

بررسی جایگاه مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

اسماعیل شیعه؛ دانشیار گروه شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران

علی اصغر بدری؛ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

چکیده:

این مقاله حاصل یک طرح پژوهشی با عنوان «بررسی استقرار خدمات حمل و نقل و پذیرایی در راه‌های بین شهری در ایران» است که از طریق معاونت پژوهشی دانشگاه علم و صنعت ایران انجام یافته و در آن جایگاه مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای مورد بررسی قرار گرفته است. تاکنون برنامه‌ریزی استقرار این مجتمع‌ها بیشتر بر عهده مهندسان حمل و نقل بوده است، لیکن با توجه به اینکه عملاً این مجتمع‌ها کارکردهایی فراتر از تامین خدمات رهگذاران جاده‌ها بر عهده دارند، ضروری به نظر می‌رسد که ضمن توجه به اصول محتوایی، ابعاد منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای این مجتمع‌ها نیز در برنامه‌ریزی‌ها مورد توجه قرار گیرد. به منظور بررسی جایگاه مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، در این مقاله از شیوه توصیفی- کاربردی استفاده شده است. لذا با توجه به آنکه دانش برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای نسبت به پدیده‌های پیرامون نگاهی جامع‌نگر و نظام‌مند دارد، این مقاله ابعاد اقتصادی، بازرگانی، اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، دفاعی، بصری و زیست محیطی، موضوع را مورد بررسی قرار داده است. در این بررسی، به مجتمع‌های رفاهی بین راهی به عنوان عضوی از یک نظام زیستی که با حوزه تحت استقرار خود دارای ارتباط متقابل، تأثیرگذاری و تأثیرپذیری‌اند، نگریسته شده است. بر این پایه اعتقاد بر آن است که مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی کارکرد منطقه‌ای و

فراتر از تامین خدمات مورد نیاز رهگذاران جاده‌ها دارند. هدف از این بررسی دستیابی به نتایجی در جهت نیل به اهدافی همچون توسعه پایدار منطقه‌ای و رشد و توازن منطقه، از طریق ساماندهی خدمات - رفاهی بین راهی است. برای نیل به این هدف در دانش برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، ابزارهایی مورد توجه قرار می‌گیرد که ضمن سامان بخشی به تأسیسات بین راهی، این تأسیسات را به عنوان عامل مکملی در جهت رشد و توسعه منطقه‌ای مطرح سازد. بدین منظور با اتکا به روش‌شناسی برنامه‌ریزی شهری، ابتدا معیارهایی در جهت مکانیابی و طراحی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی ارائه می‌گردد و سپس عناصر خدماتی مستقر در این مجتمع‌ها با تأکید بر نقش منطقه‌ای آنها برشمرده می‌شود.

کلمات کلیدی: مجتمع خدماتی؛ راه ارتباطی؛ برنامه‌ریزی؛ مکانیابی؛ توسعه پایدار؛ توازن منطقه‌ای؛ عناصر خدماتی- رفاهی و گردشگری.

1- مقدمه:

1-1- تعریف موضوع:

ارائه خدمات رفاهی در جاده‌های بین شهری در قالب مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی، از جمله نیازهایی است که از ابعاد مختلف کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی قابل بررسی است. در این زمینه چند سالی است که طرح جامع مکانیابی مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی در ایران تدوین شده و براساس آن نزدیک به 500 مکان برای تأسیس این مجتمع‌ها در نظر گرفته شده است. در این مسیر، مقصود از مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، جایگاهی است که در حاشیه جاده‌ها به منظور ارائه خدمات مورد نیاز رهگذاران تعبیه می‌شود.

سعي اين مقاله برآن است که جایگاه مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي را از دیدگاه «برنامهريزي شهري و منطقه‌اي» [1] بررسی قرار دهد. بدین منظور در ابتدا با استعانت از مباني برنامهريزي شهري و منطقه‌اي، نقش اين مجتمع‌ها مورد بررسی قرار مي‌گيرد و دو پیشنهاد ارائه خواهد شد که يکي به ضوابط و اصولي که معيارهاي کاربري زمین [2] و طراحي براي مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي و دوم به پیشنهاد عناصر جديدي که حضور اين مجتمع‌ها را تقويت کند، باز مي‌گردد.

2-1- طرح مسأله:

هنگامي که سخن از بررسی جایگاه مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي از دیدگاه برنامهريزي شهري و منطقه‌اي به میان مي‌آيد، بايد به اين نکته توجه داشت که نقش اين مجتمع‌ها و نحوه خدمات رساني آنها صرفاً به رهگذران جاده‌ها منحصر نمي‌شود. به عبارت ديگر نبايد جاده و مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي را به طور مجزا از منطقه‌اي که در آن استقرار يافته‌اند، در نظر آورد، بلکه بايد تبادلات متقابل جاده‌ها و مجتمع‌ها را با اندام‌ها و حوزه‌هاي منطقه‌اي آنها از ابعاد مختلف اقتصادي، بازرگاني، اجتماعي، فرهنگي، سياسي، دفاعي، کالبدي و زيست محيطي مورد بررسی قرار داد. زماني که اين ابعاد مورد توجه قرار گيرد، آنگاه هدف غايي و نهايي برنامهريزي شهري و منطقه‌اي که همانا نيل به «توسعه پايدار» [3] و ايجاد ارتباط منطقي بين انسان و محيط است، تحقق خواهد يافت. لذا بايد بدین نکته اشاره داشت که در بررسی جایگاه مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي علاوه بر خدمات رساني به رهگذران جاده‌ها، اهداف مهم ديگري نظير تداوم رشد و توسعه، حفاظت محيط زيست و عدالت اجتماعي براي منطقه و ساکنان آن مد نظر است.

3-1- ضرورت و اهميت:

چند سالي است که احداث مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي در جاده‌هاي کشور، به منظور ساماندهي خدمات بين راهي جاده‌اي و افزايش رفاه رهگذران جاده‌ها مورد توجه قرار گرفته است. ليکن قابليت‌هاي بالقوه بسياري در اين مجتمع‌ها نهفته است که مي‌توان از آنها در جهت نيل به اهداف بزرگتري همچون «توسعه منطقه‌اي» [4] و «توازن منطقه‌اي» [5] بهره برد. از سوي ديگر در نظر گرفتن نقش‌هاي جديد براي اين مجتمع‌ها،

ضمن آنکه می‌تواند گام مهمی در جهت توسعه پایدار مناطق تلقی گردد، باعث آن می‌شود که ادامه فعالیت مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی و گسترش دامنه فعالیت آنها از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر باشد. در این زمینه تبعات مثبت احداث این مجتمع‌ها، به ویژه جنبه‌های گردشگری و نقش آنها در توسعه پایدار منطقه‌ای، همراه با تأثیرات متقابل آنها بر مردم منطقه و رهگذران جاده‌ها تا به حدی است که بعضاً این الزام را ایجاب می‌کند که نهادهای اجرایی برای احداث این مجتمع‌ها و کمک به استقرار فعالیت آنها پیشقدم شوند.

2- سوابق مجتمع‌های خدماتی - رفاهی:

2-1- سوابق تاریخی:

سواي آنکه در طول تاريخ هر يك از تسهيلات بين راهي، مي‌توانسته است به عنوان عاملي در ايجاد يك هسته شهري محسوب شود، امروزه هر کدام از آنها نيز در هيات جديدي خود را نمايان ساخته‌اند. مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي نقش سابطها را به منزله مكاني براي رفع خستگي؛ رباطها، فوستات‌ها و تمسيرها را به عنوان كمپ يا توقفگاه براي سکونت؛ كاربات، كاروانسرا و خان‌ها را به عنوان اقامتگاه و محلي براي استراحت، اطراق و تأمين ساير مايحتاج مسافران و حتي مكاني براي مبادله اجناس و تعاملات اجتماعي و فرهنگي، ميهمانخانه و دسکره به منزله مکان استراحت شبانه يا محلي براي تفرج و گذراندن اوقات فراغت را ايفا مي‌کنند. در اين ميان، با جايگزيني اتومبيل به جاي چهارپا، اکنون طويله‌ها، نعل‌بندي‌ها، آغل‌ها و باراندازها جاي خود را به توقفگاه‌هاي وسيله نقلیه، پمپ بنزين‌ها، تعويض روغني‌ها، تعميرگاه‌ها و محل شستشوي اتومبيل داده است. از سوي ديگر تأمين مايحتاج مسافران به شيوه امروزي در فروشگاه‌هاي مجتمع‌هاي خدماتي - رفاهي بين راهي صورت مي‌گيرد؛ ضمن آنکه با توجه به تنوع خدمات و افزايش نيازها، اين مجتمع‌هاي خدماتي مانند تسهيلات ارتباطي، پارک کودکان، تسهيلات امدادي و بهداشتي و مانند آنها را نيز ارائه مي‌کنند. (افسر، 1350: 129-46)، (پيرنيا، 1374: 231-234)، (کسروي، 1331: 97)، (اصغري جوان، بدون تاريخ: 5)، (کلايس، 1362: 6-17) و (کياني، 1373: 3) و (کياني، 1362: 3)

2-2- سوابق جهانی:

