده بود.

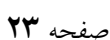
تقریباً کلیه پیشنهادات طرح جامع از حیث شبکه معابر در حال حاضر تغییر کرده و براساس طرح جامع حمل و نقل و طرح جامع جدید تهران تنظیم شده است. بزرگراه نواب در طرح جامع اول اساساً به عنوان یک محور مهم شمالی - جنوبی مطرح نبوده است. به جای این محور خیابان کارگر و ادامه آن به عنوان این محور پیشبینی شده بود. همچنین ادامه بزرگراه یادگار در طرح جامع وجود نداشته است و به عوض آن یک حلقه کمربندی از جنوب منطقه و ناحیه بریانک پیشبینی شده بود که در طرح جامع حمل و نقل حذف شده است.

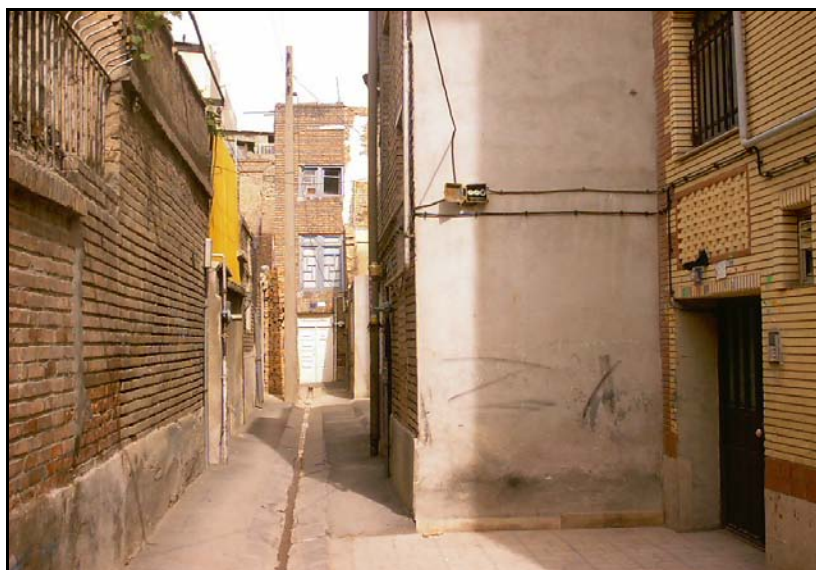
تنها محوری که در طرح جامع اول به عنوان محور اصلی منطقه دیده شده است محور امام خمینی است که امروز نیز از مهمترین محورهای شرقی - غربی منطقه است.



عمده کاربریهای فضای سبز و آموزشی که در طرح تفصیلی پیشنهاد شده بود در عمل به مسکونی، تجاری، کارگاه و غیره تبدیل گردیده است. در مواردی نیز بخشی به کاربری پیش‌بینی شده و بخشی به کاربریهای فوق (مسکونی و غیره) اختصاص یافت.

عمده کاربریهای فضای سبز و آموزشی که در طرح تفصیلی پیشنهاد شده بود در عمل به مسکونی، تجاری، کارگاه و غیره تبدیل گردیده است. در مواردی نیز بخشی به کاربریهای پیش‌بینی شده و بخشی به کاربریهای فوق (مسکونی و غیره) اختصاص یافته است.





۱-۳-۲- چشم انداز ادامه وضع موجود

این چشم انداز حاصل ادامه روندها و تمایلات کلیه سطوح مداخله گر در توسعه و عمران شهری می باشد که طیف وسیعی از تصمیمات را در بر می گیرد. منطقه ۱۰ نیز به تاسی از عدم کارآمدی مناسب مدیریت کلان شهری تهران و به طور ملموس کمبود منابع مالی نسبت به دیگر مناطق تهران، همواره با مشکل کمبود تامین خدمات شهری مواجه بوده است.

وجود زمینه های اجتماعی و اقتصادی ساکنین، نظارت نا مناسب شهرداری در روند ساخت و ساز، نارسائی ضوابط و در غالب موارد نادیده گرفتن آن در زمینه کنترل ساخت و ساز و صدور پروانه ساختمانی و همچنین وجود زمینه ها و فرصت ناشی از موقعیت مناسب منطقه نسبت به مراکز مهم فعالیتی تهران چشم انداز بحرانی را در تامین حداقل نیلرهای خدمات شهری پیش رو می نهد و مسئله آسیب پذیری منطقه در برابر زلزله نیز بروخامت اوضاع منطقه می افزاید.

لذا ادامه چنین روندی فشرده گی شدید بافت مسکونی و فرسودگی کامل این بافت و فقدان خدمات شهری و فضاهای باز شهری به دنبال خواهد آورد. در ادامه ضمن بیان مشکلات مهم فعلی منطقه، تهدیداتی را که در صورت ادامه روند کنونی متوجه منطقه خواهد بود ذکر خواهیم کرد.

روند کنونی نوسازی مسکن در منطقه که طی ۱۰ سال گذشته حداقل ۲۰ درصد سطح مسکونی منطقه را مورد تخریب و نوسازی قرار داده، ضمن آنکه نشان از رونق و تحرک اقتصادی بخش مسکن در منطقه دارد، اما از نظر کیفیت زندگی شهری مخاطرات و پیامدهای منفی به دنبال داشته است. با افزایش جمعیت منطقه (از ۲۸۵ هزار به ۳۰۷ هزار طی ۸۰-۱۳۷۵ افزایش بیشتر جمعیت پذیری در نتیجه تکمیل شدن واحدهای مسکونی دو سال اخیر) و فقدان آزادسازی اراضی مسکونی در روند موجود نوسازی، کمبودهای خدماتی و معابر منطقه تشدید شده است.

کلیه شاخص‌های یادشده که حاکی از وخامت وضعیت مسکن و کیفیت زندگی در منطقه است ناشی از تحولاتی است که طی دوسه دهه اخیر در بازار مسکن منطقه اتفاق افتاده است. قطعات کوچک زمین و امکان ساخت و ساز متراکم در این قطعات عملاً به سرمایه‌های کوچک این امکان را داده است که بازار مسکن فعالی را برای اقشار درآمد متوسط و کم درآمد فراهم آورد. مقایسه قیمت‌های مسکن در سطح منطقه با شهرک‌ها و مناطق مسکونی اطراف تهران (اسلامشهر و امثال آن) حاکی از تفاوت نسبتاً کم میان قیمت مسکن در منطقه ۱۰ و این شهرک‌هاست. اگر زمان سفر و مسائل ناشی از جابجایی را در نظر بگیریم خواهیم دید که این منطقه به یکی از جذاب‌ترین مناطق برای سرمایه‌گذاری مسکن در حد سرمایه‌های کوچک تبدیل شده است.

در صورت ارتقاء کیفیت سکونت در منطقه از طریق بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده مسکونی زمینه تامین خدمات و فضاهای باز و سبز را در منطقه می‌باید فراهم آورد. حل معضل بافت‌های فرسوده که مهمترین معضل منطقه است می‌تواند نقش مسکونی منطقه را در تهران ارتقاء بخشد و مطلوبیت بازار مسکن را در منطقه افزایش دهد. در کنار این معضل اصلی در صورتی که برخی عملکردها و کاربری‌های با مقیاس شهری در منطقه مستقر شوند زمینه مراجعات بیشتر به منطقه و تاثیر مثبت بر درآمد منطقه را فراهم خواهد آورد. فقدان اینگونه عملکردها باعث مهجور ماندن منطقه و تنزل بیشتر کیفیت مسکونی در آن خواهد شد.

۱-۳-۳- برآورد ظرفیت مسکونی منطقه در سال ۱۳۸۶

بررسی‌های مربوط به افزایش ظرفیت مسکونی منطقه ۱۰ طی سالهای اخیر نشان داده است که در این منطقه علیرغم کمبود فضاهای خدماتی مورد نیاز جمعیت موجود، روند موجود نوسازی املاک و واحدهای مسکونی زمینه افزایش بیشتر جمعیت را فراهم کرده و می‌کند. برآورد انجام شده در مطالعات مرحله اول نشان می‌دهد که تعداد واحدهای مسکونی منطقه از ۶۲۱۹۵ واحد در سال ۱۳۷۵ به ۷۰۴۰۲ واحد در سال ۱۳۸۱ افزایش یافته است این برآورد براساس پروانه‌های صادره در سالهای ۱۳۷۴ تا پایان ۱۳۷۸ و با فرض ۲/۵ سال طول دوره ساخت و اشغال واحدهای مسکونی ساخته شده توسط خانوارها بدست آمده است.

برای برآورد ظرفیت مسکونی منطقه در سال ۱۳۸۶ تعداد پروانه‌های مسکونی صادره در فاصله سالهای ۱۳۷۹ تا پایان ۱۳۸۳ مبنای محاسبه قرار گرفت. براساس اطلاعات در دسترس طی این دوره ۵ ساله حدود ۷۳۰۰ پروانه و ۲۹ هزار واحد مسکونی در منطقه مجوز ساخت گرفته‌اند. محاسبات جدول ۲ نشان می‌دهد که با احتساب ضریب تخریب و استفاده غیرمسکونی از واحدهای ساخته شده در مجموع حدود ۱۷ هزار واحد مسکونی جدید به ظرفیت قبلی منطقه اضافه شده و آنرا به حدود ۸۷۸۰۰ واحد خواهد رساند. همانطور که اطلاعات جداول ۲ و ۳ نشان می‌دهد ظرفیت مسکونی منطقه طی دو دهه گذشته روند افزایش داشته و بیشترین رشد آن متعلق به سالهای جاری (۸۶-۱۳۸۱) می‌باشد. جمعیت جدید قابل جذب براساس ظرفیت واحدهای مسکونی آن در سال ۱۳۸۶ حدود ۵۰

هزار نفر (با تراکم یک خانوار در واحد و بعد خانوار متوسط ۳ نفر) و مجموع جمعیت منطقه حدود ۳۶۰ هزار نفر خواهد بود.

۱-۳-۴- گرایش‌های جمعیت‌پذیری منطقه ۱۰ با فرض تداوم ساخت و ساز دهه گذشته

در منطقه ۱۰ حدود ۳۸/۷ هزار ملک مسکونی وجود دارد که حدود ۸۰ درصد آن با توجه به عمر ساختمان و فقدان تجهیزات مورد نیاز ساکنان آن طی دهه گذشته و در سالهای آینده عرصه نوسازی و بهسازی بوده و خواهد بود. چنانچه روند بهسازی و نوسازی ساختمانهای مسکونی منطقه در آینده نیز براساس دهه گذشته تداوم یابد به جای بهسازی، تخریب و نوسازی الگوی مسلط بوده و سالانه ۲/۸ درصد ساختمانهای مسکونی را در بر خواهد گرفت. از آنجا که طی ۱۴ سال گذشته حدود ۳۸/۷ درصد از املاک مسکونی پروانه تخریب و نوسازی در منطقه دریافت کرده‌اند (۹۴ درصد پروانه‌ها برای تخریب و نوسازی و ۶ درصد برای احداث ساختمان جدید بوده است) با تداوم این روند طی ۱۶ سال بعد حدود ۴۵ درصد از املاک می‌تواند تخریب و نوسازی شده و با توجه به ضریب تخریب واحدهای موجود و برآورد تعداد واحدهای مسکونی پروانه‌های قابل صدور در آینده، می‌توان تعداد واحدهای مسکونی‌ای را که قادر است به مسکن موجود منطقه اضافه شود، حدود ۳۶ هزار برآورد کرد. با احتساب حداقل بعد خانوار (۳ نفر) و تراکم خانوار در واحد مسکونی جمعیت قابل اسکان در این واحدها بیش از ۱۰۰ هزار نفر برآورده می‌شود (جدول ۴).

جدول ۱- تعداد پروانه‌های ساختمانی صادره و واحد مسکونی جدید منطقه ۱۰ طی سالهای ۸۳-۱۳۷۹

سال	تعداد پروانه	مساحت زیربنا	تعداد واحد مسکونی
۱۳۷۹	۱۳۳۰	۴۶۴۹۰۰	۳۵۶۰
۱۳۸۰	۱۵۹۲	۶۳۵۱۰۰	۶۸۱۴
۱۳۸۱	۲۲۱۵	۸۹۵۸۴۹	۹۶۳۳
۱۳۸۲	۱۱۱۱	۴۷۱۴۷۳	۵۰۷۰
۱۳۸۳	۱۰۷۰	۴۲۲۰۱۸	۴۵۳۸
جمع	۷۳۱۸	۲۸۸۹۳۴۰	۲۹۶۱۵

* ارقام سالهای ۸۰ - ۱۳۷۹ از نشریه اطلاعات پروانه‌های ساختمانی مرکز آمار و ارقام سالهای بعد از اطلاعات مرکز انفورماتیک شهرداری تهران استخراج شده‌است.

جدول ۲- برآورد ظرفیت مسکونی منطقه ۱۰ در سال ۱۳۸۶

شرح	تعداد پروانه	تعداد واحد مسکونی	ضریب تخریب در هر پروانه	تعداد واحد تخریب شده	تعداد واحد اضافه شده		
					جمع	استفاده غیر مسکونی	استفاده مسکونی
۱۳۷۹-۸۳	۷۳۱۸	۲۹۶۱۵	۱/۴	۱۰۲۴۵	۱۹۳۷۰	۱۹۳۷	۱۷۴۳۳

جدول ۳- روند افزایش ظرفیت مسکونی در منطقه ۱۰ طی سالهای ۸۶-۱۳۶۵

شرح	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۱	۱۳۸۶
تعداد واحد مسکونی موجود	۵۷۹۶۶	۶۲۱۹۵	۷۰۴۰۲	۸۷۸۳۵
تعداد واحد جدید طی دوره *	۴۱۹۹	۴۲۲۹	۸۲۰۷	۱۷۴۳۳
تعداد واحد جدید سالانه	۷۰۰	۴۲۳	۱۳۶۸	۳۴۸۷

* ارقام این سطر شامل واحدهای مسکونی اضافه شده طی چهار دوره ۶۵-۱۳۵۹ ، ۷۵-۱۳۶۵ ، ۸۱-۱۳۷۵ و ۸۶-۱۳۸۱ می باشد.

جدول ۴- تخمین ظرفیت مسکونی جدید مسکونی جدید منطقه با فرض تداوم ساخت و ساز مسکن

تعداد املاک مسکونی منطقه	کل املاک مشمول بهسازی و نوسازی	صندوق پروانه تخریب و نوسازی ۸۳-۱۳۷۰	تداوم گرایش نوسازی تا سال ۱۴۰۰	تعداد واحد مسکونی در سال ۱۴۰۰		
				دارای مجوز	تخریب شده	اضافه شده
۳۸۷۹۶	۳۱۰۰۰	۱۲۰۰۰	۱۳۸۹۰	۵۵۵۶۰	۱۹۴۴۶	۳۶۱۱۴
-	۱۰۰	۳۸/۷	۴۴/۸	-	-	-

* متوسط تعداد واحد مسکونی هر پروانه برای آینده براساس متوسط ۵ سال گذشته ۴ واحد در نظر گرفته شده است .

۱-۳-۵- هشدار نسبت به ادامه روند موجود و لزوم تغییر در گرایشات موجود

با تصویب مصوبه ۲۳۹ تعداد پروانه‌های صادره در سطح منطقه ۲ تا ۳ برابر شده است. در فاصله سال‌های ۱۳۷۵ و ۱۳۸۰ برای ۵۸۶۸ قطعه مسکونی و بیش از ۲۶ هزار واحد مسکونی با مساحت حدود ۲ میلیون مترمربع پروانه صادر شده که با توجه به تخریب حدود ۸۵۷۰ واحد مسکونی در قطعات مورد نظر (ضریب ۱/۴۶ واحد در قطعه) ۱۷۶۳۳ واحد یا سالیانه ۲۹۳۸ واحد مسکونی یا ۱۳۲۲۰ نفر به جمعیت منطقه افزوده شده است. در حال حاضر حتی محدودیتی که در سال ۱۳۸۰ در مورد عدم صدور مجوز برای قطعات کمتر از ۱۶۰ مترمربع داشت نیز وجود ندارد و روند صدور مجوز کماکان ادامه یافته است.

این روند که با افزایش جمعیت همراه خواهد بود بدون اینکه هیچ‌گونه روند موازی برای تأمین خدمات و فضاهای باز شهری وجود داشته باشد سبب تنزل بیشتر کیفیت زیست در منطقه خواهد شد. کلیه پیشنهاداتی که مهندسین مشاور منطقه از سال ۱۳۸۰ ارائه داده است در جهت کنترل این وضعیت و جلوگیری از وخامت بیشتر وضعیت بوده است.

یکی از نتایج روند ساخت و ساز و فشار بازار مسکن ایجاد شده در منطقه کمبود باز هم شدیدتر خدمات شهری است. در حالیکه میزان اراضی اختصاص یافته به خدمات شهری و فضای سبز در طرح تفصیلی با توجه به بافت مسکونی ساخته شده در آن دوره نسبتاً محدود بوده است و از طرف دیگر بسیاری از اراضی تخصیص یافته به کاربریهای خدماتی و فضای سبز که در طرح تفصیلی پیش‌بینی شده بود بر اثر تغییر کاربری به بافت مسکونی تبدیل شده اند، با صدور هر پروانه فرصت رفع معضل کمبود خدمات کم و کمتر خواهد شد.

در حال حاضر برای جمعیت فعلی منطقه می‌باید حدود ۱۵۰ هکتار زمین برای تأمین خدمات آموزشی، بهداشتی و درمانی، فضای سبز و ورزشی اختصاص داد. طبیعی است برای ایجاد این خدمات نیاز به آزادسازی زمین است و این کار جز از طریق کاهش زمین مسکونی مقدور نیست. کاهش میزان زمین مسکونی به معنی کاهش سرانه زمین مسکونی است که با فرض ثابت ماندن سرانه زیربنای مسکونی منجر به افزایش تراکم ساختمانی خواهد شد. از سوی دیگر با فرض ثابت بودن تراکم‌های ساختمانی تعداد طبقات ساختمان برحسب میزان اشغال زمین متفاوت خواهد بود.

با توجه به مفروضات یادشده اگر قرار باشد میزان زمین مسکونی از ۴۶۱ هکتار فعلی به ۱۹۴ هکتار کاهش داده شود و از این طریق زمین ضروری جهت تأمین خدمات و معابر تأمین گردد، به معنی آن است که با ثابت بودن جمعیت، میزان سرانه زمین مسکونی از ۱۴/۷ مترمربع به ۶ مترمربع خواهد رسید. سرانه زمین ۶ مترمربع با ثابت نگاه داشتن میانگین سرانه زیربنای مسکونی معادل ۲۰ مترمربع به معنی تراکم ساختمانی حدود ۳۵۰٪ خواهد بود. چنین تراکم ساختمانی با اشغال ۶۰٪ زمین تعداد طبقاتی معادل ۶ طبقه و با اشغال ۳۰٪ زمین، تعداد طبقاتی معادل ۱۱ طبقه را به دست می‌دهد.

وضعیت بالا نشان می‌دهد که در هر حال در روند ساخت و ساز در منطقه می‌بایست از افزایش تعداد واحد مسکونی در تخریب و نوسازی جلوگیری کرده و در جهت تبدیل اراضی مسکونی به فضاهای خدماتی شهری حرکت نمود. تحول در الگوهای مسکن در منطقه مسلماً در کوتاه‌مدت مقدور نبوده و به همین لحاظ اعمال سیاست‌هایی که بتواند با جابجایی جمعیت از طریق مکانیسم معوض و امثال آن به بهسازی بافت‌های مسکونی و آزادسازی زمین مسکونی کمک کند، ضروری به نظر می‌رسد.



۱-۳-۶- چشم‌انداز آینده منطقه

این چشم‌انداز در واقع سند توسعه آینده منطقه است که می‌بایست تحقق آن از طریق خط سیر عوامل کلیدی و مهم تاثیرگذار بر توسعه منطقه کنترل شود. این چشم‌انداز در حقیقت ترسیم‌کننده نیازها و ایده‌های مردم، مدیران و مسئولین شهر و اندیشه و معماری متخصصان و مشاوران خواهد بود. با این توضیح ابتدا لازم است به منظور تصویرسازی و تحقق‌پذیری چشم‌انداز، فرضیات پایه‌ای در نظر گرفته شود و سپس وضعیت کلان چشم‌انداز توصیف شود.

فرضیات پایه:

صرفه نظر از نامعلومی‌ها و قیود که در ایجاد بستر مناسب مدیریتی، برنامه‌ای و اجرایی موثر می‌باشند، تامین شرایط و پیش‌زمینه‌ها برای دستیابی به چشم‌انداز می‌تواند از طریق شکل‌گیری عوامل زیر حاصل شود:

در سطح کلان :

- مدیریت شهری کارآمد و متخصص
- ارتقاء توان مالی شهرداری و تدارک منابع درآمدی پایدار
- ایجاد پشتوانه قانونی و ضمانت اجرائی برنامه ها و طرح های شهری
- ایجاد باور و عقیده به حل مشکلات شهری از طریق اجرای مناسب طرح ها

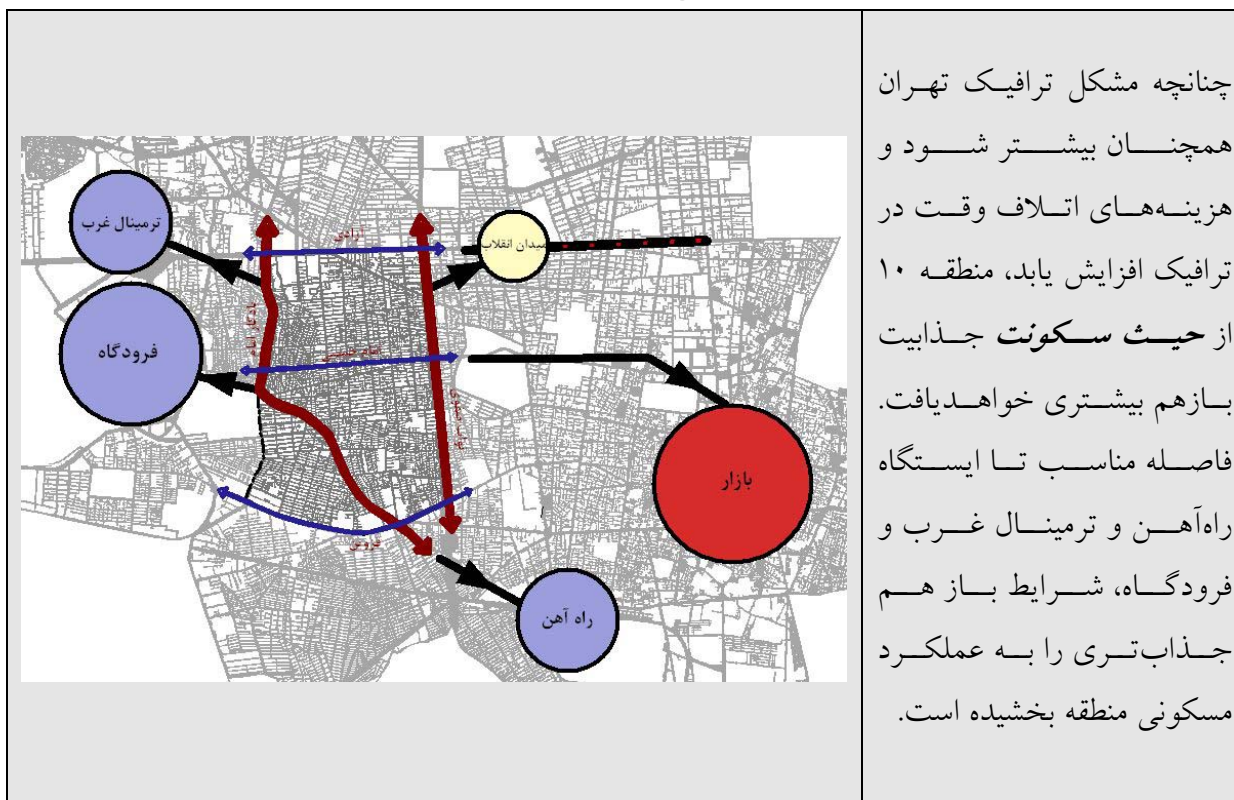
در سطح منطقه:**اجرای کامل کلیه راهبردها و سیاست های طرح الگوی توسعه و تفصیلی منطقه شامل:**

- تثبیت و کنترل جمعیت منطقه
- افزودن به نقش فرامنطقه ای و ایجاد کاربری ها و عملکردهای فرامنطقه ای و مقیاس شهری تجاری، فرهنگی و ورزشی عمدتاً در بخش غربی منطقه
- تثبیت و احیای مراکز اشتغال و فعالیت موجود در منطقه
- نوسازی و بهسازی بافت های مسکونی و اعمال سیاست تجمیع اراضی
- آزادسازی زمین به منظور تأمین خدمات شهری و فضاهای باز و سبز

نقش غالب منطقه در وضع فعلی نقش سکونتگاهی است. کلیه عوامل موجود نشان دهنده آن است که نقش قابل تصور برای آینده منطقه نیز همین عملکرد مسکونی است که می باید ارتقاء یافته و با عملکردهای فرامنطقه ای تجاری و فرهنگی توأم شده و توسعه یابد.

فرصت‌های ناشی از استقرار

منطقه ۱۰ از حیث موقعیت، در فاصله مناسبی از مرکز شهر و بازار تهران قرار گرفته و از طریق شریان‌های درون‌شهری نظیر بزرگراه نواب و یادگار امام (درحال احداث) و آیت‌الله سعیدی و خیابان‌های آزادی و قزوین و امام‌خمینی (درحال تعریض) دسترسی مناسبی به سطح شهر تهران دارد.



نقش عمده: عملکرد مسکونی

بازار مسکن منطقه ۱۰ بهترین چشم‌انداز را برای اقشار متوسط و متوسط پائین و خانوارهای جوان تازه تشکیل شده ایجاد می‌نماید. این بازار با توجه به موقعیت منطقه ۱۰ در شهر تهران از جاذبه روزافزونی برخوردار خواهد بود. ارتقای کیفیت سکونت در بافت‌های مسکونی منطقه به عنوان منطقه‌ای با عملکرد غالب مسکونی، افزایش نقش شهری و فرامنطقه‌ای در این منطقه می‌تواند تاثیر مثبتی بر ارتقای سطح زندگی و درآمد منطقه داشته باشد. در صورت ارتقای کیفیت سکونت در منطقه از طریق بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده مسکونی، زمینه تأمین خدمات و فضاهای باز و سبز در منطقه فراهم می‌آید. در افق درازمدت منطقه ۱۰ انتظار می‌رود پهنه‌های نسبتاً خالص مسکونی عمدتاً در نیمه غربی منطقه مشاهده شود. در این محدوده طرح‌ریزی شده، ترکیبی از مجتمع‌های مسکونی مرتفع، املاک تجمیع یافته با حداقل مساحت ۲۲۰ متر و واحدهای مسکونی با خصوصیات فعلی مجموعه‌ای را به دست می‌دهد که دارای دسترسی مناسب، خدمات محلی و ناحیه‌ای تأمین شده،

زیرساخت‌های کافی و فضاهای باز و پیاده‌راه‌های سبزی خواهد بود که مراکز واحدهای همسایگی طراحی شده و مراکز محلات فعلی را به نحو مطلوبی به مراکز فرهنگی - تجاری منطقه که عمدتاً در شرق منطقه متمرکز می‌باشند، اتصال می‌دهند.

چنین مجموعه‌ای مسکونی ضمن برخورداری از خدمات مورد نیاز محلی و تا حدی ناحیه‌ای، فضای آرام به دور از آلودگی‌های موجود و با مقیاس انسانی را متجلی می‌سازد. نقطه آغاز توجه به سرزندگی، پویایی و تعاملات اجتماعی و ایجاد فضاهای عمومی در مرکز محلات شروع و در فضاهای فرهنگی - تفریحی و تجاری شرق منطقه که با طی مسیر پیاده کوتاهی میسر می‌باشد، به اغنا می‌رسد. در این محدوده تراکم جمعیتی با حفظ شرایط موجود در حد بالایی باقی خواهد ماند.

در نیمه شرقی منطقه نیز دو تیپ مسکونی عمده خواهد بود. واحدهای مسکونی تجمیع و نوسازی شده در آینده و واحدهای نوسازی شده فعلی با تراکم جمعیتی کمتر و تا حدودی امتزاج یافته با راسته‌های تجاری - فعالیتی، تصویری از فضای مسکونی شرقی منطقه خواهد بود.

حل معضل بافت‌های فرسوده که مهمترین معضل منطقه است می‌تواند نقش مسکونی منطقه را در تهران ارتقا بخشد و از مطلوبیت بازار مسکن در منطقه بهره‌برداری صحیحی به عمل آورد.

نقش مکمل: عملکرد تجاری - فرهنگی

نیمه شرقی منطقه به واسطه وجود راسته‌های تجاری - فعالیتی و تمرکز چند کانون فرهنگی - تفریحی موجود، هسته‌های اولیه پهنه‌های تجاری، فرهنگی - تفریحی را در مقیاس فرامنطقه‌ای شکل می‌دهد که طراحی، گسترش و تجهیز این فعالیت‌ها در آینده محدوده‌هایی را به وجود می‌آورند که ضمن تأمین نیازهای منطقه‌ای در مقیاس فراتر از منطقه نیز عمل خواهند نمود. بهره‌برداری از پتانسیل تجاری محورهای آذربایجان - رودکی - قصرالدشت (که عملکرد فرامنطقه‌ای محدودی نیز دارند) و ترکیب آن با نقش شهری محور امام‌خیمینی (محور تشریفاتی شهر تهران) و نقش فرهنگی محدوده بریانک و هفت‌چنار می‌تواند کمبود منطقه را در زمینه عملکردهای فرامنطقه‌ای جبران نماید. تکامل وساماندهی وضعیت مذکور زمینه مراجعات بیشتر به منطقه و تأثیر مثبت بر درآمد منطقه را فراهم خواهد آورد. فقدان اینگونه عملکردها باعث مهجور ماندن منطقه و تنزل بیشتر کیفیت مسکونی در آن خواهد شد.

افزودن به نقش فرامنطقه‌ای منطقه ۱۰ یکی از راهبردهایی است که در ایجاد تحول در وضعیت و درآمد ساکنین منطقه می‌تواند موثر واقع شود. در حال حاضر کارکردهای فرامنطقه‌ای بسیار کم و به لبه‌های منطقه محدود است. سازمان میراث فرهنگی و کاربری‌های تجاری در مجاور محور آزادی در شمال و تعمیرگاه‌های ماشین‌آلات در جنوب منطقه تنها کارکردهای فرامنطقه‌ای هستند. لیکن با احداث بزرگراه یادگار امام و با وجود بزرگراه نواب این پتانسیل در سطح منطقه وجود دارد که برخی از کارکردهای دیگر را نیز در سطح شهر بر عهده گیرد. وجود

پارک هفت چنار و ناحیه تقریباً قدیمی بریانک جاذبه‌ای را در این ارتباط دارا هستند لیکن این جاذبه‌ها کافی نمی‌باشد و راهبرد فوق باید بصورت یک راهبرد اساسی مورد تشویق و برنامه‌ریزی واقع شود.

با توجه به نقش و چشم‌انداز پیش‌بینی شده برای منطقه، الحاق بخشی از منطقه ۲ که از بزرگترین مناطق تهران است و در دستور کار شهرداری منطقه قرار گرفته است، می‌تواند در راستای اهداف توسعه منطقه قرار گیرد. در محدوده الحاقی، کاربریهای مهم و فرامنطقه‌ای و راسته‌های تجاری و اداری با اهمیتی وجود دارد که در صورت الحاق این کاربریها و مراکز اشتغال، نه تنها نقش شهری منطقه ۱۰ برجسته‌تر خواهد شد، بلکه به درآمدزایی منطقه و ایجاد تحول و پویایی منطقه خواهد انجامید.

محدوده پیشنهادی الحاقی از منطقه ۲ دارای کیفیت سکونتی مناسب‌تری نسبت به مشخصه‌های سکونتی منطقه ۱۰ است و چنانچه تاثیر چندان مثبتی بر کاهش مشکلات فعلی محدوده منطقه ۱۰ نداشته باشد حداقل موجب تشدید و انباشت مشکلات اشاره شده نخواهد شد.



۱-۴- راهبردها و اهداف توسعه منطقه

۱-۴-۱- اهداف کلی توسعه

با توجه به بررسی مسائل و مشکلات منطقه و طبقه‌بندی آنها و با در نظر داشتن معضل اصلی منطقه که همانا بافت‌های فرسوده مسکونی است، اهداف کلی توسعه منطقه به صورت زیر تعیین شده است:

- ۱- ارتقاء کیفیت سکونت در بافت‌های مسکونی منطقه به عنوان منطقه‌ای با عملکرد غالب مسکونی
- ۲- افزایش نقش شهری و فرامنطقه‌ای شاخص در این منطقه که می‌تواند تاثیر مثبتی بر ارتقاء سطح زندگی و درآمد منطقه داشته باشد.

در صورت ارتقاء کیفیت سکونت در منطقه از طریق بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده مسکونی زمینه تامین خدمات و فضاهای باز و سبز را در منطقه می‌باید فراهم آورد. حل معضل بافت‌های فرسوده که مهمترین معضل منطقه است می‌تواند نقش مسکونی منطقه را در تهران ارتقاء بخشد و مطلوبیت بازار مسکن را در منطقه افزایش دهد. در کنار این معضل اصلی در صورتی که برخی عملکردها و کاربری‌های با مقیاس شهری در منطقه مستقر شوند زمینه مراجعات بیشتر به منطقه و تاثیر مثبت بر درآمد منطقه را فراهم خواهد آورد. فقدان اینگونه عملکردها باعث مهجور ماندن منطقه و تنزل بیشتر کیفیت مسکونی در آن خواهد شد.

