

ارزیابی روند تهیه و اجرای طرح‌های ساختاری- راهبردی؛ نمونه موردی منطقه ۹ شهرداری تهران

نصرالدین الیاس زاده مقدم- دکتری شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم تحقیقات، تهران، ایران.

structural evaluation process developed and implemented plans - strategic, sample Tehran Municipality District 9

Abstract:

Structural design - a change in strategic thinking, rational and Holistic worldwide have emerged. The main objective of this study was to evaluate alternative structural designs - strategic urban development plans. Key research questions include: 1- the preparation and implementation of structural design -What is strategy? 2-Whether the structural design - a strategy can be a good alternative to the pattern of urban development plan? The main hypothesis of this research is: Structural design pattern - with the approval of a strategic approach to local planning seems to be a good alternative to the pattern of urban development plan. The methodology of this study point to the "analogy" and the "induction" is based on. Finally, the study of how urban design district 9 Tehran (with strategy); The plan detailed how the 9th Tehran-based strategic master plan of the main hypotheses are tested. Becomes clear that structural plan - a strategic alternative to the pattern of urban development plans are prepared.

Keywords: Evaluation, strategic planning, structural design - strategic, thematic, topical.

چکیده

طرح‌های ساختاری- راهبردی در پی دگرگونی تفکر عقلایی و جامع‌نگری در سطح جهان پدید آمده و روند تهیه، تصویب و اجرای طرح‌های شهری کشور ما را نیز دگرگون ساخته‌اند. در واقع مهم‌ترین هدف این پژوهش سنجش امکان جایگزینی طرح‌های ساختاری- راهبردی در طرح‌های توسعه شهری است. سوالات کلیدی این پژوهش عبارتند از: ۱- روند تهیه و اجرای طرح‌های ساختاری- راهبردی به چه صورت است؟ ۲- آیا طرح‌های ساختاری- راهبردی می‌توانند جایگزین مناسبی برای الگوی تهیه طرح‌های توسعه شهری باشند؟ همچنین فرضیه اصلی این پژوهش عبارت است از: الگوی طرح‌های ساختاری راهبردی با تایید برویکرد برنامه ریزی محلی به نظر می‌رسد جایگزین مناسبی برای الگوی تهیه طرح‌های توسعه شهری باشد. روش این تحقیق از نقطه نظر اصول متدلوژی هم بر «قیاس»^۱ و هم بر «استقراء»^۲ استوار است؛ زیرا که هم بعضی از دستاوردهای نظری و عملی کشورهای پیشرفته را فرض و مبنا قرار خواهد داد (قیاس) و هم محقق شخصاً به مطالعات و بررسی‌های موردی است خواهد یافت. در یک تقسیم‌بندی دیگر بخشی از تحقیق به صورت مطالعه اسناد و مدارک و بخش دیگر مطالعات فردی را قلم این سطور (مطالعات عینی و میدانی) خواهد بود. در نهایت متدلوژی این تحقیق بر قیاس و استقراء؛ کاربرد منابع کتابخانه‌ای و از استفاده از روش‌های تشریحی و تحلیلی در عین حال «روش‌های اکتشافی و میدانی» مبتنی است. در نهایت با استفاده از بررسی نحوه تهیه طرح منطقه ۹ شهری تهران (با نگاه راهبردی) و همچنین نحوه تهیه طرح‌های تفصیلی منطقه ۹ تهران بر اساس طرح جامع استراتژیک فرضیه اصلی پژوهش مورد آزمون قرار می‌گیرد و مشخص می‌گردد که طرح‌های ساختاری- راهبردی جایگزین مناسبی برای الگوی تهیه طرح‌های توسعه شهری هستند. واژگان کلیدی: ارزیابی، برنامه ریزی راهبردی، طرح ساختاری- راهبردی، موضوعی، موضعی.

* نویسنده مسئول مکاتبات، شماره تماس: ۰۹۱۲۱۷۸۹۵۶۰، رایانامه: moghadam@causer.gov.ir

1. deduction
2. induction

۱- مقدمه

این میان نحوه بومی‌کردن تجارب جهانی است. بر این اساس ابتدا باید این پدیده و تحولات جهانی شناسایی گردند و ثانیاً راه‌های کاربرد و استفاده از آنها با توجه به شرایط کشور استخراج شوند.

۲- مبانی نظری

۱-۲- برنامه‌ریزی راهبردی

بیست و پنج سال پیش برنامه‌ریزی راهبردی در بخش خصوصی به منصف ظهور رسید. ریشه‌های آن به ضرورت ناشی از رشد و تحول سریع شرکت‌ها در برنامه‌ریزی موثر و مدیریت آینده بسته است؛ زیرا آینده به شکل فزاینده‌ای غیر قطعی نمود می‌یابد. در اواخر دهه ۱۹۶۰، شرکت‌های بزرگ صنعتی ایالات متحده دارای برنامه‌ریزی راهبردی رسمی برای استفاده بودند. در اواسط دهه ۱۹۸۰ بیش از نیمی از شرکت‌های معروف، به نوعی از برنامه‌ریزی راهبردی بهره‌می‌بردند (Denhardt 1985) برنامه‌ریزی راهبردی، به موازات بسط و تکامل، شیوه‌های متفاوتی را در پیش گرفت. «تیلور» (1984 Taylor) پنج سبک عمده در برنامه‌ریزی راهبردی شرکتی تمیز می‌دهد که در سال‌های اخیر به منصف ظهور رسیده‌اند: کنترل مرکزی، چارچوب ابداع، مدیریت راهبردی، برنامه‌ریزی سیاسی و تحقیقات درویدادهای آتی. «بریسون»، «فریمن» و «رورینگ» (1986) همچنین میان پنج مدل از برنامه‌ریزی راهبردی قابل به تمایز می‌باشد: «سیاست هاروارد»، «پورت فولیو» (portfolio) صرفه‌جویی‌های صنعتی، سهامدار و مدل فرایند تصمیم.

به دنبال تحولات وسیع و عمیق در حیات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جامعه بشری در چند دهه‌ی اخیر و آغاز «عصر پسامدرن»، اینک دانش و تجربه‌ی برنامه‌ریزی نیز وارد یک دوران بحران، ابهام و چالش جدی شده است. در این راستا انبوهی از نظریه‌ها و پارادایم‌های جدید، از جمله پارادایم برنامه‌ریزی راهبردی، در کشورهای پیشرفته و به تبع آن در سراسر جهان و از جمله ایران مطرح شده است که به نوبه خود انبوهی از مسائل و مشکلات جدید نظری و عملی به

در سال‌های اخیر، به دنبال حادث شدن مسائل شهرنشینی و شهرسازی در کشور، موضوع تحول در نظام شهرسازی کشور، هم در میان سازمان‌های تصمیم‌گیر و هم بین نهادهای تصمیم‌ساز در حرفه شهرسازی، به یک ضرورت تبدیل شده است و وظیفه پژوهشگران شهرسازی شناخت تجارب جدید جهانی، درک و جذب نهایتاً بومی‌سازی آنهاست. شاید بحث در عرصه نظری آسان باشد ولی در عرصه‌ی عمل با مشکلات زیادی برای به‌کارگیری اندیشه‌ها و روش‌های نو وجود دارد. در واقع هنوز زبان، واژگان و مفاهیم مشترکی بین متولیان، مسئولان رسمی شهرسازی و جامعه حرفه‌ای شهرسازی وجود نداشته، هر یک دانش و تجارب خاصی دارند که احتیاج به تبادل نظر و گفت‌وگو دارد. مسئله اصلی پیش رو، ارائه پاسخی به موضوع نیست بلکه باب کردن شیوه‌گفت و گو و انتقال تجارب و نظرات در این زمینه خطیر است. تجربه‌های جدید که زیر عنوان رویکرد راهبردی و با طرح‌های راهبردی صورت می‌گیرد، هنوز با کمبودهای جدی روبه‌روست.