در حال حاضر، تجميع خدمات رفاهي در جاده‌ها در قالب مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي به عنوان يك شيوه پذيرفته شده در جهان محسوب مي‌شود. در اين زمينه، دولت‌ها صرفاً به توجيهات اقتصادي اين مجتمع‌ها توجه ندارند، بلکه منافع زيست محيطي، اجتماعي، فرهنگي و سياسي اين مجتمع‌ها تا جايي است که دولت‌ها براي احداث مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي تسهيلات ويژه‌اي را قائل مي‌شوند. به عنوان مثال، دولت ترکيه دستورالعملي تهيه کرده است که همزمان با احداث يك اتوبان، مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي وابسته به آن به طور همزمان احداث شود. (داوودي، 1380:

76-77)

در اين مورد الگوي واحدي براي احداث مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي در کشورها وجود ندارد. زيرا ويژگي‌هاي هر کشور ايجاب مي‌کند که سياست ايجاد مجتمع‌هاي خود را متمايز با ديگر کشورها اعمال دارند. به عنوان مثال در عربستان سعودي مجتمع‌ها به طور عمده براي زيارت کنندگان و مسافران خارجي که از نيازهاي محدود و حجم وسيع خدمات برخوردارند، طراحي مي‌شوند. (شيعه، 1382: 57-58)

در بعضي ديگر از کشورها علاوه بر نيازهاي رفاهي به ساير نيازهاي رهگذران جاده‌ها مانند نيازهاي تفريحي و گردشگري توجه ويژه‌اي شده است. به عنوان مثال در نمونه‌هاي موجود در بریتانیا و کانادا توجه ويژه‌اي بر مسائل تفريحي و گردشگري معطوف شده است و بيشتر ايجاد تسهيلاتي مورد توجه قرار مي‌گيرد که رهگذران جاده‌ها ضمن دستيابي به خدمات ضروري خود، از طبيعت اطراف حداکثر بهره را ببرند. (همان منبع: 53-55)

سوابق جهاني بيانگر آن است که مجتمع‌هاي احداثي در هر يك از کشورها داراي تنوع بسياري است. به عنوان نمونه در يك بزرگراه در آلمان يا ترکيه گستردگي مجتمع‌هاي خدماتي- رفاهي بين راهي متفاوت است و به مکان، ويژگي‌هاي طبيعي و فاصله، سطوح مختلفي از خدمات را ارائه مي‌دهند، بستگي دارد. (داوودي، 1380: 68-69) و (شيعه،

1382: 51-52)

علاوه بر آن خدمات ارائه شده در سایر جاده‌ها اعم از جاده‌های منطقه‌ای، بین‌منطقه‌ای و بین‌المللی متفاوت است. با توجه به آنچه بیان شد، سوابق جهانی بیانگر آن است که مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی در جهان صرفاً نقش خدمات رسانی به رهگذران جاده‌ها را برعهده ندارند، بلکه علاوه بر فراهم آوردن تسهیلات رفاهی برای رهگذران جاده‌ها، مسائلی همچون توسعه و توازن منطقه‌ای، توسعه پایدار و مسائل تفریحی را در دستور کار خود قرار می‌دهند.

در این زمینه جدول شماره یک به بررسی نمونه‌هایی از مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی و مقایسه عناصر خدماتی حاضر در این مجتمع‌ها می‌پردازد. در این جدول به مجموعه‌ای از خدمات اشاره شده است که تمرکز آن بیشتر بر ارائه خدمات به رهگذران جاده‌ها تاکید دارد؛ در حالی که این مجتمع‌ها از ظرفیت‌های بالقوه در جهت توسعه و توازن منطقه‌ای برخوردار هستند.

جدول شماره یک : مقایسه مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی در کشورهای منتخب جهان

جدول شماره یک : مقایسه مجتمعاتی خدماتی - رفاهی بین راهی در کشورهای منتخب جهان

| اتریش | | | استرالیا یا | ترکیه | | عربستان سعودی | کانادا | بریتانیا | آلمان | | |
|-------------|--------------|-------------|----------------|-------------|-------------|------------------|--------|----------|-------------|-------------|-------------------------|
| نوع بزرگ | نوع متوسط | نوع کوچک | | نوع کوچک | نوع بزرگ | | | | نوع کوچک | نوع بزرگ | |
| 0 | 0 | 8 | 0 | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | 3 تا 4 | 10 تا 12 | مساحت (هکتار) |
| 60 | 2 تا 30 | 15 تا 20 | 80 تا 120 | 20 | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | فاصله میانی (کیلومتر) |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | تابلوی راهنما |
| * | 0 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 0 | پایگاه اطلاعات آب و هوا |
| - | * | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | کمک‌های اولیه درمانی |
| - | * | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | آتش‌نشانی و پلیس |
| * | * | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | امداد اتومبیل |
| - | - | - | * | - | - | - | * | - | * | * | اطلاع‌رسانی جهانگردی |
| - | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | سطل زباله |
| * | - | - | * | * | * | - | - | - | - | - | آب آشامیدنی |
| - | - | - | * | - | - | - | - | - | - | - | سلبان |
| * | - | - | * | * | * | - | - | - | - | - | میز و نیمکت |
| - | - | - | * | - | * | - | - | - | - | - | بانک |
| * | - | * | - | - | * | - | - | - | - | - | فروش لوازم اتومبیل |
| - | - | - | - | - | * | - | - | - | - | - | شستشوی اتومبیل |
| * | - | - | * | - | - | * | * | * | * | * | محوطه سازی |
| - | - | - | - | - | * | * | - | - | - | - | وضوخانه |
| * | * | - | * | * | * | * | * | * | * | * | سرویس بهداشتی |
| * | - | - | - | - | 0 | - | * | - | - | - | آشپزخانه |
| - | - | - | - | - | 0 | 0 | * | * | - | - | اتو کمپینگ |
| * | * | * | - | - | 0 | * | - | * | - | - | خدمات اتومبیل |
| * | * | * | - | * | 0 | * | * | * | - | - | غذای خوری |
| * | - | - | * | * | 0 | * | * | * | * | * | بوفه کوچک |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--------------------|
| - | - | - | - | * | * | * | - | * | - | - | مرکز خرید |
| - | - | - | - | * | * | - | * | * | - | - | پارک و فضای سبز |
| * | * | - | * | * | * | * | * | * | * | * | مخابرات |
| - | - | - | - | - | * | * | - | - | - | * | محل عبادت |
| * | - | * | * | - | 0 | - | - | - | - | * | بازی کودکان |
| - | - | * | - | - | 0 | - | * | - | - | * | حمام |
| - | - | - | - | - | 0 | - | - | - | - | * | سالن سخنرانی |
| - | - | - | - | - | 0 | - | - | - | - | * | اتاق بهداشت کودکان |
| * | - | - | - | - | 0 | - | - | - | - | * | خدمات معلولین |
| - | - | - | - | - | * | * | - | * | * | * | هتل |
| * | * | * | * | - | * | * | * | * | * | * | توزیع سوخت |
| * | * | * | * | * | * | * | - | - | * | * | فروشگاه کوچک |
| * | 0 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | توقفگاه |
| * | * | 0 | * | * | * | * | * | * | * | * | رستوران کوچک |

0 نامشخص

مأخذ: (شيعه، 1382: 58)

3- بررسی نقش‌های مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی [6]:

همان گونه که اشاره شد، نمی‌توان مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی و راه‌ها را به صورت مستقل از بستر آنها یعنی منطقه و ساکنان آن مورد توجه قرار داد. در این زمینه، براساس «نظریه نظام‌ها» [7] مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی به طور مستمر با محیط اطراف خود در حال تبادل متقابل یعنی تأثیرگذاری و تأثیرپذیری هستند. از این رو نقش‌های مختلفی اعم از اقتصادی، بازرگانی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، دفاعی، بصری و زیست محیطی بر آنها مترتب است. مجموعه این نقش‌ها بیانگر مشخصات همان نظامی است که دانش برنامهریزی شهری و منطقه‌ای سعی در اصلاح و پیشبرد آن دارد. با توجه به آنچه بیان شد، در این قسمت انواع نقش‌های مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی مورد بررسی قرار می‌گیرد تا براساس نتایج حاصل از بررسی این نقش‌ها، ضمن به حداکثر رسانیدن رفاه رهگذران جاده‌ها، بتوان از ظرفیت‌های بالقوه و نهفته این مجتمع‌ها در جهت

اهداف توسعه منطقه‌ای همچون نیل به توسعه پایدار و توازن منطقه‌ای بهره گرفت. این نقش‌ها به قرار زیر است:

3-1- نقش اقتصادی:

معیار اصلی در بررسی نقش اقتصادی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، توجه به اصل اقتصادی عرضه و تقاضاست. خدمات رسانی این مجتمع‌ها به مناطق اطراف باعث افزایش دامنه سودآوری زمین‌های منطقه و ایجاد توازن و برابری زمین‌های دور افتاده نسبت به زمین‌های شهری می‌شود. همچنین ارائه خدمات به مسافران و رهگذران با توجه به لزوم آسان سازی امور مسافرت، به علت مهیا ساختن کالا و خدمات مورد نیاز آنها، کاهش هزینه‌های جابه‌جایی و پویایی نیروی کار و تولید در مقیاس بزرگ را در پی می‌آورد. این مجتمع‌ها می‌توانند با عرضه خدمات و کالا، در کاهش هزینه سفر مؤثر افتند و با فراهم ساختن خدمات مورد نیاز، قابلیت منطقه را برای جذب مسافران به واسطه وجود مناظر مناسب طبیعی، ارائه خدمات، تمرکز در یک مکان، وجود تأسیسات امدادی، ایجاد فرصت‌های شغلی، گسترده ساختن عرضه خدمات افزایش دهند و نتایجی همچون رفع خستگی مسافر، کاهش حوادث ناشی از سفر، تأمین نیازهای امدادی و رفاهی سفر و ارتباط بخشیدن بین حوزه‌های زیستی درون منطقه‌ای را به دنبال داشته باشند. (ساسان، 1364: 26-40 و 116-153) و (صرافی، 1379: 52-53)