دستیابی به اهداف و چشم‌انداز یادشده مستلزم اقدامات و عملیات زیر می‌باشد که راهبردهای توسعه منطقه را تشکیل می‌دهند:

- ۱- تثبیت و کنترل جمعیت منطقه
- ۲- نوسازی و بهسازی بافت‌های مسکونی و اعمال سیاست تجمیع اراضی
- ۳- آزادسازی زمین به منظور تامین خدمات شهری و فضاهای باز و سبز
- ۴- تثبیت و احیای مراکز اشتغال و فعالیت موجود در منطقه
- ۵- تشویق و ایجاد کاربری‌ها و عملکردهای فرامنطقه‌ای و مقیاس شهری

در واقع ۳ راهبرد اول معطوف به هدف اول یعنی ارتقاء کیفیت سکونت در منطقه و ۲ راهبرد دیگر معطوف به تشویق نقش شهری منطقه در سطح شهر تهران است. در زیر تشریح مختصری از راهبردهای توسعه منطقه ارائه شده است.

۱-۴-۲- تثبیت و کنترل جمعیت

در حال حاضر از مساحت ۸۰۰ هکتاری منطقه ۱۰، ۴۶۰ هکتار به کاربری مسکونی اختصاص یافته است. کمبود خدمات منطقه در حال حاضر حدود ۱۵۰ هکتار است. با فرض ثابت نگاه داشتن جمعیت ۳۲۰ هزار نفری منطقه و

فقدان اراضی بایر قابل استفاده این میزان خدمات می‌بایست با کاهش سطح مسکونی و تخصیص زمین آزاد شده به خدمات شهری انجام شود. خواهیم دید که حتی تأمین این خدمات برای جمعیت حاضر یکی از معضلات بزرگ در منطقه محسوب می‌شود و لذا در حال حاضر نه تنها افزایش جمعیت در منطقه مقدور و مطلوب نمی‌باشد بلکه در صورت امکان کاهش جمعیت منطقه باید مدنظر قرار گیرد.

اگر سرانه‌ها و سطوح مندرج در طرح جامع جدید تهران ملاک قرار گیرد و فرض شود که جمعیت منطقه با توجه به مطالب گفته شده امکان افزایش را ندارد و در بهترین حالت ممکن باید در سطح فعلی ثابت نگاهداشته شود. مفروضات اولیه در زمینه تأمین خدمات به صورت زیر خواهد بود:

جمعیت منطقه	۳۱۹۵۴۷ نفر
سطح اراضی مسکونی و مسکونی - تجاری	۴۶۱ هکتار
سطح اراضی خدماتی و فضای سبز	" ۱۴۲
سطح معابر	" ۲۰۳
کل سطح ضروری جهت تأمین خدمات و فضای سبز برای جمعیت فعلی	" ۲۹۴
کل سطح ضروری جهت معابر (با سرانه ۱۰ مترمربع)	" ۳۱۹
کل سطح منطقه	" ۸۰۷
باقیمانده سطح قابل تخصیص به مسکن	" ۱۹۴

به عبارت دیگر اگر قرار باشد جمعیت فعلی منطقه ثابت بماند و از کلیه خدمات و فضای سبز و معابر کافی برخوردار باشد، لازم است که جمعیت فعلی در ۱۹۴ هکتار از منطقه اسکان یابد در حالیکه سطح کاربری مسکونی در حال حاضر ۴۶۱ هکتار است. با فرض ثابت نگاه داشتن خدمات موجود برای تأمین مازاد خدمات و معابر مورد نیاز باید ۲۶۷ هکتار از اراضی مسکونی منطقه (یا ۵۸ درصد) آزاد و به خدمات و معابر مورد نیاز اختصاص یابد. از این میزان ۱۱۶ هکتار به معابر و ۱۵۲ هکتار می‌بایست به خدمات اختصاص یابد تا به حد سرانه‌های طرح جامع برسیم. مسلماً چنین جابجایی جز با تحول در الگوهای مسکن از طریق تجمیع اراضی کوچک و ایجاد قطعات بزرگ قابل انجام نمی‌باشد.

با توجه به معضلات بافتهای مسکونی منطقه، هدف عمده در زمینه اسکان جمعیت در منطقه تثبیت جمعیت موجود آن است که از طریق راهبردهای زیر حاصل می‌شود:

- اجرای اصلاحیه مصوبه ۳۲۹ در منطقه به منظور توقف یا کاهش شدید روند ساخت و ساز
- جلوگیری از تبدیل کاربریهای غیر مسکونی به کاربری مسکونی

- کنترل افزایش واحدهای مسکونی موجود منطقه در قالب طرحهای نوسازی

عدم اعمال سیاستهای هدایت ساخت و ساز و کنترل جمعیت منطقه باعث افت بیشتر کیفیت زندگی شهری در منطقه ۱۰ خواهد شد. جاذبه بازار مسکن در منطقه از یک سو و فرسودگی شدید بافتهای مسکونی در منطقه گرایش به نوسازی و ساخت و ساز در منطقه را تشدید کرده است. لیکن الگوهای ساخت و ساز با توجه به قطعه‌بندی زمین و نحوه ساخت و ساز باعث تشدید مشکلات منطقه خواهد شد. هرچند کوشش‌هایی برای تجمیع اراضی کوچک در منطقه صورت گرفته است لیکن هنوز تا تغییر الگوی ساخت و ساز فاصله زیادی باقی است.

۱-۴-۳- نوسازی و بهسازی بافت‌های مسکونی و اعمال سیاست تجمیع اراضی

عدم اعمال سیاستهای هدایت ساخت و ساز و کنترل جمعیت منطقه باعث افت بیشتر کیفیت زندگی شهری در منطقه ۱۰ خواهد شد. جاذبه بازار مسکن در منطقه از یک سو و فرسودگی شدید بافت‌های مسکونی در منطقه گرایش به نوسازی و ساخت و ساز در منطقه را تشدید کرده است. لیکن الگوهای ساخت و ساز با توجه به قطعه‌بندی زمین و نحوه ساخت و ساز باعث تشدید مشکلات منطقه خواهد شد. هرچند کوشش‌هایی برای تجمیع اراضی کوچک در منطقه صورت گرفته است لیکن هنوز تا تغییر الگوی ساخت و ساز فاصله زیادی باقی است.

• اعمال سیاست تجمیع املاک

در سال ۱۳۸۱ شهرداری منطقه ۱۰ با استناد به نامه شماره ۸۱۱۰/۸۱۵۸۸۱ شهردار تهران (مورخ ۸۱/۲/۱۴) در زمینه ضرورت تجمیع املاک کوچک در تهران برای نوسازی، حداقل ۱۶۰ مترمربع مساحت قطعه زمین را ملاک صدور پروانه در منطقه ۱۰ قرار داد و تسهیلاتی ویژه از جمله تسریع در رسیدگی را به عنوان مشوق سیاست تجمیع املاک کوچک قرار داد. به این منظور کمیسیونی به نام کمیسیون تجمیع املاک در منطقه تشکیل گردید و رسیدگی به درخواستهای مربوطه را مورد توجه قرار داد. بررسی ۲۳ صورت جلسه این کمیسیون شامل موافقت با درخواست‌های صدور پروانه در املاک تجمیع شده طی دو ماه تیر و مرداد ۱۳۸۱ نشان می‌دهد که گرایش به تجمیع اراضی در مقیاس ۲ و حتی ۳ پلاک در صورت تشویق شهرداری وجود دارد. در سال ۱۳۸۰ به طور متوسط ماهانه ۱۵۰ پروانه مسکونی در منطقه صادر شده بود و صدور ۲۳ مجوز ساخت در املاک تجمیع شده طی ۲ ماه تیر و مرداد ۱۳۸۱ به طور میانگین ۸ درصد از فعالیت صدور پروانه شهرداری منطقه در سال ۱۳۸۰ را در بر می‌گیرد. اما نکته قابل توجه آن است که سیاست تجمیع املاک با معیارهای موجود در منطقه، اگرچه ساخت و ساز در بخشهای غیرفعال منطقه را تشویق می‌نماید و زمینه اجرای برخی ضوابط احداث بنا از جمله تامین پارکینگ را فراهم می‌کند، اما به آزادسازی زمین برای تامین خدمات و کاهش سطح اراضی مسکونی در منطقه منجر نمی‌گردد و از اینرو تجدید نظر در آن ضرورت دارد.

با توجه به معیارهای مختلف حدود نیمی از سطح منطقه در زمره بافتهای فرسوده شهری محسوب می‌شود که نیازمند سیاست‌ها و تسهیلات ویژه برای ترمیم و نوسازی می‌باشد. روند کنونی نوسازی مسکن در منطقه که طی

۱۰ سال گذشته حداقل ۲۰ درصد سطح مسکونی منطقه را مورد تخریب و نوسازی قرار داده، ضمن آنکه نشان از رونق و تحرک اقتصادی بخش مسکن در منطقه دارد، اما از نظر کیفیت زندگی شهری مخاطرات و پیامدهای منفی به دنبال داشته است. با افزایش جمعیت منطقه (از ۲۸۵ هزار به ۳۰۷ هزار طی ۸۰-۱۳۷۵ و ظرفیت‌های تازه جمعیت‌پذیری در نتیجه تکمیل شدن واحدهای مسکونی دو سال اخیر) و فقدان آزادسازی اراضی مسکونی در روند موجود نوسازی، کمبودهای خدماتی و معابر منطقه تشدید شده است. در این شرایط به کار بستن سیاست تشویق تجمیع قطعات کوچک در حد ۲ یا ۳ پلاک توسط سازندگان محلی علی‌رغم برخی امتیازات در تسهیل اجرای ضوابط ساخت بنا، از نظر الزامات ارتقاء کیفیت محیط شهری فاقد ارزش است. روند نوسازی مسکن از طریق فروش تراکم مازاد بدون در دست داشتن طرحی برای آزادسازی بخشی از اراضی مسکونی برای اختصاص آن به خدمات و اعمال کنترل جهت تثبیت ظرفیت موجودی مسکن در منطقه معضل اصلی بافتهای مسکونی منطقه به شمار می‌رود.

۱-۴-۴- آزادسازی زمین به منظور تامین خدمات شهری

توجه به ضرورت آزادسازی زمین در روند نوسازی و بهسازی بافت مسکونی منطقه از مواردی است که در اجرای پروژه‌ها و تصمیماتی که در سطح منطقه گرفته می‌شود باید مدنظر قرار گیرد. همانگونه که در راهبرد کنترل جمعیت منطقه ذکر شد کاهش سطوح مسکونی منطقه و افزودن به سطوح باز و خدماتی از ضروریات درجه اول منطقه به شمار می‌آید.

آزادسازی زمین به دو صورت قابل انجام است: از یک سو می‌باید با کاهش سطح اشغال ساختمان در طرح‌های نوسازی و تجمیع اراضی میزان فضای باز بیشتری را تامین نمود و از سوی دیگر در طرح‌های نوسازی که باعث افزایش تعداد واحد مسکونی می‌گردد می‌باید پیش‌بینی ارائه مسکن معوض و جابجایی جمعیت به بافت نوساز و تبدیل اراضی بافت‌های فرسوده به فضاهای خدماتی پیش‌بینی شود.

۱-۴-۵- حفظ و ارتقاء فضاهای کار و فعالیت در منطقه

در بررسی فضاهای کار و فعالیت منطقه اشاره شد که سهم منطقه از فضاهای کار و فعالیت تهران محدود بوده و این فضاها عمدتاً عملکرد محلی دارند. بخشی از فضاهای موجود نیز که به صورت انبار نگهداری می‌شده، گرایش به مسکونی شدن دارد.

حفظ فضاهای کار و فعالیت در مناطق شهری می‌تواند در رونق بخشی و ایجاد تحرک و سرزندگی و خلق فضاهای جمعی در مناطق موثر افتد و چنانچه این فضاها به عملکردهای فرامنطقه‌ای دست یابد هویت و جایگاه منطقه را در شهر ارتقاء می‌بخشد. از این رو حفظ و ساماندهی فضاهای کار و فعالیت در منطقه و تسهیل تغییر فعالیت‌های موجود به فعالیت‌های اقتصادی برتر از جمله راهبردهای مهم توسعه منطقه محسوب می‌شود. در برنامه

نوسازی بافتهای فرسوده منطقه نیز توجه به حفظ و توسعه فضاهای کار و فعالیت و حتی جذب عملکردهای فرامتنه‌ای به منطقه ضروری خواهد بود.

۱-۴-۶- تشویق و ایجاد کاربری‌های فرامنطقه‌ای

به منظور ارتقاء نقش منطقه در سطح شهر تهران و در نتیجه بهبود وضعیت درآمدی منطقه ضروری است که عملکردهایی که نقش فرامنطقه‌ای و شهری دارند و باعث مراجعه بیشتر جمعیت به منطقه می‌گردند، در طرح‌های آینده منطقه پیش‌بینی شوند. منطقه ۱۰ که در حال حاضر صرفاً نقش مسکونی و خوابگاهی دارد تنها در برگیرنده چند عملکرد فرامنطقه‌ای نظیر سازمان میراث فرهنگی، کارخانه زمزم و چند کارخانه در محور قزوین می‌باشد. اکثر این کاربری‌ها در حاشیه دو محور اصلی آزادی و قزوین قرار گرفته‌اند و مراجعین به آنها هیچ‌گاه به داخل منطقه نفوذ نمی‌کنند.

سابقه تاریخی منطقه به‌عنوان منطقه‌ای مسکونی در حاشیه مرکز شهر تهران در این زمینه می‌تواند مورد تاکید قرار گرفته و مبنای استقرار برخی عملکردهای مرتبط با مرکز شهر تهران در منطقه گردد.

محور امام خمینی به‌عنوان یکی از محوره‌های تاریخی و تشریفاتی شهر تهران می‌تواند جایگاه چنین عملکردهایی باشد و به رونق بیشتر اقتصادی منطقه کمک کند. این محور در حال حاضر توسط بزرگراه‌نواب قطع شده‌است و بخش غربی آن در منطقه ۱۰ فاقد عملکرد شهری و جاذب جمعیت است.

پیش‌بینی کاربری‌های مقیاس شهری در طرح‌های منطقه ۱۰ ضمن ارتقاء نقش منطقه در سطح شهر تهران به آزادسازی زمین و کاهش سطوح مسکونی نیز کمک خواهد کرد.

فصل دوم

طرح راهبردی هدایت و کنترل تحولات کالبدی منطقه

۱-۲- پهنه‌بندی و کلیات ضوابط و مقررات منطقه ۱۰

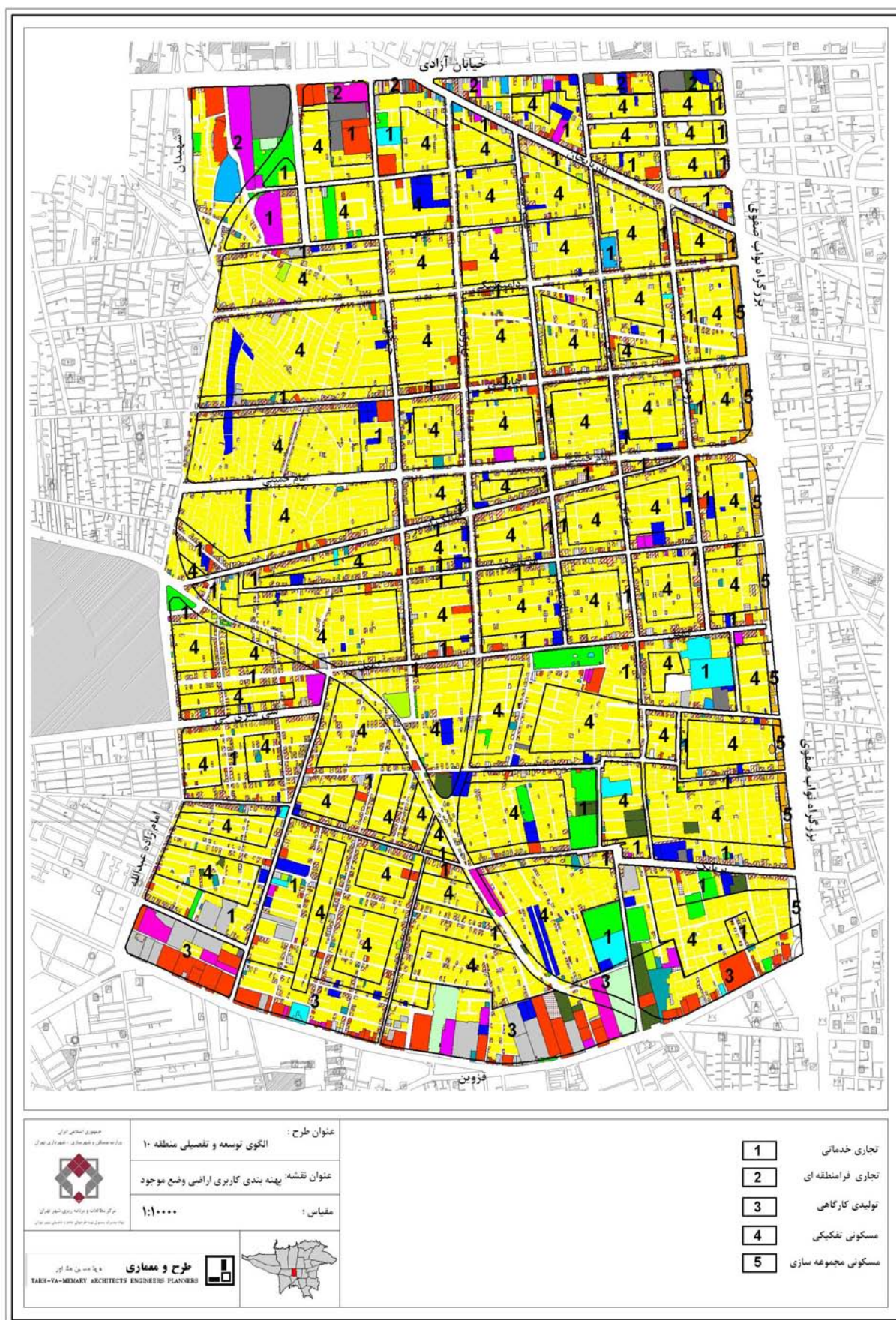
پهنه‌بندی منطقه ۱۰ در وضع موجود براساس الگوی پراکندگی فعالیت‌ها و بخصوص توزیع سطوح کار و فعالیت و سکونت در سطح منطقه انجام شده‌است. در منطقه ۱۰ به جز دو محور آزادی در شمال و قزوین در جنوب که کاربری‌های خدماتی و کارگاهی مقیاس بزرگ را در اطراف خود جای داده‌اند. سایر فعالیت‌ها و خدمات منطقه در امتداد معابر اصلی و به‌صورت کاربری‌های مختلط شکل گرفته‌اند. تقریباً نمای محورها و خیابان منطقه راسته‌های فعالیت‌های تجاری و اداری و خدماتی هستند.

پهنه‌بندی وضع موجود با توجه به این نحوه پراکندگی و استقرار کاربری‌ها انجام شده‌است. محورهای که در آن‌ها فعالیت‌های مختلط با عمق قابل ملاحظه‌ای شکل گرفته‌است جزو پهنه‌های کار و فعالیت و خدمات رده‌بندی شده‌اند. دو پهنه مشخص با عمق قابل ملاحظه در مجاورت خیابان آزادی و خیابان قزوین به عنوان پهنه‌های خدماتی و کارگاهی مشخص شده‌اند. بقیه سطح منطقه مکان استقرار کاربری مسکونی می‌باشد. در مواردی که نفوذ فعالیت‌های مختلط و خدماتی در بافت مسکونی اندک بوده کل آن محدوده در پهنه مسکونی قرار گرفته‌است و به عکس در جاهایی که نفوذ فعالیت‌های مختلف قابل ملاحظه‌بوده کل سطح آن محدوده به عنوان پهنه تجاری - خدماتی طبقه‌بندی شده‌است.

بنابر این در وضع موجود پهنه‌های مشخص شده به شرح زیر می‌باشند:

- پهنه مسکونی
 - پهنه تجاری - خدماتی
- این پهنه خود به دو پهنه تجاری - خدماتی مقیاس ناحیه و منطقه و پهنه تجاری - خدماتی مقیاس بالاتر فرامنطقه‌ای تقسیم شده‌است.
- پهنه تولیدی - کارگاهی که عمدتاً محور قزوین را در بر می‌گیرد.

نقشه پهنه‌بندی وضع موجود محدوده‌های فوق را نشان می‌دهد.



۲-۱-۱- پهنه‌بندی پیشنهادی

پهنه‌بندی پیشنهادی منطقه ضمن در برداشتن ویژگی‌های پهنه‌بندی وضع موجود از اهداف راهبردهای توسعه منطقه‌نشات گرفته و کوشش شده‌است در انطباق با این اهداف پهنه‌هایی برای سیاست‌گذاری و هدایت ساخت و ساز تحولات کالبدی منطقه تعیین گردد.

اهم پهنه‌های انتخاب در پهنه‌بندی پیشنهادی مشابه پهنه‌های وضع موجود است لیکن دارای زیرمجموعه‌های متفاوتی جهت تعیین ضوابط و مقررات خاص می‌باشد. این پهنه‌ها به شرح زیر هستند:

▪ پهنه مسکونی شامل (R)

- پهنه مسکونی با بافت تفکیکی کوچک (R1)
- پهنه مسکونی با بافت تفکیکی بزرگ (R2)
- پهنه مسکونی مجموعه سازی کوچک (R3-1)
- پهنه مسکونی مجموعه سازی کوچک تشویقی (R3-2)
- پهنه مسکونی مجموعه سازی بزرگ (R4)
- پهنه مسکونی ویژه (R5)

▪ پهنه تجاری - خدماتی شامل (C)

- پهنه تجاری - خدماتی مقیاس ناحیه (C1)
- پهنه تجاری - خدماتی مقیاس منطقه و فراتر (C2)

▪ پهنه تولیدی - کارگاهی (M)

▪ پهنه ویژه (P)

▪ پهنه حفاظتی - تاریخی (H)

بدین ترتیب در پهنه‌بندی پیشنهادی عملاً ۵ نوع پهنه اصلی تشخیص داده شده‌است که خصوصیات کلی هر یک در زیر تشریح شده‌است. در ادامه نیز کلیات ضوابط و مقررات ساخت و ساز و کاربری‌ها در هر یک از پهنه‌های یاد شده ذکر شده‌است.

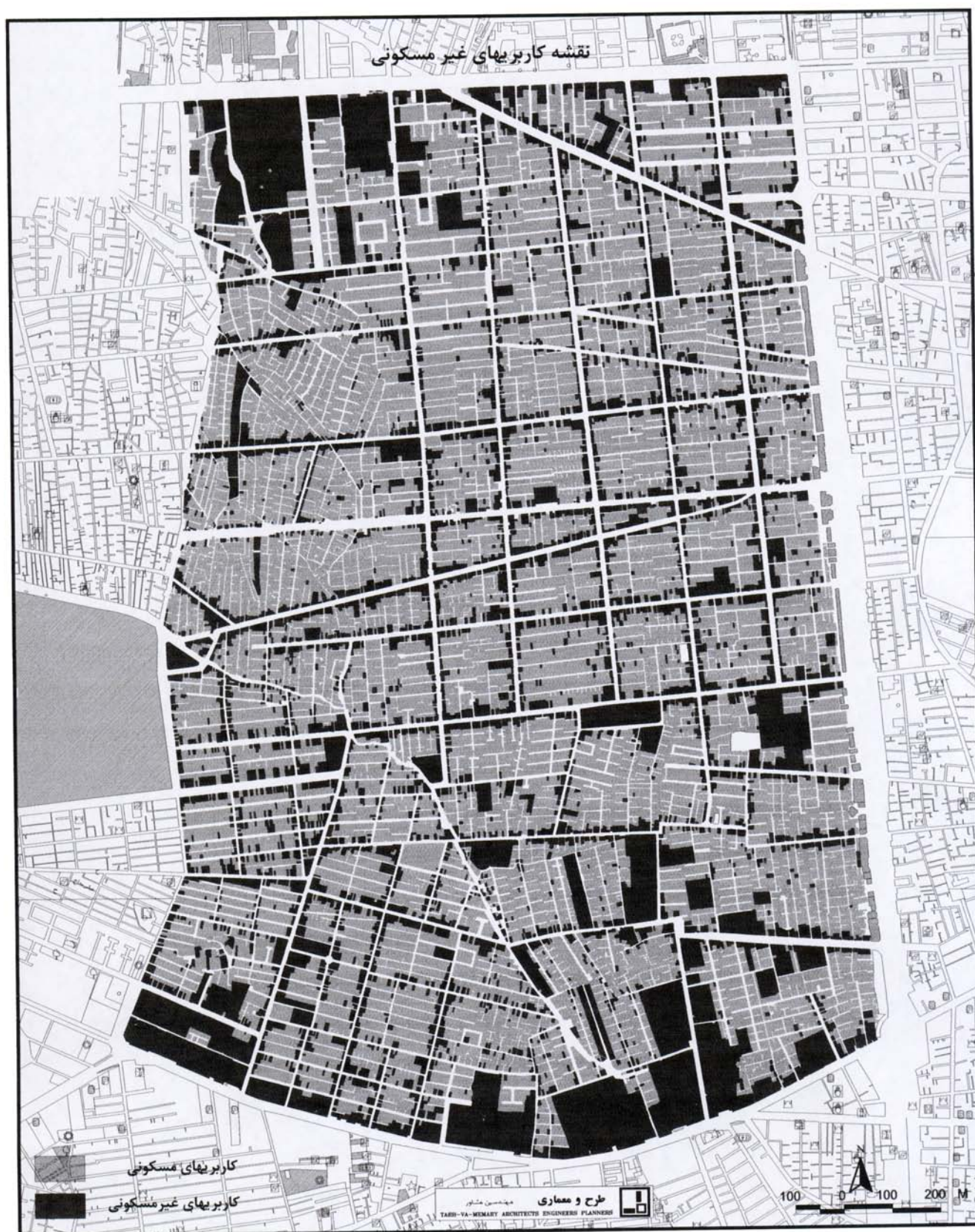
با توجه به مجموعه مسکونی نواب در مجاورت بزرگراه نواب در شرق منطقه و فقدان رابطه میان مجموعه و بافت مجاور آن و نیز با توجه به لزوم نوسازی و تجمیع اراضی مسکونی ناشی از راهبردهای نوسازی منطقه، پهنه مسکونی مجتمع سازی در ادامه پروژه نواب پیش بینی شده است. علاوه بر این در پهنه تجاری - خدماتی منطقه و فراتر که در محور رودکی و در ادامه آن در محور مالک اشتر و کمیل پیش بینی شده است احداث مجتمع های مسکونی پیشنهاد شده است. این پهنه تجاری - خدماتی که در درون آن کاربری های مختلط مسکونی و خدماتی می تواند شکل گیرد دارای الگوی مجتمع سازی خواهد بود. محور کمیل عملاً بزرگراه نواب را به بزرگراه یادگار امام متصل خواهد کرد و از محورهای خدماتی و مسکونی مهم در آینده منطقه خواهد بود.

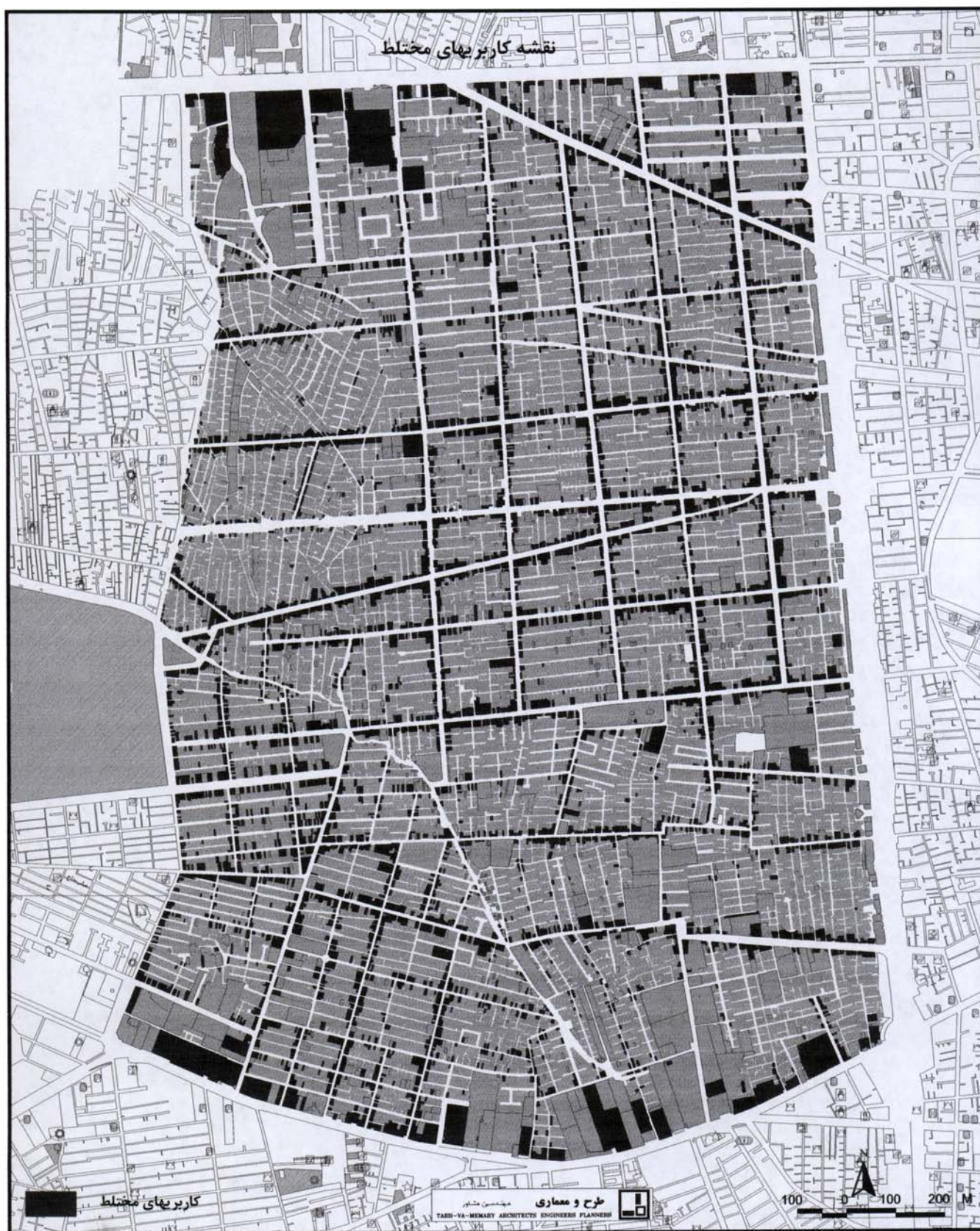
پهنه بندی پیشنهادی منطقه بر پایه نقشه طرح تفصیلی منطقه از حیث شبکه معابر همراه با پیشنهادات اصلاحی مشاور در زمینه شبکه معابر اصلی انجام شده است. بدین ترتیب تصویر به دست آمده از پهنه بندی کاربری اراضی در آینده در بردارنده چگونگی ارتباطات و شبکه معابر اصلی نیز خواهد بود.

غیر از پهنه تجاری - خدماتی مجاور خیابان آزادی و پهنه پیشنهادی محور رودکی و مالک اشتر عمده پهنه های تجاری - خدماتی منطقه به صورت راسته های محلی و ناحیه ای عمل خواهد نمود. این پهنه ها در وضع موجود هم وجود داشته و هدف از تعیین آن سامان دهی و هدایت فعالیت ها در این راسته ها در آینده می باشد. قسمتی از خیابان هاشمی، خیابان بریانک و مجاورت خیابان کمیل از جمله این پهنه ها می باشند.

با احداث بزرگراه یادگار امام و عبور آن از مجاورت پادگان جی در منطقه ۹ و اتصال به خیابان امام خمینی و کمیل گره گاه مهمی در اطراف خیابان سی متری جی ایجاد خواهد شد که ظرفیت تبدیل به یک پهنه تجاری - خدماتی مهم همراه با مجموعه های مسکونی مختلط را خواهد داشت. لذا یکی از پهنه های تجاری - خدماتی در این نقطه پیش بینی شده است.

با سامان دهی شبکه معابر اصلی در قسمت جنوبی منطقه بخش قابل ملاحظه ای از این محدوده به پهنه مسکونی تفکیکی و بخش کوچکی از آن به پهنه مسکونی مجتمع سازی اختصاص یافته است.





۲-۲- کلیات ضوابط و مقررات

اهم پهنه‌های انتخاب در پهنه‌بندی پیشنهادی مشابه پهنه‌های وضع موجود است لیکن دارای زیرمجموعه‌های متفاوتی جهت تعیین ضوابط و مقررات خاص می‌باشد. این پهنه‌ها به شرح زیر هستند:

▪ پهنه مسکونی شامل (R)

- پهنه مسکونی با بافت تفکیکی کوچک (R1)
- پهنه مسکونی با بافت تفکیکی بزرگ (R2)
- پهنه مسکونی مجموعه سازی کوچک (R3)
- پهنه مسکونی مجموعه سازی بزرگ (R4)
- پهنه مسکونی ویژه (R5)

▪ پهنه تجاری - خدماتی شامل (C)

- پهنه تجاری - خدماتی مقیاس ناحیه (C1)
- پهنه تجاری - خدماتی مقیاس منطقه و فراتر (C2)

▪ پهنه تولیدی - کارگاهی (M)

▪ پهنه ویژه (P)

▪ پهنه تاریخی - حفاظتی (H)

۲-۲-۱- پهنه مسکونی R

پهنه با کاربری غالب مسکونی و در بر گیرنده خدمات و فعالیت‌های مورد نیاز روزمره ساکنین و بدون تضاد و ناسازگاری با کاربری مسکونی و سکونت .

