

[رجوع سرور]

نقش برنامه ریزان شهری سازماندهی فضایی شهرها به منظور تخصیص بهینه زمین و زیرساخت ها به انواع کاربری هاست. در واقع سؤال اصلی این است که تخصیص زمین به انواع کاربری ها چگونه صورت می گیرد و نیز نحوه این تخصیص فضایی چگونه تعیین می شود.

برنامه ریزی شهری از طریق ساماندهی مکانیابی کانون های صنعتی آلوده کننده و نیز ساماندهی نحوه استقرار کانون های جمعیت و فعالیت و بالاخره طراحی ساختارهای شهری با رویکرد حداقل استفاده از تأسیسات ایجادکننده آلودگی، می تواند به بهبود کیفیت هوا بینجامد.

متأسفانه ضوابط و مقرات شهری در شهرهای واقع در جنوب آسیا دارای سابقه ای در زمینه عدم تخصیص زمین به انواع کاربری های شهری بوده و آن نیز بر شکل و سیمای شهرها تأثیر نامطلوبی بر جای گذاشته و به تبع آن حتی ساختارهای نامتوازن و وضعیت اقتصادی و کیفیت هوای شهرها نیز تحت تأثیر قرار گرفته اند.

ملحوظ داشتن نقش نیروهای بازار و مؤلفه عرضه و تقاضا و نیز مدیریت صحیح تخصیص منابع، می تواند نقش بسیار مثبتی در هدایت توسعه اصولی شهر و تقابل آلودگی هوای ناشی به شرط آن که با سایر سیاست های بخشی به ویژه بخش حمل و نقل شهری هماهنگ و همسو شده باشد.

شکل یک شهر و الگوی توزیع جمعیت و تخصیص کاربری زمین در کیفیت هوا و به تبع آن شاخص های بهداشتی شهر، نقش ایفا می کند. ساختار و شکل یک شهر بر موقعیت مکانیابی کانون های آلوده، مراکز که جمعیت بیشترین وقت خود را آنجا سپری می کند، همچنین بر میزان خروجی آلوده ها (از طریق تأثیر که روی میزان فعالیت مراکز آلوده دارد) تأثیر می گذارد.

**اهداف و سیاست های برنامه ریزی شهری**  
 ۱- توسعه، تجهیز و افزایش بازدهی زیرساخت های شهری و تخصیص بهینه زمین با هدف کمک به رشد اقتصادی  
 ۲- مدیریت توسعه فضایی با حدحاصل رساندن هزینه های زیرساخت های شهری  
 ۳- حفظ و نگهداری و در عین حال بهبود کیفیت محیط شهری (شامل وضعیت سرانه مسکونی و غیره)  
 ۴- حفاظت محیط طبیعی واقع در پیرامون شهر

راهبردهای مختلفی برای تحقق هر یک از اهداف فوق وجود دارد که ممکن است حتی در تقابل با یکدیگر نیز باشند. به عنوان مثال توسعه زمین ممکن است در ظاهر امر در تقابل با هدف شماره چهار یعنی حفاظت از محیط زیست باشد.

اصلیه تحقق اهداف چهارگانه برنامه ریزی شهری با این واقعیت مستلزم شده که برنامه ریزان به طور غیر مستقیم می توانند روی شکل و ساختار شهری تأثیر بگذارند که از آن جمله می توان به قوانین کاربری زمین، سرمایه گذاری آلوده در ساختارهای شهری و مالیات بندت اشاره کرد. البته برای حصول به یک نتیجه ای راه حل های مذکور بایستی کاملاً هماهنگ و همسو باشند. البته در عمل، تغییر فرقه های تأثیر سیاست های فضایی با تغییر یا ملو مقرات کنترل و نظارتی، اجرای آنها با مشکلات عدیده ای مواجه می سازد.

