

جمهوری اسلامی ایران

وزارت مسکن و شهرسازی - شهرداری تهران

کارفرما:

مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی 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 ۸

موضوع گزارش: الگوی توسعه منطقه ۸

مهندسین مشاور زیستا

تاریخ: مهرماه ۱۳۸۴

۱- نتایج مطالعات و تحلیل‌ها.....	۱
۱-۱- تحولات گذشته، وضع موجود و ویژگی‌های منطقه.....	۱
۱-۱-۱- تحولات گذشته منطقه.....	۱
۱-۱-۲- بازمینی وضعیت و تعیین ویژگی‌های برجسته یا منحصر به فرد منطقه.....	۲
۲-۱- فهرست مسائل و مشکلات منطقه.....	۷
۳-۱- چشم انداز آینده منطقه.....	۸
۴-۱- پیشنهاد استقرار جمعیت و فعالیت در منطقه ۸.....	۲۶
۵-۱- راهبردها و اهداف توسعه آینده منطقه.....	۳۳
۲- طرح راهبردی هدایت و کنترل تحولات کالبدی منطقه.....	۳۹
۱-۲- تعیین عناصر عمده و مهم ساختار کالبدی اصلی منطقه.....	۳۹
۲-۱-۱- عناصر عمده از نظر مقیاس بزرگتری.....	۳۹
۲-۱-۲- عناصر عمده از نظر پایداری نسبی.....	۴۲
۲-۱-۳- عناصر عمده از نظر شاخص بودن یا عملکرد متمایز.....	۴۴
۲-۱-۴- عناصر عمده از نظر اهمیت مکانی.....	۴۸
۲-۱-۵- تراکم فعالیت‌ها.....	۵۰
۲-۱-۶- عناصر عمده از نظر اهمیت به عنوان نشانه‌های شهری.....	۵۲
۲-۱-۷- بررسی شاخص‌های فیزیکی.....	۵۵
۲-۱-۷-۱- بررسی دانه بندی اراضی منطقه.....	۵۵
۲-۱-۷-۲- بررسی تعداد طبقات و تراکم ساختمانی در منطقه هشت.....	۶۳
۲-۱-۸- ساختار کالبدی پیشنهادی منطقه.....	۶۷
۲-۲- پهنه‌بندی استفاده از اراضی شهری.....	۷۳
۲-۲-۱- پهنه بندی وضع موجود.....	۷۳
۲-۲-۲- پهنه بندی پیشنهادی.....	۸۲
۳-۲- تقسیمات داخلی منطقه.....	۸۶
۲-۳-۱- تحلیل پراکنش کاربری‌ها در منطقه.....	۹۴
۲-۳-۲- بررسی تقسیمات از لحاظ جمعیت.....	۹۸
۲-۳-۳- مشخصات طرح پیشنهادی اصلاح حدود و تقسیمات داخلی منطقه.....	۱۰۵
۴-۲- بررسی شبکه معابر.....	۱۱۳
۲-۴-۱- شناسایی وضع موجود شبکه.....	۱۱۳
۲-۴-۲- شبکه معابر اصلی منطقه در مقام معرف نظام حرکت.....	۱۱۷
۲-۴-۳- شبکه معابر اصلی پیشنهادی.....	۱۲۲
۲-۴-۳-۱- ارائه پیشنهادات.....	۱۲۴
۵-۲- بافت نا کارآمد.....	۱۲۹
۲-۵-۱- شناسایی و طبقه بندی محدوده بافت فرسوده در منطقه :.....	۱۳۰
۲-۶- تعیین پهنه‌های مداخله و برنامه‌ریزی (برنامه‌ها و طرح‌های موضوعی و موضعی).....	۱۴۰
۲-۶-۱- پهنه ارزشمند (مصنوع).....	۱۴۱
۲-۶-۱-۱- پهنه بافت با ارزش نارمک.....	۱۴۱
۲-۶-۲- پهنه ناکارآمد :.....	۱۴۲

- ۱۴۲..... ۱-۲-۶-۲ - پهنه بافت نا کارآمد مجیدیه و وحیدیه.....
- ۱۴۲..... ۳-۶-۲ - پهنه ویژه شهری.....
- ۱۴۲..... ۱-۳-۶-۲ - پهنه مجتمع ایستگاهی مترو.....
- ۱۴۵..... ۴-۶-۲ - طرح‌های موضوعی و موضوعی پهنه‌های مورد بررسی.....
- ۱۴۶..... ۱-۴-۶-۲ - عنوان پروژه: حفظ و احیاء پهنه بافت با ارزش نارمک.....
- ۱۵۰..... ۲-۴-۶-۲ - عنوان پروژه: نوسازی و بهسازی بافت نا کارآمد وحیدیه و مجیدیه.....
- ۱۵۳..... ۳-۴-۶-۲ - عنوان پروژه، ساماندهی پهنه صنعتی.....
- ۱۵۶..... ۴-۴-۶-۲ - عنوان پروژه، بررسی کریدور بزرگراه رسالت.....
- ۱۵۸..... ۵-۴-۶-۲ - عنوان پروژه، ساماندهی پهنه میدان رسالت.....
- ۱۶۱..... ۶-۴-۶-۲ - عنوان پروژه، بررسی پایانه راه آهن شهری دردشت و کاربری مناسب آن.....
- ۱۶۵..... ۷-۴-۶-۲ - عنوان پروژه: بررسی کریدور شهری دماوند.....
- ۱۶۷..... ۸-۴-۶-۲ - عنوان پروژه: بررسی ایستگاه مترو مدنی و پارکینگ ها، پایانه و کاربری های مناسب آن.....

۱- نتایج مطالعات و تحلیل‌ها

۱-۱- تحولات گذشته، وضع موجود و ویژگی‌های منطقه

منطقه ۸ در شرق تهران مابین دو محور مهم شرقی - غربی تهران (خیابان دماوند و رسالت) واقع است. از سمت شمال و شمال شرقی به منطقه ۴، از جنوب به منطقه ۱۳ و از سمت غرب به منطقه ۷ محدود می‌شود.

۱-۱-۱- تحولات گذشته منطقه

شهر تهران در سال‌های ۱۳۱۱ تا ۱۳۲۰ شاهد گسترش موج سوم صنعت و مدرنیزاسیون بود. کارخانه‌های مختلف در این دوره شکل گرفتند. در سر شماری سال ۱۳۱۱ تهران دارای ۳ گروه عمده شغلی شامل کارفرمایان و صاحبان حرفه (۳۵ درصد)، مستخدمین دولت و حقوق‌بگیران (۳۴ درصد) و شاگردان و کارگران روزمزد (۳۱ درصد) بود. تا سال ۱۳۳۵ جمعیت تهران با ۱/۵ میلیون نفر از تمرکز صنعتی فریبنده‌ای برخوردار گردید. در این سال حدود ۵۴ درصد خانواده‌های شهر در زمره اقشار کارگری محسوب می‌شوند. به این ترتیب طی سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۴۰ سکونت‌گاه‌های کارگرنشین در جنوب، شرق و غرب در ارتباط با این گروه‌ها پدید آمدند. در نتیجه ساختار فضایی تهران، سرمایه‌گذاری اقشار و متوسط جامعه نیز گسترش یافت. این اقشار که عمدتاً شامل کارکنان دولت می‌شدند در محلات یوسف‌آباد، نارمک، تهران‌پارس و نازی‌آباد ساکن شدند.

هسته مرکزی منطقه (نارمک) که اولین تجربه شهرسازی مدرن با اندیشه‌های راسیونالیستی ایرانی شده است، در سال ۱۳۲۹ بوسیله بانک ساختمانی طرح‌ریزی اولیه گردیده، در حدود سال ۱۳۳۸ ساختن کوی کالاد شروع شد و در سال ۱۳۴۵ به پایان رسید. اولین قسمت‌هایی که در نارمک شکل گرفت، ایستگاه دفتر و میدان هفت‌حوض می‌باشد. نارمک اولین شهرک با استراکچر منظم و قوی شمالی-جنوبی و دارای معابر با سلسه مراتب شهری می‌باشد.

سرانجام این محله با بوجود آمدن تأسیسات شهری در آن مورد استقبال قرار گرفت. با احداث بزرگراه رسالت (سید خندان) فعالیت‌های ساختمان در آنجا شدت گرفته و به تدریج اراضی حد فاصل نارمک و مناطق توسعه یافته تهران نیز ساخته شد. توسعه اراضی نارمک باعث شد که اراضی در دشت و ابراهیم‌آباد و با تفکیک توسط صاحبان آن‌ها به قطعات کوچک تقسیم شوند. و چون

قیمت این اراضی در مقایسه با نارمک ارزان بود، مردمی که از نظر در آمد در سطح پایین تری بودند به این نواحی روی آوردند.

در طرح جامع قدیم، تهران به ده منطقه تقسیم شد، که منطقه ۶، تهرانپارس بوده و منطقه ۸ کنونی جزو آن است. در حدود سال ۱۳۴۸ مرحله سوم گسترش منطقه انجام شد یعنی بین چهار راه سر سبز و بالای ۴۶ متری تا فرجام ساخت و سازهایی به صورت پراکنده در منطقه ایجاد شد. در سال ۱۳۴۹ با تصویب طرح جامع تهران، این منطقه جزء مناطق شهری در آمد. رواج مالکیت اتومبیل و سروسامان نسبی در وضع اتوبوس رانی و نیز وضع مسکن موجب استقبال مردم تهران از توسعه اقماری اطراف تهران گردید. در سال ۱۳۵۹ با ایجاد ۲۲ منطقه در شهر تهران، منطقه ۴ از آن جدا گردید. محله تهرانپارس نیز از سال ۱۳۵۰ داخل محدوده گردید. همزمان با تفکیک اراضی و توسعه های شهری در نارمک و تهرانپارس و اطراف آنها قسمت عمده ای از اراضی جنوب شرق محدوده در اطراف جاده دماوند به منظور توسعه های صنعتی تفکیک شده در زیر پوشش ساختمانی درآمد.

واحدهای تولیدی، کارگاه های فنی و انبارهای کالا و جذب نیروی انسانی عمده به این قسمت از تهران و تمایل کارکنان به سکونت در نقاط نزدیک به محل کار موجب گردید که نواحی اطراف منطقه صنعتی چون خاک سفید، جوادیه، اراضی شرق تهرانپارس و به طور کلی زمین های اطراف تهران نو و جاده دماوند برای توسعه های شهری به قطعات کوچک تفکیک شوند. در حدود سال ۱۳۶۰ توسعه نارمک محدود به شمال شرق نارمک می شود. اراضی بین نارمک و تهرانپارس در دو طرف خیابان رسالت به علت خارج از محدوده بودن ساخته نشد، ولی زاغه نشینی رواج داشت. در جهت شمال غرب، نارمک به علت قراردادن زمین های ارتش توسعه نیافت. منطقه خاک سفید نیز در سال های ۱۳۵۸ تا ۱۳۶۰ لایه های اولیه رشد خود را پیدا کرد.

۱-۲- بازبینی وضعیت و تعیین ویژگی های برجسته یا منحصر به فرد منطقه

تعیین ویژگی های برجسته (اجتماعی، محیطی و کالبدی) منطقه

ویژگی های برجسته منطقه از نظر اجتماعی، محیطی و کالبدی به شرح زیر می باشد:

ویژگی های کالبدی

- مساحت منطقه ۱۳۳۹ هکتار
- بارزترین ویژگی اختصاص حدود ۵۰ درصد اراضی به مسکن (حدود ۲ برابر شهر)
- اختصاص ۳۵ درصد سطح منطقه به معابر

- وجود بافت ارزشمند نارمک در منطقه
- وجود بافت‌های فشرده و مسئله‌دار وحیدیه و مجیدیه
- وجود کاربری‌های فرامنطقه‌ای در لبه‌های شمالی و جنوبی
- اختلاط شدید عملکردی با منطقه ۷ در لبه غربی
- وجود یک بخش صنعتی در شرق منطقه
- نبود سیستم فاضلاب شهری
- بهره‌وری از مخازن ۱۱ و ۷ آب با ۷۲ شیر فشارشکن
- تأمین ۳۰ درصد شبکه آبیاری از آب آشامیدنی
- دارای پوشش کامل شبکه آب
- ظرفیت مخازن آب بیش از جمعیت موجود می‌باشد.

سوانح طبیعی

- عدم عبور گسل‌های زلزله در منطقه
- در مطالعات ریز پهنه‌بندی آسیب‌پذیری در ناحیه ۳ را در اثر گسل ری پیش‌بینی می‌نماید.
- امکان وجود سیلاب به علت عبور چند مسیل در منطقه

حمل و نقل

- وجود شبکه نسبتاً مناسب داخلی در شرایط حاضر
- چند قطعه شدن منطقه در اثر بزرگراه‌های در دست احداث شمالی - جنوبی
- وجود جریان عبوری در معبر شمالی - جنوبی و یک معبر اصلی شرقی - غربی
- عبور چند بزرگراه در منطقه در طرح‌های بالادست

زیست‌محیطی

- آلودگی‌های ناشی از صنایع
- استقرار دو محور شهری کامل در محدوده شمالی و جنوبی منطقه (رسالت و دماوند)
- استفاده از سوخت سالم در محور دماوند (اتوبوس برقی)
- آلودگی‌های ناشی از کانون‌های تراکم ترافیکی (مانند میدان رسالت)
- آلوده‌ترین منطقه هوا در تهران به هنگام پرواز هواپیما از فرودگاه دوشان‌تپه

- نحوه نامناسب جمع‌آوری زباله

ویژگی‌های اجتماعی

- جمعیت در سال ۱۳۷۵ برابر با ۳۳۶ هزار نفر
- تراکم متوسط جمعیتی ۲۸۴ نفر در هکتار
- ۸ درصد غیر مسلمان (عمدتاً مسیحی) که این رقم ۶ برابر متوسط تهران می‌باشد.
- ۴۴ درصد ارامنه کل تهران در این منطقه ساکن می‌باشند.

مسکن

- میانگین نفر در اتاق ۱/۷
- تراکم متوسط ساختمانی ۱۴۹ درصد.
- ۳۳ درصد قطعات زیر ۱۰۰ مترمربع و ۷۳ درصد قطعات زیر ۲۰۰ مترمربع مساحت دارند.
- عمده بافت منطقه ۱ تا ۲ طبقه می‌باشد.

مالی و مدیریت شهری

- از سال ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۱ درآمد شهرداری ۱۸ درصد در سال رشد داشته است (تراکم و زیربنا)
- کاهش هزینه‌های سالانه شهرداری به میزان ۱۲ درصد
- شهردار دارای ۷ دفتر مرتبط با شهردار می‌باشد؛ معاونت فنی و عمرانی، شهرسازی و معماری، مالی و اداری، فرهنگی و اجتماعی، حمل و نقل، امور شهری و سبز، هماهنگی و برنامه‌ریزی

تعیین ویژگی‌های اقتصادی و ارتباط آن با اقتصاد شهر و منطقه شهری

الف - منطقه ۸ یکی از مناطق متوسط‌نشین تهران است و قشر متوسط جدید شامل کارمندان دولت، تکنسین‌ها و دستیاران و همچنین صنعتگران، این منطقه را برای سکونت خود انتخاب کرده‌اند و در مقابل اقشار بالا شامل مدیران ارشد و قانونگذاران و نیز اقشار پایین همچون کارگران ساده کمتر این منطقه را انتخاب می‌کنند. هر چند ۳ ناحیه منطقه ۸ نیز تفاوت‌هایی اساسی در مکان‌گزینی افراد با مشاغل مختلف دارند، تنها به این امر بسنده می‌شود که ناحیه ۳ ناحیه‌ای با قشر متوسط به پایین است و بیشتر تکنسین‌ها و رانندگان را جذب خود کرده است. ناحیه ۲ ناحیه‌ای متوسط بوده و بیشتر کارمندان است و ناحیه ۱

را می‌توان ناحیه‌ای با قشربندی متوسط به بالا در نظر گرفت. بطور کلی در این منطقه ۲۹/۵ درصد در بخش صنعت و ۶۷/۳ درصد در بخش خدمات شاغل می‌باشند.

ویژگی های ساختار فعالیت اقتصادی منطقه ۸

هر چند نقش سکونت و خوابگاهی منطقه به نقش اقتصادی و فعالیتی آن غلبه می‌کند، اما از نظر فعالیت‌های اقتصادی، منطقه ۸ منطقه‌ای صنعتی- تجاری است. بخش شرقی منطقه کانون متمرکز فعالیت‌های صنعتی و خیابان آیت بویژه از خیابان رسالت تا خیابان هفت‌حوض کانون عمده فعالیت‌های تجاری است. نقشه شماره ۱-۲۱ ساختار کلی فعالیت‌های اقتصادی منطقه را نشان می‌دهد. ضمن اینکه نقشه شماره ۲-۲۱ و ۳-۲۱ به ترتیب تمرکز صنایع و تجارت را در منطقه به تصویر می‌کشند.

براساس آمار کارگاه‌های سرشماری عمومی صنعت و معدن ۱۳۸۱ دارای ۱۱۴۴۸ واحد کارگاهی با بیش از ۵۰ هزار شاغل کارگاهی بوده است. هرچند طی دوره ۸۱-۱۳۷۳ به شماره کارگاه‌های منطقه ۱۳۰۰ واحد افزوده شده، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد که تعداد کارگاه‌های صنعتی منطقه کاهش یافته و عمده افزایش کارگاه‌ها مربوط به فعالیت‌های تجاری و خدماتی مالی بوده است.

۱-۲- فهرست مسائل و مشکلات منطقه

مسائل و مشکلات اساسی منطقه به سه گروه حیاتی، اساسی و دوره‌ای قابل تقسیم می‌باشند:

الف- مسائل حیاتی

به صورت زیربنایی در نظر گرفته می‌شوند و راه‌حل‌های آن بستگی به شرایط کلی دارد و

عبارتند از:

یک- مسائل اجتماعی

یک-۱- مسائل فرهنگی و اجتماعی ناحیه ۳

یک-۲- عدم مشارکت و همکاری کافی مردم در مسائل منطقه

یک-۳- کارا نبودن نهادهای فعال برای مواقع بحران

یک-۴- تراکم زیاد جمعیتی، در برخی از محلات

دو- مسائل اقتصادی

دو-۱- قوانین و سیاست‌هایی که مانع فعالیت‌های مناسب صنعتی می‌شوند.

دو-۲- عدم تشویق به سرمایه‌گذاری و تقویت تشکلهای صنفی در منطقه

سه- مسائل کالبدی

سه-۱- منطبق نبودن محدوده‌های منطقه با تعاریف طرح‌های بالادست

سه-۲- نامشخص بودن وضعیت لبه‌های محورهای اصلی شهر، در منطقه

سه-۳- منطبق نبودن تعاریف شبکه معابر با وضعیت فعلی و عملکرد جریان ترافیکی ناشی از آن

سه-۴- عدم کارایی شبکه زیرساخت موجود

سه-۵- عدم تکمیل شبکه بزرگراهی شهر و مترو

چهار- مبانی تصمیم‌گیری

چهار-۱- وجود دیدگاه متمرکز سازمان‌های دولتی در تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی

چهار-۲- ساختار و حاکمیت مدیریت سنتی و ارباب رجوعی

چهار-۳- عدم برنامه‌ریزی برای یک سیستم حمل و نقل همگانی مدون

ب- مسایل اساسی

که بررسی و رفع آنها به صورت دراز مدت در سطح منطقه در نظر گرفته می شود و عبارتند از، مسائل کالبدی به شرح زیر:

ب-۱- نظام مند نبودن سلسله مراتب شهری (به جز محله نارمک)

ب-۲- عدم استفاده بهینه از فضاهای موجود و زمین های بایر

ب-۳- عدم ایجاد و توسعه فضاهای فراغتی

ب-۴- کمبود فضاهای فرهنگی

ب-۵- عدم ساماندهی صنایع

ب-۶- کیفیت نامناسب سیمای شهری و محیط زیست

ب-۷- نامناسب بودن بافت های شهری (در ناحیه ۳)

ب-۸- عدم کارآیی شبکه زیرساخت های موجود

ج- مسایل دوره ای

که به صورت اقدامات عاجل در سطح منطقه در نظر گرفته می شود و عبارتند از:

ج-۱- مسایل ها

ج-۲- نبود الگوی ساخت مناسب در ناحیه ۳

ج-۳- گره های ترافیکی موجود

ج-۴- حفاری ها و عملیات ساختمانی در سطح منطقه

ج-۵- سرازیر شدن تمام جریان های ورودی و خروجی شرق تهران به میدان رسالت

ج-۶- فشار بالای توزیع جریان مناطق اطراف به جریان های مرتبط با منطقه

ج-۷- عدم تطابق محدوده منطقه با ناحیه ترافیکی راهنمایی و رانندگی

۱-۳- چشم انداز آینده منطقه**مقدمه :**

بخشی که در ذیل تحت عنوان چشم انداز آینده منطقه می آید، خلاصه ای از متن (چشم

انداز آینده منطقه) است که در قبلاً ارسال گردید.

طرح جامع تهران در سال ۱۳۴۷ به تصویب رسید که براساس آن تهران به ۱۰ جامعه

بزرگ تقسیم می شد. هم اکنون تهران به ۲۲ منطقه شهرداری تقسیم شده که بر خلاف پیشنهاد

طرح جامع، توسعه صنعتی تهران همچنان در امتداد ورودی‌های عمده و اصلی شهر به سوی کرج، قزوین و دماوند به سوی گسترش است. بعد از تصویب طرح جامع بعثت رشد و تحولات سریع اقتصادی کشور، موجب شد که الگویی میانی با عنوان (طرح حفظ ساماندهی شهر تهران) انتخاب گردید. از اهداف این طرح، ایجاد، توسعه و تقویت مراکز حوضه‌ای در غرب، جنوب، شرق و شمال با هویت‌های مختلف عملکردی بوده است.

به گونه‌ای که حوزه شرقی هویت تجاری - صنعتی دارد. طبق پیشنهاد این طرح، منطقه ۸ جدای از بخش شرقی آن که دارای ماهیتی صنعتی است، عموماً خدماتی خواهد بود. طبق برآورد و بررسی‌های میدان مشاور، این منطقه عملاً دارای کاربری مسکونی است. بنابراین مشخص است که نقش منطقه ۸ مطابق با اسناد کلان توسعه و اهداف زمان آن نمی‌باشد.

در طرح ساماندهی پیشنهاد جمعیت برای منطقه ۸ در سال افق طرح (۱۳۷۵) ابتدا ۳۴۷,۹۳۱ نفر بوده است که این رقم سپس به ۲۷۵,۰۰۰ نفر کاهش یافته است. در سال ۱۳۷۵ جمعیت منطقه ۳۲۹,۳۵۸ نفر و طبق برآورد مشاور در حال حاضر جمعیت منطقه با توجه به دو فرضیه تعداد واحد اضافه شده و براساس جدول پیوست، ۳۸۰,۰۰۰ و ۴۰۰,۰۰۰ نفر می‌باشد که در این حالت اضافه جمعیتی برابر ۵۴,۳۵۸ نفر در سال ۱۳۷۵ یعنی ۱۹/۷۸ درصد و حداقل ۱۰۵,۰۰۰ نفر یعنی معادل ۳۸/۱۸ درصد در سال ۱۳۸۱ را دارد (جدول شماره ۱-۳۱).

جدول شماره ۱-۳۱: برآورد رشد جمعیت با در نظر گرفتن تعداد واحدهای مسکونی در منطقه ۸

محللات	تعداد واحدهای میزی اضافه شده	سهم واحدهای میزی	تعداد واحد مسکونی سال ۱۳۷۵	پراکنش تعداد واحد اضافه شده برحسب سهم میزی (فرض اول)	پراکنش تعداد واحد اضافه شده برحسب سهم میزی (فرض دوم)	تعداد واحد مسکونی سال ۱۳۸۱ (فرض اول)	تعداد واحد مسکونی سال ۱۳۸۱ (فرض دوم)	جمعیت ۱۳۸۱ (فرض اول)	جمعیت ۱۳۸۱ (فرض دوم)	نرخ رشد (فرض اول)	نرخ رشد (فرض دوم)
۱	۳۴۶	۰/۰۷	۴۶۶۰	۸۳۵	۱۱۸۳	۵۴۹۵	۵۸۴۳	۲۱۵۰۷	۲۲۸۷۰	۳/۲۳	۴/۳۰
۲	۳۲۰	۰/۰۶	۹۷۱۵	۷۷۲	۱۰۹۴	۱۰۴۸۷	۱۰۸۰۹	۴۱۰۴۷	۴۲۳۰۸	۰/۳۶	۰/۸۷
۳	۱۷۱	۰/۰۳	۴۴۴۶	۴۱۳	۵۸۵	۴۸۵۹	۵۰۳۱	۱۹۰۱۷	۱۹۶۹۰	۱/۰۸	۱/۶۷
۴	۲۸۵	۰/۰۶	۳۳۷۸	۶۸۸	۹۷۵	۴۰۶۶	۴۳۵۳	۱۵۹۱۳	۱۷۰۳۶	۴/۳۲	۵/۵۱
۵	۳۷۱	۰/۰۷	۵۲۷۳	۸۹۵	۱۲۶۹	۶۱۶۸	۶۵۴۲	۲۴۱۴۳	۲۵۶۰۴	۳/۱۰	۴/۱۲
۶	۶۶۱	۰/۱۳	۷۴۲۸	۱۵۹۵	۲۲۶۰	۹۰۲۳	۹۶۸۸	۳۵۳۱۷	۳۷۹۲۰	۳/۸۵	۵/۰۹
۷	۱۳۴	۰/۰۳	۱۶۰۹	۳۲۳	۴۵۸	۱۹۳۲	۲۰۶۷	۷۵۶۳	۸۰۹۱	۳/۶۵	۴/۸۲
۸	۲۶۷	۰/۰۵	۲۲۱۹	۶۴۴	۹۱۳	۲۸۶۳	۳۱۳۲	۱۱۲۰۷	۱۲۲۵۹	۴/۲۶	۵/۸۳
۹	۴۳۷	۰/۰۸	۵۱۶۸	۱۰۵۵	۱۴۹۴	۶۲۲۳	۶۶۶۲	۲۴۳۵۵	۲۶۰۷۷	۴/۳۹	۵/۵۸
۱۰	۳۸۴	۰/۰۷	۴۵۷۲	۹۲۷	۱۳۱۳	۵۴۹۹	۵۸۸۵	۲۱۵۲۲	۲۳۰۳۴	۳/۹۰	۵/۰۹
۱۱	۲۲۶	۰/۰۴	۳۸۶۱	۵۴۵	۷۷۳	۴۴۰۶	۴۶۴۳	۱۷۲۴۷	۱۸۱۳۷	۲/۲۶	۳/۱۲
۱۲	۱۰۲	۰/۰۲	۴۷۳۵	۲۴۶	۳۴۹	۴۹۸۱	۵۰۸۴	۱۹۴۹۶	۱۹۸۹۸	-۱/۰۶	-۰/۷۳
۱۳	۱۸۴	۰/۰۴	۵۷۲۲	۴۴۴	۶۲۹	۶۱۶۶	۶۳۵۱	۲۴۱۳۴	۲۴۸۵۹	-۱/۷۰	-۱/۲۱
۱۴	۱۵۴	۰/۰۳	۳۰۰۶	۳۷۲	۵۲۷	۳۳۷۸	۳۵۳۳	۱۳۲۲۰	۱۳۸۲۷	۰/۰۹	۰/۸۴
۱۵	۱۸۵	۰/۰۴	۳۲۰۶	۴۴۶	۶۳۳	۳۶۵۲	۳۸۳۹	۱۴۲۹۶	۱۵۰۲۴	۰/۷۷	۱/۶۱
۱۶	۲۷۶	۰/۰۵	۴۳۰۹	۶۶۶	۹۴۴	۴۹۷۵	۵۲۵۳	۱۹۴۷۲	۲۰۵۶۰	۲/۰۷	۳/۰۰
۱۷	۱۰۳	۰/۰۲	۳۵۲۸	۲۴۹	۳۵۲	۳۷۷۷	۳۸۸۰	۱۴۷۸۱	۱۵۱۸۷	۲/۱۴	۲/۶۰
۱۸	۱۷۵	۰/۰۳	۳۳۹۴	۴۲۲	۵۹۸	۳۸۱۶	۳۹۹۲	۱۴۹۳۷	۱۵۶۲۶	۲/۵۳	۳/۳۰
۱۹	۲۱۸	۰/۰۴	۲۶۸۹	۵۲۶	۷۴۵	۳۲۱۵	۳۴۳۴	۱۲۵۸۴	۱۳۴۴۳	۳/۳۷	۴/۵۱
۲۰	۱۶۰	۰/۰۳	۱۷۲۰	۳۸۶	۵۴۷	۲۱۰۶	۲۲۶۷	۸۲۴۳	۸۸۷۴	۳/۹۸	۵/۲۷
منطقه	۵۱۵۹	۱	۸۴۶۳۸	۱۲۴۵۰	۱۷۶۴۲	۹۷۰۸۸	۱۰۲۲۸۰	۳۸۰۰۰۲	۴۰۰۳۲۴	۲/۰۵	۲/۹۴

پیشنهاد تراکم جمعیتی متوسط منطقه طبق طرح ساماندهی ۲۷۷ نفر در هکتار (طرح ۱۳۷۵) بوده که در حال حاضر ۲۸۴ نفر در هکتار است که افزایش تراکمی معادل ۲/۵۲ درصد را نشان می‌دهد. تراکم مسکونی پیشنهادی منطقه ۱۸۰٪ بوده (به جز ۲۸۰٪ برای میدان نبوت) که در حال حاضر ۱۴۹ درصد می‌باشد. سرانه پیشنهادی زمین مسکونی نیز ۱۲/۲۹۱ متر مربع بوده در حالیکه وضع موجود نشان دهنده ۱۷/۳۵ متر مربع سرانه می‌باشد. سطح مسکونی نیز در حال حاضر ۴۹/۸ درصد منطقه است که طبق پیشنهاد طرح ساماندهی حدود ۲۵/۳ درصد از کل مساحت منطقه باید مسکونی می‌بود. از مقایسه سرانه‌های موجود نواحی ۳ گانه منطقه ۸ با سرانه‌های پیشنهادی طرح ساماندهی مشخص می‌شود که:

در ناحیه ۱- سرانه تجاری، آموزشی، مذهبی، پذیرایی، درمانی و اداری بیش از پیشنهاد طرح ساماندهی و سرانه‌های تفریحی، ورزشی، فرهنگی و اجتماعی کمتر از سرانه پیشنهادی طرح ساماندهی می‌باشد.

در ناحیه ۲- سرانه‌های پذیرایی، اجتماعی و تفریحی با کمبود سطح مواجه‌اند. ضمن آنکه سطوح فضای سبز آن با توجه به میادین خصوصی محل اجتماع خانواده‌ها در محله‌های نارمک در سطح بسیار مناسبی قرار دارد.

در ناحیه ۳ - کمبود سرانه کاربری‌های فرهنگی، اجتماعی، تفریحی، پذیرایی، درمانی و ورزشی دیده می‌شود. پراکندگی کاربری‌های فضای سبز در محلات ناحیه ۳ وضعیت مناسبی ندارند. و محلات نظام آباد و وحیدیه با کمبود فضای سبز مواجه هستند.

سرانه‌های وضع موجود بطور کلی نشان می‌دهد که تحقق برنامه یا طرح‌های فرا دست در منطقه در مواردی به هیچ وجه اجرا نشده است مانند سطوح پیش بینی شده برای آموزش عالی، اجتماعی و تفریحی.

درخصوص کاربری‌های فرهنگی و تجهیزات ورزشی با کمبود سطح و سرانه روبرو هستیم. در عوض مشاهده می‌شود که کاربری‌های دیگر مانند مسکونی افزایش حدود ۹۷٪، آموزشی ۲۸۸٪، درمانی ۴۶/۶۳٪، فضای سبز ۵/۲۶٪، حمل و نقل و راه‌های افزایش برابر ۲۶۴/۱۸٪ داشته‌اند. بنابراین طرح ساماندهی در بیشتر موارد نتوانسته است در منطقه اجرا شود یا به بیان دیگر عواملی که بتواند جلوی رشد و گسترش ناخواسته در منطقه را بگیرد و یا راه حل‌های مقطعی را مهار کنند، وجود نداشته است.

در منطقه ۸ حدود ۵۰ درصد سطح به مسکن اختصاص دارد. یعنی در واقع منطقه‌ای است مسکونی و بدین ترتیب می‌باید کاربری‌های خدماتی مرتبط در حد موردنیاز باشد. با معیارهای طرح ساماندهی برای مناطق مختلف اگر جمعیت طرح ساماندهی مدنظر باشد (۲۷۵ هزارنفر) سطوح کاربری‌های آموزشی، مذهبی، پذیرایی، درمانی، ورزشی، سبز و حمل و نقل بیش از حد مورد نیاز است و تنها سطوح کاربری‌های آموزش عالی، تأسیسات و تجهیزات شهری کمتر می‌باشد. لکن اگر نسبت سطوح پیشنهادی طرح ساماندهی را به نسبت جمعیت موجود منطقه (۳۸۰,۰۰۰ نفر) اضافه نماییم، مساحت کاربری‌های فرهنگی و ورزشی نیز دچار کمبود می‌شود. با وجود اضافه سطح آموزشی (حدود ۴ برابر)، درمانی (حدود ۳۰ درصد)، اداری (حدود ۷ برابر) و معابر، به نظر می‌رسد که منطقه پتانسیل پذیرش جمعیت بیشتر و به خصوص در مناطقی که پراکنش کاربری‌ها مطلوب‌تر است (مانند خیابان گلستان) را داراست. به علاوه سطوح بالای اداری و صنعتی نشان می‌دهد که در طرح‌های آینده منطقه بیشتر می‌توان خصلت فرامنطقه‌ای بیابد. پراکنش کاربری‌های کاملاً مطلوب نیست. ولی از مشکل عمده‌ای حکایت نمی‌کند و بیشتر ناشی از عدم امکان استقرار کاربری‌ها در برخی از نقاط مشخص شده حکایت دارد.

امکانات کاربری‌ها عبارتند از:

- وجود کارگاه بزرگ مترو در جوار رسالت و دردشت و وجود چند ایستگاه دیگر که می‌تواند به رونق منطقه کمک کند.
- استقرار اراضی و کاربری‌های بزرگ در اطراف خیابان گلستان که می‌تواند آن را به یک محور مجهز شهری تبدیل نماید.
- بنابه مطالعات انجام شده افزایش سرویس‌دهی و خدمات حمل و نقل مناسب که به طرق مختلف انجام می‌گیرد باعث بالا رفتن کیفیت زندگی و به تبع آن توسعه در جهات مختلف در سطح شهرها می‌گردد. این موضوع برای شهر تهران نیز کاملاً مشخص است.
- بنابراین جهت نیل به این هدف در تهران، مواردی در جهت توسعه کلی شهر از دیدگاه مباحث حمل و نقل مطرح گردیده است که عبارتند از:
- تکمیل و راه‌اندازی خط دو مترو و به تبع آن جذب سفرهای شهروندان
- تسریع در امر ساخت بزرگراه‌های شرق تهران مانند دارآباد
- ارائه طرح‌های مهندسی ترافیک در راستای سیاست‌های حمل و نقل و ترافیک شهرداری

- تدارک طرح‌های مختلف در زمینه ساماندهی به مسئله تردد (در میدان رسالت به عنوان یکی از میادین مهم شهر تهران)

از نظر طرح‌های فرادست، جمعیت پیشنهادی منطقه در مرحله اول ۳۴۷,۰۰۰ نفر پیشنهاد شده بود که بعداً به ۲۷۵,۰۰۰ نفر کاهش یافت. در حالی که در شرایط حاضر جمعیت منطقه حدود ۳۸۰,۰۰۰ نفر است و در همان سال پایه نیز حدود ۳۳۰,۰۰۰ نفر بود. بنابراین چگونگی کاهش جمعیت منطقه از مسائل عمده است.

تراکم پیشنهادی مسکونی ۱۸۰ درصد و در نقاطی ۲۸۰ درصد است. در حالی که تراکم متوسط موجود ۱۴۹ درصد است. بنابراین افزایش تراکم ساختمانی با کاهش ۳۰ درصد جمعیت پیشنهادی، تعارض موضوع جمعیت را افزایش می‌دهد.

براساس مبانی طرح جامع (ساماندهی) معابر شریانی درجه یک (بزرگراهی) مرز مناطق را تعریف می‌نمایند. بر این اساس:

اولاً با حضور بزرگراه شرق در میان منطقه حدوداً یک سوم غرب آن باید جدا شده به علاوه بزرگراه تهرانپارس و پروین نیز دو تقسیم دیگر در شرق ایجاد می‌نمایند. در قسمت غربی حد منطقه با یک معبر شریانی درجه دو فرعی از منطقه ۷ جدا شده است که به هیچ عنوان به شکل مرز دو منطقه عمل نمی‌کند و کاربری‌های طرفین آن بیش از آن که در تماس با مناطق مربوطه خود باشند، با یکدیگر در تعامل مستمر و دائم قرار دارند.

مسایل اساسی که بررسی و رفع آنها به صورت درازمدت در سطح منطقه در نظر گرفته می‌شود عبارتند از:

نظام‌مند نبودن سلسله مراتب شهری (به جز نارمک)، عدم استفاده مناسب از فضاهای موجود و زمین‌های بایر، عدم ایجاد و توسعه فضاهای فراغت، کمبود فضاهای فرهنگی، تجاری بودن بیشتر فضاهای خدماتی، کیفیت نامناسب و عدم ساماندهی فضاهای صنعتی (با وجود اینکه در طرح فرادست این منطقه در حوزه شرق صنعتی - خدماتی دیده شده است)، نامناسب بودن بافت‌های شهری در ناحیه ۳، عدم کارایی شبکه زیرساخت‌های موجود و کیفیت نامناسب سیمای شهری و محیط زیست. موارد ذکر شده بعدی را می‌توان به عنوان راهکارها و ابزارهای قانونی مناسب در طرح‌های فرادست آینده در نظر گرفت:

- جمعیت پذیری منطقه
- نقش غالب ایستگاه‌های مترو در منطقه
- منطقه‌بندی همگون تهران

شناسایی و تدوین چشم اندازهای بدیل نقش و مأموریت منطقه

منطقه ۸ تهران با استقرار در ورودی شرق تهران بدون قرارگیری در ساختار اصلی و مرکزی شهر تهران تعریف می‌شود. نقش تولیدی منطقه در نظام اقتصادی شهر تهران با توجه به تمرکز صنایع در شرق منطقه نیز حائز اهمیت است.

همراه با این نقش تولیدی، نباید از نقش سکونتی منطقه (اقشار متوسط به بالا) غافل ماند. با توجه به گرایش‌های پیش‌بینی شده برای منطقه، جدول SWOT ارزیابی هر یک از این گرایش‌ها در چارچوب اهداف کلی توسعه منطقه در جدول شماره ۶-۳۱ بیان شده است.

جدول شماره ۶-۳۱: ارزشیابی چشم‌اندازهای احتمالی منطقه در چارچوب اهداف کلی توسعه منطقه

گرایش‌ها	چشم‌انداز ۱ (تثبیت وضع موجود)	چشم‌انداز ۲ (ادامه روند وضع موجود)	چشم‌انداز ۳ (تحقق طرح ساماندهی)	چشم‌انداز ۴ (چشم‌انداز ویژه)
تغییر محدوده منطقه به صورت منطقی	-	-	-	*+
تعریف رابطه منطقی بین منطقه و کاربری‌های فرامنطقه‌ای مؤثر در منطقه	-	+	+	+
تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط بر منطقه	-	-	-	*+
تعریف سقف جمعیتی جدید برای منطقه با توجه به پتانسیل‌های اقتصادی و کالبدی اراضی و امکانات منطقه	-	+	-	+
امکان‌پذیرسازی جایگزینی منطقی صنایع در منطقه (کمک در خلق یک منطقه کار و سکونت کارآمد)	-	-	+	+
ساماندهی به استقرار معابر جدید	-	-	-	*+
بازگشت به هویت مستقل محلات و پایدارسازی بافت شهری اصیل نارمک، نگهداری میدان هفت حوض و آیت (حفظ خاطره‌های اجتماعی) با استفاده از کمک‌های سازمان میراث فرهنگی و زیباسازی شهرداری	+	+	+	+
کوشش برای ارتقاء محلات مسئله‌دار بدون تغییر در بافت اقشار سکونتی آن	+	+	-	+
استفاده از پتانسیل‌های بالقوه منطقه مانند مترو در تأمین کاربری‌ها و...	-	+	-	+
حفاظت از محیط زیست و ایجاد منطقه سالم	+	+	+	+

* در تعامل با مناطق دیگر امکان‌پذیر خواهد بود.