اهدافی که اصولاً در پهنه مسکونی دنبال می‌شود و فارغ از انواع پهنه‌های مسکونی باید به آن توجه نمود به

شرح زیر هستند:

- ارتقاء کیفیت کلی سکونت و افزایش عواملی چون آرامش، فضای سبز و غیره.
- کاهش اکید ترافیک عبوری و محدود کردن این ترافیک به مرزهای پهنه و جلوگیری از دخول و نفوذ تردد عبوری به داخل پهنه از طریق ساماندهی شبکه معابر و سلسله مراتب آن

- پیش‌بینی و مجاز شمردن کاربری‌های خدماتی مرتبط با امر سکونت نظیر تجاری روزمره تا حد خرید هفتگی، آموزش، بهداشت و درمان، فضای سبز و ورزش و.....
 - تقویت مناسبات و روابط محله‌ای در جهت مشارکت بیشتر شهروندان در اداره امور محله مسکونی خود
 - انجام طراحی‌های شهری در جهت زیباسازی و ساماندهی فضای شهری مسکونی
- گذشته از اهداف کلی در پهنه‌های مسکونی که ذکر شد در منطقه ۱۰ اعمال راهبردها و سیاست‌های زیر در هر یک از پهنه‌های مسکونی پیشنهادی ضروری است.

R1 پهنه مسکونی تفکیکی کوچک

این پهنه مسکونی شامل قطعات تفکیکی کوچک (تا ۲۵۰ مترمربع) با کاربری مسکونی بوده و تولید مسکن در آن بصورت تک‌سازی در هر قطعه ملکی انجام می‌شود. این نوع بافت‌های مسکونی معمولاً با مشکل دسترسی سواره روبرو هستند و بعضاً دارای بافت فرسوده و ساختمان‌های کم دوام و بی دوام می‌باشد. کنترل تراکم ساختمانی و جمعیت، تامین دسترسی مناسب و پیش‌بینی پارکینگ عمومی و غیره و بهسازی و نوسازی این نوع پهنه‌های مسکونی از اهمیت زیادی برخوردار است. الگوی مسکن در این بافت‌ها الگوی متداول مسکن با سطح اشغال حداکثر ۶۰ درصد و تراکم ساختمانی ۱۲۰ درصد می‌باشد. در شرایط خاص و به منظور تشویق تجمیع اراضی یا انجام عقب‌نشینی معابر و امثال آن این تراکم تا ۱۸۰ درصد قابل افزایش می‌باشد. فهرست کاربری‌های مجاز در این پهنه در جدول درج شده است.

برخورد با کاربری‌های مغایر

جهت بهبود کیفیت سکونتی و ارتقاء سطح زندگی در این پهنه ضرورت چگونگی برخورد با کاربری‌های مغایر ضوابط که در بالا ذکر شد تدوین گردد. در این زمینه می‌توان کاربری‌های با مزاحمت کم یا بدون مزاحمت را تثبیت و کاربری‌های کاملاً مغایر و مزاحم را مشمول انتقال دانست که در این زمینه ضوابط خاص باید تدوین شود.

R2 مسکونی تفکیکی بزرگ

این پهنه مسکونی در مناطق مسکونی با کیفیت بهتر و محل اسکان گروه‌ها درآمد متوسط و بالا وجود دارد. قطعات این پهنه مسکونی عمدتاً بزرگ و بیش از ۲۵۰ یا ۳۰۰ مترمربع می‌باشد. الگوی رایج مسکن در این نوع بافت مسکونی تک واحدی یا دو واحدی بوده است که در حال حاضر در حال تبدیل به مسکن آپارتمانی چند واحدی می‌باشد. این نوع بافت مسکونی در منطقه ۱۰ وجود ندارد.

R3 مسکونی مجموعه سازی کوچک

هدف از تعیین این پهنه مسکونی استفاده از پتانسیل‌های موجود در بافت‌های مسکونی فرسوده جهت تجمیع و ایجاد الگوی مسکن آپارتمانی در قالب مجموعه کوچک (تا ۲۰ یا ۳۰ واحدی) بوده است. در این پهنه ایجاد کاربری مختلف مسکونی نیز تشویق خواهد شد چرا که قرارگیری آن به نوعی انتخاب می‌شود که پتانسیل این نوع فعالیت را داشته باشد.

فهرست کاربری‌های مجاز در این پهنه در جدول درج شده است.

R4 پهنه مسکونی مجموعه‌سازی

این پهنه مربوط به مجموعه‌های مسکونی بزرگ (بیش از ۳۰ یا ۵۰ واحد مسکونی) می‌باشد. مجموعه مسکونی نواب که بصورت خطی در حاشیه بزرگراه نواب ایجاد شده است نمونه این پهنه به شمار می‌رود. در منطقه ۱۰ در مجاورت طرح نواب و تا عمق مناسب پهنه مسکونی مجموعه‌سازی پیش‌بینی شده است.

p پهنه مسکونی ویژه

این پهنه مسکونی شامل باغات مسکونی و یا پهنه‌های مسکونی با ارزش ویژه و تاریخی است.

۲-۲-۲- پهنه تجاری - خدماتی C

این پهنه که گاهی به عنوان پهنه کار و فعالیت و یا راسته‌های تجاری نیز از آن نام می‌برند، سطحی از شهر را تشکیل می‌دهند که برای استقرار فعالیت‌های تجاری و خدماتی و انواع محل‌های کار (غیر از کارگاهی و صنعتی) مناسب هستند. این پهنه‌ها گاه به صورت خطی و در مجاورت محورهای شهری قرار می‌گیرند و گاه به صورت یک محدوده وسیع سطح بزرگ‌تری را در بر می‌گیرد. این پهنه به دو رده تقسیم شده است:

C1 پهنه تجاری خدماتی تا رده منطقه (زیر منطقه‌ای)

منظور از این پهنه تمرکز فعالیت‌ها و خدمات مورد نیاز ساکنین یک منطقه در محورها و سطوح تعیین شده است. بسیاری از خدمات شهری شاید در حال حاضر در داخل بافت‌های مسکونی قرار گرفته‌اند می‌باید در این پهنه‌ها مستقر شوند. فهرست کاربری‌های این پهنه در جداول زیر منعکس شده است.

هدف‌هایی که در این پهنه دنبال می‌شود عبارتند از:

- جلوگیری از نفوذ کاربری‌های با مراجعات زیاد به درون پهنه‌های مسکونی جهت حفظ کیفیت و آرامش محیط مسکونی
- دسترسی سهل ساکنان به مایحتاج و نیازهای خدماتی در سطح قابل قبول و در کمترین فاصله
- ایجاد روحیه و نشاط مناسب در محورهای فعال محله‌ای

C2 پهنه تجاری - خدماتی شهری

این پهنه در بردارنده فعالیت‌های مقیاس شهری است که نه تنها ساکنین منطقه بلکه ساکنین مناطق مجاور از آن استفاده می‌کنند. مراکز اداری و تجاری و درمانی و غیره در این پهنه قرار می‌گیرند. فهرست کاربری‌های این پهنه در جدول زیر تهیه شده است.

- سیاست‌های کلی که در این پهنه دنبال می‌شود، به شرح زیر است:
- ایجاد و تشویق سرزندگی شهری و استقبال از بورس‌ها و مراکز فعالیت
- تشویق انتقال فعالیت‌ها به این پهنه از طریق اعمال سیاست تراکم ساختمانی نامحدود
- تدوین سیاست‌های کنترل قیمت زمین در این پهنه‌ها
- پیش‌بینی پارکینگ و تمهیدات ترددی و ترافیکی مناسب جهت مراجعین
- آزادسازی محورهای عبوری و استقرار این پهنه در یک طرف معابر اصلی جهت تسهیل تردها
- طراحی شهری در این پهنه‌ها جهت ایجاد نشانه‌ها و نمادهای شهری و منطقه‌ای

۲-۲-۳ پهنه کارگاهی - تولیدی M

محور قزوین بطور سنتی مکان استقرار کارگاههای تولیدی و تعمیراتی بوده است. بسیاری از ابنیه و کارگاههای این محدوده فرسوده و قدیمی و بعضاً متروکه می‌باشد. بخشی از این فعالیت‌ها به فعالیت‌های تجاری تبدیل شده است.

اهدافی که در این پهنه دنبال می‌شود به شرح زیر است:

- تجمع و تمرکز فعالیت‌های تولیدی و کارگاهی مورد نیاز شهروندان
- پاکسازی محدوده از صنایع و کارگاههای مزاحم و استقرار کارگاهی و صنایع غیرآلوده و غیرمزاحم شهری
- ایجاد حریم‌ها و محدوده‌های جدا کننده این پهنه از پهنه‌های مسکونی و تجاری مجاور
- امکان عرضه مستقیم برخی کالاهای تولید شده و تسهیل دسترسی مصرف‌کنندگان

غیر از آن دسته از کارگاههای تعمیراتی که پهنه تجاری خدماتی شهری (C2) قرار می‌گیرند کارگاه‌هایی که جنبه تولید کارخانه‌ای دارند و براساس ضوابط حفاظت محیط زیست استقرار آنها در داخل شهر از حیث آلودگی بلا مانع است، در این پهنه مستقر می‌گردند. انواع فعالیت‌های تعمیراتی و انبارهای بزرگ و امثال آن نیز، که استقرار آنها در پهنه‌های تجاری - خدماتی نامطلوب است در پهنه‌های کارگاهی - تولیدی قرار می‌گیرند.

۲-۲-۴ - پهنه ویژه P

این پهنه شامل پهنه‌ای است که به هر دلیلی جنبه خاص داشته و می‌بایست حفاظت گردد و طرح خاص برای آن تهیه شود. برخی محدوده‌های سبز و طبیعی، بافت‌های تاریخی، سایت‌های باستان‌شناسی و امثال آن جزو این پهنه قرار می‌گیرند. ساخت و ساز در این پهنه ممنوع و کلاً تابع طرح‌ها و یا ضوابط خاص است.

۲-۲-۵ - پهنه حفاظتی H _ تاریخی

محدوده آثار و ابنیه و سایت‌های تاریخی به ثبت رسیده و حرایم آنها که تابع ضوابط سازمان میراث فرهنگی می‌باشد جزو این رده قرار می‌گیرد.

کاربری‌های مجاز در پهنه مسکونی (R)

ZONE پهنه	زیر پهنه	کاربری اصلی	فهرست کاربری‌های مجاز	تراکم مجاز ساختمانی	حداقل تفکیک اراضی
R مسکونی	R1 پهنه مسکونی تک‌سازی قطعات کوچک	مسکونی	ساختمان‌های مسکونی (خالص بدون کاربری‌های غیرمسکونی) با تراکم و سطح اشغال مجاز در قطعات تفکیکی (با رعایت ضوابط تشویقی) ۲۰ درصد اضافه تراکم به ازای هر ملک ملحق شده به ملک اصلی	۶۰٪	۱۰۰ مترمربع و کمتر
		مسکونی مختلط (همکف)	ساختمان مسکونی با ترکیب با کاربری تجاری مجاز در پهنه مسکونی در طبقه همکف. در هیچ مورد نباید تعداد مکان تجاری از مکان مسکونی در ساختمان بیشتر باشد.	۱۲۰٪	بیش از ۱۰۰ مترمربع
		مسکونی مختلط (طبقات)	ساختمان مسکونی با ترکیب با کاربری غیر مسکونی مجاز در پهنه مسکونی در طبقات ساختمان. در هیچ مورد نباید تعداد مکان غیر مسکونی از تعداد مکان مسکونی در ساختمان بیشتر باشد.	۱۲۰٪	۲۵۰ مترمربع
		مسکونی	ساختمان‌های مسکونی (بدون کاربری غیر مسکونی) با تراکم و سطح اشغال مجاز بصورت مجتمع (بیش از ۱۰ واحد مسکونی)	۱۸۰٪ با سطح اشغال ۳۰ درصد	حداقل ۱۰۰۰ مترمربع
	R3 _۱ پهنه مسکونی مجموعه سازی کوچک	مختلط مسکونی	ساختمان مسکونی با ترکیب با کاربری غیر مسکونی در طبقه همکف یا در طبقات براساس کاربری‌های تجاری مجاز در پهنه مسکونی.	۱۸۰٪ با سطح اشغال ۳۰ درصد	حداقل ۱۰۰۰ مترمربع
		مسکونی	ساختمان‌های مسکونی (بدون کاربری غیر مسکونی) با تراکم و سطح اشغال مجاز بصورت مجتمع (بیش از ۱۰ واحد مسکونی)	۲۴۰٪ با سطح اشغال ۳۰ درصد	حداقل ۸۰۰ مترمربع
	R3 _۲ پهنه مسکونی مجموعه سازی کوچک تشویقی	مختلط مسکونی	ساختمان مسکونی با ترکیب با کاربری غیر مسکونی در طبقه همکف یا در طبقات براساس کاربری‌های تجاری مجاز در پهنه مسکونی.	۲۴۰٪ با سطح اشغال ۳۰ درصد	حداقل ۸۰۰ مترمربع
		مسکونی مختلط	کاربری‌های تجاری و اداری مجاز می‌توانند در این مجموعه‌ها در طبقه همکف مستقر شوند	۳۰۰٪ و با سطح اشغال ۳۰ درصد	۳۰۰۰ مترمربع
	R1 R3 R3 _۱ R3 _۲ R4	آموزشی	مهد کودک (با رعایت دسترسی‌ها)	۱۸۰٪	۵۰۰
			دبستان (با رعایت دسترسی‌ها)	۱۸۰٪	۱۰۰۰
			راهنمائی (با رعایت دسترسی‌ها)	۱۸۰٪	۱۵۰۰
			دبیرستان (با رعایت دسترسی‌ها)	۱۸۰٪	۲۰۰۰
		تجاری	تجاری مغازه‌ای (۱)	۱۸۰٪	-

کاربری های مجاز در پهنه مسکونی (R)

ZONE پهنه	زیر پهنه	کاربری اصلی	فهرست کاربری های مجاز	تراکم مجاز ساختمانی	حداقل تفکیک اراضی
R مسکونی	R1 R3 R3 ₁ R3 ₂ R4	مذهبی	مسجد	٪۱۰۰	۱۰۰۰
			حسینه	٪۱۰۰	۱۰۰۰
			تکیه	٪۱۰۰	۱۰۰۰
			کلیسا	٪۱۰۰	۱۰۰۰
			کنیسا	٪۱۰۰	۱۰۰۰
			خانقاه	٪۱۰۰	۱۰۰۰
		ورزشی	زمین های بازی	-	۱۰۰۰
			سالن های ورزشی و بدنسازی	٪۱۰۰	۱۰۰۰
			استخر و باشگاه های کوچک ورزشی	٪۱۰۰	۲۰۰۰
		درمانی - بهداشتی	(جز مطب پزشکان و داروخانه و تزریقات که در بخش تجاری آورده شده است سایر خدمات درمانی در پهنه های تجاری و خدماتی C قرار می گیرند)	-	-
		فضای سبز	هر گونه فضای سبز عمومی در حد محله، ناحیه	-	-
		تاسیسات و تجهیزات شهری	برق	(براساس ضوابط سازمان های مربوطه)	
			مخابرات		
			آب		
			فاضلاب		
			گاز		

کاربری های مجاز در پهنه تجاری - خدماتی (C)

ZONE پهنه	زیر پهنه	کاربری اصلی	فهرست کاربری های مجاز	تراکم مجاز ساختمانی	حداقل تفکیک اراضی
C تجاری خدماتی	C1	تجاری	کلیه واحدهای تجاری مجاز در پهنه مسکونی (۱)	-	-
		اداری	مراکز بانکها	-	-
			دفاتر تجاری و اداری و شرکتها (مهندسی-تجاری و ...)	-	-
		مسکونی و مسکونی مختلط	کاربری مسکونی در این پهنه با امتزاج با سایر کاربری های مجاز در این پهنه مجاز می باشد.	R1 رجوع کنید به ضوابط	
		مذهبی	کلیه کاربری های مذهبی مجاز در پهنه مسکونی	-	-
		ورزشی	سالن های بازی (بیلیارد - بولینگ و)	۱۲۰٪	۱۰۰۰
	C2	تجاری	تجاری فروشگاهی (۲)	م.م.م. موضوع به تأیید پروژه نامحدود	-
		اداری	مراکز بنیادها و فعالیت های ستادی		-
			انجمن ها و کانون ها و جمعیت ها و تشکلهای		-
			ادارات دولتی		-
			کلانتری و انتظامی		-
			دادگاهها		-
			سفارتخانه ها		-
		فرهنگی	فرهنگسرا		۱۰۰۰
			سالن های نمایش و سینما		۱۰۰۰
			کتابخانه		۱۰۰۰
			نمایشگاه		۱۰۰۰
			کانون های فرهنگی		۱۰۰۰
		جهانگردی و پذیرائی	هتل و مسافرخانه		۲۰۰۰
			مهمانسراها		۲۰۰۰
		تاسیسات و تجهیزات شهری	پمپ بنزین و CNG	براساس ضوابط سازمان های مربوطه	
			مراکز تاسیسات شهری نظیر آب ، ایستگاه		
			فشار شکن گاز		
			مکان های گردآوری زباله		
			آتش نشانی		
			تجهیزات مخابرات		

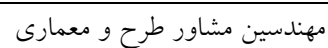
کاربری های مجاز در پهنه تجاری - خدماتی (C)

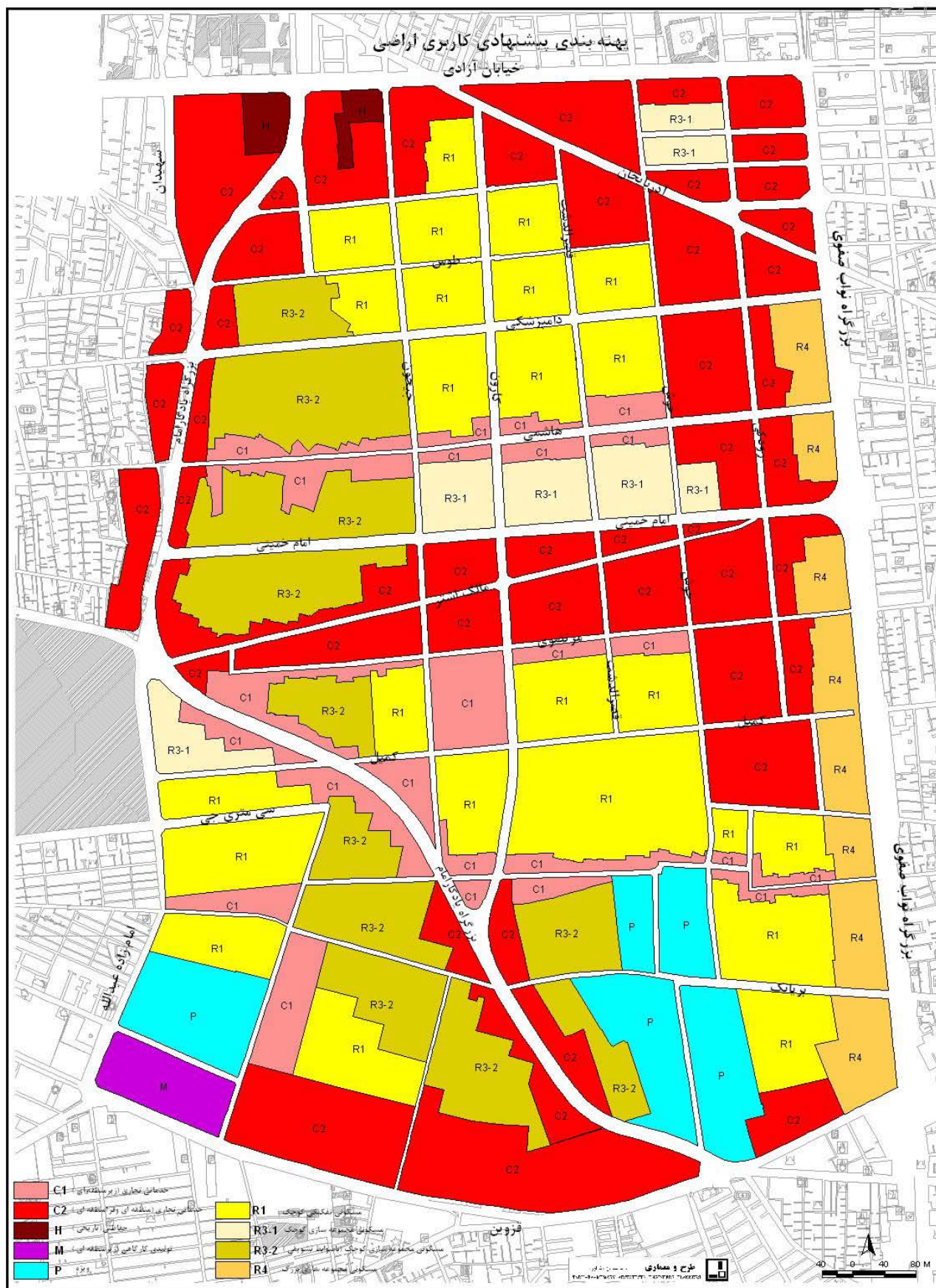
ZONE پهنه	زیر پهنه	کاربری اصلی	فهرست کاربری های مجاز	تراکم مجاز ساختمانی	تفکیک اراضی
C تجاری خدماتی	C2	مذهبی	مصلی	-	-
		آموزش	کلیه واحدهای آموزشی مجاز در پهنه مسکونی به جز مهد کودک و دبستان	-	-
			مراکز آموزش عالی مراکز تحقیقاتی مراکز تحقیقاتی	-	-
		ورزشی	مجموعه های ورزشی	(براساس پروژه و منوط به تصویب)	
			استادیوم		
			زمین های بازی		
		بهداشتی و درمانی	درمانگاه	محدود به تأیید پروژه	۱۰۰۰
			بیمارستان		۱۰۰۰
			مراکز اورژانس		۱۰۰۰
			ساختمان پزشکان		۱۰۰۰
			کلینیک های جراحی		۱۰۰۰
			مراکز توان بخش		۱۰۰۰
			فیزیوتراپی و رادیولوژی		۱۰۰۰
	C1 C2	فضای سبز	پارک و فضای سبز عمومی	-	-

کاربری های مجاز در پهنه کارگاهی - خدماتی (M)

Zone پهنه	کاربری	فهرست کاربری های مجاز	تراکم مجاز ساختمانی	حداقل تفکیک اراضی
M کارگاهی - تولیدی	کارگاهی	تعمیرات انواع اتومبیل	-	۱۰۰۰
		تعمیر ماشین آلات	-	۱۰۰۰
		کارگاههای درب و پنجره سازی	-	۱۰۰۰
		تعمیرگاه لوازم خانگی و کارگاههای تولیدی	-	۱۰۰۰
	انبار	انواع انبار	-	۵۰۰
		سردخانه	-	۱۰۰۰
		سیلوها	-	۱۰۰۰
H تاریخی حفاظتی	صنایع	کلیه صنایع مجاز به استقرار در داخل شهر براساس ضوابط سازمان حفاظت محیط زیست	(ضوابط تفکیک اراضی صنایع و یا نواحی صنعتی)	
	آثار واجد ارزش تاریخی	آثار به ثبت رسیده تاریخی توسط سازمان میراث فرهنگی هرگونه ساخت و ساز در حریم این آثار یا دخل و تصرف در آنها می باید براساس ضوابط سازمان میراث فرهنگی انجام شود	(غیر قابل دخالت)	
P ویژه	ناحیه ویژه بریاتک	بافت تاریخی و خانه های قدیمی و مجموعه های تجاری موجود که می باید مورد حفاظت و طراحی خاص قرار گیرد	(براساس ضوابط طرح)	
	ناحیه ویژه جی	بافت تاریخی و خانه های قدیمی و مجموعه های تجاری موجود که می باید مورد حفاظت و طراحی خاص قرار گیرد	(براساس ضوابط طرح)	

- (۱) شامل: لبنیاتی - سوپر مارکت کوچک - نانوائی - داروخانه - گرمابه - رختشوی خانه - مطب پزشکان - شعبه بانک - قصابی و مواد پروتئینی - بقالی و عطاری - فروش غذای آماده - آبمیوه فروشی - میوه و سبزی فروشی - روزنامه فروشی و نوشت افزار - کتاب فروشی کوچک - فتوکپی - آجیل فروشی - قهوه خانه - بنگاه معاملات املاک - تزریقات
- (۲) شامل: فروش وسائل خانگی - فروش انواع پوشاک و منسوجات - طلا فروشی و لوکس فروشی - عکاسی - فروش لوازم برقی و صوتی و تصویری - فروش لوازم بهداشتی و ساختمان - تعاونی های مصرف - فروشگاه زنجیره ای - دفتر فروش بلیط و آژانس های توریستی - میادین میوه و تره بار - آموزشگاههای مختلف (زبان، موسیقی، طراحی...) - تالارهای جشن - دفاتر اسناد رسمی





۲-۳- بررسی گزینه‌های تغییر محدوده منطقه ۱۰

مقدمه :

این گزارش بمنظور تصمیم‌سازی مقدماتی برای تغییر محدوده منطقه ۱۰ و براساس مطالعات مقدماتی اوضاع کلی دو منطقه ۲ و ۹ انجام شده است. بدیهی است بمنظور دقیق‌سازی و تسهیل در امر تصمیم‌گیری، مطالعات بیشتری مورد نیاز می‌باشد. لیکن بمنظور امکان‌سنجی اولیه و وجود فوریت در نزد مسئولین شهرداری در امر تصمیم‌گیری برای تغییر محدوده منطقه این گزارش تهیه شده است.

اصول و معیارهای تغییر محدوده

اصولاً تغییر در مرزهای تقسیمات داخلی شهر اعم از حوزه‌ها، مناطق و نواحی شهری، بخاطر وجود مشکلات و نارسائیه‌ها یا بهبود شرایط موجود در عرصه‌های مختلف درگیر با امور مدیریت شهری و برنامه‌ریزی توسعه شهری مطرح می‌شود. بنابراین ایده و هدف تغییر در محدوده تقسیمات منطقه را نیز می‌توان تحت چنین بستر مفهومی و بر پایه دو سطح جغرافیایی مورد بررسی ارزیابی قرار داد.

سطح یک : تغییر در محدوده منطقه با اهداف فرامنطقه‌ای

در این سطح از هدف‌گذاری معمولاً بدلیل بروز مشکلات و نارسائیهایی که بطور مستقیم در یک حوزه شهری یا در کل یک سیستم شهری مشاهده می‌شود، ایده تغییرمرز مناطق شکل می‌گیرد که عموماً می‌تواند با اهداف زیر صورت گیرد.

- به تعادل رساندن مناطق به لحاظ جمعیت و مساحت
- تسهیل در مدیریت شهری (تقسیم عادلانه مسئولیت‌ها و مشکلات شهری بین مناطق)
- تقسیم نقش شهر به هر یک از مناطق (به عبارت دیگر شفاف کردن نقش مناطق)
- اصلاح روابط عملکردی بین مناطق
- تسهیل در اجرای بعضی برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌های بزرگ مقیاس

سطح دو: تغییر محدوده منطقه با اهداف درون منطقه‌ای

وجود بعضی از مشکلات محلی یا تصمیم در ارتقاء و بهبود در شاخصهای توسعه منطقه منجر به تصمیم در جهت تغییر در محدوده فعلی مناطق می‌شود. این امر اصولاً به دو شکل کاهش یا افزایش محدوده صورت می‌گیرد (البته مناطقی که دارای حریم هستند دارای مسائل خاصی می‌باشند) بطوریکه افزایش یا کاهش محدوده معمولاً بدنبال مطلوبیتی است که می‌تواند در عرصه‌های مختلف صورت گیرد و معمولاً به دنبال بدست آوردن و الحاق یا حذف و دورکردن وضعیتها، پدیده‌ها و موضوعاتی است که وجود یا عدم وجود آنها می‌تواند در راستای اهداف توسعه منطقه باشد. از اینرو اهداف این دو موضوع به شرح زیر بیان می‌شود:

الف: افزایش محدوده منطقه:

- تعدیل در کمبودهای خدمات شهری از دو طریق کاهش حوزه دسترسی به خدمات و بالابردن سرانه‌های خدمات شهری
- دسترسی به زمینهای خالی یا فضاهای باز شهری بزرگ مقیاس
- دسترسی به فضاهای و مناظر طبیعی و سبز بزرگ مقیاس
- کاهش فشردگی بافت
- الحاق راسته‌های تجاری و فعالیتی و درآمدزا
- افزایش کاربریهای فرامنطقه‌ای و درآمدزا
- دسترسی به شبکه‌های بزرگراهی برای سهولت دسترسی به شهر و روان‌سازی ترافیک داخلی
- اتصال نواحی که دارای روابط عملکردی با درون منطقه می‌باشند.
- و

ب: کاهش سطح منطقه

- حذف و دورکردن بافت‌های مساله‌دار: فرسودگی کالبدی و محیطی بافت‌های دارای ناهنجاریهای اجتماعی
- حذف فضاهای دارای معضلات زیست محیطی
- حذف فضاهای دارای معضل ترافیک
- حذف کاربریهای مزاحم
- یکپارچه سازی قلمرو بمنظور تسهیل مدیریت شهری
- و

۲-۳-۱- گزینه‌های مطرح برای تغییر در محدوده منطقه ۱۰

بمنظور تغییر در محدوده منطقه ۱۰ پنج گزینه مطرح می‌باشد که نتیجه پیشنهادات شهرداری مرکز، شهرداری منطقه و مشاور تهیه کننده طرح است. مشخصات کلی آنها به شرح زیر است.

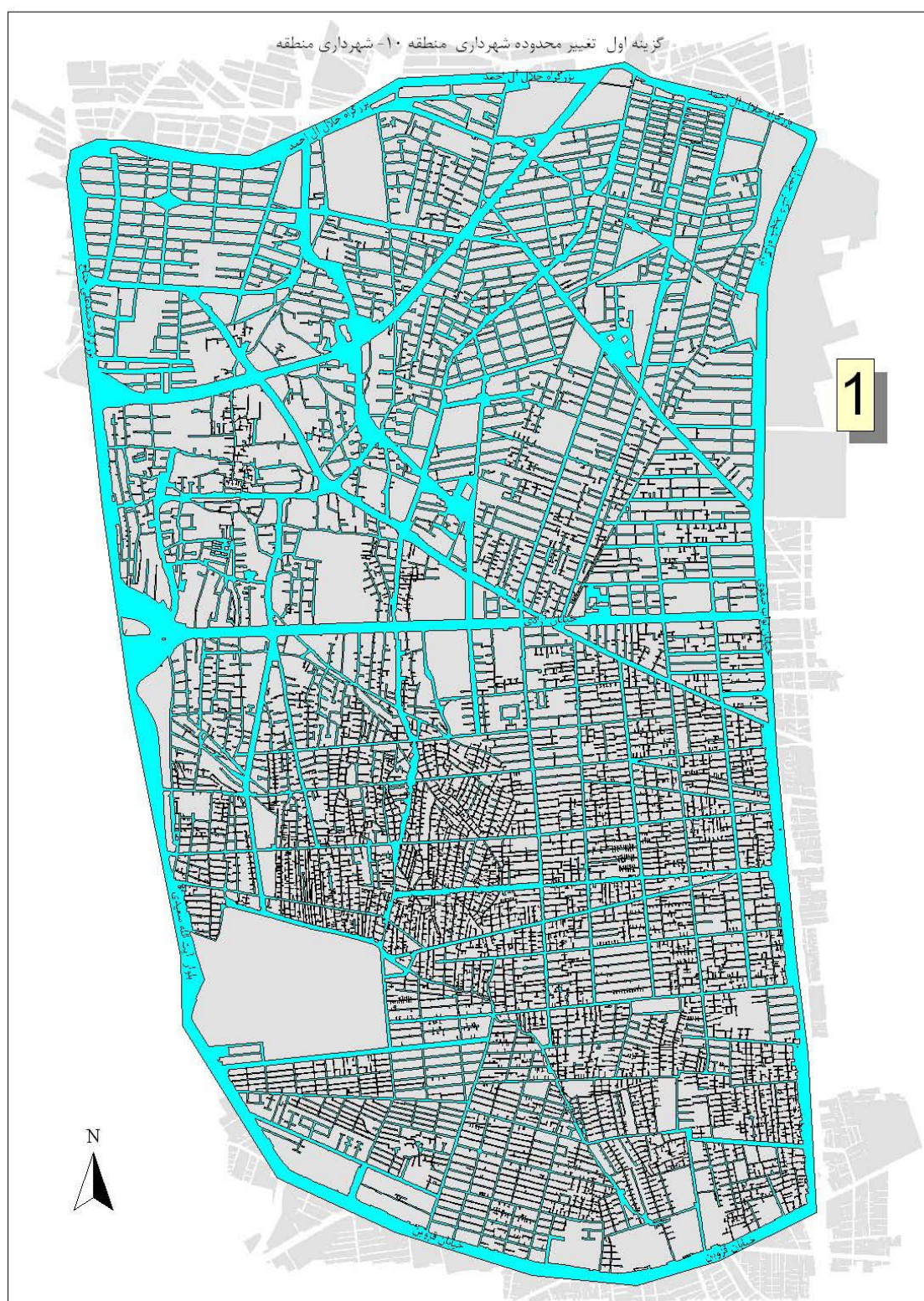
گزینه اول: این گزینه بطور مشترک از جانب شهرداری منطقه و مهندسین مشاور منطقه مطرح شده است و شامل محدوده‌ای است که از شمال به بزرگراه جلال آل احمد از غرب به بزرگراه محمدعلی جناح و بزرگراه آیت‌الله سعیدی از جنوب به خیابان قزوین از شرق به بزرگراه نواب و چمران محدود می‌شود. این محدوده قسمت اعظمی از منطقه ۹ و بخشی از منطقه ۲ را در برمی‌گیرد و مساحت آن در حدود ۲۳۵۰ هکتار می‌باشد (نقشه شماره ۱).