3-2- نقش بازرگانی:

به دلیل اهمیت مقوله بازرگانی، این نقش به نحو مجزایی از نقش اقتصادی مورد بررسی قرار می‌گیرد. احداث مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، با توجه به آسان سازی امر سفر، کاهش هزینه‌های جابه‌جایی کالا در پی دارد که نتیجه مستقیم آن پویایی نیروی کار و تقسیم کار جغرافیایی خواهد بود. علاوه بر آن، اصلاح الگوی مصرف، محرومیت‌زدایی از مناطق دور افتاده، تأمین کالاهای مورد نیاز منطقه توسط مجتمع‌ها، کاهش قیمت کالاها در عرصه‌های شهری و منطقه‌ای اطراف و کاهش تمرکز ناشی از وجود نیازمندی‌های منطقه‌ای در سطح شهرها از اعم نقش‌های بازرگانی این مجتمع‌ها محسوب می‌گردد. همچنین ایفای این نقش‌ها توسط مراکز خدماتی - رفاهی بین جاده‌ای به طور غیرمستقیم باعث ایجاد تعادل بین اراضی منطقه‌ای خواهد گشت. ایجاد مراکز فعالیت شغلی پراکنده‌ای

که سهمی از آنها بر عهده مجتمع‌های خدماتی- رفاهی صورت خواهد بود و نیز جلوگیری از حمل و نقل مضاعف از روستا به شهر و شهر به روستا، از آن جمله است. (ساسان، 1364: 60-48)

3-3- نقش اجتماعی:

نتایج برنامه‌ریزی برای ارزش‌های اجتماعی در بلند مدت نمایان می‌شود. نقش ارزش‌های اجتماعی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین‌راهی در کوتاه مدت ملموس نیست. ولی مهمترین تأثیرات آن در سطح ملی می‌تواند شامل ایجاد انگیزه در پیوستگی ساکنان منطقه با یکدیگر، ترغیب به گردشگری توسط گروه‌های مختلف جمعیت، آشنایی اقوام و فرهنگ‌های مختلف با یکدیگر، ایجاد روحیه‌های شاد به خاطر وجود تسهیلات ناشی از سفر، اطمینان خاطر مسافران از نحوه و کیفیت عرضه کالا و خدمات، و مواردی مشابه آنها باشد. (بانکز، 1381: 367) و (ساسان، 1364: 92-77)

4-3- نقش سیاسی و اداری:

از مهمترین نقش‌های سیاسی و اداری مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین‌راهی می‌توان به همگرایی اجتماعی، ایجاد پیوند ملی، پیوستگی ساکنان منطقه با یکدیگر، گسترش واحدهای اجتماعی و آمیزش فرهنگ‌ها اشاره کرد که این مساله می‌تواند به گسترش قلمرو سیاسی و افزایش حضور حکومت مرکزی در نقاط مختلف منتهی شود. این مجتمع‌ها به سهم خود در همگرایی سیاسی، عدالت اجتماعی، افزایش اشتغال، توازن منطقه‌ای، رونق اقتصادی و تقویت ثبات سیاسی نقش مهمی ایفا خواهند کرد. از سوی دیگر وجود واحدهای انتظامی و نظارتی در این مجتمع‌ها نیز نقش مهمی در افزایش ثبات اجتماعی و سیاسی خواهد داشت. (همان منابع)

5-3- نقش فرهنگی:

ایجاد مجتمع‌های رفاهی- خدماتی بین‌راهی می‌تواند بر تقویت ارزش‌های فرهنگی خود و حوزه اطراف مؤثر واقع شود. تبعات مثبت اقتصادی و اجتماعی این مجتمع‌ها به ظهور و رشد استعدادهای مردمی منطقه، تغییر نگرش مردم منطقه و مسافران جاده‌ها به عملکردهای بازرگانی و خدماتی، آموزش همگانی، تبلیغ عوامل فرهنگی و مذهبی، تبادل

و تعامل فرهنگی و استفاده بهینه از اوقات فراغت و ارتقای سطح فرهنگی منجر خواهد شد. (ساسان، 1364: 77-92)

3-6- نقش دفاعی:

در اوقاتی که دفاع از پهنه کشور در برابر بیگانگان لازم باشد، مجتمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی به ویژه در مناطق مرزی، می‌توانند به عنوان یک قرارگاه پشتیبانی مطرح شوند. این مجتمع‌ها در اوقات دفاع و با توجه به موقعیتی که نسبت به راه‌های ارتباطی دارند، قابلیت دفاع را افزایش خواهند داد. این مجتمع‌ها در اوقات ویژه می‌توانند به عنوان پایگاه دفاعی یا پادگان، ارائه خدمات رفاهی به رزمندگان و سربازان، بیمارستان صحرائی، محل فعالیت‌های پشتیبانی دفاعی، تأمین مهمات و آذوقه و مانند آنها تبدیل شوند. (همان منبع: 101-105)

3-7- نقش بصری:

از مهمترین نقش‌هایی که از دیدگاه بصری مورد انتظار از مجتمع‌های بین راهی، می‌توان به ایجاد زمینه برای رهگذران در ایجاد انگیزه توقف و استفاده از مناظر طبیعی و مصنوعی زیبا، افزایش شادابی و رضایت خاطر مسافران، رفع خستگی آنها، تنوع منظر و ایجاد انگیزه برای ادامه مسیر اشاره کرد. (شیعه، 1381: 23)

3-8- نقش زیست محیطی:

مجتمع‌های خدماتی-رفاهی، زمینه‌ساز ادغام و همسانی جاده با محیط طبیعی اطراف خود خواهند بود. اختصاص مکان و محدوده مشخصی از زمین و آماده سازی یک مجتمع خدماتی-رفاهی که اصول محیط زیست را رعایت کند، ضمن ارج نهادن به حفظ محیط، خود زمینه‌ساز تقویت مشارکت در نگهداری از آن است. همچنین تأمین نیازهای تفریحی مسافران، محدود کننده دخالت نامناسب انسان بر طبیعت خواهد بود. تعیین مکان برای تعویض روغن یا مواد مستعمل اتومبیل و مواد شوینده و شیمیایی، از پراکنش آلاینده‌ها در محیط و آلودگی خاک خواهد کاست.

تمرکز فعالیت‌های تفریحی و رفاهی در نقاط مشخص، آسیب به طبیعت اطراف (جنگل، مرتع، پوشش‌های گیاهی، آب، خاک) را به حداقل می‌رساند. همچنین ایجاد فضاهای سبز در مجتمع‌ها، خود به مثابه گسترش دامنه فضای سبز در محیط به حساب می‌آید که نقش مناسبی نیز در لطافت هوا خواهد داشت. از سوی دیگر تمرکز فعالیت‌ها در مجتمع‌های رفاهی- تفریحی، احتمال آسیب به پناهگاه‌های وحش را به حداقل خواهد رسانید. ضمن آنکه امکان نظارت نهادهای ذی‌ربط را بر حفاظت از محیط زیست تقویت خواهد کرد و بهداشت محیط را ارتقا خواهد بخشید. (وزارت برنامه و بودجه، 1366: 10-1)، (شیعه، 1381: 40-30)، (شیعه، 1381: 53)، (قاضی حسامی، 1375: 19-18)، (منوری، 1372: 951-949) و (بانکز، 1381: 49-45)

3-3- تجزیه و تحلیل:

بررسی سوابق تاریخی و جهانی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی بیانگر آن است که بضاعت‌های موجود در مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی به مراتب فراتر از خدمات رسانی به رهگذاران جاده‌هاست. از این رو از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای این ظرفیت وجود دارد که بتوان از پتانسل‌های این مجتمع‌ها در جهت نیل به اهدافی همچون توسعه پایدار و توازن منطقه‌ای بهره برد. بدین منظور بررسی نقش این مجتمع‌ها، از ابعاد مختلف، می‌تواند این قابلیت‌ها را به نحو بهتری مشخص سازد.

از بعد اقتصادی، ایجاد مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی، نقش مهمی ایفا می‌کند. ایجاد عدالت و توازن منطقه، اشتغال‌زایی، کاهش قیمت‌ها، افزایش رقابت، ایجاد صرفه در مقیاس وسیع، ایجاد تخصص، محرومیت‌زدایی، تقویت بعد گردشگری مناطق و جاده‌ها، کاستن از حوادث جاده‌ای، افزایش عرضه زمین و به ویژه خلق فرصت‌های جدید شغلی در منطقه از بارزترین نقش‌های این مجتمع‌ها محسوب می‌شود. از بعد بازرگانی نیز این مجتمع‌ها با تسهیل امر سفر، باعث گسترش دامنه تأثیرات بازارهای قدیم و ایجاد بازارهای جدید و تحریک رقابت، کاستن از تمرکز و ازدحام در شهرها و جلوگیری از افزایش حمل و نقل مضاعف، خواهند شد. مجموعه ابعاد اقتصادی و بازرگانی مورد اشاره، با توجه به ایجاد فرصت‌های رشد در منطقه خود، عامل مهمی در جهت نیل به توسعه و توازن منطقه‌ای محسوب می‌گردند.