باتوجه به نتایج ارائه شده در جدول فوق، بیان نقش‌های مذکور به ارائه ۳ نقش تخیلی

از منطقه در آینده منجر می‌شود که عبارتند از:

۱ - ادامه روند وضع موجود

با وجود عبور جمعیت منطقه از سقف طرح جامع، هنوز پتانسیل افزایش جمعیت در برخی نواحی وجود دارد. این در حالی است که تراکم جمعیت در برخی نواحی از حدود مطلوب گذر کرده است. حجم عظیم کارکنان روزها از منطقه خارج می‌شوند و منطقه از نظر اقتصادی به شهر وابسته است. حضور منطقه صنعتی در شرق منطقه نیز امکان وجود کار در خود منطقه برای ساکنان را فراهم می‌آورد. در بخشی از منطقه که در طرح بالادست «صنعتی» تعریف شده، استقرار واحدهای مسکونی دیده می‌شود که یا باید تبدیل کاربری انجام گیرد و یا بخشی از صنایع برای خدمات مورد نیاز تغییر کاربری داده شوند. مشکلات زیست محیطی منطقه همچنان پا برجاست. از نظر مقابله با سوانح نیز، خطر بروز سیل همواره منطقه را تهدید می‌کند. در مورد زلزله نیز در اثر فعالیت گسل ری، خسارت وارده به ناحیه ۳ زیاد خواهد بود. منطقه ۸ به علت وجود فرودگاه دوشان تپه و وجود بادهای غربی و ارتفاعات شرقی، آلوده‌ترین مکان از نظر هوا است. کاربری‌های مستقر در اطراف خیابان‌های رسالت و دماوند اغلب فراتر از منطقه عمل کرده و اکثراً در سطح حوزه همگون شهری و یا حتی کل شهر عمل می‌کنند. مرز مناطق نیز مصنوعی است. هویت مستقل محلات و برخی نواحی (به خصوص نارمک) در منطقه در شرف از دست رفتن است. در برخی محلات ناحیه ۳ نیز کوچکی مساحت قطعات حائز اهمیت است.

کریدورهای گذری منطقه ۸ مانند رسالت و دماوند در حال حاضر علاوه بر جریان تولیدی توسط خود منطقه، شاهد حجم عبوری بالای ترافیکی می‌باشند. میدان رسالت به عنوان ورودی شرقی تهران دارای تأثیرات مستقیم بر عملکرد نظام تردد در سطح معابر است. ارتباطاتی که برای دسترسی به ترمینال شرق انجام می‌گیرد، در تعامل مستقیم با خیابان دماوند است. همه این موارد و فقدان شبکه بزرگراهی باعث آشفته‌گی در نظام شهری معابر منطقه ۸ گشته است.

سیاست‌های جاری مدیریتی به کاهش کل هزینه‌های شهرداری و هزینه‌های عمران منجر شده است. همچنین درآمدهای شهرداری نیز ناپایدار است.

۲ - تحقق طرح ساماندهی

الف - تثبیت جمعیت در حد فعلی؛ در این حالت با ثابت ماندن کمیت جمعیت، کیفیت نامناسب جمعیت در بعضی محلات و نواحی منطقه باعث بدتر شدن شرایط زندگی و عدم تحقق طرح ساماندهی در سطح منطقه خواهد گردید.

ب - کاهش جمعیت در حد تحقق طرح ساماندهی - براساس طرح ساماندهی جمعیت باید در حد ۲۷۵۴۴۲ نفر تثبیت شود.

براساس این طرح محدوده‌های منطقه باید بر بزرگراه‌ها منطبق شوند و همچنین صنایع به صورت کنونی در حوزه شرق باقی بمانند. تأثیر این ۳ عامل بر یکدیگر آنچنان شرایط نا مناسبی را بر منطقه تحمیل می‌کند که به تغییراتی غیر منطقی در آینده منطقه منجر خواهد گردید.

۳- پیش بینی چشم انداز آرمانی

در این چشم انداز جمعیت کاهش یافته و تراکم جمعیت در منطقه متعادل می‌گردد. کیفیت سکونت بهتر شده و فعالیت‌های مزاحم صنعتی به فعالیت‌های غیر آلاینده تبدیل می‌شوند. کیفیت خدمات شهری و محیط زیست منطقه ارتقاء می‌یابد. شرایط اقتصادی منطقه نیز با اعمال سیاست‌های مختلف بهتر می‌شود.

جدول شماره ۷-۳۱: اصول و معیارهای مشترک تدوین چشم‌انداز در بین مناطق ۴، ۷، ۱۳ و ۸

منطقه ۴	منطقه ۷	منطقه ۱۳	منطقه ۸
ایجاد فضای مطلوب برای شکوفایی ساکنین منطقه از طریق ارتقاء کیفی مستمر محیط سکونت و استراحت، فعالیت و کار، گذران اوقات فراغت و جابجایی آنها	افزایش ارزش‌های سکونتی و تقویت حس تعلق به مکان	ارتقاء و تقویت نقش منطقه در شهر با بهره‌گیری از فرصت‌ها و توان‌ها و ظرفیت‌های بالقوه منطقه	تغییر محدوده منطقه بگونه‌ای که با معابر شریانی درجه یک و دو اصلی و به شکلی منطقی از دیگر مناطق جدا شود
بهره‌برداری مطلوب از ظرفیت‌های بالقوه منطقه و ساماندهی بهینه از ظرفیت‌های بالفعل در جهت افزایش بهره‌وری و کارایی و پاسخگویی به نیازهای منطقه و شهر همراه با تبدیل نقاط ضعف منطقه به نقاط قوت و به حداقل رساندن تهدیدها و بهره‌برداری حداکثر از فرصت‌ها در جهت توسعه پایدار	ایجاد هماهنگی کالبدی - فضایی منطقه با کارکرد پهنه مرکزی شهر تهران	- حفظ هویت تاریخی فرهنگی منطقه	تعریف یک رابطه منطقی بین منطقه و کاربری‌های فرامنطقه‌ای مؤثر در منطقه
توسعه پایدار	ایجاد هماهنگی کالبدی - فضایی منطقه با کارکرد پهنه شمالی شهر تهران - محدوده مؤثر اراضی عباس‌آباد	ایجاد هویت شهری و تقویت تعادل	تعیین تکلیف کردورهای شهری محاط بر منطقه به گونه‌ای که یا از مناطق جدا شده و در سطح شهر به آن پرداخته شود و یا به شکل فضای مشترک بین مناطق برنامه‌ریزی شوند
تأمین عدالت فضایی - کالبدی و اقتصادی - اجتماعی در تعامل منطقه‌ای، شهری و کشوری	تقویت ارزش‌های فضایی و هویت‌های تاریخی (بهسازی محیط زیست انسانی)	توسعه فرهنگ شهرنشینی	تعریف سقف جمعیتی جدید برای منطقه با توجه به پتانسیل‌های اقتصادی و کالبدی اراضی و امکانات منطقه
ایفای نقش شایسته منطقه در تقسیم کار شهری (در مقیاس کلان شهر تهران) و ملی	ایجاد هماهنگی سازمان فضایی - کالبدی منطقه با محورهای استخوانبندی شهر تهران/ محورهای هم‌نشین با خطوط مترو	تکمیل و ساماندهی سازمان کالبدی شهر	امکان‌پذیرسازی جایگزینی منطقه صنایع در منطقه به گونه‌ای که در خلق یک منطقه کار و سکونت کارآمد کمک شود
مدیریت بهینه منطقه در جهت تحقق اهداف فوق	بهسازی محیط زیست طبیعی و کاهش انواع آلودگی‌ها (سلامتی محیط طبیعی)	ایجاد تعادل در بهره‌وری از محیط	سازماندهی به استقرار معابر جدید
سازماندهی توسعه پایدار زیست‌محیطی در منطقه	تقویت استقلال مدیریتی شهرداری منطقه در حوزه مسئولیت خود و زمینه‌سازی برای تقویت مشارکت مردم در اداره امور شهر	ایمن سازی محیط شهری	جذب کمک میراث فرهنگی و زیباسازی شهرداری برای ممکن شدن نگهداری و احیاء محله نارمک به شکل اولیه
		حفاظت محیط زیست	کوشش برای ارتقاء محلات مسئله‌دار بدون تغییر در بافت اقشار سکونتی آن

اهداف
کلی
توسعه
منطقه

با توجه به جدول فوق می‌بینیم که اهداف مشترک در تدوین چشم‌انداز بین مناطق همجوار (۴، ۷ و ۱۳) با منطقه ۸ عبارتند از:

۱. ارتقاء و تقویت نقش منطقه در شهر
۲. حفظ هویت تاریخی - فرهنگی منطقه
۳. بهسازی محیط زیست
۴. ارتقاء مستمر محیط سکونت و استراحت، کار و فعالیت، گذران اوقات فراغت

نقش منطقه در توسعه پایدار شهر :

منطقه ۸ شهر تهران، با توجه به موقعیت آن، که علیرغم نداشتن نقش در استخوان بندی اصلی و پهنه مرکزی شهر، در دروازه ورودی شرق کشور استقرار دارد تعریف می‌شود. در این راستا، تحقق پایانه تبدیل سفر دردشت با برآورد روزانه ۲۰۰ هزار مسافر، نقش بسیار برجسته منطقه در تعاملات اقتصادی شهر تهران با پیرامون فعال خود را نشان می‌دهد.

از سوی دیگر، کانون متمرکز صنایع شرق تهران در بخش شرقی منطقه که باید صناعی از نوع غیر آلاینده و مزاحم باشد، به نقش تولیدی منطقه در نظام فعالیتی شهر اشاره می‌کند. این نقش با شکل‌گیری پایانه دردشت برجسته‌تر خواهد شد.

برای جلوگیری از تبدیل مسافرت‌های برون شهری به درون شهری و کاهش بخشی از ۲۰۰ هزار سفر روزانه در شهر، شکل‌گیری و تقویت فعالیت‌های تجاری و اداری در پایانه دردشت لازم و بسیار با اهمیت می‌باشد. نقشی که در این ارتباط میدان هفت حوض در غرب پایانه و فلکه اول تهرانپارس در شرق ایفا می‌کند، از منطقه‌ای به فرامنطقه‌ای گسترش خواهد یافت. این امر چنانچه بیان شد، بخشی از مسافرت‌های برون شهری وارد شده به تهران را در منطقه جذب و از تبدیل به مسافرت درون شهری جلوگیری خواهد نمود.

در کنار این نقش‌های فعالیتی، از نقش سکونتی برجسته منطقه که سکونت اقشار متوسط به بالای جامعه را شامل می‌شود، نباید غفلت کرد. این سکونت با ارتقاء کیفیت، یکی از نقش‌های اصلی منطقه خواهد بود.

بدین ترتیب ۴ نقش عمده و اساسی منطقه در توسعه پایدار شهر عبارت خواهند بود از :

- ۱ - نقش پایانه به جای محل تبدیل سفر ورودی شرق تهران با استقرار خدمات اداری و تجاری در پایانه دردشت
- ۲ - نقش تولیدی - صنعتی با رویکرد صنایع غیر آلاینده و مزاحم
- ۳ - نقش اداری - تجاری فرامنطقه‌ای با توجه به کانون‌های جمعیتی همجوار و پایانه دردشت
- ۴ - نقش ارتقاء یافته سکونت در منطقه

نقش منطقه در توسعه پایدار شهر براساس (ادامه روند وضع موجود)

اگر روند وضع موجود ادامه یابد، امنیت اجتماعی و رفاه اقتصادی فراهم نشده و کیفیت زندگی ارتقاء نمی‌یابد. از نظر محیط زیست نیز در منطقه بهبودی صورت نخواهد گرفت و آلودگی‌های زیست محیطی نیز همچنان افزایش خواهد یافت. در نتیجه منطقه ۸ در ارتباط با شهر تهران نقش مناسبی را در توسعه پایدار شهر ایفا نخواهد نمود.

نقش منطقه در توسعه پایدار شهر براساس تحقق طرح ساماندهی

در صورت تحقق جمعیت طرح ساماندهی، جمعیت منطقه باید کاهش یابد که این امر در تعارض با وضعیت موجود است. در نتیجه ایجاد امنیت اجتماعی در ارتباط با شهر غیر ممکن خواهد بود. امکان تنظیم مناسب تراکم جمعیتی نیز وجود نخواهد داشت. با توجه به الزام انطباق محدوده مناطق بر بزرگراه‌ها در طرح جامع، امکان بهبود وضع معابر نیز میسر نخواهد بود. ماندن صنایع حوزه شرق در مکان فعلی نیز باعث جابجایی جمعیتی و همچنین ایجاد فضاهای سکونتی فعالیت خواهد گردید که این عامل نیز با کاهش جمعیت در تضاد خواهد بود.

نقش منطقه در توسعه پایدار شهر براساس تحقق چشم‌انداز ویژه

این چشم‌انداز می‌تواند نقش منطقه در ارتباط با توسعه پایدار شهر را چنان ارتقاء بخشد که هم امنیت اجتماعی، شغلی، روحی و روانی تأمین گردد و هم نقش سکونتی منطقه در تعامل با شهر بهبود یابد. ساماندهی کاربری صنعتی حوزه شرق نیز با رویکرد صنایع غیر آلاینده و مزاحم، نقش سکونتی فعالیت قوی‌تری به منطقه می‌بخشد. آلودگی‌های زیست محیطی منطقه و به تبع آن شرق تهران کاهش می‌یابد.

اقداماتی که باید انجام شود تا چشم‌انداز ویژه محقق شود عبارتند از :

- ۱ - ساماندهی مسیل‌ها
- ۲ - بازسازی و بهسازی بافت‌های مسئله‌دار ناحیه ۳
- ۳ - طراحی شهری میدان رسالت
- ۴ - ساماندهی میدان هفت‌حوض
- ۵ - ساماندهی پهنه صنعتی شرق
- ۶ - بهسازی و نگهداری بافت نارمک
- ۷ - تأمین کاربری‌های مناسب خدماتی در محل ترمینال راه‌آهن شهری دردشت
- ۸ - ارزیابی و امکان تحقق محورهای ارتباطی اصلی (رسالت - دماوند) به عنوان شریانی درجه یک
- ۹ - بررسی ایستگاه مترو مدنی و پارکینگ‌ها، پایانه و پیش‌بینی کاربری‌های مناسب
- ۱۰ - طرح ساماندهی ترافیک در تقاطع‌های مشکل‌دار
- ۱۱ - هدایت و کنترل آب‌های سطحی
- ۱۲ - تعیین مسیر مناسب برای ادامه بزرگراه شرق
- ۱۳ - پیش‌بینی سیستم‌های جمع‌آوری مناسب فاضلاب
- ۱۴ - برقراری تعادل در وضعیت تراکم‌های ساختمانی و جمعیتی

منافع و نتایج حاصله از تحقق تصویر فوق و مأموریت آن بر مناطق هم‌جوار و شهر چیست ؟

- ارتقاء و تقویت نقش منطقه در شهر
- حفظ هویت تاریخی - فرهنگی منطقه
- تأمین هویت منطقه در شهر و تقویت تعادل بین مناطق و ایجاد تعامل منطقه‌ای، شهری و کشوری
- تکمیل و ساماندهی سازمان کالبدی شهر
- بهسازی محیط زیست و در نتیجه ایجاد منطقه سالم و بالاخره شهر سالم
- ایجاد هماهنگی کالبدی فضایی منطقه با کارکرد پهنه شرقی و مرکزی تهران
- تغییر محدوده منطقه به گونه‌ای که به شکلی منطقی از مناطق اطراف جدا شود
- ساماندهی معابر موجود و استقرار معابر جدید
- توسعه فرهنگ شهرنشینی
- ایجاد هماهنگی سازمان فضایی کالبدی منطقه با محورهای استخوان‌بندی شهر تهران و محورهای هم‌نشین با مترو

ادامه مأموریت جدید با نقش قبلی چگونه است ؟

تدوین نهایی چشم‌انداز، نقش و مأموریت آتی منطقه

در این فرآیند چهار چشم‌انداز برای منطقه متصور است که عبارتند از :

۱. تثبیت جمعیت در وضع موجود

الف) در این حالت کمیت (اندازه جمعیت) و کیفیت (پراکنش جمعیت) ثابت می‌ماند.

در این حالت پراکنش و نفوذپذیری خدمات نامناسب و ناعادلانه خواهد بود (به

خصوص در ناحیه ۳)

ب) طرح ساماندهی محقق نشده و نیاز به افزایش سطح خدمات عمومی وجود نخواهد داشت.

ج) ارتقاء کیفیت واحدهای مسکونی و محیط زیست یکی از اهداف این موقعیت خواهد بود.

د) عوامل بیرونی تأثیر گذار مانند مترو و پایانه دردشت از موارد تحدید این چشم‌انداز خواهند بود.

ه) وجود صنایع در شرق باعث دو قطبی شدن منطقه (فعالیت - سکونت) خواهد گردید.

و) وجود مسیل‌ها و پایانه دردشت باعث تأثیرات مخرب زیست محیطی می‌گردند.

۲. ادامه روند وضع موجود

الف) در ده سال گذشته تعداد کارگاه‌های فعالیتی به میزان ۱۰ درصد افزایش یافته است که

جهت‌گیری این فعالیت‌ها به سمت فعالیت‌های تجاری، اداری و مالی بوده است.

با توجه به خلاصه نتیجه بررسی بیانیه‌های چشم‌انداز ۲۱ منطقه شهر تهران در مرکز

مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران و نهاد مسئول تهیه طرح‌های توسعه شهری تهران و

همچنین نظر مقدماتی مهندسین مشاور بوم سازگان در مورد چشم‌انداز توسعه منطقه ۸ (نامه

پیوست)، موارد زیر را اعلام می‌دارد:

ب- اجزاء اصلی چشم‌انداز بایستی در چارچوب اهداف و وظائف طرح جامع و تفصیلی قرار و

راهبردها و راه کارهای تحقق آن‌ها (به ویژه در مورد کاهش جمعیت و بهبود نحوه توزیع و

پراکنش آن) در چارچوب سند الگوی توسعه منطقه ارائه خواهد گردید.

ج- در مورد اصلاح مرز منطقه در غرب با مشاور منطقه ۷ هماهنگی‌های لازم به عمل آمده

است و در صورت ابلاغ از طرف کارفرما، با دقت بیشتری بررسی خواهد شد.

د - در مورد تعیین نقش بزرگراهی یا شریانی خیابان رسالت، به علت وجود بافت نارمک و یکپارچه بودن واحدهای همسایگی در شمال رسالت، پیشنهاد می‌گردد که لبه کریدور به خیابان فرجام منتقل گردد و در واقع لبه شمالی منطقه ۸ به سمت شمال حرکت کند.

ه - خیابان دماوند بین دو منطقه ۸ و ۱۳ قرار دارد. تعیین مرز جدید منطقه با توجه به کاربری‌های خیابان دماوند نیاز به بررسی‌های بیشتر دارد.

ز) برای تبدیل صنایع سه منطقه ۴، ۸ و ۱۳ به یک مرکز صنعتی مستقل و یا مرتبط به یکی از سه منطقه مذکور با توجه به وجود محور دماوند، مطالعات جامع‌تری مورد نیاز می‌باشد.

انتخاب (الویت‌دهی) چشم‌انداز بهینه

الف) کاهش جمعیت محقق می‌شود

ب) کیفیت سکونت ارتقاء می‌یابد

ج) پراکنش و توزیع جمعیت در منطقه بهبود یافته و مناطق متراکم مجیدیه و وحیدیه با کاهش تراکم و مناطق کم تراکم تهرانپارس با افزایش تراکم مواجه خواهند شد.

د) فعالیت‌های صنعتی با تغییر ساختار از فعالیت‌های مزاحم به فعالیت‌های مدرن و غیرآلاینده تثبیت می‌گردد.

ه) پهنه فعالیت‌های تجاری در میدان هفت‌حوض و فلکه اول تهرانپارس با توجه به نقش دروازه‌ای منطقه و پایانه‌ای بودن آن گسترش می‌یابد.

و) پایانه دردشت و ایستگاه‌های مترو با اعمال سیاست‌های تشویقی منجر به رونق فعالیت‌های اقتصادی و جبران کمبودهای خدماتی منطقه می‌گردند.

ز) با اعمال استانداردهای زیست محیطی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه منطقه (مانند مسیل‌ها، جنگل‌های سرخه‌حصار، میادین محلی و...) اثرات سوء زیست محیطی ناشی از پایانه دردشت جبران می‌گردد.

پیش‌نویس بیانیه چشم‌انداز منطقه ۸

مقدمه

منطقه ۸ شهرداری تهران در بخش شرقی تهران با جمعیت ۳۸۰,۰۰۰ نفر و مساحت ۱۳۳۰۹/۲ هکتار واقع شده است. نارمک (در مرکز منطقه) دارای قدمت بیش از ۴۰ سال می‌باشد که با مبانی طراحی مدرن شهری احداث شده. در این نوع شهرسازی میدان‌های داخل

محلات از نظر سلسله مراتب شهری بین واحد همسایگی و واحد هم‌جواری تلقی می‌شوند. در شرق منطقه ۸ پهنه صنعتی با وسعتی حدود ۴۰ هکتار دیده می‌شود. در غرب منطقه بافت متراکم مجیدیه و وحیدیه با کمبود خدمات شهری واقع شده است. با در نظر گرفتن اهداف معیارهای توسعه پایدار در جهت توسعه منطقه چشم‌انداز زیر برای تحقق توسعه پایدار منطقه پیشنهاد می‌گردد:

شکل‌گیری منطقه ۸ به عنوان پهنه کار - سکونت با رعایت استانداردهای زیست محیطی انجام گرفته به همراه کار با ویژگی‌های صنعتی - تجاری و سکونت با هویت فرهنگی - اجتماعی ارتقاء یافته است.

۴-۱- پیشنهاد استقرار جمعیت و فعالیت در منطقه ۸

الف) جمعیت

منطقه ۸ براساس آمار سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵ دارای ۳۳۶۴۷۴ نفر جمعیت بوده است. این منطقه از ۳ ناحیه (ناحیه ۱ تهرانپارس، ناحیه ۲ نارمک و ناحیه ۳ مجیدیه و وحیدیه) تشکیل شده است. ناحیه ۳ با اسکان نزدیک به نصف جمعیت منطقه ۸ (۴۹ درصد) بیشترین سهم و ناحیه ۲ با اسکان ۲۵ درصد کمترین سهم جمعیت را داراست. ناحیه ۱ نیز ۲۶ درصد جمعیت را در خود جای داده است. این در حالی است که ۴۰ درصد مساحت منطقه را ناحیه ۱ به خود اختصاص داده است و ناحیه ۲ با اختصاص ۲۶ درصد کمترین سهم از مساحت را دارد. ضمن اینکه ناحیه ۳ حدود ۳۴ درصد مساحت را دارد.

در گزارش‌های تفصیلی مرحله پیشین طرح، ضمن شناخت ویژگی‌های جمعیت منطقه ۸ و توزیع جمعیت در منطقه، بیان شد که منطقه ۸ با تراکم ۲۴۵/۵ نفر در هکتار، منطقه‌ای پر تراکم است. به ویژه ناحیه ۳ (غرب منطقه که شامل مجیدیه و وحیدیه می‌شود) با تراکم ۳۵۶/۶۲ نفر در هکتار مواجه است.

شمار جمعیت منطقه در سال ۱۳۸۱ را براساس تعداد پروانه‌های ساختمانی صادره و نتایج برداشت میدانی درخصوص ضریب جایگزینی و بعد خانوار و خانوار در واحد مسکونی بین ۳۸۰ تا ۴۰۰ نفر هزار می‌توان برآورد نمود.

کاهش بعد خانوار و تراکم خانوار در واحد مسکونی، به عنوان عاملی در کاهش جمعیت منطقه می‌تواند عمل کند. اما شدت ساخت و سازهای صورت گرفته در منطقه، عملاً این فرصت را از منطقه گرفته است. هرچند توزیع جمعیت در منطقه بهبود بسیار زیادی یافته و سهم جمعیتی مجیدیه و وحیدیه به دلیل ساخت و ساز کمتر و کاهش بعد خانوار و خانوار در واحد مسکونی، کاهش یافته است. در مقابل سهم جمعیتی نارمک (ناحیه ۲) و تهرانپارس (ناحیه ۱) با شدت ساخت و ساز مواجه بوده و جمعیت خود را افزایش داده است.

طرح ساماندهی تهران جمعیت‌پذیری منطقه را ۲۷۵۰۰۰ نفر اعلام کرده است. این در حالی است که طرح تفصیلی پیشین منطقه جمعیت‌پذیری منطقه را ۲۷۵ تا ۲۹۲ هزار نفر تعیین کرده است.

باتوجه به اینکه مجموعه شرق منطقه (تهرانپارس) که در طرح ساماندهی به عنوان سایت صنعتی در نظر گرفته شده بود، مسکونی شده است، میزان جمعیت‌پذیری منطقه اندکی افزایش می‌یابد. ظرفیت جمعیت‌پذیری منطقه باتوجه به نقش منطقه در شرق تهران و شکل‌گیری

بزرگترین پایانه مترو در این منطقه در کنار نقش فرامنطقه‌ای مراکز تجاری آن و نیز صنعت شرق منطقه در کنار کاهش تراکم جمعیتی غرب منطقه و تأمین سرانه‌های مورد نیاز حدود ۳۰۰ هزار نفر برآورد می‌شود. بدین ترتیب جمعیت منطقه باید ۱۰۰ هزار نفر کاهش یابد.

اما کاهش جمعیت منطقه در تمام ناحیه‌های منطقه یکسان نیست. در حالی که ناحیه ۳ باید بخش زیادی از جمعیت خود را کاهش دهد تا ضمن کاهش تراکم جمعیتی بتواند خدمات ناحیه‌ای را نیز تأمین نماید، ناحیه ۲ و ۱ می‌توانند با ثبات یا کاهش محدود جمعیت مواجه شوند. کاهش جمعیت منطقه ۸ که اینک به مرز ۴۰۰ هزار نفر رسیده است، با اتکاء به راهبردهای زیر قابل حصول است:

- ۱ - تعریف نارمک به عنوان پهنه ویژه مسکونی و در نظر گرفتن تراکم ویژه به آن و جلوگیری از افزایش تراکم در این ناحیه.
 - ۲ - تجمیع قطعات کوچک مقیاس ناحیه ۳ (مجیدیه و وحیدیه) و رعایت اصول شهرسازی و گشایش معابر.
 - ۳ - حفظ سایت صنعتی شرق منطقه و عدم اجازه تغییر کاربری آن به مسکونی.
 - ۴ - تلفیق فعالیت با سکونت در ناحیه ۱ (تهرانپارس) با فعالیت‌های اقتصادی مدرن با تکنولوژی بالا در ارتباط مجموعه مترو و سایت صنعتی شرق منطقه.
 - ۵ - تملک برخی واحدهای مسکونی ناحیه ۳ (مجیدیه و وحیدیه) که عمدتاً نیز فرسوده هستند و تبدیل به کاربری‌های خدماتی مورد نیاز ناحیه.
- بدین ترتیب بارگذاری جمعیت برای ناحیه ۳ (مجیدیه و وحیدیه) حداکثر ۱۰۰ هزار نفر، برای ناحیه ۲ (نارمک) حداکثر ۸۰ هزار نفر و ناحیه ۱ حداکثر ۱۲۰ هزار نفر خواهد بود.

ب) فعالیت

شکل‌گیری بزرگترین مجموعه ایستگاهی مترو در منطقه و شکل‌گیری مجموعه‌ها و راسته‌های فعالیتی در ارتباط با این مجموعه، در کنار مجموعه صنعتی شرق منطقه و مجموعه تجاری هفت حوض و ایستگاه‌های مترو، عمده‌ترین کانون‌های فعالیت را در منطقه شکل می‌دهند. حفظ مجموعه صنعتی شرق منطقه با امکان جایگزینی صنایع غیرآلاینده با تکنولوژی بالا در این مجموعه از مهمترین راهبردهای فعالیتی منطقه محسوب می‌شود. این مجموعه در ارتباط با پایانه مترو، می‌تواند فعالیت‌های پشتیبان تولید در حد فاصل این دو مجموعه، در پهنه مسکونی تهرانپارس را منجر خواهد شد.

اما نکته‌ای که در خصوص فعالیت در منطقه قابل ذکر است، اینکه ناحیه ۳ (مجیدیه و وحیدیه) فاقد شکل‌گیری فعالیت‌های ناحیه‌ای و منطقه‌ای مناسب بوده و از سوی دیگر، واحدهای آلاینده‌ای نظیر تعمیرگاه‌های خودرو مستقر شده است، شکل‌گیری فعالیت‌هایی در مقیاس ناحیه در این مجموعه، ضمن اینکه بارگذاری فعالیت را در منطقه افزایش می‌دهد، کاهش جمعیت این ناحیه را تسهیل می‌کند.

برآورد جمعیت منطقه ۸ در سال ۱۳۸۴ بر حسب پروانه‌های مسکونی

برای برآورد جمعیت سال ۱۳۸۴ منطقه ۸ شهرداری تهران، همانند روش ارائه شده در برآورد جمعیت سال ۱۳۸۱ از پروانه‌های ساختمانی استفاده شده. بر این اساس با توجه به برآورد جمعیت سال ۱۳۸۱ با همین روش، با احتساب واحدهای مسکونی اضافه شده در پروانه‌های ساختمانی سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۳ اقدام شد. لازم به توضیح است که پروانه‌های ساختمانی سال‌های ۱۳۷۴ تا ۱۳۷۸ برای برآورد جمعیت سال ۱۳۸۱ مورد استفاده قرار گرفته بود.

اما قبل از پرداختن به این موضوع، ذکر نکاتی در خصوص آمار ارائه شده در پروانه‌های ساختمانی سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۳ ضروری است و آن اینکه، بر خلاف روال سال‌های ۱۳۷۴ تا ۱۳۸۰ که آمار پروانه‌های ساختمانی اطلاعات بسیار دقیقی از پروانه‌های صادره، نوع واحدها به تفکیک و تراکم و... ارائه می‌داد، پروانه‌های ساختمانی سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۳ فاقد این اطلاعات بود و تنها تعداد کل واحدها (اعم از تجاری، مسکونی، پارکینگ و اداری) را با هم ارائه داده است. بنابراین عملاً امکان اطلاع دقیق از تعداد واحدهای مسکونی ساخته شده طی این دوره مقدور نبود.

با این وصف، برای برآورد جمعیت سال ۱۳۸۴ منطقه ۸، آمار کل واحدهای اضافه شده به منطقه (اعم از تجاری و مسکونی و اداری و پارکینگ) جمع شد. بر این اساس طی دوره سه ساله ۳۴۷۲۹ واحد در منطقه پروانه اخذ نموده است. اما از آنجا که این واحدها شامل تمام واحدهاست، فرض شد که ۵۰ درصد این واحدها مسکونی و ۵۰ درصد باقی به پارکینگ و اداری و تجاری اختصاص یافته باشد. این فرض، فرض دور از ذهنی نیست و با توجه به ضرورت تأمین ۸۰ درصد پارکینگ معقول به نظر می‌رسد. هر چند با توجه به مساحت پروانه‌های صادره طی این دوره، که عمدتاً دارای مترهای بالا هستند، احتمال پائین بودن واحدهای مسکونی از ۵۰ درصد نیز وجود دارد. در واقع به نظر می‌رسد با احتساب ۵۰ درصد واحدها به عنوان واحدهای مسکونی، فرض دست بالائی در نظر گرفته شده است.

با این وصف، طی دوره ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۳ در مجموع ۳۹۳۴۵ واحد مسکونی پروانه دریافت کرده‌اند. با احتساب ضریب جایگزینی ۴ واحد به جای ۱ واحد، و فرض خالی ماندن و تغییر کاربری ۱۵٪ در واقع، تعداد واحد مسکونی مسکون اضافه شده است ۲۳۶۷۷ واحد می‌باشد. با احتساب ضریب خانوار در واحد مسکونی (مبنای محاسبه جمعیت سال ۱۳۸۱ معادل بود) و بعد خانوار معادل ۳/۸ (مبنای محاسبه جمعیت سال ۱۳۸۱ معادل ۳/۸ بود)، جمعیت اضافه شده به منطقه طی دوره ۳ ساله یاد شده، از ضریب تعداد واحد مسکونی در ضریب خانوار در واحد مسکونی و بعد خانوار به دست خواهد آمد. محاسبه نشان می‌دهد که ۶۶۲/۳ نفر به جمعیت منطقه اضافه شده است.

با توجه به میزان جمعیت منطقه ۸ براساس اطلاعات کارگاهی ۱۳۸۱ که معادل ۳۵۹۵۶۰ نفر بود، ظرفیت جمعیت‌پذیری منطقه در سال ۱۳۸۵ معادل ۴۴۶۹۰۶ نفر خواهد بود. جدول ۱-۴۱ محاسبات انجام شده برای برآورد جمعیت را نشان می‌دهد.

نکته حائز اهمیت در این برآورد این است که چنانچه گزارش‌های پیشین نیز ارائه شد، ساخت و ساز اصلی در منطقه عموماً در شرق منطقه بوده و محدوده غرب منطقه (مجیدیه و وحیدیه) به دلیل بافت فرسوده و معابر تنگ و کوچکی قطعات کمتر مورد تجدید بنا و ساخت و ساز قرار گرفته است. این امر بدین معنی است که بخش عمده جمعیت اضافه شده به منطقه در محدوده شرق منطقه (تهرانپارس و عموماً حد فاصل بزرگراه شهید بابایی و فلکه اول تهرانپارس) و سپس بخش مرکزی (نارمک) اضافه شده است.

اما نکته حائز اهمیت اینکه، محدوده سایت صنعتی شرق منطقه، چنانچه پیشتر نیز موکداً بیان شده است، به سایت صنعتی اختصاص دارد و در این طرح هیچ‌گونه تغییر کاربری این محدوده از صنعتی به مسکونی مورد توجه نبوده است.

جدول شماره ۱۴-۱: فروض و نتایج برآورد جمعیت منطقه ۸ در سال ۱۳۸۵

۶۰۴۲۲	سال ۵۹	تعداد واحد مسکونی
۸۴۶۳۸	سال ۷۵	
۲۳۵۲۳	۱۳۷۴-۷۸	تعداد ساخته شده
۵۸۸۱	با فرض ۲۵ درصد جایگزینی	تعداد تخریب
۹۴۱۰	با فرض ۴۰ درصد جایگزینی	
۱۷۶۴۲	با فرض اول	خالص اضافه شده
۱۴۱۱۳	با فرض دوم	
۱۰۲۲۸۰	با فرض اول	برآوردتعداد واحد مسکونی سال ۱۳۸۱
۹۸۷۵۱	با فرض دوم	
۳,۸۰	برآورد بعد خانوار ۱۳۸۱	
۱,۰۳	برآورد خانوار در واحد مسکونی ۱۳۸۱	
۴۰۰۳۲۴	با فرض اول	برآورد جمعیت ۱۳۸۱
۳۸۶۵۱۱	با فرض دوم	
۳۵۹۵۶۰	آمار کارگاهی ۱۳۸۱	
۳۹۳۴۵	۱۳۷۹-۸۳	تعداد ساخته شده
۱۵۷۳۸	با فرض ۴۰ درصد جایگزینی و خالی بودن	تعداد تخریب
۲۳۶۰۷	خالص اضافه شده	
۳,۷۰	برآورد بعد خانوار ۱۳۸۵	
۱,۰۰	برآورد خانوار در واحد مسکونی ۱۳۸۵	
۴۴۶۹۰۶	برآورد جمعیت پذیری ۱۳۸۵	

ظرفیت جمعیت‌پذیری منطقه براساس سطوح خدماتی مورد نیاز

با توجه به مساحت محدوده منطقه ۸ و کمبودهای کاربری‌ها در این منطقه نسبت به سرانه‌های مورد نیاز و نیز مازاد برخی کاربری‌ها نسبت به سرانه‌ها، به برآورد ظرفیت جمعیت‌پذیری منطقه ۸ براساس سرانه‌ای استاندارد، حداقل خدمات مورد نیاز و پیشنهادات طرح جامع پرداخته شد. این امر در جدول ۴۱-۲ تا ۴۱-۴ ارائه شده است چنانچه مشاهده می‌شود. ظرفیت پیشنهادی

جمعیت براساس سرانه‌های استاندارد ۳۸۰۳۳۴ نفر، براساس استقرار حداقل خدمات مورد نیاز نیز ۳۸۰۳۳۴ نفر و براساس سرانه‌های پیشنهادی طرح جامع معادل ۴۶۳۳۶۵ نفر می‌باشد.