امروزه می‌توان گفت که در عرصه دیدگاه‌ها و نظریه‌های مطرح در سطح حرفه شهرسازی دو نوع دیدگاه اصلی وجود دارد. دیدگاه اول بر این اعتقاد است که چون پیش‌شرط‌های لازم برای تحول شهرسازی در کشور فراهم نیست، بنابراین اصولاً ورود به نوگرایی و به‌کارگیری الگوهای جدید در برنامه‌ریزی شهری کاری نادرست است، باید کار از جای دیگری آغاز شود، باید ابتدا زیرساخت‌ها فراهم شود، تشکیلات و قوانین مناسب به وجود آید، آگاهی عمومی و نظام آموزشی مطلوب فراهم گردد. دیدگاه دوم بر این نظر است که کشور ما جزئی از جهان است و تحت تأثیر پدیده جهانی شدن قرار دارد و فرایندهای شهرنشینی و شهرسازی نیز از این شرایط برکنار نیست (مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، ۱۳۸۵، اصلاح نظام مدیریت توسعه شهری در ایران) آنچه مسلم است در هر صورت در عمل در مسیر تحول قرار گرفته و در واقع کشور ما در یک مرحله گذار قرار دارد. در این وضعیت راهی جز مداخله آگاهانه و قبول تغییر وجود ندارد. البته مسئله اصلی در



همراه آورده است.

۲-۲- جایگاه برنامه ریزی راهبردی در انواع روش‌های برنامه ریزی شهری

از دیدگاه تحلیل نظری می‌توان گفت که هر نوع نظام شهر سازی، خواه و ناخواه مبتنی بر سه رکن عمده است:

- دیدگاه‌ها و نظریه‌های شهرسازی؛

- روش‌ها و فنون شهرسازی؛

- ابزارها و فنون اجرایی طرح‌های شهرسازی (معاونت شهر سازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی ۱۳۷۸، کمیته تعاریف، شرح خدمات و قراردادها).

به دنبال این تحولات بنیادین به تدریج در طول چند دهه اخیر مجموعه‌ای از نظریه‌ها، دیدگاه‌ها و پارادایم‌های جدید در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری جهان مطرح شده است که اهم آنها عبارت است از:

- «برنامه‌ریزی گام‌به‌گام» (Incremental Planning) (ایالات متحده - لیندبلوم - ۱۹۶۵)؛

- «برنامه‌ریزی حمایتی» (Advocacy Planning) (ایالات متحده - داویدوف، ۱۹۶۵)؛

- «برنامه‌ریزی عدالت‌خواه» (Equity Planning) (ایالات متحده - ۱۹۶۵)؛

- «برنامه‌ریزی سیستمی» (Systemic Planning) (انگلستان، ۶۸-۱۹۶۵)؛

- «برنامه‌ریزی راهبردی» (Strategic Planning) (ایالات متحده - دهه ۱۹۶۰)؛

- «برنامه‌ریزی فرایندی» (Process Planning) (انگلستان، فالودی، ۱۹۷۳)؛

- «برنامه‌ریزی پاسخگو» (Responsive Planning) (انگلستان، مک‌کونل، ۱۹۸۱)؛

- «برنامه‌ریزی دموکراتیک» (Democratic Planning) (ایالات متحده، فین اشتاین، ۱۹۸۵)؛

- «برنامه‌ریزی مشارکتی» (Collaborative Planning) (بریتانیا، هیلی، دهه ۱۹۹۰)

هر یک از این نظریه‌ها و دیدگاه‌ها بر جنبه‌ها و ابعاد خاصی از برنامه‌ریزی شهری (شناختی، اجتماعی، اجرایی و غیره) نظر دارند که به جای خود آموزنده و مفید هستند؛ اما در یک چشم‌انداز کلی می‌توان تحول

نظریه‌های برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای در کشورهای پیشرفته جهان را در طول قرن بیستم به سه مرحله اساسی تقسیم کرد. در واقع می‌توان از سه پارادایم یا نظریه اصلی نام برد که هر کدام در یک محدوده‌ی زمانی معین نقش غالب و فراگیر داشته است. این سه پارادایم به ترتیب پیدایش و تکامل خود عبارت است از: «الف- پارادایم برنامه‌ریزی جامع یا برنامه‌ریزی عقلانی»، «ب- پارادایم برنامه‌ریزی سیستمی»، «پ- پارادایم برنامه‌ریزی راهبردی».

یکی از وجوه تمایز برنامه‌ریزی راهبردی نسبت به رویکردهای پیشین، تقسیم وظایف برنامه‌ریزی به دو سطح اساسی است که تفاوت کیفی با هم دارند و از مفاهیم کلیدی برنامه‌ریزی راهبردی محسوب می‌شوند. - «سطح اول: برنامه‌ریزی راهبردی» (سیاست‌گذاری و تصمیم‌سازی)؛ و - «سطح دوم: برنامه‌ریزی عملیاتی» (تهیه‌ی طرح، اجرا، نظارت و بازنگری).

بر اساس این سطح‌بندی، اسناد برنامه‌ریزی راهبردی توسعه و عمران شهر، نیز به صورت دو نوع طرح یعنی «طرح راهبردی» و «طرح تفصیلی» تدوین و ارائه می‌شود؛ بنابراین تدوین طرح یا طرح‌ریزی بخشی از فرایند برنامه‌ریزی شهری است که نتایج مراحل مختلف برنامه‌ریزی را به صورت اسناد طرح توسعه و عمران شهر تنظیم و ارائه می‌کند. این اسناد پس از طی مراحل بررسی و تصویب توسط نهادهای صلاحیت‌دار جنبه‌ی قانونی و لازم‌الاجرا پیدا می‌کند. مجموعه طرح راهبردی و طرح‌های تفصیلی با یکدیگر سند عمومی توسعه و عمران شهر را تشکیل می‌دهد.