مجتمع‌های خدماتی - رفاهی در عملکرد بلند مدت خود در تقویت ارزش‌های اجتماعی راه‌ها قابلیت بالایی خواهد داشت. به عنوان مثال، احداث این مجتمع‌ها می‌تواند نتایج مثبتی مانند پیوستگی ساکنان مناطق و بزرگتر شدن واحدهای اجتماعی، همگرایی اجتماعی و پیوند ملی و کاستن از جرایم و بزه و تخلفات قانونی را در پی داشته باشد. اهمیت نقش‌های غیراقتصادی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی تا به حدی است که نمی‌توان در بررسی جایگاه این مجتمع‌ها، آنها را نادیده گرفت. بعضاً هر کدام به تنهایی می‌تواند دلیلی برای احداث مجتمع‌های دیگر قرار گیرد. به عنوان مثال از بعد سیاسی گسترش قدرت و قلمرو حکومت مرکزی، ایجاد ثبات سیاسی و افزایش نظارت دولتی، از جمله نقش‌هایی است که می‌تواند حکومت مرکزی را مجاب به احداث این مجتمع‌ها کند.

از سوی دیگر، نقش‌های فرهنگی قابل توجهی نیز بر مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی مترتب است. ایجاد این مجتمع‌ها، ضمن فراهم کردن زمینه برای رشد استعدادها، عاملی در جهت تقویت آموزش همگانی، تغییر نگرش مسافران و ساکنان منطقه نسبت به کار و به ویژه، رشد فرهنگ اجتماعی، تبادل و تعامل فرهنگی، استفاده بهینه از اوقات فراغت و همچنین قابلیت تبلیغ برای مسائل فرهنگی و مذهبی به شمار می‌رود.

نقش این مجتمع‌ها از بعد نظامی نیز بسیار با اهمیت است. این نقش هنگامی به اوج خود می‌رسد که وضعیت تدافعی برای کشور در اولویت باشد. قابلیت این مجتمع‌ها برای تغییر عملکرد به پایگاه نظامی، پادگان و یا استفاده‌های پشتیبانی مانند دفتر فرماندهی، مکانی برای درمان مجروحان جنگی، انبار مهمات و آذوقه و یا حتی مکانی برای ارائه خدمات به سربازان عازم یا برگشته از مناطق جنگی حکایت از اهمیت تدافعی این مجتمع‌ها به ویژه در مناطق مرزی دارد. در این زمینه مجموعه عوامل فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و تأمینی نیاز است تا پیش‌زمینه‌های توسعه در یک منطقه حاصل شود که این مهم به کمک مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، در حد خود، امکان‌پذیر است.

همچنین حضور این مجتمع‌ها در جاده‌ها، ضمن آنکه می‌تواند زمینه‌ای در جهت غنای بصری جاده‌ها به شمار رود، عاملی در جهت ایجاد تنوع و رهایی از یکنواختی جاده‌ها و

در نتیجه رفع خستگی رهگذران به شمار می‌رود. در ملاحظات زیست محیطی نیز هرچند مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، خود تا حدی به عنوان یک عامل برهم زننده محیط زیست محسوب می‌شوند، اما این مجتمع‌ها نقش قابل توجهی نیز در زدودن آسیب‌های وارده به محیط زیست ایفا می‌کنند.

مهمترین نقش مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی هدایت و نظارت بر دخالت انسان در طبیعت و تأمین رفاه در جاده‌هاست؛ به نحوی که با استقرار خدماتی همچون تعمیرگاه، تعویض روغنی، کارواش، توزیع سوخت، فضای بازی کودکان، آشپزخانه، دستشویی، جایگاه جمع‌آوری زباله و مانند آنها، آسیب‌های وارده بر محیط زیست به حداقل می‌رسد. به ویژه آنکه با جمع‌آوری، هدایت و تصفیه فاضلاب و به ویژه فاضلاب‌های شیمیایی و مشتقات نفتی و همچنین جمع‌آوری زباله‌ها، از آلودگی طبیعت، مناظر، آب‌های سطحی و زیرزمینی کاسته می‌شود.

از طرف دیگر این مجتمع‌ها با فراهم آوردن فضای بازی کودکان، طبخ غذا یا حتی محل توقف اتومبیل و فضای تفریح و تفرج، مانع هجوم بی‌قید و بند انسان‌ها به داخل طبیعت می‌گردد. علاوه بر آن، فضای سبز ایجاد شده در مجتمع‌ها بر کل منطقه و روحیه مسافران و اهالی ناحیه تأثیر مثبت خواهد داشت.

با توجه به ابعاد زیست‌محیطی برشمرده شده از مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، نقش آنها از نظر توسعه پایدار اهمیت ویژه‌ای در توسعه منطقه‌ای می‌یابد. لذا مکانیابی صحیح این مجتمع‌ها ضمن آنکه مشارکت مردم را برای توفیق بخشیدن به نقش مجتمع‌ها برمی‌انگیزد، به برخورد فرهنگ‌ها، ایجاد عدالت و توازن منطقه‌ای، تنوع سفر و ایمنی و سلامت روانی مسافران که از ملازمت توسعه پایدار است، منتهی خواهد شد. مجموع این مسائل بیانگر آن است که مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، نقش قابل توجهی در رشد منطقه، توسعه پایدار آن و حفظ توازن منطقه‌ای ایفا خواهند کرد.

4- پیشنهاد:

دانش برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای دارای روش و شیوه‌های ویژه‌ای برای اجرای برنامه‌های مختلف و از جمله مفاهیم کالبدی است. در این پژوهش برنامه‌ریزان شهری و منطقه‌ای برای عملیاتی کردن اهداف برشمرده با توجه به دانش تخصصی خود باید به دو راهکار توسل جویند.

راهکار اول ارائه مجموعه‌ای از معیارهای مکانیابی و طراحی برای مجتمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی است که برای برنامه‌ریزان این الزام را ایجاد می‌کند که در هنگام مکانیابی و طراحی این مجتمع‌ها ملاحظات مورد اشاره را در نظر گیرند. راهکار دوم نیز در نظر گرفتن مجموعه‌ای از عناصر ویژه خدماتی علاوه بر عناصر معمول در مجتمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی و ترکیب آنهاست تا از این طریق بتوان به اهداف فوق‌الذکر نظیر توسعه پایدار منطقه‌ای توأم با بالا بردن رفاه رهگذران جاده‌ها دست یافت.

4-1- ارائه معیارهای مکانیابی و طراحی مجتمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی:

در جهت موفقیت نقش‌های مجتمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی باید زمینه‌ای فراهم شود که این نقش‌ها از دیدگاه کالبدی در جایگاه مناسب خود قرار داشته باشد. بدین منظور، یکی از ابزارهای مؤثر ارائه معیارهای مناسب مکانیابی و طراحی است. هنگامی که در مکانیابی و طراحی یک مجتمع، جمیع ملاحظات مربوط به ارائه نقش و عملکرد آن مجتمع در نظر گرفته شده باشد، زمینه لازم در جهت ایفای نقش‌های مختلف فراهم خواهد آمد.

در این مسیر معیارهای ذیل به اصول و مبانی کاری توجه دارند. بدیهی است که جزییات اجرایی آن بر عهده متخصصان مربوطه از جمله متخصصان راهسازی، حمل و نقل، ساختمان، تاسیسات و مانند آنها خواهد بود که این مهم نیز مدل‌ها و تئوری‌های مکانیابی [8] را طلب می‌کند که خارج از مجال این پژوهش است. بدین منظور مقاله حاضر صرفاً با توجه به اهداف خود که همانا بررسی جایگاه مجتمع‌ها از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای است، به ارائه معیارهای مکانیابی مجتمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی از بعد توصیفی می‌پردازد. در این زمینه معیارهای پیشنهادی برای

مکانیابی و طراحی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی در جدول شماره 2 ارائه شده است:

جدول شماره 2- معیارهای مکانیابی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی

جدول شماره 2- معیارهای مکانیابی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی

| معیارهای اقتصادی | |
|--|---|
| - اولویت مناطق محروم در جهت توازن منطقه‌ای. | - اختصاص مکان عرضه محصولات کشاورزی و صنایع محلی. |
| - توجه به مبادلات اقتصادی مجتمع‌ها با منطقه و به ویژه مساله اشتغال. | - توجه به نقش کاتالیزوری آنها در وابستگی اندامی روستاها به شهرها در جهت توازن منطقه‌ای. |
| - تطابق ابعاد مجتمع با میزان تردد جاده و نیازهای منطقه. | - در نظر گرفتن تاثیرات مجتمع‌ها بر عرضه زمین در منطقه و قیمت زمین‌های محلی. |
| - تطابق نوع خدمات با نیازهای رهگذران و منطقه. | - توجه به حضور نیروهای امدادی و کمک‌های اولیه. |
| - انطباق نوع کالا و خدمات مجتمع‌ها با تولیدات منطقه‌ای(تا حد امکان). | - پیش‌بینی امکانت اسکان موقت حادثه‌دیدگان جاده‌ها و در راه‌مانگان. |
| - توجه به جنبه‌های گردشگری منطقه و نیازهای گردشگران. | - پیش‌بینی امکان تغییر کاربری مجتمع‌ها به پایگاه‌های امدادی در منطق حادثه‌خیز در مواقع بحران. |
| - توجه به نقش استراحتگاهی موقت مجتمع‌ها. | |