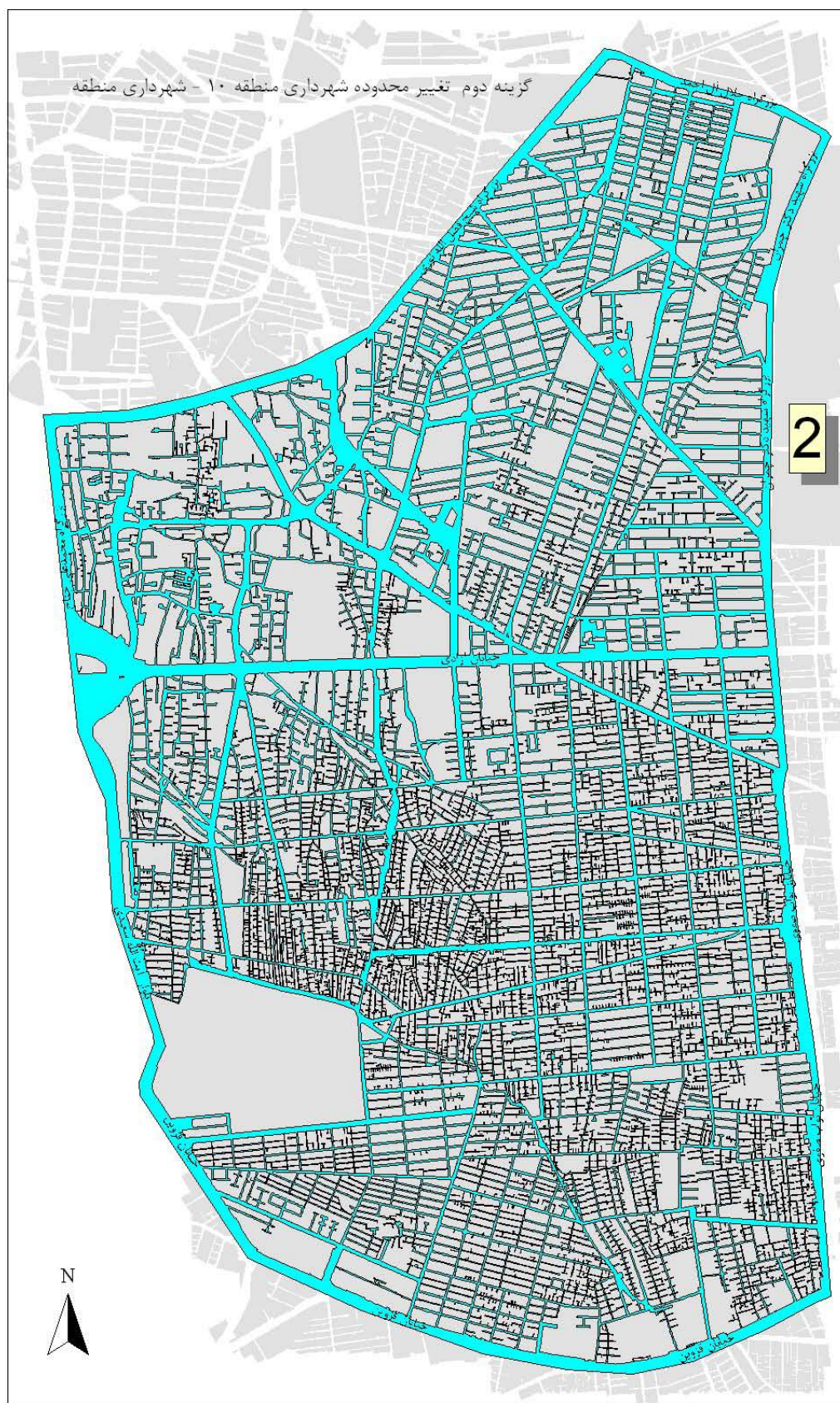
گزینه دوم: این گزینه نیز از جانب شهردار منطقه طرح شده است و تنها در ناحیه شمالی با گزینه قبلی تفاوت دارد و مرز شمالی آن مقداری از بزرگراه جلال آل احمد و بزرگراه شیخ فضل الله نوری را در برمی‌گیرد و مساحت آن در حدود ۲۰۲۰ هکتار (نقشه شماره ۲).

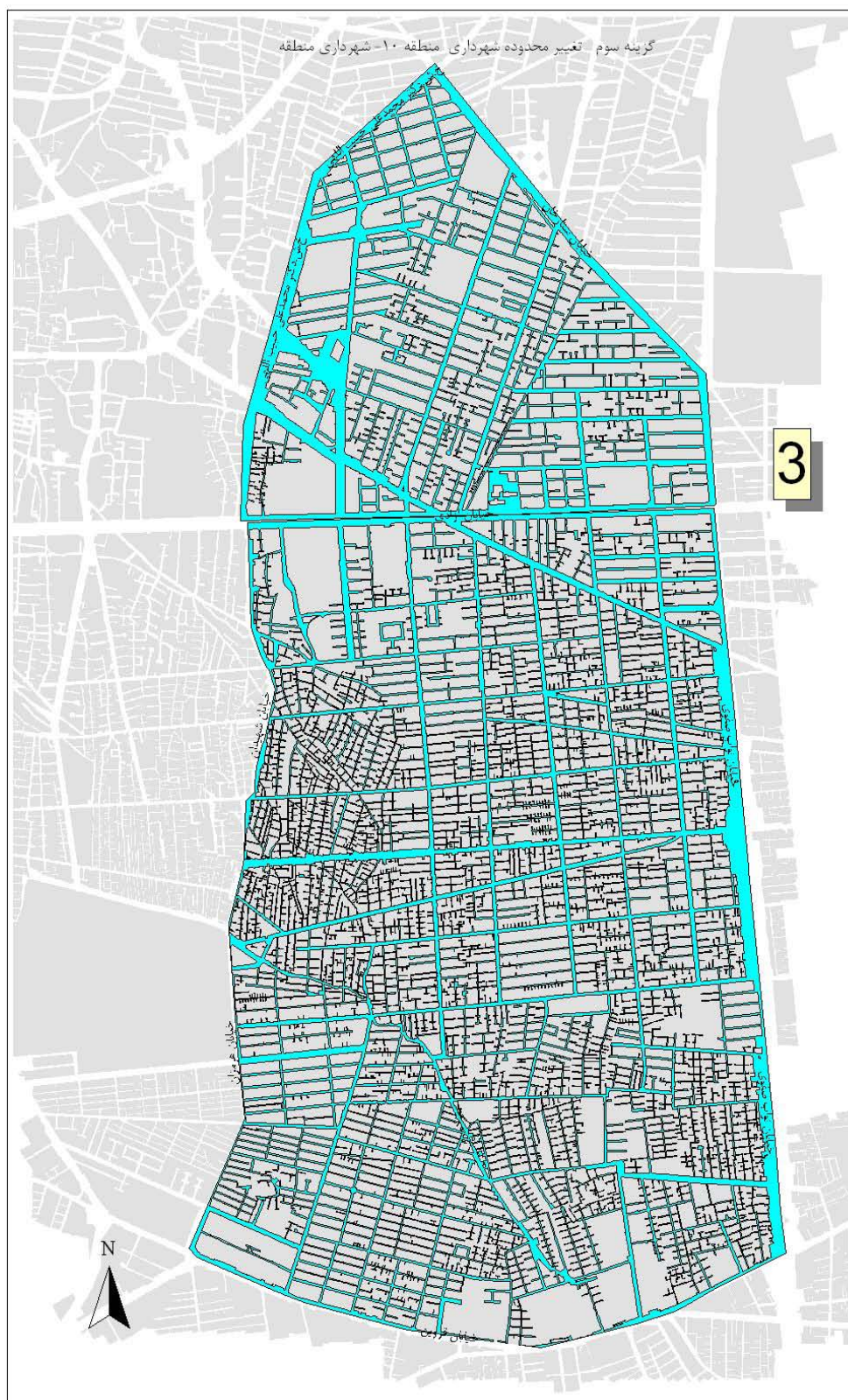
گزینه سوم: این گزینه نیز به پیشنهاد شهرداری منطقه می‌باشد. این گزینه شامل محدوده فعلی منطقه ۱۰ و ناحیه ۶ از منطقه ۲ می‌باشد که از شرق و غرب به ترتیب به خیابانهای ستارخان و حبیب‌اللهی منتهی می‌شوند و مساحت آن در حدود ۱۱۵۰ هکتار می‌باشد (نقشه شماره ۳).

گزینه چهارم: این گزینه اخیراً توسط شهرداری منطقه بعنوان یکی از گزینه‌های قابل تصمیم‌گیری مطرح شده است و در آن الحاق کامل منطقه ۹ شهرداری به منطقه ۱۰ مطرح می‌باشد و مساحت آن در حدود ۲۸۰۰ هکتار محاسبه شده است (نقشه شماره ۴).

گزینه پنجم: این گزینه توسط دفتر امور مناطق شهرداری مرکز در طی روزهای اخیر مطرح شده است و شامل محدوده‌ای است که از شمال به بزرگراه جلال آل احمد از شرق به بزرگراه یادگار امام از جنوب به خیابان قزوین از شرق به بزرگراه نواب و چمران منتهی می‌شود. مساحت این محدوده در حدود ۱۵۰۳ هکتار است. (نقشه شماره ۵).







از بین گزینه‌های فوق گزینه اول، گزینه مطلوب و مورد نظر مشاور منطقه و مسئولین شهرداری منطقه است و گزینه‌های ۵ و ۴ در اولویت‌های بعدی تغییر مرز محدوده قرار دارد. بنابر این بمنظور تشریح دلایل انتخاب گزینه‌های فوق ابتدا نقاط قوت و ضعف منطقه ۱۰ تشریح می‌شود، سپس نقاط قوت و ضعف منطقه ۹ شهرداری تهران بدلیل قرارگیری در هر سه گزینه اولویت‌دار مورد بررسی قرار می‌گیرد و نهایتاً برخی از ویژگی‌های بخش جنوبی منطقه ۲ در قالب جدول ارائه شده مورد بررسی قرار می‌گیرد تا زمینه مقایسه سودمندی و پاسخگوئی هر یک از گزینه به مشکلات منطقه ۱۰ و دورنمای تعدیل منطقه‌بندی شهر تهران مهیا شود. از اینرو در ادامه گزارش میزان پاسخگوئی دو گزینه ۵ و ۴ به اهداف و راهبردهای کلان منطقه تبیین می‌شود تا با آگاهی از مشکلات الحاق تجریدی هریک از دو منطقه ۹ و ۲ به منطقه ۱۰، رهیافت جدید الحاق توامان بخش عمده‌ای از منطقه ۹ و بخشی از نیمه جنوبی منطقه ۲ به محدوده فعلی منطقه، پیشنهاد محدوده جدید منطقه ۱۰ مطرح گردد.

• نقاط ضعف، کمبودها و مشکلات منطقه ۱۰

- کمبود شدید خدمات شهری در حدود ۱۵۰ هکتار (۱۹ درصد وسعت منطقه)
- کوچک بودن مقیاس واحدهای مسکونی، و به عبارتی فشردگی و ریزدانگی بافت (۵۱ درصد زیر ۱۰۰ مترمربع)
- بالا بودن عمر و نازل بودن کیفیت مصالح بکار رفته (در حدود ۷۰٪ مصالح آجر و آهن)
- فقدان یا کمبود زمین برای اختصاص به خدمات شهری
- کمبود کاربریهای فرامنطقه‌ای
- کمبود درآمد شهرداری از محل مشاغل و در کل کمبود درآمدی منطقه
- عدم امنیت و آسیب پذیر بودن منطقه در برابر بلایای طبیعی خصوصاً زلزله
- دسترسی محلی بسیار نامناسب و عدم خوانایی شبکه‌های اصلی
- تراکم ناخالص جمعیتی ۳۷۰ نفر در هکتار در مقیاس ۱۱۱ نفر در هکتار سطح شهر تهران
- وجود آلودگیهای زیست محیطی بر اثر وجود فاضلاب، جویها و ...
- مشکلات اقتصادی، معیشتی و نابهنجاریهای اجتماعی
- و

• مشکلات و کمبودهای منطقه ۹

- تراکم بالای بخشهای مسکونی
- عدم تجانس منطقه بدلیل وجود کاربریهای چون فرودگاه، پادگان جی و غیره

- کوچک بودن منطقه بعد از جدائی قسمتهائی از آن
- ریزدانی بافت مسکونی (در حدود ۵۵ درصد زیر ۱۰۰ متر مربع)
- کمبود شدید خدمات عمومی و شهری
- کمبود زیر ساختها

-

• نقاط قوت و ضعف الحاق دو منطقه ۱۰ و ۹

الف : نقاط قوت

- همگن بودن نسبی دو منطقه از نظر طبقات اجتماعی
- رفع بعضی از نیازهای خدماتی در صورت استفاده از پادگان جی برای این منظور
- متناسب شدن اندازه منطقه (در صورت عبور یادگار امام از زیر و یکپارچه شدن دو منطقه)
- تعدیل درآمد منطقه با استفاده از درآمد منطقه ۹ که به نسبت منطقه ۱۰ بالاتر بوده است.
- امکان اسکان گروههائی از ساکنین منطقه در پادگان جی (که بخاطر طرحهای موضعی نیاز به جابجائی دارد)
- استفاده از فضای حاصل از عبور یادگار امام از زیر زمین بعنوان یک مرکز تجاری - اداری
- استفاده از پادگان جی برای اسکان موقت در زمان سانحه زلزله

ب : نقاط ضعف

- تشدید کمبود خدمات در کل منطقه (در صورتیکه از پادگان جی به عنوان خدمات عمومی استفاده نشود)
- تشدید کمبود زیر ساختها
- جدائی شدید دو بخش منطقه در حالیکه بزرگراه یادگار امام از زیر منطقه عبور نکند
- نیاز به جابجائی بخش قابل توجهی از جمعیت حاصل از اجرای طرحهای غیر مسکونی به خارج از دو منطقه بدلیل عدم وجود اراضی باز و خالی مناسب در منطقه
- مطالعه جدول فوق بیانگر آن است که الحاق منطقه ۹ بدلیل ویژگیهای مشترک و بعضاً مشکلات مشترک و بخصوص دارای معایبی است به منطقه را دارد و محاسن الحاق آن نیز بشرط تحقق تصمیمات دیگری است.
- مطالعه جدول صفحه بعد بیانگر آن است که الحاق منطقه ۹ بدلیل برخورداری از مشکلات مشترک و همگون دارای معایبی است و از طرف دیگر بغیر از تجانس و اشتراک نسبی پایگاه اجتماعی - فرهنگی و حتی اقتصادی دو منطقه که زمینه مناسبی را برای الحاق دو منطقه فراهم میکند محاسن دیگر آن به شرط تحقق تصمیمات دیگری

قابل توجه خواهد بود. از اینرو طرح الحاق تجریدی منطقه ۹ با اهداف توسعه منطقه چندان مناسبی نخواهد داشت و صرف اشتراکات و همگنی‌های موجود راه‌گشا نخواهد بود. به عبارت دیگر این اشتراکات بیشتر در مشکلات شهری، از جمله کمبود شدید خدمات شهری، فرسودگی قابل توجه و ریزدانی بافت ساختار فضایی نامناسب و بسیاری از دیگر مشکلات به چشم می‌خورد. نتیجتاً در گزینه اول (بعنوان گزینه مطلوب) ضمن پذیرش چنین مشکلاتی الحاق بخشی از منطقه پیشنهاد شده است که در زیر محاسن و زمینه‌های قابل توجه در امر تصمیم‌گیری بیان می‌شود.

۱- تعدیل در مساحت مناطق شهری تهران: مساحت بسیار کوچک منطقه ۱۰ که تقریباً یک‌چهارم مساحت متوسط مناطق تهران می‌باشد (در این گزینه مساحت منطقه به ۲۳۵۰ هکتار می‌رسد که نزدیک متوسط مناطق شهر تهران خواهد بود)

۲- استفاده از ویژگیهای مناسب منطقه ۲: بعنوان مثال می‌توان به استفاده از باغ‌های طرشت و فضاهاى باز شهری بخش جنوبی منطقه ۱۲ اشاره کرد که حداقل تا شعاع مناسبی نواحی شمالی مناطق ۱۰ و ۹ را در پوشش خدماتی قرار خواهند داد.

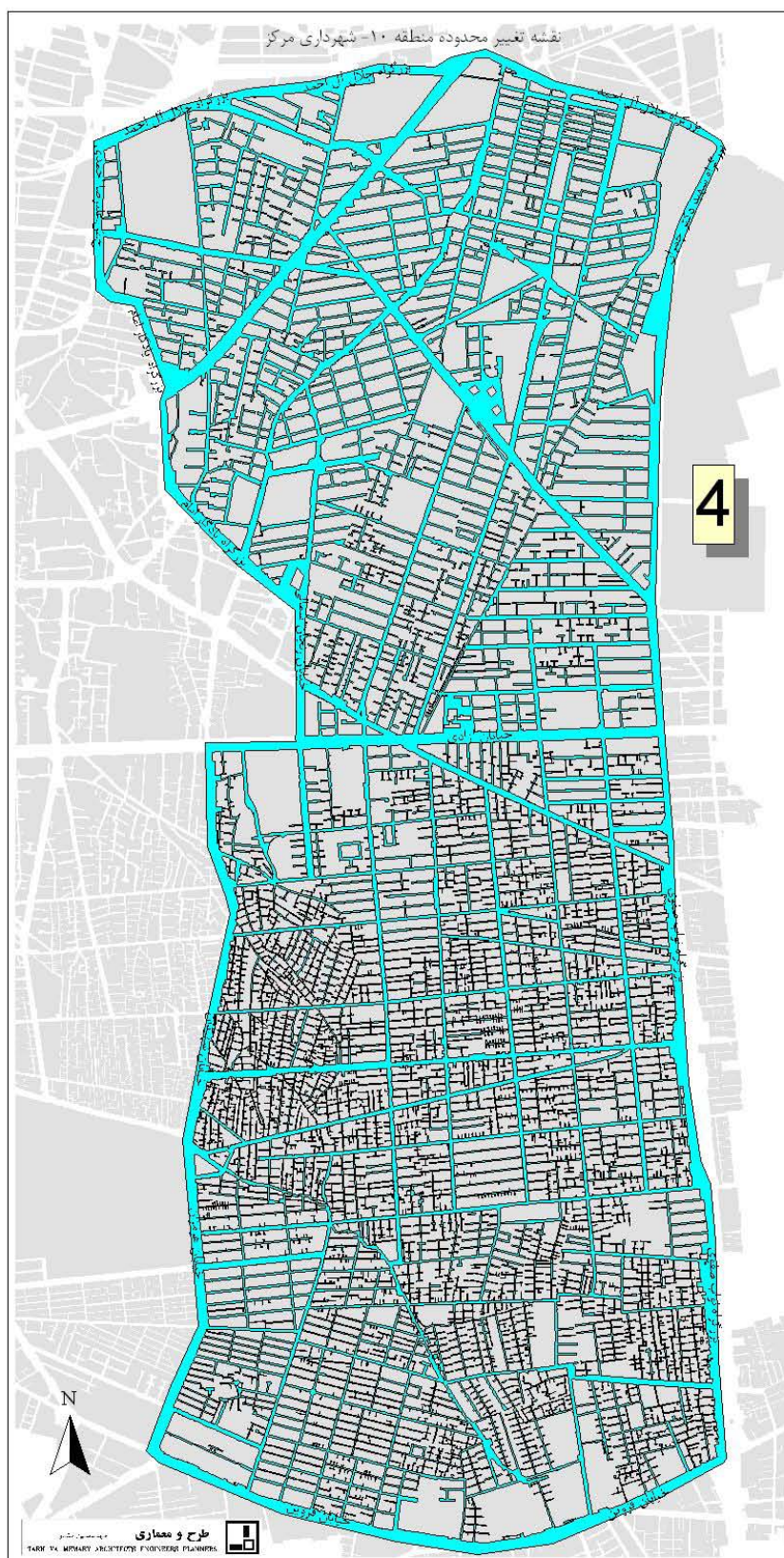
۳- وجود ارتباطات عملکردی موجود: بررسی سفرهای ساکنین منطقه که بعضاً بمنظور کار و فعالیت و یا سفرهای خرید صورت می‌گیرد نشان از شدت روابط عملکردی محورهای ارتباطی منطقه بخصوص در دایره گردشی خیابان بهبودی، ستارخان، شادمان با سطح منطقه دارد.

۴- مدیریت یکپارچه خیابان آزادی بعنوان یکی از شریان‌های مهم شهر تهران و تسهیل در امر خدمات رسانی و اقدامات مشترک و یکپارچه

۵- استفاده بهینه و مطلوب از حریم و فضاهاى پیرامونی بزرگراه یادگار امام تحت مدیریت واحد و اقدامات یکپارچه (خصوصاً اگر ادامه بزرگراه یادگار در تراز پایین‌تر از سطح زمین احداث شود. استفاده از پادگان جی برای کمبود شدید خدمات شهری منطقه در صورت آزادسازی

۶- اعمال مدیریت واحد در حریم میدان آذری بعنوان یکی از زمینه‌های مشکل‌ساز و همچنین بزرگراه آیت‌الله سعیدی تا میدان آزادی

۷- انطباق مرزهای منطقه بندی جدید با شریانها و بزرگراههای شهر تهران





بدین ترتیب بررسی و تحلیل مقدماتی از گزینه‌های مهم‌تر انجام شد و آنچه که می‌تواند بعنوان پیشنهاد مقدماتی قابل طرح باشد و پاسخگویی بیشتری به اهداف و راهبردهای توسعه منطقه داشته‌باشد گزینه اول است اما همانطور که در گزارشهای پیشین اشاره شده نظر قطعی مشاور، منوط به اظهارنظر مشاور تهیه‌کننده طرح جامع و مطالعات فرادست و همچنین مشاور مناطق اطراف خواهد بود که در کنار نظرات شهرداری منطقه و شهرداری مرکز قابل تدقیق و اصلاح می‌باشد. سند توافق مشاور و شهرداری منطقه ۱۰ در مورد گزینه ۱ نیز ضمیمه گزارش می‌باشد.

۲-۳-۲- تقسیمات داخلی پیشنهادی

منطقه ۱۰ دارای سه ناحیه شمالی، میانی و جنوبی در وضع موجود است. بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که ناحیه ۲ به چند دلیل دارای محدوده مناسب نمی‌باشد.

۱- شکل نامناسب هندسی آن و ایجاد مشکل شناسایی حوزه مسئولیت مسئولین خدمات شهری و پرسنل ناحیه برای ارائه خدمات شهری

۲- جمعیت بالای این ناحیه نسبت به دو ناحیه دیگر

۳- وجود بیشترین حجم بافت‌های فرسوده در قسمت غربی این ناحیه خصوصاً در زائده جنوبی آن که به داخل ناحیه یک نفوذ کرده است

۴- بدلیل قرارگیری بافت فرسوده، در معابر پر پیچ و خم و داشتن جمعیت بالا، بیشترین حجم عملیات خدمات شهری و پاکسازی مناطق در ناحیه ۲ صورت می‌گیرد

بنابراین پیشنهاد مشاور برای به تعادل رسیدن جمعیت و حجم عملیات خدمات شهری و همچنین ایجاد خوانایی در تشخیص مرزهای ناحیه، الحاق زائده جنوبی ناحیه ۲ شهرداری به ناحیه یک می‌باشد. با انجام این عمل ضمن به تعادل رساندن جمعیت ۲ ناحیه (ناحیه یک از ۷۴۱۰۰۰ نفر به ۹۳۰۰۰ نفر خواهد رسید و جمعیت ناحیه ۲ نیز از ۱۱۳۰۰ نفر به حدود کمتر از ۹۴۱۰۰ نفر خواهد رسید) بخشی از مسئولیت‌ها و فعالیت‌های مربوط به خدمات شهری ناحیه ۲ به ناحیه یک منتقل خواهد شد. لازم به توضیح است که ناحیه یک بدلیل واحدهای مسکونی محدودتر و قرارگیری واحدهای کارگاهی و تعمیرگاهی در آن، از حجم عملیات کمتری برای ارائه خدمات شهرداری برخوردار است.

این تصمیم در چندین جلسه شورای برنامه‌ریزی منطقه با همکاری کارشناسان و مدیران شهرداری خصوصاً ریاست خدمات شهری منطقه اتخاذ شده است. در جدول زیر مشخصات کلی وضع موجود و پیشنهادی ۳ ناحیه و منطقه ارائه می‌شود.

13-MAR-05 11:00

تاریخ: ۸۴/۱۲/۲۵
شماره: ۵/۴۸۷۲۲
پیوست:



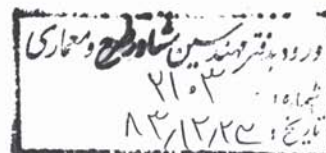
منطقه ۱۰

پسمانده نهایی

به: جناب آقای مهندس فکری
مدیر عامل محترم شرکت مشاورین طرح و معماری
از: شهرداری منطقه ۱۰
موضوع: تغییر مرز بندی منطقه

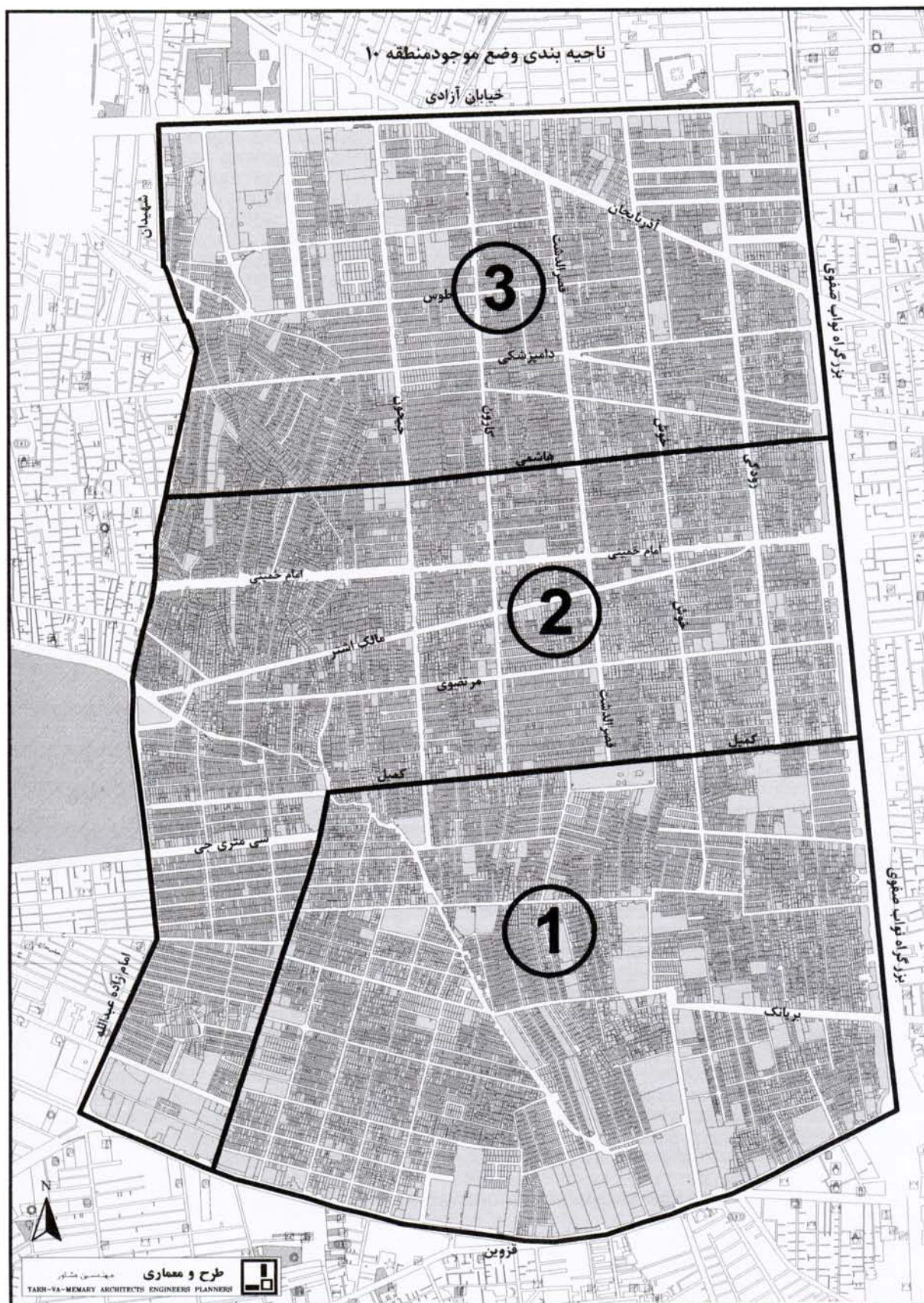
احتراماً پیرو جلسات تشکیل شده در منطقه در ارتباط با الحاق قسمت هایی از مناطق همجوار به منطقه ده گزینه های مختلف ارائه شده از طرف آن مشاور محترم مورد بررسی کارشناسان منطقه قرار گرفت در مرحله اول با توجه به جمیع جهات گزینه شماره یک مورد نظر منطقه بوده و در غیر اینصورت گزینه شماره چهار مورد درخواست خواهد بود. مراتب جهت اطلاع و پیگیری لازم ارسال می گردد. /غ

دادخواه
شهردار منطقه ده



جدول ۱- وضع موجود و پیشنهادی نواحی منطقه ۱۰

وضع پیشنهادی		وضع موجود		نواحی شهرداری
مساحت (مترمربع)	جمعیت	مساحت (مترمربع)	جمعیت	
۳۳۷۱۰۰	۹۲۹۶۵	۲۸۲۶۴۳۹	۷۴۱۶۵	ناحیه ۱
۲۲۶۵۰۰	۹۴۱۰۰	۲۸۱۴۴۳۹	۱۱۲۹۰۷	ناحیه ۲
۲۴۳۹۳۹	۹۳۹۳۹	۲۴۳۰۹۰۵	۹۳۹۳۹	ناحیه ۳



۲-۴- الگوی توسعه و شبکه معابر پیشنهادی

خیابانهای شریانی مهم‌ترین راههای شهری هستند که با تعیین شکل آنها، استخوانبندی شبکه راهها تعریف خواهد شد. بنابر این در تعیین الگوهای توسعه شبکه راهها می‌توان شکل شبکه راههای شریانی را ترسیم کرد. فضاهای محصور در این راهها را هسته‌های شهری می‌نامند. با در نظر گرفتن سطوحی مناسب برای هسته‌های شهری، اساس قراردادن پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری

در داخل هسته‌ها و استفاده از وسایل نقلیه همگانی در سفرهای خارج از هسته‌ها و در نظر گرفتن وضعیت موجود راههای منطقه و سعی در کامل کردن استانداردهای شبکه، الگوهای متفاوتی از شبکه راهها برای منطقه مطابق شکل ۲ قابل ترسیم است. این الگوها که به ترتیب از شماره ۱ تا شماره ۵ نامگذاری شده‌اند، طیفی از انواع استخوانبندی خیابانها را نشان می‌دهند که از یک طرف در الگوی شماره یک محدود به خیابانهایی با اهمیت زیاد (شریانی درجه ۱ یا مشابه آن) و از طرف دیگر در الگوی شماره پنج شامل همه خیابانهایی است که امکان تردد وسایل نقلیه در آنها در طول نسبتاً زیادی فراهم است.

• الگوی شماره یک

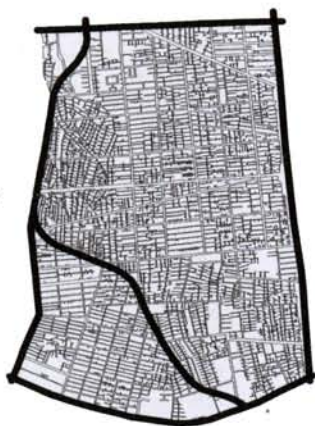
این الگو براساس خیابانهای شریانی مهم موجود یا در دست احداث پیشنهاد شده است (شکل ۳). اگر چه ایجاد هسته‌های شهری با وسعتی که در این الگو وجود دارد به لحاظ تئوری امکان‌پذیر و به لحاظ زیست‌محیطی مطلوب است ولی با توجه به عاداتهای رفت و آمد در شهر تهران و شکل شبکه موجود در داخل هسته، پیاده کردن این الگو در منطقه عملاً غیر ممکن است. در این الگو همچنین به دلیل اهمیت بالای خیابانهای شریانی پیرامونی که در حد شریانی درجه ۱ هستند و لازم است ارتباط آنها به خیابانهای محلی مستقیماً فراهم شود، شبکه فاقد سلسه مراتب لازم برای دسترسی و حرکت است.

• الگوی شماره دو

در الگوی شماره ۲ با افزایش دو مسیر متقاطع در مرکز منطقه سطوح معقولی با توجه به عاداتهای رفت و آمد در شهر تهران به دست آمده است (شکل ۴). این الگو هر سه دسته انواع راههای شهری

شکل ۲- الگوهای ممکن طرح شبکه خیابانهای شریانی منطقه

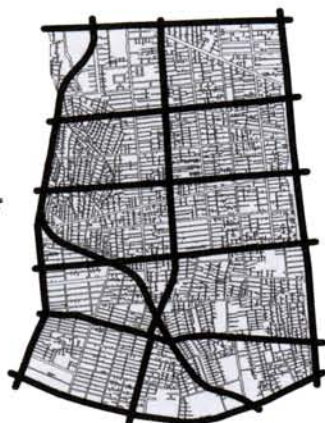
گزینه شماره یک



گزینه شماره دو



گزینه شماره سه



گزینه شماره چهار



گزینه شماره پنج



را که عبارتند از راههای شریانی درجه ۱، شریانی درجه ۲ و محلی داراست و لذا سلسله مراتب راهها را دربرمی گیرد. از دیگر مزایای مهم این الگو تعداد کم تقاطعها، خوانایی و پیوستگی شبکه، انطباق زیاد با طرح جامع و تفصیلی منطقه و محدود بودن مسیرهای ترافیک عبوری از منطقه (که به نفع منطقه است) را می توان نام برد. از معایب این الگو می توان به کاهش امکان آمد و شد در سطح شهر (کاهش مسیرهای ترافیک عبوری از منطقه که به ضرر شهر است) و همچنین نیاز به تقویت اساسی دو مسیر متقاطع و تقاطعهای آنها با یکدیگر و راههای پیرامونی اشاره کرد.

• الگوی شماره سه

این الگو در جهت رفع برخی از معایب الگوی شماره ۲ ترسیم شده است (شکل ۵). در این الگو پیوستگی شبکه به ویژه با مناطق اطراف و امکان عبور برای ترافیک عبوری از منطقه بیشتر شده است ولی سبب کوچک شدن هسته های شهری و افزایش تعداد تقاطعها شده است و برای تقویت این راهها لازم است املاک بیشتری خریداری و تخریب شوند و امکان عبور از راههای شریانی درجه ۱ (بزرگراه های نواب و یادگار امام) نیز به صورت غیر همسطح فراهم گردد.