۲-۲- فرایند و مراحل تهیه‌ی طرح راهبردی توسعه‌ی شهری

«فرایند برنامه‌ریزی راهبردی» دربرگیرنده مجموعه‌ای از فعالیت‌های هدفمندی، منظم و مرتبط با یکدیگر است که انجام موفقیت‌آمیز آنها مستلزم به‌کارگیری روش‌شناسی مناسب و تقسیم فعالیت‌ها به مراحل مختلف است. معمولاً این فرایند، به اعتبار دیدگاه‌ها و مقاصد گوناگون، به سه تا یازده مرحله تقسیم می‌شود.

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

درکلی ترین حالت می توان فرایند برنامه ریزی راهبردی توسعه ی شهری را به سه مرحله اساسی تقسیم کرد:

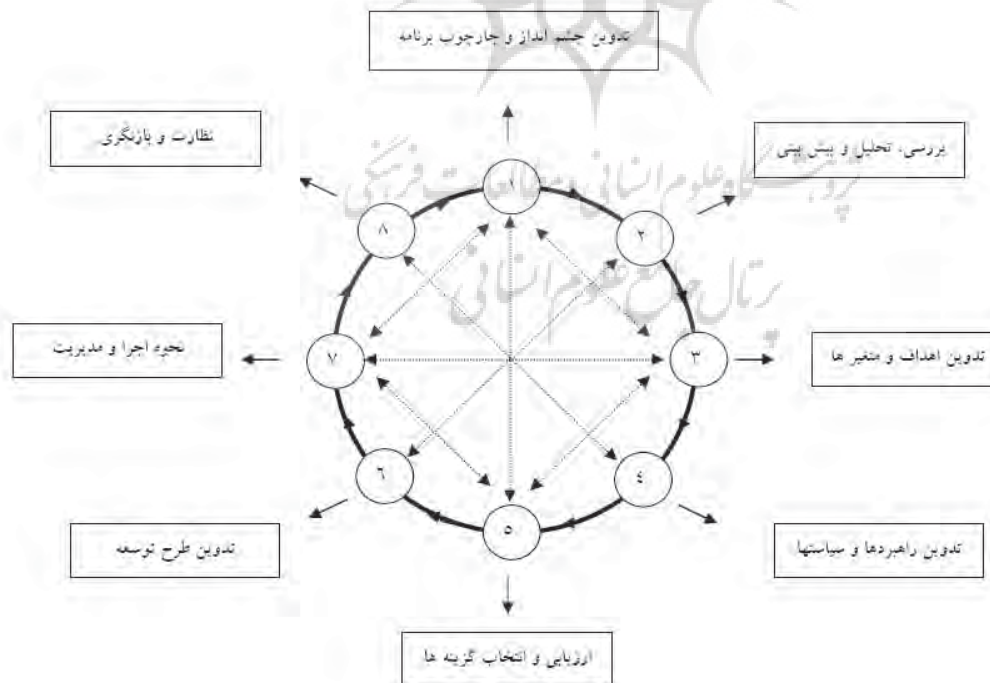
- مرحله ی تدوین چشم انداز، اهداف، راهبردها و سیاست (تهیه ی طرح راهبردی توسعه ی شهری)؛
- مرحله ی تهیه ی انواع طرح های توسعه و عمران (طرح های تفصیلی پایه، موضعی و موضوعی)؛ و
- مرحله ی سازماندهی و مدیریت اجرایی (نحوه ی اجرا، نظارت و بازنگری).

اما از نظر ملاحظات عملی، با توجه به تجارب و مطالعات جهانی، می توان فرایند تهیه و اجرای طرح های راهبردی توسعه و عمران شهری را به هشت مرحله تقسیم کرد که در عین جامعیت از سادگی، روشنی و انعطاف پذیری کافی برای انطباق با شرایط مختلف مکانی و زمانی برخوردار است. لازم به یاد آوری است که روابط این مراحل هشتگانه به صورت خطی و متوالی نیست بلکه میان آنها انواع ارتباطات متقابل و بازخوردی وجود دارد، به نحوی که هر مرحله از مراحل دیگر تأثیر می پذیرد و به نوبه ی خود بر آنها تأثیر می گذارد. در دو نمودار شماره ی یک، فرایند چرخه ای برنامه ریزی راهبردی برای شهرها و مشخصات هر مرحله نشان داده شده است.

۴-۲-زمینه ها و پیش شرط های برنامه ریزی راهبردی
با توجه به روند تحولات برنامه ریزی شهری و ضرورت پیدایش الگوی طرح های ساختاری - راهبردی، می توان گفت که این گونه برنامه ریزی به پیش شرط هایی نیاز دارد که لازمه شکل گیری و تحقق اجرای آن محسوب می شود به بعضی از مهم ترین این پیش شرط ها اشاره می شود.

- نخست این که طرح های راهبردی می بایست در پرتو سیاست های برنامه ریزی ملی و منطقه ای در دست تهیه و اجرا قرارگیرد. در واقع طرح های بالادست چارچوب طرح های محلی را تعیین می کند و حوزه عمل طرح های مجاور را با یکدیگر هماهنگی می سازد. بنابراین، نحوه کاربری زمین در یک شهر به نحوه کاربری زمین در نواحی مجاور (شهر و روستا) بستگی پیدا می کند.

- دوم، اینکه نظام جدید برنامه ریزی ساختاری - راهبردی، فقط به موضوع « کاربری زمین» نمی پردازد. بلکه سایر موضوعاتی را که برای برنامه ریزی کامل یک ناحیه حیاتی هستند، مد نظر قرار می دهد. به ویژه، نظام



نمودار ۱. چرخه ای فرایند تهیه و اجرای طرح های راهبردی توسعه ی شهری؛ مأخذ: نگارنده.

جدید در صدد آن است که میان کاربری زمین و برنامه ریزی حمل و نقل، نوعی انسجام و یگانگی کامل در جریان زمان ایجاد می‌کند. «نیت طرح‌های جدید فقط این نیست که نحوه استفاده از هر قطعه زمین را معلوم کند. بلکه باید به مسائلی نیز توجه نشان دهد که به حرکت و ارتباط مردم، یعنی زندگی، کار و تفریح آنان در روی زمین، مربوط می‌شود. این امر مستلزم آن است که پیش بینی‌های طرح، به طور کلی، با سیاست‌های مربوط به حرکت مردم و کالاها، و در نتیجه با پیشنهادات مربوط به مدیریت و نظارت ترافیک و حفظ تعادل میان وسایل حمل و نقل عمومی و خصوصی، همراه گردد.»

- سوم اینکه در طرح‌های راهبردی «کاربری مسکونی»، فقط به معنای تامین واحدهای کالبدی محل سکونت نیست، بلکه در کاربری مسکونی می‌باید تمام سیاست‌های مربوط به حفاظت، بهسازی و نوسازی محیط مسکونی (مسکون و تسهیلات وابسته به آن) در نظر گرفته شود و نقش تمام عوامل بخش عمومی و خصوصی که در مسائل مسکن دخالت دارند مورد نظارت و هدایت قرار گیرد. این سیاست‌ها تاثیر زیادی در پیش بینی و برآورد مقدار آراضی مورد نیاز برای ساخت و ارتباطات دارد.