| | |
|--|--|
| | <p>- توجه به نقش سکونتگاهی موقت مجتمع‌ها.</p> <p>- ممنوعیت فعالیت‌های موازی در حریم مجتمع‌ها.</p> |
| معیارهای بازرگانی | |
| <p>- توجه به نقش میانشهری مجتمع‌ها به عنوان رقیب برای شهر در ارائه خدمات و جذب فعالیت‌های شهری در مسیر کاستن از ازدحام درون شهرها.</p> <p>- توجه به نقش مجتمع‌ها در جهت کاستن از تمرکز شهری و همچنین حمل و نقل مضاعف از روستا به شهر و بالعکس.</p> | <p>- توجه به حضور نهادهای نظارتی بر قیمت، توزیع و کیفیت کالا.</p> <p>- توجه به نقش مجتمع‌ها به عنوان بازار جدید برای محصولات منطقه‌ای.</p> <p>- توجه به فاصله مجتمع تا مجتمع‌های بعدی از بعد رقابت‌پذیری.</p> |
| معیارهای اجتماعی | |
| <p>- در نظر گرفتن فضای کالبدی مناسب در جهت شکل دادن و جهت دادن برخورداردهای اجتماعی.</p> <p>- در نظر گرفتن زمینه حضور واحدهای انتظامی و نظارتی در جهت کاستن از جرایم جاده‌ای و نظارت بر قیمت، توزیع و کیفیت کالاهای عرضه شده در جاده‌ها.</p> <p>- در نظر گرفتن زمینه حضور واحدهای انتظامی در جهت نظارت بر تردد جاده‌ها به منظور کاهش حوادث و تخلفات جاده‌ای.</p> | <p>- توجه به شرایط مکانی مجتمع‌ها در جهت تعامل ساکنان منطقه در جهت پیوستگی و بزرگتر شدن واحدهای اجتماعی.</p> <p>- توجه به نقش مجتمع‌ها در ایجاد همگرایی و پیوند ملی با توجه به تسهیل امر سفر.</p> <p>- توجه به نقش فعال مجتمع‌ها در برخورد و آمیزش اقوام و فرهنگ‌ها در جهت شکوفایی جامعه.</p> <p>- توجه به تبعات مثبت اجتماعی نقش تفرجگاهی مجتمع‌ها.</p> |

| معیارهای فرهنگی | |
|--|--|
| <p>- توجه به امکان دسترسی منطقه پیرامونی در جهت ایجاد زمینه‌های ظهور و رشد استعدادهای منطقه‌ای.</p> <p>- توجه به نقش تبلیغی فرهنگی و مذهبی مجتمع‌ها.</p> <p>- در نظر گرفتن خدمات فرهنگی و مذهبی.</p> <p>- توجه به نقش مجتمع‌ها در تغییر نگرش مردم منطقه و رهگذران نسبت به کار و عقل معاش.</p> <p>- توجه به زمینه‌های موجود برای استفاده بهینه از اوقات فراغت مردم منطقه و رهگذران.</p> | <p>- توجه به امکان دسترسی منطقه پیرامونی در جهت ایجاد زمینه‌های ظهور و رشد استعدادهای منطقه‌ای.</p> <p>- توجه به نقش مجتمع‌ها در تغییر نگرش مردم منطقه و رهگذران نسبت به کار و عقل معاش.</p> <p>- توجه به نقش آموزشی همگانی مجتمع‌ها در جهت اعتلای فرهنگ اجتماعی مردم منطقه و رهگذران.</p> |
| معیارهای سیاسی | |
| <p>- توجه به تقویت ثبات سیاسی با اتکا به همگرایی سیاسی، عدالت اجتماعی، افزایش اشتغال و رونق اقتصادی.</p> <p>- در نظر گرفتن حضور واحدهای انتظامی و نظارتی در جهت افزایش ثبات سیاسی و اقتدار حکومت مرکزی.</p> | <p>- توجه به نقش مجتمع‌ها در گسترش قلمرو سیاسی و افزایش قدرت سیاسی حکومت مرکزی در جهت همگرایی اجتماعی، پیوند و پیوستگی اجتماعی ساکنان منطقه، بزرگتر شدن واحدهای اجتماعی و آمیزش فرهنگ‌ها و اقوام.</p> |
| معیارهای دفاعی | |
| <p>- توجه به نقش مجتمع‌های مستقر در راه‌های منتهی به مناطق مرزی و جنگی در پشتیبانی جبهه‌ها و حتی تغییر عملکرد به پایگاه نظامی.</p> | <p>- توجه به موقعیت استراتژیک مجتمع‌های واقع در مناطق مرزی از نظر مصونیت از حملات هوایی و دوربرد.</p> |

| معیارهای بصری | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - رعایت فاصله مجاز مجتمع با جاده به دلیل حفظ تمرکز دید رانندگان بر جاده و مناظر اطراف. - توجه به ایجاد تنوع منظر توسط مجتمع‌ها برای کاهش خستگی راه. - انتخاب سبک معماری متناسب با محیط و منطقه و پرهیز از تکرار طرح‌های کلیشه‌ای. - توجه به عدم همجواری مجتمع‌ها با محیط‌های بدمنظره مانند گورستان، باطلاق، ساختمان‌های فرسوده، محل دفع نخاله‌های ساختمانی، دامداری‌ها، مرکز دفن زباله، رودخانه‌های آلوده و تصفیه‌خانه فاضلاب. | <ul style="list-style-type: none"> - در نظر گرفتن زیباسازی راه به کمک مجتمع‌ها و تابلوهای راهنمای مربوطه در عین توجه به مسایل ایمنی راه. - توجه به جذابیت معماری بنا در جهت مفرحیت خاطر رهگذاران. - تاکید بر حفظ دید طبیعی جاده با توجه به حضور مجتمع‌ها و تابلوهای مربوطه. - توجه به تناسخ نما و معماری مجتمع‌ها و تابلوهای راهنما با محیط طبیعی و سعی در تقویت ارزش‌های بصری جاده. - توجه به مساله دفع زباله و فاضلاب مجتمع‌ها در جهت حفظ بهداشت بصری جاده. |
| معیارهای زیست محیطی | |
| <ul style="list-style-type: none"> - داشتن برنامه‌ریزی برای شیوه دخالت انسان در طبیعت و نظارت، کنترل و جهت دادن آن. - تعبیه مکان‌هایی برای جمع‌آوری زباله‌ها و زمینه‌سازی انتقال یا دفن زباله‌ها. - تعبیه امکانات بهداشتی نظیر دستشویی و حمام. - تعبیه متمرکز خدمات موتوری نظیر | <ul style="list-style-type: none"> - توجه به دخالت حداقل انسان در طبیعت در طراحی مجتمع‌ها. - استفاده از شیوه طراحی و عناصر همخوان با بوم و محیط طبیعی. - استفاده از شیوه طراحی و عناصر در جهت ادغام محیط مصنوع و طبیعی و برقراری رابطه نظام‌مند بین مجتمع و محیط پیرامونی. - توجه به آسیب‌رسانی حداقلی به چهار طبقه |

| | |
|---|--|
| تعويض روغنی، کارواش، سوخت گیری و پارک اتوموبیل به نحو کنترل شده از نظر سرایت آلودگی‌ها به محیط. | اراضی شامل پارک ملی، آثار طبیعی، پناهگاه وحش و مناطق حفاظت شده. |
| - مهیا ساختن امکانات تفریحی به منظور استفاده منطقی و کنترل شده انسان از طبیعت. | - در نظر گرفتن حریم برای توسعه احتمالی و توجه به آثار جنبی آن بر محیط زیست. |
| - تعبیه امکانات مهار آتشسوزی و کمک‌های اولیه. | - در نظر گرفتن فضای سبز در جهت تلطیف هوا. |
| - در نظر گرفتن شیوه‌هایی برای مقابله با فرسایش خاک و پیشروی کویر. | - توجه به فاصله مناسب مجتمع از جاده جهت کاستن از زیان آلودگی‌های صوتی، هوا و محیط بر ساختمان و استفاده کنندگان از مجتمع. |
| - هدایت آب‌های روزمینی و زیرزمینی و مساله کنترل سیلاب. | - توجه به امکان‌پذیری تجمیع، تفکیک و دفع فاضلاب‌های انسانی و موتوری. |
| - ایجاد حداقل موانع در زندگی طبیعی وحوش و جبران زیان‌های وارده به کمک معابر مخصوص. | - در نظر گرفتن علائم و حفاظ در جهت کاهش بروز حوادث جاده‌ای. |
| | - تعبیه مکان‌هایی برای طبخ یا صرف غذا. |

ماخذ: برگرفته از معیارهای طراحی و مکانیابی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی در پژوهش «برنامه ریزی استقرار خدمات حمل و نقل و پذیرایی در راه‌های بین شهری ایران» نوشته اسماعیل شیعه صفحات 70-79.

2-4- در نظر گرفتن عناصر ویژه خدماتی در مجتمع‌ها:

در صورتی که برای مجتمع‌های خدماتی - رفاهی صرفاً نقش خدمت‌رسانی به رهگذران جاده‌ها مورد توجه بود، نیازی به عناصر مطرح در این بخش نبود. اما هنگامی که نقش توسعه پایدار نیز برای این مجتمع‌ها مطرح می‌شود، حضور برخی از عناصر در این مجتمع‌ها ضروری می‌نماید. بدیهی است که برخی از عناصر مورد اشاره جنبه انتفاعی ندارند که انضمام آنها به مجتمع‌ها، ضرورت حمایت دولت، مراکز خیریه و یا تشکلهای غیردولتی را ایجاب می‌کند.