بررسی ظرفیت جمعیت پذیری منطقه ۸ تهران، در صورت استقرار خدمات مورد نیاز منطقه (بر اساس استاندارد های رایج)

تراکم جمعیت مورد استفاده = ۲۸۴ نفر در هکتار - جمعیت پیشنهادی ۲۸۰۳۳۴/۲۲ نفر							جمعیت موجود = ۳۸۰۰۰۰			
نام کاربری	مساحت کاربری (هکتار)	درصد کاربری (درصد)	سرانه زمین (متر مربع)	سرانه پایه (متر مربع)		تراکم ساختمانی (درصد)	سرانه زمین (متر مربع)	سطح مورد نیاز (هکتار)	سطح در نظر گرفته شده (هکتار)	سرانه زمین قطعی (متر مربع)
				زیربنا	فضای باز					
جمع آموزشی	۲۲/۴۵	۲٪	۰/۵۹	۱/۶۶	۱/۱۱	٪۱۲۰	۱/۳۹	۵۲/۷۴	۵۲/۷۴	۱/۳۹
آموزش عالی	۰/۰۰	٪۰	۰/۰۰	۰/۶۰	۰/۴۰	٪۱۲۶	۰/۴۸	۱۸/۰۷	۱۸/۰۷	۰/۴۸
بهداشتی	۰/۷۸	٪۰	۰/۰۲	۰/۳۰		٪۱۸۰	۰/۱۷	۶/۳۴	۶/۳۴	۰/۱۷
درمانی	۴/۰۷	٪۰	۰/۱۱	۰/۲۰		٪۲۴۰	۰/۰۸	۳/۱۷	۴/۰۷	۰/۱۱
فرهنگی	۱/۱۲	٪۰	۰/۰۳	۱/۰۰		٪۲۴۰	۰/۴۲	۱۵/۸۵	۱۵/۸۵	۰/۴۲
ورزشی	۹/۳۹	٪۱	۰/۲۵		۲/۸۵	٪۱۰	۳/۱۷	۱۲۰/۴۴	۱۲۰/۴۴	۳/۱۷
فضای سبز	۳۶/۲۴	٪۳	۰/۹۵		۳/۰۰	٪۱۰	۳/۳۳	۱۲۶/۷۸	۱۲۶/۷۸	۳/۳۳
مذهبی	۳/۷۳	٪۰	۰/۱۰	۰/۲۰		٪۱۲۰	۰/۱۷	۶/۳۴	۶/۳۴	۰/۱۷
خدمات اجتماعی	۰/۰۰	٪۰	۰/۰۰	۰/۲۰		٪۲۴۰	۰/۰۸	۳/۱۷	۳/۱۷	۰/۰۸
تأسیسات تجهیزات	۶/۶۶	٪۰	۰/۱۸		۰/۴۰	٪۱۰	۰/۴۴	۱۶/۹۰	۱۶/۹۰	۰/۴۴
صنعتی و فعالیت های تولیدی	۴۰/۰۹	٪۳	۱/۰۵	۰/۴۰				۴۰/۰۹		۱/۰۵
نظامی و انتظامی	۱/۳۱	٪۰	۰/۰۳	۰/۳۰		٪۱۸۰	۰/۱۷	۶/۳۴	۶/۳۴	۰/۱۷
اداری	۱۱/۸۶	٪۱	۰/۳۱	۰/۳۰		٪۳۰۰	۰/۱۰	۳/۸۰	۱۱/۸۶	۰/۳۱
تجاری	۲۱/۸۴	٪۲	۰/۵۷	۱/۰۰		٪۳۶۰	۰/۲۸	۱۰/۵۶	۲۱/۸۴	۰/۵۷
جهانگردی و پذیرائی	۱/۴۰	٪۰	۰/۰۴	۰/۲۰		٪۳۶۰	۰/۰۶	۲/۱۱	۲/۱۱	۰/۰۶
جمع سایر خدمات	۱۳۸/۴۹	٪۱۰	۳/۶۴	۴/۹۰	۶/۶۵		۹/۱۴	۳۴۷/۴۸	۴۰۷/۸۰	۱۰/۷۲
پارکینگ شهری	۱/۴۹	٪۰	۰/۰۴					۰/۰۰	۱/۴۹	۰/۰۴
حمل و نقل انبار	۷/۹۲	٪۱	۰/۲۱					۰/۰۰	۷/۹۲	۰/۲۱
معابر	۴۷۱/۰۰	٪۳۵	۱۲/۳۹						۴۷۱/۰۰	۱۲/۳۸
جمع شبکه معابر	۴۸۰/۴۱	٪۳۶	۱۲/۶۴					۰/۰۰	۴۸۰/۴۱	۱۲/۶۳
جمع متروکه، مخروبه، بایر	۳۲/۰۸	٪۲	۰/۰۰					۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
جمع باغات و مزارع	۰/۰۰	٪۰	۰/۰۰					۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
جمع بدون مسکونی	۶۷۳/۴۳	٪۵۰	۱۶/۸۸						۹۴۰/۹۵	۲۴/۷۴
مسکونی	۶۶۵/۷۸	٪۵۰	۱۷/۵۲	۲۶/۷۰	۱۰/۴۷	٪۲۸۴			۳۹۸/۲۶	۱۰/۴۷
مجموع کل کاربری ها	۱۳۳۹/۲۱	٪۱۰۰	۳۴/۴۰					۱۳۳۹/۲۱	۱۳۳۹/۲۱	۳۵/۲۱

بررسی ظرفیت جمعیت پذیری منطقه ۸ تهران براساس استقرار حداقل خدمات مورد نیاز

تراکم جمعیت مورد استفاده = ۲۸۴ - جمعیت پیشنهادی = ۲۸۰۳۳۴					جمعیت موجود = ۳۸۰۰۰۰			
نام کاربری	مساحت کاربری (هکتار)	درصد کاربری (درصد)	سرانه زمین (متر مربع)	سرانه زیربنا (متر مربع)	سرانه زیرزمین (متر مربع)	سطح مورد نیاز (هکتار)	سطح در نظر گرفته شده (هکتار)	سرانه زمین قطعی (متر مربع)
جمع آموزشی	۲۲/۴۵	۰/۰۲	۰/۵۹		۰/۲۱	۹/۷۳	۲۶/۳۷	۰/۶۹
آموزش عالی	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰		۰/۰۴	۱/۶۲	۹/۰۳	۰/۲۴
بهداشتی	۰/۷۸	۰/۰۰	۰/۰۲		۰/۰۲	۰/۹۳	۳/۱۷	۰/۰۸
درمانی	۴/۰۷	۰/۰۰	۰/۱۱		۰/۱۰	۴/۶۳	۴/۰۷	۰/۱۱
فرهنگی	۱/۱۲	۰/۰۰	۰/۰۳		۰/۰۵	۲/۳۲	۷/۹۲	۰/۲۱
ورزشی و تفریحی	۹/۳۹	۰/۰۱	۰/۲۵		۰/۴۰	۱۸/۵۳	۶۰/۲۲	۱/۵۸
فضای سبز	۳۶/۲۴	۰/۰۳	۰/۹۵		۱/۲۵	۵۷/۹۲	۶۳/۳۹	۱/۶۷
مذهبی	۳/۷۳	۰/۰۰	۰/۱۰		۰/۰۱	۰/۴۶	۳/۷۳	۰/۱۰
خدمات اجتماعی	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰		۰/۰۲	۰/۹۳	۱/۵۸	۰/۰۴
تأسیسات تجهیزات	۶/۶۶	۰/۰۰	۰/۱۸		۰/۴۷	۲۱/۷۸	۸/۴۵	۰/۲۲
صنعتی و فعالیت های تولیدی	۴۰/۰۹	۰/۰۳	۱/۰۵		۰/۱۵	۶/۹۵	۴۰/۰۹	۱/۰۵
نظامی و انتظامی	۱/۳۱	۰/۰۰	۰/۰۳		۰/۰۴	۱/۶۴	۳/۱۷	۰/۰۸
اداری	۱۱/۸۶	۰/۰۱	۰/۳۱		۰/۱۰	۴/۶۳	۱۱/۸۶	۰/۳۱
تجاری	۲۱/۸۴	۰/۰۲	۰/۵۷		۰/۲۸	۱۲/۸۷	۲۱/۸۴	۰/۵۷
جهانگردی و پذیرائی	۱/۴۰	۰/۰۰	۰/۰۴		۰/۰۲	۰/۷۴	۱/۴۰	۰/۰۴
جمع خدمات	۱۳۸/۴۹	۰/۱۰	۳/۶۴		۰/۹۳	۱۳۵/۹۶	۲۳۹/۹۳	۶/۳۱
پارکینگ شهری	۱/۴۹	۰/۰۰	۰/۰۴			۰/۰۰	۱/۴۹	۰/۰۴
حمل و نقل انبار	۷/۹۲	۰/۰۱	۰/۲۱			۰/۰۰	۷/۹۲	۰/۲۱
معابر	۴۷۱/۰۰	۰/۳۵	۱۲/۳۹				۴۷۱/۰۰	۱۲/۳۸
جمع شبکه معابر	۴۸۰/۴۱	۰/۳۶	۱۲/۶۴		۲/۶۵	۱۲۲/۷۹	۴۸۰/۴۱	۱۲/۶۳
جمع متروکه، مخروبه و بایر	۳۲/۰۸	۰/۰۲	۰/۰۰			۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
جمع باغات و مزارع	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰			۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
جمع بدون مسکونی	۶۷۳/۴۳		۱۶/۸۸				۷۴۶/۷۱	۱۹/۶۳
مسکونی	۶۶۵/۷۸	۰/۵۰	۱۷/۵۲	۲۹/۷۰	۱۳/۹۷	تراکم ساختمانی ۲۱۳٪	۵۹۲/۴۹	۱۵/۵۸
مجموع کل کلریری ها	۱۳۳۹/۲۱	۱/۰۰	۳۴/۴۰			۱۳۳۹/۲۱	۱۳۳۹/۲۱	۳۵/۲۱

بررسی ظرفیت جمعیت پذیری منطقه ۸ تهران براساس پیشنهادات طرح جامع ساماندهی تهران

تراکم جمعیت ۳۴۶ نفر در هکتار - جمعیت پیشنهادی ۴۶۳۳۶۵ نفر				جمعیت موجود = ۳۸۰۰۰۰ نفر			
نام کاربری	مساحت کاربری (هکتار)	درصد کاربری (درصد)	سرانه زمین (متر مربع)	سطح مورد نیاز (هکتار)	سطح در نظر گرفته شده (هکتار)	سرانه زمین قطعی (متر مربع)	
جمع آموزشی	۲۲/۴۵	۲٪	۰/۵۹	۲۶/۳۷	۲۲/۴۵	۰/۴۸	
آموزش عالی	۰/۰۰	۰٪	۰/۰۰	۹/۰۳	۱/۶۲	۰/۰۴	
بهداشتی	۰/۷۸	۰٪	۰/۰۲	۳/۱۷	۰/۹۳	۰/۰۲	
درمانی	۴/۰۷	۰٪	۰/۱۱	۱/۵۸	۴/۶۳	۰/۱۰	
فرهنگی	۱/۱۲	۰٪	۰/۰۳	۷/۹۲	۲/۳۲	۰/۰۵	
ورزشی	۹/۳۹	۱٪	۰/۲۵	۶۰/۲۲	۱۸/۵۳	۰/۴۰	
فضای سبز	۳۶/۲۴	۳٪	۰/۹۵	۶۳/۳۹	۵۷/۹۲	۱/۲۵	
مذهبی	۳/۷۳	۰٪	۰/۱۰	۳/۱۷	۳/۸۳	۰/۰۸	
خدمات اجتماعی	۰/۰۰	۰٪	۰/۰۰	۱/۵۸	۰/۹۳	۰/۰۲	
تأسیسات تجهیزات	۶/۶۶	۰٪	۰/۱۸	۸/۴۵	۲۱/۷۸	۰/۴۷	
صنعتی و فعالیت های تولیدی	۴۰/۰۹	۳٪	۱/۰۵		۴۰/۰۹	۰/۸۷	
نظامی و انتظامی	۱/۳۱	۰٪	۰/۰۳	۳/۱۷	۱/۶۴	۰/۰۴	
اداری	۱۱/۸۶	۱٪	۰/۳۱	۱/۹۰	۱۱/۸۶	۰/۲۶	
تجاری	۲۱/۸۴	۲٪	۰/۵۷	۵/۲۸	۲۱/۸۴	۰/۴۷	
جهانگردی و پذیرائی	۱/۴۰	۰٪	۰/۰۴	۱/۰۶	۱/۴۰	۰/۰۳	
جمع سایر خدمات	۱۳۸/۴۹	۱۰٪	۳/۶۴	۱۶۹/۹۴	۱۸۹/۲۲	۴/۰۸	
پارکینگ شهری	۱/۴۹	۰٪	۰/۰۴	۰/۰۰	۱/۴۹	۰/۰۳	
حمل و نقل انبار	۷/۹۲	۱٪	۰/۲۱	۰/۰۰	۷/۹۲	۰/۱۷	
معابر	۴۷۱/۰۰	۳۵٪	۱۲/۳۹		۴۷۱/۰۰	۱۰/۱۶	
جمع شبکه معابر	۴۸۰/۴۱	۳۶٪	۱۲/۶۴	۰/۰۰	۴۸۰/۴۱	۱۰/۳۷	
جمع متروکه، مخروبه و بایر	۳۲/۰۸	۲٪	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	
جمع باغات و مزارع	۰/۰۰	۰٪	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	
جمع بدون مسکونی	۶۷۳/۴۳	۵۰٪	۱۶/۸۸	تراکم ساختمانی مسکونی ۱۹۱٪		۶۹۲/۰۸	۱۴/۹۴
مسکونی	۶۶۵/۷۸	۵۰٪	۱۷/۵۲		۶۴۷/۱۲	۱۳/۹۷	
مجموع کل کاربری ها	۱۳۳۹/۲۱	۱۰۰٪	۳۴/۴۰	۱۳۳۹/۲۱	۱۳۳۹/۲۱	۲۸/۹۰	

۵-۱- راهبردها و اهداف توسعه آینده منطقه

اهداف کلی توسعه منطقه باتوجه به مسائل، مشکلات و امکانات درونی منطقه در چارچوب سیستم‌های شهری چهارگانه: کالبدی، فعالیتی، محیطی- اجتماعی- اقتصادی و هدایت و کنترل و باتوجه به جدول شماره ۱-۵۱ قابل ارائه خواهند بود.

جدول شماره ۱-۵۱: تشریح رابطه بین اهداف کلان، خرد، راهبردها و خط مشی‌ها

سیستم شهری	اهداف کلان	اهداف خرد	راهبردها	خط مشی‌ها
اجتماعی	اصلاح و بهبود ساختار اجتماعی	۳-افزایش آگاهی‌های عموم ۴-کاهش ناهنجاری‌های اجتماعی	۱-افزایش سطح سواد ۲-ارتقاء سطح فرهنگ	-گسترش فعالیت آموزش عالی -تقویت امکانات و کمیته‌های فرهنگی -گسترش فرهنگسراها
اقتصادی	ساماندهی نظام اقتصادی	۱-بهبود کیفیت نیروی کار ۲-تأمین اشتغال ۳-مدیریت مناسب سرمایه	۱-۱-۱-توانمند سازی نیروی کار ۱-۱-۲-ایجاد فرصت‌های شغلی ۱-۱-۳-جذب و هدایت سرمایه	۱-۱-۱-آموزش مهارت‌های فنی و حرفه‌ای ۱-۱-۲-تقویت زمینه‌های خود اشتغالی ۱-۱-۳-گسترش تعاونی‌ها ۱-۱-۳-۲-تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری
کالبدی، فعالیتی، محیطی	ارتقاء کیفیت کالبدی محیطی	۱-کاهش ناهمبستگی بافت‌های مسکونی ۲-ساماندهی نظام فضایی ۳-کاهش آلودگی زیست محیطی	۱-ایجاد خدمات شهری با سلسله مراتب شهری ۲-۱-ایجاد توسعه فضاهای فراغتی ۳-۱-کاهش تراکم کالبدی مسکن نظام‌مند نمودن سیستم محله‌ای تسهیل در ارتباط شرق به غرب تهران تخصیص بهینه و رفع کمبود فضاهای خدماتی (سبز) کاهش عملکرد سوء فعالیتهای تولیدی بهبود سیمای شهری و محیط زیست	۱-۱-۱-استفاده از فضاهای باز مترو استفاده از فضاهای باز و جنگل سرخه حصار ۱-۳-۱-تجمع ۱-۴-۱-تقسیم محلات به واحدهای همسایگی ۱-۱-۲-برنامه‌ریزی سیستم حمل و نقل همگانی مدون ۱-۲-۲-ساماندهی مسیرها به عنوان عناصر شهری ۱-۱-۳-انتقال و تجمع صنایع مزاحم ایجاد فضاهای باز از طریق تجمع واحدهای طراحی شهری مناسب ۲-۲-۳-کنترل آلودگی هوا ناشی از کارخانجات و ترافیک
هدایت و کنترل	ارتقاء سطح ارتباطی بین سازمانها و نهادهای غیردولتی فعال	ایجاد هماهنگی بین سازمان‌ها و نهادهای فعال با تاکید بر نقش نهادهای غیر دولتی	-تقویت نهادهای فعال در مواقع بحران -توسعه و ارتقاء همکاری و مشارکت مردم	تشکیل کمیته هماهنگی و مشارکت دولتی و غیر دولتی ۱-۲-۱-تشکیل شورایی در تمام محلات

باتوجه به جدول فوق‌الذکر، اهداف کلان منطقه که شامل: اصلاح و بهبود ساختار اجتماعی، ساماندهی نظام اقتصادی، ارتقاء کیفیت کالبدی محیطی و ارتقاء سطح ارتباطی بین سازمانها و نهادهای غیر دولتی می‌باشند در قالب زیر سیستم‌های شهری، کاربری اراضی، زیرساخت‌های شهری، سوانح، سازمان فضایی و سیمای شهری، حمل و نقل و ترافیک، محیط زیست و مسکن، اجتماعی، اقتصادی، مدیریت شهری، مالیه شهری، طرح‌های فرادست باتوجه به نقاط ضعف، تهدیدها، فرصت‌ها و امکانات بررسی شده و اهداف کلی توسعه منطقه به شرح زیر قابل ارائه خواهند بود:

- ۱- تغییر محدوده منطقه به صورت منطقی
- ۲- تعریف رابطه منطقی بین منطقه و کاربری‌های فرامنطقه‌ای مؤثر در منطقه
- ۳- تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط بر منطقه
- ۴- تعریف سقف جمعیتی جدید برای منطقه با توجه به پتانسیل‌های اقتصادی و کالبدی و امکانات منطقه
- ۵- امکان‌پذیرسازی جایگزینی منطقی صنایع در منطقه (کمک در خلق یک منطقه کار و سکونت کارآمد)
- ۶- ساماندهی به استقرار معابر جدید
- ۷- بازگشت هویت مستقل محلات و پایدارسازی بافت شهری اصیل نارمک، نگهداری میدان هفت‌حوض و آیت (حفظ خاطره‌های اجتماعی) با استفاده از کمک‌های سازمان میراث فرهنگی و زیباسازی شهرداری.
- ۸- کوشش برای ارتقاء محلات مسئله‌دار بدون تغییر در بافت اقشار سکونتی آن
- ۹- استفاده از پتانسیل‌های بالقوه منطقه مانند مترو در تأمین کاربری‌های خدماتی و.....
- ۱۰- حفاظت از محیط زیست و ایجاد منطقه سالم.

باتوجه به بررسی‌های انجام شده، راهبردهای کلی توسعه آینده منطقه عبارتند از:

الف) کاهش جمعیت محقق می‌شود

ب) کیفیت سکونت ارتقاء می‌یابد

ج) پراکنش و توزیع جمعیت در منطقه بهبود یافته و مناطق متراکم مجیدیه و وحیدیه با کاهش تراکم و مناطق کم تراکم تهرانپارس با افزایش تراکم مواجه خواهند شد.

د) فعالیتهای صنعتی با تغییر ساختار از فعالیتهای مزاحم به فعالیتهای مدرن و غیرآلاینده تثبیت می‌گردد.

هـ) پهنه فعالیتهای اداری، تجاری در میدان هفت حوض و فلکه اول تهرانپارس با توجه به نقش دروازه‌های منطقه و پایانه‌ای بودن آن گسترش می‌یابد.

و) پایانه دردشت و ایستگاه‌های مترو با اعمال سیاست‌های تشویقی منجر به رونق فعالیتهای اقتصادی و جبران کمبودهای خدماتی منطقه می‌گردند.

ز) با اعمال استانداردهای زیست محیطی و بهره‌گیری از ظرفیتهای بالقوه منطقه (مانند مسیل‌ها، جنگل‌های سرخه‌حصار، میادین محلی و...) اثرات سوء زیست محیطی ناشی از پایانه دردشت جبران می‌گردد.

۲- طرح راهبردی هدایت و کنترل تحولات کالبدی منطقه

۲-۱- تعیین عناصر عمده و مهم ساختار کالبدی اصلی منطقه

مقدمه:

برای دستیابی به تحلیل وضعیت کلی استخوان بندی و سازمان فضائی موجود و پیشنهادی منطقه عوامل زیر مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

الف) عناصر عمده مهم ساختار کالبدی اصلی منطقه

- عناصر عمده از نظر مقیاس بزرگتری
- عناصر عمده از نظر شاخص بودن یا عملکرد نسبی
- عناصر عمده از نظر اهمیت مکانی
- تراکم فعالیت‌ها در یک پهنه
- عناصر عمده از نظر پایداری نسبی
- عناصر عمده از نظر اهمیت به عنوان نشانه‌های شهری

ب) بررسی شاخص‌های فیزیکی

- بررسی دانه‌بندی اراضی منطقه
- بررسی طبقات ساختمانی
- بررسی کیفیت بنا

۲-۱-۱- عناصر عمده از نظر مقیاس بزرگتری

همانطور که در جدول شماره ۱-۱۳ مشخص شده، در منطقه ۸ بیشترین تعداد و بالاترین درصد مساحت مربوط به زمین‌های بین ۱۰۰ تا ۳۰۰ مترمربع می‌باشد. کمترین درصد مساحت زمین‌های بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ مترمربع و کمترین تعداد مربوط به زمین‌های بزرگ‌تر از ۵۰۰ مترمربع می‌باشد. صنایع مستقر در شرق منطقه ۸ با سطحی حدود ۴۰ هکتار به کاربری‌های فرامنطقه‌ای حوزه شرق تهران اختصاص دارد و حدود ۳ درصد از کل کاربری‌های موجود را شامل می‌شود و در طرح جامع بر حفظ و ساماندهی آنها تأکید گردیده است.

- فضاهای ورزشی و سبز با سطوح بزرگ در جوار خیابان گلستان در حد فاصل بخش مرکزی (نارمک) و بخش غربی مجیدیه نیز قابل ذکر است که پارک فدک با مساحتی حدود ۳۱۲۳۳ متر مربع واقع در خیابان گلستان قابل اهمیت است. بطور کلی مجموعه فدک با مساحت تقریبی ۴۱۸۰۰ متر مربع در این قسمت قرار دارد.

جدول شماره ۱-۱۳: تعداد و نسبت قطعات در سطح منطقه

مساحت قطعات	تعداد واحد	مجموع مساحت	درصد تعداد	درصد مساحت
کوچکتر از ۱۰۰ متر	۲۵۱۴۷	۱۳۹۹۹۵۱	٪۴۵/۲	٪۱۵
بین ۱۰۰ تا ۳۰۰ متر	۲۵۵۴۷	۴۳۰۹۳۱۴	٪۴۵/۹	٪۴۶
بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ متر	۳۵۹۶	۱۳۵۱۵۶۷	٪۶/۵	٪۱۴/۵
بزرگتر از ۵۰۰ متر	۱۳۴۹	۲۲۵۹۸۱۰	٪۲/۴	٪۲۴/۲
مجموع	۵۵۶۳۹	۹۳۲۰۶۴۳	٪۱۰۰	٪۱۰۰

۲-۱-۲- عناصر عمده از نظر پایداری نسبی

بافت تاریخی نارمک با قدمتی ۵۰ ساله به دلیل وجود مراکز محله‌ای در هر یک از محلات خاصیت تجمع و تبادل افکار خانواده‌های مستقر در آن محله را دارد که حرکتی اجتماعی و کاملاً مناسب برای ایجاد پایگاه‌های مردمی جهت همکاری با شورایی‌ها و شهرداری‌ها و هماهنگی برای بهبود وضعیت اجتماعی اهالی محلات خواهد بود. این بافت یکی از عناصر اصلی پایدار در سطح منطقه محسوب می‌شود که یکی از عوامل مؤثر بر رشد و توسعه منطقه بوده است.

- وجود دو مسیل دارا آباد (ابراهیم آباد) و مسیل باختر به عنوان عناصر پایدار- مسیل‌های موجود با طول ۹ کیلومتر و با میانگین عرضی ۱۰ متر در سطح منطقه، مساحت قابل توجهی را تشکیل داده‌اند (۹ هکتار).
- وجود صنایع در بخش شرقی منطقه (به علت قدمت، مقیاس و عملکرد متمایز) نسبت به بقیه عناصر شهری باعث شده که در مورد استقرار این صنایع و پایداری آنها تعریف مشخصی ارائه شده و موقعیت مکانی آنها تثبیت گردد.

- ترمینال‌های شرق با مجموعه کاربری‌های اطراف آن یک فضای جمعی را تشکیل داده است که بین منطقه ۸ و ۱۳ تقسیم می‌شود. مجموعه این کاربری‌ها (ترمینال شرق، هتل شهر، توقفگاه‌ها و...) همچون میدان رسالت فضای واحدی را تشکیل داده است که لازم است آنها را به صورت یک عنصر عمده پایدار در نظر بگیریم.

خیابان اصلی تهرانپارس به نام آرش تیرانداز قبل از سال ۱۳۴۱ احداث گردیده و فلکه‌های اصلی آن و ساخت و سازهای اطراف آن موجود بوده است.

خیابان آیت اصلی‌ترین محور خدماتی نارمک است. هسته اصلی نارمک حول این محور شکل گرفته و میدان هفت‌حوض اصلی‌ترین و مهم‌ترین مرکز خدماتی بر روی این محور قرار دارد و مرکز خرید و تفریحگاه مردم محله نارمک است که هنوز هویت خود را حفظ نموده است.

- بزرگراه شرق تهران که در مرز ناحیه ۲ و ۳ قرار گرفته و امتداد آن به سمت جنوب وارد بافت ناحیه ۳ می‌شود فعلاً در حال اجرا بوده و در صورت تکمیل و راه‌اندازی به عنوان یک عنصر پایدار شهری کمک بسیار زیادی به بهبود بافت فرسوده این ناحیه و وضعیت عبور و مرور خواهد نمود.

۲-۱-۳- عناصر عمده از نظر شاخص بودن یا عملکرد متمایز

اول- شاخص بودن

بافت کالبدی نارمک مرکزی بافت منظمی است که با مبانی شهرسازی مدرن در اوایل دهه ۳۰ طراحی شده است و محلات آن دارای مرکز تجمع خانواده‌ها و بازی بچه‌ها هستند. شاخص بودن بافت یکی از عوامل مؤثر بر رشد و توسعه منطقه ۸ بوده است. در واقع نارمک اولین تجربه شهرسازی مدرن با اندیشه‌های ناسیونالیستی ایرانی می‌باشد و اولین شهرک‌سازی با سلسله مراتب شهری بین واحد همسایگی و واحد هم‌جواری تلقی می‌شود (نقشه شماره ۵-۱۳).

وجود فضاهای ورزشی و تفریحی و سبز در جوار خیابان گلستان باعث شده است که بر شکل این خیابان و بافت اطراف تأثیر بسیار زیادی بگذارد و این مکان عنصری اصلی تلقی گردد. بطور مثال مجموعه فدک در طول زمان تبدیل به فضایی با بعد منطقه‌ای گردید که یادآوری آن تبلور خاطرات مشترکی است که استفاده کنندگان از این مکان داشته‌اند.

جنگل‌های سرخه‌حصار در مجاورت منطقه یکی از محل‌های تفریحی اهالی تهران و تهرانپارس بوده که در جنوب تهرانپارس و در کنار مسیل سرخه‌حصار شکل گرفته و یکی از عناصر شاخص مجاور منطقه محسوب می‌شود. این جنگل‌ها عملکردی فرامنطقه‌ای و فراشهری دارند.

اراضی مترو شامل دانشکده و بخش اداری و احتمالاً ایستگاه ورودی اصلی در جوار خیابان رسالت است. این زمین با حضور دانشکده مترو، یک بخش اداری مرکزی به علاوه پتانسیل‌هایی که برای تبدیل به یک ایستگاه عمده با پارکینگ‌های متعدد و وسیع و احتمالاً مراکز تجاری - اداری دارد، می‌تواند به یکی از عملکردهای عمده شهری بدل شود.

خیابان آیت و میدان هفت‌حوض در محدوده نارمک مرکز خرید و تجمع عموم مردم نارمک بوده است و ادارات دولتی مثل مخابرات، نیروی انتظامی، شهرداری و بانک‌ها در این محور مستقر گردیده‌اند.

فلکه اول تهرانپارس نیز به صورت مرکز ناحیه ۱ خدماتی مورد استفاده می‌باشد. در فرآیند زمانی، میدان هفت‌حوض که در ابتدا مرکز محله نارمک بوده و فقط با کاربری‌های تجاری مشخص می‌شد، به عنوان یک فضای جمعی، تبلور رویدادهای خوب و بد برای ساکنان منطقه بوده است.

در ضلع شمال غربی میدان هفت حوض، مسجدالنبی، با معماری اسلامی و مناره‌های بلند قرار گرفته است. این مسجد از عناصر شاخص در میدان است که جنبه مذهبی فضا را تقویت می‌کند.

دوم- عملکرد متمایز

وجود صنایع دربخش شرقی با عملکرد متمایز نسبت به بقیه عناصر شهری باعث شده است که نسبت به استقرار این صنایع در این بخش و پایداری آنها تعریف مشخصی ارائه شده و این موقعیت مکانی تثبیت گردد.

حضور مترو و همچنین جاذبه‌های سکونتی و اشتغال در اطراف ایستگاه‌های آن، تقویت مراکز اشتغال را (به خصوص بخش‌های اداری مرتبط به صنایع منطقه) و سکونتی را در منطقه قوت می‌بخشد. ایستگاه‌های مترو به عنوان ایستگاه‌های مبدأ، به خصوص با ایجاد چندین بزرگراه، جاذب تعداد کثیری جمعیت با اتومبیل شخصی و وسیله عمومی به ایستگاه مترو خواهد شد. محورهای دماوند و رسالت با عملکرد متمایز نسبت به دیگر محورهای این منطقه فرامنطقه‌ای بوده و به خصوص اهمیت خیابان دماوند به علت تنها ورودی شرقی تهران و ارتباط با جاجرود، رودهن و آبدلی در نهایت استان مازندران بسیار شاخص است.

۲-۱-۴- عناصر عمده از نظر اهمیت مکانی

وجود عملکرد صنعتی در شرق منطقه که در جهت کالبدی مشخص‌ترین بخش صنعت تهران است و به دلیل عدم گستردگی محدوده قانونی در محور دماوند به صورت یکپارچه و مجتمع شکل گرفته‌اند و امکان توسعه بی‌رویه آن به علت همین خصوصیات طبیعی وجود نداشته و انجام نیز نگرفته است. این محور در ابتدای محور ارتباطی دماوند در ۴۰ سال گذشته با به وجود آمدن اولین کانون‌های جمعیتی شکل‌گیری خود را شروع کرده و هماهنگ با پیش‌بینی‌های طرح جامع پیش رفته است. - محدوده کارگاهی مترو با سطحی بیش از ۳۰ هکتار در تقاطع خیابان رسالت و بزرگراه تهرانپارس واقع گردیده و به نام ایستگاه مترو دردشت نامگذاری شده است و حدود ۲ درصد از کل کاربری را شامل می‌شود. با ساماندهی محدوده این ایستگاه در نظر است به ایستگاهی با کاربری‌های فرامنطقه‌ای تبدیل گردد.

باید متذکر شد که رابطه مستقیم در مورد محورهای رسالت و دماوند، قسمتی از سبلان و آیت با کاربری‌های همجوار این محورها مانند محدوده کارگاهی مترو، صنایع مستقر در شرق منطقه و تجاری‌ها و همچنین میدان رسالت هفت‌حوض با عملکرد خاص خود، تأثیر بسیاری بر این محورها از نظر مکانی داشته و موقعیت این محورها نیز، کاربری‌های فوق را مشخصاً در حوزه نفوذ خود قرار می‌دهد (نقشه شماره ۸-۱۳ عناصر عمده از نظر اهمیت مکانی).

۲-۱-۵- تراکم فعالیت‌ها

- در محدوده نارمک، خیابان آیت و میدان هفت‌حوض مرکز خرید و تجمع عموم مردم نارمک بوده است. ادارات دولتی مثل مخابرات، نیروی انتظامی، شهرداری و بانک‌ها در این محور و خدمات درمانی، ورزشی و تفریحی نیز در محور گلستان مستقر گردیده‌اند.
- فلکه اول تهرانپارس و خیابان آرش تیرانداز نیز به صورت مراکز خرید، بانک‌ها، پذیرایی، بهداشتی و داروخانه‌ها در این حاشیه فعال بوده‌اند.
- صنایع واقع شده در منتهی‌الیه شرق منطقه ۸ دارای تمرکز قابل توجهی است. این صنایع با سطحی معادل حدود ۴۰ هکتار به کاربری‌های فرامنطقه‌ای حوزه شرق تهران اختصاص دارد که نقش برجسته‌ای در حوزه شرقی تهران دارند.
- در پهنه صنعتی شماره ۱ با مساحتی حدود ۳۱ هکتار، ۱۵ واحد تجاری، یک پلاک متروکه، ۸ پلاک تجهیزات شهری، ۲۲ پلاک صنعتی با مساحتی معادل ۲۵/۵ هکتار، ۲ پلاک ورزشی، یک پلاک مذهبی، ۹ پلاک حمل و نقل و یک پلاک بایر مشاهده می‌شود که بیشترین سطح مربوط به صنعتی و بعد از آن حمل و نقل با حدود ۳ هکتار و تجاری با حدود ۱/۲ هکتار می‌باشد.

۲-۱-۶- عناصر عمده از نظر اهمیت به عنوان نشانه های شهری

- بزرگراه رسالت در مرز شمالی منطقه واقع است و شرق و غرب تهران را به هم ارتباط داده و ادامه آن به جاده های خارج شهر متصل می گردد. اصولاً خیابان رسالت و اراضی اطراف آن و همچنین خیابان دماوند خصلت منطقه ای نداشته و به هیچ یک از مناطق اطراف وابسته نیستند. و همراه تعدادی دیگر از معابر مشابه در تهران باید به عنوان دالان های مجهز شده جداگانه و با توجه به کل تهران مورد مطالعه و برنامه ریزی و طراحی قرار گیرند. کاربری های مستقر در کناره این دو خیابان عمدتاً خاصیت فرا منطقه ای دارند.

- خیابان آیت الله مدنی به صورت محور خدماتی منطقه ای و فرامنطقه ای کارآئی دارد و در کنار این محور خدماتی کاربری های تجاری، اداری، آموزشی، ورزشی، سبز، تفریحی و درمانی استقرار یافته اند. خیابان مدنی در حرکت به سمت جنوب از طریق خیابان نظام آباد تا خیابان انقلاب در نزدیکی های میدان امام حسین امتداد دارد و با اتصال این میدان به میدان رسالت از پر آمد و شدترین معابر فرا منطقه ای بوده و با امتداد به طرف شمال (منطقه ۴ - هنگام) در واقع تعداد زیادی از مناطق را به هم متصل می سازد. با توجه به نقش پیچیده این معبر به نظر می رسد که آن را هم به صورت یک محور مجهز شده شهری باید نگریست. در آن صورت حضور آن در داخل منطقه سوال برانگیز است و با احداث بزرگراه شرق که در جنوب مسیل باختر به شهید مدنی می پیوندد به طور قطع انسجام بخش غربی مدنی با منطقه بسیار ضعیف خواهد شد.

خط ۲ مترو تهران وارد منطقه ۸ می شود و در حال حاضر نیز عملیات اجرایی آن در منطقه فعال می باشد. این خط از جنوب منطقه و در تقاطع خیابان شهید مدنی با خیابان سبلان وارد منطقه می گردد و اولین ایستگاه آن در همین تقاطع قرار دارد و در امتداد خیابان شهید مدنی و به سمت شمال تا میدان رسالت دو ایستگاه دیگر دارد و بقیه ایستگاه ها هم روی محور رسالت به سمت غرب احداث می گردند. حضور ایستگاه های مترو در امتداد خیابان مدنی نقش شهری این معبر را بارزتر می کند و ضرورت تهیه طرح مجزا به عنوان محور مجهز شهری را ایجاب می نماید.

هویت هر کدام از ایستگاه های مترو با عملکردهای مختلف محله ای - ناحیه ای - منطقه ای - فرامنطقه ای - شهری و فراشهری مشخص می شود. ایستگاهی که در تقاطع سبلان و شهید مدنی قرار گرفته است در تقاطعی واقع گردیده که دو گذر ۳۰ و ۴۵ متری قرار دارند. در ضمن برای ایستگاه های مترو خدماتی فرامنطقه ای در نظر گرفته شده است و خاصیتی فرامنطقه ای - شهری خواهد داشت.

- بخش‌های صنعتی در شرق منطقه ۸ همه در داخل محدوده طرح جامع و بر اساس آن می‌باشد. این بخش در جهت کالبدی مشخص‌ترین بخش صنعت تهران است و به دلیل عدم گستردگی محدوده قانونی در محور دماوند به صورت یکپارچه و مجتمع شکل گرفته‌اند و امکان توسعه بی‌رویه آن به علت همین خصوصیات طبیعی وجود نداشته و انجام نیز نگرفته است. این محدوده به شبکه راه آهن متصل نیست ولی در آینده خط شماره ۲ مترو آن را به شبکه راه آهن شهری متصل خواهد نمود. صنایع شرق منطقه عمدتاً در مناطق پیشنهادی طرح جامع تهران قرار دارند و به‌خصوص دارای شبکه دسترسی مستقل هستند که از طریق این شبکه‌های دسترسی به اتوبان صدر (شهید بابایی) در شمال محدوده صنعتی به دیگر مناطق متصل می‌گردند و خصوصیت فراشهری پیدا کرده‌اند. استقرار اراضی و کاربری‌های بزرگ در اطراف خیابان گلستان نیز می‌تواند این محور را به یک محور مجهز شهری بدل نماید.

قسمتی از خیابان گلبرگ (جانبازان) در حد فاصل ۴۵ متری تهرانپارس تا خیابان شهید مدنی نیز به راسته‌های مختلط تجاری - دفتری اختصاص دارد. که در اطراف میدان هفت حوض به خدمات فرامنطقه‌ای تبدیل می‌شوند. میدان هفت حوض در طرح فرادست به عنوان مرکز منطقه شناخته شده است که از مهم ترین نشانه‌های شهری این منطقه است.

- اهمیت خیابان دماوند به جهت تنها ورودی شرقی تهران باید مد نظر قرار گیرد.
- برخی از کاربری‌های منطقه ۸ خصوصیت منطقه‌ای داشته و به بخش وسیعی از شهر پوشش خدماتی می‌دهند که عبارتند از:

- برخی از مراکز تولیدی تجاری در محورهای خدماتی (آیت و تیرانداز)

- مسجدالنبی واقع در میدان هفت حوض

- برخی از راسته‌های تجاری - تولیدی (آیت و گلبرگ)

- ورزشگاه‌های شهید رجائی - شاهین و مجموعه ورزش فدک

- پارک سوار شرق تهران

- خانه فرهنگ فدک و فرهنگسرای خانواده و کتابخانه دکتر شهیدی

- پارک فدک و پارک تابان

- هتل شرق در خیابان دماوند

۲-۱-۷- بررسی شاخص‌های فیزیکی

مقدمه :

هر زمان پدیده‌ای بر اثر تحول خاصی دچار دگرگونی و تغییر و توسعه گردد، شکل جدید پدیده از انسجام، همگونی، همبستگی، نظم و اعتبار برخوردار خواهد بود. نظم جدید از دل سازمان قدیم متمایز و شکوفا می‌شود. برای شکوفائی و اعتبار شهرها و مناطق مختلف شهر حتماً باید طرح جامع و تفصیلی مناسب آنها با اطلاعات به روز تهیه و به سرعت به اجرا درآورده شود.

شکل طبیعی منطقه ۸ به دلیل نزدیک بودن کوه‌های البرز به کوه‌های سه تپه در شرق تهران به صورتی است که در دامنه شیب ملایم این کوه‌ها قرار گرفته است و از طریق همسایه شمالی خود (منطقه ۴) به ارتفاعات کوه البرز و از طریق همسایه جنوبی و شرقی خود به جنگل‌های سرخه حصار و کوه‌های سه تپه می‌رسد. شمال، شرق و جنوب محدوده منطقه ۸ با بزرگراه‌های رسالت و دماوند محصور گردیده است.

شیب طبیعی این اراضی از شمال به جنوب موجب سرریز آب‌های مناطق بالادست به سمت این منطقه و سپس مناطق پائین دست می‌گردد.

۲-۱-۷-۱- بررسی دانه بندی اراضی منطقه

با توسعه شهر تهران، معابر و بزرگراه‌ها و تقسیم‌بندی فعلی مناطق، نواحی مختلف منطقه ۸ نیز شکل گرفته و به یکدیگر متصل شدند. تقسیم‌بندی این منطقه از نظر دانه‌بندی (قطعه‌بندی) به سه گونه است (جدا از عملکرد و دانه‌بندی اراضی واقع در لبه‌های محدوده).

۱. ریزدانه‌ها شامل محلات مجیدیه و وحیدیه

۲. متوسط‌دانه‌ها شامل محلات نارمک

۳. درشت‌دانه‌ها شامل محلات تهرانپارس

علاوه بر سه نوع دانه‌بندی مزبور که فرم ساختار کلی کالبدی منطقه را نشان می‌دهد پهنه‌بندی‌های دیگری نیز هستند که در این محدوده‌ها قرار دارند و شاخصه‌های جداگانه‌ای را نشان می‌دهند.

- پهنه صنعتی واقع در شرق منطقه با عملکردی متمایز از کاربری غالب آن

- پهنه واقع در ایستگاه مترو دردشت (تقاطع رسالت با ۴۵ متری تهرانپارس) و اصولاً پهنه خط-۲ مترو در منطقه اینگونه پهنه‌ها خصوصیات عملکردی فرمانطقه‌ای و شهری دارند که به تفصیل به آنها پرداخته خواهد شد.

ناحیه‌های دارای دانه‌بندی ریز

نقشه پهنه‌بندی قطعات (نقشه در بخش ۱-۳-۱ آورده شده است) حاکی از آن است که قسمت اعظم ناحیه ۳ منطقه ۸ واقع در محدوده غرب بزرگراه دارآباد (شرق تهران) و جنوب خیابان گلبرگ (جانبازان غربی) و جنوب مسیل باختر تا خیابان سبلان دارای دانه‌بندی کاملاً ریز است که بیش از ۹۰ درصد از قطعات آن کمتر از یکصد و پنجاه مترمربع مساحت دارند. این محدوده شامل محلات ۱۲، ۱۳، ۱۴ و ۱۵ و ۱۷ می‌گردد که با اضافه شدن دو محله ۱ و ۲ کل ناحیه ۳ از منطقه ۸ را شامل می‌شود. برای آشنائی با بافت کالبدی ناحیه ۳ منطقه ۸ به جدول شماره ۱- توجه شود.

این جدول جمعیت ناحیه ۳ را بالغ بر ۱۴۸,۰۰۰ نفر نشان می‌دهد (برآورد مرکز آمار سال ۱۳۷۵)، که تقریباً نزدیک به ۵۰ درصد کل جمعیت منطقه در این ناحیه با سطحی حدود ۴۴۶ هکتار که یک سوم سطح منطقه می‌باشد را در خود جای داده است. درصد قطعات ۲۰۰ مترمربع و کمتر در این ناحیه بالغ بر ۸۸ درصد است که ناحیه‌ای با پهنه‌بندی بسیار ریز معرفی می‌گردد که فقط حدود ۱۲ درصد از قطعات آن بیش از ۲۰۰ مترمربع مساحت دارند.

در بین محلات این ناحیه محله ۱۲ با ۹۰ درصد از قطعات ۱۵۰ مترمربع و کمتر، بیشترین فشردگی را در بین محلات ۸ گانه دارا می‌باشد. قطعات کمتر از ۱۰۰ مترمربع آن ۷۲/۳۳ درصد و قطعات بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ مترمربع حدود ۵۰٪ قطعات این منطقه را تشکیل می‌دهند. کمترین فشردگی قطعات نیز مربوط به محله ۲ با ۶۳/۷ درصد قطعات ۲۰۰ مترمربع و کمتر که قطعات ۱۵۰ مترمربع آن ۵۳/۷ درصد و کمتر از ۱۰۰ مترمربع آن ۳۵/۷ درصد می‌باشد. دیگر محلات این ناحیه به ترتیب فشردگی قطعات محلات ۱۳- ۱۵- ۱۶- ۱۴- ۱۷ و ۱ با ۹۴/۸۴ درصد، ۹۲/۳۴ درصد، ۹۰/۲۶ درصد، ۸۷/۳۱ درصد و ۷۷/۶ درصد در درجات بعدی قرار گرفته‌اند.

با توجه به نقشه پهنه‌بندی منطقه ۸ و جدول مذکور مشخصات کالبدی آن گویاتر خواهد شد: این پهنه (ناحیه ۳) در بین چهار بزرگراه از شمال به جنوب و شرق به غرب واقع گردیده است (بزرگراه‌های رسالت - دماوند - شرق تهران - نیاوران {در منطقه ۷}). محلاتی که به بزرگراه رسالت نزدیکند (محله‌های ۱ و ۲) از قطعه بندی مناسب‌تری نسبت به محله‌های جنوبی (محله‌های ۱۲ - ۱۳ - ۱۴) که به سبلان نزدیکند برخوردارند.

پهنه قدیمی این ناحیه که قطعات کمتر از ۲۰۰ مترمربع آن بالای ۸۸ درصد است را شامل می‌شود، با توده ارتفاعی فشرده و شبکه معابر کم عرض به تدریج تخریب شده‌اند و با کیفیت نامناسب تجدید بنا گردیده‌اند و ساختار فضایی آن با همان ترکیب قدیمی و خیابان‌های حداکثر ۱۲ متری مجدداً احیاء گردیده و از یک تا دو طبقه به سه تا پنج طبقه تبدیل شده و توده ارتفاعی آنرا فشرده‌تر نموده است بدون آن که استانداردهای رایج ساختمانی از نظر استحکام بنا، زیبایی شکل ظاهری، هماهنگی بین آنها و شبکه معابر رعایت گردیده باشد.

شبکه معابر این محلات اکثراً کمتر از ۱۰ متر می‌باشد و به همان نسبت که قطعات زمین‌ها کوچک و کوچک‌تر گردیده است (به دلیل افزایش قیمت زمین) ساختار کالبدی اصلی محلات، نامنظم و به دور از مقیاس‌های رایج معماری و شهرسازی شکل گرفته‌اند.