- چهارم این که در نظام برنامه ریزی جدید، اهداف عالی تری نسبت به گذشته در مد نظر قرار دارد. در واقع طرح‌های توسعه و عمران، می‌بایست به ایجاد یک محیط بهتر برای زندگی در شهر و روستا کمک کند. فقط نظارت و حفاظت محیط کافی نیست، می‌باید در جهت اعتدالی کیفیت محیط زندگی حرکت کرد.

۳- بررسی نمونه تجربه نظام ریزی ساختاری در انگلستان

الگوی برنامه ریزی ساختاری - راهبردی، به منظور رسمی و قانونی، از سال ۱۹۶۸ در بریتانیا به مرحله اجرا درآمده و در طول سه دهه گذشته بسط و تکامل قانونی و عملی پیدا کرده است. طبق قانون «برنامه ریزی شهری و روستایی انگلستان»، مصوب سال ۱۹۶۸، نظام جدیدی از طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی، زیر عنوان کلی «طرح‌های توسعه»^۳ ایجاد گردید که در آن انواع طرح‌های شهری به دو گروه اصلی یعنی «طرح‌های ساختاری»^۴ و «طرح‌های محلی»^۵ تقسیم شده است. در سال‌های ۱۹۹۰ و ۱۹۹۱ قانون سال ۱۹۶۸، با حفظ اصول و مبانی اولیه خود، از نظر روش‌های اجرایی و نحوه مدیریت و نظارت، مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت. برخی از مهم‌ترین این اصلاحات و تغییرات در راستای تقویت برنامه ریزی محلی، انعطاف پذیری و تنوع طرح‌ها، افزایش مشارکت عمومی، تقویت عناصر طراحی شهری، و تقویت مدیریت و نظارت بوده است. همچنین در اصطلاحات جدید قانون برنامه ریزی شهری و روستایی (۱۹۹۰)، برای برخی از مناطق و نواحی مهم بریتانیا مثل اسکاتلند، ویلز و کلان شهرها، به دلیل ویژگی‌های اداری و اقتصادی - اجتماعی آنها، نوع ویژه‌ای از طرح‌های توسعه با عنوان «طرح توسعه یکپارچه»^۶ یا (UDP) در نظر گرفته شده است. هدف اصلی از ایجاد این نوع طرح، تقویت اختیارات محلی و در نظر گرفتن شرایط محلی و حفظ هماهنگی میان عوامل و

جدول ۱. موضوعات طرح ساختاری در مقررات شهرسازی انگلستان؛ ماخذ: نگارنده.

| ردیف | موضوع | ردیف | موضوع |
|------|----------------|------|--------------------------------|
| ۱ | جمعیت | ۸ | آموزش |
| ۲ | اشتغال و درآمد | ۹ | خدمات اجتماعی و محلی دیگر |
| ۳ | منابع مالی | ۱۰ | تفریح و فراغت |
| ۴ | مسکن | ۱۱ | حفاظت، سیمای شهر و منظر |
| ۵ | صنعت و تجارت | ۱۲ | خدمات راهی |
| ۶ | حمل و نقل | ۱۳ | سایر موضوعات (مثل معدن و غیره) |
| ۷ | خرید | | |

3. Development Plans
4. Structure Plans

5. Local Plans
6. Unitary Development Plan

عناصر مختلف برنامه ریزی و مدیریت بوده است. بدیهی است که در انواع طرح‌های محلی، به اقتضای شرایط و ضرورت، موضوعات مطالعه، به صورتی مفصل‌تر و جزئی‌تر تعیین می‌شود. برای مثال در طرح‌های محلی انگلستان، طبقه بندی کاربری‌ها، براساس مقاصد مورد نظر در طرح‌های مذکور، شامل ۱۷ مقوله عمومی بوده و برای مقاصد و پیشنهادات استثنایی، مقوله ای با عنوان «سایر کاربری‌ها» در نظر گرفته شده است. به طور کلی، دو نکته اساسی در نحوه نگرش به مطالعات طرح‌های ساختاری وجود دارد که از نظر روش شناسی مطالعات حائز اهمیت است: نخست اینکه انتخاب موضوعات و سطح و عمق مطالعه، می‌باید با انعطاف همراه بوده و امکان انطباق پذیری با ضرورت‌ها و شرایط خاص محدوده برنامه ریزی را داشته باشد، و دوم اینکه در طرح‌های راهبردی - ساختاری، بررسی روابط متقابل موضوعات مختلف و نحوه تفسیر و تبیین آنها، اهمیت بیشتری از خود مطالعات به عهده دارد. در واقع روند هدف گذاری، سیاست گذاری و امکان سنجی در طرح‌ها و حفظ یکپارچگی و انسجام در نتیجه‌گیری از آنها بستگی دارد. و گردآوری اطلاعات بی هدف و

پراکنده، نه تنها کمکی به برنامه‌ریزی و آینده نگری نمی‌کند، بلکه احتمالاً باعث سردرگمی و یا دنباله روی کورکورانه از وضع موجود نیز می‌شود. نهایتاً با توجه به موارد مطرح شده نمودار شماره دو مقایسه جایگاه شهروندان در فرآروند تهیه طرح‌های شهرسازی در ایران با انگلستان را به طور کامل نشان می‌دهد.

۴- روش تحقیق

به طور کلی روش این تحقیق از نقطه نظر اصول متدلوژی هم بر «قیاس» و هم بر «استقراء» استوار است؛ زیرا که هم بعضی از دستاوردهای نظری و عملی کشورهای پیشرفته را فرض و مبنا قرار خواهد داد (قیاس) و هم محقق شخصاً به مطالعات و بررسی‌های موردی است خواهد یازید. در یک تقسیم بندی دیگر بخشی از تحقیق به صورت مطالعه اسناد و مدارک و بخش دیگر مطالعات فردی (مطالعات عینی و میدانی) خواهد بود. در نهایت متدلوژی این تحقیق بر قیاس و استقراء؛ کاربرد منابع کتابخانه ای و از استفاده از روش‌های تشریحی و تحلیلی در عین حال روش‌های اکتشافی و میدانی مبتنی خواهد بود.



نمودار ۲. مقایسه جایگاه شهروندان در فرآروند تهیه طرح‌های شهرسازی در ایران با انگلستان؛ ماخذ: نگارنده.