**پیشینه رویکرد به برنامه ریزی شهری**  
 از نظر تاریخی برنامه ریزی شهری در جنوب آسیا به پیروی از قوانینی آغاز شد که هدف عمده آن نوسازی شهری و تعیین نحوه رشد و توسعه فرقه شهری در فواصل زمانی مشخص و در تعیین از برنامه ریزی بود. اصول امروزی شهر، بدون این که نظری درباره نحوه کاهش هزینه های زیربنایی شهری- توسعه مسوئه حمل و نقل - داشته باشند و همچنین بدون این که آنتیته یا رویکردی به این مهم داشته باشند که چگونه طراحی شهری می تواند آلودگی هوا و محیط زیست را کاهش داده و اصلاح کند. در واقع برنامه ریزی شهری حاصله نشان می دهد که ضوابط و مقرات نامناسب و ناهماهنگ کاربری زمین می تواند مشکلات جدی برای رشد و توسعه شهر به وجود آورد. به عنوان مثال در شهرهای آسیای جنوبی رویکرد کمپلکس پلتن گند داشتن تعداد طبقات ساختمان است. برای حفظ ضوابط زمین در پیمان خرید سرحد و نیز وضع پلتن ترین FSI یکپوخت در سرتاسر شهر و احتساب از تراکم تنها راه حل به شمار می آید.

در بیشتر شهرهای هند میزان FSI حدود یک است. حال آن که در سایر شهرهای آسیایی این میزان حدود پنج تا ۱۵ می باشد. در نتیجه نیاز به زمین افزایش پیدا می کند و تقاضای برای زمین سریع تر از عرضه آن می رود و همین امر باعث می شود که تراکم تا حد قیمت گرانترین شهرهای دنیا افزایش می دهد.

در FSI از سطح پلتن گند داشته موجب توسعه افقی شهر می شود. این نوع توسعه اصولاً از نظر سرمایه گذاری در ساختارهای شهری غیر اقتصادی بوده و از طرف دیگر به لحاظ افزایش سریع تقاضا برای زمین و محدودیت عرضه زمین موجب می شود که اقتضای منوط و فقیر شهری توان تأمین زمین در محدوده های رسمی شهر را نداشته و به ناچار به روش های غیرقانونی و غیررسمی توان تأمین زمین و اسکان در خارج از محدوده های خدماتی شهر توسل شوند. ضوابط نامناسب برای توسعه کاربری و سرمایه گذاری در شهرهای آسیایی می شود که درآمدهای تولیدی شهری از میانگین درآمد و عواید حاصل برسد. در چنین وضعیتی متوسل شدن به منابع طبیعی (افروش تراکمها، گذر دام و ...) برای بدیهی برای توسعه حمل و نگهداری (بی سرمایه) زمین در هند نتیجه دو عامل است. ۱- کمبود زمین حاصل از زمین ها در وضعیت نامطلوبی ناشی از معارض در سنگ و مالکیت کار دراند.

در ترکیه و مالزی تراکمهای بلنمدت برای توسعه اصولی کاربری ها به خاطر همین مناقشات انجام نمی گیرد. این مسئله به انتخاب مختلف منابع توسعه اقتصادی شهر می شود.

توسعه هدفمند نیاز عملی بازار راند در برنامه ریزی و بازاریابی توسعه غیروارسی از زمین های کوچک مقیاس و نیز اید و نتیجه بخشی از آن به صورت خرده فروشی هستند و لذا همین امر بسیاری از صورت های اشتغال و تقلیل قیمت واحدهای مسکونی را از زمین فرستاد.

اگر کاربری زمین ها با FSI بالاتر اتفاق بیفتد در این صورت توسعه غیروارسی از زمین پیرامون زمین می آید و نتیجه بخشی از زمین مسکونی این حمل و نقل و گسترش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و متعاقب آن افزایش آلودگی هوا است. چنین ساختار شهری به جدا سازی حمل مسکونت اقتدار آسیب پذیر از مراکز کسب و کار منجر می شود (البته مراکز کسب و کار