• الگوی شماره چهار

در این الگو به منظور انطباق بیشتر با وضعیت موجود و در مقایسه با الگوی شماره ۳ تعداد راههای بیشتری در راستای شمالی - جنوبی به خیابان شریانی اختصاص یافته است که با شبکه بزرگراهی در منطقه نیز انطباق زیادی دارد (شکل ۶). در این الگو هسته های ایجاد شده در وسعتی که قابل طراحی برای هسته های شهری مناسب باشند فراهم نمی شود. تعداد تقاطعها نسبتاً زیاد و عملیات بهسازی شبکه ها جهت تقویت خیابانهای نشان داده شده با هزینه زیادی همراه خواهد بود.

• الگوی شماره پنج

این الگو در واقع تکمیل امتدادهای ناپیوسته و ناقص شبکه و وضعیت موجود راههای منطقه است. (شکل ۷). در این الگو اگرچه پیوستگی شبکه فراهم شده است ولی بجز این موضوع تمام معایب وضعیت موجود شبکه راهها را دارا می باشد. در این الگو هسته های شهری حذف شده اند، تقاطعها بسیار زیاد و کنترل ترافیک مشکل خواهد بود. به علاوه شبکه فاقد سلسله مراتب است. در این الگو چنانچه خیابانها تعریض نشوند، لازم است مطابق وضع فعلی غالباً یکطرفه باشند که سبب ناخوانایی شبکه و افزایش طول سفرها می شود و چنانچه خیابانها تعریض و دو طرفه شوند علاوه بر هزینه بسیار زیاد، تقاطعها را پیچیده تر و مشکلات ترافیک را تشدید خواهد کرد.

۲-۴-۱- الگوی انتخابی

مزیت سنجی تعیین الگو یا الگوهای پیشنهادی در جدول ۲ ارائه شده است. در این جدول با توجه به معیارهای تعیین شده برای ارزیابی، به هر یک از الگوهای پنجگانه رتبه‌ای از ۱ تا ۳ داده شده است که در مجموع با جمع ساده این رتبه‌ها (یعنی فرض شده است که معیارها هم وزن هستند) رتبه هر یک از الگوها به دست آمده است. با این روش الگوهای ۱ و ۵ در این مرحله حذف شده و سه الگوی ۲ و ۳ و ۴ به عنوان الگوهای پیشنهادی ارائه می‌شوند.

جدول ۲ - مزیت سنجی (رتبه بندی) الگوها

الگوها	یک	دو	سه	چهار	پنج
معیارها					
سلسله مراتب (تعریف انواع طبقه بندی)	۳	۲	۲	۲	۱
ملاحظات زیست محیطی (وسعت هسته های شهری)	۱	۱	۲	۲	۳
ملاحظات اقتصادی و اجتماعی (انطباق با وضع موجود)	۳	۳	۲	۲	۱
سرعت وسایل نقلیه (فاصله تقاطعها)	۱	۱	۲	۳	۳
دسترسی وسایل نقلیه	۳	۲	۲	۱	۱
مدیریت و کنترل ترافیک (تعداد خیابانها و تقاطعها)	۱	۱	۲	۲	۳
انطباق با طرحهای مصوب	۳	۲	۲	۲	۳
پیوستگی با مناطق مجاور	۳	۳	۲	۲	۳
ریسک پذیری تحقق طرح	۳	۲	۱	۱	۲
جمع رتبه ها	۲۱	۱۷	۱۷	۱۷	۲۰
نتیجه بررسی : الگو	حذف می شود	پیشنهاد می شود	پیشنهاد می شود	پیشنهاد می شود	حذف می شود

• تلفیق الگوها

برای تعیین الگوی مناسب لازم است الگوهای پیشنهادی به نحوی تلفیق گردند که ضمن حفظ مزایای هر یک از آنها، در جهت رعایت موانع و ملاحظات طرح، که قبلاً بیان شدند، گام بیشتری برداشته شود. الگوی تلفیقی و انتخابی شبکه راههای شریانی منطقه در شکل ۸ ارائه شده است. در ادامه این فصل سعی شده است این الگو با تمرکز بیشتری بر ملاحظات طرح نظیر طرحهای مرتبط، وضعیت موجود شبکه راهها، شبکه حمل و نقل همگانی، پارکینگها و کاربریها تشریح و ارزیابی شود.

• تقاطعها

الگوی شبکه راهها بدون تعیین نوع تقاطع راهها الگوی کاملی نخواهد بود. معمولاً تقاطع راههای شریانی درجه ۲ با یکدیگر به صورت همسطح است ولی لازم است تقاطع این راهها با راههای شریانی درجه ۱ و تقاطع راههای شریانی درجه ۱ نیز با یکدیگر به صورت غیر همسطح باشد. تقاطعهای غیر همسطح مورد نیاز در منطقه عبارتند از (شکل ۹):

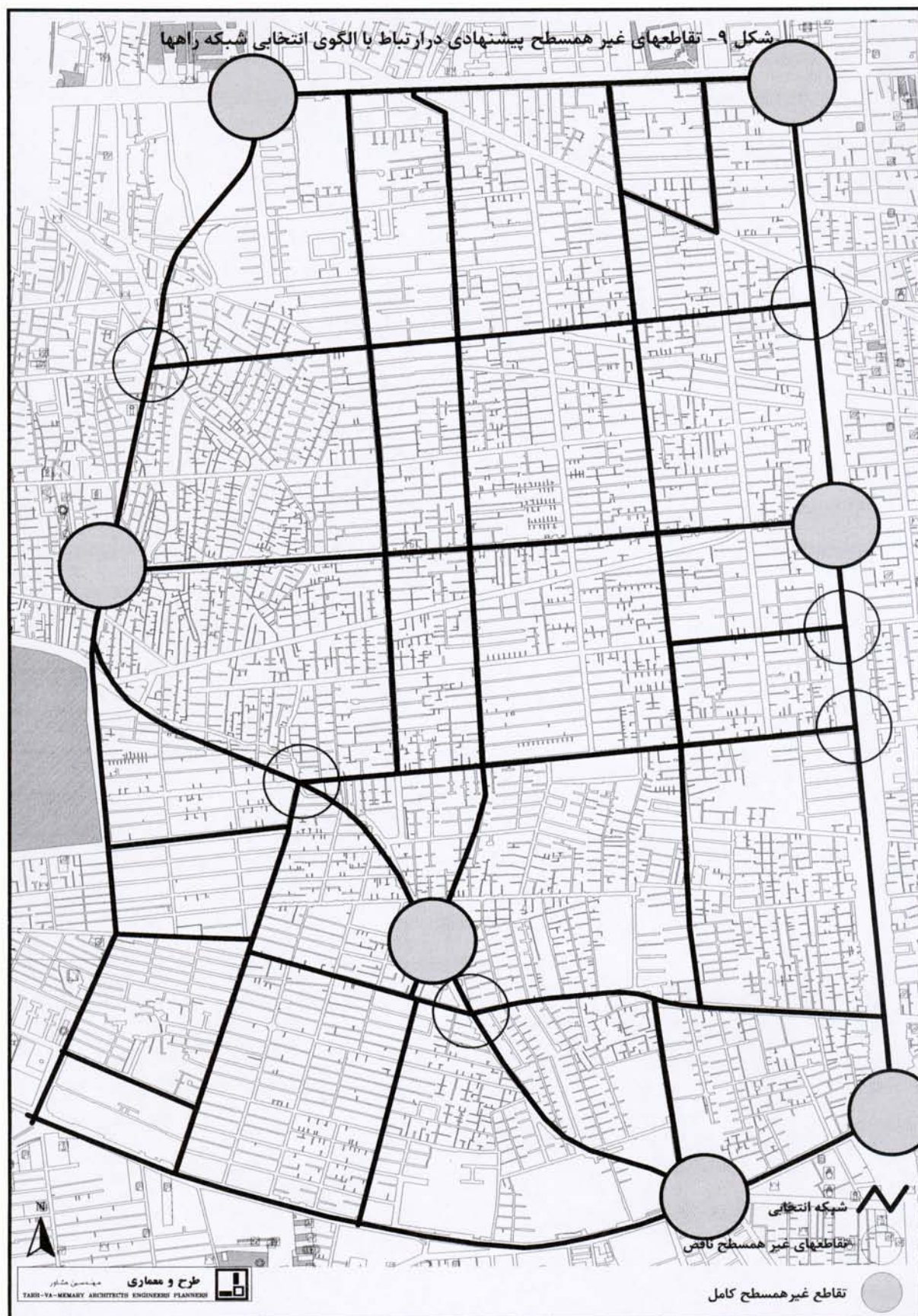
- تقاطع بزرگراه یادگار امام با خیابانهای آزادی، دامپزشکی، امام خمینی، کمیل امیری، کارون،

شهید عابدین نوری، قزوین .

- تقاطع بزرگراه نواب با خیابانهای آزادی، دامپزشکی، امام خمینی، مرتضوی، کمیل، و قزوین

به این ترتیب تعداد ۱۳ تقاطع غیر همسطح در منطقه و اطراف آن مورد نیاز است. از این ۱۳ تقاطع تنها ۳ تقاطع در داخل منطقه است و ۱۰ تقاطع دیگر در روی مرز منطقه واقع شده‌اند و کارکردی مشترک (شهری و منطقه‌ای) دارند. در حال حاضر ۵ تقاطع به صورت غیر همسطح وجود دارند که همگی ناقص بوده و تمام حرکتها و گردشها را فراهم نمی‌نمایند. این تقاطعها عبارتند از تقاطع یادگار امام و آزادی، و تقاطع خیابانهای امام خمینی، مرتضوی و کمیل و قزوین با بزرگراه نواب .





اکثر تقاطع‌های مورد اشاره به لحاظ اهمیت و دامنه تأثیرات آنها نقشی شهری داشته و لذا طراحی و اجرای آن‌ها در قالب طرح‌های فرمانطقه‌ای است. اما ضرورت‌های شبکه انتخابی در منطقه ایجاب می‌کند که توسط هر یک از تقاطع‌های غیر همسطح مورد اشاره یا ترکیبی از آنها به طور مشترک گردش‌ها و حرکت‌های نامبرده در زیر فراهم شود:

الف- تمام گردش‌ها در تقاطع بزرگراه‌های یادگار امام و نواب با خیابان‌های آزادی و قزوین .

ب- فراهم کردن تمام حرکت‌ها در تقاطع‌های خیابان امام خمینی با بزرگراه‌های نواب و یادگار امام

ج - احداث تقاطع غیر همسطح کامل (فراهم بودن همه گردش‌ها) در تقاطع یادگار امام با خیابان کارون

د - فراهم کردن عبور مستقیم و کلیه گردش به راست‌ها در تقاطع خیابان دامپزشکی با بزرگراه‌های یادگار امام و نواب

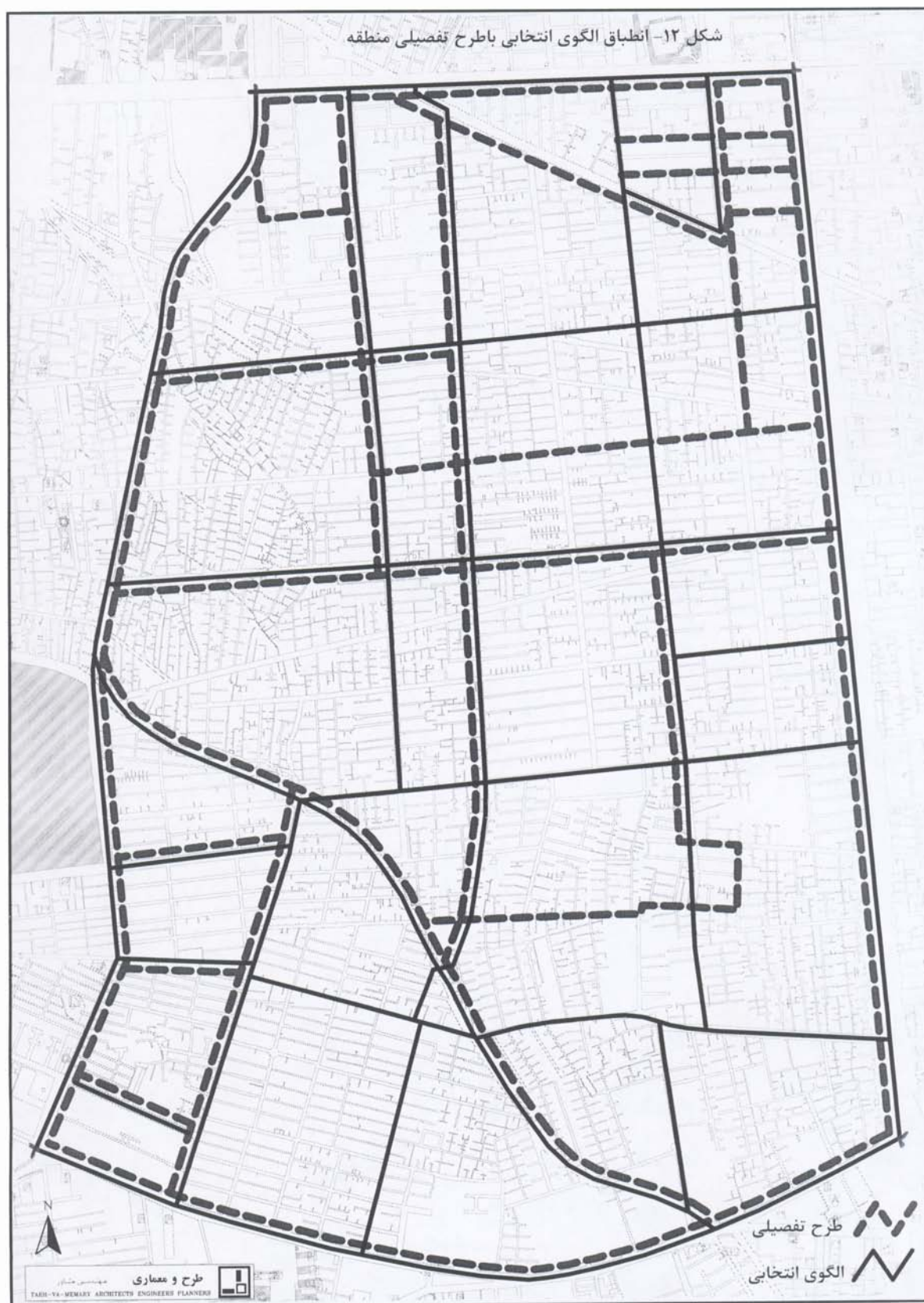
هـ - فراهم کردن امکان عبور و گردش به راست‌های خیابان‌های شهید عابدینی و کمیل در تقاطع با یادگار امام

و- فراهم کردن گردش به چپ‌ها از بزرگراه نواب به خیابان‌های دامپزشکی و کمیل (یا مرتضوی) و برعکس از این خیابان‌ها به بزرگراه نواب

۲-۴-۲- مقایسه الگوی ارائه شده با طرح تفصیلی

الگوی طرح تفصیلی (شکل ۱۲) با تبعیت از طرح جامع ایجاد شده است. با این تفاوت که بخش غربی خیابان هاشمی حذف شده است و سعی شده است که ارتباط قابل قبولی در حد امکان در بخش جنوب شرقی منطقه نیز ایجاد شود. در این طرح ادامه خیابان جی، بخشی از خیابان رودکی و گوشه شمال شرقی منطقه نیز در انطباق با وضع موجود در طرح لحاظ شده‌اند. بنابر این در الگوی شبکه طرح تفصیلی جز تلاشی در ایجاد شبکه مناسب در بخش جنوب شرقی منطقه موضوع تازه‌ای فراتر از طرح جامع وجود ندارد. اما به لحاظ شکل دهی ارتباطات داخلی فضاهای ما بین خیابانهای شریانی (جمع و پخش کننده‌ها و محلی) پیشنهادات تازه و مناسبی را ارائه کرده‌است. قطع خیابانهای محلی یا جمع و پخش کننده‌های طولانی و ممتد و فراهم کردن شرایطی که ترافیک عبوری از این خیابانها نتوانند استفاده کنند از مزایای طرح تفصیلی است. در طرح تفصیلی آینده از این شیوه کمال بهره‌برداری خواهد شد.

در الگوی انتخابی تلاش در جهت ایجاد شبکه‌ای پیوسته با تداوم خیابان خوش در بخش جنوب شرقی تکمیل شده و شبکه به سمت شبکه‌ای شطرنجی و منظم سوق داده شده‌است. طرح موضعی اصلاح بافت فرسوده در این بخش از منطقه (شکل ۱۳) نیز در الگوی انتخابی لحاظ شده و خوشبختانه مغایرتی با اهداف الگوی انتخابی ندارد.



۲-۴-۳- سیستم‌های حمل و نقل همگانی

• قطار شهری (مترو)

در حال حاضر دو ایستگاه خط ۲ شبکه قطار شهری تهران در شمال شرق منطقه وجود دارد که در آینده با راه اندازی خط ۴ به سه ایستگاه افزایش می‌یابد. اگر چه ایستگاه مترو در سایر نقاط منطقه وجود ندارد و از این نظر به ویژه با توجه به شبکه حمل و نقل همگانی موجود چنین ضرورتی در بخش جنوب غربی منطقه احساس می‌شود ولی با توجه به مقیاسی که قطارهای شهری به ویژه مترو در شهر دارند حضور همین ایستگاهها را نیز باید غنیمت شمرد و شرایطی را فراهم آورد که با توجه به وسعت کم منطقه، این ایستگاهها بتوانند با استفاده از شبکه حمل و نقل همگانی تکمیلی همه منطقه را تحت پوشش قرار دهند. خط ۲ موجود، سفرهای منطقه را در جهت شرقی - غربی که بیشترین تقاضای سفر منطقه را شامل می‌شود تحت پوشش قرار می‌دهد. اما در جهات دیگر به ویژه در جهت شمالی و ارتباط با مناطق ۲ و ۶ شهرداری که به لحاظ تقاضای سفر در رده بعدی سفرهای منطقه قرار دارند، امکان استفاده از شبکه مترو وجود ندارد.

پس از راه‌اندازی خط ۴ مترو، استفاده از این خط که به طور شرقی - غربی تهران را می‌پیماید، از طریق ایستگاه آزادی به طور مستقیم برای منطقه فراهم می‌شود. ارتباط با سایر خطوط مترو (۱ و ۵ در جهت شمالی - جنوبی شهر و ۷ در جهت مرکز و جنوب شرقی شهر) برای منطقه به صورت غیرمستقیم و به کمک دو خط ۲ و ۴ فراهم می‌شود.

بنابر این بعد از مناطق مرکزی شهر، منطقه ۱۰ را به لحاظ امکان ارتباط با مترو می‌توان جزو مناطق برخوردار شهر محسوب کرد.

ایجاد شبکه‌ای منظم و پیوسته مطابق الگوی انتخابی، زیرساختهای لازم را برای ایجاد و بهره‌برداری از سیستم‌های تکمیلی و تحت پوشش قرار دادن منطقه برای استفاده از شبکه مترو فراهم می‌کند.

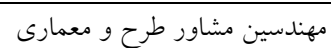
ایجاد ایستگاه وسایل نقلیه همگانی تکمیلی در مجاورت ایستگاههای مترو و همچنین تعریف مسیرهای پیوسته پیاده (و دوچرخه) برای رسیدن به ایستگاهها در الگوی انتخابی پیشنهاد می‌گردد و جزئیات بیشتر در این خصوص را می‌توان در طرحهای موضعی و موردی بررسی کرد.

• شبکه اتوبوسرانی

شبکه موجود اتوبوسرانی در منطقه (شکل ۱۴) در انطباق با شبکه خیابانهای موجود برنامه‌ریزی شده است. بنابر این در سیستم موجود بخش جنوب شرقی منطقه فاقد سیستم اتوبوسرانی است. در نقاط دیگر نیز به لحاظ شبکه غیر متصل و ناپیوسته، شبکه اتوبوسرانی نیز از پیوستگی مناسبی برخوردار نبوده و امکان سفر به نقاط مختلف شهر از طریق این سیستم فراهم نمی‌باشد.

مسیر حرکت اتوبوسها نیز تابع شکل خیابانها به صورتهایی غیرمنظم و غیرهندسی است که سبب کاهش سرعت و کارایی اتوبوسها، افزایش طول مسیر اتوبوسها و ضریب معادل سواری آنها و در نتیجه تاثیرات منفی بر ترافیک خیابانها شده است. در الگوی انتخابی با انتخاب مسیرهای مستقیم، مداوم و پیوسته و هماهنگ در کل سطح منطقه ساختار لازم جهت اصلاح مسیرهای اتوبوس و امکان تردد خطوط عبوری بیشتری از داخل منطقه فراهم شده است.

پس از اصلاح شبکه خیابانهای منطقه مطابق الگوی انتخابی، لازم است شبکه اتوبوسرانی نیز براساس وضعیت جدید شبکه خیابانها اصلاح شود. در این خصوص لازم است خطوط اتوبوس واقع در خیابانهای رودکی و قصرالدشت به خیابان خوش و خطوط واقع در خیابان هاشمی به خیابان امام خمینی یا دامپزشکی و خطوط واقع در خیابانهای مالک اشتر و مرتضوی به خیابانهای امام خمینی و کمیل منتقل شوند. در مجموع می توان مسیرهای شبکه حمل و نقل همگانی را با توجه به شبکه جدید منطقه، موقعیت ایستگاههای مترو، محل های پیش بینی شده برای پایانه های مسافری (اتوبوس، تاکسی های خطی و غیره) و کاربریهای جدید به صورت طرحهای ویژه و موردی تعریف و بررسی کرد.



• پایانه‌های مسافری

ایجاد فضاهای مناسب به لحاظ موقعیت، مساحت و تامین شرایط آسایش و راحتی بهره‌برداری وسایل نقلیه و مسافران به عنوان پایانه‌های مسافری از ضروریات سیستم‌های حمل و نقل شهری به ویژه تهران و منطقه مورد مطالعه است. در شرایطی که این فضاها به صورت برنامه‌ریزی شده و طراحی شده ایجاد نشوند سیستم حمل و نقل شهری دچار ضعف خواهد بود و پایانه‌ها نیز به صورت ناقص و خودرو در گوشه و کنار شهر شکل می‌گیرند که معایب متعددی را به دنبال خواهد داشت. کمبود فضای مورد نیاز برای توقف و مانور وسایل نقلیه (اعم از اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و غیره) کمبود فضای راحت و ایمن برای مسافران، کمبود فضاهای مورد نیاز برای ارائه خدمات، عدم امکان ترکیب انواع سیستم‌ها با هم و ساده کردن تغییر وسیله مسافران (انطباق ایستگاه‌های مترو و اتوبوس و تاکسی و سواری‌های خطی و غیره) زشت شدن محیط، ایجاد فضاهای شلوغ و ناامن و همچنین ایجاد نقاط و گره‌های کور ترافیکی در اثر توقف نامنظم و مسافرگیری و تداخل پیاده‌ها و سواره‌ها از جمله این معایب هستند. این موضوعات در منطقه مورد مطالعه نیز وجود دارد که در گزارش وضع موجود تشریح شده است. برای سامان بخشیدن به این موضوع لازم است فضاهایی به این کار اختصاص یابد. در این مرحله سعی شده است با شناسایی استعدادهای بالقوه و بالفعل منطقه نسبت به معرفی مکان‌های مناسب برای احداث پایانه‌های مسافری اقدام گردد (شکل ۱۴).

سه نقطه در منطقه مستعد احداث پایانه مسافری است:

الف - جنوب غرب منطقه در مجاورت پایانه‌های موجود در خیابان قزوین و امتداد خیابان شبیری که در حال حاضر به صورت خود جوش و برنامه‌ریزی نشده به پایانه اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی خطی و غیره تبدیل شده است.

ب - شمال شرق منطقه در مجاورت ایستگاه مترو که استعداد بالقوه‌ای برای تبدیل شدن به پایانه مسافری در آن فراهم است.

ج - غرب منطقه در انتهای خیابان‌های امام خمینی و مالک اشتر که می‌تواند به مرکز تجمع ایستگاههای پایان خط خطوط موجود و آینده اتوبوسرانی و تاکسیرانی و فراهم کننده دسترسی به مسیرهای پیاده و دوچرخه پیشنهادی تبدیل شود.

به منظور فراهم کردن امکان دسترسی به شبکه حمل و نقل همگانی در سایر نقاط منطقه دو محل زیر نیز برای احداث پایانه‌های مسافری پیشنهاد می‌شود:

د - شمال غرب منطقه که در مجاورت آن ایستگاه مترو آزادی قرار دارد. قطعاً به منظور استفاده بهینه از ایستگاه آزادی لازم است پایانه مسافری در مجاورت آن احداث شود. به این ترتیب، ساکنان منطقه ۱۰ نیز می‌توانند از آن استفاده نمایند و در آن صورت ضرورتی به احداث پایانه مشابه در شمال غرب منطقه وجود ندارد.

هـ - جنوب شرق منطقه در مجاورت تقاطع خیابان‌های قزوین ، نواب و یادگار امام.

۲-۴-۴- پارکینگ

موضوع تامین پارکینگ در برنامه‌ریزی حمل و نقل و مهندسی ترافیک از حساسیت خاصی برخوردار است. عدم تامین فضای کافی برای پارک وسایل نقلیه سبب می‌شود که اولاً از رونق مراکز شهری کاسته شود و علاوه بر آن وسایل نقلیه در حاشیه خیابان‌ها و فضاهایی که برای این منظور طراحی نشده‌اند پارک کنند و ضمن کاهش شدید کارایی خیابان‌ها فضای شهری را با بی‌نظمی و آلودگی بصری مواجه کنند. از طرف دیگر فراهم کردن فضای کافی برای پارک وسایل نقلیه سبب می‌شود که شرایط استفاده از وسایل نقلیه شخصی راحت‌تر شده و افراد به استفاده از آنها تشویق شوند و به این ترتیب بر حجم ترافیک راه‌ها افزوده شود. بنابر این برای افزایش کیفیت ترافیک راه‌ها باید از طرفی اجازه پارک وسایل نقلیه در کنار راه‌ها را به طور تدریجی محدود یا ممنوع کرد و از طرف دیگر شرایط استفاده از وسایل نقلیه شخصی یا مجوز احداث پارکینگ را محدودتر کرد.

به این ترتیب ملاحظه می‌شود که در یک برنامه‌ریزی کلی تحت سیاست محدود کردن استفاده از وسایل نقلیه شخصی و تشویق به استفاده از وسایل نقلیه همگانی ، و پیاده و دوچرخه محدود کردن پارکینگ یکی از ابزارهای مفید و پیشنهادی در برنامه‌ریزی حمل و نقل است. در منطقه به دلیل بافت قدیمی و کوچه‌های باریک و بن‌بست و عدم امکان دسترسی وسایل نقلیه به

بناها، سطح خیابان‌ها به پارکینگ اختصاص یافته‌است. تقاضای منطقه برای پارکینگ حاشیه‌ای تا حدی است که در خیابان‌ها دو خط به پارکینگ حاشیه‌ای و یک خط به عبور اختصاص یافته و عملاً دو سوم از ظرفیت خیابان کاسته شده است. برخورد با موضوع پارکینگ در منطقه را می‌توان همزمان در دو راستا شروع کرد. یکی فراهم کردن شرایط لازم برای پارک وسایل نقلیه ساکنان منطقه و دیگری محدود کردن شرایط پارک وسایل نقلیه شاغلان و مراجعه کنندگان به منطقه و تشویق آنان به استفاده از وسایل نقلیه همگانی.

شرایط موجود منطقه کاملاً برعکس است و لذا نمی‌توان یکباره آنرا تغییر داد و باید با اتخاذ سیاست گام به گام و دراز مدت آنرا به سمت شرایط مناسب سوق داد. در گام نخست پیشنهاد می‌شود پارک حاشیه‌ای در کنار خیابان‌های اصلی منطقه ممنوع شود و معادل آن پارکینگ عمومی راحت و ارزان خارج از سواره رو تامین کرد. همزمان نسبت به تعریض کوچه‌های باریک و اجبار کاربری‌ها به احداث پارکینگ کافی مبادرت کرد. در نهایت می‌توان با گران کردن و سخت‌تر کردن استفاده از پارکینگ‌های عمومی یا حذف آن‌ها همگام با توسعه شبکه حمل و نقل همگانی مراجعه کنندگان و شاغلان منطقه را به استفاده از وسایل نقلیه همگانی سوق داد.

در حال حاضر لازم است پارکینگ‌های موجود در خارج از حاشیه خیابان‌ها تا حد امکان حفظ شوند و امکان بهره‌وری از آنها در آینده نیز فراهم باشد. از نظر استقرار ، پارکینگ‌ها باید تا حد امکان در کنار خیابانهای

شریانی قرار گیرند. شکل ۱۵ موقعیت قرارگیری پارکینگ‌ها را در ارتباط با الگوی انتخابی نشان می‌دهد. بجز پارکینگ‌های خیابان آذربایجان تنها هفت مورد پارکینگ از الگوی شبکه انتخابی دور افتاده‌اند و بقیه پارکینگ‌ها تحت پوشش مستقیم الگوی شبکه انتخابی قرار دارند.

در خیابان آذربایجان نیز اگرچه به عنوان خیابان محلی پیش بینی شده‌است اما چون اطراف خیابان به کاربریهای تجاری و اداری تخصیص یافته است، این خیابان از نوع خیابان محلی تجاری بوده که تردد وسایل نقلیه و حضور پارکینگ در آن بلامانع خواهد بود و لذا این پارکینگ‌ها نیز تحت پوشش قرار می‌گیرند. در مکانیابی پارکینگ‌های طبقاتی یا پارکینگ‌های جدید در منطقه بدیهی است که الگوی انتخابی باید مد نظر قرار گیرد. به این ترتیب که حتی‌المقدور سعی شود پارکینگ‌های بزرگ (با بیش از ۱۰۰ جای پارک) با فراهم کردن دسترسی مناسب در مجاورت مستقیم خیابانهای پیشنهادی در الگوی انتخابی باشند. با توجه به پیشنهاد حذف تدریجی پاکینگ‌های حاشیه‌ای در کنار خیابان‌های اصلی منطقه، سطوحی که لازم است به صورت پارکینگ‌های خارج راه (طبقاتی) در هر یک از خیابان‌ها تامین کرد به شرح جدول ۳ برآورد شده است.



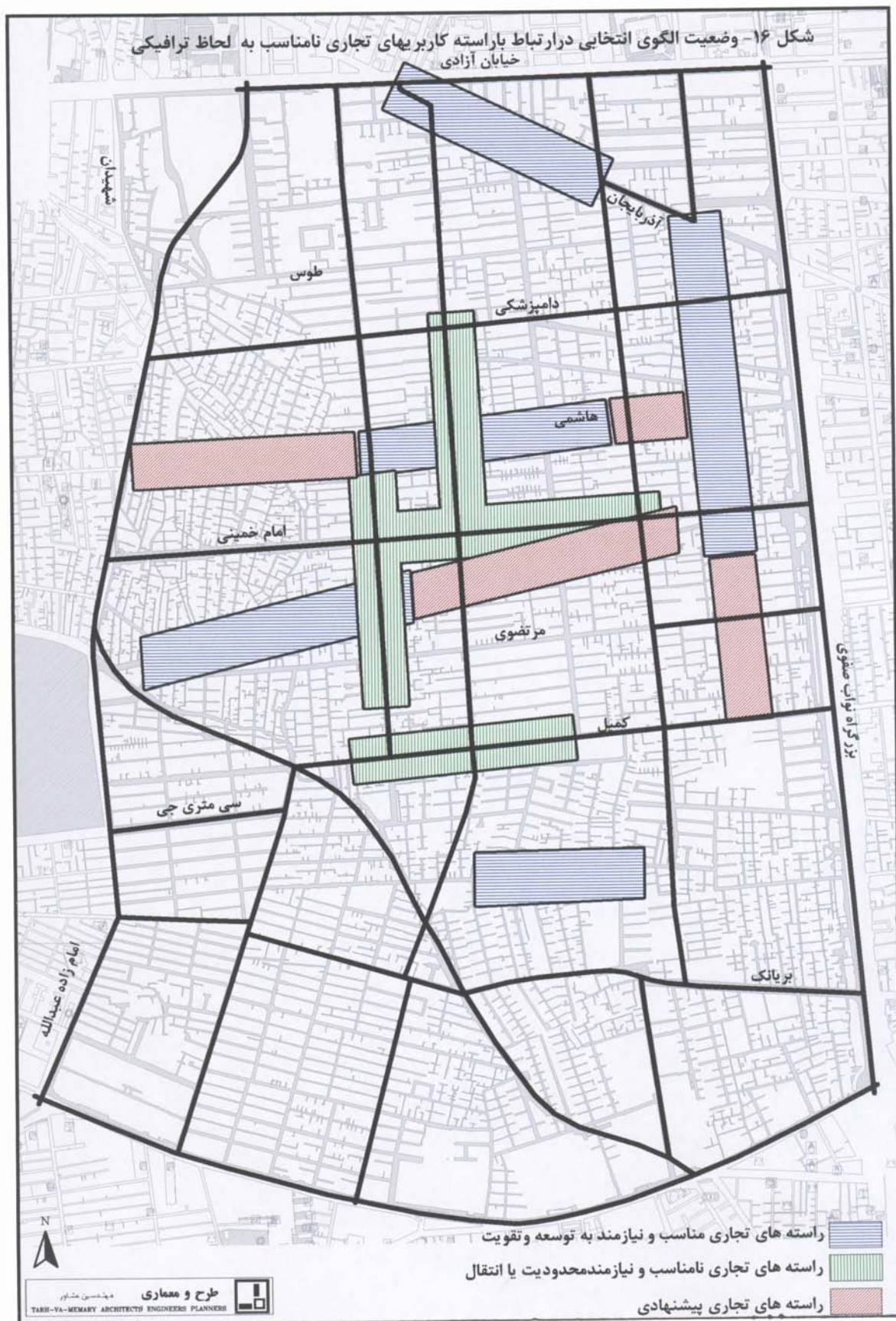
جدول ۳- برآورد حداقل پارکینگ‌های خارج از سواره رو مورد نیاز
به تفکیک خیابان‌های اصلی منطقه

نام خیابان	جاي پارک مورد نیاز
خوش	۵۹۰
کارون	۵۵۰
جیحون	۶۳۰
دامپزشکی	۵۳۰
امام خمینی	۵۷۰
کمیل	۶۰۰
سید عابدین نوری	۲۷۰
جمع	۳۷۴۰

۲-۴-۵- الگوی پیشنهادی و کاربری زمین

از ۹ راسته تجاری قابل تشخیص در منطقه که اثرات منفی آنها روی ترافیک عبوری قابل ملاحظه است، چهار راسته در مسیر خیابانهای الگوی پیشنهادی واقع شده‌اند (شکل ۱۶). در طرح پیشنهادی برای استقرار کاربریهای منطقه لازم است نسبت به تضعیف این چهار راسته و سوق دادن آنها به نقاط مناسب‌تر اقدام کرد. از این نظر انتقال محور تجاری امام خمینی به خیابان مالک اشتر که در مجاورت آن قرار دارد پیشنهاد می‌شود.