جدول ۲. خلاصه معیارهای سنجش فرضیه‌ها در پاسخ به اهداف در راستای چارچوب نظری پژوهش؛ ماخذ: نگارنده.

| اهداف | چارچوب نظری فرضیه | فرضیه | معیارهای سنجش فرضیه‌ها |
|--|---|---|---|
| سنجش امکان جایگزینی طرح‌های ساختاری-راهبردی در طرح توسعه شهری. | - طرح خدمات طرح جامع راهبردی منطقه ۹ تهران. | الگوی طرح‌های ساختاری-راهبردی یا تأیید بر رویکرد برنامه ریزی محلی به نظر می‌رسد جایگزین مناسبی برای الگوی تهیه طرح‌های توسعه شهری باشد. | - نحوه تهیه طرح منطقه ۹ شهری تهران (با نگاه راهبردی)؛ - نحوه تهیه طرح‌های تفصیلی منطقه ۹ تهران بر اساس طرح جامع استراتژیک. |

۵- مطالعه نمونه موردی طرح ساختاری- راهبردی اراضی کاربری‌های خدماتی و صنعتی بزرگ باشد. منطقه ۹ شهرداری تهران

در مطالعات اولین طرح جامع تهران ۱۳۴۷، منطقه ۹ فعلی به عنوان بخش شمال غربی منطقه یک (در ناحیه جنوبی تهران) واقع بود. منطقه یک بخش وسیعی را از خیابان شوش در جنوب تا بخش‌هایی در شمال محور انقلاب- آزادی در برمی‌گرفت. ناحیه غربی منطقه یک به محدوده فرودگاه مهرآباد منتهی می‌گردید. وجود

اراضی وسیع و فاقد عرضه عمده، در اوائل قرن حاضر شمسی، منطقه مهرآباد را به عنوان مکان استقرار بزرگترین و اولین فرودگاه بین‌المللی کشور برگزید. همزمان با مکانیابی فرودگاه مهرآباد، پادگان جی نیز در مشرق آن احداث گردید. وجود این دو عنصر زندگی مدرن در نواحی غربی تهران به خودی خود می‌توانست این منطقه از شهر را که در آستانه قرن بیستم میلادی دستخوش تحولات اقتصادی- اجتماعی وسیعی می‌شد، تحت تأثیر قرار دهد لیکن تغییر کاربری اراضی اطراف عناصر مذکور به همین جا ختم نشد، اولین کارخانه‌ها و صنایع جدیدی که در پی تلاش برای صنعتی

کردن کشور در تهران احداث می‌گردید، عمدتاً در حول جاده‌ای که بعدها به جاده قدیم کرج معروف شد، مکانیابی گردید و به تغییر چهره بافت آن سرعت داد. در طی سال‌های بعد، بسیاری از مراکز اداری و به ویژه نهادهای مرتبط با امور حمل و نقل هوایی و مراکز آموزشی نظامی و غیرنظامی نیروی هوایی و هواپیمایی کشوری در اطراف فرودگاه مهرآباد مستقر شدند. شاید به حق بتوان ادعا کرد که منطقه ۹ حاصل تخصیص

۵-۱- ویژگی‌های کالبدی منطقه

باتوجه به نوع فعالیت‌های موجود در منطقه و براساس عملکرد آن و نیز در نظر گرفتن سطوح در اختیار، دونوع تقسیم‌بندی در نظر گرفته شده است که عبارتند از سطوح مربوط به کاربری‌های بزرگ و نیز سطوح در اختیار کاربری‌های شهری قرار داد.

- «کاربری‌های بزرگ»: در حال حاضر کاربری‌های عمده منطقه عبارتند از: خدمات فرامنطقه و فراشهری که در رأس این گروه فرودگاه بین‌المللی مهرآباد قرار دارد که در حال حاضر به عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین فرودگاه کشور، ارائه خدمات می‌کند، این فرودگاه علاوه بر کارکرد غیرنظامی کشوری و بین‌المللی، کارکردی نظامی نیز دارد و به سبب پیوستگی و در هم آمیختگی بخش‌های نظامی و غیرنظامی به راحتی نمی‌توان مساحت هریک از بخش‌های مذکور را مجزا کرد. مساحت کل فرودگاه مهرآباد و متعلقات آن در محدوده مطقه ۹ (تا شرق مسیل).

- «کاربری‌های شهری»: در مورد کاربری‌های شهری نکته لازم به ذکر کمبودهای خدماتی است، به جز بخش کاربری‌های بزرگ سه گانه، سایر کاربری‌ها، عملکردی محله‌ای، ناحیه‌ای یا منطقه شهری دارند، بافت‌های مسکونی ریز و فشرده که حاصل اسکان مزد و حقوق بگیران کم درآمد شهری شاغل در صنایع و خدمات اداری و تجاری است، به صورتی خود جوش و فاقد هرگونه برنامه و آینده نگری احداث شده و در مسیر ساخت



شناسایی کاربری‌های با عملکرد فرمانطقه ای و شهری هر یک از فعالیت‌های انجام شده در زمین و فضا، بر مبنای نوع خدمت تولید شده و نیز میزان تقاضا برای آن، دارای سطح پوشش خدمات رسانی و حوزه نفوذ مشخص معین هستند. بر این مبنای تعریف، فعالیتها بر حسب حوزه‌های عمل و نفوذ مختلف از قبیل محلی، ناحیه‌ای، منطقه‌ای، شهری، ملی و بین‌مللی تقسیم می‌گردند. بر اساس مطالعات انجام شده، کاربریها و فضاهایی که سطح خدماتی آنها فراتر از منطقه شهری است به شرح ذیل می‌باشند: میدان آزادی (مقیاس: شهری)، فعالیت‌های نظامی (مقیاس شهری و ملی)، فعالیت‌های صنعتی-کارگاهی (ملی)، فرودگاه (ملی - بین‌المللی).

۵-۲- مطالعات زیست محیطی

امروزه اکولوژیست‌ها از شهرها به عنوان محیط‌های ناپایداری یاد می‌کنند که از یک سو برای حفظ خود به منابع حیاتی-پیرامون نیاز دارند و از سوی دیگر خود باعث تخریب و آلودگی منابع مزبور و محیط زیست می‌شوند. بنابراین با دیدگاه‌های دیروز و امروز که در جستجوی تحقق توسعه پایدار در اکوسیستم‌های شهری است شاید بتوان در کلی‌ترین شکل شهرگرایی و شهرسازی و یا ساماندهی وضع موجود شهرها را بر پایه حفظ محیط زیست بدین شکل خلاصه کرد: استفاده از تکنولوژی مناسب که کمترین صدمه را بر محیط بزند. با این نگرش بررسی و تحلیل نهایی مسائل و معضلات زیست محیطی منطقه و یافتن راه‌حلی برای آن در این بخش قطعاً میسر نبوده و زمانی به نتایج مؤثر می‌رسد که در تعامل با بخش‌های دیگر مطالعات و همچنین در اجرای آن قرار گیرد.

بنابراین در این بخش از مطالعه تنها سعی شده است تا معضلات حاد زیست محیطی منطقه طبق شرح خدمات و بر پایه اطلاعات موجود تصویر شود. اما وجود مشکلاتی در این راه از جمله: نبود گزارش مطالعات کارشناسی زیست محیطی در منطقه، فقدان اطلاعات به روز زیست محیطی یا وجود موانع برای دستیابی به آن، عدم همکاری مؤثر سازمان‌های مسئول و غیره گزارش طرح‌های تاریخ گذشته تهران جهت کسب

وساز و اشغال کامل اراضی اطراف خود، وضعیتی ایجاد کرده‌اند که نه تنها هیچگونه فضایی برای تنفس خود باقی نگذارده‌اند، بلکه حتی به حداقل تعدادی از کاربری‌های مورد نیاز مثل فرهنگی، ورزشی، سبز و باز، تأسیسات و تجهیزات شهری و غیره نیز پاسخ نداده‌اند.