از سویی دیگر با توجه به اینکه پرداختن به موضوع مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی در این پژوهش از نظر دانش برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای مورد توجه قرار گرفته است، این ضرورت به وجود می‌آید که جایگاه يك مجتمع را باید نه تنها با عابران جاده‌ها، بلکه در تبادلات اجتماعی و اقتصادی منطقه‌ای و افراد ساکن در آن و مبادلات این سه با یکدیگر مورد بررسی قرار داد. اهم این عناصر ویژه عبارتند از:

2-4-1- واحدهای خدماتی حافظ محیط زیست :

این واحدها به جنبه‌های محیط زیست توجه ویژه‌ای دارند. برخی از آنها مانند شکاربانی، جنگل‌بانی و ضابطان محیط زیست جنبه نظارتی داشته و برخی دیگر، مانند گسترش و حفظ فضای سبز، جایگاه جمع‌آوری زباله و جمع‌آوری فاضلاب باعث می‌شوند که کاهش زیان‌های وارده به محیط زیست به حداقل برسد.

2-4-2- واحدهای خدماتی اقتصادی:

یکی از معانی توسعه، رشد همگون، متوازن و عادلانه اجزای اقتصادی است. با توجه به آنچه بیان شد، مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی باید علاوه بر نقش خدمات‌رسانی به رهگذران، به ارائه خدمت در سطح منطقه بپردازند. ایجاد شغل و بازار فروش محصولات از مقدم‌ترین عواملی است که می‌تواند هدف فوق را برآورده کند. از این رو

فراهم آوردن واحدهايي مانند بازارچه پيلهوري، فروشگاه صنايع دستي و فروشگاه محصولات منطقه‌اي مي‌تواند موقعيت‌هاي جديدي را در جهت ايجاد اشتغال، رشد و رونق منطقه‌اي، تمرکززدائي از شهرها و اعتدال بخشي در استقرار تاسيسات منطقه‌اي ايجاد کند.

3-2-4- واحدهاي خدماتي اجتماعي و فرهنگي :

فراهم آوردن عناصر اجتماعي و فرهنگي همانند کتابخانه، سالن چند منظوره پخش فيلم، تئاتر و سخنراني، فضاي عمومي براي برخورد فرهنگ‌ها، تابلوي اعلانات و خانه مطبوعات و مانند آنها از جمله عواملی است که در جهت شکوفايي فرهنگ مناطق موثر واقع مي‌شود. به عبارت ديگر، اين تنها عابرن جاده‌ها نيستند که از خدمات مورد اشاره استفاده مي‌کنند، بلکه در خدمات رساني بين راهي بايد به عرضه خدمات به اهالي منطقه نيز توجه داشت. بنا بر اين ايجاد مجتمع‌هاي رفاهي نقش خدماتي متقابل را عهده‌دار خواهند بود. از سوي ديگر تاسيس راديو محلي در اين مجتمع‌ها نقش مهمي در جهت ارائه اطلاعات مورد نياز رانندگان و ارتقاي سطح فرهنگي عابرن و مردم منطقه ايفا کرد.

4-2-4- واحدهاي خدماتي رفاهي :

بايد اين بضاعت در مجتمع‌ها وجود داشته باشد که با توجه به فضايي که در اختيار دارند، بتوانند علاوه بر خدمت به مسافران، مجموعه‌اي از آنها را نيز به مردم نواحي روستايي اطراف ارائه کنند. واحدهايي مانند عمده‌فروشي، درمانگاه، گرمابه، امداد خودرو، توزيع سوخت، تعميرگاه، مخابرات، پست، بانک، بیمه، تاکسي سرويس و صندوق امانات از جمله امکاناتي به شمار مي‌رود که به سادگي مي‌تواند در اختيار مردم منطقه نيز قرار گيرد. به ويژه آنکه برخي از اين واحدها مانند عمده‌فروشي و مراکز خريد عمده محصولات منطقه‌اي و صادرات آن به ديگر مناطق، اساساً با تأکيد بر ارائه خدمات به مردم منطقه تعبيه مي‌شود. اين ارائه خدمات در جهت خارج ساختن منطقه از محروميت در جهت نيل به هدف توسعه پايدار از اهميت ويژه‌اي برخوردار است.

4-2-5 - واحدهای خدماتی تفریحی :

با توجه به موقعیت طبیعی اطراف مجتمع‌ها و فضای سبزی که در حاشیه آنها ایجاد می‌شود، این مجتمع‌ها می‌توانند به ارائه نقش تفرجگاهی نیز بپردازند. سواي آنکه این نوع خدمات تفریحی می‌تواند در جهت ایجاد شغل برای اهالی منطقه موثر باشد، خود عامل مهمی در جهت تنوع محیطی در بین اهالی منطقه و سایر افرادی است که از نقاط دور دست و به منظور تفریح به این مجتمع‌ها می‌آیند. عناصری همچون فضای سبز، زمین بازی، استخر، تالار چند منظوره، محل اسکان موقت با وسیله نقلیه [9]، تالار غذاخوری و حتی امکانات فراتر مانند حوضچه‌های ماهیگیری و مانند آنها می‌تواند زمینه را برای رواج روحیه شاداب در جامعه اعم از منطقه و خارج از منطقه، در جهت نیل به توسعه پایدار فراهم سازد. این مورد به ویژه برای آن قبیل از نواحی که ایجاد خدمات تفریحی یا فرهنگی برای آنها فاقد بودجه‌های لازم است، زمینه مساعدی را نیز فراهم خواهد ساخت.

4-2-6 - واحدهای خدماتی تأمینی، انتظامی، نظارتی و امدادی :

در این زمینه نگرش به حضور ایستگاههای انتظامی و پلیس راه، ناظران قیمت، توزیع و کیفیت کالا در مجتمع‌ها صرفاً به خود مجتمع یا جاده‌های بین راهی منتهی نمی‌شود. بلکه این حضور به منظور ارائه فراتر خدمات در سطح منطقه نیز محسوب می‌گردد. از سوی دیگر حضور امداد رسانی توسط هلیکوپتر، آتش‌نشانی و آمبولانس، هدفی همچون ارائه خدمت به اهالی منطقه را نیز تحت پوشش خود دارد.

نظر به اینکه در هر مکان ضرورتی ندارد که تمامی انواع خدمات جاده‌ای در يك مجتمع ارائه شوند، مجتمع‌ها با توجه به نوع ارائه خدمات به سه سطح كوچك، بزرگ و متوسط دسته‌بندی شده‌اند. بر این پایه بسته به ارتباط منطقی جاده و نوع نیازهای رهگذران، مجموعه‌ای از خدمات در هر يك از گونه‌های مجتمع‌ها فراهم می‌گردد.

از سوی دیگر هر کدام از این سه نوع مجتمع خدماتی- رفاهی بین راهی می‌توانند در ابعاد مختلف به ارائه خدمات بپردازند. به بیان دیگر سطح‌بندی به نوع خدمات، رابطه جاده و

رهگذران و همچنین ارتباط مجتمعا با یکدیگر اشاره دارد؛ در حالی که بعد مجتمعا می‌تواند بدون آنکه نوع خدماتش تفاوت کند، تغییر یابد و خود را تطبیق دهد. جدول 3 به مجموعه‌ای از عناصر خدماتی و حدود مساحت‌های زمین مورد نیاز آنها اشاره دارد که با توجه به گستردگی هر مجتمعا، در سه سطح دسته‌بندی شده‌اند. در این جدول، عناصری که کارکرد منطقه‌ای دارند و به اهداف فراتر از خدمات‌رسانی به رهگذران جاده‌ها می‌نگرند، با علامت ستاره مشخص شده‌اند.

جدول 3: عناصر خدماتی پیشنهادی در سطوح 1 و 2 و 3 مجتمع‌های خدماتی بین راهی ایران

| | سطح 1 | | سطح 2 | | سطح 3 | | |
|-------------------|--|--------|--------|-------|--------|-------|----|
| | اندازه | حداقل | اندازه | حداقل | اندازه | حداقل | |
| عناصر خدمات تجاری | فروشگاه مواد غذایی | بزرگ | 180 | متوسط | 120 | کوچک | 60 |
| | فروشگاه مواد بهداشتی | بزرگ | 75 | متوسط | 50 | کوچک | 25 |
| | فروشگاه کالای سوغاتی* | بزرگ | 90 | کوچک | 45 | - | - |
| | فروشگاه صنایع دستی محلی* | بزرگ | 120 | - | - | - | - |
| | فروشگاه محصولات تولیدی منطقه‌ای* | بزرگ | 180 | کوچک | 90 | - | - |
| | بازار روز و فروشگاه عرضه محصولات محلی* | معمولی | 150 | - | - | - | - |
| | بانک و عابر بانک | بزرگ | 75 | متوسط | 50 | کوچک | 40 |
| | موسسه بیمه‌ای | معمولی | 75 | - | - | - | - |