جدول شماره ۱- مشخصات کالبدی محلات ناحیه ۳ شهرداری منطقه ۸ (پهنه‌بندی ریزدانه)

ردیف	شماره محله	جمعیت (نفر)	مساحت (هکتار)	تراکم ساختمانی (درصد)	قطعات کمتر از ۲۰۰ مترمربع (درصد)	قطعات بیش از ۲۰۰ مترمربع (درصد)
۱	۱	۱۷,۷۶۹	۵۴/۴۰	۱۵۹	۷۷/۶	۲۲/۴
۲	۲	۴۰,۱۷۰	۱۴۵/۷۳	۱۲۶	۷۹/۴۵	۲۱/۵۵
۳	۱۲	۲۰,۷۸۶	۳۷/۱۸	۱۵۴	۹۵/۱۶	۴/۸۴
۴	۱۳	۲۶,۷۵۰	۶۰/۹۵	۱۵۶	۹۴/۸۴	۵/۱۶
۵	۱۴	۱۳,۱۴۶	۳۳/۶۲	۱۵۱	۹۰/۲۶	۹/۷۴
۶	۱۵	۱۳,۶۴۹	۳۵/۱۲	۱۴۶	۹۲/۷۴	۷/۲۶
۷	۱۶	۱۷,۲۲۲	۵۲/۳۴	۱۵۳	۹۲/۳۴	۷/۶۶
۸	۱۷	۱۳,۰۱۷	۳۶/۳۷	۱۴۹	۸۷/۳۱	۱۲/۶۹
جمع		۱۴۸,۸۶۰	۴۴۶/۷۱	۱۴۹	۸۸/۷۱	۱۱/۲۹

پهنه دانه متوسط

این پهنه دقیقاً در مرکز محدوده منطقه ۸ قرار گرفته است. شرق و غرب آن به خیابان آیت و بزرگراه شرق تهران محدود است و شمال آن به بزرگراه رسالت و جنوب آن مسیل باختر قرار گرفته است و ناحیه ۲ از منطقه ۸ را شامل می‌شود که محلات ۳-۴-۱۰-۱۱-۱۸ و ۱۹ نامگذاری شده‌اند. تقسیم‌بندی نواحی در منطقه ۸ به گونه‌ای است که ناحیه نارمک را به دو پاره تقسیم نموده است. پاره غربی آن در محله نارمک و جزء ناحیه ۲ قرار گرفته است و پاره شرقی آن به محله تهرانپارس و ناحیه ۱ اضافه گردیده که تقسیم‌بندی مناسبی برای منطقه محسوب نمی‌شود و در الگوی توسعه به آن پرداخته خواهد شد ولی فعلاً در ساختار کالبدی همان تقسیم‌بندی موجود نواحی مورد تفسیر قرار گرفته است. برای آشنائی بیشتر با مشخصات کالبدی ناحیه ۲ به جدول زیر توجه شود.

جدول مشخصات کالبدی محلات ناحیه ۲ شهرداری منطقه ۸

ردیف	شماره محله	جمعیت (نفر)	مساحت (هکتار)	تراکم ساختمانی (درصد)	قطعات کمتر از ۲۰۰ مترمربع (درصد)	قطعات بیش از ۲۰۰ مترمربع (درصد)
۱	۳	۱۷,۸۲۹	۸۴/۱۵	۱۵۳	۷۰/۹۶	۲۹/۱۴
۲	۴	۱۲,۳۴۵	۴۵/۴۷	۱۶۰	۷۰/۶۶	۲۹/۳۴
۳	۱۰	۱۷,۱۰۵	۷۲/۵۲	۱۵۴	۶۸/۰۶	۳۱/۹۴
۴	۱۱	۱۵,۰۸۵	۵۶/۵۶	۱۵۲	۹۸/۰۶	۱/۹۴
۵	۱۸	۱۲,۸۵۹	۴۳/۷۳	۱۵۵	۸۱/۶۰	۲۷/۴۰
۶	۱۹	۱۰,۳۱۶	۴۲/۳۵	۱۵۰	۸۳/۵	۱۶/۵
جمع		۸۵,۵۳۹	۳۴۵/۷۸	۱۵۴	۷۸/۸۱	۲۱/۱۹

جدول فوق نشان می‌دهد که محلات ۳ - ۴ - ۱۰ با متوسط درصدی حدود ۷۰ درصد قطعات زیر ۲۰۰ مترمربع موقعیت مطلوب‌تری نسبت به دیگر محلات این ناحیه که درصد قطعات کمتر از ۲۰۰ مترمربع آن بالای ۸۵ درصد است برخوردار هستند. ضمن اینکه محله ۱۱ این ناحیه با ۹۸ درصد قطعات ۲۰۰ مترمربع و کمتر، بیشترین درصد سهم را دارا می‌باشد ولی به دلیل رعایت سلسله مراتب دسترسی در شبکه معابر این محله و تشکیل واحد همسایگی که عموماً در بافت نارمک وجود دارد باعث احساس خصوصیت در محله گردیده و عدم تداخل شبکه، تداوم و امنیت پیاده‌روها را به دنبال داشته و فضاهای سبز میانی به عنوان فضای آرامش و تجدید روحیه به مانند مرکز زیر محله کاربرد مناسبی در منطقه دارد و قابل قیاس با بافت ناکارآمد و ناهماهنگ مجیدیه و وحیدیه که سلسله مراتب شبکه معابر هستند، نمی‌باشد.

پهنه‌بندی درشت دانه

پهنه‌بندی دانه درشت شامل ناحیه ۱ شهرداری منطقه ۸ می‌شود که در شرق منطقه واقع گردیده است.

شمال و شرق این ناحیه به بزرگراه رسالت محدود می‌شود جنوب آن جاده دماوند و غرب آن خیابان ۳۰ متری آیت قرار دارد. این ناحیه شامل محلات ۵ - ۶ - ۷ - ۸ - ۹ و ۲۰ می‌شود و مساحت آن ۵۳۱/۷۳ هکتار می‌باشد.

بافت این ناحیه از چند پهنه‌بندی تشکیل شده است. قسمت غربی آن در حفاصل خیابان آیت تا درداشت، قسمتی از پهنه‌بندی نارمک است. قسمت مرکزی این ناحیه بافت سنتی تهرانپارس است و قسمت شرقی آن نیز محدوده صنعتی شرق تهران است. در داخل این ناحیه دو پهنه‌بندی مشخص و مستثنی از تقسیم‌بندی محله‌ای آن شکل گرفته‌اند.

۱. پهنه‌بندی واقع در تقاطع ۴۵ متری تهرانپارس (شهید باقری) و رسالت که در اختیار سازمان قطار شهری تهران (مترو) می‌باشد و ایستگاه خط ۲ مترو تهران در این پهنه‌بندی بنام ایستگاه درداشت قرار دارد. مساحت این پهنه‌بندی ۳۱/۶۷ هکتار است.

۲. پهنه‌بندی صنعتی واقع در شرق منطقه ۸ که مساحت آن ۲۵/۵۸ هکتار است.

این دو پهنه‌بندی، در مقیاس حوزه‌ای - شهری هستند.

برای شناسائی بافت کالبدی ناحیه ۱ به جدول شماره ۵- توجه شود.

جدول شماره ۵- مشخصات کالبدی محلات ناحیه ۱ شهرداری منطقه ۸ (پهنه‌بندی دانه درشت)

ردیف	شماره محله	جمعیت (نفر)	مساحت (هکتار)	تراکم ساختمانی (درصد)	قطعات کمتر از ۲۰۰ مترمربع (درصد)	قطعات بیش از ۲۰۰ مترمربع (درصد)
۱	۵	۲۰,۰۹۹	۱۲۸/۸۴	۱۵۳	۷۶/۲۵	۲۳/۷۵
۲	۶	۲۸,۱۵۱	۱۶۶/۳۲	۱۴۳	۱۵/۷	۸۴/۳
۳	۷	۶,۱۰۱	۸۰/۱۱	۱۴۴	۳۰/۹۳	۶۹/۰۷
۴	۸	۸,۷۲۷	۴۵/۳۰	۱۵۳	۸۰/۶۶	۱۹/۳۴
۵	۹	۱۸,۸۲۶	۷۴/۲۵	۱۵۴	۷۲/۸۹	۲۷/۱۱
۶	۲۰	۶,۵۲۲	۳۶/۹۲	۱۵۰	۸۲/۳۱	۱۷/۶۹
جمع		۸۸,۴۲۶	۵۳۱/۷۳	۱۴۹/۵	۵۹/۷۹	۴۰/۲۱

مشخصات کالبدی ناحیه ۱ حاکی از آن است که حدود ۶۰ درصد قطعات ۲۰۰ مترمربع و کمتر مساحت دارند که در مقایسه با دیگر نواحی وضعیت مطلوب‌تری از نظر مساحت قطعات دارند.

پهنه‌بندی قطعات واقع در بافت کالبدی تهرانپارس (محلات ۶ و ۷) به ترتیب با ۸۴/۳ درصد و ۶۹/۰۷ درصد بالای ۲۰۰ مترمربع پهنه‌ای بسیار درشت‌دانه را نشان می‌دهد. بالاترین فشردگی قطعات در محله ۲۰ می‌باشد که ۸۲/۳۱ درصد آنها ۲۰۰ مترمربع و کمتر مساحت دارند.

برای آنکه به فشردگی محلات ناحیه ۱ کاملتر پرداخته شود به قطعات کمتر از ۲۰۰ مترمربع (برداشت شده از مطالعات گام اول) اشاره می‌گردد. در بین محلات این ناحیه محله ۲۰ با ۴۳ درصد قطعه کمتر از ۱۰۰ مترمربع در بین محلات بیشترین حد فشردگی را دارد و حدود ۷۰ درصد پلاک‌های آن کمتر از ۱۵۰ مترمربع مساحت دارند. بعد از این محله، محله ۵ با حدود ۴۱ درصد قطعه کمتر از ۱۰۰ مترمربع و حدود ۶۱ درصد کمتر از ۱۵۰ مترمربع قرار دارد و محله ۸ با حدود ۳۷ درصد کمتر از ۱۰۰ مترمربع و ۶۴ درصد کمتر از ۱۵۰ مترمربع مساحت دارند. محله ۹ حدود ۳۲ درصد قطعات کمتر از ۱۰۰ مترمربع و ۵۸ درصد آنها کمتر از ۱۵۰ مترمربع مساحت دارند.

محله ۶ با ۱۲ درصد کمتر از ۱۰۰ مترمربع و ۱۴ درصد کمتر از ۱۵۰ مترمربع و محله ۷ با ۱۱ درصد کمتر از ۱۰۰ مترمربع و ۲۷ درصد قطعات کمتر از ۱۵۰ مترمربع شرایط بسیار نامناسبی در بین محلات این ناحیه دارند.

۲-۱-۷-۲- بررسی تعداد طبقات و تراکم ساختمانی در منطقه هشت

بررسی منظر شهری منطقه و طبقات ساختمانی آن حاکی است که تراکم ساختمانی در حد فاصل خیابان آیت و بزرگراه باقری (۴۵ متری تهرانپارس) که شرق نارمک محسوب می‌شود و در پهنه بندی‌ها جزو دانه متوسط‌ها می‌باشند بیشترین تراکم ساختمانی را دارند (محلات ۵ - ۸ - ۹) و در ادامه از ۴۵ متری تهرانپارس تا خیابان ۱۰۹ تهرانپارس که قسمتی از غرب تهرانپارس است جزء دانه‌درشت‌ها در پهنه بندی‌ها محسوب گردیده است (غرب محله ۶) این تراکم ساختمانی حفظ گردیده است و حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد از قطعات این محدوده ۴ یا ۵ طبقه هستند و مابقی آن دو طبقه می‌باشند. چند پلاک ساختمانی نیز در مجاورت کارگاه راه‌آهن شهری تهران (مترو) ۱۰ تا ۱۲ طبقه ساخته شده‌اند.

نتیجه گیری

از آنچه که در جزئیات و کلیات تراکم ساختمانی منطقه ۸ بیان گردید، نتیجه می گیریم که بافت موجود تهرانپارس و تراکم ساختمانی و مساحت های قطعات آن متناسب با شبکه گذربندی بوده و با تجهیز محورهای گلبرگ و آرش تیرانداز می توان این بافت را تقویت و قوت بخشیده و حفظ نمود. بافت موجود صنعتی واقع در شرق منطقه ۸ نیز که بافتی فرا منطقه ای با تراکم ساختمانی اکثراً ۱ تا ۲ طبقه می باشد در ارتباط با کاربرهای صنعتی شرق تهران بوده و دسترسی های آن به شبکه کمربندی تهران می پیوندد و در شورای برنامه ریزی منطقه تصمیم بر حفظ این بافت با کاربری های صنعتی غیر آلاینده و غیر مزاحم گرفته شده است.

بافت کارآمد ناحیه نارمک در حد فاصل شهید ایگه ای در جنوب و رسالت در شمال نیز بافت بسیار بااهمیت و طراحی شده است که تراکم ساختمانی آن از ۲ تا ۵ طبقه متناسب با مساحت های قطعات و شبکه گذر بندی موجود آن بوده و مرکز منطقه ای مجهز میدان هفت حوض با کاربری های خدماتی مجاورش مرکز خرید و محل گردش اهالی نارمک است. محور مجهز خدماتی دیگری نیز با همین تراکم ساختمانی و کاربری های ورزشی - فرهنگی - درمانی و آموزشی در این ناحیه و در غرب آن و در کنار محور مجهز ۳۰ متری مدنی وجود دارد که با ایجاد کاربری های خاص و مورد نیاز منطقه می توان کارایی آن را بیشتر نمود.

بافت نا کارآمد و پر تراکم ساختمانی جنوب خیابان شهید ایگه ای تا دماوند و محله وحیدیه و مجیدیه ، بافت مسئله دار و مشکل آفرین این منطقه می باشد که تعداد طبقات ساختمانی آن متناسب با دیگر بافت های منطقه ۸ از ۲ تا ۵ طبقه تبعیت نموده ولی با شبکه گذر بندی موجود آن تناسبی نداشته و مشکلات فراوانی را برای شهروندان به وجود آورده است. بخصوص سطح قطعات بسیار کم آن ، تراکم ساختمانی را از منظر دید عموم تشدید نموده است که حفظ آن اصلاً پیشنهاد نمی گردد و تأکید بر ساماندهی و اصلاح این بافت از الویت های منطقه ۸ است تا قبل از وقوع سوانح طبیعی مانند زلزله و سیل که امکان آن همیشه وجود دارد از آسیب های طبیعی و اجتماعی بیشتر جلوگیری به عمل آورده شود.

۲-۱-۸- ساختار کالبدی پیشنهادی منطقه

همانگونه که در مباحث‌های قبلی اشاره گردیده است کالبدی منطقه ۸ از سه ناحیه، و متمایز از یکدیگر شکل گرفته است که هر کدام از این نواحی حول یک محور مشخص استخوان‌بندی تشکیل شده‌اند. ناحیه ۱ - ناحیه تهرانپارس که حول محور آرش تیرانداز و مابین دو بزرگراه رسالت و دماوند شکل گرفته و توسعه یافته است.

ناحیه ۲ - ناحیه نارمک است و حول محور ۳۰ متری آیت و میدان اصلی آن (میدان هفت حوض) تشکیل شده است.

ناحیه ۳ - ناحیه مجیدیه - وحیدیه است که حول محورهای ۱۶ متری اول و دوم مجیدیه و مسیل باختر شکل گرفته‌اند.

البته جدا از این سه ناحیه که مشخص کننده ساختار کلی کالبدی منطقه ۸ می‌باشد، پهنه دیگری نیز به شکل خاص خود وجود دارد که پهنه صنعتی شرق منطقه ۸ است که حول محور دماوند از خیابان آرش تیرانداز به سمت شرق به شکل پیوسته و در غرب آرش تیرانداز به صورت ناپیوسته در کناره جاده دماوند قبل از تصویب طرح جامع تهران (۱۳۴۹) شکل گرفته و توسعه یافته‌اند. بخصوص آنکه در طرح جامع ساماندهی نیز صنایع شرق تهران را مرکز حوزه شرق نامگذاری نموده‌اند که به نوعی تائید استقرار صنایع در این حوزه از شهر تهران است. ساختار کالبدی پیشنهادی منطقه ۸ نیز متأثر از همین شکل و الگو و با در نظر گرفتن موقعیت‌ها و فرصت‌های پیش آمده که در بافت موجود مداخله می‌نماید خواهد بود.

یکی از مداخلاتی که بافت منطقه ۸ را متحول می‌نماید مسیر خط ۲ راه آهن شهری تهران (مترو) است که از تقاطع خیابان مدنی با سبلان (جنوب غربی منطقه) وارد منطقه ۸ می‌شود و اولین ایستگاه آن در این تقاطع واقع است، علاوه بر آن این تقاطع در مسیر بزرگراه شرق تهران هم قرار دارد، که با تقاطع‌های غیر هم‌سطح و خروجی‌های مورد نیاز، فضائی ایجاد می‌گردد که کاربری‌های خدماتی این مجموعه در آن و سطوح پیرامونی در نظر گرفته خواهد شد. امتداد خطوط مترو در زیر خیابان مدنی به سمت شمال (میدان رسالت) پیش می‌رود و در همین مسیر دو ایستگاه دیگر نیز در کنار خیابان مدنی در نظر گرفته شده است که یکی از این ایستگاه‌ها در مجاورت مجموعه خدماتی گلستان می‌باشد. همجواری ایستگاه مترو در کنار محور خدماتی گلستان یکی از پیش بینی‌های مناسب است و به دلیل وجود کاربری‌های خدماتی موجود در این محور و با تقویت آن‌ها به نحو شایسته‌ای می‌توان ایستگاه مترو را مجهز نموده و کاربری‌های مناسب این مجموعه را به آن

اضافه نمود. در حال حاضر در این مجموعه خدماتی کاربری‌های درمانی - ورزشی تفریحی - آموزشی فرهنگی - سبز - اداری و مجتمع‌های مسکونی مستقر هستند.

سومین ایستگاه مترو در جنوب میدان رسالت و در نزدیکی میدان ایجاد می‌گردد. در حال حاضر یکی از مشکلات منطقه ۸ و منطقه ۴ از نظر زیست محیطی و حمل و نقل ترافیک وجود میدان رسالت و تقاطع‌های گوناگون آن است و چنانچه ساماندهی مناسبی صورت نگیرد وجود این ایستگاه نیز بر معضلات آن خواهد افزود که چون محوری فرامنطقه‌ای است در طرح‌های فرادست و در تصمیم‌گیری‌های مشترک با مناطق همجوار به آن پرداخته خواهد شد. مسیر مترو در جنوب خیابان رسالت به سمت شرق ادامه یافته و به ایستگاه دردشت و سطحی حدود ۳۰ هکتار فضای باز می‌رسد که آماده سازی و ایجاد کاربری‌های خدماتی در این سطح باعث تحول در منطقه گردیده و ایستگاهی با ظرفیت‌های فرامنطقه‌ای و شهری را به تصویر می‌کشد و ضمن ایجاد بازکار و رونق اقتصادی این قسمت از شهر تهران در بهبود سیمای شهری محور رسالت و منطقه بسیار موثر خواهد بود. ادامه مسیر مترو در شرق به صنایع مستقر در این محدوده می‌رسد و چون بزرگراه‌های پیش‌بینی شده در این محدوده، صنایع را به شبکه کمربندی و دیگر مراکز تهران مرتبط می‌نماید وجود مترو نیز اهمیت آن را بیشتر می‌نماید.

ساختار کالبدی پیشنهادی این منطقه از تجهیز محورها و کریدورها و ارتباط بین پهنه‌های موجود زیر شکل می‌گیرد.

- محور خدماتی گلستان در مجاورت خیابان مدنی
 - مرکز خدماتی نارمک در میدان هفت‌حوض
 - مرکز خدماتی تهرانپارس در فلکه اول تهرانپارس
 - پهنه ایستگاه مترو دردشت واقع در تقاطع رسالت و ۴۵ متری تهرانپارس
 - پهنه صنایع واقع در شرق منطقه ۸ و در لبه جاده دماوند
- این پهنه‌ها از طریق محور اصلی داخلی مدنی و گلبرگ با یکدیگر مرتبط می‌شوند و با ایجاد کاربری‌های خاص خدماتی مجهز و متحول می‌گردند.

پهنه‌بندی‌های ذکر شده هر کدام مشخصه‌های منحصر به فرد خود را دارند.

محور گلستان در حد فاصل خیابان مدنی و ۳۰ متری گلستان قرار دارد که امتداد شمالی خیابان مدنی به خیابان فرجام و هنگام در منطقه ۴ و امتداد جنوبی آن به میدان امام حسین در منطقه ۱۳ می‌رسد که محوری فرامنطقه‌ای بوده و کاربری‌های خدماتی درمانی، فرهنگی آموزشی، سبز و ورزشی

در کنار آن شکل گرفته و احداث بزرگراه شرق تهران در غرب مدنی این محور خدماتی را متحول می‌کند و از این طریق به شبکه کمربندی تهران می‌رساند. این محور از طریق خیابان گلبرگ به مرکز خدماتی نارمک (میدان هفت حوض) ارتباط می‌یابد و در این حد فاصل پیش‌بینی ایجاد کاربری‌های خدماتی مثل مراکز خرید، پذیرایی، تفریحی گردشگری و ورزشی در اولویت قرار دارد.

مرکز خدماتی نارمک بر روی خیابان آیت و در تقاطع با گلبرگ واقع است و از مراکز اصلی خدماتی منطقه است که کاربری‌های منطقه‌ای شامل اداری، انتظامی، مذهبی تفریحی و مراکز خرید در آن واقعند. محور آیت از محورهای اصلی استخوانبندی منطقه است و امتدادهای شمالی و جنوبی آن به منطقه ۴ و منطقه ۱۳ وارد می‌شود و محور مجهزی است که کاربری‌های خدماتی متعددی اعم از تجاری، اداری، آموزشی، سبز، انبارداری و ورزشی در بدنه آن شکل گرفته است. در ساختار کالبدی پیشنهادی منطقه، با مجهز نمودن این محور به کاربری‌های مورد نیاز منطقه اعم از گردشگری، تفریحی، ورزشی، سبز، فرهنگی، نسبت به ارتقاء سطح و بهبود سیمای شهری آن اقدام و ارتباط قوی تری با هفت حوض پیدا خواهد نمود.

امتداد محور گلبرگ به سمت شرق به مجتمع خدماتی دردشت (ایستگاه مترو) می‌رسد که پهنه بسیار مستعدی برای بارگذاری‌های مناسب جهت ایجاد فضاهای تفریحی گردشگری، ورزشی، سبز، اداری، پذیرایی و فرهنگی است. خیابان گلبرگ در جنوب این پهنه قرار گرفته و شمال آن نیز محور مرزی رسالت است. این پهنه از طریق خیابان رسالت و شبکه راه آهن شهری (مترو) به مناطق دیگر شهر تهران ارتباط دارد و تجهیز و آماده سازی آن در ساختار کالبدی منطقه بسیار راهگشا بوده و در بهبود سیمای منطقه موثر واقع خواهد شد. این پهنه بندی از نظر ساخت و ساز و تراکم نیز پتانسیل بسیار بالایی دارد و بلندترین ساختمان‌های منطقه در همین حوالی شکل گرفته و مکانی است که از پتانسیل زیادی برای کسب درآمدهای ویژه برای منطقه برخوردار بوده و تجهیز آن هم امتیاز منحصر به فردی برای منطقه خواهد داشت.

اتصال پهنه دردشت با فلکه اول تهرانپارس (بر روی محور آرش تیرانداز) از طریق خیابان گلبرگ و تجهیز لبه‌های این خیابان ممکن بوده و ساختار کالبدی پیشنهادی منطقه را تکمیل می‌نماید. همانگونه که تاکید گردید ایجاد کاربری‌های خاص و مورد نیاز منطقه که در جدول کاربری اراضی قبلاً به آن‌ها پرداخته شده است (مطالعات گام اول) و کمبودهای آن نیز مشخص گردیده است، این حد فاصل و دو پهنه دردشت و تهرانپارس را از طریق مراکز و محورهای اصلی خدماتی بهم متصل

و ارتباط داده و در این فواصل و پهنه‌ها فضاهای خدماتی برنامه‌ریزی شده‌ای لکه‌گذاری می‌شوند تا محور خدماتی مجهز و موثری برای بهبود سیمای منطقه نمایان شود.

دخالت گذرهای شریانی منطقه (آرش تیرانداز - ۴۵ متری تهرانپارس - آیت و مسیل باختر) در این محورهای اصلی داخلی (مدنی - گلبرگ) در تجهیز و ارتباط دهی بین کاربری‌های خدماتی منطقه کمک شایانی می‌نمایند.

این گذرهای شریانی در بافت غالب مسکونی منطقه نیز همین خاصیت را دارند و در ارتباط با جمع و پخش کننده‌های داخلی عمل می‌نمایند و به دسترسی‌های محله‌ای می‌رسند. این ارتباط در دو سوم بافت منطقه ۸ سلسله‌مراتب شهری را رعایت و تکمیل می‌نمایند و فقط در قسمت‌های جنوبی مجیدیه و وحیدیه با اختلال در عبور و مرور روبرو می‌شوند که ادامه امتداد بزرگراه شرق تهران به این محدوده چنانچه تکمیل و به بهره‌برداری برسد در حل این معضل کمک بسیار خواهد نمود بخصوص آنکه امتداد بزرگراه نیاوران (صیاد شیرازی) به امتداد گلبرگ (جانبازان) متصل می‌شود که اجرای این دو بزرگراه در این بافت ناکارآمد بسیار موثر و راهگشا خواهد بود و این دو محله را از بن بست فعلی نجات داده و به تحول خواهد رساند. (به نقشه ساختار کالبدی پیشنهادی منطقه ۸ توجه شود)

پهنه متمرکز و پیوسته صنایع در شرق منطقه ۸ نیز از پتانسیل بسیار زیادی در ساختار کالبدی پیشنهادی منطقه برخوردار است و احداث و راه اندازی کارگاه‌های تولیدی غیر مزاحم و سبک در این پهنه‌بندی که قطعات آن اکثراً بالای یک‌هزار مترمربع مساحت دارند شکوفایی ایجاد نموده و باعث کسب درآمد زیادی برای منطقه می‌شوند. قسمت کوچکی از صنایع نیز به صورت پراکنده در داخل بافت مسکونی منطقه ۸ و در حد فاصل آرش تیرانداز و ۴۵ متری تهرانپارس (باقری) واقعند که به دلیل مزاحمت‌های عدیده در داخل بافت کالبدی منطقه تصمیم به تغییر کاربری آن‌ها در شورای برنامه‌ریزی منطقه گرفته شده است که با امتیازی که از طریق تغییر کاربری و ارزش افزوده املاک، به شهرداری پرداخت خواهد شد کاربری‌های خدماتی در مجاورت آن‌ها احداث خواهد گردید که آن‌هم امتیاز ویژه‌ای برای شهرداری منطقه خواهد بود.

نتیجه‌گیری:

از آنچه که در رابطه با فرصت‌ها، پتانسیل‌ها و معضلات منطقه بیان گردید، برای رسیدن به نتیجه مطلوب در پیاده نمودن چشم‌انداز و ساختار کالبدی پیشنهادی، تجهیز دو محور دماوند و رسالت اهمیت به سزایی دارد و لازم است هر چه سریع‌تر نسبت به ایجاد کندروهای کناری آن‌ها

اقدام شود تا مسیرهای تندرو و کندرو از یکدیگر جدا گردیده و عبور و مرور روان تر گردد و امکان ورود به منطقه و دسترسی به محورهای خدماتی تسهیل و معضلات و کاستی‌ها را به فرصت‌ها و مداخلات موثر تبدیل نمود.

پیشنهاد می‌گردد، همانگونه که واحد ساماندهی صنایع در منطقه، صنایع مزاحم و پر سر و صدا و آلاینده محیط زیست را به خارج تهران انتقال می‌دهد در مورد واحدهای مستقر در کناره بزرگراه‌ها و شریانی‌های اصلی نیز همین کنترل‌ها صورت گرفته و واحدهای تجاری مزاحم و نامطلوب را وادار به تغییر نوع فعالیت و ایجاد فعالیت مطلوب تر ترغیب نمود.

از آنجائیکه منطقه ۸، منطقه‌ای بسته و محصور بین دیگر مناطق تهران بوده و فاقد فضاهای باز در بین کاربری‌های مسکونی است ایجاد کاربری‌های خدماتی در آن با مشکل روبرو می‌باشد، از اینرو در طرح جامع ساماندهی نسبت به کسر جمعیت و رساندن آن به حدود ۲۷۵۴۴۲ نفر تاکید داشته است که در حال حاضر رعایت آن امکان پذیر نمی‌باشد و فعلاً نیز بیش از رقم تثبیت شده جمعیت دارد. بنابراین در ساختار کالبدی پیشنهادی، سعی بر ایجاد و لکه گذاری فضاهای خدماتی و ارتباط دادن بین این فضاها بوده و تلاش گردیده است و از ایجاد کاربری‌های مسکونی حتی الامکان پرهیز گردد.

۲-۲- پهنه بندی استفاده از اراضی شهری

۲-۲-۱- پهنه بندی وضع موجود

در این قسمت از مطالعات در ابتدا به منظور شناخت وضعیت موجود منطقه، پهنه بندی‌های مختلف (کاربری، عملکرد، طبقات - جمعیت، اقتصاد و) ارائه می‌شود. پهنه‌بندی در سطح منطقه و نهایتاً تهیه نقشه آن به منظور تعیین انواع کاربری‌های مجاز و ضوابط و مقررات ساخت و ساز در بخش‌های مختلف انجام می‌شود. هدف اصلی در پهنه‌بندی ایجاد محدوده‌های خاص جهت فعالیت کاربری‌های مختلف است به گونه‌ای که مطلوبیت در عملکرد آنها به حداکثر برسد. بنابراین نتیجه فرایند پهنه‌بندی، تعیین محدوده‌هایی با کاربری‌های تقریباً همگن یا همساز می‌باشد که مرز آن‌ها بر روی نقشه واقعی منطقه پیاده شده و ضوابط و مقررات لازم جهت ایجاد مطلوبیت و آسایش در آن‌ها تهیه و تدوین می‌گردد.

جهت انجام فرآیند پهنه‌بندی نیاز به بررسی سیر تکامل مراحل مختلف عناصر متشکله آن می‌باشد. این مراحل شامل: شناخت وضعیت موجود کالبد منطقه از نظر کاربری‌ها، عملکردها، طبقات ساختمان‌ها، جمعیت ساکن و ویژگی‌های آن مانند اشتغال، تراکم و نظایر آن. در مرحله بعد پهنه‌بندی وضعیت موجود با استفاده از تحلیل‌های چند لایه‌ای انجام می‌شود. پهنه‌های اصلی شامل: مسکونی، تجاری، خدماتی، تولیدی، کارگاهی، حفاظت شده و پهنه ویژه می‌باشد. روش تعیین این پهنه‌ها استفاده از اطلاعات میدانی برداشت شده و اطلاعات ممیزی مرحله چهارم می‌باشد. به نحوی که به هر محدوده که حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد اراضی خود را به نوع خاصی از کاربری اختصاص داده باشد، یک حوزه اطلاق می‌شود.

همچنین، از ماتریس سازگاری جهت تعیین پهنه‌ها نیز استفاده شده است. این امر برای رسیدن به حداکثر بهینه در پهنه‌بندی انجام شده است. باید متذکر شد که اطلاعات مورد استفاده در تحلیل‌ها در حد Parcel بوده و بنابراین مبنای تهیه نقشه‌های پهنه بندی وضع موجود، قطعات می‌باشند. جهت تعیین کاربری هر قطعه، در صورت وجود چندین کاربری در آن قطعه (و یا چندین عملکرد) عملکردی را که حداکثر زیر بنای قطعه را به خود اختصاص داده است به عنوان کاربری اصلی در نظر گرفته شده است.

روش کار

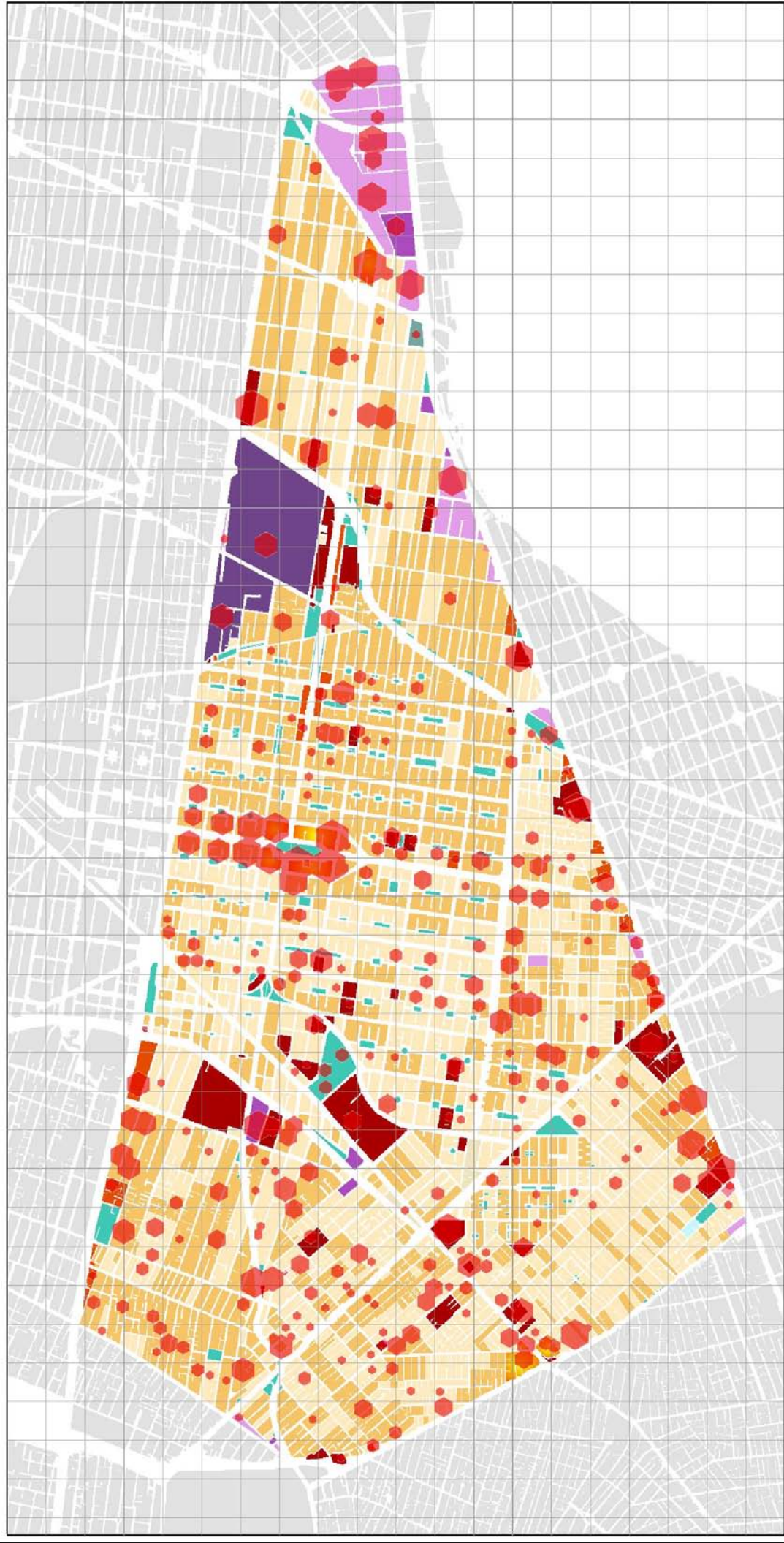
در هر بلوک مساحت حداکثر را برابر نوع پهنه‌ای که بلوک در آن قرار می‌گیرد، قرار داده ایم.

بنابراین هر پهنه شامل چندین بلوک تقریباً همگن است.

ابنیه، اندازه طبقات، تراکم، عملکردهای اقتصادی و سطوح عملکردی آنها، کاربری‌های ضروری و اطلاعات مربوط به فضای سبز و خصلت‌های بارز در سطح منطقه، پهنه‌بندی انجام شده است. لازم به ذکر است اطلاعات مزبور از فیلدهای اطلاعاتی مربوط به برداشت‌های میدانی وضع موجود به دست آمده است. پهنه مسکونی با استفاده از لایه‌های اطلاعاتی کیفیت ابنیه و بافت مسکونی (به لحاظ اندازه قطعات تفکیکی، تراکم و ارتفاع ساختمان‌ها، کیفیت ساختمانی و گروه‌های درآمدی ساکن) به حوزه‌های مختلف تقسیم‌بندی می‌گردد. همچنین برای تعیین پهنه‌های سکونتی از تحلیل لایه‌ای، لایه‌های اطلاعاتی در بلوک‌ها، که از اطلاعات کارگاه‌های ۸۱ می‌باشد، استفاده شده است. به این ترتیب که تراکم شاغلین در بلوک‌ها در هشت رده نشان داده شده است. به این ترتیب با توجه به نقشه کاربری اراضی، پهنه‌های مسکونی در نقاطی که در نقشه‌های قبل نشان داده شده بودند، تثبیت می‌گردند. باید توجه داشت که اطلاعات کارگاه‌های ۸۱ در حد بلوک بوده و برخی بلوک‌ها علی‌رغم مساحت زیاد مسکونی در آنها دارای تعداد کمی شاغل نیز می‌باشند. جهت رفع خطاها رده شاغلین زیر ۶۰ نفر بی رنگ نشان داده شده است.

از نکات قابل توجه تراکم زیاد شاغلین در کنار خیابان‌های اصلی بافت و تطابق آنها با نقشه پهنه‌بندی می‌باشد. نقشه‌های شماره ۲۸-۱۴ نقشه پهنه‌بندی بر اساس متد گفته شده و تحلیل مزبور را نشان می‌دهد.

براساس تحلیل بالا، نیاز است چندین پهنه جدید به صورت پهنه‌های فعالیت سکونت (مختلط) معرفی گردند.



محل نقشه: ...		شماره نقشه: ...	
تاریخ: ...		مقیاس: ...	
استان: ... شهرستان: ... بخش: ... شهر: ...			
نام پروژه: ... موضوع: ...		تهیه کننده: ... تصویب کننده: ...	
تاریخ: ... شهر: ...		شماره: ... تاریخ: ...	

راهنمای علائم:

تعداد شاغلین

85 - 60

121 - 87

170 - 122

238 - 172

484 - 275

929 - 594

G-1

G-2

G-3

M-1

M-3

M-4

R-1

R-2

S-0

S-1

S-2

S-4

S-5

در کل با توجه به نقشه مزبور، چنان نتیجه می‌شود که اصولاً ساختار بافت کالبدی منطقه ۸ تهران، مسکونی است. اما حضور کاربری‌های با سطح عملکردی فرا منطقه‌ای اهمیت ویژه‌ای را به منطقه می‌بخشد. این کاربری‌ها شامل ایستگاه مترو، صنایع متمرکز و کاربری‌های اداری منطقه می‌باشد.

با استفاده از نقشه قبل، نقشه شماره ۳۰-۱۴ به عنوان دیاگرام پهنه‌بندی معرفی شده است. این دیاگرام حضور انواع پهنه‌ها و اهمیت آن‌ها را در سطح بلوک‌ها و همچنین در سطح منطقه به نمایش می‌گذارد. از این نقشه به راحتی حضور کاربری‌های فرا منطقه‌ای و اهمیت منطقه در سطح شهر، مشخص می‌شود. یک قطعه چنانچه رنگ مربوط به پهنه‌های سبز گذاشته شده است به معنی عدم وجود کاربری‌های دیگر نیست. به همین دلیل در انواع کاربری‌ها، طیف رنگی در نظر گرفته شده است.

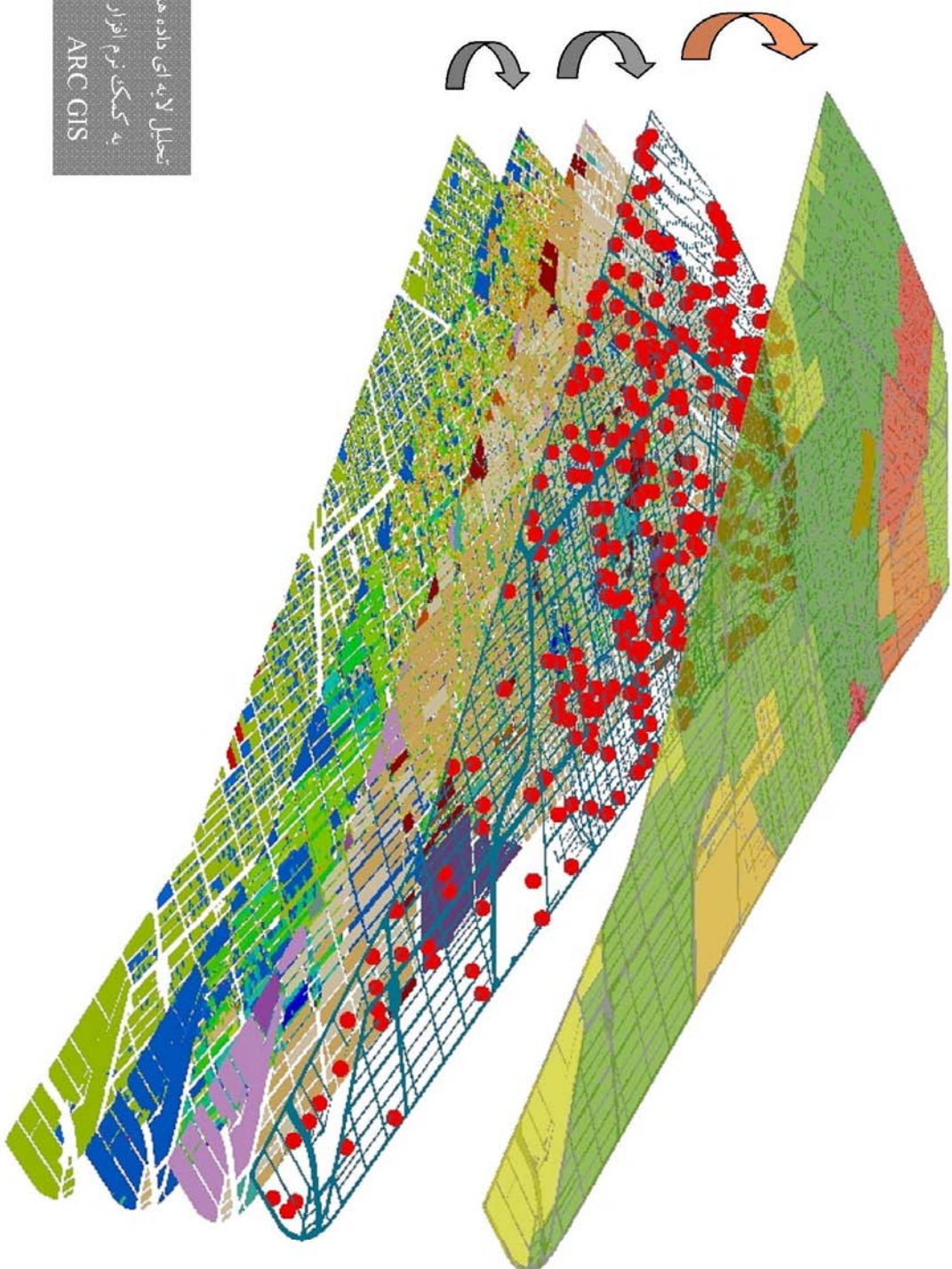
به این ترتیب پهنه‌های سبز شامل پهنه سبز خالص، پهنه سبز همراه با کاربری‌های فرهنگی و مذهبی می‌باشد. به همین ترتیب پهنه‌های مربوط به اماکن ورزشی و راه‌ها (راه‌ها نیز بر اساس نوع آن‌ها و وجود انواع کاربری‌ها در اطراف آن‌ها دارای سه نوع پهنه‌بندی می‌باشند).