از صدور پروانه‌های تجاری جدید یا تغییر کاربریهای موجود به تجاری در کنار خیابانهای جیحون و کارون و کمیل و خوش باید پرهیز کرد و شرایط تشویقی برای انتقال این کاربریها به محورهای دیگر (ادامه خیابان رودکی، خیابان مالک اشتر، خیابان هاشمی یا نقاط دیگری که مطالعات شهرسازی پیشنهاد می‌کند) را تا حد امکان فراهم کرد.



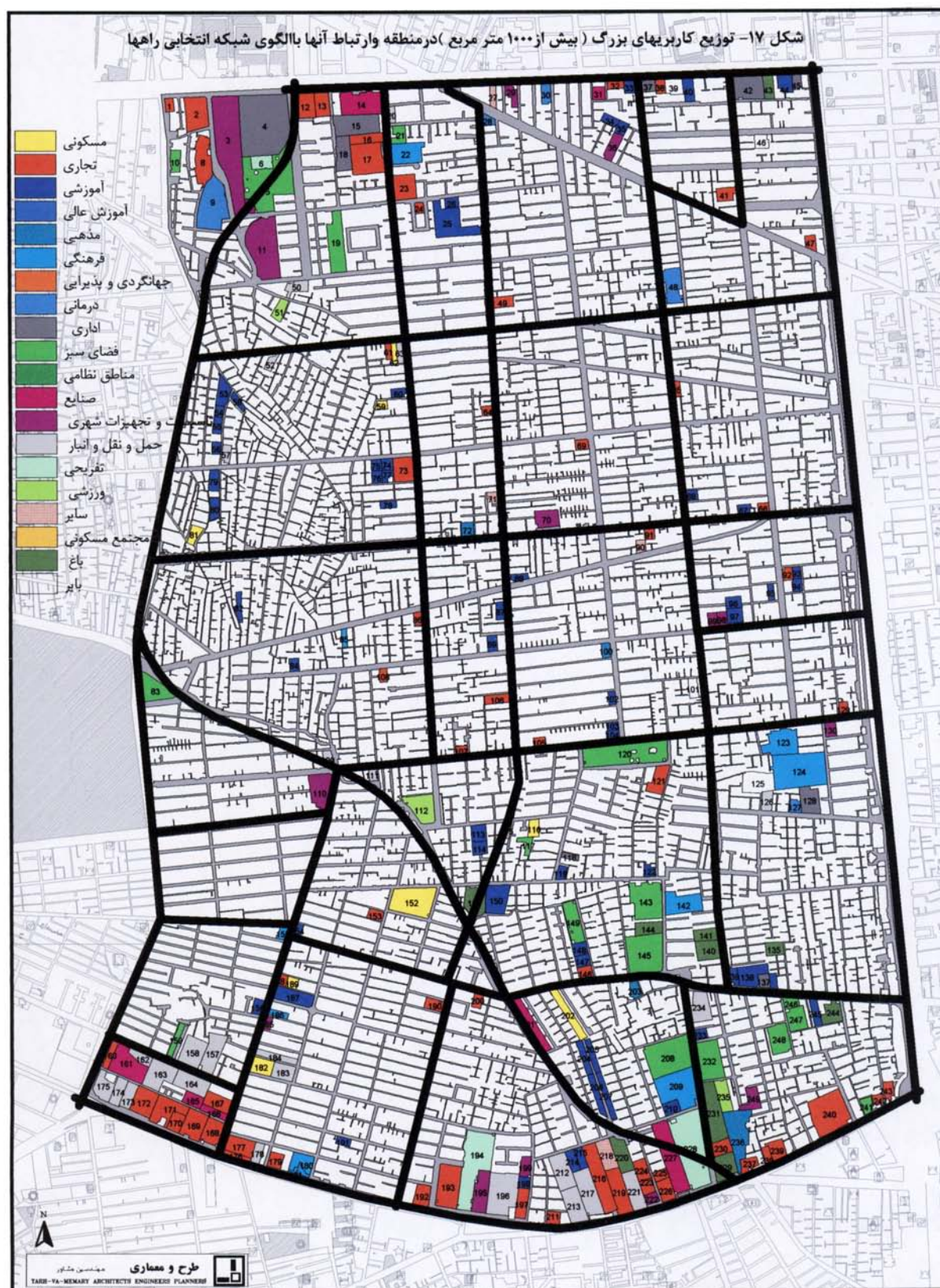
در شکل ۱۷ توزیع کاربری‌های غیر مسکونی بزرگ (با بیش از ۱۰۰۰ مترمربع) نشان داده شده است. در همین نقشه الگوی انتخابی شبکه راه‌ها نیز ترسیم شده است. ملاحظه می‌شود که شبکه پیشنهادی بنحوی بخش اعظم این کاربری‌ها را تحت پوشش قرار می‌دهد. کاربری‌های معدودی نیز که در ارتباط مستقیم با شبکه پیشنهادی قرار ندارند با کمترین فاصله از طریق خیابان‌های محلی اصلی با شبکه پیشنهادی در ارتباط قرار می‌گیرند:

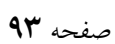
۲-۴-۶- مسیرهای ویژه پیاده (دو دوچرخه)

مسیرهای ویژه پیاده و دوچرخه با تامین اهداف زیر در منطقه پیشنهاد شده است:

- تشویق پیاده روی و استفاده از دوچرخه بجای استفاده از وسایل نقلیه شخصی در سفرهای کوتاه و داخلی منطقه
- تنظیم راسته‌های تجاری منطقه و به دور از تداخل با وسایل نقلیه موتوری و مزاحمت برای ترافیک عبوری
- ایجاد مسیری پیوسته برای دسترسی از سطح منطقه به ایستگاه مترو و پایانه‌های مسافری و بر عکس از مترو و پایانه‌های مسافری به سطح منطقه به صورت پیاده (یا دوچرخه‌سواری)
- ایجاد فضاهای تنظیم شده برای ایفای نقشهای اجتماعی خیابان‌ها و ایجاد فضاهای متنوع، زنده و پویا جهت خرید، پیاده‌روی، تفریح و دید و بازدید و سایر مناسبات اجتماعی در منطقه ضمناً این مسیرها را می‌توان با مسیروسایل نقلیه همگانی (تراموا، اتوبوس، تاکسی خطی) ترکیب کرد.

مطابق شکل ۱۸، در اولویت اول مسیر پیوسته پیشنهادی مسیر ویژه پیاده، از ایستگاه مترو خیابان آذربایجان شروع شده و با عبور از داخل راسته تجاری موجود در خیابان رودکی به خیابان مالک اشتر می‌رود. بخشی از خیابان مالک اشتر در حال حاضر فاقد کاربری‌های تجاری کافی است که لازم است تجاریهای حاشیه خیابان امام خمینی به داخل آن سوق داده شود. عرض خیابان‌های رودکی و مالک اشتر با توجه به اینکه نقش عبور ترافیک برای آنها در نظر گرفته نمی‌شود برای ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه و فضای سبز و استراحت کافی و مناسب است.

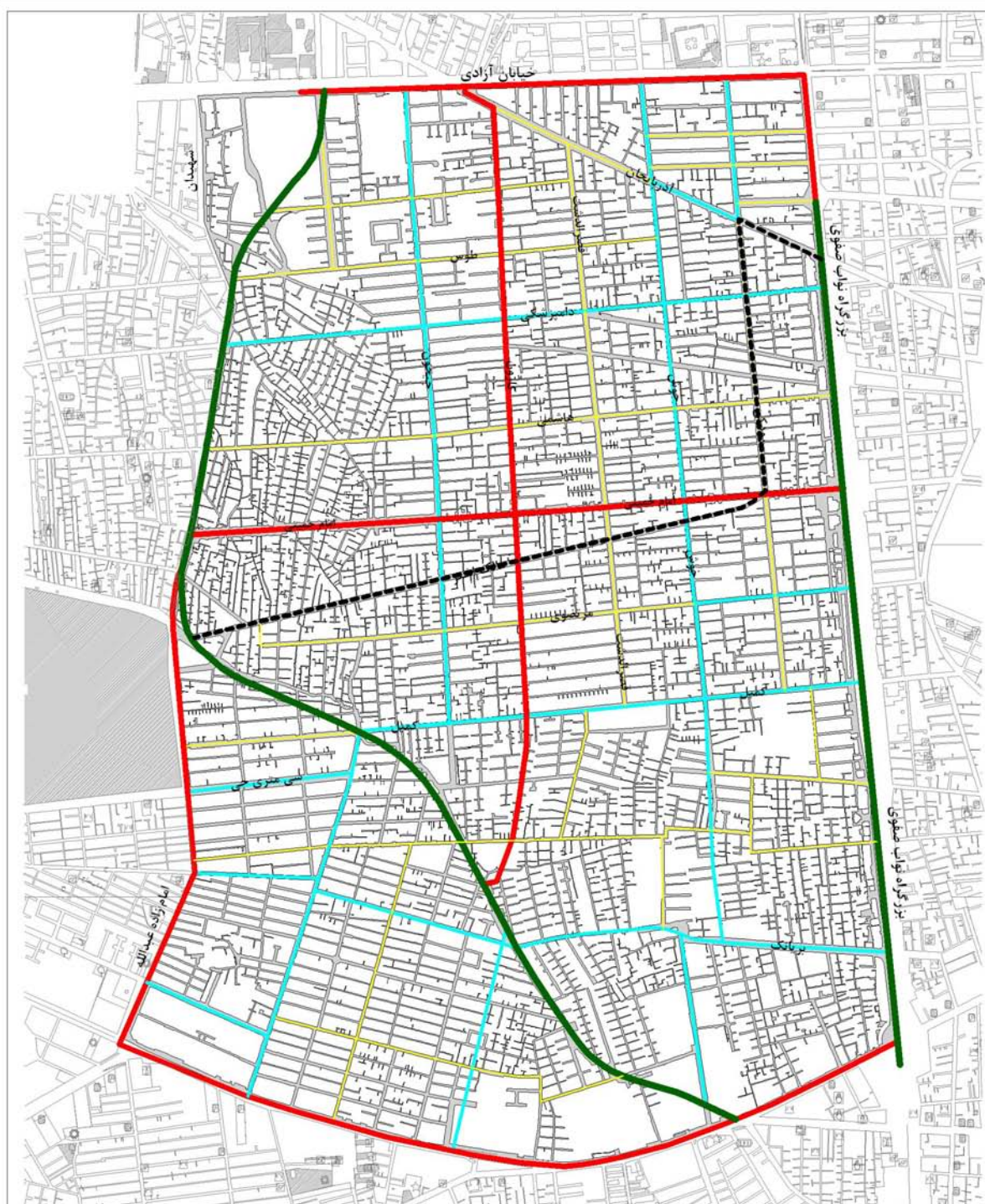




مسیر خیابان آذربایجان و امتداد خیابان کارون و خیابان هاشمی در اولویت‌های بعدی قرار می‌گیرند. به نحوی که بتوان در آینده شرایط مناسب و پیوسته‌ای را برای انجام سفرهای پیاده و دوچرخه در کل منطقه در ارتباط با سفرهای محلی خرید و تفریح و رسیدن به پایانه‌های مسافری و ایستگاه مترو فراهم کرد. به منظور رونق بخشی به راسته‌های تجاری در صورت ایجاد مسیرهای ویژه پیاده و حذف پارکینگ‌های حاشیه‌ای در این خیابان‌ها، لازم است فضای کافی جهت پارک وسایل نقلیه مراجعه کنندگان در نزدیکی این راسته‌ها پیش‌بینی کرد. برای این منظور حاشیه خیابان‌های اصلی موازی و مجاور راسته‌ها پیشنهاد می‌گردد. لازم است جزئیات مسیرهای پیشنهادی به صورت طرح‌های موردی و پروژه‌ای جداگانه مطالعه و ارائه گردد.

۲-۴-۷- طبقه‌بندی شبکه راههای الگوی انتخابی

انواع طبقات راههای منطقه براساس الگوی انتخابی در شکل شماره ۱۹ ترسیم شده‌است. در این طبقه‌بندی تندراهها، راههای شریانی درجه ۱ و ۲ و خیابانهای جمع و پخش‌کننده و مسیر ویژه پیاده به صورت رنگی ترسیم شده‌است. سایر خیابانها، جزو خیابانهای محلی فرعی محسوب شده‌اند. براساس طبقه‌بندی آیین‌نامه راههای شهری، خیابانهای جمع و پخش‌کننده نیز جزو خیابانهای محلی (اصلی) محسوب می‌شوند و لازم است در طراحی آنها الویت به پیاده‌ها و دسترسی داده شود (سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت). به این ترتیب شبکه‌راههای اصلی (شریانی) شامل تندراهها، شریانی‌های درجه ۱ و درجه ۲ می‌باشد. در بزرگراههای نواب و یادگار امام اولویت مطلق با عبور و حرکت ترافیک و دسترسی پیاده‌ها به آنها ممنوع است. در سایر خیابانهای شریانی، دسترسی وسایل نقلیه و تردد پیاده‌ها به نفع عبور وسایل نقلیه محدود می‌شود.



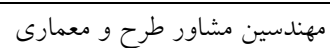
۲-۵- طرح‌های موضعی

طرح پیشنهادی موضعی با توجه به معضلات و راهبردهای توسعه منطقه همان طرح‌هایی است که در مرحله اول پیشنهاد شده بود. لیکن بخشی از طرح‌های مزبور از آن تاریخ تاکنون تهیه و بعضاً به تصویب رسیده‌اند. طرح‌های موضعی پیشنهادی به شرح زیر هستند:

- ۱- طرح حریم ایستگاه مترو
- ۲- طرح حریم بزرگراه یادگار امام
- ۳- طرح تفصیلی مجاور طرح مسکونی نواب
- ۴- طرح ساماندهی محور قزوین
- ۵- طرح احیای محور امام خمینی

با توجه به اظهار نظر کارفرما مبنی بر تجدید نظر در محدوده طرح‌های موضعی و در حد امکان محدود نمودن مساحت این طرح‌ها لازم به توضیح است که با بازنگری مجدد این طرح‌ها دو طرح موضعی «احیای محور امام خمینی» و «طرح تفصیلی مجاور طرح مسکونی نواب» مورد تجدید نظر قرار گرفت و تا حد امکان مساحت آن برای پاسخگویی به اهداف چنین طرح‌های محدودتر شد (در نقشه ارائه شده قسمت‌هایی از منطقه که در دست طراحی است و یا طرح تفصیلی جدید مصوب دارند از محدوده طرح‌های موضعی حذف شده‌اند) و تصمیم‌گیری و ارائه طرح در محدوده‌های کسر شده بر عهده طرح‌های تفصیلی پایه منطقه نهاده شد. لازم به ذکر است که اصلاح و تکمیل شرح خدمات طرح‌های موضعی معرفی شده در جریان فرآیند تهیه طرح‌های توسعه منطقه و آگاهی از توان مشارکتی سرمایه‌گذاران و ساکنین منطقه صورت خواهد گرفت.

در زیر به تشریح شرح خدمات این طرح‌ها، اهداف آن‌ها و اقدامات انجام شده در این زمینه پرداخته می‌شود.

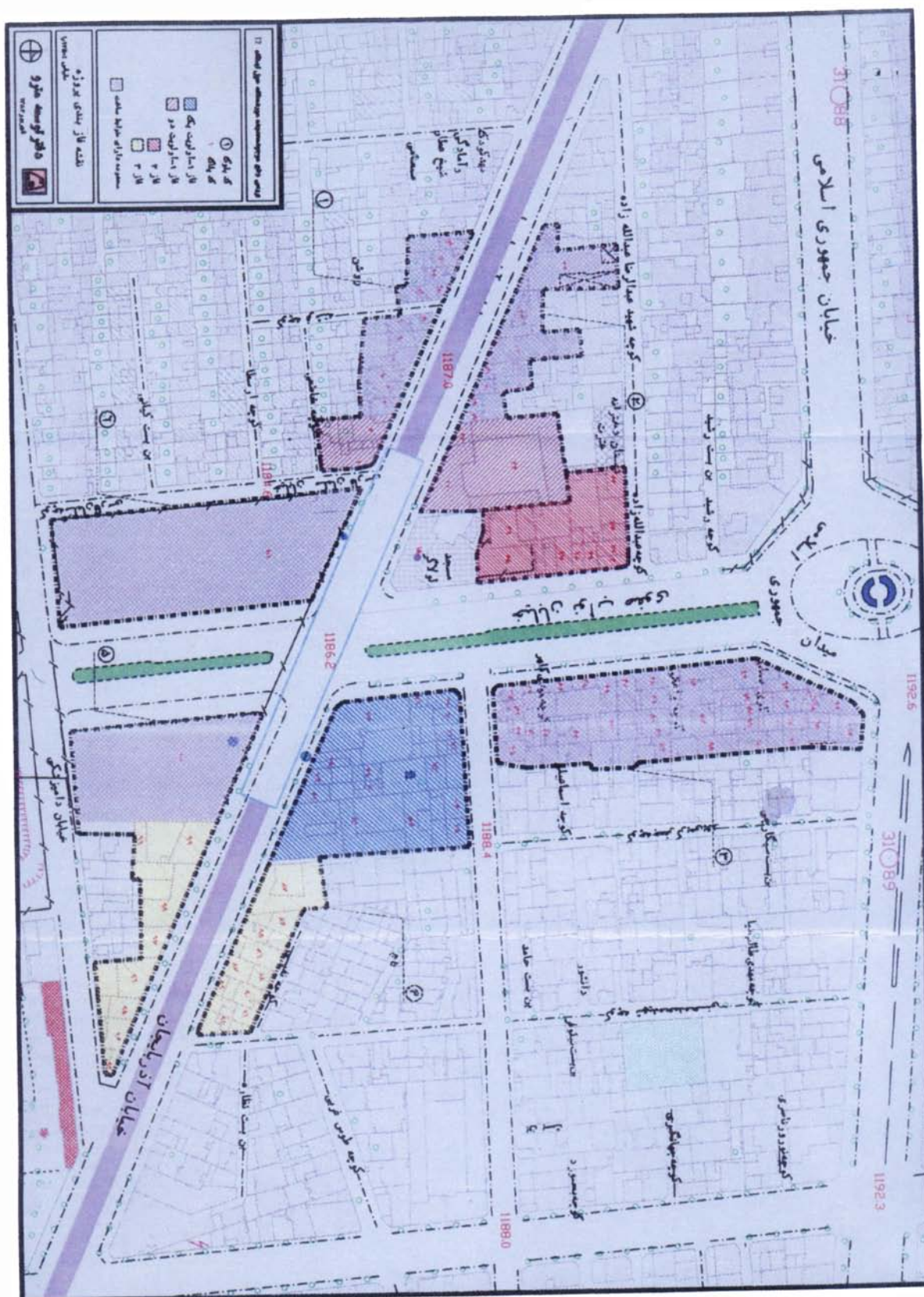


۲-۵-۱- حریم ایستگاه مترو نواب

از آنجا که هر ایستگاه مترو در یک منطقه و اطراف خود پتانسیل جدیدی را مطرح می‌سازد (جابجائی تعداد زیادی مسافر در حداقل زمان، بدون نمود خارجی - ایجاد ترافیک زمینی جز در موارد ایستگاههای بزرگ مبدا و مقصد که نیاز به پارکینگ‌های زیادی دارد) خواه ناخواه در کاربری اراضی اطراف ایستگاه (به نسبت نزدیکی به ایستگاه) تاثیرگذار است. بنابر این چکیده شرح خدمات این طرح می‌تواند از این قرار باشد.

- مطالعات کاربری وضع موجود (تا شعاع ۲۰۰ متری)
- مطالعات وضعیت ایستگاه (تعداد خطوط، تعداد مسافرین و غیره)
- بررسی نقش منطقه از نظر کارکردی در حوزه و شهر
- پیشنهاد کاربری‌های اطراف (بصورت شناور و ثابت)
- ضوابط ساخت و ساز، طراحی شهری و غیره



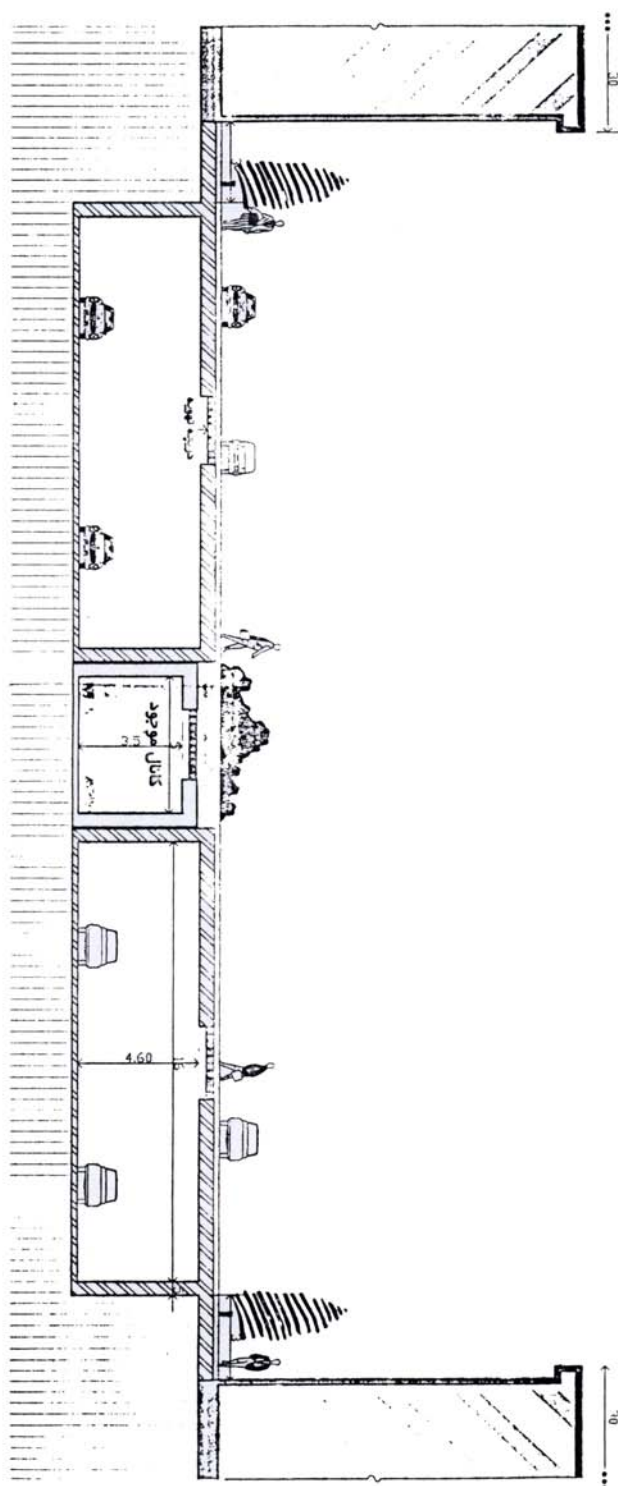
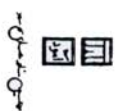


۲-۵-۲- حریم بزرگراه یادگار امام

بزرگراه امام که محور مهم ارتباطی در سطح شهر و منطقه است، مسلماً تأثیرات جنبی بر محدوده اطراف خود در منطقه می‌گذارند، لذا هدف از این طرح پیش‌بینی عوارض این بزرگراه بر حریم آن (انبار حریم، نیازهای کاربری و غیره) است. چکیده شرح خدمات این طرح می‌تواند به گونه زیر باشد:

- تهیه مطالعات وضع موجود حریم مسیر به شعاع ۱۰۰ متر از هر طرف
- تخمین واحدهای مسکونی، خدمات و غیره که در طرح اصلی (معبّر بزرگراه) قرار می‌گیرند
- بررسی عملکردهای مورد نیاز و مناسب در حریم
- تهیه طرح تفصیلی حریم
- تهیه ضوابط ساخت و ساز و کاربری و طراحی شهری حریم

مرح پیشنهادی برای بزرگراه یادگار امام



برش عرضی طرح پیشنهادی

استفاده از ترانز ۱ - امتداد بزرگراه یادگار امام در مناطق ۱۰ و ۹

۴-۵-۳- طرح تفصیلی مجاور پروژه نواب

بزرگراه نواب همراه با ساختمانهای اطراف آن به صورت یک عنصر مجزا در دو منطقه ۱۰ و ۱۱ وجود دارد و اراضی بایر و متروکه متعددی در کنار آن رها شده است. لذا هدف از این طرح ایجاد هماهنگی بین این پروژه و اراضی بلافصل اطراف آن در جهت استفاده بیشتر منطقه از این طرح می باشد. چکیده شرح خدمات آن می تواند از این قرار باشد:

- مطالعات کاربری وضع موجود (در محدوده طرح)
- مطالعات کاربری وضع موجود پروژه نواب (مسکونی، خدماتی و غیره)
- مطالعات جمعیت پذیری طرح نواب و کمبود خدمات آن
- بررسی شبکه دسترسی و مسائل و مشکلات آن
- تهیه طرح تفصیلی پیشنهادی با توجه به اولویت های کاربری در منطقه و اصلاح شبکه معابر
- تهیه ضوابط ساخت و ساز و طراحی شهری

برای قسمتی از این محدوده طرح تفصیلی با راهبرد جمع اراضی تهیه شده است که در زیر بدان پرداخته ایم.

• طرح ساماندهی و نوسازی و بهسازی بافت کمیل

این طرح توسط مهندسین مشاور نگین شهر تهیه و به تصویب کمیسیون ماده ۵ رسیده است. مشخصات طرح به شرح زیر است.

محدوده مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه این پروژه در مرز شرقی منطقه ۱۰ شهرداری تهران واقع شده است که از جنوب به خیابان محبوب مجاز، از شمال به خیابان مرتضوی، از شرق به ساختمانهای نوساز حاشیه بزرگراه نواب و از غرب به خیابان رودکی و فرهنگسرای سلمان محدود می شود. نقشه شماره ۱ محدوده مورد نظر را نشان می دهد. مساحت محدوده مورد نظر بالغ بر ۱۷/۷ هکتار می باشد. تمرکز فرهنگسرای سلمان (کاخ جوانان سابق)، باغ گلستان، اداره آموزش و پرورش منطقه ۱۰، مجتمع بهزیستی آسیه، مرکز بهداشت جنوب اکبرآباد، تعمیرگاه مرکزی شماره ۷ ایران خودرو در محدوده مورد نظر، نیاز محدوده را به کاربریهای فرهنگی، اداری، صنعتی، خدمات اجتماعی در رده منطقه مرتفع می سازد. اما همچنان نیاز به این کاربریها در دیگر رده ها (محل و ناحیه) به قوت خود باقی است. جمعیت ساکن در محدوده مورد نظر براساس برداشت میدانی مشاور در شهریور ۱۳۸۲

به ۷۲۹۵ نفر رسیده است. که بدین ترتیب تراکم ناخالص جمعیت محدوده ۴۱۲ نفر در هکتار می‌باشد. به منظور شناخت امکانات و خدمات موجود در بافت و حوزه عملکرد هر یک و بررسی دقیق نیازها در این محدوده، مشاور اقدام به برداشت دقیق فعالیت‌ها و رده‌بندی هر یک و مقایسه آن با پیشنهادات طرح جامع نمود. نتایج این برداشت به تفصیل در جدول کاربری اراضی موجود آمده است.

جدول ۱- کاربری اراضی وضع موجود به تفکیک شعاع عملکرد

کاربری	رده محله	رده ناحیه	رده منطقه	کاربری بدون رده‌بندی
تجاری	۱۷۲۲	۲۶۹۵	-	۴۴۱۷
آموزشی	۲۹۳۴	-	-	۲۹۳۴
آموزش عالی	-	-	-	-
مذهبی	۸۴۷	-	-	۸۴۷
فرهنگی	-	-	۱۸۱۸۷	۱۸۱۸۷
بهداشتی	-	۱۴۶۶	-	۱۴۶۶
درمانی	-	۱۹۶	-	۱۹۶
اداری	-	-	۵۰۶۲	۵۰۶۲
فضای سبز	-	۱۳۷۴۲	-	۱۳۷۴۲
صنعتی	۱۳۷	۳۴۰	۱۳۷۰	۱۸۴۷
تجهیزات	۲۰۵	۱۶۴۲	-	۱۸۴۷
اجتماعی	-	-	۵۰۳	۵۰۳
تفریحی	-	-	-	-
ورزشی	-	-	-	-
مسکونی	۸۷۷۳۷	-	-	۸۷۷۳۷
جمع	۹۳۵۷۲	۲۰۰۸۱	۲۵۱۲۲	۱۳۸۷۷۵

ماخذ: مطالعات مهندسين مشاور نگين شهر آينده، ۱۳۸۲

جدول ۲- میزان کاربریهای پیشنهادی در طرح ساماندهی، نوسازی و بهسازی محدوده مورد نظر به تفکیک هر کاربری و مقایسه سرانه‌های پیشنهادی با سرانه‌های طرح جامع - جمعیت پیشنهادی محدوده ۹۴۰۰ نفر

سرانه پیشنهادی طرح جامع - حوزه عملکرد	کاربری	مساحت	حوزه عملکرد	سرانه	درصد
-	مسکونی	۶۷۲۵۴	-	۷/۱۵	۳۷/۹۹
۰/۳۱ - محله، ناحیه	تجاری	۲۳۵۰/۵	محله و ناحیه	۰/۲۵	۱/۳۲
۱/۵۳ - محله، ناحیه	آموزشی	۸۲۰۰/۵	محله	۰/۸۷	۴/۶۴
-	آموزش عالی	-	-	-	-
۰/۰۸ - محله	مذهبی	۷۶۸	محله	۰/۰۸	۰/۴۴
۰/۱۳ - محله، ناحیه، منطقه	فرهنگی	۲۸۱۹	محله، ناحیه، منطقه	۰/۳	۱/۵۹
۰/۱۲ - ناحیه	بهداشتی	۱۳۵۶	ناحیه	۰/۱۴	۰/۷۶
-	درمانی	-	-	-	-
۰/۰۵۹ - منطقه	اداری	۵۲۸۶/۵	منطقه	۰/۵۶	۲/۹۸
-	تجاری - اداری	۱۴۸۹	ناحیه	۰/۱۶	۰/۸۷
-	راه	۳۲۰۴۶/۵	-	۳/۴۰	۱۸/۰۸
۳/۶۵ - ناحیه، منطقه	فضای سبز	۳۶۲۰۸	محله، ناحیه، منطقه	۳/۸۵	۲۰/۴۵
-	سبز - پیاده راه	۸۳۷۵/۵	محله	۰/۸۹	۴/۷۴
۰/۰۲ - ناحیه	تاسیسات و تجهیزات شهری	۱۹۰۳	محله و ناحیه	۰/۲	۱/۰۸
۰/۰۲ - ناحیه	تفریحی	۷۳۳	ناحیه و منطقه	۰/۰۷	۰/۴۲
۰/۲۸۷ - محله و ناحیه	ورزشی	۲۶۹۴	محله و ناحیه	۰/۲۹	۱/۵۲
۰/۰۳ - ناحیه و منطقه	اجتماعی	۹۱۲	ناحیه و منطقه	۰/۱	۰/۵۲
۰/۱۵ - محله	پارکینگ	۲۹۴۳	محله و ناحیه	۰/۳۱	۱/۶۶
	مخ - تالاب (تجاری - مسکونی)	۱۵۳۲/۵	محله	۰/۱۶	۰/۸۶
	مخ - تالاب (تجاری - ورزشی)	۱۲۹	محله و ناحیه	۰/۰۱	۰/۰۸

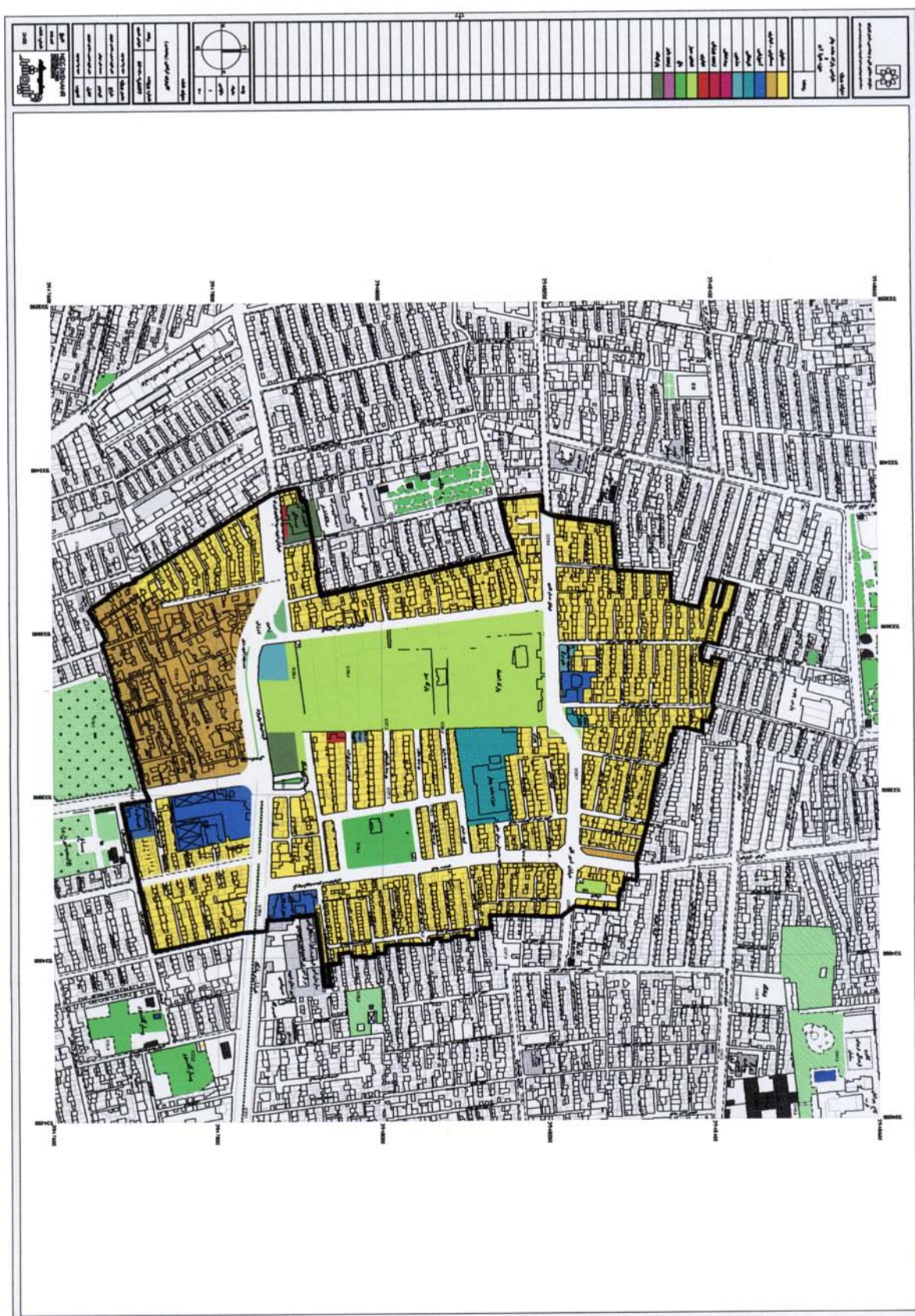
ماخذ: مهندسین مشاور نگین شهر آینده، ۱۳۸۲



برای بخش دیگری از محدوده مورد نظر و در مجاورت آن نیز طرح بازسازی و نوسازی تهیه شده است. این طرح نیز با نام طراحی پارک هفت چنار و حوزه نفوذ آن توسط مهندسين مشاور نگین شهر تهیه شده است. مسابقه طراحی پارک هفت چنار و حوزه نفوذ آن در مرداد ماه ۱۳۸۰ با فراخوان عمومی از سوی شورای هماهنگی و تصویب طرح‌های شهرسازی و معماری آغاز شد. طرح پیشنهادی مهندسين مشاور نگین شهر آینده شامل ۴ شیت طرح و به همراه یک جلد گزارش در اواخر مرداد ماه به دفتر شورای هماهنگی و تصویب طرح‌های شهرسازی و معماری تسلیم شد. قضاوت مسابقه توسط شورای مذکور در شهریور ماه ۱۳۸۰ صورت پذیرفت و طرح این مهندسين مشاور حائز رتبه نخست گردید. در تاریخ ۸۰/۸/۲۱ شرح تفصیلی خدمات در چهار سطح مورد نظر (براساس ایده‌ها و نظریات و طرح‌های ارائه شده در مسابقه) به همراه برنامه زمانبندی، فهرست متخصصین و برآورد حق‌الزحمه، خطاب به مدیرعامل محترم سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران فرستاده شد. بر این اساس کار بر روی پروژه زیر نظر اداره کل برنامه‌ریزی و طرح‌های شهرسازی بعنوان دستگاه نظارت و راهبری و با نظارت و راهبری مستقیم واحد طراحی شهری در تاریخ ۱۳۸۰/۱۲/۱۱ آغاز گردید.