| | | | | | | | |
|-----|------|-----|-------|------|--------|-------------------------------------|------------------|
| 100 | کوچک | 150 | متوسط | 250 | بزرگ | انبار تجاری | |
| - | - | 30 | کوچک | 60 | بزرگ | دفتر خدمات مسافرتی و جهانگردی | |
| - | - | 100 | کوچک | 200 | بزرگ | باربری | |
| - | - | 20 | کوچک | 40 | بزرگ | خشکشویی و لباسشویی | عناصر بهداشتی |
| 30 | کوچک | 60 | متوسط | 90 | بزرگ | دستشویی عمومی | |
| - | - | 30 | کوچک | 60 | بزرگ | گرمابه کوچک | |
| 10 | کوچک | 20 | متوسط | 30 | بزرگ | اتاق بهداشت کودک | |
| - | - | - | - | 300 | معمولی | هتل (مسافر خانه) | |
| - | - | 750 | کوچک | 2000 | بزرگ | اتو کمپینگ | ی و |
| - | - | 90 | کوچک | 150 | بزرگ | محل استراحت موقت | پذیرایی |
| 15 | کوچک | 30 | متوسط | 45 | بزرگ | اتاق استراحت معلولان | |
| 50 | کوچک | 90 | متوسط | 120 | بزرگ | چایخانه و قهوه خانه | |

| | | | | | | | |
|----|------|-----|-------|-----|--------|--|---------------------------------|
| 10 | کوچک | 20 | متوسط | 30 | بزرگ | فروشگاه ساندویچ و بستنی و نوشابه | عناصر امدادی و انتظامی |
| 90 | کوچک | 150 | متوسط | 250 | بزرگ | تالار غذاخوری | |
| - | - | 30 | کوچک | 60 | بزرگ | آشپزخانه‌های جهانگردی | |
| - | - | 20 | کوچک | 40 | بزرگ | اطلاع رسانی جهانگردی | |
| 50 | کوچک | 90 | متوسط | 150 | بزرگ | فوریت‌های پزشکی و کمک‌های اولیه | |
| - | - | 30 | کوچک | 40 | بزرگ | پایگاه آمبولانس | |
| - | - | - | - | 400 | معمولی | پایگاه امداد هلیکوپتری درمانگاه* | |
| - | - | 100 | کوچک | 200 | بزرگ | نیروی انتظامی و پلیس راه* | |
| - | - | 60 | کوچک | 120 | بزرگ | پایگاه آتش‌نشانی* | |
| - | - | - | - | 120 | معمولی | پایگاه حوادث غیرمترقبه* | |

| | | | | | | | |
|----|------|----|-------|-----|--------|-----------------------|----------------------|
| - | - | - | - | 200 | معمولی | راهداری* | |
| - | - | 60 | کوچک | 120 | بزرگ | کتابخانه و کتابفروشی* | عناصر فرهنگی و مذهبی |
| - | - | 20 | کوچک | 40 | بزرگ | خانه مطبوعات* | |
| 30 | کوچک | 90 | متوسط | 150 | بزرگ | مسجد (نمازخانه)* | |
| - | - | 15 | کوچک | 40 | بزرگ | تالار تلویزیون | |
| - | - | - | - | 200 | معمولی | تالار چند منظوره* | |
| 2 | کوچک | 4 | متوسط | 6 | بزرگ | محل تابلوی اعلانات | |

ادامه جدول 3: عناصر خدماتی پیشنهادی در سطوح 1 و 2 و 3 مجتمع‌های خدماتی بین راهی ایران

| سطح 3 | | سطح 2 | | سطح 1 | | | |
|-------|--------|-------|--------|-------|--------|---------------------------|-----------------|
| حداقل | اندازه | حداقل | اندازه | حداقل | اندازه | | |
| مساد | | مساد | | مساد | | توقفگاه سواری | عناصر وابسته |
| ت | کوچک | ت | متوسط | ت | بزرگ | | |
| 300 | | 600 | | 900 | | توقفگاه اتوبوس و مینی‌بوس | خدمات به خودروی |
| 500 | کوچک | 750 | متوسط | 1000 | بزرگ | | |

| | | | | | | | |
|-----|------|-----|-------|------|------|----------------------------------|---|
| 400 | کوچک | 800 | متوسط | 1200 | بزرگ | توقفگاه وسائط نقلیه سنگین | ی |
| 600 | کوچک | 900 | متوسط | 1500 | بزرگ | جایگاه توزیع سوخت | |
| - | - | 30 | کوچک | 60 | بزرگ | پایگاه امداد خودرویی | |
| - | - | 20 | کوچک | 30 | بزرگ | تعویض روغنی | |
| - | - | 10 | کوچک | 20 | بزرگ | پنچرگیری | |
| - | - | 100 | کوچک | 200 | بزرگ | تعمیرگاه وسيله نقلیه سبک | |
| - | - | 200 | کوچک | 300 | بزرگ | تعمیرگاه وسيله نقلیه سنگین | |
| - | - | 40 | کوچک | 90 | بزرگ | فروشگاه لوازم بدکی | |
| - | - | 30 | کوچک | 60 | بزرگ | تاکسی سرویس | |
| - | - | 120 | کوچک | 200 | بزرگ | کارواش | |

| | | | | | | | |
|-----|------|-----|-------|------|------|--------------------------|----------------------|
| 400 | کوچک | 800 | متوسط | 1200 | بزرگ | پارک و فضای سبز | عناصر تفریحی و رفاهی |
| 50 | کوچک | 100 | متوسط | 200 | بزرگ | پارک کودک | |
| - | - | 20 | کوچک | 40 | بزرگ | اتاق بازی کودک | |
| 300 | کوچک | 600 | متوسط | 900 | بزرگ | فضای سبز حاشیه‌ای | |
| 200 | کوچک | 400 | متوسط | 600 | بزرگ | محوطه سازی (منظر) | |
| - | - | 400 | کوچک | 600 | بزرگ | مجموعه ورزشی و استخر* | |
| 100 | کوچک | 200 | متوسط | 400 | بزرگ | محل تصفیه‌خانه و منبع آب | تأسیسات و زیربنایی |
| 25 | کوچک | 50 | متوسط | 75 | بزرگ | محل برق اضطراری | |
| 30 | کوچک | 60 | متوسط | 90 | بزرگ | محل جمع‌آوری زباله | |

| | | | | | | | |
|-----|------|-----|-------|-----|--------|------------------------------|-----------------------|
| 100 | کوچک | 200 | متوسط | 400 | بزرگ | محل جمع آوری و تصفیه فاضلاب | |
| 40 | کوچک | 75 | متوسط | 120 | بزرگ | محل منبع گاز | |
| 20 | کوچک | 40 | متوسط | 60 | بزرگ | پایگاه شبکه جهانی (اینترنت)* | تأسیسات عمومی |
| - | - | 20 | کوچک | 40 | بزرگ | باجه پست | |
| 20 | کوچک | 40 | متوسط | 60 | بزرگ | باجه مخابرات | |
| - | - | 20 | کوچک | 40 | بزرگ | صندوق امانات | |
| 50 | کوچک | 90 | متوسط | 150 | بزرگ | مدیریت اداری مجموعه | عناصر اداری و مدیریتی |
| - | - | - | - | 40 | معمولی | ایستگاه بازرسی بر قیمت‌ها* | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|-----|--------|---------------------------------|
| - | - | - | - | 40 | معمولی | ایستگاه بازرسی بر پهداشت* |
| - | - | - | - | 40 | بزرگ | ایستگاه محیط زیست* |
| - | - | - | - | 100 | معمولی | پایگاه هواشناسی* |

عناصری که با علامت * مشخص شده‌اند، عناصری هستند که در جهت نیل به توسعه پایدار و توازن منطقه‌ای تعبیه شده‌اند.
 ماخذ: شیعه، 1381: 93-94.

5- جمع‌بندی:

در این مقاله پس از اشاره کوتاه به سوابق تاریخی و جهانی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی نقش این مجتمع‌ها از ابعاد اقتصادی، بازرگانی، اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، بصری، دفاعی و زیست محیطی مورد بررسی قرار گرفت. از آنجایی که دیدگاه دانش برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای به نمونه مطالعاتی، یک دیدگاه نظام‌مند و جامع‌نگرانه است، در این مورد ابعاد مختلف مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی مورد کند و کاو قرار گرفت تا بتوان از درون این بررسی‌ها، راهکارهایی برای استفاده از ظرفیت‌های بالقوه این مجتمع‌ها در جهت نیل به اهداف رشد و توسعه پایدار و توازن منطقه‌ای استخراج کرد. این شیوه نگرش به مجتمع‌ها، جاده‌ها را به عنوان جدا از پیکره منطقه استقرار خویش و بدون ارتباط و تعامل با افراد منطقه در نظر نمی‌گیرد، بلکه سعی در استفاده از ابزارهای دانش برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای برای جاری ساختن اهداف خویش را در قالب کالبد منطقه دارد. از این رو برای عملیاتی کردن اهداف مورد اشاره، مجموعه‌ای از

معیارهای مکانیابی و طراحی برای مجتمع‌ها مورد توجه قرار گرفت. در ادامه بعضی از عناصر جدید برای ایفای نقش‌های مورد نظر ارائه شد. به نظر می‌رسد که مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی در صورتی که براساس معیارهای اشاره شده و همراه با عناصر ویژه پیشنهاد شده احداث شود، همراه با اهداف رفت و آمدی (ترافیکی) به دست‌آوردهایی که ذیلاً به آنها اشاره می‌شود، دست خواهند یافت:

5-1- دست‌آوردهای رفت و آمدی :

شامل دسترسی سهل و سریع رانندگان، مسافران و مردم منطقه به خدمات مورد نیاز؛ کاهش تصادفات و حوادث جاده‌ای از طریق بالا بردن ضریب ایمنی راه‌ها و رفع خستگی رانندگان؛ کاهش مزاحمت‌های رفت و آمدی و روان‌تر ساختن عبور و مرور در جاده‌ها که در اثر تعدد و نحوه پراکندگی خدمات؛ کاهش اتلاف وقت رانندگان و مسافران؛ ایجاد امکانات آموزشی مناسب به منظور نحوه عملکرد این مجموعه‌ها و استفاده مسافران و رانندگان از آنها؛ سرعت بخشیدن به خدمات امدادی در جاده‌ها و مناطق اطراف؛ کاستن سوانح و حوادث ناشی از خستگی رانندگان به دلیل یکدست بودن مسیر و ایجاد تنوع در پیمایش راه.