همانطور که در قسمت اول گزارش آمد، برای رسیدن به طرح بهینه پهنه‌بندی از تحلیل سازگاری استفاده شده است. در قسمت بعد نحوه استفاده از این تحلیل و مبانی نظری آن توضیح داده شده است.

نقشه شماره ۳۱-۱۴ تحلیل لایه‌ای کلی که در آن انواع لایه‌های اطلاعاتی مورد استفاده قرار گرفته را نشان می‌دهد. لایه‌های اصلی همان لایه‌های اطلاعاتی کاربری و طبقات که از نقشه‌های برداشتی به دست آمده است، هستند. لایه‌های دیگر طبق مندرجات گزارش جهت رسیدن به طرح پهنه‌بندی و با هدف ایجاد پهنه‌ها با حداکثر انسجام مورد استفاده واقع شده‌اند.

پهنه‌های تعریف شده در منطقه ۸ بطور کلی شامل پهنه مسکونی، پهنه تجاری - خدماتی و پهنه کارگاهی - تولیدی و پهنه ایستگاهی مترو که به علت وسعت ایستگاه دردشت در محل این ایستگاه به عنوان پهنه ویژه تعریف شده.

پهنه‌های مذکور، با توجه به ویژگی‌های کالبدی و اجتماعی خود به زیر پهنه‌های دیگری قسمت می‌شوند. که در نقشه پهنه‌بندی وضع موجود این پهنه‌ها ذکر شده‌اند.



۲-۲-۲- پهنه بندی پیشنهادی

براساس مطالعات وضعیت موجود ساختار منطقه ۸ و تحلیل‌های انجام شده در بخش قبل گزارش و ارائه الگوی چندبندی وضعیت موجود، در این بخش پهنه‌بندی پیشنهادی که با هدف غایی رسیدن به محدوده‌های همگن و منسجم از نظر ویژگی‌های سکونت و کار انجام می‌شود، ارائه شده است. باتوجه به نقشه شماره ۳۷-۱۴ که الگوی پهنه‌بندی پیشنهادی را نشان می‌دهد، پهنه‌های پیشنهادی شامل موارد زیر می‌باشند:

الف - پهنه مسکونی:

__ پهنه مسکونی (R) : در این پهنه که با عملکرد کلی سکونت تعریف می‌شود علاوه بر کاربری مسکونی، شامل کلیه کاربری‌های تجاری، خدماتی، اداری، فرهنگی و سبز مقیاس محلی و ناحیه‌ای نیز می‌باشد که جهت تامین سرانه‌های خدمات شهری مطلوب جهت نواحی منطقه مسکونی منطقه پیشنهاد می‌شوند. این پهنه با بیشترین وسعت بیانگر نقش مسکونی منطقه نیز می‌باشد

__ پهنه مسکونی (R-۱) : این پهنه ها که در قسمت جنوب خیابان آیت و همچنین قسمت عمده ای از بافت مجیدیه واقع شده اند ، به علت تکثر فعالیت های تولیدی - کارگاهی و همچنین امکان ارتباط مناسب با شبکه های ارتباطی اطراف و وجود قشر اجتماعی خاص خود دارای پتانسیل فراوان برای حفظ و توسعه ضابطه مند ویژگی سکونت و فعالیت کارگاهی پیشنهاد می شوند .

__ پهنه مسکونی ویژه: وجود بافت طراحی شده و با هویت ، دسترسی به خدمات مورد نیاز و دیگر ویژگی های بافت نارمک این پهنه موجود را به عنوان پهنه ویژه مسکونی مشخص می کند . حفاظت از ساختار کلی این پهنه و نیاز به ارائه ضوابط ویژه ، از اهداف کلی این پهنه در جهت حفظ ماهیت اصلی سکونتی و ویژگی های کالبدی این پهنه می باشند

ب- پهنه تجاری - خدماتی:

خطی بودن، این پهنه به دلیل نوع بافت منطقه، ویژگی بارز کلیه فعالیت‌های تجاری - خدماتی در منطقه می‌باشد. رشد راسته‌های تجاری - خدماتی در درون و حاشیه منطقه در وضع موجود ناشی از وجود پتانسیل بالا در جهت استفاده از این ویژگی در منطقه می‌باشد. در درون بافت منطقه میدان هفت حوض و راسته خیابان آیت به عنوان قلب تجاری و خدماتی منطقه و حاشیه بزرگراه رسالت و خیابان دماوند به عنوان پهنه‌های تجاری - خدماتی حاشیه‌ای منطقه با کارکرد فرامنطقه‌ای پیشنهاد می‌شوند.

__ پهنه تجاری - خدماتی فرا منطقه ای ؛ تجمع کاربری های تجاری در اطراف خیابان دماوند و رسالت این دو محدوده را بصورت پهنه های تجاری - خدماتی فرامنطقه ای دارای اهمیت معرفی می کند . وجود پتانسیل های اقتصادی بالا در این پهنه ها ، برقراری قوانین و مقررات مناسب در جهت بهبود ویژگی های بصری و عملکردی این پهنه ها را الزامی می دارد که به عنوان پهنه های تجاری - خدماتی فرا منطقه ای پیشنهاد می گردند .

__ پهنه ویژه ؛ این پهنه عمدتاً در مسیر ایستگاههای مترو و در امتداد خیابان شهید مدنی و خیابان رسالت و همچنین متأثر از بزرگراه شرق و کاربری های موجود در پهنه ، بصورت نواری از تقاطع خیابان مدنی و سبلان آغاز می گردد و با گسترش در مسیر خیابان مدنی تا میدان رسالت ادامه یافته و سپس در مسیر ایستگاههای مترو به پایانه متروی دردشت ختم می شود . وجود کاربری های تجاری - خدماتی با عملکردهای در سطوح مختلف و همچنین نقش ارتباطی و فراغتی این پهنه را بصورت پهنه ویژه معرفی می کند که نیازمند ارائه ضوابط و مقررات خاص خود در جهت ایفای مناسب نقش آن می باشد .

پ - پهنه تولیدی - کارگاهی:

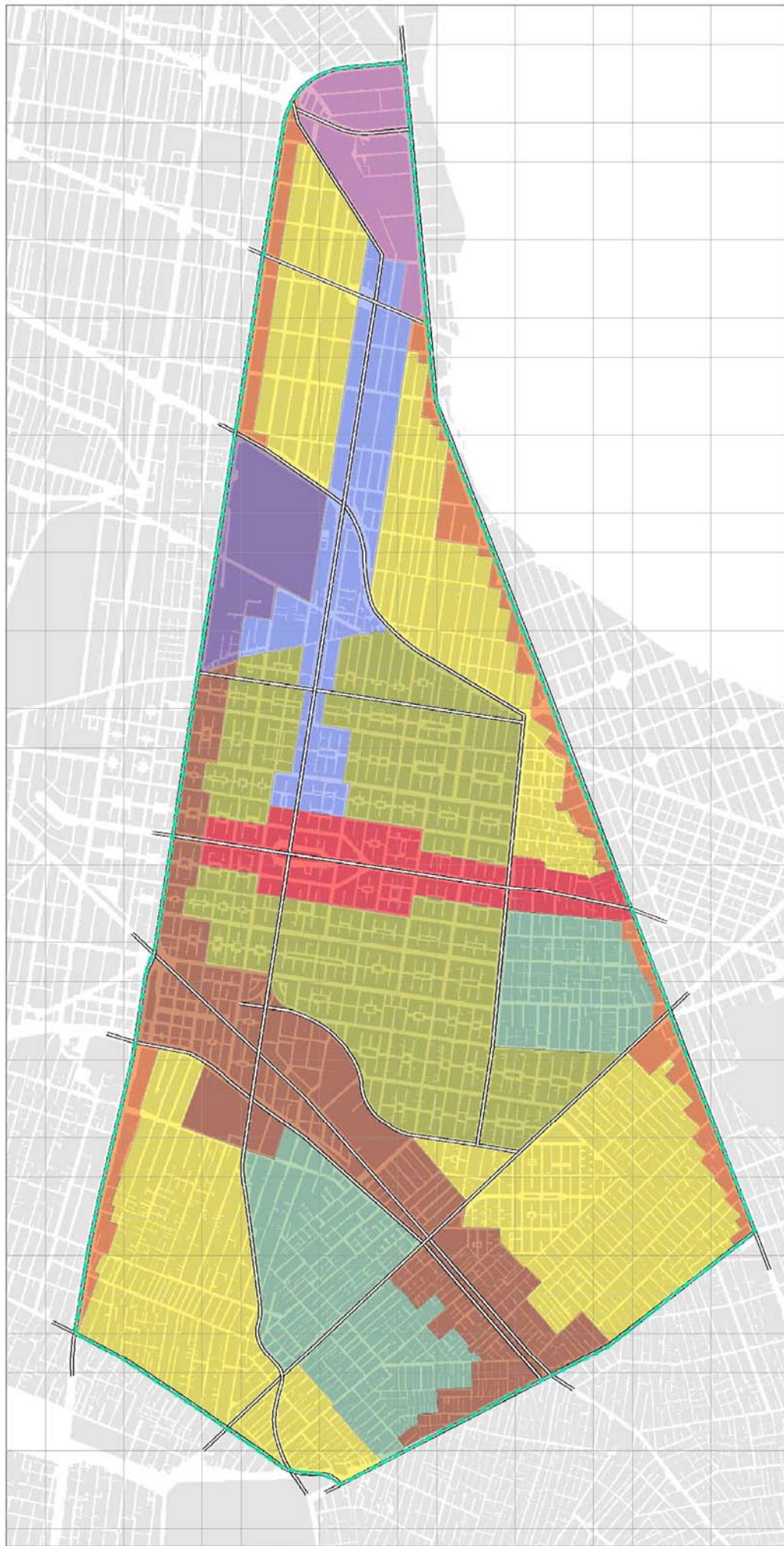
محدوده واقع در منتهی‌الیه شرقی منطقه و در مجاورت خیابان دماوند به عنوان پهنه کارگاهی - تولیدی در وضع موجود مشخص می‌باشد. در پهنه‌بندی پیشنهادی این پهنه به همین صورت پهنه صنایع متمرکز معرفی شده است. علت حفظ ماهیت پهنه به صورت تولیدی - کارگاهی، وجود فعالیت‌های مجاز (از نظر استانداردهای سازمان حفاظت محیط زیست) مطلوبیت مکانی و اقتصادی این پهنه در موقعیت فعلی می‌باشد.

ج - پهنه ایستگاهی ویژه مترو ؛

این پهنه مربوط به اراضی وسیع ایستگاهی مترو در تقاطع خیابان ۴۵ متری تهرانپارس و بزرگراه رسالت می‌باشد که در وضع موجود در حال ساخت بوده و در الگوی پیشنهادی نیز به همین ترتیب حفظ خواهد شد. با توجه به ایجاد ایستگاه بزرگ مترو در آینده‌ای نزدیک در این پهنه و موقعیت مکانی مناسب آن در حوزه شرقی تهران و نزدیکی به میدان و بزرگراه رسالت و خیابان دماوند، این پهنه در آینده‌ای نزدیک دارای عملکردی فرامنطقه‌ای خواهد بود که خود تأثیرات زیادی بر منطقه و خصوصاً اراضی اطراف در بر خواهد داشت.

د- پهنه فراغتی:

وجود دو میدان اصلی منطقه (میان هفت حوض و فلکه اول تهرانپارس) و ارتباط مستقیم این دو میدان توسط خیابان گلبرگ و پتانسیل های موجود در آن از نظر فعالیت های اقتصادی و همچنین امکان ارتباط مناسب با مناطق دیگر (از طریق پایانه مترو) محدوده مزبور را به عنوان پهنه فراغتی معرفی می کند . محدوده دقیق این پهنه مابین فلکه اول تهرانپارس و میدان هفت حوض ، در اطراف محور با اهمیت داخلی منطقه (خیابان گلبرگ) می باشد . این پهنه به شکل پهنه ای خطی بصورت پهنه فراغتی معرفی می گردد که دارای فعالیت عمده سکونت ، کار و فراغت میباشد که به عنوان واسط مناسبی بین دو مرکز مهم منطقه عمل خواهد کرد .



ز: اهنای علی:

پہنہ مسکونی ویزہ
پہنہ مسکونی (R)
پہنہ مسکونی (R-1)

پهنه تجاری-خدماتی
پهنه تجاری-خدماتی فرامرطقه‌ای
پهنه ویژه

پهنه فراغت
پهنه ایستگاهی ویژه مترو
کارگاهی - کارگاهی

[illegible]

کاربری / پهنه	پهنه مسکونی (R)	پهنه مسکونی (R_1)	پهنه مسکونی ویژه (تارمک)	پهنه تجاری - خدماتی	پهنه تجاری - خدماتی	پهنه ویژه	پهنه تولیدی - کارگاهی	پهنه ویژه استگاهی مترو	پهنه فراغت
مسکونی	مجاز	باتراکم متوسط و کم و در صورت تجمع با امکان ایجاد فعالیت تجاری - خدماتی مقیاس ناحیه	با تراکم کمتر از 180٪	با تراکم متوسط و ضوابط خاص جهت ایجاد تجاری تا سطح فعالیت منطقه	با تراکم متوسط و ضوابط خاص جهت ایجاد تجاری تا سطح فعالیت منطقه	با تراکم متوسط و زیاد با قابلیت تبدیل به کاربری مختلط با فعالیتهای سازگار در مکان های مورد نیاز	غیر مجاز	مجموع مسکونی و بر اساس طرح	با قابلیت تبدیل به کاربری مختلط
تجاری ، خدماتی	خرده فروشی مقیاس ناحیه و پایین تر	با فعالیت مقیاس ناحیه و پایین تر و رعایت سازگاری	مجاز بر اساس طرح تفصیلی و بهسازی	با سطح عملکرد منطقه	با عملکرد فرا منطقه ای	مجاز	به صورت محدود	مجاز بر اساس طرح	شامل فعالیت های سازگار فراغتی در مقیاسهای گوناگون
فرهنگی، مذهبی	بر اساس سرانه مورد نیاز	بر اساس سرانه مورد نیاز	مجاز بر اساس طرح تفصیلی و بهسازی	با سطح عملکرد منطقه	به دلیل تردد زیاد با ضوابط خاص	با مقیاس بالاتر از منطقه با ضوابط خاص	غیر مجاز	مجاز بر اساس طرح	با ضوابط خاص
آموزشی	بر اساس سرانه مورد نیاز	بر اساس سرانه مورد نیاز	مجاز بر اساس طرح تفصیلی و بهسازی	نامطلوب	به دلیل تردد زیاد با ضوابط خاص	قابلیت ایجاد مراکز آموزش عالی با ضوابط خاص	مراکز فنی و حرفه ای	مجاز بر اساس طرح	بر اساس سرانه مورد نیاز
سبز	بر اساس سرانه مورد نیاز و در مورد پارک های فرامنطقه ای بر اساس طرح تفصیلی	بر اساس سرانه مورد نیاز و در مورد پارک های فرامنطقه ای بر اساس طرح تفصیلی	مجاز بر اساس طرح تفصیلی و بهسازی	با سطح عملکرد منطقه	با عملکرد فرا منطقه و منطقه	با مقیاس بالاتر از ناحیه	مجاز و به صورت پارک کارگران	مجاز بر اساس طرح	با ضوابط خاص
اداری	با مقیاس ناحیه و مراجعه کم	با مقیاس ناحیه و مراجعه کم	مجاز بر اساس طرح تفصیلی و بهسازی	با سطح عملکرد منطقه	مجاز	مجاز	غیر مجاز	مجاز بر اساس طرح	با عملکرد ناحیه و پایینتر
ورزشی	بر اساس سرانه مورد نیاز و در مورد پارک های فرامنطقه ای بر اساس طرح تفصیلی	بر اساس سرانه مورد نیاز و در مورد پارک های فرامنطقه ای بر اساس طرح تفصیلی	مجاز بر اساس طرح تفصیلی و بهسازی	با سطح عملکرد منطقه	با عملکرد فرا منطقه و منطقه	مجاز	مجاز به صورت محدود	مجاز بر اساس طرح	مجاز
راه	به غیر از راه های بین شهری و در مورد با سرعت مجاز زیاد با طراحی دسترسی کندرو	به غیر از راه های بین شهری و در مورد با سرعت مجاز زیاد با طراحی دسترسی کندرو	بر اساس طرح تفصیلی و بهسازی	با تعریف دسترسی مناسب به کاربری های اطراف خیابان و پیش بینی پارکینگ	راه سریع با دسترسی مناسب	به غیر از راه های بین شهری و در مورد با سرعت مجاز زیاد با طراحی دسترسی کندرو	با امکان دسترسی مطلوب به راههای اصلی	با امکان دسترسی مطلوب به راههای اصلی و مراکز شهری	ترجیحاً به صورت سبز راه با دسترسی کندرو

۲-۳- تقسیمات داخلی منطقه

منطقه ۸ براساس ممیزی مرحله سوم شهرداری تهران به ۲۰ محله و ۳ ناحیه تقسیم شده است. تقسیم‌بندی اخیر منطبق بر تقسیمات حوزه‌های مرکز آمار ایران (۲۰۶ حوزه) می‌باشد. طبق تقسیم‌بندی ممیزی، ناحیه ۱ شامل ۶ محله، ناحیه ۲ شامل ۵ محله و ناحیه ۳ شامل ۹ محله می‌باشد. نواحی ۱ و ۲ منطقه ۸ به ترتیب شامل محلات تهرانپارس و نارمک و ناحیه ۳ به محلات وحیدیه - مجیدیه اطلاق می‌گردد. نقشه شماره ۱- تقسیم‌بندی نواحی و محلات منطقه را نشان می‌دهد. ناحیه ۱ منطقه ۸ شامل ۶ محله می‌شود (۷-۶-۵-۸-۹-۲۰) محله ۷ که شرقی‌ترین محله از محلات منطقه ۸ می‌باشد. از سمت شمال و شرق به رسالت، از جنوب به خیابان دماوند و از غرب به آرش تیرانداز محدود می‌گردد. قسمت اعظم بافت کالبدی این محله، صنعتی و در ارتباط با صنایع حوزه شرق تهران، به صورت گسترده در حاشیه محور دماوند به شکل بافت پر و بهم پیوسته شکل گرفته‌اند. قدمت آنها به قبل از سال ۱۳۴۳ (به استناد اولین عکس هوایی تهران) می‌رسد. قسمت دیگر بافت این محله در حاشیه محور آرش تیرانداز و در حد شرقی آن واقع گردیده به صورت بافت مختلط مسکونی - تجاری - خدماتی شکل گرفته است. به غیر از خیابان دماوند که قدمت آن به شکل‌گیری شهر تهران منتسب می‌گردد و به اصلی‌ترین شبکه شهر تهران (خیابان انقلاب) متصل می‌شود، خیابان آرش تیرانداز اصلی‌ترین و قدیمی‌ترین خیابان این محله است که بافت کالبدی تهرانپارس (ناحیه ۱) حول این محور شکل گرفته و توسعه یافته است و در حاشیه این محور نیز کاربریهای خدماتی رده ناحیه و محله ایجاد گردیده‌اند و فلکه اول از فلکه‌های چهارگانه تهرانپارس در این محله قرار دارد که مرکز ناحیه ۱ بوده و کاربریهای خدماتی رده ناحیه و فراتر در حاشیه آن مستقر شده‌اند. ادامه خیابان گلبرگ غربی به این محله وارد شده و به میدان پروین متصل می‌شود و جداکننده بافت صنعتی از بافت مسکونی منطقه ۸ می‌باشد. مساحت این محله حدود ۸۰/۱۰۸ هکتار می‌باشد.

محله ۶ از ناحیه ۱ در حد شمالی به خیابان رسالت، از سمت شرق به آرش تیرانداز، از جنوب به خیابان دماوند و از سمت غرب به بزرگراه تهرانپارس محدود می‌شود و معادل ۱۶۶/۳۱۵ هکتار مساحت دارد. کاربریهای خدماتی این محله حول محور شمالی - جنوبی رشید و شرقی - غربی گلبرگ مستقر هستند و حاشیه خدماتی آرش تیرانداز نیز در شعاع عملیاتی این محله است. ضمن آنکه کاربریهای مستقر در کنار خیابان دماوند نیز در دسترس پلاک‌های جنوبی این محله و کاربریهای خدماتی مستقر در حاشیه خیابان رسالت در شعاع عملیاتی پلاک‌های شمال این محله قرار دارند.

محل ۵ این ناحیه به مساحت حدود ۱۲۸/۸۳۴ هکتار از سمت شمال به خیابان رسالت، از سمت شرق به بزرگراه تهرانپارس، از سمت جنوب به گلبرگ و قسمتی از خیابان شهید اکبری و از سمت غرب به خیابان آیت محدود است و مراکز خدماتی آن در حاشیه رسالت - آیت و گلبرگ قرار دارند و میدانهای محلی تجمع خانوارها نیز مراکزی است برای تحرکات اجتماعی - فرهنگی.

محل ۸ ناحیه ۱ به مساحت ۴۵/۳۰۳ هکتار از سمت شمال به خیابان گلبرگ و قسمتی از خیابان شهید اکبری، از سمت شرق به قسمتی از بزرگراه تهرانپارس، از سمت جنوب به خیابان شهید ایگه‌ای و از سمت غرب به خیابان مهر محدود می‌شود و مراکز خدماتی آن در حاشیه خیابانهای گلبرگ، دردشت، شهید ایگه‌ای و آیت مستقر هستند و میادین آن مناسب تحرکات اجتماعی و فرهنگی برای خانواده‌های همجوار می‌باشد.

محل ۹ به مساحت حدود ۷۴/۲۴۶ هکتار از سمت شمال به خیابان گلبرگ، از سمت شرق به خیابان مهر، از سمت جنوب به شهید ایگه‌ای و از سمت غرب به خیابان آیت محدود می‌شود و مراکز خدماتی آن در حاشیه محور خیابان آیت و مدائن قرار دارد.

محل ۲۰ به مساحت حدود ۳۶/۹۱۵ هکتار از سمت شمال به شهید ایگه‌ای، از سمت شرق به بزرگراه تهرانپارس، از سمت جنوب به خیابان دماوند و از سمت غرب به خیابان آیت محدود است و محورهای خدماتی آن در حاشیه دماوند و آیت مستقر هستند.

ناحیه ۲ منطقه ۸ شامل محله‌های ۳، ۴، ۱۰، ۱۱، ۱۸ و ۱۹ می‌شود که محل ۳ از سمت شمال به خیابان رسالت، از شرق به شهید مدنی و ۳۰ متری گلستان، از جنوب به مسیل باختر و از غرب به محور بزرگراهی شرق تهران محدود است. در این محله محور خدماتی حاشیه گلستان قرار دارد که محور خدماتی منطقه‌ای - فرامنطقه‌ای شناخته می‌شود و شامل باشگاه ورزشی، فرهنگسرا، مرکز درمانی، تفریحی و آموزشی است و حدود ۸۴/۱۴۶ هکتار مساحت دارد.

محل ۴ ناحیه ۲ با مساحت حدود ۴۵/۴۷۳ هکتار از شمال به خیابان رسالت، از شرق به خیابان آیت، از جنوب به خیابان گلبرگ و از غرب به شهید مدنی و خیابان گلستان محدود می‌شود. این محله، از محلاتی است که هر دو بلوک شهری آن دارای مرکز تجمع (میدان) می‌باشد که محل عبور عامه نبوده و فقط اختصاص به محل تجمع خانوارهای داخل بلوکها دارد و محلی است برای تبادل افکار خانوارها. مراکز خدماتی آن در حاشیه خیابانهای آیت، سمنگان، گلبرگ و شهید مدنی قرار دارند.

محلۀ ۱۰ به مساحت حدود ۷۲/۵۱۷ هکتار از شمال به خیابان گلبرگ، از شرق به خیابان آیت، از جنوب به شهید ایگه‌ای و از غرب به خیابان سمنگان محدود می‌شود و مراکز خدماتی آن در حاشیه گلبرگ، آیت، سمنگان و شهید ایگه‌ای قرار دارند.

محلۀ ۱۱ به مساحت حدود ۵۶/۵۵۷ هکتار از شمال به خیابان گلبرگ، از شرق به سمنگان، از جنوب به شهید ایگه‌ای و از غرب به ۳۰ متری گلستان محدود است و مراکز خدماتی آن در حاشیه گلبرگ، سمنگان، گلستان و شهید ایگه‌ای قرار دارند.

محلۀ ۱۸ ناحیه ۲ به مساحت ۴۳/۷۲۵ هکتار از شمال به خیابان شهید ایگه‌ای، از شرق به شهید افشاری، از جنوب به مسیل باختر و از غرب به ۳۰ متری گلستان محدود است و مراکز خدماتی آن در حاشیه محورهای افشار - مسیل باختر قرار دارد و میادین آن مراکزی است برای تحرکات اجتماعی - فرهنگی خانوارهای همجوار.

محلۀ ۱۹ به مساحت ۴۲/۳۵۳ هکتار از شمال به شهید ایگه‌ای، از شرق به خیابان آیت، از جنوب به خیابان دماوند و از غرب به شهید افشاری محدود می‌شود و مراکز خدماتی آن در حاشیه‌های شهید ایگه‌ای، آیت، دماوند و افشاری مستقر هستند.

ناحیه ۳ منطقه ۸ شامل محلله‌های ۱، ۲، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۱۶ و ۱۷ می‌باشد.

محلۀ ۱ به مساحت حدود ۵۵/۳۹۷ هکتار از شمال به خیابان رسالت، از شرق به ۱۶ متری اول، از جنوب به مسیل باختر و از غرب به خیابان استاد حسن بنا محدود می‌باشد و محورهای خدماتی آن در محدوده‌های رسالت، ۱۶ متری اول و استاد حسن بنا (مجیدیه) مستقر هستند.

محلۀ ۲ به مساحت حدود ۱۴۶/۷۲۶ هکتار، از شمال به خیابان رسالت، از شرق به بزرگراه شرق تهران، از جنوب به مسیل باختر و از غرب به ۱۶ متری اول و ادامه گلبرگ محدود می‌باشد و محورهای خدماتی آن در حاشیه خیابانهای رسالت، ۱۶ متری‌های اول و دوم، مسیل باختر مستقر هستند.

محلۀ ۱۴ به مساحت حدود ۳۴/۶۲۰ هکتار، از شمال به خیابان شهید مسعود بخت‌آزاد، از شرق به خیابان دماوند، از جنوب به خیابان سبلان و از غرب به خیابان شهید مدنی محدود می‌باشد و محورهای خدماتی آن در حاشیه خیابانهای دماوند، سبلان و شهید مدنی مستقر هستند.

محلۀ ۱۵ به مساحت حدود ۳۵/۱۱۷ هکتار، از شمال به خیابان وحیدیه (شهید داودی)، از شرق به خیابان دماوند، از جنوب به خیابان شهید بخت‌آزاد و از غرب به خیابان شهید مدنی محدود می‌شود و محورهای خدماتی آن در حاشیه خیابانهای وحیدیه، دماوند، بخت‌آزاد و شهید مدنی مستقر می‌باشد.

محله ۱۲ به مساحت حدود ۳۸/۱۸۳ هکتار، از شمال به خیابان مسیل باختر، از شرق به شهید مدنی، از جنوب به خیابان شهید فتاحی و از غرب به خیابان شهید قاری محدود می‌شود و محورهای خدماتی آن در حاشیه خیابانهای مسیل باختر، شهید مدنی، شهید فتاحی و شهید قاری مستقر هستند.

محله ۱۳ به مساحت حدود ۶۱/۹۵۳ هکتار، از شمال به خیابان مسیل باختر، از شرق به خیابانهای شهید قاری، شهید فتاحی و شهید مدنی، از جنوب به خیابان سبلان و از غرب به مجیدیه (استاد حسن بنا) محدود می‌شود و مراکز خدماتی آن در حاشیه‌های مسیل باختر، دماوند و مجیدیه مستقر هستند.

محله ۱۶ به مساحت حدود ۵۳/۳۴۳ هکتار، از شمال به خیابان مسیل باختر، از شرق به خیابان شهید یدالهی، از جنوب به خیابان وحیدیه و از غرب به خیابان شهید مدنی محدود می‌شود و محورهای خدماتی آن در حاشیه خیابانهای مسیل باختر، وحیدیه و شهید مدنی مستقر هستند.

محله ۱۷ به مساحت حدود ۳۷/۳۶۹ هکتار از شمال به خیابان مسیل باختر، از شرق به خیابان دماوند، از جنوب به وحیدیه و از غرب به شهید یدالهی محدود می‌شود و محورهای خدماتی آن در حاشیه خیابانهای مسیل باختر، دماوند و وحیدیه مستقر می‌باشند.

همانطور که اشاره گردید نواحی سه‌گانه منطقه ۸ دارای هویت‌های مستقلی هستند و محلات آن نیز تحت تأثیر شبکه‌های ارتباطی و کاربریهای متنوع مورد نیاز آن محلات هستند.

صنایع موجود منطقه ۸ سابقه‌ای دیرینه دارند، عمدتاً در راسته محور دماوند در محدوده ناحیه ۱ قرار دارد و به مرور رو به گسترش نهاده و با گسترش آنها و بروز پیامدهای آن از قبیل آلودگی محیط‌زیست، جذب جمعیت، نابسامانی‌های کالبدی و مشکلات ترافیکی لزوم بررسی و شناخت ویژگی و خصوصیات آن در ارتباط با مسائل شهری، در نهایت به ارائه الگوها و روش‌هایی در جهت ساماندهی این ارتباط منجر شده است.

در جدول شماره ۱- سطوح وضع موجود کاربری‌های خدماتی منطقه ۸ با سطوح پیشنهادی کاربری‌های خدماتی طرح جامع مقایسه شده است. همانطور که از این جدول مشخص است، بیشترین درصد کاربری‌ها در سطح منطقه ۸ به مسکونی با ۴۹/۸۶ درصد و کمترین به کاربری بهداشتی با ۰/۵ درصد اختصاص دارد. از مقایسه سطوح وضع موجود با سطوح پیشنهادی طرح جامع (ساماندهی) تهران مشهود است، به غیر از کاربری تجاری، حمل و نقل و راه و انبار، بقیه سطوح کاربری‌های خدماتی منطقه ۸ نسبت به سطوح پیشنهادی طرح جامع تهران درصد کمتری را به خود اختصاص داده است که ضرورت کاستن جمعیت منطقه ۸ و یا تأمین سطوح سرانه‌های کاربری‌های خدماتی براساس جمعیت موجود را ایجاب می‌نماید.

جدول شماره ۱-۳۳: مقایسه سطوح پیشنهادی کاربری‌های خدماتی طرح جامع (ساماندهی) تهران با سطوح وضع موجود کاربری‌های خدماتی منطقه ۸

کاربری / میزان	جامع سطوح پیشنهادی طرح (ساماندهی) تهران (هکتار)	درصد	سطوح وضع موجود منطقه ۸ (هکتار)	درصد
مسکونی	۱۶۰۱۲/۱۴۰	۲۶/۱۲۱	۶۶۷/۷۷۵	۴۹/۸۶۴
تجاری	۸۵۶/۸۰۰	۱/۳۹۸	۲۱/۸۴۲	۱/۶۳۱
آموزشی	۱۳۴۶/۴۰۰	۲/۱۹۶	۲۲/۴۵۱	۱/۶۷۶
آموزش عالی	۸۵۶/۸۰۰	۱/۳۹۸	-	۰
فرهنگی	۴۰۵/۴۵۰	۰/۶۶۱	۱/۱۲۰	۰/۰۸۴
مذهبی	۲۶۷/۷۵۰	۰/۴۳۶	۳/۷۳۰	۰/۲۷۹
پذیرایی	۱۵۲/۲۴۰	۰/۲۴۸	۱/۴۰۲	۰/۱۰۵
درمانی	۸۴۱/۵۰۰	۱/۳۷۳	۴/۰۷۰	۰/۳۰۴
بهداشتی	۳۲۱/۳۰۰	۰/۵۲۴	۰/۷۷۶	۰/۰۵۸
اداری	۶۲۸/۰۷۰	۱/۰۲۵	۱۱/۸۵۹	۰/۸۸۶
اجتماعی	۳۸/۲۵۰	۰/۰۶۲	-	۰
تفریحی	۱۵۳/۰۰۰	۰/۲۴۹	-	۰
ورزشی	۱۲۳۹/۳۰۰	۲/۰۲۲	۹/۳۹۴	۰/۷۰۲
فضای سبز	۶۹۷۶/۸۰۰	۱۱/۳۸۱	۳۶/۲۴۰	۲/۷۰۶
صنعتی	۳۷۰۲/۶۰۰	۶/۰۴۰	۴۰/۰۸۶	۲/۹۹۳
تجهیزات شهری	۱۸۵۹/۷۱۰	۳/۰۳۴	۴/۶۶۲	۰/۳۴۷
نظامی	۱۱۱۶/۹۰۰	۱/۸۲۲	۱/۳۰۵	۰/۰۹۷
پایانه	۲۳۷۱/۵۰۰	۳/۸۶۹	-	۰
پارکینگ	۶۱۲/۲۰۰	۰/۹۹۹	۱/۴۹۲	۰/۱۱۱
حمل و نقل و راه و انبار	۱۹۹۶۶/۵۰۰	۳۲/۵۷۱	۴۷۸/۹۱۵	۳۵/۷۶۱
حرایم	۱۵۷۵/۹۰۰	۲/۵۷۱	-	-
سایر	-	-	۳۲/۰۸۱	۲/۳۹۶
جمع	۶۱۳۰۰/۹۰۰	۱۰۰	۱۳۳۹/۲	۱۰۰

توضیح: سایر شامل کاربری‌های متروکه، مخروبه، درحال ساخت و بایر می‌باشد.

به منظور بررسی و مقایسه سطوح کاربری‌های خدماتی در سطح نواحی به جدول شماره ۲-۳۳ مراجعه شود.

جدول شماره ۲-۳۳: مقایسه سرانه‌های پیشنهادی طرح جامع (ساماندهی) در رده ناحیه، با

سرانه‌های وضع موجود در نواحی شهرداری منطقه ۸

میزان کاربری	نوع کاربری (کد طبقه‌بندی)	ناحیه ۱- جمعیت ۱۰۶۴۰۰ نفر		ناحیه ۲- جمعیت ۱۰۲۶۰۰ نفر		ناحیه ۳- جمعیت ۱۷۱۰۰۰ نفر	
		تفاوت	وضع موجود	تفاوت	وضع موجود	تفاوت	وضع موجود
تجاری	۰/۱۴۰	۰/۷۳۳	۰/۵۹۳	۰/۶۰۱	۰/۴۶۱	۰/۴۶۱	۰/۳۲۱
آموزشی	۰/۰۳	۰/۶۸۴	۰/۶۵۴	۰/۵۵۶	۰/۵۲۶	۰/۵۵۴	۰/۵۲۴
فرهنگی	۰/۰۳	۰/۰۲۶	-۰/۰۰۴	۰/۰۳۶	۰/۰۰۶	۰/۰۲۸	-۰/۰۰۲
مذهبی	۰/۰۵	۰/۰۹۴	۰/۰۴۴	۰/۰۶۵	۰/۰۱۵	۰/۱۲	۰/۰۷
پذیرایی	۰/۰۲	۰/۱۱۸	۰/۰۹۸	۰/۰۰۳	-۰/۰۱۷	۰/۰۰۶	-۰/۰۱۴
درمانی	۰/۰۸	۰/۱۱۷	۰/۰۳۷	۰/۱۶۸	۰/۰۸۸	۰/۰۶۴	-۰/۰۱۶
اداری	۰/۰۸	۰/۲۳۷	۰/۱۵۷	۰/۰۹۹	۰/۰۱۹	۰/۴۸۶	۰/۴۰۶
اجتماعی	۰/۰۱	۰	-۰/۰۱	۰	-۰/۰۱	۰	-۰/۰۱
تفریحی	۰/۰۲	۰	-۰/۰۲	۰	-۰/۰۲	۰	-۰/۰۲
ورزشی	۰/۲۸	۰/۱۲۱	-۰/۱۵۹	۰/۳۳۴	۰/۰۵۴	۰/۲۷۳	-۰/۰۰۷
فضای سبز	۰/۷	۰/۲۱۹	۰/۵۱۹	۱/۰۶۵	۰/۳۶۵	۰/۷۲۲	۰/۰۲۲
صنعتی	۰/۰۷	۲/۹۵۷	۲/۸۸۷	۰/۴	۰/۳۳	۰/۲۶۴	۰/۱۹۴
حمل و نقل و راه	۵/۸۳	۳/۴۹۷ (بدون راه)	-	۰/۰۶۹ (بدون راه)	-	۰/۱۶ (بدون راه)	-
جمع	۷/۳۴	۹/۸۰۳	-	۳/۳۹۶	-	۳/۱۳۸	-

همانطور که از جدول فوق مشخص است، در ناحیه ۱ سرانه‌های فرهنگی، اجتماعی، تفریحی و ورزشی با کمبود سطح مواجه‌اند. در ناحیه ۲ سرانه‌های پذیرایی، اجتماعی و تفریحی با کمبود سطح مواجه‌اند ضمن آنکه سطوح فضای سبز آن با توجه به میداین خصوصی محل اجتماع خانوارها در محلات نارمک در سطح بسیار مناسبی قرار دارد. در ناحیه ۳ پراکندگی کاربری‌های فضای سبز در محلات وضعیت مناسبی ندارند. فقط محله‌هایی که به خیابان رسالت نزدیک هستند از وضعیت مناسب برخوردارند ولی محلات نزدیک به خیابان دماوند (نظام‌آباد - وحیدیه) با کمبود فضای سبز مواجه هستند.

۲-۳-۱- تحلیل پراکنش کاربری‌ها در منطقه

یک) پراکنش مراکز فرهنگی

در سطح منطقه ۲۸ مرکز فرهنگی دیده می‌شود که شعاع عملکرد هر یک از آنها با توجه به دسترسی‌های از ۱۰۰ تا ۸۰۰ متر در نقشه شماره ۲۱-۱۳ نمایش داده شده است. کل سطح منطقه برای شعاع تا حداکثر ۶۰۰ متری از مراکز فرهنگی پوشش داده شده است. به جز گوشه غربی و شرقی منطقه و قسمت کوچکی از جنوب منطقه در محل تقاطع خیابان مسیل باختر تا خیابان دماوند و گوشه جنوبی محل تقاطع دماوند و سبلان، که حتی حداکثر شعاع (۸۰۰ متر) هم آنها را تحت پوشش قرار نمی‌دهد. بخش اعظمی از گوشه شرقی منطقه را پهنه صنعتی تشکیل می‌دهد. بنابراین عدم پوشش مراکز فرهنگی در این قسمت مشکلی را ایجاد نمی‌کند. بخش کوچکی از این قسمت (بین خیابان پروین و رسالت) که عملکرد مسکونی دارد، تحت پوشش مراکز فرهنگی نمی‌باشد. گوشه غربی منطقه (در محل تقاطع خیابان سبلان شمالی و استاد حسن بنا) که بخش جنوبی مجیدیه است تحت پوشش مراکز فرهنگی با حداکثر شعاع (۸۰۰ متر) نیز قرار ندارد.

دو- پراکنش مراکز آموزشی

واحدهای آموزشی در کل سطح منطقه ۸ پراکنده شده‌اند. شعاع پوشش این واحدها همانطور که در نقشه شماره ۲۲-۳۱ دیده می‌شود، بین ۱۰۰ تا ۵۰۰ متر است. هیچ نقطه‌ای از منطقه ۸ نیست که تحت پوشش مراکز آموزشی با دامنه تغییرات شعاع عملکردی مزبور قرار نداشته باشد. حتی پوشش شعاع ۳۰۰ متری تقریباً در کل منطقه جوابگو است. فقط در بخشی از شمال منطقه و محدوده کوچکی از بافت ضعیف و ناکارآمد ناحیه ۳ شهرداری (در غرب خیابان مدنی) است که تحت تأثیر شعاع ۵۰۰ متری قرار می‌گیرد. بخش صنعتی شرق منطقه نیز تحت پوشش مراکز آموزشی نیست.