# سازماندهی فضای شهری و تخصیص بهینه زمین

اگر یک شهر به مرور زمان به سمت ساختار طبیعی حرکت کند و به موازات آن بهبودی در سیستم مدیریت شبکه حمل و نقل اتفاق بیفتد در چنین شرایطی آلودگی هوا شدید خواهد شد. برنامه ریزی در شهرهای با تراکم بالای جمعیت و ساختمان ها، تک هسته ای به سرمایه گذاری کلان در عرضه زیرساخت ها، مدیریت بسیار قوی و کارآمد سازماندهی اصولی جامع حمل و نقل شهری نیاز دارد. در صورتی که در شهرهای کوچک و جمعیت چینی از راه های خیلی احساس نمی شود. مدیریت ضعیف سیستم حمل و نقل بخش مرکزی شهرها و به تبع آن پدیده های ناشی از تراکم های مختلف عامل مهم افزایش آلوده ها از طریق آگرو خودروهاست.

**سیاست کنترل از آلوده های ناشی از خودروها**  
 یکی از مسائل اساسی در مدیریت شهری کشورها ایران، آسیا، آلودگی هوای شهرها ناشی از تمرکز مواد زید معلق آلوده کننده هوا است. در صورتی که این مشکل در زمینه به راضی از طریق اعمال سیستم های مدیریتی کلان در تراکم حمل و نقل و نیز طراحی شهری و ساخت چشم اندازهای مطلوب شهری قابل حل است. هر وقت طرحی مناسب چشم اندازها و ساختارهای شهری عملی شده، جریان ترافیک آلوده کننده کاهش شده و مؤلفه های کیفیت هزینه ای طرز چشمگیری افزایش پیدا کرده است. متأسفانه ساختار کشورها هنوز اندکی به این موضوع توجه داشته اند. اقدام خاصی در زمینه ترافیک مثبت آن در عمل نیاروده اند که علت اصلی آن ابتدا در لوکس و تجملی پنداشتن طراحی است. توسعه به بعد رسوم طراحی و بازره در کمبود امکانات مالی جهت هزینه های خارجی به سادگی میسر شده است. در صورتی که در این کشور قیله های اندک سرمایه گذاری در زمینه پیروژه های راهسازی مناسبی زیست محیطی چگنگری به بار می آورد.

برای کنترل آلوده های ناشی از وسایل نقلیه، وضع مقرات منتهی به کاهش آلوده ها، تقلیل و کنترل تراکم جمعیت و گاستن از شدت مکان گزینی مراکز کار خرید و فروش در منطقه C.B.D. و جمله آنگارهای مهم است. البته سؤال اساسی در این باره این است که نتایج سیاست های همچون قانونگذاری در زمینه کاربری زمین، سرمایه گذاری در زیرساخت ها و نظام مدیریت پروژه شهری چگونه می تواند با حداقل پیامدهای منفی به این نتایج مثبت برسد.

**افزایش یا حفظ تراکم های مسکونی**  
 ضوابط و مقررات کاربری زمین می تواند میزان تراکم ساختمانی و جمعیتی را افزایش دهد. البته به شرط آن که شرایط بازار نیز زمینه تقاضای لازم را فراهم سازد، در غیر این صورت قانونگذاری صرف مشکلی را حل نمی کند. بیشتر قوانین کاربری زمین از آسیای جنوبی - برای حدحاصل قطعات با حداکثر طبقات ساختمانی - با هدف پلتن گند داشتن میزان تراکم از تقاضای آلوده و وضع دهنده است. همین امر (تضمینی بودن میزان تراکم و عدم همخوانی آن با شرایط بازار) زمینه عدم تمدان بین عرضه با تقاضا را سبب شده و به افزایش قیمت زمین و ساختمان منجر می شود. این مسئله در برنامه ریزان نیز تأثیر می رسد که شرایط عرضه و تقاضای بازار نقش برجسته تر و بهتری نسبت به معوقات و بخشنامه ها در تعیین میزان تراکم های مسکونی و جمعیتی ایفا می کنند. افزایش واحدهای مسکونی به هر چه کمبود مسکن در بازار، به گسترش قیمت و هزینه های آنها منجر می شود.