5-2- دست‌آوردهای اقتصادی :

اعم از ایجاد بازارهای جدید برای توزیع محصولات و تولیدات منطقه‌ای؛ کمک به رونق اقتصادی و محرومیت‌زدایی از مراکز زیستی کوچک در حوزه‌های اطراف راه‌ها؛ تمرکززدایی از شهرها و توزیع عادلانه خدمات در سطح حوزه‌های منطقه‌ای آنها؛ کمک در افزایش نرخ اشتغال در منطقه از طریق ایجاد فرصت‌های جدید شغلی برای کشاورزان، دامداران و صنعتگران منطقه به منظور عرضه کالاهای خود؛ افزایش نسبی نرخ اشتغال در منطقه توسط شغل‌های ایجاد شده در مجتمع‌ها؛ جلوگیری از پدیده‌های حمل و نقل مضاعف کالا و خدمات؛ بهره جستن از سیاست زمین‌گستری؛ تقویت جاذبه‌های توریستی و تفریحی در کشور؛ تغییر ماهیت سفرهای کاری و سیاحتی به گردشگری.

3-5- دست‌آوردهای اجتماعی، تأمینی و سیاسی :

مهیا کردن زمینه برای ارتقای فرهنگ رانندگی و مسافرت و آشنا ساختن بیشتر مسافران با شرایط بومی منطقه‌ای که در حال عبور از راه‌های آن هستند؛ تبادل متقابل فرهنگی بین مسافران و ساکنان منطقه‌ها؛ افزایش ارزش‌های بصری در جهت کاستن از سوانح؛ دستیابی به پیوستگی و همگرایی ساکنان سایر مناطق کشور؛ دستیابی به بزرگتر شدن اندازه واحدهای اجتماعی در جهت بسترسازی توسعه؛ افزایش توان پشتیبانی و دفاعی کشور در بروز اتفاقات غیرمترقبه و حوادث طبیعی؛ بالا بردن امنیت جاده‌ها از طریق حضور فعال نیروهای تأمینی و انتظامی؛ بالا بردن سطح کیفیت و بهداشت خدمات ارائه شده از طریق حضور فعال نهادهای ناظر؛ فراهم ساختن امکانات اداری برای حادثه دیدگان از حوادث طبیعی غیرمترقبه؛ ایجاد امکانات مناسب به منظور گسترش فرهنگ نماز و انجام فرایض دینی؛ ایجاد روحیه شاد در مسافران، رانندگان و مردم منطقه به واسطه فراهم آوردن امکانات تفریحی؛ امکان معرفی فرهنگ نواحی روستایی؛ ایجاد شبکه گسترده و سراسری ارائه خدمات جاده‌ای، گردشگری و زیارتی.

4-5- دست‌آوردهای زیست محیطی :

مانند جهت دادن به نحوه برخورد با طبیعت و محدود ساختن آسیب و ضرر و زیان به آن؛ پاسخ به نیازهای تفریحی در جهت استفاده از مناظر طبیعی؛ جلوگیری از رهاسازی زباله‌ها و آلاینده‌ها به ویژه شوینده‌ها و مشتقات نفتی در طبیعت؛ ایجاد فضای سبز در حاشیه جاده‌ها برای تصفیه آلودگی‌ها و تلطیف هوا؛ ادغام جاده‌ها با مناطق اطراف و طبیعت حاشیه.

6- منابع:

- اصغری جوان، خسرو (بی تاریخ)، برای شهرهای اسلامی، دانشگاه اصفهان، اصفهان.

- افسر، کرامت ... و محمد کریم پیرنیا، (1350)، راه و رباط، سازمان ملی حفاظت از آثار باستانی، تهران.
- بانکز، ج. اچ. (1381)، مهندسی ترابری، ترجمه دکتر علی کدخدایی، امیرکبیر، تهران.
- پرنیان، بهمن (1376)، جایگاه مطالعات حمل و نقل و ترافیک در برنامه‌ریزی شهری در ایران، جلد دوم، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، تهران.
- پیرنیا، محمدکریم (1374)، معماری اسلامی، تدوین غلامحسین معماریان، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
- داوودی، سیدرسول (1380)، مکانیابی مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد مهندسی عمران راه و ترابری، دانشکده عمران دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
- سازمان حفاظت محیط زیست (1363)، قوانین و مقررات محیط زیست، همان، تهران.
- سازمان برنامه و بودجه (1363)، قرارداد تهیه طرح‌های توسعه و عمران، حوزه نفوذ و تفصیلی شهرها، «قرارداد تیپ 12»، شماره 63/19، همان، تهران.
- سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (1379)، طرح جامع مکانیابی مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی و تیر پارک‌ها، دفتر امور سرمایه‌گذاری، نظارت و بهره‌برداری، تهران.
- سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (1379)، طرح جامع مکانیابی مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی و تیر پارک‌ها (مطالعات استان اصفهان)، دفتر امور سرمایه‌گذاری، نظارت و بهره‌برداری، تهران.

- ساسان، سيد عبدالحسين (1364)، اقتصاد جابه‌جاگري و پژوهشي در راههاي استان اصفهان، جهاد دانشگاهي دانشگاه اصفهان، اصفهان.
- شيعه، اسماعيل (1382)، برنامه ريزي استقرار خدمات حمل و نقل و پذيرايي در راههاي بين شهري ايران، معاونت پژوهشي دانشگاه علم و صنعت ايران، تهران.
- شيعه، اسماعيل (1381)، تمهيدات شهرسازي قبل از بروز بحران‌هاي طبيعي در شهرها، دبیرخانه طرح جامع مدیریت بحران تهران، تهران.
- شيعه، اسماعيل (1380)، کارگاه برنامه‌ريزي شهري، دانشگاه پیام نور، تهران.
- صرافي، مظفر (1379)، مباني برنامه‌ريزي توسعه منطقه‌اي، مرکز مدارك علمي، سازمان مدیریت و برنامه‌ريزي کشور، تهران.
- قاضي حسامي (مترجم) (1375)، ايمني راه و ترافيک در کشورهاي درحال توسعه، سازمان حمل و نقل و ترافيک تهران، تهران.
- قريبي، فريدون (1376)، شبکه ارتباطي در طراحي شهري، چاپ دوم، دانشگاه تهران، تهران.
- کسروي، احمد (1331)، تاريخ 500 ساله خوزستان، گوتنبرگ، تهران.
- کياني، محمديوسف (1362)، شهرهاي ايران، جهاد دانشگاهي، تهران.
- کلايس، ولفرام و محمديوسف کياني (1362)، فهرست کاروانسراهاي ايران، جلد اول، سازمان ملي حفاظت از آثار باستاني ايران، تهران.

- کیانی، محمدیوسف و ولفرام کلایس (1373)، کاروانسراهای ایران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران.

- منوری، سید مسعود (1372)، اثرهای زیست محیطی جاده‌های جدید، در مجموعه مقالات دومین سمینار بررسی مسایل حمل و نقل کشور، جلد دوم، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.

- نیکخواه نائینی، احمد (1381)، مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی نیک آئین، پایان‌نامه کارشناسی ارشد معماری، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.

- وزارت برنامه و بودجه (1366)، طرح مطالعه جامع حمل و نقل کشور، قسمت مطالعات زیست محیطی، همان، تهران.

Abstract:

The Role Of Public Service Centers In Road From Urban And Regional Planning View

Esmail Shieh; Assosiate Professor Of Urban Planning Dept. IUST

Ali Asghar Badri; MSC. In Urban And Regional Planning

Abstract:

This paper is the essence of a research concerning the role of public services centers in Iranian roads from urban and regional planning view, which have been founded by the Research Authority at Iran University of Science and Technology (IUST). General speaking, the transport engineers are responsible white the public services in road sides as they are known main profession for planning and implementation of roads. In this research, the role, characteristics and impact of public services have been viewed by within a case study area between Qom and Tehran.

By a comprehensive point of view in urban and regional planning analytical descriptive method have been used. In this research, roads public service centers have been analyzed as an effective issue impacting natures and economies and societies involving whit the values environmental aspects of regions, as a result, it is known that some additional activities such as distributing rural or agricultural products are working with the services like gas station. The techniques and results can be used for spatial planning in similar region in Iran.

Keyword: Service Center, Road, Planning, Location, Sustainable Development, Regional Balance, Service Elements.

[1] Urban & Regional Planning

[2] Land Use Planning

[3] Sustainable Development

[4] Regional Development

[5] Regional Balance

[6] در بررسی نقش مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی، در پژوهش صورت گرفته، شیوه عمل بدین گونه بوده که ابتدا ارزش‌های راه بررسی شده و آنگاه تاثیر مجتمع‌ها بر تقویت این ارزش‌ها مورد تحلیل قرار گرفته است.

[7] Systems Theory

[8] Location Theories

[9] Auto Camping

©توجه: این مقاله در جلد هجدهم، شماره 1 مجله پژوهشی دانشگاه اصفهان در سال 1384 درج شده است و لذا حق مالکیت آن به مجله مزبور تعلق دارد.