۲-۳-۲- بررسی تقسیمات از لحاظ جمعیت

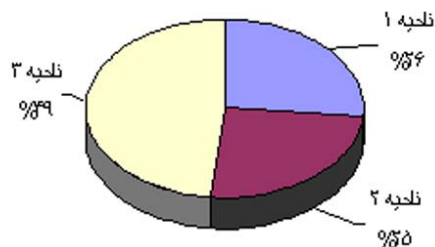
پراکنش جمعیت محلات منطقه ۸ در سال ۱۳۷۵

منطقه ۸ شهرداری تهران از ۳ ناحیه و ۲۰ محله تشکیل شده است. در این بخش به بررسی ویژگی‌های جمعیتی نواحی و محلات منطقه می‌پردازیم.

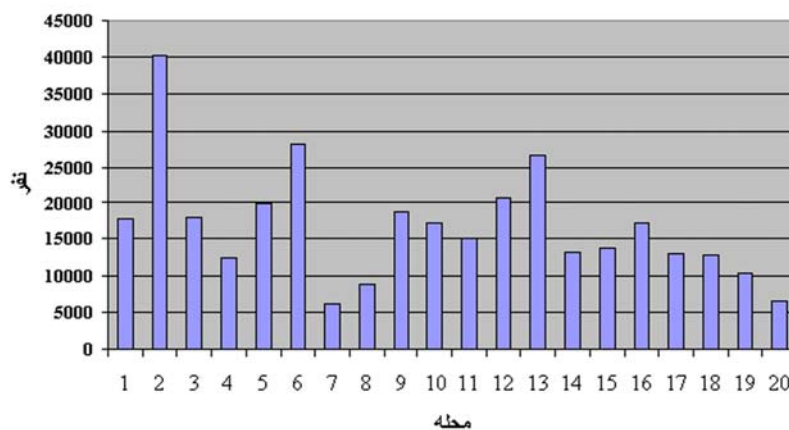
توزیع جمعیت

نمودار شماره ۱ توزیع جمعیت منطقه را بین ناحیه‌ها نشان می‌دهد. چنانچه ملاحظه می‌شود ناحیه ۳ با اسکان نزدیک به نصف جمعیت منطقه ۸ (۴۹ درصد) بیشترین سهم و ناحیه ۲ با اسکان ۲۵ درصد کمترین سهم جمعیت را داراست. ناحیه ۱ نیز ۲۶ درصد جمعیت را در خود جای داده است. نمودار شماره ۲ توزیع جمعیت منطقه را در محلات نشان می‌دهد. چنانچه ملاحظه می‌شود، محلات ۲ و ۱۳ (که در ناحیه ۳ قرار دارند) بیشترین سهم جمعیت و محلات ۷ و ۸ که در ناحیه ۱ قرار دارند، کمترین سهم جمعیت را دارند.

نمودار شماره ۱: توزیع جمعیت منطقه ۸ بین نواحی سه گانه سال ۱۳۷۵



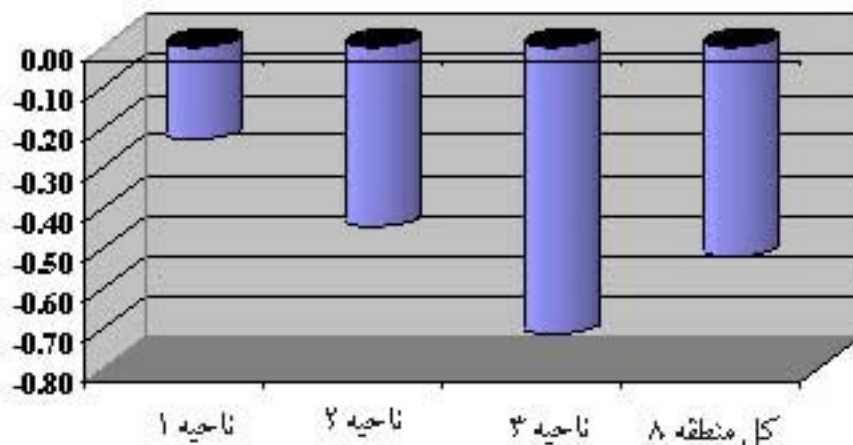
نمودار شماره ۲: توزیع جمعیت منطقه ۸ بین محلات ۲۰ گانه در سال ۱۳۷۵



تحولات جمعیت محلات و نواحی

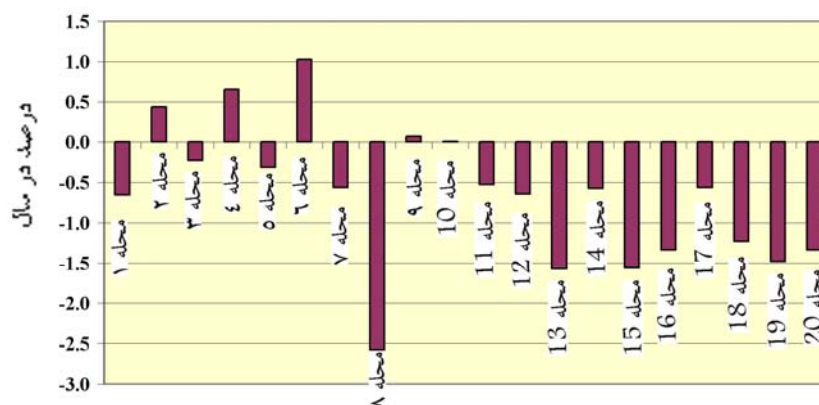
برای اینکه تحولات توزیع جمعیت را طی دوره ۷۵-۱۳۵۹ مشاهده کنیم، به بررسی نرخ رشد جمعیت نواحی و محلات منطقه ۸ پرداختیم. بر اساس آمار موجود جمعیت منطقه ۸ طی دوره ۷۵-۵۹ با رشدی معادل ۰/۵۲- درصد کاهش یافته است. این سنجه برای ناحیه ۱ معادل ۰/۲۳-، ناحیه ۲ معادل ۰/۴۵- و ناحیه ۳ معادل ۰/۷۲- درصد بوده است. به عبارت دیگر شدت تخلیه جمعیت در ناحیه ۳ که از تراکم بسیار بالایی برخوردار بوده است، بیشتر از سایر نواحی است. نمودار شماره ۳ این موضوع را مشخص می‌کند.

خمودار شماره ۳: همایند نرخ رشد جمعیت نواحی منطقه ۸ طی دوره ۱۳۵۹-۹۵



بررسی نرخ رشد جمعیت محلات منطقه، نشان می‌دهد که کاهش مطلق جمعیت، فراگیر نیست و برخی محلات با رشد مثبت جمعیت مواجه بوده‌اند. این محلات شامل محله ۲ و ۴ از ناحیه ۳ و محلات ۶ و ۹ از ناحیه ۱ است. نمودار شماره ۴ نرخ رشد محلات منطقه را نشان می‌دهد.

خمودار شماره ۴: نرخ رشد جمعیت محلات منطقه ۸ طی دوره ۱۳۵۹-۹۵



توزیع جمعیت منطقه ۸ بین محلات در سال ۱۳۸۱ (سال برآورد جمعیت طرح تفصیلی منطقه)

چنانچه در گزارش بخش جمعیت مطالعات طرح توسعه منطقه ۸ ارائه شد، جمعیت منطقه در سال ۱۳۸۱ بین ۳۸۰ تا ۴۰۰ هزار نفر برآورد گردید. در این بخش به بررسی پراکنش جمعیت برآورد شده منطقه بین محلات ۲۰ گانه می‌پردازیم.

از آنجا که محلات ۲۰ گانه منطقه تفاوت‌های زیادی از نظر ساختار سکونت دارند و اقشار مختلفی در محلات مختلف ساکن هستند و بویژه غرب منطقه بسیار پرتراکم، قطعه‌بندی ریزتر و

خانوارهای بزرگ مقیاسی دارد و در مقابل ساخت و سازهای جدید در شرق منطقه بیشتر بوده است، توزیع جمعیت اضافه شده طی دوره ۸۱-۱۳۷۵ در کل منطقه یکسان نبوده است. برای برآورد توزیع جمعیت و میزان جمعیت هر محله در سال ۱۳۸۱، با استفاده از اطلاعات ممیزی که تعداد واحدهای ساخته شده در هر سال را به تفکیک محلات ارائه می دهد (برای اطلاع بیشتر به گزارش مسکن طرح توسعه منطقه ۸ مراجعه نمائید)، با فرض یکسان بودن میانگین تعداد واحد در هر ساختمان در تمام منطقه، سهم هر محله را از تعداد واحد ایجاد شده در منطقه محاسبه کردیم. سپس با ضرب سهم بدست آمده در تعداد واحد مسکونی اضافه شده در هر محله، تعداد واحدهای مسکونی هر محله را بدست آوردیم. سپس با ضرب تعداد واحد مسکونی هر محله در ضرائب خانوار در واحد مسکونی و بعد خانوار به جمعیت هر محله دست یافتیم. این امر در جدول شماره ۱ آمده است. چنانچه در این جدول نیز قابل مشاهده است، جمعیت محلات شرق بسیار بیشتر از غرب افزایش یافته و در مجموع تراکم جمعیت در محلات غرب کاهش و در محلات شرق افزایش یافته است.

محللات	تعداد واحدهای متمیزی اضافه شده	سهم واحدهای متمیزی	تعداد واحد مسکونی سال ۱۳۷۵	پراکنش تعداد واحد اضافه شده برحسب سهم متمیزی (فرض اول)	تعداد واحد مسکونی سال ۱۳۸۱ - فرض اول	تعداد واحد مسکونی سال ۱۳۸۱ - فرض دوم	جمعیت ۱۳۸۱ فرض اول	جمعیت ۱۳۸۱ فرض دوم	نرخ رشد - فرض اول	نرخ رشد - فرض دوم
۱	۳۴۶	۰,۰۷	۴۶۶۰	۸۳۵	۱۱۸۳	۵۴۹۵	۲۱۵۰۷	۲۲۸۷۰	۳,۲۳	۴,۳۰
۲	۳۲۰	۰,۰۶	۹۷۱۵	۷۷۲	۱۰۹۴	۱۰۴۸۷	۴۱۰۴۷	۴۲۳۰۸	۰,۳۶	۰,۸۷
۳	۱۷۱	۰,۰۳	۴۴۴۶	۴۱۳	۵۸۵	۴۸۵۹	۱۹۰۱۷	۱۹۶۹۰	۱,۰۸	۱,۶۷
۴	۲۸۵	۰,۰۶	۳۳۷۸	۶۸۸	۹۷۵	۴۰۶۶	۱۵۹۱۳	۱۷۰۳۶	۴,۳۲	۵,۵۱
۵	۳۷۱	۰,۰۷	۵۲۷۳	۸۹۵	۱۲۶۹	۶۱۶۸	۲۴۱۴۳	۲۵۶۰۴	۳,۱۰	۴,۱۲
۶	۶۶۱	۰,۱۳	۷۴۲۸	۱۵۹۵	۲۲۶۰	۹۰۲۳	۳۵۳۱۷	۳۷۹۲۰	۳,۸۵	۵,۰۹
۷	۱۳۴	۰,۰۳	۱۶۰۹	۳۲۳	۴۵۸	۱۹۳۲	۷۵۶۳	۸۰۹۱	۳,۶۵	۴,۸۲
۸	۲۶۷	۰,۰۵	۲۲۱۹	۶۴۴	۹۱۳	۲۸۶۳	۱۱۲۰۷	۱۲۲۵۹	۴,۲۶	۵,۸۳
۹	۴۳۷	۰,۰۸	۵۱۶۸	۱۰۵۵	۱۴۹۴	۶۲۲۳	۲۴۳۵۵	۲۶۰۷۷	۴,۳۹	۵,۵۸
۱۰	۳۸۴	۰,۰۷	۴۵۷۲	۹۲۷	۱۳۱۳	۵۴۹۹	۲۱۵۲۲	۲۳۰۳۴	۳,۹۰	۵,۰۹
۱۱	۲۲۶	۰,۰۴	۳۸۶۱	۵۴۵	۷۷۳	۴۴۰۶	۱۷۲۴۷	۱۸۱۳۷	۲,۲۶	۳,۱۲
۱۲	۱۰۲	۰,۰۲	۴۷۳۵	۲۴۶	۳۴۹	۴۹۸۱	۱۹۴۹۶	۱۹۸۹۸	-۱,۰۶	-۰,۷۳
۱۳	۱۸۴	۰,۰۴	۵۷۲۲	۴۴۴	۶۲۹	۶۱۶۶	۲۴۱۳۴	۲۴۸۵۹	-۱,۷۰	-۱,۲۱
۱۴	۱۵۴	۰,۰۳	۳۰۰۶	۳۷۲	۵۲۷	۳۳۷۸	۱۳۲۲۰	۱۳۸۲۷	۰,۰۹	۰,۸۴
۱۵	۱۸۵	۰,۰۴	۳۲۰۶	۴۴۶	۶۳۳	۳۶۵۲	۱۴۲۹۶	۱۵۰۲۴	۰,۷۷	۱,۶۱
۱۶	۲۷۶	۰,۰۵	۴۳۰۹	۶۶۶	۹۴۴	۴۹۷۵	۱۹۴۷۲	۲۰۵۶۰	۲,۰۷	۳,۰۰
۱۷	۱۰۳	۰,۰۲	۳۵۲۸	۲۴۹	۳۵۲	۳۷۷۷	۱۴۷۸۱	۱۵۱۸۷	۲,۱۴	۲,۶۰
۱۸	۱۷۵	۰,۰۳	۳۳۹۴	۴۲۲	۵۹۸	۳۸۱۶	۱۴۹۳۷	۱۵۶۲۶	۲,۵۳	۳,۳۰
۱۹	۲۱۸	۰,۰۴	۲۶۸۹	۵۲۶	۷۴۵	۳۲۱۵	۱۲۵۸۴	۱۳۴۴۳	۳,۳۷	۴,۵۱
۲۰	۱۶۰	۰,۰۳	۱۷۲۰	۳۸۶	۵۴۷	۲۱۰۶	۸۲۴۳	۸۸۷۴	۳,۹۸	۵,۲۷
منطقه	۵۱۵۹	۱	۸۴۶۳۸	۱۲۴۵۰	۱۷۶۴۲	۹۷۰۸۸	۳۸۰۰۰۲	۴۰۰۳۲۴	۲,۰۵	۲,۹۴

۲-۳-۳- مشخصات طرح پیشنهادی اصلاح حدود و تقسیمات داخلی منطقه

اول : اصلاح حدود منطقه

براساس مبنای طرح جامع (ساماندهی) معابر شریانی درجه یک (بزرگراهی) مرز مناطق را تعریف می‌نمایند. بر این اساس:

با حضور بزرگراه شرق در میان منطقه حدودا یک سوم غرب آن باید از باقی منطقه جدا شود. به علاوه در قسمت غربی حد منطقه با یک معبر شریانی درجه ۲ فرعی (وشاید هم پایین‌تر) از منطقه ۷ جدا شده است که به هیچ عنوان به شکل مرز دو منطقه عمل نمی‌کند و کاربری‌های طرفین آن بیش از آن که در تماس با مناطق مربوطه خود باشند، با یکدیگر در تعامل مستمر و دائم قرار دارند. این مشکل در منطقه ۷ شدیدتر رخ می‌نماید. بدین ترتیب که در فاصله کوتاهی از این معبر بزرگراه نیاوران واقع شده است که بین باقی منطقه و این بخش کوچک فاصله می‌اندازد. در مورد بخش جنوب شرقی منطقه ۷، بخشی از منطقه علاوه بر مشکل فوق با بزرگراه شرق از باقی جدا می‌شوند و کاملاً خصلت کار کردن با منطقه ۸ را دارد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

معیار تعیین شده برای مرز منطقه از طریق منفی یعنی اینکه از داخل هیچ منطقه، بزرگراهی عبور نکند، تقریباً عملی نیست. چون در این صورت تهران به بیش از ۹۰ منطقه می‌باید تقسیم شود. معیار تعیین شده برای مرز منطقه در طرح‌های بالا دست، لااقل از جنبه اثباتی رعایت شود. یعنی حتماً مرز مناطق با معابر بزرگراهی (و یا در مواقع عدم وجود چنین معابری در فاصله زیاد، مثل مرکز شهر با معابر شریانی درجه ۲ اصلی) از مناطق مجاور جدا شوند. در این صورت مرز منطقه ۷ و ۸ می‌تواند بزرگراه امام علی باشد. در این صورت بخش جنوب شرقی منطقه ۷ به ۸ و تمام بخش‌های غربی این بزرگراه به منطقه ۷ واگذار می‌شود.

دوم : اصلاحات تقسیمات داخلی منطقه

در ناحیه بندی شهرداری، منطقه ۸ به ۳ ناحیه تقسیم شده است.

۱ - ناحیه ۱ که بخشی از محله تهرانپارس و نارمک را دربر می گیرد.

۲ - ناحیه ۲ که شامل بخشی از نارمک و مجیدیه است.

۳ - ناحیه ۳ شامل نظام آباد و مجیدیه است.

در این تقسیم بندی محدوده محلات در یکدیگر ادغام شده و به نظر نمی رسد که با تقسیم بندی که مردم از نظر محله بندی عرفی انجام می دهند، هماهنگ باشد. عامل دیگر وجود بخشی از منطقه با نام نارمک است. این بخش یکی از معدود بخش های سکونتی در تهران است که به صورت مستقل در حدود ۵۰ سال پیش پایه گذاری شده و با اصول و مبانی شهرسازی تعریف گردیده است. در ناحیه بندی شهرداری این بخش مسکونی چند پاره شده و اصلاً به حفظ هویت مستقل شهرسازانه این قسمت توجهی نشده است. در مورد ناحیه ۱ نیز که شامل بخش صنعتی (تعریف شده در حوزه صنعتی) و قسمتی از محله تهرانپارس است. تداخل بخش خوابگاهی و صنعتی دیده می شود.

در محله بندی شهرداری، این منطقه به ۲۰ محله تقسیم شده است که باتوجه به موارد مختلف از قبیل جمعیت، مساحت، خدمات و نحوه استفاده محلات از خدمات عمومی و همچنین تقسیم بندی جدید نواحی، بهتر است این منقه با تقسیم بندی های جدید محله ای نیز معرفی گردد. در محله بندی شهرداری، این منطقه به ۲۰ محله تقسیم شده است که با توجه به موارد مختلف از قبیل جمعیت، مساحت، خدمات و نحوه استفاده محلات از خدمات عمومی و همچنین تقسیم بندی جدید نواحی، بهتر است این منطقه با تقسیم بندی های جدید محله ای نیز معرفی گردد.

نتجه گیری و پیشنهاد

در این محله بندی جدید، بخش خدمات مرکز گلستان که قبلاً در محله ۳ از ناحیه ۲ قرار داشت خود به عنوان مرکز خدمات در نظر گرفته شده و در داخل محدوده هیچ محله ای قرار نمی گیرد. این قسمت فقط شامل کاربری های خدمات عمومی است و دارای خصلت محله ای مسکونی نیست. از دیگر بخش هایی که می تواند در اسناد توسعه شهری منطقه به عنوان یک مرکز خدماتی در سطح ناحیه منطقه و حتی فرامنطقه نقش مناسب ایفا کند، بخش ایستگاه مترو دردشت است که در محله بندی جدید با توجه به اینکه هنوز برنامه ریزی مشخصی از نظر امکانات منطقه برای این قسمت در نظر گرفته نشده است، این قسمت فعلاً به صورت یک محله از ناحیه ۲ معرفی گردیده است. در صورتیکه این قسمت در آینده صرفاً نقش خدماتی ایفا کند، می تواند مانند مرکز خدمات گلستان

داخل محدوده هیچ محله‌ای قرار نگیرد. بنابراین تقسیم‌بندی جدید محلات در چارچوب نواحی پنجگانه به شرح زیر می‌باشد:

۱- ناحیه ۱- شامل محلات ۱ و ۲

۲- ناحیه ۲- شامل محلات ۳ و ۴

۳- ناحیه ۳- شامل محلات ۵، ۶، ۷، ۸، ۹ و ۱۰

۴- ناحیه ۴- شامل محلات ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۱۶

۵- ناحیه ۵- شامل محلات ۱۷، ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۲۱

تقسیم‌بندی جدید ناحیه‌ای و محله‌ای در منطقه ۸ براساس پیشنهاد مشاور به صورت نقشه شماره ۲۵-۳۱ ارائه می‌گردد.

در ناحیه ۳ که آمیخته‌ای از محلات نظام آباد، مجیدیه و وحیدیه است نیز این عدم هماهنگی دیده می‌شود. عبور بزرگراه شرق از میان این ناحیه نیز یکی از اشکالات تقسیم‌بندی در این بخش است. به نظر می‌رسد که بزرگراه شرق می‌تواند به عنوان یک لبه در تقسیم‌بندی نواحی این منطقه عمل نماید. از دیگر مواردی که در تقسیم‌بندی نواحی این منطقه مؤثر می‌باشند، وجود معابر شریانی درجه ۲ در لبه نواحی خواهد بود که این معابر نقش ارتباطی بین بزرگ راه‌های منطقه و جمع‌آوری جریان از خیابان‌های کوچکتر و انتقال جریان آن‌ها را به عهده دارند. (مانند دردشت و ثانی).

با توجه به تعامل انجام شده بین مناطق پیرامونی منطقه ۸ (منطقه ۴ - منطقه ۱۳ و منطقه ۷) و بخصوص ادامه مسیر بزرگراه تهرانپارس به طرف منطقه ۱۳، به نظر می‌رسد که این بزرگراه در بخشی از جنوب آن که به منطقه ۱۳ می‌رسد باید تغییر مسیر داده و در نتیجه در این قسمت نیز لبه ناحیه تغییر خواهد کرد. (در بخش ۱- ۷ دلایل تغییر مسیر توضیح داده شده است)

با توجه به موارد بیان شده فوق الذکر، در سطح این منطقه به جای ۳ ناحیه بهتر است ۵ ناحیه جدید تعریف گردند که این نواحی عبارتند از:

ناحیه ۱ - ناحیه خوابگاهی تهرانپارس و بخش صنعتی منطقه.

ناحیه ۲ - ناحیه خدماتی (مترو دردشت).

ناحیه ۳ - ناحیه نارمک (ناحیه حفاظت شده).

ناحیه ۴ - ناحیه نظام آباد و وحیدیه.

ناحیه ۵ - ناحیه مجیدیه.

با توجه به تقسیم‌بندی‌های جدید، تعداد محلات منطقه نیز به ۲۱ عدد ارتقاء می‌یابد.

تبیین مشخصات محله‌بندی جدید:

دگرگونی محلات با توجه به ماهیت هر محله و نظام استقرار آن در ناحیه مربوطه، سطح آن و همچنین جمعیت آن تعریف می‌گردد.

محله ۱ - با ۷۵۶۳ نفر (جمعیت سال ۱۳۸۱) دارای بیش از ۵۰٪ سطح صنعتی و بقیه مسکونی است. محدوده این محله با توجه به ماهیت خوابگاهی - خدماتی آن نیاز به دگرگونی ندارد.

محله ۲ - محله جدیدی است که در بین خیابان اصلی تهرانپارس (حجر بن عدی) و بزرگراه تهرانپارس به عنوان یکی از محلات اصلی تهرانپارس شکل می‌گیرد.

محله ۳ - این محله همانطور که گفته شد در آینده بیشتر نقش خدماتی فرامنطقه و ناحیه‌ای را ایفا خواهد نمود. تمرکز بیشتر خدمات در این قسمت و برنامه‌ریزی‌های آینده منطقه ممکن است این بخش را فقط به عنوان مرکز خدمات معرفی کند. و در حقیقت نقش مسکونی - محله‌ای این قسمت ممکن است حذف گردد.

محله ۴ - این محله یک محله کاملاً جدید با محدوده متفاوت است که مانند محله ۲ یکی دیگر از محلات اصلی تهرانپارس است.

محلات ۵، ۶، ۷، ۸، ۹ و ۱۰ - این محلات همگی در ناحیه نارمک قرار دارند. این ناحیه و محلات آن باید به صورت حفاظت شده (دارای هویت مستقل و با ارزش شهرسازی) تعریف شده و دچار دگرگونی ناشی از مصوبات مختلف شهری و نگردند. محله ۷ همان محله ۴ قدیم، محله ۱۱ - محله ۲۰ قدیم، محله ۸ - محله ۱۰ قدیم و محله ۹ - محله ۱۱ قدیم است

محلات ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۱۶ - در محدوده ناحیه ۴ (نظام آباد و وحیدیه) قرار دارند و دارای بافت نامنظمی می‌باشند.

محله ۱۱ - این محله از نظر محدوده تغییری نسبت به محله ۲۰ قبلی نکرده است.

محله ۱۲ - این محله نیز همان محله ۱۹ است.

محله ۱۳ - به نظر می‌رسد که خیابان شهید ایگه‌ای (ثانی) باید به سمت غرب تا تقاطع خیابان آغاز ادامه یابد. با توجه به این ادامه مسیر، محدوده محله ۱۳ نسبت به محله ۱۸ در لبه غربی تغییر می‌کند و سطح آن کمی افزایش می‌یابد.

محلات ۱۴، ۱۵ و ۱۶، محلات ۱۴، ۱۵، ۱۶ و ۱۷ در تقسیم‌بندی قبلی می‌باشند.

مجموع جمعیت این ۴ محله ۶۱۷۶۹ می‌باشد که با تقسیم‌بندی جدید، توزیع جمعیت در محلات ۱۴، ۱۵ و ۱۶ مناسب‌تر خواهد بود.

محلات ۱۷ و ۱۸ که همان محلات ۱۲ و ۱۳ در محله‌بندی قبلی می‌باشند، در بین خیابان‌های آغاز و مدنی قرار دارند. این دو محله از نظر نظام شهرسازی مشابه یکدیگر بوده و دارای بافت نامناسب و ناکارآمد می‌باشند.

محلات ۱۹، ۲۰ و ۲۱ قبلاً از دو محله (۱ و ۲) تشکیل می‌شدند. لبه جدا کننده این دو محله شانزده متری دوم و در قسمتی نیز کوچه‌های فرعی جنوب خیابان گلبرگ می‌باشد. تغییر لبه جنوبی محله ۱ از کوچه‌های فرعی به خیابان گلبرگ از اهداف تقسیم‌بندی جدید در محله ۲۱ جدید می‌باشد. محله ۲ با ۴۱۰۴۷ نفر جمعیت و سطح ۱۴۵/۷ هکتار (جدول مساحت محلات منطقه ۸ آبان ۱۳۸۳) به دو محله ۱۹ و ۲۰ تقسیم می‌گردد که این تقسیم‌بندی نسبت به سطح و جمعیت بقیه محلات مناسب‌تر خواهد بود.

ناحیه ۱ با جمعیتی معادل ۱۱۰۸۲۸ نفر (پیش‌بینی سال ۱۳۸۱ مشاور) و با ۶ محله در تقسیم‌بندی جدید به ۷ محله تبدیل شده است. در این تقسیم‌بندی، محدوده و لبه ناحیه ۱ در بخش غربی به لبه محدود کننده ۳ محله (۵، ۶ و ۱۱) تغییر یافته است.

در این ناحیه، محله ۱ و ۱۱ جدید همان محلات ۷ و ۲۰ قدیم می‌باشند. در واقع ۴ محله، ۶، ۵، ۸ و ۹ به محلات ۲، ۳، ۴، ۵ و ۶ تبدیل شده‌اند و جمعیتی معادل ۹۵۰۲۲ نفر در پنج محله تقسیم شده است که به تقسیم‌بندی متعادل‌تری منجر می‌گردد.

۲-۴- بررسی شبکه معابر

۲-۴-۱- شناسایی وضع موجود شبکه

مطابق درجه‌بندی‌ها و تقسیم‌بندی عملکردی معابر موجود در ارتباط با نحوه ارائه گذردهی جریان‌ات ترافیکی معابر، درجه‌بندی هر یک از این معابر را می‌توان به شرح ذیل برشمرد:

شریانی درجه یک

بنا به تعریف در منابع و مراجع معتبر و مشخص، تنها تعریفی که از عملکرد معابر مربوط به منطقه در این مبحث می‌توان داشت، موضوع مربوط به بزرگراه‌هاست. بدین صورت که بنا به طرح‌هایی که در ارتباط با شبکه بزرگراهی شهر تهران مطرح شده است، می‌توان چهار محور عمده در سطح منطقه را قسمتی از این شبکه بزرگراهی در نظر داشت، بدین صورت که؛

محور رسالت با توجه به نقش و اهمیت آن در انتقال جریان‌ات ترافیکی شرق به غرب و بالعکس تهران با عملکردی کاملاً بزرگراهی برای آن پیش‌بینی شده است، در صورتی که در حال حاضر بنا به تأثیرات منفی جریان‌ات مختلف از نقش اصلی خود خارج می‌باشد.

معبّر تهرانپارس نیز با توجه به این که نقش فرمانطقه‌ای داشته و ارتباط دهنده مناطق بالادست و پائین دست می‌باشد، به عنوان جزئی از این شبکه بزرگراهی منظور شده است. در وضعیت موجود نیز کمابیش این نوع از تردد در این بزرگراه انجام می‌گیرد.

بزرگراه شرق نیز بنا به تعاریفی که در ارتباط با آن وجود دارد، به عنوان یکی از شریان‌های شمالی - جنوبی و بالعکس قسمت شرقی شهر در نظر گرفته شده و بنابراین دارای عملکردی مطابق تعریف خواهد داشت. در حال حاضر نیز بنا به شرایط موجود این بزرگراه در محدوده منطقه فاقد خروجی مشخص به عنوان وظیفه منظور شده برای آن می‌باشد.

همچنین بزرگراه شرق نیز که به عنوان بخشی از شبکه بزرگراهی شهر تهران دیده شده است، در حال حاضر فاقد عملکرد بوده و با توجه به عدم تکمیل آن به عنوان بخشی از خیابان دو طرف مسیل عمل می‌نماید.

شریانی درجه دو

این دسته از معابر را بنا به تعاریف موجود بر دو قسمت مشخص نموده و می‌توان این موضوع را نیز مشتمل بر ارائه عملکرد موجود و یا تعریف موجود به شرح ذیل دانست:

معابر درجه دو اصلی

این خیابان‌ها همانگونه که از تعاریف منظور شده برای آنها مشخص می‌باشد، باید توانائی گذردهی و تردد حجم ترافیک خود منطقه و همچنین مناطق بالادست و پائین دست را داشته باشد. اما باتوجه به وجود مشکلات و معضلات موجود، عملاً این خیابان‌ها از عملکرد اصلی خود خارج بوده و بنابه شرایط فعلی عمل می‌نمایند. معابری را که در سطح منطقه موجود بوده و دارای این شرایط می‌باشند، عبارتند از:

خیابان دماوند

این معبر که به عنوان یکی از خیابان‌های محیطی منطقه عمل می‌نماید، با توجه به وجود تقاطع‌ها، تداخلات حرکتی، حجم بالای خودروهای در تردد و گذردهی دارای نقش عمده‌ای در زمینه جابجائی‌های بین منطقه ۸ و منطقه پائین دستی می‌باشد. همچنین این خیابان به صورت انتقال دهنده جریان‌ات ترافیکی ورودی و خروجی شهرک‌های شرق تهران به سمت مرکز شهر و بالعکس عمل نموده و از این حیث دارای اهمیت ویژه‌ای می‌باشد.

خیابان شهید آیت

این خیابان با توجه به این که به عنوان جزئی از محور شبکه معابر منطقه عمل می‌نماید، دارای نقش بسیار مهمی در جابجائی‌های داخلی منطقه بوده و علاوه بر این ارتباط دهنده عمده دو معبر اصلی رسالت و دماوند می‌باشد. این خیابان زمانی دارای نقش کامل‌تری خواهد بود که میدان نبوت (هفت‌حوض) را که به عنوان مرکز ثقل منطقه عمل می‌نماید، را نیز به عنوان مکمل این معبر در نظر داشت و عملکرد این خیابان و گره اصلی را با یکدیگر در نظر گرفت.

خیابان گلبرگ

با درنظر گرفتن این که حجم عمده‌ای از تردها در سطح منطقه نیز به صورت شرقی - غربی و بالعکس بوده و بخشی از این نوع از توزیع بر جریان ترافیکی معبر رسالت نیز بر عهده این خیابان می‌باشد، بنابراین می‌توان به اهمیت این خیابان کاملاً پی برد. در صورتی که میدان نبوت و همچنین میدان تهرانپارس را نیز در قالب مجموعه عملکردی با آن درنظر بگیریم در این صورت می‌توان گفت که عملاً این معبر در تعامل با خیابان آیت به عنوان محور توزیع کننده جریان ترافیک درون منطقه‌ای عمل می‌نماید.

خیابان سبلان

این خیابان نیز به عنوان یکی از معابر پیرامونی منطقه ۸ عمل نموده و در تعامل مستقیم با خیابان دماوند و تا حدود زیادی معبر رسالت می‌باشند، اهمیت این معبر زمانی نمود بیشتری می‌یابد

که بزرگراه شرق را در حالت تکمیل شده خود دانسته و عملکرد آن را نیز در توزیع ناحیه سوم و کلاً قسمت غربی منطقه ۸ در نظر داشت.

معابر شریانی درجه دو فرعی

در صورتی که بافت معابر عمده منطقه ۸ را تابعی از یک شبکه شطرنجی بدانیم، در این حالت می‌توان گفت که تقاطعات ۹۰ درجه موجود در سطح شبکه که ناشی از تداخلات توزیع جریانات ترافیکی است به عنوان بخش قابل ملاحظه‌ای از آثار حرکات وسایل نقلیه عمل می‌نمایند. با توجه به این که تعداد زیادی از این دسته از معابر به صورت شبکه‌ای موازی با معابر درجه یک اصلی عمل می‌نمایند، بنابراین می‌توان این مسئله را به عنوان اصلی‌ترین عملکرد این معابر در نظر داشت که جذب حجم نسبتاً بالایی از معابر شرقی - غربی و بالعکس و یا شمالی - جنوبی و بالعکس از سطح جریان تردد موجود در معابر درجه یک، می‌تواند به عنوان یکی از این تعاریف مطرح می‌باشند.

خیابان‌های محلی

این دسته از معابر بنا به تعریف عملکردی خود وظیفه جذب و توزیع جریانات ترافیکی محلات را برعهده داشته و در حالت فعلی می‌توان آنها را به دو دسته تقسیم نمود:

- معابر محلی اصلی

که عملاً به صورت جذب مجموعه‌ای از عملکردهای ترافیکی محله‌ای را برعهده دارند، و دیگر اینکه توزیع این جریان‌های جمع‌آوری شده به صورت نسبتاً مشخصی انجام می‌گیرد.

- معابر محلی فرعی

که در این صورت این معابر به صورت دسترسی پلاک‌ها و کاربری‌ها عمل نموده و تداخلات حرکتی موجود نیز ناشی از عرض فعلی معابر، تأثیر عمده در بازدهی این دسته از معابر خواهند داشت. به طور کلی می‌توان دسته‌بندی و درجه‌بندی ناشی از عملکرد فعلی شبکه معابر منطقه را در نقشه شماره ۲۶-۱۳ مشاهده کرد.

۲-۴-۲- شبکه معابر اصلی منطقه در مقام معرف نظام حرکت

در صورتی که رسوب جمعیتی غالب در سطح منطقه را به صورت سکونت در واحدهای مسکونی در نظر بگیریم و این تجمع جمعیتی را نیز در قالب سه محدوده تقسیم‌بندی نمائیم، در این صورت می‌توان چهار بحث را به شرح ذیل مطرح نمود:

تأثیرپذیری معابر این منطقه را نیز به دو صورت عملکرد جریان‌ات ترافیک درون منطقه‌ای و جریان‌ات ترافیکی گذری از سطح منطقه مشخص نمود. هر کدام از این دو مسئله فوق نیز دارای تأثیرات خاص خود هستند که عمده این موضوعات را می‌توان به شرح ذیل مطرح نمود.

الف) جریان‌ات ترافیکی ناشی از عملکرد درون منطقه‌ای

این امر ناشی از مسائل مربوط به تولید و جذب سفری است که از طریق کاربری‌های موجود در سطح منطقه به وجود می‌آیند. بدین صورت که تجمع کاربری‌های مسکونی در نواحی دوم و سوم باعث شده‌اند که عملاً در ساعات ابتدایی روز که زمان شروع کاری و پیک معابر می‌باشد. این معابر نیز متأثر از این موضوع باشند و بنابراین فشار حرکتی معابر ابتدا از حالت شروع جریان‌های دسترسی از طریق معابر مرتبط شروع و پس از طی مناطقی که مستقیماً از جریان‌ات ترافیکی تغذیه شده به سمت شریان‌های اصلی منطقه هدایت می‌گردند. در این صورت عمده‌ترین محورهای حرکتی موجود در سطح منطقه را که عملکردهای مختلف را نشان می‌دهند، می‌توان به شرح دو دسته متأثر از تولید سفر و یا جذب سفر کاربری‌ها ذیل تبیین نمود:

کاربری‌های دارای تولید سفر

این دسته از کاربری‌ها که عمدتاً به صورت مسکونی می‌باشند به دو صورت تأثیرگذاری را بر روی شبکه معابر فرامنطقه‌ای انجام می‌دهند بدین صورت که در وهله اول جریان‌ات ترافیکی تولید شده ناشی از کاربری مسکونی داخل منطقه که به خارج از آن انتقال می‌یابند و جریان‌ات فرامنطقه‌ای را تغذیه می‌کنند، عمدتاً از طریق محور حرکتی شهید آیت (به عنوان معبر اصلی شمالی - جنوبی و بالعکس منطقه) و همچنین گلبرگ بزرگراه شرق (به عنوان محور شرقی - غربی و بالعکس منطقه) استفاده نموده و به سمت معابر شریانی به شمال (رسالت)، به غرب (سبلان) و جنوب (دماوند) منتقل می‌شوند. ثانیاً؛ جریان‌ات ترافیکی که منتج از کاربری‌های مسکونی خود منطقه می‌باشند با توجه به توزیع کاربری‌هایی که نیازهای خود را تأمین می‌کنند، از شبکه معابر پائین دست‌تری که در سطح منطقه قرار دارند تأمین می‌شوند.

کاربری‌هایی که جاذب سفر هستند

این دسته از کاربری‌ها نیز بنا به تنوع خود دارای عملکردهای متفاوتی هستند، بدین صورت که؛ در درجه نخست؛ کاربری‌های تجاری که جذب کننده سفرهای افراد در ساعات مختلف روز می‌باشند در حول بدنه اصلی منطقه یعنی ناحیه نارمک مستقر بوده و با توجه به این موضوع که اغلب نیازهای محلی نیز از این قسمت تغذیه می‌شوند نقش مهمی را تعیین مسیرهای حرکتی منطقه ایفا می‌کنند. بنابراین می‌توان با در نظر گرفتن معبر شهید آیت به عنوان ستون اصلی این ناحیه، عمده‌ترین مسیر حرکتی را این خیابان دانست.

در درجات بعدی؛ با توجه به تنوع کاربری‌ها و پراکندگی آنها در سطح منطقه، نمی‌توان معابر محدوده مشخصی را به عنوان شبکه متأثر از این کاربری‌ها مشخص نمود.

کاربری‌هایی که عملکردهای متفاوتی در طول ساعات کاری دارند

عمده بحث موجود در این بخش مربوط به ناحیه اول و محدوده صنعتی منطقه می‌باشد، با توجه به وجود کارگاه‌های صنعتی فعال و غیرفعال در این محدوده و همچنین قرارگیری ناحیه تهرانپارس در کنار این مجموعه می‌توان نتیجه گرفت که نیازهای حرکتی این قسمت از طریق شبکه معابر داخلی و بافت مرکزی آن انجام نگرفته و بیشتر از خیابان و معبر رسالت متأثر خواهد بود.

ب) جریان‌ات ترافیکی عبوری از شبکه معابر منطقه

باتوجه به قرارگیری منطقه ۸ در قسمت شرقی تهران و مجاورت آن با سیستم‌های ورودی شهر، می‌توان جریان‌ات گذری از سطح شبکه معابر آن را به دو دسته به شرح ذیل تقسیم بندی نمود:

- جریان‌ات ترافیکی که از سمت شرق تهران و عمدتاً شهرک‌های اطراف تهران، منطقه را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد، بدین صورت که این حجم ترافیکی در ساعات آغازین روز از سمت خیابان دماوند وارد قسمت شرقی شهر شده و آن حجم از جریانی که قصد تردد به سمت شمال و شمال شرق شهر را دارند به صورت مستقیم بزرگراه رسالت و معابر منتهی به آن را تحت تأثیر خود قرار می‌دهند. در نتیجه می‌توان تأثیرگذاری این قسمت از جریان ترافیکی را به صورت یک جریان منفی محسوب نموده و آن را به عنوان یکی از عوامل تشدید کننده توقف‌های ترافیکی در سطح منطقه دانست.

جریان ترافیکی که از سطح منطقه عبور کرده و از جریان‌ات ترافیکی خود شهر تهران منتج می‌شود نیز جریان‌اتی هستند که قصد تردد از بزرگراه رسالت به خیابان دماوند و بالعکس را دارند. بنابراین می‌توان آن را نیز به دو بخش تقسیم نمود:

نخست؛ آن حجم از ترافیک که معابر اصلی و عمده منطقه را به عنوان کریدور گذری خود انتخاب می‌کنند که در این حالت می‌توان معابر شرقی - غربی و بالعکس منطقه (گلبرگ و آغاز) و همچنین معابر شمالی - جنوبی منطقه (آیت و بزرگراه شرق) را به عنوان شریان‌های عبور دهنده اصلی منطقه منظور نمود.