از آنجا که داده‌های مورد نیاز و مفید برای طراحی پارک مذکور و حوزه نفوذ آن بر خلاف انتظار در شهرداری منطقه و سازمان‌های ذی ربط بسیار اندک بود. اقدامات و طراحی مشاور بر مبنای اطلاعات گردآوری شده از سوی خود مشاور (مطالعات میدانی، گردآوری آمارها و اطلاعات و تطبیق آنها با یکدیگر) و با تکیه بر طرح‌های بالادست صورت پذیرفته است. در این مقطع مطالعات مشاور و ارائه گزینه پیشنهادی از سوی وی برای ساماندهی پارک و حوزه نفوذ انجام پذیرفته است.

مشاور با اعتقاد به ضرورت توجه به طرح‌های موضوعی - موضوعی و نیاز به حاکمیت اندیشه طراحی شهری بر طرح‌های در دست انجام. در مواجهه با طراحی پارک هفت چنار اقدامات خود را تنها به عرصه پارک معطوف نکرد بلکه از دیدگاه مشاور مجموعه پارک‌های هفت چنار به کارآیی غایی خود نخواهد رسید. مگر آنکه سلسله اقداماتی در حوزه نفوذ پارک انجام گیرد که نه تنها به پیدا کردن جایگاه واقعی پارک هفت چنار کمک نماید. بلکه در نهایت به احیاء محله بریانک و بافت تاریخی آن و بهبود کیفیت زندگی اجتماعی مردم حوزه و در نهایت منطقه ۱۰ بیانجامد.



از طرفی با توجه به عدم کارایی طرح‌های تفصیلی برای موضوعاتی همچون طراحی حوزه نفوذ پارک، مشاور اقدام به ارائه الگوی طراحی شهری در این حوزه نمود. اسن الگو با هدف ایجاد اندیشه و طرحی کالبدی - فضایی که آینده حوزه را رقم خواهد زد، علاوه بر پیش‌بینی شریانها، حرکت‌های پیاده و دوچرخه، محل قرارگیری برخی عناصر و مبلمان شهری همچون ایستگاههای اتوبوس و لکه‌های مناسب (پتانسیل‌های) مداخله در سایت برای آینده را نیز پیشنهاد نمود. بدیهی است که هر یک از پتانسیل‌های پیشنهادی خود می‌تواند موضوع پروژه‌ای با هدف احیاء محله بریانک باشد که از اهم آنها می‌توان به تجمیع بافت ده بریانک به منظور انسجام بافت بریانک اشاره داشت. طرح مزبور در انتظار طرح در کمیسیون ماده ۵ می‌باشد.

۲-۵-۴- طرح نوسازی محور قزوین

محور قزوین مهمترین قسمت منطقه ۱۰ از لحاظ وجود اراضی بزرگ و امکان جایگزینی بعضی از کمبودها و خدمات است. لذا طرح نوسازی محور قزوین با توجه به وضعیت موجود منطقه می‌تواند تعدیلی در مشکلات منطقه ایجاد کند. چکیده شرح خدمات آن می‌تواند به گونه ذیل باشد:

- مطالعات کاربری وضع موجود محور تا شعاع ۲۵۰ متر
- مطالعات کیفیت بناهای موجود و وضعیت قطعه‌بندی زمین
- مطالعات کمبودهای خدماتی منطقه و الویت‌بندی‌های آن
- تهیه طرح تفصیلی محور قزوین جهت جایگزینی خدمات یا مسکونی‌های معوض (بصورت مجتمع‌های خدماتی، مسکونی و غیره)
- تهیه ضوابط و مقررات ساخت و ساز و طراحی شهری

۲-۵-۵- طرح احیای محور امام خمینی

با توجه به اهمیت محور امام خمینی به عنوان یک محور تشریفاتی در بافت تاریخی شهر تهران و استقرار بسیاری از عملکردهای دولتی و ملی در راستای این محور، ضروری است که آن بخش از این محور که در منطقه ۱۰ قرار گرفته است نیز مورد توجه و احیاء قرار گیرد. از سوی دیگر با توجه به فقدان کاربری‌های فرا منطقه‌ای در سطح منطقه ۱۰ و تمرکز این گونه فعالیت‌ها در شمال و جنوب منطقه می‌توان از احیای محور امام خمینی به عنوان عامل رونق و توسعه کاربری‌های فرا منطقه‌ای استفاده نمود.

- مطالعه اهمیت محور امام خمینی در ساختار کالبدی تاریخی تهران
- بررسی وضعیت کاربری‌ها در اطراف محور امام خمینی

○ ارائه راهبردهای ضروری جهت استقرار کاربری‌های فرامنطقه‌ای در این محور

○ ارائه طرح بهسازی و نوسازی و احیای محور امام خمینی

در این زمینه طرح دیگری در دست مطالعات که بیشتر معطوف به چگونگی تعریض بخشهای تعریض نشده از این محور است. این طرح توسط مهندسین مشاور نگین شهر در حال انجام است محدوده آن در نقشه زیر منعکس شده است.

طرح یاد شده برای پاسخ به هماهنگی با پهنه‌بندی منطقه و اهداف طرح احیای محور امام خمینی نیازمند بازنگری می‌باشد.



۲-۶- تعیین محدوده بافت فرسوده و راهبردهای نوسازی و بهسازی آن

تعیین محدوده بافت‌های فرسوده شهری حداقل از دو جهت مهم می‌باشد:

اول: آنکه بافت فرسوده شهر تهران (که عمدتاً از مصالح سنگین تهیه شده‌اند) تهدیدکننده ایمنی شهر به‌عنوان یکی از مشخصه‌های شهر سالم است چرا که احتمال وقوع زلزله سنگین، لزوم اتخاذ سیاستها و اقدامات نوسازی، مقاوم‌سازی و توانبخشی بافت‌های فرسوده را بعنوان یکی از ابزارهای مهم کاهش آسیب‌پذیری شهر تهران مطرح می‌سازد.

دوم: آنکه ریزدانه‌های بافت‌های فرسوده، فشردگی بافت و کمبود فضای باز، نفوذپذیری کم، مشکلات ناشی از ارائه خدمات شهری و بسیاری دیگر از مواردی هستند که در صورت پاکسازی بافت‌های فرسوده شهری، قابل درمان خواهند بود و بصورت موازی امکان تجمیع اراضی، اصلاح شبکه معابر، ترمیم زیرساختهای شهری و تخصیص فضا به کمبود خدمات شهری را تسهیل می‌سازد. به عبارت دیگر شرایط مداخله و تحقق طرحهای پایه تفصیلی در بخشهای فرسوده شهری امکان‌پذیر می‌گردد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که منطقه ۱۰ با توجه به شکل‌گیری تدریجی آن در دهه ۱۳۳۰ و قدمت بافت مسکونی و محلات آن یکی از آسیب‌پذیرترین مناطق تهران بشمار می‌رود. در این منطقه در حدود ۶۶ درصد از بلوک‌ها دارای بیش از ۶۰ درصد بناهای کم دوام می‌باشند و از طرف دیگر بیش از ۵۱ درصد املاک منطقه زیر ۱۰۰ مترمربع هستند. معابر محلی این منطقه نیز کم‌عرض و عمدتاً زیر ۶ متر عرض دارند. بنابر این اتخاذ راهبردها و سیاستهای معطوف به کاهش و حذف فرسودگی بناها و محیط‌های بلافصل آن از ضروریات توسعه شهری منطقه به حساب می‌آید. در زیر به تفصیل به بررسی معیارهای شناسایی بافت فرسوده و مشخصات آنها پرداخته می‌شود.

۲-۶-۱- شناسایی و طبقه‌بندی محدوده بافت فرسوده منطقه ۱۰

بمنظور شناسایی بافت فرسوده منطقه ۱۰ از معیارهای مندرج در دستورالعمل‌های نهاد برنامه‌ریزی شهر تهران استفاده شد که حاصل بکارگیری آن طبقه‌بندی از فضای منطقه می‌باشد که در آن پهنه‌های از درجه وخامت بالا و فرسودگی شدید تا پهنه‌های با فرسودگی بالنسبه کمتر وجود دارد. هر کدام از پهنه‌های فوق دارای شرایط و اولویت زمانی معینی برای مقابله و کاهش فرسودگی شهری هستند که می‌تواند در قالب طرحهای نوسازی، بهسازی و سیاستهای تجمیع اراضی مورد توجه قرارگیرد. در ادامه به تشریح ویژگیهای پهنه‌ها و معیارهای مورد استفاده پرداخته می‌شود.

• شناسایی بلوک‌های بایش از ۶۰ درصد ساختمانهای کم دوام

در این مرحله با الصاق اطلاعات ممیزی مرحله چهار به نقشه‌های موجود و مورد استفاده مهندسین مشاور در محیط GIS، بلوک‌های دارای بیش از ۶۰ درصد ساختمانهای با اسکلت کم دوام شناسایی گردید. از کل بلوک‌های موجود در منطقه (حدود ۱۱۱۱ بلوک) در حدود ۷۴۶ بلوک معادل ۶۷ درصد بلوک‌های منطقه دارای شرایط فوق‌الذکر می‌باشند. پراکندگی این بلوک‌ها طوری است که بغیر از شمال منطقه (محدوده شمال خیابان طوس و بخشی از نواحی شرقی منطقه) تمام سطح منطقه را در بر می‌گیرد. این محدوده وسیع دارای تعداد قابل توجهی از املاک با اسکلت کم دوام می‌باشد (۴۰۶۴۴ ملک با اسکلت کم دوام معادل ۸۵ درصد کل منطقه). تراکم جمعیتی محدوده فوق ۵۰۶ نفر در هکتار را نشان می‌دهد که این شاخص برای کل منطقه ۴۵۲ نفر در هکتار می‌باشد. مساحت بلوک‌های دارای ویژگی فوق در حدود ۴۰۶ هکتار است که ۶۶ درصد بلوک‌های منطقه را شامل می‌شود. محدوده یکپارچه مورد نظر برای انجام مداخلات برنامه‌ریزانه با احتساب سطح معابر، سطحی در حدود ۶۹۱ هکتار معادل ۸۵/۶ درصد کل سطح منطقه را در بر می‌گیرد. متوسط مساحت قطعات در این بلوک‌ها در حدود ۱۲۰ مترمربع محاسبه شده است.

• شناسایی بلوک‌های شهری دارای ۶۰ درصد املاک با مساحت کمتر از ۱۰۰ مترمربع

یکی دیگر از معیارهای تشخیص بافت فرسوده شهری قطعات کوچک ابنیه می‌باشد. این بافت شهری بعضاً یا بر اثر افراز مجاز یا غیر مجاز بناهای ساخته شده بوجود آمده‌اند یا بافت‌های شهری هستند که بدون طرحهای آماده‌سازی تفکیک و قطعه‌بندی ساخته شده‌اند و گروه دیگر مربوط به بافت‌های خودجوش و اسکان غیر رسمی می‌باشد که بیشتر در حاشیه شهرها دیده شود. کوچک بودن قطعات، علاوه بر فشردگی بافت و بالا بردن تراکم جمعیتی، ایجاد تاسیسات شهری و خدمات رسانی به این بافت‌ها را مشکل می‌سازد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که در منطقه ۱۰ در حدود ۴۶۲ بلوک شهری دارای بیش از ۶۰ درصد املاک زیر ۱۰۰ مترمربع وجود دارد که ۴۱ درصد از کل بلوک‌های منطقه را شامل می‌شود و خود نشان از گستردگی این‌گونه املاک در منطقه دارد. مساحت این بلوک‌ها در حدود ۱۸۷ هکتار است که در حدود ۳۱ درصد مساحت بلوک‌های منطقه را در بر می‌گیرد. متوسط قطعات در این بلوک‌ها ۹۰ مترمربع است.

پراکندگی این تیپ از بلوک‌ها عمدتاً در غرب منطقه به محوریت خیابان امام خمینی و حد فاصل خیابانهای طوس و مرتضوی از شمال و جنوب و غرب خیابان جیحون و در جنوب منطقه پایین‌تر از خیابان کمیل در امتداد نهر فیروزآبادی، محله بریانک، هفت چنار، امتداد خیابان گلستانی می‌باشد. در این بلوک‌ها ۱۳۹۹۹ قطعه ساخته شده زیر ۱۰۰ متر وجود دارد.

• شناسایی محدوده حوزه‌های شهری با معابر عمدتاً کمتر از ۶ متر عرض

یافته‌های طرح نشان می‌دهد که معابر زیر ۶ متر بصورت تقریباً یکنواختی در کل منطقه گسترش یافته است. این معابر بدلیل عرض کم، عدم تبعیت از شکل هندسی مشخص و عموماً با جوی‌های روباز مشکلات عمده‌ای را برای ساکنین بوجود آورده است، فارغ از مسائل بهداشتی معابر، پایین بودن ضریب ایمنی بلوک‌ها بدلیل نفوذپذیری کم از جمله مشکلاتی است که بافت‌های مسکونی منطقه را در مقابل حوادث غیرمترقبه خصوصاً زلزله به یکی از آسیب‌پذیرترین مناطق تهران مبدل نموده است.

در تشخیص بلوک‌های برخوردار از معابر ۶ متری آن دسته از بلوک‌هایی که عمدتاً از اطراف به معابر ۶ متری محدود می‌شوند و یا دارای معابر کم عرض متعدد بصورت معابر نفوذ کرده در بلوک بودند، بعنوان بلوک‌های دارای نفوذپذیری کم انتخاب شدند.

محدوده بیشترین پراکندگی چنین معابری در حدود ۷۰۰ هکتار (۸۷ درصد مساحت کل منطقه) می‌باشد که بجز محدوده ناچیزی در شمال غربی منطقه و چند لکه کوچک دیگر سرتاسر منطقه را پوشش می‌دهد.

۲-۶-۲- طبقه‌بندی بافت فرسوده منطقه ۱۰

به منظور تعیین شدت فرسودگی و همچنین اولویت‌بندی اجرای برنامه‌های نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده منطقه، با ترکیب معیارهایی که در قسمت پیشین تشریح شد طبقه‌بندی به شرح زیر از بلوک‌های فرسوده صورت گرفت:

• بافت فرسوده نوع اول

ساختمان‌های کم دوام بعنوان مهمترین ویژگی بافت‌های فرسوده در تعیین و تشخیص بلوک‌های فرسوده شهری نقش تعیین‌کننده‌ای دارد و بعنوان زمینه اولیه تشخیص بافت‌های فرسوده بکار می‌رود. معیار بکار گرفته‌شده که معرف بافت فرسوده نوع اول می‌باشد چنانچه پیشتر نیز توضیح داده‌شد، بلوک‌هایی هستند که دارای بیش از ۶۰ درصد ساختمان‌ها با اسکلت کم دوام‌اند. از بین ۷۴۶ بلوک دارای چنین شرایطی ۴۰۶۴۴ ملک با مساحت ۳۴۵/۵ هکتار از نوع اسکلت کم دوام، ۱۱۳۵ ملک دارای اسکلت نیمه بادوام و ۱۳۵۴۲ ملک دارای اسکلت با دوام تشخیص داده شد که به ترتیب ۲۵،۲،۷۳ درصد از مساحت محدوده فوق را تشکیل می‌دهد. اطلاعات بیشتر در مورد ویژگی‌های این پهنه فرسوده در جدول شماره ۱ آمده است.

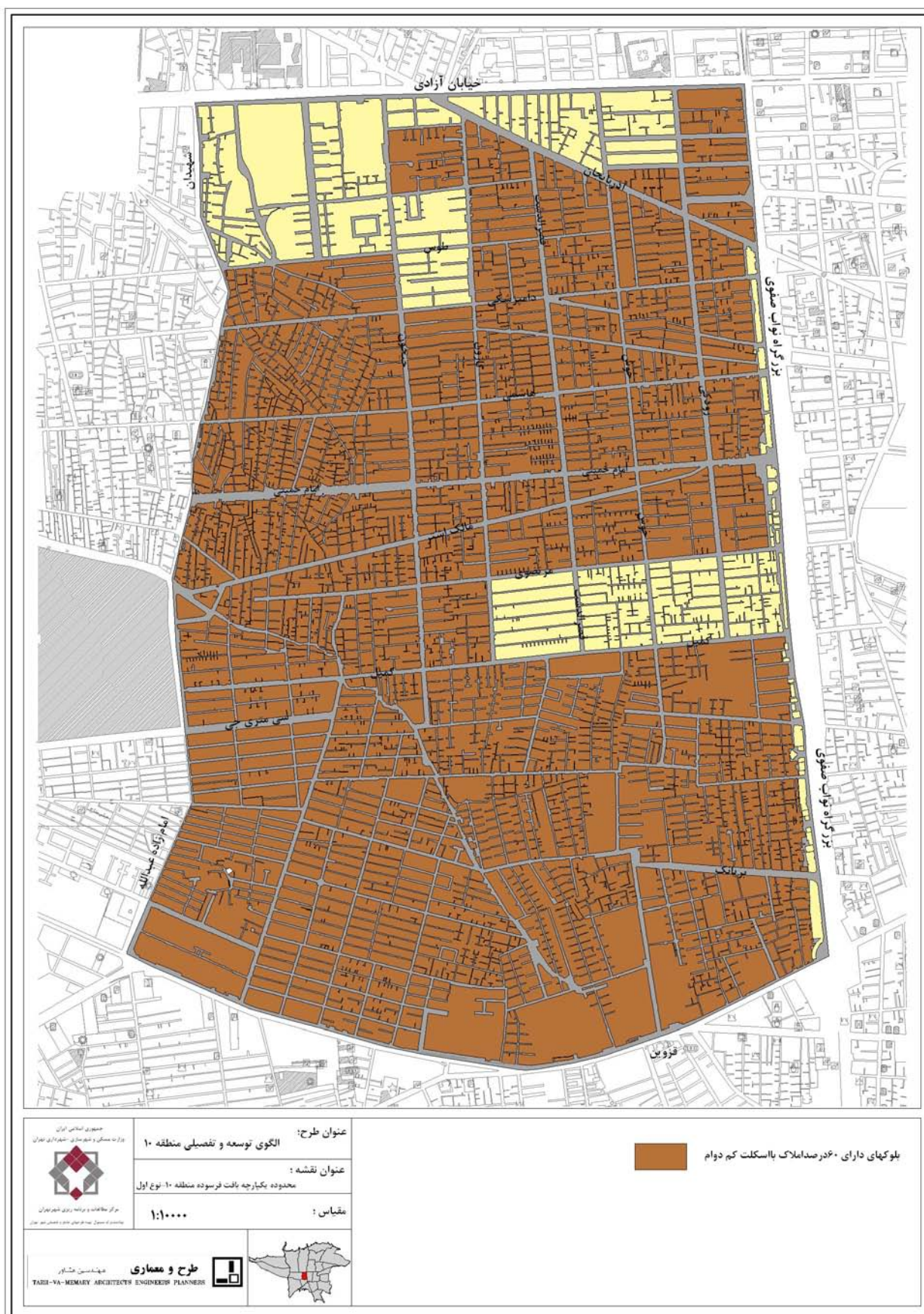
جدول شماره ۱- مشخصات بافت فرسوده منطقه

نوع فرسودگی	تعداد بلوک	تعداد کل قطعات	قطعات کمتر از ۱۰۰ مترمربع	مساحت متوسط قطعه (مترمربع)
نوع اول (اسکلت کم دوام)	۷۴۶	۳۳۸۹۵	۱۹۲۹۰	۱۲۰
نوع دوم (اسکلت کم دوام) + (قطعات کوچک)	۳۷۸	۱۷۳۲۷	۱۲۹۸۴	۱۰۰
نوع سوم (اسکلت کم دوام) + قطعات کوچک + (معاير کم عرض)	۳۳۱	۱۵۸۱۸	۱۱۷۵۷	۱۰۱

جدول شماره ۱- مشخصات بافت فرسوده منطق (دنباله)

نوع فرسودگی	جمعیت	تراکم جمعیتی	واحد مسکونی	واحد کسب	تعداد قطعات کم دوام	مساحت قطعات کم دوام (هکتار)	تعداد قطعات نیمه بادوام	تعداد قطعات بادوام
نوع اول (اسکلت کم دوام)	۲۰۵۶۳۷	۵۰۶	۴۳۸۸۶	۱۱۱۳۰	۴۰۶۴۴	۳۴۵	۱۱۳۵	۱۳۵۴۲
نوع دوم (اسکلت کم دوام) + (قطعات کوچک)	۱۰۳۹۹۲	۵۹۸	۲۱۵۸۱	۳۷۷۳	۲۲۴۲۳	۱۶۶	۴۲۲	۶۷۴۳
نوع سوم (اسکلت کم دوام) + قطعات کوچک + (معابر کم عرض)	۹۳۹۳۷	۵۸۷	۱۹۷۲۹	۳۳۴۰	۲۰۳۶۱	۱۵۰	۳۷۹	۶۱۴۹



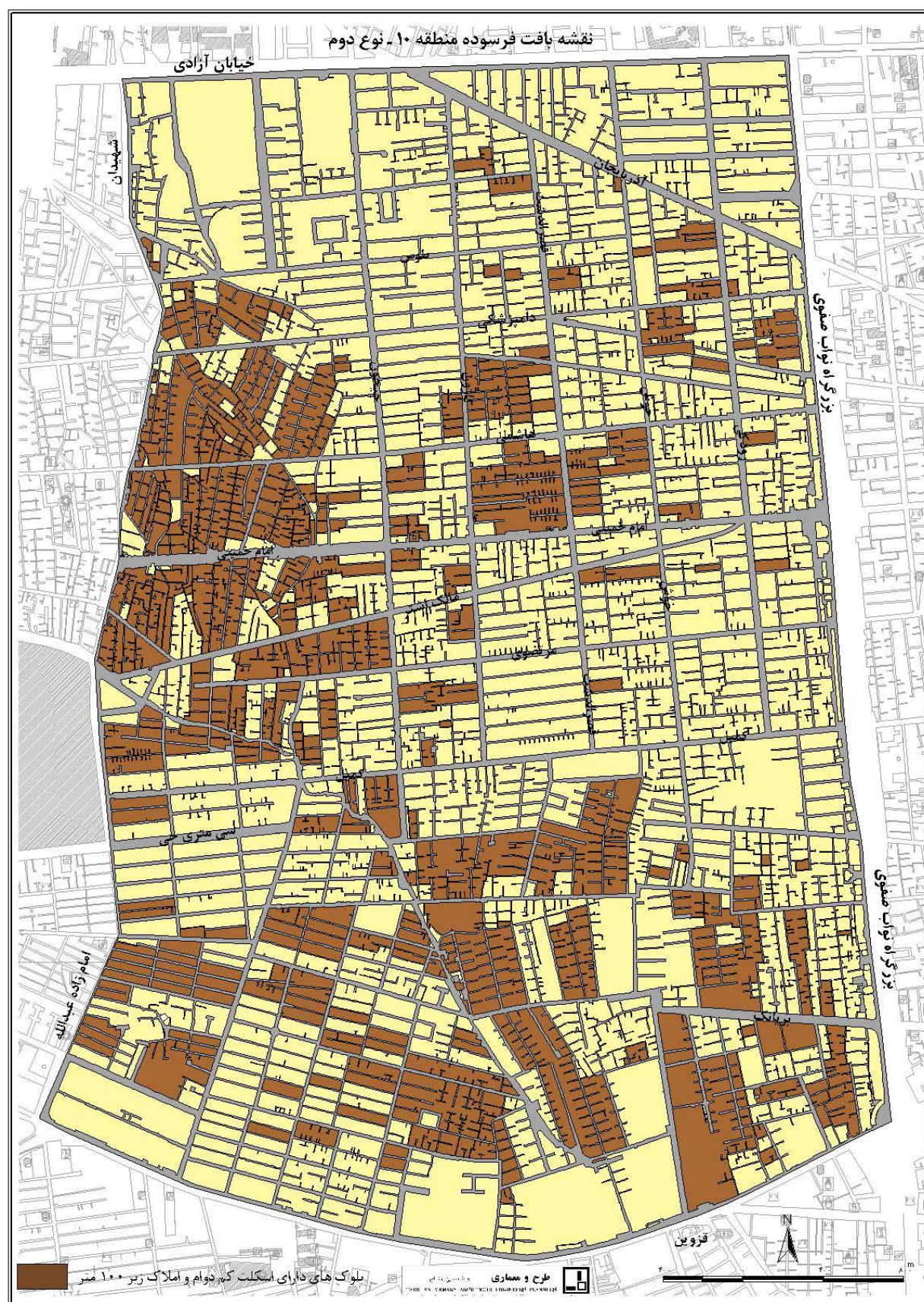


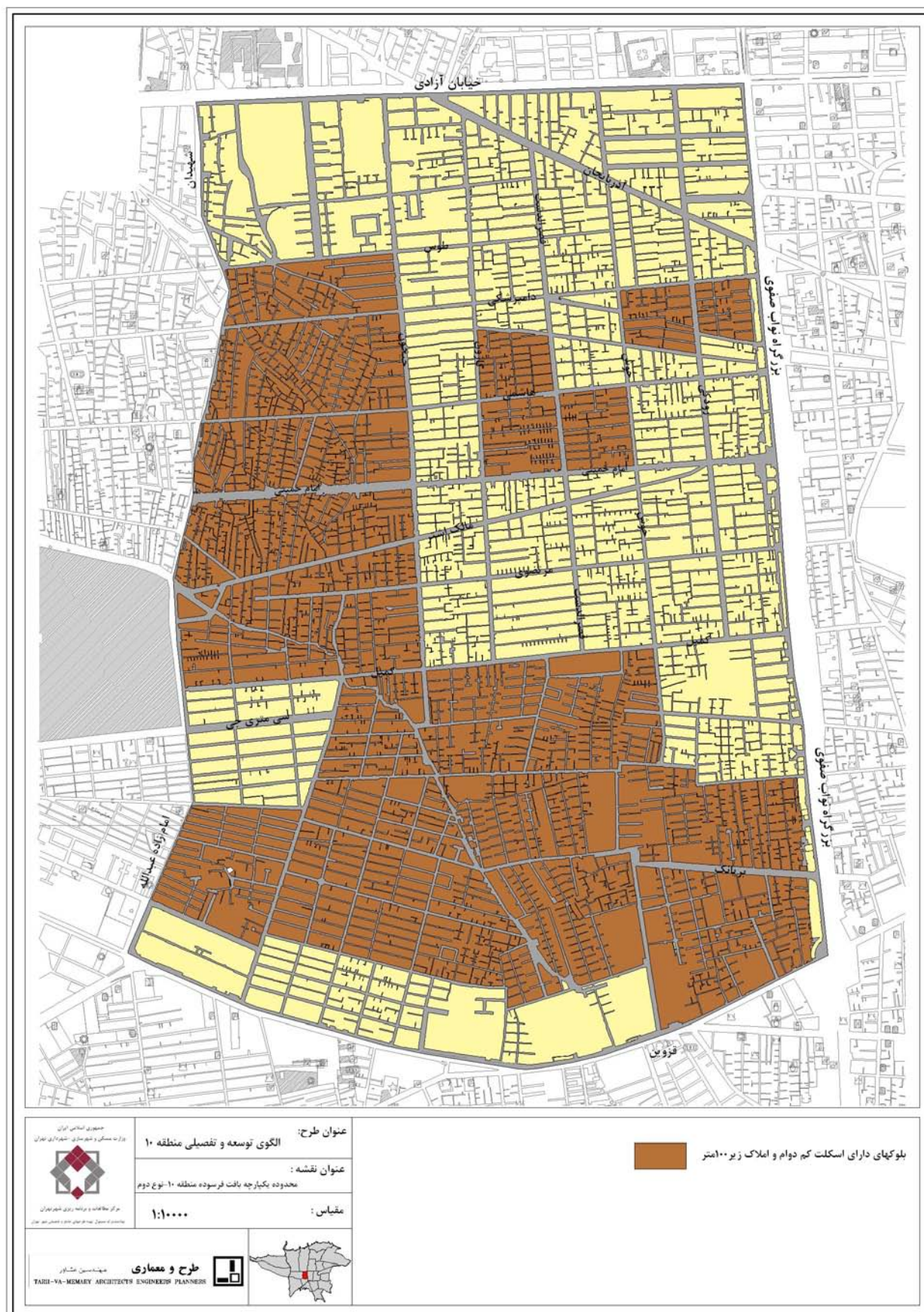
• بافت فرسوده نوع دوم

این نوع از بافت‌های فرسوده ترکیبی از دو معیار اسکلت بنا و ریزدانگی بافت می‌باشد. مساحت تحت اشغال این نوع فرسودگی نسبت به نوع اول به مراتب کمتر است و مساحتی در حدود ۱۷۴ هکتار معادل ۲۸ درصد بلوک‌های کل منطقه را در بر می‌گیرد. این نوع از بافت‌های فرسوده در ۳۷۸ بلوک دیده می‌شوند. تراکم جمعیتی در بلوک‌های مورد شناسایی ۵۹۸ نفر در هکتار می‌باشد که در مقایسه با تراکم جمعیتی منطقه (۳۸۰ نفر در هکتار) رقم نسبتاً بالایی را نشان می‌دهد.

بررسی اسکلت ساختمان‌های واقع در این محدوده فرسوده شهری بیانگر آن است که حدود ۲۲۴۲۳ ملک کم دوام (۲۰ درصد کل املاک)، ۴۲۲ ملک نیمه با دوام و ۶۷۴۳ ملک بادوام به ترتیب با ۷۵، ۱/۵ و ۲۳/۵ درصد این محدوده را پوشش می‌دهند. همچنین در این نوع فرسودگی ۱۲۹۸۴ ملک دارای مساحت کمتر از ۱۰۰ مترمربع می‌باشند که در حدود ۵۶ درصد کل املاک کمتر از ۱۰۰ متر منطقه را شامل می‌شود.

محدوده یکپارچه مورد نظر برای اقدامات نوسازی و بهسازی یا هرگونه اقدامات مشابه ۴۲۴ هکتار پیشنهاد می‌شود که قابل مشاهده در نقشه‌های گزارش می‌باشد.