- «بافت عمومی منطقه»: عمده‌ترین انواع بافت در اطراف شبکه معابر درون منطقه را می‌توان بافت خطی و پیوسته و بافت گسسته به شمار آورد. وجود کاربری‌های مربوط به فرودگاه و سطوح نظامی از شدت تراکم کاسته و تخلخلی در کل منطقه را ایجاد کرده است. بیشتر لبه‌های شبکه معابر به ویژه در محدوده‌های مسکونی از بافت خطی پیوسته برخوردار و دارای طیف وسیعی از اندازه‌های مختلف قطعه بندی اراضی اند. از دیگر انواع بافت‌های ط-رفین بدنه‌های شبکه معابر، بافت گسسته است که بیشتر تک‌عنصری و یا هسته‌های پراکنده و یا مجموعه‌ای با قطعه بندی‌های وسیع در کاربری‌های تجاری، فرهنگی، آموزشی و صنعتی در این گروه می‌گنجد.

- «ویژگی‌های دسترسی و آمد و شد»: دسترسی‌های درون منطقه ۹، از شبکه‌ای از خیابان‌های اصلی و فرعی تشکیل شده است که به علت تراکم شدید کاربری‌ها و فعالیت‌های واقع در ج-داره این معابر، جریان تردد زیادی در خیابان‌ها را باعث می‌شود که بیشتر فاقد امکان دسترسی‌های سریع اند. بین کاربری‌های مختلف و عناصر اصلی در سطح منطقه از طریق راه‌های شریانی درجه یک و دو، ارتباط مستقیم برقرار است.

- «ویژگی‌های بصری»: در سطح منطقه، شبکه سازمان یافته‌ای از عناصر نشانه‌ای که بتواند منطقه را تحت پوشش قرارداد و نمادی از آن باشد وجود ندارد. با توجه به اینکه سطوح احداثی در اطراف شبکه معابر منطقه، با ارتفاع نسبتاً کم ساخته شده است بدین ترتیب محصوریت خیابان‌ها نامحسوس است لذا حوزه دید نشانه‌ای (در صورت وجود) محدود نشده است. از عوامل ناخوانای بصری منطقه ۹ می‌توان به شرایط طبیعی و عدم اختلاف ارتفاع و فقدان ناهمواری‌های زیاد در سطح منطقه، اشاره نمود.



اطلاعات کلی در مورد این منطقه مورد استفاده قرار

گرفت؛ به علاوه بررسی‌های میدانی، گفتگو با مردم محلی، تهیه عکس و فیلم، بررسی شکایات ارسالی مردم منطقه به شهرداری و غیره تا حدودی کمک کرد تا شناختی نسبی از معضلات زیست محیطی منطقه حاصل آید که در نه (۹) محور (فضای سبز، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، دفع مواد زائد، فاضلاب، آلودگی حیوانات موزی، آلودگی منظر، صنایع و معضلات زیست محیطی و سرانجام طرح مشکلات زیست محیطی از دیدگاه مردم) ارائه می‌شود. شایان ذکر است برای راهبردهای نهایی در این بخش از گزارش برخی از استانداردهای زیست محیطی گنج‌نیده شده است.

- «مطالعه و بررسی نابسامانی‌های زیست محیطی»: بررسی آلودگی‌های ناشی از صنایع بزرگ و کوچک مستقر در منطقه و نگاهی به تنوع و موقعیت صنایع منطقه؛

- «طبقه بندی و جانمایی معضلات زیست محیطی منطقه»: طبقه بندی منابع مهم آلودگی هوا، طبقه بندی منابع مهم آلودگی آب و خاک، طبقه بندی منابع مهم آلودگی صوتی؛

- «طبقه بندی منابع مهم ایجاد مزاحمت‌های زیست محیطی»؛

بر اساس مطالب تفصیلی آلاینده‌های محیطی منطقه ۹ در تهران را می‌توان به ترتیب زیر دسته بندی کرد:

- «هوا»: آلاینده‌های هوا را به ترتیب اهمیت آلاینده‌های سه دسته عمده می‌توان تقسیم کرد: الف- فرودگاه مهرآباد؛ ب- وسائط نقلیه موتوری؛ ج- آلاینده‌های صنعتی.

- «آب و خاک»: آلاینده‌های آب و خاک در منطقه ۹ را باید به دو دسته تقسیم کرد: الف- آلاینده‌های آب‌های سطحی؛ ب- آلاینده‌های آب‌های تحت اراضی.

- «صدا»: آلاینده‌های اصلی عمده صدا نیز به دو دسته تقسیم می‌شود: الف- فرودگاه مهرآباد؛ ب- سایر آلاینده‌ها شامل سروصدای وسائط نقلیه عبوری از منطقه و در برخی موارد نیز کارگاه‌های صنعتی و تعمیرگاه‌های وسائط نقلیه به خصوص تعداد زیاد صافکاری در لبه‌ها، حتی در داخل بافت‌های مسکونی

است.
- این کاربری بزرگ (بزرگ‌ترین مساحت یکپارچه تهران) دارای مسائل متعدد زیست محیطی در زمینه‌های صدا، هوا، ارتعاش و حتی نور است. از سوی دیگر هنوز علیرغم سرمایه‌گذاری سنگین و تلاش مسئولان، فرودگاه بین‌المللی امام خمینی آماده بهره برداری نیست، در عین حال تعطیل یکباره فرودگاه مهرآباد و عاطل‌گذاران امکانات، تأسیسات و تجهیزات زیربنایی آن از دیدگاه اقتصاد ملی، منطقی نیست، اما به نظر می‌رسد می‌توان با تمهیداتی نسبت به محدود کردن فعالیت‌ها و رعایت برخی نکات، نسبت به کم کردن دامنه آلودگی‌ها و مزاحمت‌های آن اقدام نمود.

- «احداث شبکه سراسری فاضلاب و بازسازی بافت‌های فرسوده»؛
- «کانال‌های انتقال فاضلاب»؛
- «رفع مزاحمت‌های صنایع»؛ و
- «بهبود شبکه ارتباطی».