در مرحله بعد؛ جریانات ترافیکی هستند که عمدتاً جهت درگیر شدن با ترافیک اصلی منطقه از طریق شبکه معابر شطرنجی و موازی محدوده مرکزی منطقه تردد نموده و مسیر مشخصی را نیز در نظر نمی‌گیرند. این قسمت حرکتی نیز عمدتاً در ساعات اولیه روز و یا بازه زمانی پایان ساعت کاری رخ می‌دهد. با عنایت به موضوعات فوق و در نظر گرفتن این که شبکه معابر موجود در سطح منطقه ۸ دارای عملکردهای متفاوت با تأثیرگذاری و تأثیرپذیری متفاوتی می‌باشند و این مسئله نیز دارای آثار شاخص به خود می‌باشند بنابراین می‌توان گفت عملکردهای محورهای منطقه به شرح ذیل مشخص می‌گردند:

محورهای فرامنطقه‌ای

این محورها عمدتاً معابر حاشیه منطقه بوده و با توجه به حجم جریان ترافیکی که از خود عبور می‌دهند، می‌توان گفت که معابر رسالت و دماوند نقش بسیار عمده‌ای از جابجائی‌های شرق تهران را نیز به خود اختصاص می‌دهند. همچنین دو محور سبلان، بزرگراه شرق (در حال حاضر خیابان شهید آیت، این عمل را انجام می‌دهد) دارای عملکردی مطابق با نیازهای مناطق بالادست و پائین دست می‌باشند.

محورهای منطقه‌ای

این محورها، عمدتاً معابر مهم و عمده منطقه را در برمی‌گیرد، بدین صورت که در صورتی که اگر بنا بر مباحثی که در قسمت‌های فوق اشاره شد، جریانات ترافیکی اصلی خود منطقه را به همراه حجم عبوری را مدنظر قرار دهیم، این معابر دارای عمده‌ترین درصد گذر وسایل نقلیه خواهند بود. عملکرد این معابر نیز عمدتاً متأثر از جریانات ترافیکی فرامنطقه‌ای می‌باشد. معابر ناحیه دوم از این دسته معابر هستند.

محورهای ناحیه‌ای

همانطور که در قسمت فوق نیز شرح داده شد، عملکرد کلی ترافیکی منطقه متأثر از برآیند جریانات ترافیکی دو ناحیه دوم و سوم بوده و جریانات ترافیکی ناحیه اول تقریباً با توجه به همجواری

بیشتر با خیابان دماوند و بزرگراه رسالت به صورت مستقل عمل می‌نماید. عمده‌ترین معابر این نوع در سطح منطقه‌ای را می‌توان معابر موازی موجود در ناحیه دوم را نام برد.

محورهای محله‌ای و دسترسی

با توجه به این که قسمت عمده‌ای از بافت موجود در منطقه به صورت فشرده بوده و دسترسی به واحدهای مسکونی این قسمت‌ها نیز به ناچار باید از معابر محله‌ای و سپس دسترسی این نقاط انجام گیرد، بنابراین می‌توان چنین نتیجه‌گیری کرد که محلات ناحیه سوم با توجه به بافت فشرده خود دارای عملکردی با تأثیر منفی بر شبکه معابر این قسمت‌ها بوده و نواحی اول و دوم نیز با توجه به نحوه استقرار کاربری‌ها در حد امکان خود جوابگوی دسترسی وسایل نقلیه می‌باشد. با عنایت به موضوعات فوق در نقشه شماره ۲۷-۱۳ می‌توان مباحث مطروحه را مشاهده نمود.

۲-۴-۳- شبکه معابر اصلی پیشنهادی

باتوجه به این که شبکه معابر منطقه هشت از یک نظام مشخص و چارچوب معین پیروی نمی‌کند و عملاً به نوعی تحت تأثیر جریان‌ات ترافیکی مختلف شهر تهران است، بنابراین هرگونه برنامه‌ریزی جهت معابر آن باید از چارچوب‌های تعریف شده‌ای که در نظام شبکه معابر تهران منظور شده است، پیروی کند. در همین راستا جهت رسیدن به یک شبکه معابر پایدار که پاسخگوی نیازهای جابجائی و حرکت مناسب چرخه جریان ترافیکی در سطح شهر و به خصوص منطقه باشد، باید تمام پارامترها و المان‌های دخیل در این امر را به تفکیک تعاریف منظور شده برای آن اعمال نمود. همان‌گونه که از تعاریف و مشخصات مربوط به هر یک از معابر شهر تهران معلوم می‌باشد، می‌توان با ارائه یک طرح عملکردی که برای هر یک از معابر منطقه منظور می‌گردد (در قالب نظام‌مند نمودن و سامان‌دهی شبکه) به اهداف منظور شده در طرح جامع شهر تهران و همچنین افزایش کارایی سیستم مختلف حمل و نقل شهری (اعم از عمومی و سایر مدل‌ها) دست یافت.

در این چارچوب شبکه پیرامونی منطقه و مناطق همجوار را می‌توان جهت انجام تغییرات و اصلاحات پیشنهادی و یا تثبیت طرح فعلی به شرح زیر بررسی قرار داد. با توجه به این که انطباق و همسان‌سازی توسط یک عنصر (راه) صورت می‌گیرد، بنابراین طرح هر عنصر در سلسله‌مراتب عملکردی شبکه باید به‌گونه‌ای انجام گیرد که توانایی برقرار تعامل با عناصر بالاتر و یا پایین‌تر را ایجاد کند. (نقشه شماره ۱-۶ نشان دهنده سلسله‌مراتب عملکردی معابر منطقه می‌باشد)

این ساختار عملکردی را می‌توان بدین شکل در نظر گرفت که معابر رسالت، دماوند، سبلان و استاد حسن بنا به عنوان شبکه پیرامونی عمل کرده و هر یک دارای نقش‌های مختلف جداگانه هستند. محور رسالت به عنوان بخشی از شبکه بزرگراهی شرق به غرب و بالعکس عمل نموده و علاوه بر این که نقش بسیاری در جابجایی‌های منطقه دارد به عنوان یک معبر فرامنطقه‌ای نیز عمل می‌نماید. - خیابان دماوند نیز به عنوان یکی از جریان‌های ورودی شهر (شرق تهران) از اهمیت ویژه‌ای در نظام جابجایی برخوردار بوده و به عنوان یکی از کریدورهای عبوری دارای اهمیت ویژه‌ای است. - خیابان‌های استاد حسن بنا و سبلان، این معابر نیز به عنوان معابر شرقی منطقه نقش ارتباطی بین مناطق بالادست و پائین دست داشته و عملاً جریان‌های ترافیکی مختلفی را هدایت می‌کند.

شبکه داخلی منطقه را نیز می‌توان به عنوان یک ساختار ارتباطی منطقه‌ای جهت لحاظ نمودن عملکرد اصلی خود و همچنین در نظر داشتن تغییرات و اصلاحات پیشنهادی و یا تثبیت طرح فعلی آن به شرح ذیل بررسی نمود.

۱ - در همین ارتباط بنابه آخرین اطلاعات ارائه شده توسط شرکت مطالعات حمل و نقل ترافیک شهر تهران و با توجه به برآورد جمعیتی ۳۳۴۵۱۵ نفری که برای این منطقه (۱۳۸۰) به عمل آمده

است نسبت تولید و جذب سفر نسبت به این جمعیت به ترتیب $0/83$ و $0/59$ تخمین زده شده که نشان دهنده بافت اغلب مسکونی است. همچنین با اعلام 45000 وسیله نقلیه موجود در تملک افراد ساکن در منطقه می‌توان نتیجه گرفت که اعلام پائین بودن کیفیت سطح سرویس معابر منطقه نیز عمدتاً ناشی از تعداد بالای وسایل نقلیه گذری از سطح معابر این منطقه است.

همچنین با در نظر گرفتن این موضوع که دو عامل مهم می‌تواند به عنوان الگوی حرکت و نظام کلی جابجائی در سطح منطقه عمل نماید دخالت دادن این عنصر در طرح‌های پیشنهادی می‌تواند از به وجود آمدن جنبه‌های بازدارنده جلوگیری نماید. این دو عامل عبارتند از:

- کریدورهای حمل و نقل عمومی منطقه در وضعیت فعلی و آینده.

این کریدورها عمدتاً به صورت مسیرهای عبوری بوده و سرویس‌دهی به استفاده‌کنندگان منطقه نیز در قالب همین مسیرها انجام می‌گیرد. در سطح منطقه که محدوده عمده تغذیه این سیستم‌ها فعالیت می‌کنند، بدین صورت که اغلب جذب سفرهای منطقه به میدان رسالت جهت توزیع به دیگر مناطق شهر می‌باشد.

میدان نبوت نیز با توجه به قرارگیری و تنوع کاربری‌های مختلف در حوزه نفوذ آن به نوعی ابتدا جذب و سپس توزیع‌کننده سفرهای درون منطقه‌ای است. به همین ترتیب معابری که در حوزه نفوذ مستقیم این میدان قرار دارند و از طریق این تبادل جریان داخل منطقه را توزیع و تنظیم می‌نمایند (گلبرگ و آیت) عملاً تحت تأثیر عمده رفتارهای ترافیکی این میدان خواهند بود. در نتیجه اغلب سیستم‌های حمل و نقل عمومی درون منطقه (سواری‌ها و اتوبوس) نیز از طریق این میدان سرویس‌دهی خود را انجام می‌دهند. (نقشه شماره ۲-۶ نشان‌دهنده کریدورهای حمل و نقل عمومی در سطح منطقه می‌باشد).

- کاربری‌های منطقه و عملکرد اجتماعی ناشی از آنها

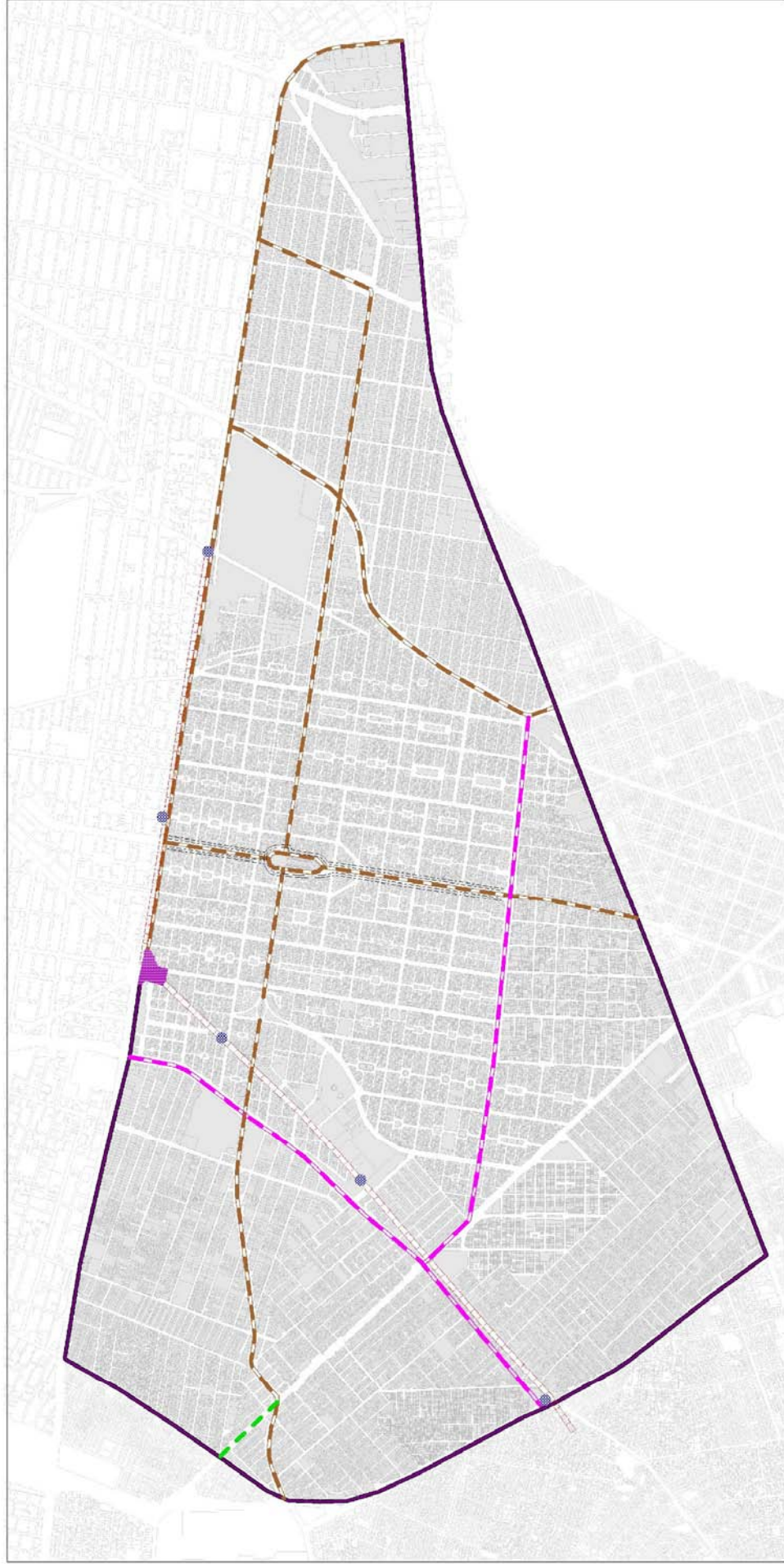
باتوجه به این که درصد بسیار بالایی از توزیع کاربری‌های موجود در سطح منطقه مسکونی بوده و بعد از آن کاربری‌های تجاری، خدماتی و قرار می‌گیرند، بنابراین معابر موجود علاوه بر ایفای نقش گذری خود، دارای نقش عملکردی خود به صورت‌های مختلف هستند. عمده‌ترین سرویس‌دهی این معابر در ارتباط با کاربری‌ها و برقراری ارتباط بین دو عامل اصلی (سرویس گیرنده و کاربری) می‌باشد. باتوجه به این که اغلب این معابر به صورت دسترسی‌های محلی، شریانی درجه دو فرعی می‌باشد، بنابراین می‌توان این موضوع را به صورت پیرنگتری مشاهده نمود. همچنین با در نظر گرفتن این موضوع که دو معبر شهید آیت و تا حدی گلبرگ، دارای پراکندگی کاربری‌های تجاری هستند. بنابراین هرگونه پیشنهاد در ارتباط با نحوه عملکرد سیستم معابر باید با در نظر گرفتن عملکرد کاربری‌ها باشد. (نقشه شماره ۳-۶ نشان‌دهنده نقش هر یک از این معابر مطابق با عملکرد کاربری‌های آن می‌باشد)

۲-۴-۳-۱-ارائه پیشنهادات

مطابق مباحث مطرح شده در قسمت فوق درخصوص مشخص نمودن الگوی تقریبی در سطح منطقه و همچنین برنامه‌ریزی‌های موجود در ارتباط با نظام جابجائی و تقویت شبکه معابر موجود منطقه و نیز سامان‌دهی به امر کریدورهایی که در امر جابجائی نقش مهمی دارند و همچنین تمرکز نظام حرکتی موجود در منطقه در قالب مسیرهای مشخص و تفکیک جریان‌های عبوری و به حداقل رساندن تبعات منفی تداخلات حرکتی با بافت‌های فشرده و تأمین حداکثر دسترسی‌ها، می‌توان پیشنهاداتی را به شرح ذیل در ارتباط با شبکه معابر منطقه مشخص نمود.^۱

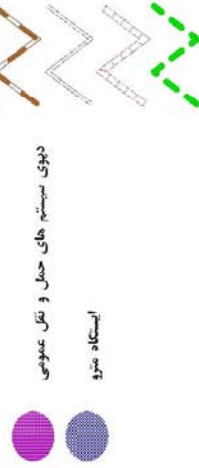
- تقویت ارتباطات شرقی- غربی و بالعکس ناحیه اول منطقه
 - تغییر مسیر معبر ۴۵ متری تهرانپارس
 - ادامه بزرگراه شرق از مسیری که تقریباً در موازات معبر مدنی باشد.
 - تقویت معبری که به عنوان چارچوب‌های اصلی ناحیه سوم عمل می‌کنند.
 - برقراری ارتباطات صحیح و منطقی بین شبکه اصلی و دسترسی موجود.
- این موضوع را می‌تواندر نقشه شماره ۴-۶ که به عنوان پیشنهادات کلی منطقه مطرح می‌باشد، مشاهده نمود.

۱- این پیشنهادات و برنامه‌ریزی‌ها عمدتاً برپایه نحوه توزیع کاربری‌ها در سطح منطقه، شبکه‌بندی نواحی سه گانه منطقه و برقراری یک نظام ارتباطی صحیح می‌باشد. بنابراین توجه اصلی بر اصول حاکم بر هر یک از شبکه‌بندی نواحی فوق و در چارچوب حفظ ساختار اصلی معابر و بالا بردن عملکردی فعلی شبکه می‌باشد.

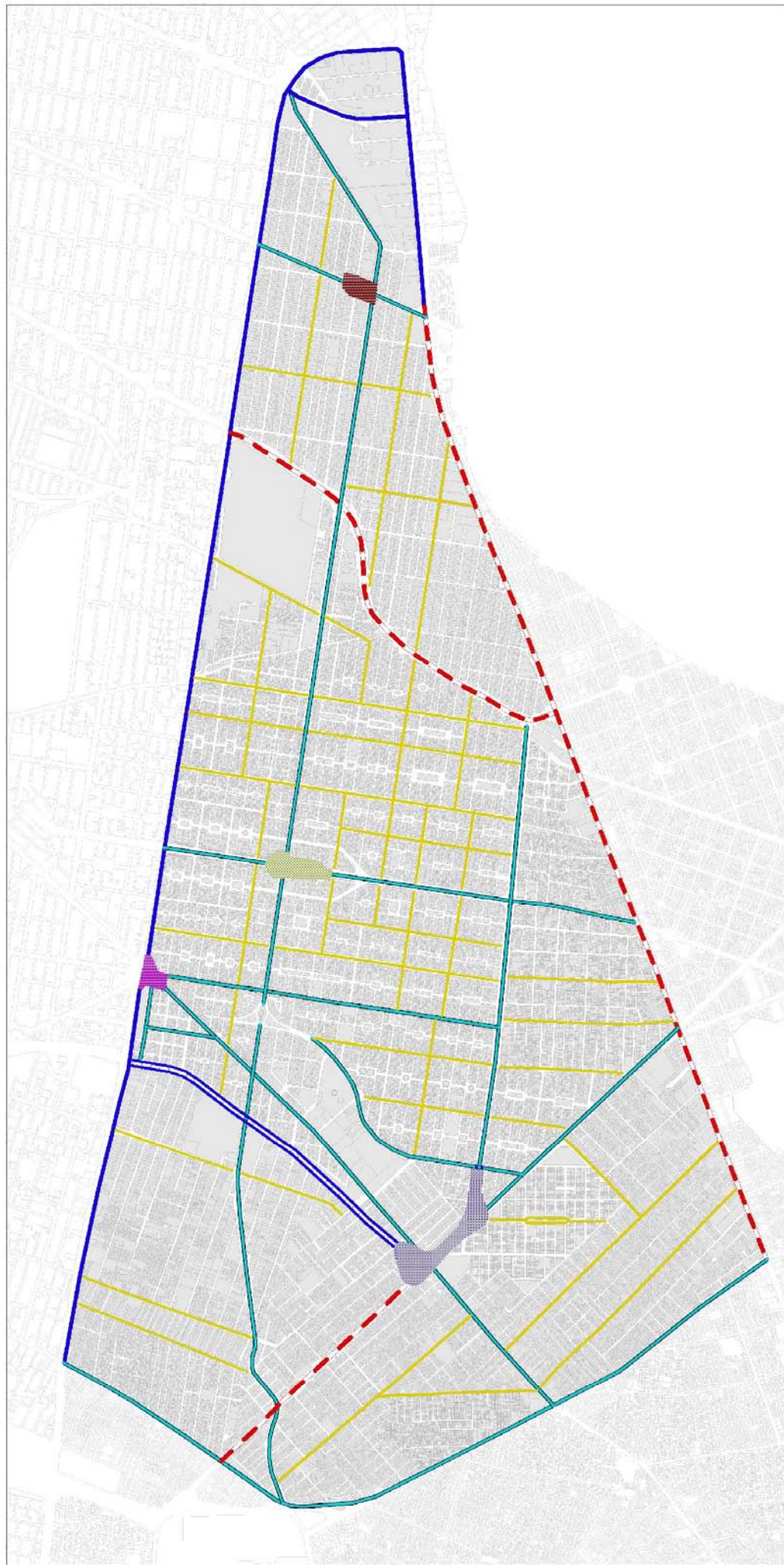


نام پروژه:	تهران
مقیاس:	1:50,000
تاریخ:	1402
تهیه کننده:	موسسه تحقیقات و پژوهش‌های شهری
تایید کننده:	شهرداری تهران
نوع نقشه:	نقشه ترابری عمومی
موضوع:	طراحی سیستم حمل و نقل عمومی
محل:	منطقه مرکزی تهران
مقیاس:	1:50,000
تاریخ:	1402

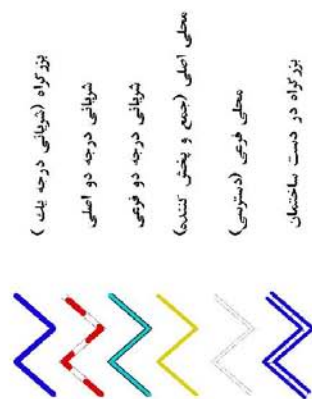
راهنما



- پیشنهاد کردید سیستم حمل و نقل عمومی (راهنما ای)
- تثبیت مسیرهای حمل و نقل عمومی (اتوبوسرانی - تاکسیرانی - خطی) (راهنما ای)
- تثبیت کردیدهای حمل و نقل عمومی (اتوبوسرانی - تاکسیرانی - خطی) (راهنما ای)
- ایستگاه مترو
- ایستگاه اتوبوس
- خط اتوبوس تندرو
- خط مترو
- خط تراموا
- خط تاکسی



راهنما



ردیف	توضیحات
۱	مقیاس: ۱:۱۰۰۰۰
۲	تاریخ: ۱۳۹۵
۳	محل: تهران، منطقه ۱
۴	موضوع: طرح جامع ترافیکی
۵	تهیه کننده: مهندس ...
۶	محل: تهران، منطقه ۱
۷	موضوع: طرح جامع ترافیکی
۸	تهیه کننده: مهندس ...
۹	محل: تهران، منطقه ۱
۱۰	موضوع: طرح جامع ترافیکی
۱۱	تهیه کننده: مهندس ...
۱۲	محل: تهران، منطقه ۱
۱۳	موضوع: طرح جامع ترافیکی
۱۴	تهیه کننده: مهندس ...
۱۵	محل: تهران، منطقه ۱
۱۶	موضوع: طرح جامع ترافیکی
۱۷	تهیه کننده: مهندس ...
۱۸	محل: تهران، منطقه ۱
۱۹	موضوع: طرح جامع ترافیکی
۲۰	تهیه کننده: مهندس ...

۲-۵- بافت ناکارآمد

مقدمه:

براساس تعریف بافت فرسوده در شرح خدمات تهیه الگوی توسعه مناطق شهرداری تهران بافت فرسوده محدوده‌ای از شهر و مناطق آن است که به دلیل قدمت یا عدم استحکام ساختمان‌ها، عدم وجود زیرساخت‌های مناسب و محدودیت‌های کالبدی (شبکه معابر باریک، قطعه‌بندی کوچک و ...) با بی‌ثباتی و تنزل کیفیت حیات اجتماعی - اقتصادی مواجه است و بهسازی و نوسازی آن ضرورت دارد.

همانطور که در مطالعات مربوط به سوانح منطقه ۸ در مرحله اول بررسی شد و در نقشه‌های پهنه‌بندی تهران بزرگ (نقشه پراکندگی شدت زلزله - مدل گسل ری) مشاهده می‌شود، حدود ۲۵۰ هکتار از ناحیه ۳ که دارای بافت متراکم می‌باشد، بیشترین خطر را در برابر زلزله خواهد داشت. در ناحیه ۳ خصوصاً در محله‌های مجیدیه و وحیدیه بافت ناکارآمد وجود دارد که مشخصات آن شامل تراکم بالای جمعیتی (بیش از ۳۵۰ نفر در هکتار)، ساخت و سازهای غیر اصولی و عرض بسیار کم معابر، ناهمگونی و فشردگی بدنه‌های شهری می‌باشد که این عوامل باعث کمبود کاربری‌های رفاهی، فضای سبز، درمانی، فرهنگی، اجتماعی و ... گردیده است. به‌خصوص این که عرض کم معابر مشکلاتی را در زمینه هدایت و دفع آبهای سطحی، جمع‌آوری زباله، تردد وسایل نقلیه به همراه خواهد داشت. لذا نوع بافت موردنظر، بافت ناکارآمد ارزیابی می‌شود. بناهایی که قدمت زیادی از نظر سن ساختمان ندارند و اکثراً نوسازی شده‌اند صرفاً به دلیل تراکم زیاد و کوچه‌های کمتر از عرض ۶ متر بافت ناکارآمد به آن‌ها تلقی می‌شود.



۲-۵-۱- شناسایی و طبقه بندی محدوده بافت فرسوده در منطقه :

با توجه به مطالعات انجام گرفته در منطقه و براساس طبقه بندی بافت‌های فرسوده در شرح خدمات، برای شناسایی بافت‌های فرسوده منطقه، به شناسایی پهنه‌هایی با مشخصات زیر اقدام شد:

- ۱- شناسایی بلوک‌های شهری با بیش از ۶۰ درصد ساختمان کم دوام:
براساس اطلاعات ممیزی مرحله چهارم بلوک‌های شهری با بیش از ۶۰ درصد ساختمان کم دوام بررسی شد و در نقشه بافت فرسوده نوع اول مشخص گردیده است.
- ۲- شناسایی بلوک‌های شهری با بیش از ۶۰ درصد قطعات تفکیکی مسکونی، کمتر از ۱۰۰ متر مربع:
باتوجه به نقشه (الف)، پراکنش قطعات مسکونی زیر صدمتر در منطقه بیشتر در حوزه‌های غربی و جنوبی منطقه مشاهده می‌شود. آن دسته از بلوک‌های شهری که بیش از ۶۰ درصد قطعات مسکونی آنها پایین تر از ۱۰۰ متر مربع مساحت دارند در نقشه (ب) مشخص گردیده‌اند.
- ۳- شناسایی محدوده حوزه‌های شهری که معابر محلی آن عمدتاً کمتر از ۶ متر عرض دارند:
در نقشه شماره (ج)، معابری که عرض آنها کمتر از ۶ متر می‌باشد نشان داده شده‌اند.
و در نقشه شماره (د)، پهنه‌هایی که معابر آنها عمدتاً کمتر از ۶ متر عرض دارند شناسایی شده است. باتوجه به نقشه فوق پراکنش این حوزه‌ها نیز در قسمت‌های جنوبی و غربی منطقه می‌باشد. همچنین قسمتی از بافت مجیدیه شمالی نیز دارای این گونه معابر می‌باشند.



مناطق نقشه پایه :	
فرهنگ	سازمان اسکان و شهرسازی
تاریخ	تاریخ
نوع سند	تاریخ
کارشناس	تاریخ
تهران - منطقه ۸ الگوی توسعه منطقه هشت	
منطقه : منطقه ۸ شهرسازی	نام پلاک : ۱۱ پلاک ۱۱ پلاک ۱۱
عنوان نقشه : بازنگری حوزه های شهری که معابر آنها عمدتاً کمتر از ۶ متر عرض دارند	تاریخ : ۱۳۹۰ شهر : تهران
نام تهیه کننده : سازمان اسکان و شهرسازی	نام تهیه کننده : سازمان اسکان و شهرسازی

راهنمای علائم :

- بلوکه‌های شهری
- حوزه‌های شهری که معابر آنها عمدتاً کمتر از 6 متر عرض دارند
- فضای سبز
- مرز منطقه

بافت فرسوده نوع اول:

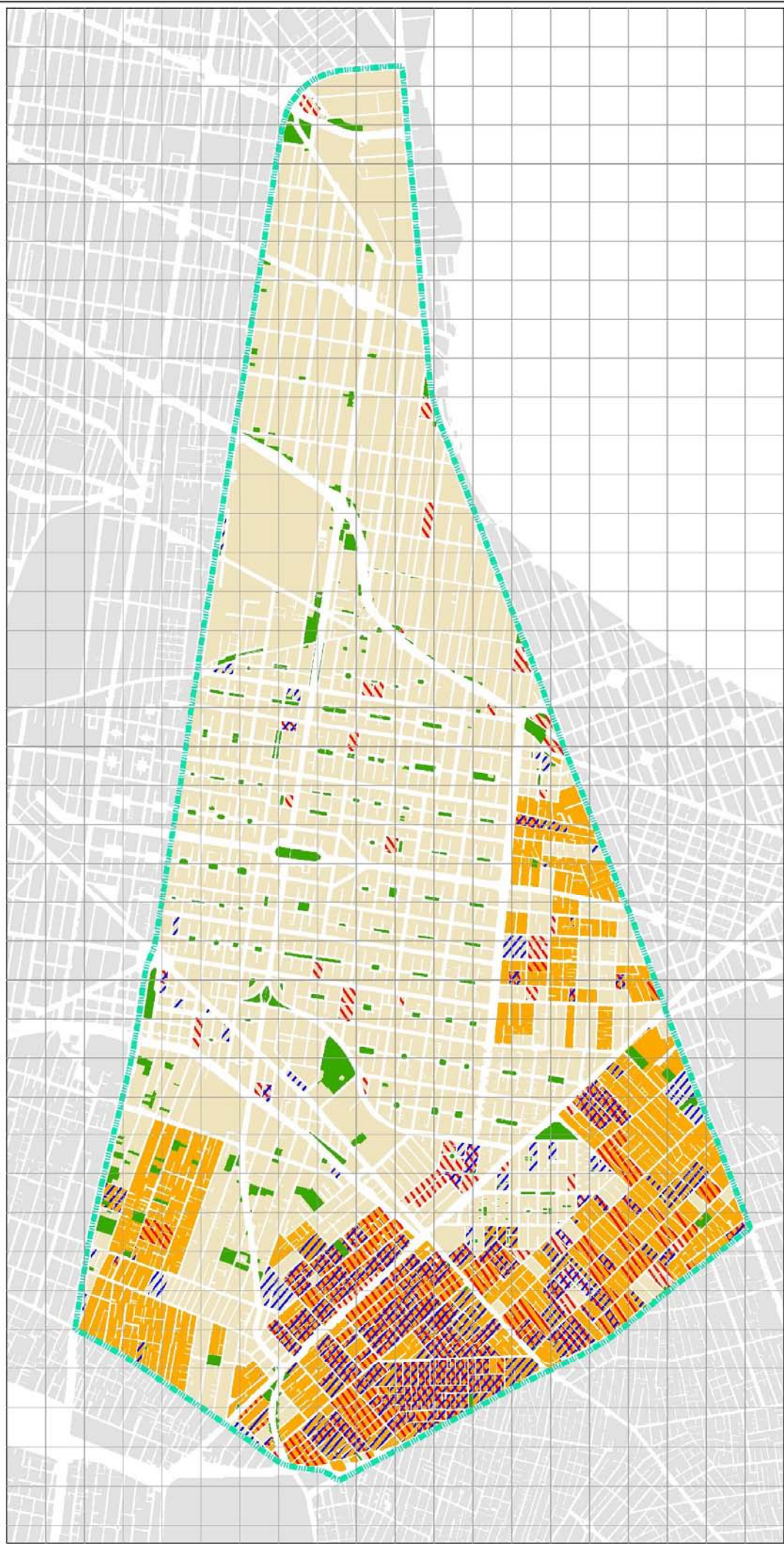
براساس اطلاعات ممیزی مرحله چهارم بلوک‌های شهری با بیش از ۶۰ درصد ساختمان کم دوام بررسی شد و در نقشه بافت فرسوده نوع اول مشخص گردیده است. این پهنه ها قسمت های عمده ای از جنوب منطقه را در بر می گیرند.

بافت فرسوده نوع دوم:

محدوده هم‌پوشانی بافت فرسوده نوع اول با بافت دارای ۶۰ درصد در قطعات زمین با مساحت کمتر از ۱۰۰ متر مربع، مطابق نقشه، به عنوان بافت فرسوده نوع دوم، شامل محدوده پائین‌دست خیابان جانبازان در مجیدیه جنوبی و نظام آباد و قسمتی از بافت وحیدیه می‌باشد. بافت فرسوده نوع دوم با ۱۰/۹٪ کل مساحت منطقه شامل ۱۵٪ تعداد بلوک های منطقه می‌باشد.

بافت فرسوده نوع سوم:

محدوده هم‌پوشانی بافت فرسوده نوع دوم با بافت دارای معابر عمدتاً با عرض کمتر از ۶ متر، به صورت بافتی مشخص در نقشه نشان داده شده است. آنچه که از اطلاعات به دست آمده مشاهده می‌گردد. نشانگر این مسأله می‌باشد که بافت‌های مجیدیه و وحیدیه به عنوان بافت فرسوده نوع سوم در منطقه حائز اکثریت ویژگی‌های بیان شده در قسمت قبل می‌باشند که لزوم مطالعات دقیق‌تر به منظور دستیابی به راهبردهای صحیح در مورد ساماندهی این دو بافت در بخش ضمیمه ارائه شده است. بافت فرسوده نوع سوم با ۹٪ مساحت کل منطقه ، شامل ۱۲٪ کل بلوک های منطقه می باشد .



راهنمای علائق:

فضای سبز

مرکز منطقه

بلوکهای شهری

بلوکهای شهری که معابر آنها عمدتاً کمتر از 6 متر عرض دارند

بلوکهای شهری که بیش از 60 درصد قطعات مسکونی آنها کمتر از 100 متر مربع است

بلوکهای شهری که بیش از 60 درصد ساختمانهای آنها کم دوام است

[illegible]

۲-۶- تعیین پهنه‌های مداخله و برنامه‌ریزی (برنامه‌ها و طرح‌های موضوعی و موضعی)

محدوده‌های مداخله و برنامه‌ریزی پهنه‌هایی از شهرند که نوع و سیاست عمومی حفاظت، هدایت برای اصلاح و دخالت سازمان یافته مدیریت شهری برای توسعه در آن‌ها تعیین شده است.

طبقه بندی پیشنهادی برای این محدوده‌ها به شرح زیرند:

- ۱ - محدوده حفاظت (کامل یا مطلق) (پهنه ارزشمند)
- ۲ - محدوده حفاظت و احیا (حفاظت فعال) (پهنه ارزشمند)
- ۳ - محدوده ساماندهی از طریق هدایت و کنترل (پهنه ویژه شهری)
- ۴ - محدوده دخالت سازنده (پهنه نا کارآمد)
- ۵ - محدوده دخالت بنیادی (پهنه نا کارآمد)

پهنه‌های مورد بررسی تحت عناوین پهنه‌های ارزشمند (مصنوع)، پهنه نا کارآمد، پهنه ویژه شهری تقسیم‌بندی می‌شوند.

۲-۶-۱- پهنه ارزشمند (مصنوع)

پهنه‌ای است که در آن اقدامات توان بخشی و حیات بخشی، عناصر و بافت از قبیل مرمت، احیا، بهسازی و تا حدودی نوسازی با هدف حفاظت از ارزش‌ها و افزایش آن‌ها صورت می‌گیرد. نمونه این پهنه در منطقه ۸ پهنه بافت بالارزش نارمک است.

۲-۶-۱-۱- پهنه بافت با ارزش نارمک

این پهنه جزء پهنه ارزشمند جدید است که قدمت آن به سال ۱۳۴۰ می‌رسد و دارای بافت با سلسله‌مراتب مناسب و طراحی شهرسازی مدرن است. در پهنه ارزشمند مدنی - اجتماعی قرار می‌گیرد و ارزشمندی آن به علت رخداد یک حادثه تاریخی ماندگار است و در محدوده حفاظت و احیا (حفاظت فعال) قرار می‌گیرد که در آن بهسازی و نوسازی با هدف حفاظت از ارزش‌ها و افزایش آن‌ها صورت می‌گیرد. بافت این پهنه به عنوان اولین تجربه شهرسازی مدرن و راسیونالیستی شاخص است که حدوداً ۳۰۰۰ - ۴۰۰۰ قطعه زمین در آن وجود دارد و مساحت قطعات زمین ۴۰۰ - ۲۰۰ مترمربع و تراکم طبقاتی ۵ - ۲ طبقه می‌باشد.

۲-۶-۲- پهنه ناکارآمد:

پهنه‌ای است که در آن اقدامات سازمان یافته مرمت (شهری)، احیا، بهسازی و نوسازی که وجه غالب آن بهسازی و توسعه در قالب طرح و برنامه است صورت می‌گیرد. نمونه این نوع پهنه در منطقه ۸ پهنه بافت ناکارآمد مجیدیه و وحیدیه است.

۲-۶-۱- پهنه بافت ناکارآمد مجیدیه و وحیدیه

این پهنه از هم پوشانی بافت فرسوده ریزدانه دارای بلوک‌های مسکونی با بیش از ۶۰ درصد قطعات تفکیکی زیر ۱۰۰ مترمربع و بافت فرسوده نفوذ ناپذیر (فقدان دسترسی سواره) که وجود معابر با عرض کمتر از ۶ متر از مشخصات آن است بوجود آمده است. از ویژگی‌های این پهنه فشردگی و ناهمگونی بدنه‌های شهری و تراکم زیاد ساختمانی و تراکم جمعیتی زیاد در بلوک‌های مسکونی است که در صورت بروز سوانح طبیعی سیل و زلزله، امداد رسانی به افراد با مشکل مواجه خواهد شد. این بافت احتیاج به بهسازی و نوسازی دارد و جزء محدوده دخالت سازنده قرار می‌گیرد که در آن اقدامات سازمان یافته (با تشکیلات معین) مرمت (شهری)، احیا، بهسازی و نوسازی که وجه غالب آن بهسازی و نوسازی در قالب طرح و برنامه است صورت می‌گیرد.

۲-۶-۳- پهنه ویژه شهری

پهنه‌ای است که در آن بهسازی و نوسازی عناصر و بافت یا انجام ساخت و سازهای جدید از طریق هدایت و کنترل (طرح و برنامه و ضوابط و مقررات) بدون دخالت سازمان یافته مدیریت شهری صورت می‌گیرد. نمونه این پهنه در منطقه ۸ پهنه مجتمع ایستگاهی مترو است.

۲-۶-۱- پهنه مجتمع ایستگاهی مترو

فاصله موجود بین بزرگراه شرق تهران و ایستگاه‌های مترو یک پهنه مجتمع ایستگاهی مترو ایجاد می‌کند که در حوزه نفوذ ایستگاه‌های مترو قرار می‌گیرد. ایجاد این مجتمع ایستگاهی خدمات رسانی می‌تواند یکی از طرح‌های تأثیر گذار در منطقه باشد. ایجاد اشتغال، درآمد و افزایش توانمندی‌های اقتصادی در اثر سرمایه گذاری از پتانسیل‌های این پهنه است. حضور مترو و همچنین ایجاد اشتغال در اطراف ایستگاه‌ها مترو باعث ارتقاء سکونت در منطقه خواهد گردید و عبور خط مترو شماره ۲ از منطقه و وجود کارگاه مترو یکی از عوامل توسعه منطقه خواهد بود. این پهنه می‌تواند یک پهنه شهری به عنوان یک پهنه فراغتی - تجاری دیده شود. این پهنه از عملکردهای دارای جاذبه ویژه است که ایستگاه مترو در دشت به عنوان پایانه اصلی آن در

منطقه ۸ قرار می‌گیرد. پایانه مترو دردشت با محور بزرگراه رسالت به استخوان‌بندی اصلی تهران متصل می‌گردد و به علت مقیاس عملکرد فرامنطقه‌ای آن شاخص است.

پهنه فوق جزء محدوده ساماندهی قرار می‌گیرد که در آن بهسازی و نوسازی عناصر و بافت با انجام ساخت و سازهای جدید از طریق هدایت و کنترل (طرح و برنامه و ضوابط و مقررات) بدون دخالت سازمان یافته مدیریت شهر صورت می‌گیرد.