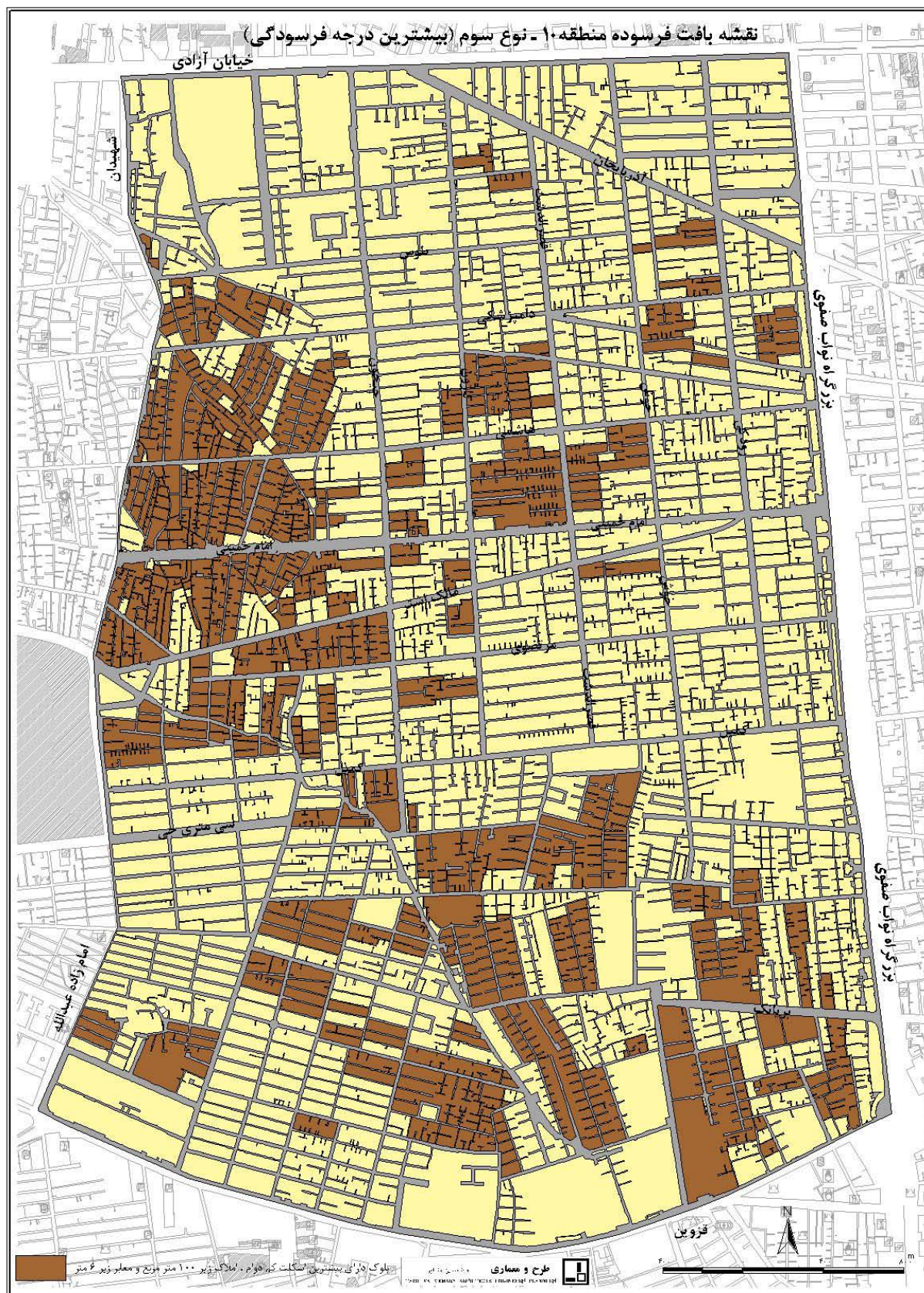


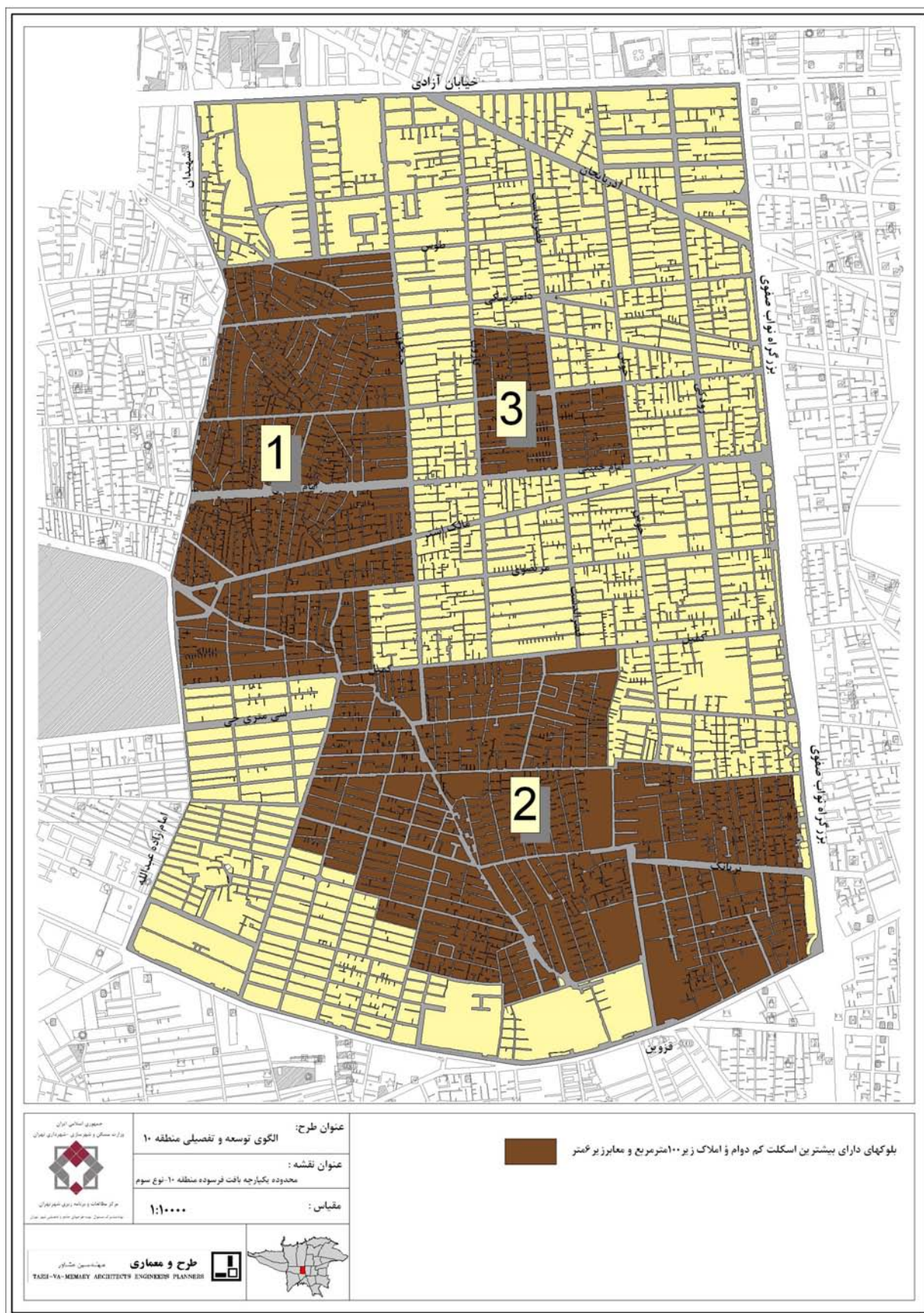


• بافت فرسوده نوع سوم

بافت فرسوده نوع سوم محدوده همپوشانی بافت نوع دوم با بافت دارای معابر کمتر از ۶ متر است که این نوع بافت فرسوده معرف شدیدترین نوع فرسودگی با توجه به کار برد سه معیار اسکلت کم دوام، ریزدانی بافت و معابر کم عرض می باشد و در حقیقت محدوده فوق بعنوان محدوده اقدام عاجل و اتخاذ سیاست معطوف به نوسازی و تجمیع اراضی مطرح می باشد که نیاز به سازمان اجرائی، نهادهای مالی و سرمایه گذاری، تدوین برنامه ها و طرح های ویژه و مشارکت خاص مردمی دارد.

در سطح منطقه ۱۰ سه پهنه تقریباً متمرکز با مساحت ۱۶۰ هکتار از نوع سوم شناسایی شد که به لحاظ موقعیت و پراکندگی متفاوت می باشند. پهنه اول در غرب منطقه و شمال خیابان کمیل قرار گرفته است. پهنه دوم در جنوب منطقه و پهنه سوم محدوده کوچکی در مرکز می باشد که به لحاظ مشخصات دارای ویژگی متفاوتی هستند. این سه پهنه در یک محدوده یکپارچه طرح ریزی ۳۳۲ هکتار مساحت دارد. مشخصات اصلی این سه پهنه در ادامه گزارش تشریح می شود.





۲-۶-۳- تعیین محدوده‌های یکپارچه بافت‌های فرسوده

عمل یکپارچه‌سازی یا پهنه‌بندی محدوده بافت‌های فرسوده منطقه ۱۰ در هر سه نوع فرسودگی انجام شد در این یکپارچه‌سازی سعی بر آن شد حتی‌المقدور مرز پهنه‌ها به معابر اصلی ختم شود و کاربری‌های بزرگ مقیاس غیرمسکونی یا زمینهای بی‌کالبد مانند پارک، باغ و زمین‌های خالی نیز به منظور محدوده‌بندی قابل تشخیص به این محدوده اضافه شد. لازم به توضیح است که در بعضی از پهنه‌ها به دلیل پراکندگی بافت‌های فرسوده و متخلخل بودن آنها محدوده‌هایی از بافت‌های مسکونی نیمه بادوام و بادوام نیز وارد پهنه یکپارچه بافت‌های فرسوده

شده است. جدول زیر مساحت هر یک از طبقه‌بندی بافت‌های فرسوده شهری را قبل و بعد از یکپارچه‌سازی محدوده نشان می‌دهد.

جدول ۲- مساحت و تعداد بلوک‌های فرسوده در هر یک از انواع فرسودگی

نوع فرسودگی	تعداد بلوک‌های فرسوده	مساحت بلوک‌های فرسوده (هکتار)	تعداد بلوک‌ها در محدوده یکپارچه	مساحت محدوده یکپارچه (هکتار)
نوع اول	۷۴۶	۳۴۵	۱۰۰۷	۶۹۱
نوع دوم	۳۷۸	۱۷۴	۶۵۰	۳۹۲
نوع سوم	۳۳۱	۱۶۰	۵۵۷	۳۳۲

۲-۶-۴- تحلیل ویژگی‌های اصلی بافت فرسوده

در این بخش بمنظور تشریح و تحلیل ویژگی‌های اصلی بافت فرسوده منطقه، بافت فرسوده نوع سوم که دارای فرسودگی شدیدتر و مساحت کمتر نسبت به محدوده‌های قبلی می‌باشد انتخاب گردید که در ادامه به شرح ویژگی‌های آن پرداخته می‌شود.

۲-۶-۵- تعیین موقعیت، مساحت، عملکرد و کاربری‌های عمده بافت فرسوده

• موقعیت و مساحت

پهنه اول: این پهنه از شمال به خیابان طوس، از شرق به خیابان جیحون، از جنوب به خیابان کمیل و از غرب به خیابان شهیدان محدود می‌شود. نیمه جنوبی محله زنجان جنوبی، محله هاشمی و بخش کوچکی از شمال محله شبیری در این پهنه واقع شده‌است. مساحت بلوک‌های فرسوده خالص این پهنه در حدود ۵۵ هکتار می‌باشد و مساحت محدوده یکپارچه مداخله در حدود ۹۲ هکتار محاسبه شده‌است.

پهنه دوم: این پهنه از شمال به خیابان کمیل، از غرب به بخشی از خیابان سبحانی، از جنوب به بخشی از خیابان قزوین و پهلوانی و از شرق به خیابان نواب محدود می‌شود. محلات بریانک، هفت چنار و محله سلیمانی - تیموری در این پهنه واقع شده‌است. مساحت بلوک‌های فرسوده خالص این پهنه در حدود ۷۹ هکتار و مساحت محدوده یکپارچه مداخله در حدود ۱۴۷ هکتار محاسبه شده‌است.

پهنه سوم: این پهنه از شمال به خیابان ناصری و هاشمی از شرق به خیابان خوش از جنوب به خیابان امام خمینی و از غرب به خیابان کارون ختم می‌شود. این پهنه در برگیرنده بخشی از دو محله کارون شمالی و جنوبی می‌باشد. مساحت بلوک‌های فرسوده خالص این پهنه در حدود ۲۷ هکتار و مساحت محدوده یکپارچه مداخله در حدود ۱۹ هکتار می‌باشد.

مجموع مساحت بلوک‌های فرسوده خالص هر سه پهنه در حدود ۱۶۱ هکتار و مساحت محدوده یکپارچه مداخلات (نوسازی و بهسازی و تجمیع اراضی) در حدود ۲۶۰ هکتار در نظر گرفته شده‌است.

• عملکرد و کاربری‌های عمده بافت

عملکرد غالب هر سه پهنه معرفی شده، مسکونی می‌باشد. این امر خصوصاً در پهنه شماره یک بیشتر مشهود است. در هر سه پهنه کاربری‌های مسکونی بیش از ۸۰ درصد کاربری‌ها را شامل می‌شود و چنانچه کاربری‌های کد مختلط مسکونی - تجاری نیز به آن افزوده شود، بیش از ۹۰ درصد کاربری‌های این پهنه‌ها به کاربری مسکونی تعلق خواهد داشت. جدول شماره ۳ کاربری‌های واقع در محدوده بافت‌های فرسوده را نشان می‌دهد.

۲-۶-۶- تحلیل ویژگی‌های مسکن و جمعیت

در محدوده بافت فرسوده نوع سوم متوسط تراکم ساختمانی ۱۵۴ درصد است که اندکی کمتر از متوسط تراکم ساختمانی منطقه (۱۵۶ درصد) می‌باشد. سرانه زمین این محدوده ۱۳ متر و سرانه مسکونی ۱۷ متر می‌باشد و درصد زیربنای مسکونی نیز در حدود ۷۹ درصد است. ضمن اینکه تراکم جمعیتی این محدوده ۵۸۸ نفر در هکتار می‌باشد که تراکم جمعیتی قابل توجهی را نسبت به تراکم متوسط منطقه با ۴۱۵ نفر نشان می‌دهد. سایر مشخصات به تفکیک سه پهنه و در مقایسه با متوسط منطقه در جدول شماره ۴ آمده است.

جدول شماره ۳: کاربری های موجود در بافت فرسوده

کاربری اراضی	تعداد کاربری	درصد از کل	مساحت (متر مربع)
مسکونی	۱۹۵۵۳	۸۷.۱۷	۱۸۷۲۴۵۹
مختلط تجاری-مسکونی	۱۳۹۱	۶.۲۰	۱۶۹۰۹۲
مختلط مسکونی و غیره	۶۳۲	۲.۸۲	۸۶۳۱۹
تجاری	۲۳۰	۱.۰۳	۸۴۸۳۱
سایر	۱۸۱	۰.۸۱	۲۳۰۲۵
مختلط غیر مسکونی دیگر	۱۴۱	۰.۶۳	۲۹۰۳۳
آموزشی	۵۵	۰.۲۵	۷۶۵۰۹
تاسیسات و تجهیزات شهری	۴۹	۰.۲۲	۱۸۶۲۱
فضای سبز	۴۱	۰.۱۸	۹۷۸۷۵
مذهبی	۳۸	۰.۱۷	۲۳۱۷۱
صنایع	۲۹	۰.۱۳	۱۲۱۲۱
اداری	۱۶	۰.۰۷	۴۴۳۴
حمل و نقل انبارها	۱۵	۰.۰۷	۱۶۷۳۰
درمانی	۱۳	۰.۰۶	۱۷۷۳
مختلط اداری-مسکونی	۱۲	۰.۰۵	۱۵۴۴
باغ	۱۰	۰.۰۴	۳۹۷۲۹
جهانگردی و پذیرایی	۸	۰.۰۴	۱۰۰۲
فرهنگی	۸	۰.۰۴	۲۲۵۱۱
ورزشی	۷	۰.۰۳	۱۴۹۰۷
تفریحی	۳	۰.۰۱	۲۵۱
جمع	۲۲۴۳۲	۱۰۰	۲۵۹۵۹۳۸

جدول شماره شماره ۴: ویژگی های مسکن و جمعیت بافت فرسوده (نوع سوم)

محدوده ها	مساحت نقشه	مساحت بلوک ها	مجموع قطعات	تعداد ملک
محدوده یک	۵۶۶۸۰۷.۶	۵۵۷۱۳۶	۶۳۱۵	۶۶۶۰
محدوده دو	۷۶۶۴۸۷.۸	۷۸۸۳۸۱	۶۶۳۷	۷۰۱۶
محدوده سه	۲۶۹۰۹۹.۲	۲۷۱۱۲۵	۲۹۰۶	۲۹۵۱
جمع بافت فرسوده	۱۶۰۲۳۹۴.۵	۱۶۱۶۶۴۲	۱۵۸۵۸	۱۶۶۲۷
محدوده یکپارچه یک	۹۳۲۲۷۲.۸	۸۹۳۳۹۲	۹۳۱۳	۹۵۷۴
محدوده یکپارچه دو	۱۶۴۱۶۵۹.۹	۱۶۰۴۶۷۲	۱۳۰۲۵	۱۳۲۵۳
محدوده یکپارچه سه	۱۸۷۴۴۴.۰	۱۸۱۴۲۹	۱۹۰۸	۱۸۴۹
جمع محدوده یکپارچه	۲۷۶۱۳۷۶.۷	۲۶۷۹۴۹۳	۲۴۲۴۶	۲۴۶۷۶
کل منطقه	۶۰۲۳۱۵۸	۵۹۳۶۰۷۸	۴۵۱۱۷	۴۶۳۸۲

ادامه جدول شماره شماره ۴:

محدوده ها	تعداد واحد مسکونی	تعداد واحد کسب	جمعیت	تراکم جمعیت	تراکم مسکونی
محدوده یک	۷۷۹۸	۱۲۸۴	۳۸۰۰۶	۶۷۱	۸۲۶
محدوده دو	۸۲۹۱	۱۳۳۵	۴۰۳۵۲	۵۲۶	۷۴۹
محدوده سه	۳۶۸۰	۷۳۵	۱۵۸۶۶	۵۹۰	۷۳۴
جمع بافت فرسوده	۱۹۷۶۹	۳۳۵۴	۹۴۲۲۴	۵۸۸	۷۷۵
محدوده یکپارچه یک	۱۱۶۳۹	۲۴۰۰	۵۶۱۵۹	۶۰۲	۸۴۰
محدوده یکپارچه دو	۱۶۳۳۹	۳۴۸۰	۷۶۹۱۹	۴۶۹	۷۲۷
محدوده یکپارچه سه	۲۴۴۴	۵۳۳	۱۰۴۰۱	۵۵۵	۵۷۲
جمع محدوده یکپارچه	۳۰۴۲۲	۶۴۱۳	۱۴۳۴۷۹	۵۲۰	۷۵۲
کل منطقه	۶۰۰۵۵	۱۶۸۶۸	۲۷۲۳۹۳	۴۵۲	۷۲۲

ادامه جدول شماره شماره ۴:

محدوده ها	قطعات زیر ۱۰۰متر	درصد قطعات زیر ۱۰۰متر در هر بلوک	معیار اول فرسودگی	معیار دوم فرسودگی	معیار سوم فرسودگی
محدوده یک	۴۸۴۰	۸۰.۱	۱۶۴	۱۶۲	۱۶۴
محدوده دو	۴۷۵۴	۷۶.۷	۱۱۱	۱۱۰	۱۰۸
محدوده سه	۲۱۹۶	۷۸.۱	۵۴	۵۴	۵۴
جمع بافت فرسوده	۱۱۷۹۰	۷۸.۳	۳۲۹	۳۲۶	۳۲۶
محدوده یکپارچه یک	۶۱۲۶	۷۰.۵	۲۷۳	۱۹۱	۲۶۳
محدوده یکپارچه دو	۷۹۷۷	۶۱.۷	۲۸۲	۱۵۱	۲۶۳
محدوده یکپارچه سه	۱۳۰۰	۶۶.۳	۴۴	۲۹	۴۴
جمع محدوده یکپارچه	۱۵۴۰۳	۶۶.۲	۵۹۹	۳۷۱	۵۷۰
کل منطقه	۲۳۰۵۱	۵۱.۱	۷۴۶	۴۶۲	۹۵۲

ادامه جدول شماره شماره ۴:

محدوده ها	نوع دوم فرسودگی	نوع سوم فرسودگی	محدوده یکپارچه نوع اول	محدوده یکپارچه نوع دوم	محدوده یکپارچه نوع سوم
محدوده یک	۱۶۲	۱۶۴	۱۶۳	۱۶۳	۱۶۴
محدوده دو	۱۰۹	۱۱۱	۱۱۱	۱۰۸	۱۰۰
محدوده سه	۵۲	۵۴	۵۴	۳۴	۲۸
جمع بافت فرسوده	۳۲۳	۳۲۹	۳۲۸	۳۰۵	۲۹۲
محدوده یکپارچه یک	۱۶۲	۱۶۴	۲۷۳	۲۷۳	۲۷۳
محدوده یکپارچه دو	۱۳۵	۱۲۹	۲۸۲	۲۸۰	۲۸۱
محدوده یکپارچه سه	۲۷	۲۷	۴۴	۴۴	۴۴
جمع محدوده یکپارچه	۳۲۴	۳۲۰	۱۰۰۷	۵۹۷	۵۹۸
کل منطقه	۳۷۸	۳۳۱	۱۰۰۷	۶۵۰	۵۵۷

ادامه جدول شماره شماره ۴:

محدوده ها	تعداد بلوک های کم دوام	مساحت بلوک های کم دوام	درصد تعداد بلوک های کم دوام	درصد مساحت بلوک های کم دوام
محدوده یک	۸۲۶۱	۶۰۹۷۲	۷۸.۵	۷۱.۵
محدوده دو	۸۹۷۱	۶۴۹۱۰۷	۷۶.۴	۶۵.۶
محدوده سه	۳۱۶۱	۲۵۳۱۳۵	۷۱.۸	۵۵.۱
جمع بافت فرسوده	۲۰۳۹۳	۱۵۰۴۲۱۴	۷۵.۶	۶۴.۱
محدوده یکپارچه یک	۱۱۲۶۳	۸۸۷۳۷۲	۷۵.۰	۲۵.۰
محدوده یکپارچه دو	۱۵۵۰۹	۱۲۰۶۳۴۲	۷۲.۸	۵۷.۸
محدوده یکپارچه سه	۱۹۸۳	۱۶۵۴۱۴	۷۰.۶	۵۴.۰
جمع محدوده یکپارچه	۲۸۷۵۵	۲۲۵۹۱۲۸	۷۲.۸	۴۵.۶
کل منطقه	۲۰۳۹۳	۱۵۰۴۲۱۴	—	—

ادامه جدول شماره شماره ۴:

محدوده ها	تعداد بلوک های نیمه با دوام	تعداد بلوک های با دوام	میانگین قطعه	زیر بنای کل
محدوده یک	۱۶۸	۲۲۱۶	۹۷.۳	۸۷۵۲۲۰
محدوده دو	۱۵۲	۲۷۳۶	۱۰۷.۶	۱۱۵۱۶۸۱
محدوده سه	۶۳	۱۲۲۷	۹۰.۳	۴۶۲۵۲۵
جمع بافت فرسوده	۳۸۳	۶۱۷۹	۹۸.۴	۲۴۸۹۴۲۶
محدوده یکپارچه یک	۲۹۵	۳۳۸۹	۱۳۷.۷	۱۴۰۷۰۱۴
محدوده یکپارچه دو	۳۵۸	۵۲۴۶	۱۶۴.۱	۲۳۷۵۶۰۱
محدوده یکپارچه سه	۴۰	۸۱۸	۹۸.۳	۳۲۰۱۷۳
جمع محدوده یکپارچه	۶۹۳	۹۴۵۳	۱۳۰.۰	۴۱۰۲۷۸۸
کل منطقه	۳۸۳	۶۱۷۹	۱۳۵	۹۲۹۰۹۳۸

ادامه جدول شماره شماره ۴:

محدوده ها	سطح اشغال بنا (متر مربع)	زیر بنای غیر مسکونی	زیر بنای مسکونی	درصد زیر بنای مسکونی	درصد زیر بنای غیر مسکونی
محدوده یک	۳۸۹۹۹۵.۲	۱۸۳۱۴۵	۶۹۲۰۷۵	۷۹.۱	۲۰.۹
محدوده دو	۵۵۱۸۶۶.۷	۳۱۳۷۵۸	۸۳۷۹۲۳	۷۲.۸	۲۷.۲
محدوده سه	۱۸۹۷۸۷.۵	۹۵۶۲۰	۳۶۶۹۰۵	۷۹.۳	۲۰.۷
جمع بافت فرسوده	۱۱۳۱۶۴۹.۴	۵۹۲۵۲۳	۱۸۹۶۹۰۳	۷۶.۲	۲۳.۸
محدوده یکپارچه یک	۶۲۵۳۷۴.۴	۳۴۹۲۵۵	۱۰۵۷۷۵۹	۱۹۱۶۱.۴	۲۹.۵
محدوده یکپارچه دو	۱۱۲۳۲۷۰.۴	۷۱۹۷۵۹	۱۶۵۵۸۴۲	۶۹.۷	۳۰.۳
محدوده یکپارچه سه	۱۲۷۰۰۰۰.۳	۸۱۸۶۱	۲۳۸۳۱۲	۷۴.۴	۲۵.۶
جمع محدوده یکپارچه	۱۸۷۵۶۴۵.۱	۱۱۵۰۸۷۵	۲۹۵۱۹۱۳	۷۱.۹	۲۸.۱
کل منطقه	۴۱۵۵۲۵۴.۶	۳۰۹۵۳۵۹	۶۱۹۵۶۲۴	۶۶.۷	۳۳.۳

ادامه جدول شماره شماره ۴:

محدوده ها	طبقات	تراکم متوسط ساختمانی	سرانه خالص	تراکم واحد مسکونی در هکتار
محدوده یک	۲.۲	۱۵۷.۱	۱۲.۱	۱۳۷.۶
محدوده دو	۲.۱	۱۴۶.۱	۱۳.۴	۱۰۸.۲
محدوده سه	۲.۴	۱۷۰.۶	۱۳.۶	۱۳۶.۸
جمع بافت فرسوده	۲.۲	۱۵۴.۰	۱۲.۹	۱۲۳.۴
محدوده یکپارچه یک	۲.۳	۱۵۷.۵	۱۱.۹	۱۲۴.۸
محدوده یکپارچه دو	۲.۲	۱۴۸.۰	۱۳.۸	۹۹.۵
محدوده یکپارچه سه	۲.۵	۱۷۶.۵	۱۷.۵	۱۳۰.۴
جمع محدوده یکپارچه	۲.۳	۱۵۳.۱	۱۳.۳	۱۱۰.۲
کل منطقه	۲.۲	۱۵۶.۵	۱۳.۹	۹۹.۷

۲-۶-۷- شاخص قیمت مترمربع زمین کلنگی و آپارتمانی نوساز در داخل بافت فرسوده

بمنظور ارائه تصویری از قیمت زمین کلنگی و آپارتمان نوساز در بافت فرسوده که مستقیماً در تعیین میزان هزینه‌های تخریب و پاکسازی و همچنین امکان‌پذیری طرحهای ویژه بافت فرسوده دخالت دارد، از آمارگیری قیمت زمین و مسکن سال ۱۳۸۱ که توسط مشاور تهیه شده است، استفاده گردید.

مطابق آمارگیری زمین و مسکن سال ۱۳۸۱، قیمت آپارتمان‌های نوساز منطقه بین ۲۶۰ هزار تا ۴۰۰ هزار تومان در نوسان بوده است و بمنظور پهنه‌بندی قیمت زمین، منطقه به ۷ گروه تقسیم‌بندی شد (نقشه ناحیه‌بندی ساختمان‌های نوساز در منطقه ۱۰). تحلیل‌های صورت گرفته نشان می‌دهد که قیمت زمین و مسکن در منطقه از سمت شمال به جنوب و از شرق به غرب کاهش می‌یابد یعنی می‌توان چنین نتیجه گرفت که بیشترین بافت فرسوده منطقه که در قسمت غربی و نواحی جنوبی تمرکز یافته است دارای حداقل قیمت است. بررسی‌های دقیق‌تر نشان می‌دهد که محدوده شماره یک بافت فرسوده (قسمت‌های غربی منطقه) با محدوده شماره ۳ نقشه پهنه‌بندی قیمت با رقم ۲۸۰ تا ۳۴۰ هزار تومان انطباق کامل دارد. محدوده شماره دو بافت فرسوده (جنوب منطقه) عمدتاً با دو پهنه قیمت شماره ۵ و ۴ یعنی با رقم ۲۷۰ تا ۳۳۰ و ۲۶۰ تا ۳۳۰ هزار تومان انطباق دارد و محدوده شماره سه بافت فرسوده بطور کامل در پهنه قیمت شماره ۲ با رقم ۳۰۰ تا ۳۵۰ هزار تومان قرار گرفته است.

۲-۶-۸- شاخص نسبت پروانه‌های تخریب و نوسازی

اطلاعات در دسترس از شاخص نوسازی و پروانه‌های مسکونی صادره مربوط به مطالعات مرحله اول و طی دوره ۹ ساله ۱۳۸۰-۱۳۷۲ می‌باشد. براساس این اطلاعات ۹۹ درصد پروانه‌های مسکونی بمنظور تخریب و نوسازی صادر شده است. نقشه میزان نوسازی برحسب املاک نحوه توزیع گرایش نوسازی مسکن را در منطقه نشان می‌دهد. تاثیر مجتمع مسکونی نواب بر تسریع گرایش به نوسازی در بافت‌های پیرامون آن مشهود است. روند نوسازی در محلات مجاور نواب، بافت پیرامون دو محور شمالی- جنوبی خوش و کارون و همچنین محور آذربایجان را در برمی‌گیرد و محورهای شرقی - غربی دامپزشکی، هاشمی، امام خمینی، مرتضوی و کمیل گرایش به نوسازی را در شعاع پیرامون خود از شرق به غرب تداوم داده‌اند. در واقع خیابان کمیل آخرین مرز پرکشتش در روند نوسازی در محدوده جنوبی منطقه محسوب می‌شود و محدوده واقع در جنوب آن که روستای بریانک را در بر می‌گیرد با توجه به قطع محورهای عمده شمالی - جنوبی منطقه قصرالدشت، خوش و کارون، در مرزهای آن به دلیل فقدان شبکه معابر مناسب و بافت فشرده روستایی از بخش‌های کم تحرک بازار مسکن منطقه است. بخش جنوبی نهر فیروزان، محدوده بریانک را از محلات واقع در غرب آن (محدوده خیابان امیری و سی‌متری جی) که از نظر نوسازی فعال‌تر محسوب می‌شود، جدا می‌سازد. محلات ۱۹ و ۲۱ که در غرب این مسیر قرار دارند با توجه به دسترسی‌های مناسب‌تر (خیابان قزوین، خیابان امیری، کمیل و

سی متری جی) و قطعه‌بندی منظم‌تر تنها محلاتی در جنوب منطقه هستند که با گرایش فعالی از نظر سرمایه‌گذاری در مسکن مواجه بوده‌اند.

در غرب منطقه نیز در محدوده روستای جی و محلات مجاور آن که جنوب خیابان دامپزشکی و شمال خیابان مالک اشتر قرار دارد، به برخی دلایل مشابه با بریانک، سرمایه‌گذاری در نوسازی و توسعه مسکن محدودتر از متوسط منطقه بوده است. تحلیل‌های صورت‌گرفته و انطباق نقشه نوسازی منطقه با موقعیت بافت‌های فرسوده بیانگر آن است که بیش از ۶۰ درصد مساحت بافت‌های فرسوده منطقه در معرض کمترین میزان نوسازی در سالهای اخیر قرار گرفته است. این میزان در سه پهنه وضعیت متفاوتی را نشان می‌دهد در نیمه شمالی پهنه شماره یک (واقع در غرب منطقه) و در حدود ۵۰ درصد مساحت آن در محدوده کمترین پروانه صادره (۶۳ تا ۲۰۰ پروانه صادره در مقیاس محله) واقع شده است و نیمه جنوبی آن در پهنه نیمه فعال از نظر تخریب و نوسازی با ۲۰۱ تا ۳۳۲ پروانه صادره قرار گرفته است. در پهنه شماره دو بافت فرسوده واقع در جنوب منطقه وضعیت تا اندازه‌ای متفاوت است. در این پهنه بیش از ۷۵ درصد مساحت در محدوده کمترین فعالیت نوسازی قرار دارد و مابقی در دو محدوده فعال و نیمه فعال واقع شده است. اما پهنه سوم (کوچکترین پهنه فرسوده منطقه) که در اطراف محدوده فعال نوسازی واقع شده است بیش از نیمی از مساحت آن در محدوده فعال و نیمه فعال نوسازی قرار گرفته است.

۲-۶-۹- مشخصات کلی و اصلی طرح‌های شهری مصوب در داخل بافت فرسوده

در محدوده منتخب بافت‌های فرسوده منطقه بخشهایی از دو طرح موجود منطقه قرار گرفته است. طرح ساماندهی و طراحی پارک هفت چنار و حوزه نفوذ آن که قسمت اعظم آن در پهنه فرسوده جنوب منطقه قرار گرفته است. این طرح در کمیسیون ماده پنجم مصوب شده است و طرح دوم مربوط به طرح تعریض و ساماندهی بافت اطراف خیابان امام خمینی است که در حدود ۳۰ درصد مساحت آن در محدوده بافت فرسوده نیمه شمالی منطقه قرار می‌گیرد. این طرح مراحل پایانی مطالعات خود را سپری می‌کند. سایر مشخصات این دو طرح در بخش طرح‌های موضوعی به تفصیل بیان شده است.