برنامه ریزان نیز اغلب با محدود ساختن توسعه های ناپوشتم شهری به محدودیت عرضه زمین و مسکن مردم می زند. این مسئله فرآیند ترسیم و توسعه کمربندی زمین برای شهرها و تعیین حد مجاز ساخت و ساز (تعیین محدوده خدماتی) ناخواسته به عنوان عرضه زمین ایجاد می شود. در صورتی که در همین شهرها جابه جایی شخصی صورت می گیرد. حد عنوان یک واقعیت و نکته تاریخی است. اصولاً در شهرهای با بیش از پنج میلیون نفر جمعیت C.B.D. ایجاد خود را از حدود زیادی - به موازات رشد هزینه های تأمین - از دست می دهد. بنابراین درجه ای از شهر چند هسته ای بایستی در کلان شهرها پذیرفته و اعمال شود، هر چند، تک هسته ای بودن شهرها هم از این زاویه از نظر تسهیل ارتباطات و تسریع سفرها ایجاد می کند.

**تراکم ساختمانی و جمعیتی بالا نیازمند حاکمیت مدیریت تر و تد عرصه سیستم حمل و نقل شهری است و علاوه بر این نیازمند اجرای جدی مقررات ساخت پارکینگ و استفاده از پارکینگ ها و بالاخره طراحی و رولا سازی حرکت در پیاده روهای شهری است**

جنوب آسیا افزایش تعداد طبقات ساختمانی و همچنین روند صعودی تراکم جمعیت و ساختمان بر کیفیت هوا تأثیر بسیار نامطلوبی گذاشته. علت دیگر این امر هوشمند شدن سیستم های کنترل حمل و نقل در شهرن است. با روندی که در این کشورها دیده می شود تعداد کل خودروها به دو تا سه برابر افزایش پیدا خواهد کرد، که چرا که روند افزایش جمعیت بر تراکم ساختمانی و سرانه خودرو و ترافیک تأثیر مثبت می گذارد. به تبع نتایج ساختاری مدیریت ترافیک امکان کنترل تمامی وسایل نقلیه و استاندارد سازی آنها با هدف تقلیل میزان کارهای خروجی به سادگی میسر خواهد شد. در صورتی که راضی ارتباط و تعامل سیاستگذاری شهری را با مسئله سیستم حمل و نقل شهری نشان می دهد.

تراکم ساختمانی و جمعیتی بالا نیازمند حاکمیت مدیریت تر و تد در عرصه سیستم حمل و نقل شهری است علاوه بر این نیازمند اجرای جدی مقررات ساخت پارکینگ و استفاده از پارکینگ ها و بالاخره طراحی و روان سازی حرکت در پیاده روهای شهری است و از طرف دیگر اقدام به بخشایش کاربری های تجاری به بیرون از محدوده C.B.D. با هدف صرفه جویی در هزینه های مدیریت ترافیک، دارای تأثیر مالی اندکی بوده است.

**سرمایه گذاری های زیربنایی**  
 مدیریت عرصه های پرتراکم شهری منوط به انجام سرمایه گذاری های عمده زیربنایی است. البته این سرمایه گذاری ها لزوماً بالا نیستند و حتی در بیشتر موارد کمتر از سرمایه گذاری مسکن در یک شد برابر در تراکم بالاتر زیر پیرامون شهر است. برای افزایش سرعت حمل و نقل در نواحی پیرامونی و همچنین دسترسی سریع و سهیل به منطقه تجاری و مرکزی، توسعه حمل و نقل بخش عمومی ضروری تاد دارد. حفظ برتری منطقه تجاری - مرکزی از نظر عملکرد و نیز آرزش های معماری، ساختمانی، صنایع و توسعه شاعی خدمات به خصوص شبکه دسترسی به صورت شاعی و حداقل یک خیابان گسترش دنی پیرامون C.B.D. برای توزیع سریع جریان نقد و آمدن است.