۵-۲-۵- مطالعات جمعیتی و اقتصادی - اجتماعی

شهر تهران در سال ۱۳۵۹ دارای ۵۳۶۱۳۳۵ نفر جمعیت و سهم منطقه ۹ از این جمعیت ۳/۷۵ درصد (برابر با ۲۰۰۸۶۷) نفر بود. در سال ۱۳۶۵ شهر تهران به جمعیت ۶۰۴۲۵۸۴ نفر دست یافت که با نرخ ۲/۰۱ درصد در سال افزایش یافته است. اما منطقه ۹ با روندی نزولی، به جمعیت ۱۸۹۸۰۵ نفر و سهم ۳/۱۴ درصد رسید. در سال ۱۳۷۵ شهر تهران با متوسط رشد سالانه ۱/۱۳ درصد به جمعیت ۶۷۵۸۸۴۵ نفر دست یافت در حالی که منطقه ۹ با ادامه روند کاهشی، جمعیتی برابر با ۱۷۳۴۸۲ نفر و سهم ۲/۵۷ درصد کسب کرد. بدین ترتیب منطقه ۹ در سال‌های اخیر، روندی برخلاف روند مجموعه شهر تهران در پیش گرفته است و به همراه مناطق مجاور و هم‌سرنوشت خود، همچون مناطق ۶، ۷، ۸، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۶، ۱۷، ۱۸ و ۱۹، دچار کاهش مقدار مطلق جمعیتی و جمعیت فرستی مطلق شده است. نکته آن جاست که طرح جامع مصوب سال ۱۳۷۱، ضمن پیش بینی روند جمعیت فرستی برای بسیاری از مناطق تهران، برای منطقه ۹ جمعیت پذیری شدیدی را در نظر گرفته بود و بر اساس پیش بینی این



طرح، قرار بود به ۲۵۸ هزار نفر دست یابد.

۶- نتیجه گیری و جمع بندی

دانش حاصل از این تحقیق بیانگر این واقعیت است که در زمان حاضر به نظر می‌رسد گرایش عمومی برنامه ریزی و طراحی شهری در کشورهای پیشرفته جهان به سمت دوری از برنامه ریزی دراز مدت و پیش بینی های قطعی حرکت کرده و بیشتر تلاش خود را در جهت ایجاد هماهنگی میان برنامه های کوتاه مدت، بهبود مدیریت اجرایی، ارزیابی گزینه ها، اطلاع کیفیت محیط و جلب مشارکت همه نیروهای موثر معطوف و متمرکز شده است. طرح های ساختاری - راهبردی به عنوان روش های جدید در عرصه برنامه ریزی به وجود و جایگزین روش های سنتی می گردند. دیدگاه ساختاری^۷ در حکم چار چوب برنامه ریزی برای یک شهر تعریف می شود و دیگری دیدگاه راهبردی^۸ است که بر اساس نظریه تصمیم گیری و تدوین استراتژی تعریف می شود. قوانین و مقررات شهرسازی و شرح خدمات تهیه طرح ها به علت عدم شناخت همه جانبه و دقیق از کل حیات شهر و تحولات آن نتوانسته توسعه موزون شهرها را فراهم نماید. در مطالعه موردی منطقه ۹ شهرداری تهران این گونه به نظر رسید که طرح های ساختاری - راهبردی جایگزین مناسبی برای تهیه طرح های توسعه شهری باشد.

همانطور که ذکر گردیده است فرضیه اصلی این پژوهش عبارتست از: «الگوی طرح های ساختاری = راهبردی با تاکید بر رویکرد برنامه ریزی محلی به نظر می رسد جایگزین مناسبی برای الگوی تهیه طرح های توسعه شهری باشد» که با استفاده از مطابقت طرح راهبردی - ساختاری با شرح خدمات و باستناد مشاهدات فرضیه سوم به اثبات می رسد. همچنین جدول ذیل خصوصیات کامل طرح های راهبردی را نشان می دهد.

علاوه بر مجموع مباحث مطرح شده در این مقاله، از آنجائیکه به نظر می رسد تاکنون شرح خدمات تهیه طرح های ساختاری راهبردی در شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران و همچنین در سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به عنوان شرح خدمات اصلی برای تهیه

با مقایسه میانگین سنی مناطق مختلف شهر تهران می توان پی برد که برخی از مناطق شهر که سکونت در آنها دیرتر رخ داده است و یا در مجموع، دارای ثبات نسبی جمعیتی هستند، میانگین سنی آنها بالاتر از متوسط است و مناطقی که سکونت در آنها در یکی دو دهه اخیر شکل گرفته، یا دارای مهاجرپذیری و مهاجرفرستی زیادی هستند، میانگین سنی کمتر از متوسط دارند. منطقه ۹ از جمله مناطقی است که دارای میانگین سنی کمتر از متوسط است، اما فاصله این میانگین چندان نیست. این امر نشان دهنده شرایط متوسطی است که بر این منطقه حاکم است.

۴-۵- مطالعات مدیریت شهری

تشکیلات اداری شهرداری منطقه ۹ بر اساس مفاد بند ۱ صورتجلسه مورخ ۱۳۶۹/۸/۲۲ اداره کل تشکیلات و آموزش شهرداری تهران، که دستورالعمل و ملاک تشکیل سازمان اداری کلیه مناطق شهرداری تهران است، شکل گرفته است. در نمودار سازمانی منطقه ۹، شهردار منطقه در رأس سازمان شهرداری قرار گرفته و پنج معاونت مالی و اداری، شهرسازی و معماری، فنی و عمرانی، حمل و نقل و ترافیک و امور شهری و فضای سبز، معاونت های شهردار را در بخش های مختلف تشکیل می دهند. هرچند که در نمودار سازمانی شهرداری منطقه، این پنج معاونت قرار دارند، اما در حال حاضر (۱۳۸۱) علاوه بر معاونت های فوق، معاونت امور اجتماعی و فرهنگی نیز فعالیت می کند که در نمودار سازمانی شهرداری منطقه ۹ (ارائه شده توسط معاونت اداری و مالی شهرداری منطقه ۹) وجود ندارد.

در نهایت در طرح ساختاری منطقه ۹ تهران پس از بیان مسائل و مشکلات مربوط به هر بخش بررسی شده فوق و بررسی طرح های فرادست، کلیه نقاط قوت و ضعف بررسی گردیدند و سیاست ها و راهکارهای مرتبط بیان شده اند.



7. Structure

8. Strategic

جدول ۳. تعریف، ویژگی‌ها، محتوا و وظایف طرح راهبردی توسعه و عمران شهر؛ مآخذ: نگارنده.