۱-۵-۱-پهنه بافت باارزش نارمک ۱-۵-۲-پهنه میدان هفت حوض (نبوت)		۱-۵-پهنه ارزشمند (مصنوع) (A)
۱-۵-۲-۱-پهنه بافت ناکارآمد مجیدیه و وحیدیه ۱-۵-۲-۲-پهنه محدوده دخالت بزرگراه شرق در منطقه		۲-۵-پهنه ناکارآمد (B)
۱-۵-۳-۱-پهنه مجتمع های ایستگاهی مترو	ایستگاههای مترو	عملکردهای دارای جاذبه ویژه شهری <

دیاگرام پهنه های مداخله در منطقه ۸

جدول پهنه‌های مداخله

نام پهنه	پهنه ارزشمند (مصنوع) (A)		پهنه ناکارآمد (B)	پهنه ویژه شهری (C)
	محدوده حفاظت مطلق	محدوده حفاظت و احیاء	محدوده دخالت سازنده	محدوده ساماندهی
پهنه بافت باارزش نارمک		R.C *		
پهنه میدان نبوت		R.C *		
پهنه بافت ناکارآمد مجیدیه و وحیدیه			C.I *	
پهنه محدوده دخالت بزرگراه شرق در منطقه			C.I *	
پهنه مجتمع های ایستگاهی مترو				D.C *
کریدور شهری دماوند				D.C *
کریدور شهری بزرگراه رسالت				D.C *
پهنه صنعتی (فرامنطقه ای)				D.C *

۲-۶-۴- طرح‌های موضوعی و موضوعی پهنه‌های مورد بررسی

در این قسمت از گزارش، بر اساس شناسایی و بررسی پهنه‌های مورد مطالعه و براساس اهداف و راهبردهای تعیین شده، طرح‌های موضوعی و موضوعی مربوط به هر پهنه مشخص، مطرح می‌شود. خلاصه وظایف طرح‌های موضوعی عبارت است از اجرای راهبرد طرح ساختاری در موضوع و محدوده معین، تدوین چارچوبی برای کنترل توسعه در موضوع و محدوده معین و تدوین چارچوبی برای هماهنگ کردن توسعه و عمران در موضوع و محدوده معین. طرح‌های موضوعی، از لحاظ وظایف مانند طرح‌های موضوعی هستند اما از نظر حیطه و نوع عمل یک موضع یا مکان خاص را هدف قرار می‌دهند. در واقع طرح‌های موضوعی و موضوعی که به تبع مسائل و مشکلات منطقه مطرح شده است دارای عرصه‌های مختلف تأثیرپذیری و تأثیر گذاری است. برخی از طرح‌های موضوعی فراگیر بوده و می‌بایستی در سطح کل تهران به آن پرداخته شود. برخی از طرح‌های موضوعی نیاز به هماهنگی در سطح کل تهران و نیز مناطق همجوار دارد و نهایتاً برخی محدود به درون منطقه است. نهایتاً در پهنه‌های مختلف، چند طرح موضوعی و موضوعی مورد بررسی قرار گرفته است که به تفکیک در صفحات بعد در مورد آن‌ها شرح داده شده است.

اهداف کلی:

- یک - تغییر محدوده منطقه با توجه به طرح ساماندهی.
- دو - تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط بر منطقه به گونه‌ای که یا از مناطق جدا شده و در سطح شهر به آن پرداخته شود و یا به شکل فضای مشترک بین مناطق برنامه‌ریزی شوند.
- سه - تعریف سقف جمعیتی جدید برای منطقه با توجه به پتانسیل‌های اقتصادی و کالبدی اراضی و امکانات منطقه.
- چهار - امکان پذیرسازی جایگزینی منطقی صنایع در منطقه، به گونه‌ای که در خلق یک منطقه کار و سکونت کارآمد، کمک شود.
- پنج - تعریف یک رابطه منطقی بین منطقه و کاربری‌های فرامنطقه‌ای مؤثر در منطقه.
- شش - امکان نگهداری و احیاء محله نارمک به شکل اولیه.
- هفت - کوشش برای ارتقاء محلات مسئله دار، بدون تغییر در بافت اقشار سکونتی در آن.
- هشت - بالا بردن سطح استانداردهای زیست محیطی منطقه.

راهبردها:

- ۱ - ۱ - پیشنهاد تغییر محدوده‌های منطقه با توجه به معابر طرح‌های فرادست.

- ۲ - ۱ - حل مساله کریدورهای شهری که در منطقه نمی تواند قرار گیرد.
- ۳ - ۱ - تغییر سقف جمعیتی منطقه.
- ۴ - ۱ - پیشنهاد تعریف جدید صنایع و استقرار آنها در جهت تشویق صنایع غیرآلوده زا و تمیز در شهر و در شرق منطقه.
- ۵ - ۱ - ساماندهی تأسیسات شهری.
- ۶ - ۱ - پیشنهاد تدوین راهکارهایی که نگهداری آثار و مناطق ارزشمند (نارمک) را از طریق تشویق و جبران زیان های حاصله به شهروندان ممکن سازد.
- ۷ - ۱ - تدوین و تعریف طرحی برای ارتقاء محلات مسئله دار وحیدیه و مجیدیه و ارائه آن به ستاد بازسازی بافت های مسئله دار.

۲-۴-۱ - عنوان پروژه: حفظ و احیا پهنه بافت با ارزش نارمک

موقعیت: حد فاصل بزرگراه رسالت - خیابان دردشت - خیابان شهید ثانی و خیابان گلستان

تعریف عمومی پهنه:

این پهنه یک پهنه ارزشمند (مصنوع) از نوع ارزشمند مدنی - اجتماعی است زیرا یک حادثه تاریخی ماندگار در آن رخ داده است و دارای قدمتی ۵۰ ساله است که در محدوده حفاظت و احیا (حفاظت فعال) قرار می گیرد. یکی از عوامل مؤثر بر رشد و توسعه منطقه بوده است و در بین مناطق تهران منطقه ۸ را متمایز نموده است. محله نارمک که خط تقسیم ناحیه ۱ و ۲ منطقه ۸ از وسط آن می گذرد، در سال های حدود ۳۲-۱۳۳۰ در زمان نخست وزیری دکتر مصدق پایه گذاری شد. نطفه اولیه میدان هفت حوض (هسته اصلی محله نارمک) کاربری های تجاری بود که در همان ابتدا در محدوده نارمک نقش مرکزی پیدا کرد و در مراحل بعدی با اضافه شدن سایر کاربری ها به اهمیت آن افزوده شد. در این فرآیند زمانی میدان هفت حوض به عنوان یک فضای جمعی، تبلور رویدادهای خوب و بد برای ساکنان منطقه بوده است.

بافت با ارزش نارمک به عنوان اولین تجربه شهرسازی مدرن و راسیونالیستی مطرح می شود. از ویژگی های بارز این بافت، تداوم در لبه ها، تناسب فرم با فضا و تأمین سلسله مراتب دسترسی هاست. به ویژه این که میدانچه های مرکزی نه تنها از نظر ترافیکی امکان مکث را فراهم می آورند، بلکه مجموعه ای از مراکز زیرمحله ای را به وجود آورده که هر کدام گروهی از ساختمان ها را به دور خود جمع کرده اند که در آنها فرم با فضا علاوه بر تناسب کالبدی، دارای تناسب انسانی نیز می باشد. تعداد

قطعات زمین در این بافت بین ۳۰۰۰ - ۴۰۰۰ قطعه و مساحت قطعات زمین ۲۰۰-۴۰۰ مترمربع و تراکم ساختمانی ۵-۲ طبقه می‌باشد. از جمله بافت‌های باارزش تهران است که باید تدابیری برای حفظ و نگهداری آن اندیشید.

دانش‌ها و زمینه‌های مداخله کننده: برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، ترافیک و طراحی منظر.

اهداف کلان:

- ۱ - امکان نگهداری و احیا نارمک به شکل اولیه
- ۲ - ارتقاء کیفیت کالبدی محیطی
- ۳ - امکان و احیا و زنده نگهداری یک بافت مسکونی مطلوب

اهداف خرد:

- ۱ - حفظ هماهنگی بافت‌های مسکونی
- ۲ - ساماندهی نظام فضایی

نقاط قوت:

- ۱ - بافت باارزش نارمک با سلسله مراتب مناسب و طراحی شهرسازی مدرن.
- ۲ - وجود خدمات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بصورت تجاری، خدماتی در کنار شریان‌های جمع و پخش کننده اصلی.
- ۳ - وجود خیابان‌های عریض در اطراف بافت با ارزش.
- ۴ - میدان به عنوان ایجاد پایگاه‌های مردمی.
- ۵ - کیفیت و تنوع بافت نارمک اعم از توده‌های ساختمانی و فضاهای شهری.
- ۶ - خاصیت تجمع و تبادل افکار خانواده‌های مستقر.
- ۷ - وجود فضاهای سبز واحد همسایگی.

نقاط ضعف:

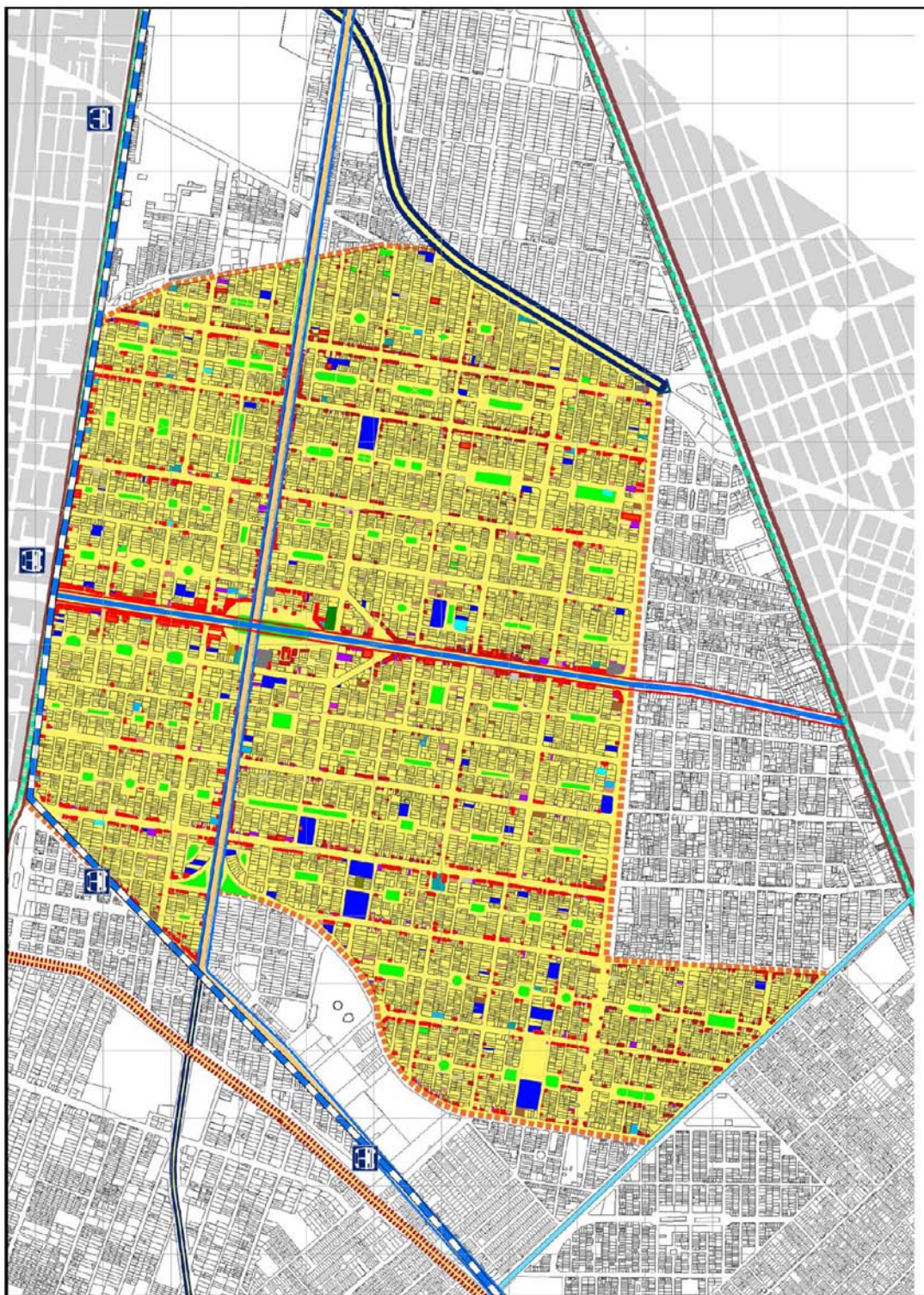
- ۱ - ناخوانایی میدان‌های سبز و شبیه بودن همه میدان‌ها با هم.
- ۲ - تفکیک قطعات متوسط و کوچک زمین.

راهبردها:

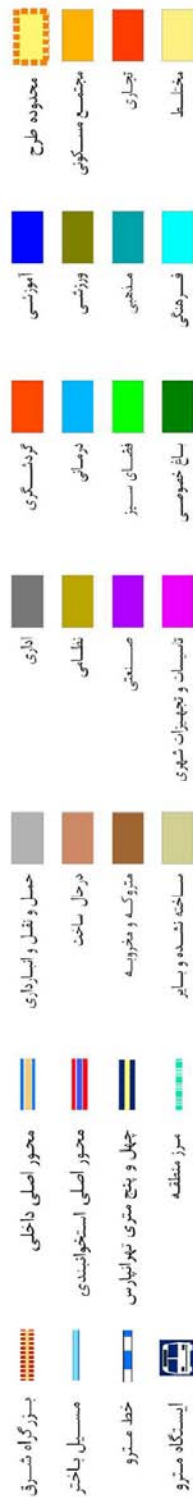
- ۱ - امکان‌سازی، به منظور جلب مشارکت مردم در اداره امور (شورا یاری)
- ۲ - پیشنهاد تدوین راهکارهایی که نگهداری آثار و مناطق ارزشمند (نارمک) را از طریق تشویق و جبران زیان‌های حاصله به شهروندان ممکن سازد.
- ۳ - تخصیص و بهینه رفع کمبود فضاهای خدماتی.
- ۴ - ساماندهی سیمای شهری و خوانایی در محله.
- ۵ - ساماندهی نظام گشتگاهی در محله.
- ۶ - ساماندهی نظام گشتگاهی در محله.
- ۷ - تثبیت جمعیت موجود.
- ۸ - ایجاد هماهنگی بین ساختار محله‌ای با کارکردهای رده‌های بالاتر محورهای محاصره کننده محله.

راهکارهای اجرایی یا خط مشی‌ها:

- ۱ - حفظ و نگهداری بافت با ایجاد ضوابط ساخت و ساز.
- ۲ - حفظ خط آسمان‌ها و خطوط دید مناسب.
- ۳ - اعمال تراکم ساختمان متناسب با بافت.
- ۴ - هویت بخشی و خوانایی هر یک از میدان‌های سبز توسط یک المان مشخص مثلاً توسط گیاهکار خاص.
- ۵ - تجهیز بزرگراه رسالت در اطراف بافت با ساماندهی تقاطع‌های غیر هم‌سطح.
- ۶ - تشکیل شورایی‌ها در محله نارمک.



راهنمای علائم:

[illegible]

۲-۶-۴- عنوان پروژه: نوسازی و بهسازی بافت ناکارآمد وحیدیه و مجیدیه

موقعیت بافت ناکارآمد وحیدیه: محدوده محصور بین خیابان‌های مسیل باختر - شهید آیت

الله مدنی - دماوند - سبلان شمالی، شامل محلات ۱۴ - ۱۵ - ۱۶ - ۱۷ از ناحیه ۳

موقعیت بافت ناکارآمد مجیدیه: محدوده محصور بین خیابان مسیل باختر - استاد حسن

بنا - سبلان شمالی و شهید آیت الله مدنی، شامل محلات ۱۲ و ۱۳ از ناحیه ۳.

تعریف عمومی پروژه:

این پروژه یک پهنه ناکارآمد است و در محدوده دخالت سازنده قرار می‌گیرد و ناکارآمد بودن آن به علت بافت فرسوده ریزدانه و بافت فرسوده نفوذ ناپذیر امتداد دسترسی قرار دارد. کوچه‌های کمتر از عرض ۶ متر و تراکم و فشردگی بالای ساختمانی از ویژگی‌های این بافت است.

طرح‌های موضوعی:

- ۱ - طرح تهیه ضوابط و مقررات ساخت و ساز در بافت فرسوده و متراکم ریز دانه (کوتاه مدت)
- ۲ - طرح اولویت‌بندی بلوک‌های شهری جهت ایمن‌سازی در برابر خطرات زلزله (کوتاه مدت)

طرح موضعی:

تهیه طرح نوسازی محله وحیدیه و مجیدیه (بلند مدت)

دانش‌ها و زمینه‌های مداخله کننده:

برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، ترافیک، محیط‌زیست، جامعه‌شناسی شهری، سیویل

ساماندهی محله وحیدیه با اهداف:

- ۱ - ایجاد واحد فضایی اجتماعی هم‌پیوند به‌عنوان واحد پایه برای برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت شهری.
- ۲ - کوشش برای ارتقاء محلات مسئله‌دار بدون تغییر در بافت اقشار سکونت‌ی آن.
- ۳ - تعدیل و تثبیت جمعیت موجود.
- ۴ - نوسازی و بهسازی بافت فرسوده.
- ۵ - کنترل بافت ناهمگون اجتماعی.

راهکارهای اجرایی:

- ۱ - ساماندهی سیمای شهری و خوانایی در محله.
- ۲ - پیشنهاد سیاست تشویقی برای بهسازی بافت‌های فرسوده.
- ۳ - باز پیوند بافت شهری محله با سایر محلات منطقه.
- ۴ - تنظیم همنشینی محله با بزرگراه شرق.
- ۵ - تنظیم همنشینی محله با محور شهری جانبازان.
- ۶ - افزایش ایمنی بافت‌های مسکونی در برابر زلزله.

۲-۶-۴-۳- عنوان پروژه: ساماندهی پهنه صنعتی

موقعیت: ۱- محدوده محصور بین بزرگراه رسالت، خیابان حجر بن عدی، خیابان دماوند

۲- واحدهای صنعتی بصورت پراکنده در سطح منطقه ۸

تعریف عمومی پهنه:

این پهنه به علت مقیاس عملکرد فرامنطقه‌ای آن یک پهنه ویژه شهری است که در محدوده ساماندهی از طریق هدایت و کنترل قرار دارد. صنایع مستقر در شرق منطقه ۸ با سطحی معادل ۴۰ هکتار به کاربری‌های فرامنطقه‌ای حوزه شرق اختصاص دارد و حدود ۳ درصد از کل کاربری‌های موجود در منطقه را شامل می‌شود و وجود صنایع به رونق اقتصادی منطقه کمک می‌کند و یکی از عواملی است که بصورت داخلی و خارجی (رفع نیازهای خدماتی شاغلین و سکونت) بر گرایش‌های منطقه تأثیر گذار است و نقش تولیدی منطقه در نظام فعالیت‌های شهر را نشان می‌دهد و در طرح جامع به حفظ و ساماندهی آن‌ها تأکید شده است.

اهداف کلان:

- ۱- امکان پذیرسازی جایگزینی و حفظ منطقی صنایع در منطقه به گونه‌ای که در خلق یک منطقه دو قطبی سکونت و فعالیت کارآمد کمک شود.
- ۲- تثبیت فعالیت‌های صنعتی با تغییر ساختار از فعالیت‌های مزاحم به فعالیت‌های مدرن و غیرآلاینده.

فرصت‌ها و تهدیدها:

- ۱- ایجاد اشتغال و درآمد.
- ۲- افزایش توانمندی‌های اقتصادی.
- ۳- وجود صنایع در شرق تهران بصورت یک مجتمع صنعتی.
- ۴- سازگار بودن کاربری‌های صنعتی با کاربری‌های اطراف.
- ۵- رفع نیازهای خدماتی شاغلین و سکونت.
- ۶- ایجاد آلودگی‌های صنعتی توسط تخلیه پساب‌های صنعتی به مسیل‌ها و نهرهای جاری.

راهکارهای اجرایی:

- ۱ - انتقال صنایع آلوده‌ساز مهم به خارج از ۱۲۰ کیلومتری شهر تهران.
- ۲ - رعایت فاصله قانونی استقرار صنایع از مراکز شهری.
- ۳ - استقرار صنایع در یک مجتمع صنعتی، استقرار صحیح جهت عدم ایجاد مزاحمت برای یکدیگر.
- ۴ - امکان ارائه خدمات مشترک برای کنترل و تصفیه آلودگی‌های حاصل از فعالیت‌های صنعتی.
- ۵ - جلوگیری از ورود فاضلاب صنایع و مسیل‌ها و نهرهای جاری.
- ۶ - به کارگیری امکانات جمع‌آوری و تصفیه و دفع زائدات جامد و لجن حاصل از عملیات مختلف.
- ۷ - عدم اجازه ساخت و ساز اماکن مسکونی در نزدیک صنایع فعال.
- ۸ - استقرار صنایع با سازگاری کاربری‌های همجوار.
- ۹ - رعایت قوانین زیست‌محیطی توسط دبیران و صاحبان صنایع.
- ۱۰ - پیشنهاد تعریف جدید صنایع و استقرار آنها در جهت تشویق صنایع غیر آلوده‌زا و تمیز در شهر و در شرق منطقه.

۲-۶-۴- عنوان پروژه: بررسی کریدور بزرگراه رسالت

موقعیت: محدوده بزرگراه رسالت حد فاصل استاد حسن‌بنا و خیابان دماوند

تعریف عمومی پروژه:

این پروژه در پهنه ویژه شهری از نوع بررسی فضاهای عمومی کریدورهای شهری قرار می‌گیرد و شامل محدوده ساماندهی از طریق هدایت و کنترل می‌شود. در واقع بزرگراه رسالت به عنوان محور شریانی درجه ۲ اصلی، ضلع شمالی منطقه را پوشش می‌دهد و در طول مسیر خود دارای تقاطع‌های هم‌سطح زیادی هم از جهات شمال بزرگراه و هم از جهت جنوب آن می‌باشد که جریان عبوری را تحت تأثیر قرار می‌دهد. بزرگراه رسالت منطقه ۸ را به محور استخوانبندی اصلی تهران متصل می‌کند.

دانش‌های مداخله کننده: طراحی شهری - برنامه‌ریزی شهری، ترافیک

اهداف کلان:

تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط بر منطقه به گونه‌ای که یا از مناطق جدا شده و در سطح شهر به آن پرداخته شود و یا به شکل فضای مشترک بین مناطق برنامه‌ریزی شود.

نقاط قوت و ضعف:

- ۱ - فشار بالای توزیع جریان‌های مناطق اطراف به جریان‌های مرتبط با منطقه
- ۲ - سرازیر شدن تمام جریان‌های ورودی و خروجی شرق تهران به بزرگراه رسالت
- ۳ - کیفیت نامناسب سیمای شهری و محیط‌زیست
- ۴ - وجود تقاطع‌های هم‌سطح بسیار در ضلع شمال و جنوب با خیابان‌های شمالی و جنوبی
- ۵ - وجود کاربری‌های مختلف اداری و تجاری در بدنه بزرگراه
- ۶ - عملکرد محور به عنوان جریان درجه ۲ اصلی
- ۷ - توقف حاشیه ای وسایل نقلیه
- ۸ - فقدان مانع فیزیکی بین سواره رو و پیاده رو
- ۹ - توزیع کننده نهایی جریان از غرب و شمال و شمال شرق تهران
- ۱۰ - عدم پیوستگی مسیرهای پیاده

۱۱ - اجرای بزرگراه شرق تهران به صورت تقاطع غیر هم سطح با بزرگراه رسالت

راهبردها:

- ۱ - تجهیز بزرگراه به کندرو .
- ۲ - حل مساله کریدورهای شهری که در منطقه نمی تواند قرار گیرد .
- ۳ - ایجاد تقاطع های غیر هم سطح در مسیر برای حل بحران ترافیک .
- ۴ - بدنه سازی جداره های بزرگراه .
- ۵ - ایجاد نقاط دید مناسب .

۲-۶-۴-۵- عنوان پروژه: ساماندهی پهنه میدان رسالت

موقعیت: در مسیر محور ارتباطی بزرگراه رسالت و تقاطع هنگام و خیابان شهید آیت الله مدنی

تعریف عمومی پهنه:

این پهنه یک پهنه ویژه شهری از نوع فضاهای عمومی شهری است و در محدوده ساماندهی از طریق هدایت و کنترل قرار دارد. میدان رسالت به عنوان مبادی اصلی ورودی به شهر است. این پهنه با سطح ۱۷۰۰۰ مترمربع به عنوان پایانه اصلی منطقه ۸، در شمال به فضای ترمینال مینی بوسها، تاکسی های خطی، اتوبوس و مسجد در قسمت جنوبی به ترمینال و فضاهای تجاری و در شرق و غرب به شعاع خیلی محدود منتهی می شود. ضلع شمالی میدان رسالت که در حریم منطقه ۴ است پس از اتمام پروژه بهسازی میدان تبدیل به پایانه مسافربری شهری شده و به واسطه کاربری های عمده اطراف نظیر شرکت تعاونی مصرف، شرکت مخابرات، اداره پست و تلگراف، مسجد و صنوف خدماتی - تجاری مختلف دارای قابلیت جذب سفرهای سواره رو است و نیاز به احداث پارکینگ دارد.

دانش ها و زمینه های مداخله کننده: برنامه ریزی شهری - ترافیک - طراحی شهری

اهداف کلان:

تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط بر منطقه به گونه ای یا از مناطق جدا شده و در سطح شهر به آن پرداخته شود و یا به شکل فضای مشترک، بین مناطق برنامه ریزی شود.

نقاط قوت و ضعف:

- ۱ - وجود یک سطح سبز وسیع در میدان رسالت.
- ۲ - بی هویت بودن تعریف میدان.
- ۳ - ترافیک شدید در تردد سواره و پیاده.
- ۴ - اختلاط نظام سواره و پیاده.
- ۵ - تقاطع چند محور مهم شهری در میدان رسالت.
- ۶ - سرازیر شدن اقشار مختلف مردم به میدان رسالت (اجتماعی).
- ۷ - آلودگی محیط زیست (آلودگی های بصری و صوتی).

۸ - سرازیر شدن تمام جریان‌های ورودی و خروجی شرق تهران به میدان رسالت.

راهبردها:

- ۱ - ساماندهی نظام گشتگاهی در میدان.
- ۲ - آرام‌سازی ترافیک در میدان .
- ۳ - ساماندهی نظام سبز پیوسته در میدان.
- ۴ - ساماندهی سیمای شهری و خوانایی در میدان.
- ۵ - بدنه‌سازی جداره‌ها.
- ۶ - انتقال و کاهش تأثیرات منفی کاربری‌های ناهمخوان از جنبه‌های محیط زیستی، عملکردی، جاذب سفر و از درون میدان.
- ۷ - تنظیم و هم‌نشینی ساختاری پیاده و سواره.
- ۸ - ساماندهی و هویت بخشی پایانه‌ای میدان.
- ۹ - ساماندهی نظام حرکت در میدان.
- ۱۰ - ساماندهی فضاهای شهری موثر.

۶-۴-۶- عنوان پروژه: بررسی پایانه راه آهن شهری دردشت و کاربری مناسب آن

موقعیت: محدوده بین بزرگراه رسالت، خیابان ۴۵ متری تهرانپارس و خیابان جانبازان و خیابان دردشت.

تعریف عمومی پروژه:

این پروژه در پهنه مجتمع ایستگاهی خدمات رسان قرار دارد. این پهنه یک پهنه ویژه شهری است و در محدوده ساماندهی از طریق هدایت و کنترل قرار می‌گیرد و دارای عملکرد فرامنطقه‌ای است. کارگاه بزرگ مترو با مساحت حدود ۲۸ هکتار، شامل پایانه اصلی و عظیم حمل و نقل عمومی منطقه ۸ و استقرار کاربری‌های خدماتی چند منطقه‌ای، شامل محدوده دانشکده مترو و در غرب زمین مجتمع مسکونی مترو.

پایانه دردشت و ایستگاه‌های مترو با اعمال سیاست‌های تشویقی منجر به رونق اقتصادی منطقه و جبران کمبودهای خدماتی منطقه می‌گردد. در صورت ساماندهی در بهبود سیمای شهری و محیط‌زیست بسیار با اهمیت خواهد بود. پیش‌بینی می‌شود ۲۰۰۰۰۰ مسافر در روز در آن جا تردد کنند.

طرح‌های موضوعی:

۱ - مطالعه سیستم حمل و نقل عمومی در ارتباط با ایستگاه‌های مترو.

۲ - امکان سنجی ایستگاه‌های مترو.

دانش‌ها و زمینه‌های مداخله کننده: برنامه‌ریزی شهری - طراحی شهری - ترافیک -

اقتصاد شهری و مدیریت شهری.

اهداف کلان:

تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط بر منطقه به گونه‌ای که یا از مناطق جدا شده و در سطح شهر به آن پرداخته می‌شود و یا به شکل فضای مشترک بین مناطق برنامه‌ریزی شود.

نقاط قوت و ضعف:

۱ - امکان بهره‌وری از فضاهای باز همجوار ایستگاه‌های مترو.

۲ - استقرار واحدهای تجاری، اداری، فرهنگی به منظور ایجاد مکان‌های تفریحی در مقیاس شهری و فرامنطقه‌ای روی محور.

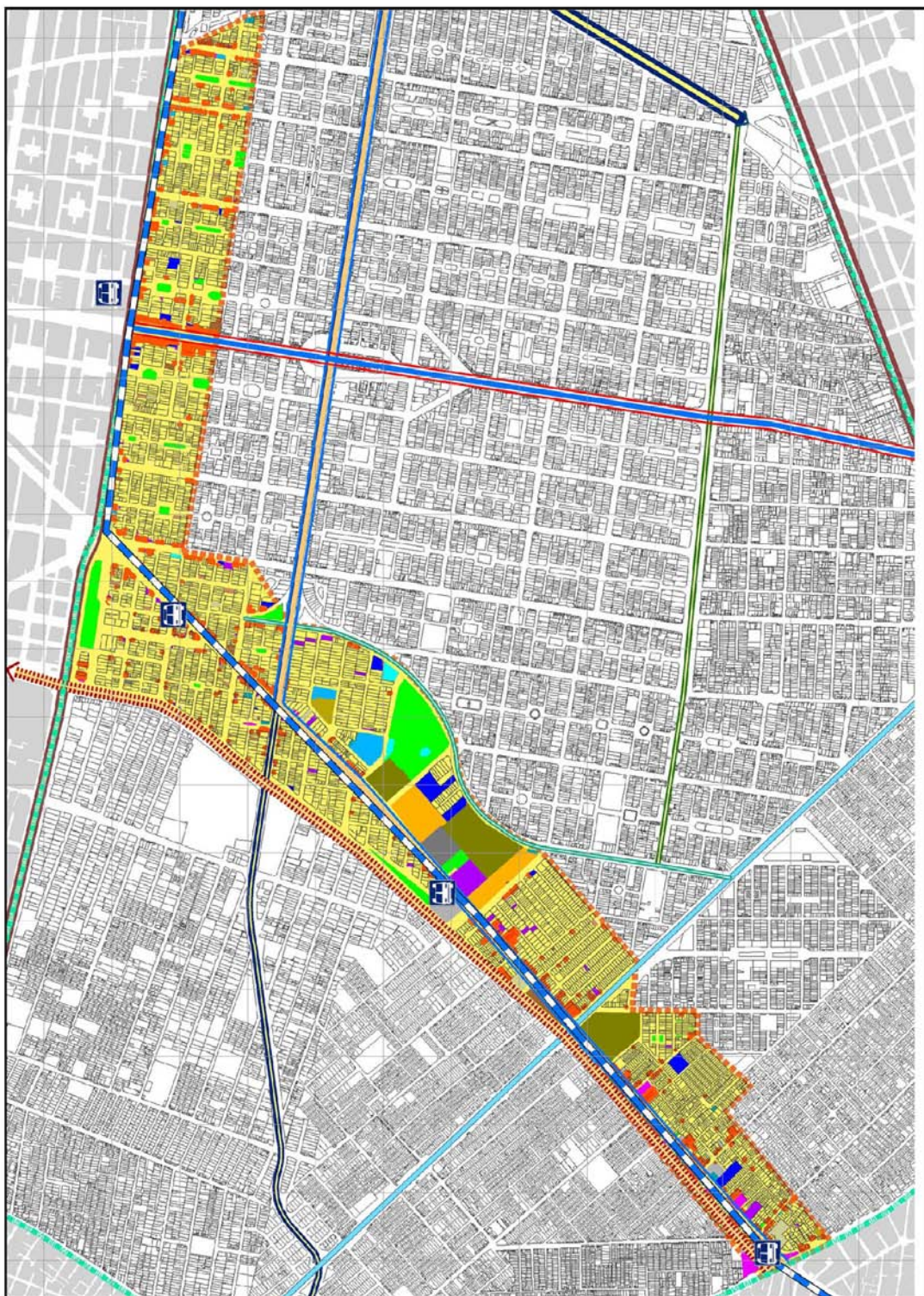
۳ - موقعیت استقرار زمین در محل تقاطع دو بزرگراه مهم شهری (۴۵ متری رسالت و ۴۵ متری تهرانپارس)

فرصت‌ها و تهدیدها:

- ۱ - سیستم حمل و نقل همگانی مدرن
- ۲ - پیش‌بینی تردد حدوداً ۲۰۰۰۰ نفر مسافر در روز (اجتماعی)
- ۳ - تهدید تعادل اقتصادی منطقه
- ۴ - بروز مشکلات در ترافیک، تردد افراد در سطح منطقه
- ۵ - امکان تغییر الگوی سفر به سمت استفاده از سیستم‌های حمل و نقل عمومی با تجهیز ایستگاههای مترو.
- ۶ - امکان استفاده از ایستگاه مترو به عنوان کانون جذب سفر و رونق فضاهای اطراف به صورت استفاده جمعی و تفریحی.

راهنماها:

- ۱ - هماهنگی ایستگاه مترو با خطوط پایانه اتوبوسرانی و دیگر امکانات تبادل سفر.
- ۲ - وجود نظام پیاده مناسب در ترکیب محل با ایستگاههای مترو.
- ۳ - تشخیص نقش و نظام عملکردی حاکم بر محور.
- ۴ - تدوین راهنماهای نحوه ارتباط و انتظام محور با مناطق پیرامون.
- ۶ - ارائه رهنمودها و توصیه‌های مناسب برای توسعه در سطح کلان شهر تهران.
- ۷ - تعیین چارچوب طراحی شهری محور.
- ۸ - معرفی و تعیین محدوده طرح‌ها و پروژه‌های مورد نیاز به ویژه ایستگاههای مترو.
- ۹ - ارائه راهنمای طراحی.
- ۱۰ - تدوین راهنماهای نظام مدیریت و امکان‌سازی مالی.
- ۱۱ - ساماندهی فضاهای موثر شهری.



راهنمای علائم :

- 
محدوده طرح
- 
مختص مسکونی
- 
تجاری
- 
مختلط
- 
آموزشی
- 
وزنشی
- 
مذهبی
- 
تفریحی
- 
گردشگری
- 
درملی
- 
فضای سبز
- 
بنای خصوصی
- 
اداری
- 
تعلیمی
- 
مسکنی
- 
تالیمان و تجهیزات شهری
- 
حمل و نقل و اسبابی
- 
درحال ساخت
- 
مزرعه و مزارع
- 
ساکنه نوساز و سایر
- 
محور اصلی داخلی
- 
محور اصلی استخوانبندی
- 
خط مترو
- 
مرز منطقه
- 
بزرگراه شرقی
- 
مسئیل باختر
- 
ایستگاه مترو

مایل نقشه ۱:۱۰۰۰ تاریخ: ۱۳۹۰/۰۵/۰۱ شماره: ۱۰۰	
سازمان: شهرداری واحد: مهندسی نقشه نام: ۱۰۰	نام: ۱۰۰ نام: ۱۰۰ نام: ۱۰۰
عنوان نقشه: مطالعات امکان سنجی جرم مترو شهر: تهران منطقه: ۱۰۰	

۲-۶-۴-۷- عنوان پروژه: بررسی کریدور شهری دماوند

موقعیت: محور دماوند حد فاصل خیابان تهرانپارس تا خیابان سبلان

تعریف عمومی پروژه:

این پروژه در پهنه ویژه شهری، (پهنه فضاهای عمومی و بررسی کریدورهای عمومی شهر) و محدوده ساماندهی از طریق هدایت و کنترل قرار می‌گیرد. محور دماوند در دوره توسعه شهر به خارج از حصارهای دوم تهران به عنوان دروازه شرقی شهر فعال شده است و کاربری‌های دروازه‌ای شکل گرفته که در این دوران بعد از ۷۰ سال و تغییر عملکرد آن به عنوان یکی از محورهای پراهمیت شهری بر جای مانده‌اند و موجب تفکیک جداره این محور از بافت پستی و پوسیده آن شده‌اند. امروزه محور اصلی دماوند به عنوان مفصل اتصال جاده‌های برون شهری فیروزکوه و هراز به محورهای درون شهری و مبادی ورودی شهر از استان مازندران حائز اهمیت است و به عنوان محور شریانی درجه یک عمل می‌کند.

دانش‌ها و زمینه‌های مداخله کننده: برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، ترافیک، اقتصاد شهری، طراحی منظر.

اهداف کلان:

- ۱ - تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط بر منطقه به گونه‌ای که یا از مناطق جدا شده و در سطح شهر به آن پرداخته می‌شود و یا به شکل فضای مشترک بین مناطق برنامه‌ریزی.
- ۲ - ارتقاء کیفیت کالبدی محیطی.

اهداف خرد: ساماندهی نظام فضایی**نقاط قوت و نقاط ضعف:**

- ۱ - نامناسب بودن عملکردهای جداره با مشخصات فیزیکی محور.
- ۲ - پوسیدگی شدید کالبد و ایجاد امکان باز سازی آن از این طریق.
- ۳ - وجود کاربری‌های نامتجانس متعلق به قطعات بزرگ گاراژها و تعمیرگاه‌های اتومبیل در جداره محور.

فرصت‌ها و تهدیدها:

- ۱ - استقرار محور در امتداد محور تاریخی و با ارزش انقلاب.
- ۲ - برقراری ارتباط مستقیم فراشهری در امتداد شرقی آن.
- ۳ - بی‌هویت بودن نقطه اتصال به مسیرهای برون شهری.

راهبردها:

- ۱ - حل مساله کریدورهای شهری که در منطقه نمی‌تواند قرار گیرد.
- ۲ - تسهیل در ارتباط شرق به غرب تهران.
- ۳ - تدوین جایگاه و نقش محور در شهر.
- ۴ - متناسب کردن کاربری‌های همجوار محور.
- ۵ - تعریض محور بر اساس طرح تفصیلی که در قسمت‌هایی انجام شده است.
- ۶ - تعیین نحوه ارتباط محور با محلات پشتی.
- ۷ - تعیین کاربری غالب محور.

۲-۶-۴-۸- عنوان پروژه: بررسی ایستگاه مترو مدنی و پارکینگ‌ها، پایانه و کاربری‌های مناسب آن

موقعیت: تقاطع خیابان آیت الله مدنی و خیابان سبلان جنوبی

تعریف عمومی پروژه:

این پروژه در پهنه مجتمع ایستگاهی خدمات رسان قرار دارد و این پهنه یک پهنه ویژه شهری است و در محدوده ساماندهی از طریق هدایت و کنترل قرار می‌گیرد.

۱ - ادامه بزرگراه شرق تهران به تقاطع ایستگاه مترو و سبلان می‌رسد و پس از عبور به سمت جاده‌های کمربندی تهران می‌رود. در نتیجه یک طرح تقاطع در این نقطه ایجاد می‌شود و یک میدان بزرگ غیر هم سطح ایجاد می‌شود که به دلیل وجود سینما و ایستگاه مترو کاربری‌های خدماتی موجود نیاز به ساماندهی و ایجاد کاربری‌های مناسب این مجموعه در مجاورت میدان دارد.

۲ - انجام مطالعات شهرسازی و طراحی شهری به منظور تجدید نظر در برنامه توسعه محور همنشین با خط دو مترو و تدوین الگوی توسعه خیابان آیت الله مدنی.

طرح‌های موضوعی:

- ۱ - مطالعه سیستم حمل و نقل عمومی در ارتباط با ایستگاه‌های مترو.
- ۲ - مطالعه و تجدید نظر در ارتباط با ضوابط پارکینگ در کاربری‌های مختلف.

اهداف کلان:

ساماندهی به استقرار معابر جدید.

نقاط قوت و ضعف:

- ۱ - نبود نظام مناسب پیاده در ترکیب با محل ایستگاه‌های مترو.
- ۲ - ایجاد طرح تقاطع و ترافیک تردد در سطح آن.

فرصت‌ها:

- ۱ - استقرار واحدهای تجاری - اداری در مقیاس شهری و فرامنطقه‌ای روی محور و پیرامون آن.
- ۲ - تسهیل سفرهای درون شهری از مناطق شرقی به هسته مرکزی و مناطق غربی تهران و تغییر نوع فعالیت در این محدوده از مسکونی به خدماتی.
- ۳ - وجود ایستگاه مترو در لبه دو منطقه ۷ و ۸ و کارکرد فرامنطقه‌ای آن.

۴ - امکان تغییر الگوی سفر به سمت استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی با تجهیز ایستگاه‌های مترو.

راهبردها:

- ۱ - واقع گرایی برای تعیین مسیر خیابان‌های شریانی درجه یک و تغییر عملکرد ایستگاه‌های اصلی مترو.
- ۲ - امکان ترکیب نظام پیاده و اتوبوسرانی با ایستگاه‌های مترو.
- ۳ - امکان استفاده از ایستگاه‌های مترو به عنوان کانون‌های جذب سفر و رونق فضاهای اطراف.
- ۴ - تشخیص نقش و نظام عملکردی حاکم بر محور.
- ۵ - تعیین محدوده مداخله و مطالعه حوزه محور.
- ۶ - تدوین راهبردهای نحوه ارتباط و انتظام محور با مناطق پیرامون.
- ۷ - ارائه رهنمودها و توصیه‌های مناسب برای توسعه در سطح کلان تهران.
- ۸ - تعیین چارچوب طراحی شهری محور بین محدوده از مسکونی به خدماتی.
- ۹ - معرفی و تعیین محدوده طرح‌ها و پروژه‌های مورد نیاز به ویژه ایستگاه‌های مترو.
- ۱۰ - ارائه راهنمای طراحی.
- ۱۱ - تدوین راهبردهای نظام مدیریت و امکان سازی مالی.

خط مشی یا راهکارهای اجرایی:

- ۱ - تملک پلاک‌های داخل طرح تقاطع.
- ۲ - ایجاد میدان برای حل معضل ترافیک و ایستگاه مترو.
- ۳ - ایجاد واحدهای خدماتی در سطح میدان با تملک پلاک‌ها.