**نظام مالیاتی**  
 یک استاندارد مالیاتی احتمالاً وسیله سهیل مالی برای کنترل و هدایت انبوه سازی و افزایش تراکم است. به علاوه از دستمزدهای بالا ممکن است بر ساختار تجاری و قیمت های بالای تعداد طبقات ساختمانی صنعتی (تجملی) شود. اصولاً باید در دستمزدها باید هزینه بهبود زیرساخت های شهرگ های کوچک پیرامون مراکز شهری را پوشش دهد. توسعه سرمایه گذاری در معامات ملکی هر چند منصفانه به نظر می رسد اما انجام آن نیز به نوعی رالت خوارگی است. در کیفیت یک لیب افراد صرفاً به درآمد مولی فکر می کنند و همین امر از کنترل فرایع امین بر کارایی و بازده اقتصادی زمین داد. افزایش سرمایه گذاری و به تبع آن افزایش مالیات، استانه سودآوری را تحت تأثیر کاربری زمین در کاهش می برد. کارایی و بازده زمین زمین نیز باین بدن تراکم آن در بلندمدت از نبود چنین مالیات هایی نشأت می گیرد.

**منابع ثابت و سیاست کاربری زمین**  
 تصویب قوانین و ضوابط کاربری اراضی و سیاست گذاری های مالی از جمله ابزارهای عمده در تعیین موقعیت کاربری های مسکونی و صنعتی مؤثر در آلودگی هوا می باشد.

**آلودگی صنعتی**  
 اگرچه فعالیت های صنعتی در شهرها در چند دهه آلودگی کاهش یافته است اما در هر حال مکان بهینه برای منابع آلوده کننده در مناطق کلان شهری باید به نحوی باشد که کارخانه ها تا جایی که ممکن است از مراکز استقرار جمعیت دور باشند و در عین حال دسترسی آسان و سریع برای کارگر را حفظ کنند. عدم تحقق تعادل و بهینه و مطلوب در این عرصه به معنای آناشنگی حجم وسیعی از آلوده ها در محدوده مراکز استقرار جمعیت، افزایش تراکم، آلودگی ناشی از سفرهای روزانه و بالاخره افزایش هزینه رفت و آمد کارگران است.

بیشتر کارگران برای راهی از سنگینی هزینه های سکونت در کلان شهرها و نیز پرداخت هزینه های بالای ترده ترجیح می دهند که در اراضی خارج از محدوده قانونی شهرها اقدام به ساخت و سازهای غیررسمی (به صورت حاشیه نشینی) کرده و به این صورت زیست خود را در معرض انواع آلوده ها و به تبع آن بیماری ها قرار می دهند.

مکانیزم طبیعی حاکم بر بازار زمین، کاربری ها و مراکز صنعتی را به اراضی پیرامون شهرها می راند و این قبیل اراضی را تحت فشار تغییر کاربری از وضعیت باره به صنعتی - مسکونی قرار می دهد. ضوابط و مقررات دولتی بایستی نظارت لازم را برای نقل و انتقال موقعیت کارخانه ها و تسهیلات وابسته به آن را داشته باشد و هزینه های ناشی از این نقل و انتقال را از طریق فروش زمین کارخانه ها به قیمت بازار تأمین کند. البته این کار بعضاً به خاطر طولانی بودن نتیجه و تصویب قوانین و نیز هزینه بر بودن نقل و انتقال کارخانجات بسیار مشکل به نظر می رسد. در بعضی از شهرهای جنوب آسیا مالکان مجبورند ماشین آلات کم بهره و آلوده کننده را متوقف سازند. این مسئله مشکلات زیادی را از حیث تأثیرگذاری بر مرزها و محدوده های شهری به وجود می آورد. سطح آلودگی از افزایش می دهد و موجب ویرانی میزان زیادی از ملک و از حیرت افتخار افغانان اراضی می گردد.

**مناطق مسکونی**  
 پرتراکم جمعیتی با درآمد پایین منبع اصلی آلودگی هوا است زیرا برای گرمایش و یخچت و ویز از سوخت های فسیلی آلوده کننده استفاده کرده و نیز هزینه های خود را می سوزاند. این مهم یک مسئله بارز برای شهرهای نرس و برنامه ریزی کاربری زمین می تواند این مشکل را حل کند، بلکه حل این معضل منوط به ساماندهی و تنظیم بافت های فرسوده شهری است و از این معضل بافت های فرسوده حاشیه نشینی به صورت قانونی حل می شود. جمع بندی و تحلیل مجموعه قوانین و مقرات منعمه و نیز انطباق آنها در یک نگرش سیستمی بر اوقیات در حد واحدهای همسایگی می تواند نقش مهمی در ساماندهی محلات دارای بافت فرسوده داشته باشد.

جابه جایی اجباری و تغییر مکان خانوارهای کم درآمد به جز در وقوع سیلاب های شدید اندهای غلط است. سوزاندن غیرمعتاد انتقال در مناطق مسکونی از قوانین ضعیف در عرصه مدیریت مواد زیاده جامه شهری نشأت می گیرد. گامی ایفای ضوابط و مقررات کاربری زمین استقرار کاربری های تجاری، ویلاسازی و صنعتی را در داخل بافت های مسکونی صعودی می کند چرا که تداخل کاربری های ساختمانی و کاربری های فرسوده شهری است و از این معضل بافت های فرسوده حاشیه نشینی به صورت قانونی حل می شود. علاوه بر این نظارت مقیاس و حیطه جمع بندی و تحلیل مجموعه قوانین و مقرات منعمه و نیز انطباق آنها در یک نگرش سیستمی بر اوقیات در حد واحدهای همسایگی می تواند نقش مهمی در ساماندهی محلات دارای بافت فرسوده داشته باشد.

جابه جایی اجباری و تغییر مکان خانوارهای کم درآمد به جز در وقوع سیلاب های شدید اندهای غلط است. سوزاندن غیرمعتاد انتقال در مناطق مسکونی از قوانین ضعیف در عرصه مدیریت مواد زیاده جامه شهری نشأت می گیرد. گامی ایفای ضوابط و مقررات کاربری زمین استقرار کاربری های تجاری، ویلاسازی و صنعتی را در داخل بافت های مسکونی صعودی می کند چرا که تداخل کاربری های ساختمانی و کاربری های فرسوده شهری است و از این معضل بافت های فرسوده حاشیه نشینی به صورت قانونی حل می شود. علاوه بر این نظارت مقیاس و حیطه جمع بندی و تحلیل مجموعه قوانین و مقرات منعمه و نیز انطباق آنها در یک نگرش سیستمی بر اوقیات در حد واحدهای همسایگی می تواند نقش مهمی در ساماندهی محلات دارای بافت فرسوده داشته باشد.

**حداکثرن مناطق صنعتی یا مناطق مسکونی**  
 به علت تراکم و علاقه ای که به مناطق صنعتی یا مناطق مسکونی دارد و این اشتغال کانون های اشتغال کوچک مقیاس است چرا که این شرایط منوط های اقتصادی و اجتماعی و همچنین بیشتر بر ممنوعیت استقرار کانون های اشتغال کوچک مقیاس است. این مناقش ناشی از دشمن آلودگی های صنعتی و هوا است.

**حداکثرن مناطق صنعتی یا مناطق مسکونی**  
 به علت تراکم و علاقه ای که به مناطق صنعتی یا مناطق مسکونی دارد و این اشتغال کانون های اشتغال کوچک مقیاس است چرا که این شرایط منوط های اقتصادی و اجتماعی و همچنین بیشتر بر ممنوعیت استقرار کانون های اشتغال کوچک مقیاس است. این مناقش ناشی از دشمن آلودگی های صنعتی و هوا است.

برنامه ریزان شهری در نقش مالیاتی اقتصادی - اجتماعی در خلق فرقه های جدید مملو شده از ترافیک می کنند و از طرف دیگر نسبت به کنترل عوامل آلوده ساز محیط و تقسیم حساب هستند. در صورتی که تراکم های زیاد بر نقش تأثیرگذار بر معیشت بازار در شکل جدید ساختارهای شهری ایجاد می کنند، راهبرد در گروه ها مانگی است که در سیاست های کلیدی بخشی از نظیر سیستم حمل و نقل شهری، سیستم استقرار صنایع، سیستم کاهش آلودگی هوا و بهبود کیفیت محیطی است.