| | |
|--|---|
| <p>طرح راهبردی توسعه و عمران شهر سندی است که براساس توسعه پایدار و با توجه به امکانات و محدودیت‌ها در درجه اول چشم‌انداز، اهداف راهبردها و سیاست‌های توسعه و عمران شهر را تعیین می‌کند، الگوی توسعه فضایی شهر را ارائه می‌دهد، چارچوب طرح‌های تفصیلی مورد نیاز را معلوم می‌سازد، و نحوه اجرا و پیگیری طرح را تعیین می‌کند. وظایف اصلی طرح راهبردی توسعه و عمران شهر عبارت است از:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تفسیر و انطباق طرح‌های فرادست ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای با شرایط شهر - تدوین چشم‌انداز، اهداف، راهبردها و سیاست‌های توسعه و عمران شهر - تشریح ضرورت و تدوین چارچوب برای طرح‌های تفصیلی مورد نیاز - تعیین و معرفی اقدامات عاجل و فوریت‌دار برای حفظ و بهسازی شهر - تدوین معیارها و ضوابط برای نظارت توسعه و عمران شهر - ایجاد هماهنگی و تقسیم کار در نحوه اجرا و مدیریت توسعه شهر | <p>تعریف طرح راهبردی</p> |
| <p>- برنامه‌ریزی راهبردی به عنوان فرایند مستمر - و نه تولید فرآورده نهایی - تلقی می‌شود.</p> <p>- برنامه‌ریزی راهبردی به جای روش خطی (وضع موجود - تحلیل - طرح) براساس فرایند چرخه‌ای (پایین - بالا - پایین) استوار است.</p> <p>- در برنامه‌ریزی راهبردی تصمیم و عمل یا برنامه و اجرا با هم ادغام شده و به صورت تعاملی و بازخوردی در نظر گرفته می‌شود.</p> <p>- در برنامه‌ریزی راهبردی نقش مطالعات و اطلاعات پایه در جهت تصمیم‌سازی است و بنابراین گزینش اطلاعات و هدفمند بودن مطالعات یک از اصول روش‌شناسی آن است.</p> <p>- در برنامه‌ریزی راهبردی پیش‌بینی قطعی وجود ندارد و وضعیت آینده به صورت چشم‌انداز و با در نظر گرفتن گزینه‌های مختلف تصویر می‌شود و به طور مستمر در جریان زمان مورد بازنگری و اصلاح قرار می‌گیرد.</p> | <p>ویژگی‌های الگوی طرح راهبردی توسعه و عمران شهر</p> |
| <p>- ارائه چشم‌انداز همه‌جانبه و آینده‌نگر از توسعه و عمران شهر براساس اصول توسعه پایدار و سیاست‌های ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای</p> <p>- ایجاد پیوستگی و هماهنگی و تعامل میان سطوح مختلف</p> <p>- تلفیق اهداف کالبدی - فضایی با اهداف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی در توسعه و عمران شهر</p> <p>- معرفی انواع طرح‌ها و پروژه‌های اجرایی در جهت توسعه و عمران شهر</p> <p>- حفظ انعطاف‌پذیری در پیشنهادها و در نظر گرفتن گزینه‌های جانشین در فرایند توسعه و عمران</p> <p>- تعیین نحوه اجرا و مدیریت توسعه، نظارت و بازنگری اقدامات در جریان زمان</p> <p>- ارائه اسناد طرح به صورت روشن، خلاصه و قابل درک برای عموم</p> | <p>محتوای طرح‌های راهبردی توسعه و عمران شهر</p> |



طرح‌های به تصویب نرسیده است، و با عنایت به اینکه امروزه برنامه ریزی و مدیریت فضایی به یک فعالیت وسیع جمعی و همگانی تبدیل شده است که شهرسازی را به یک حرفه پر مشغله هدایت نموده و روش‌های متداول شهرسازی تاکنون نتوانسته جوابگوی کافی برای تحولات شهرسازی باشد، کماکان این دگرگونی وسیع در کل ساختار جمعیت‌کشور همراه با تحرک گسترده اجتماعی و فضایی مشاهده می‌شود و امر توسعه، بازسازی و نوسازی

را اجتناب ناپذیر نموده است. لذا با توجه به اینکه در زمینه تهیه طرح‌های ساختاری راهبردی در سطح «محلّه محوری» و همچنین طرح‌های ساختاری - راهبردی در سطح «واحد همسایگی»^۹ تجربه ای در راستای تحقق و پرداختن به اندیشه «محلّه محوری» وجود ندارد، پژوهش‌های آتی می‌تواند در زمینه طرح‌های ساختاری راهبردی با رویکرد محلّه محوری ضروری بوده و مفید واقع شود.

۷- منابع و مآخذ

- ۱- احمدیان، رضا (۱۳۸۰) اتلاف زمان در مرحله تصویب طرح‌های شهرسازی، مجله شهرداری‌ها شماره ۲۳.
- ۲- محمود جمهیری، حسین ذیحی و حمید ماجدی (۱۳۸۷) نظام اجرایی حلقه مفقوده برنامه‌های شهری در ایران، تحلیلی بر نظام اجرایی طرح‌ها و برنامه‌های توسعه شهری، فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست، دوره دهم، شماره دوم.
- ۳- ماجدی، حمید و همکاران (۱۳۷۸) مبانی و چارچوب بازنگری شرح خدمات طرح‌های شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- ۴- مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، وزارت کشور (۱۳۷۸) شیوه‌های تحقق طرح‌های توسعه شهری، مجری طرح: مهندسان مشاور شامند، چاپ اول، ۱۳۷۸.
- ۵- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران (۱۳۷۹) تجدیدنظر در تعاریف و محتوای طرح‌های توسعه شهری، مجری طرح: احمد سعیدنیا، ۱۳۷۹.
- ۶- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران (۱۳۸۲) برنامه‌ریزی راهبردی توسعه شهری، تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران، مهندسان مشاور فرهنگ (مدیر تحقیق جواد مهدیزاده)، چاپ اول، ۱۳۸۲.
- ۷- مزینی، منوچهر (۱۳۷۹) آیا طرح‌های جامع تحقق پذیرند؟ مجله شهرداری‌ها، شماره ۱۳ و ۱۴.
- ۸- مشهودی، سهراب (۱۳۸۰) مبانی طرح‌های سیال شهری، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران، چاپ اول.
- ۹- مهندسان مشاور فرهنگ (۱۳۷۹) برنامه‌ریزی ساختاری

- ۱۰- مهندسین مشاور شامند (۱۳۷۸) شیوه‌های تحقق طرح‌های توسعه شهری، جلد اول تا سوم، بررسی تجارب تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری در ایران، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، تهران.
- ۱۱- مهندسین مشاور زیستا (۱۳۷۱) طرح ارزیابی طرح‌های جامع شهری در ایران، سازمان برنامه و بودجه.
- ۱۲- مهندسان مشاور فرهنگ (۱۳۸۰) برنامه‌ریزی ساختاری - راهبردی توسعه شهری، تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران، جلد چهارم: جایگاه برنامه‌ریزی ساختاری - راهبردی در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
13. Allmendinger. Philip. "Planning in postmodern times", London and New York, 2000.
14. David Clarle - Urban World Global city - 1996.
15. Doreen Massey John Allen and Stevepile City worlds - 1999.
16. Edward W. Soja post metropolis Critical studies of Cities and Regions - 26-12-2000
17. Hall, Peter "Urban and Regional planning", Routledge, London, 1994.
18. Michael J. Dear - University of southern California - The postmodern urban condition - 2000.
19. McConell, Sean "Theories for planning" London, 1981
20. Peter Hall and Colin ward - sociable cities - The legacy of Ebenezer Howard.
21. Philip Allmendinger and Michael Chapman planning Beyond 2000
22. Robert Laurini - Information systems for urban planning - A hypermedia co - operative approach - 2001.
23. Tassilo Herrschel and peter Newman Governance of Europes City Regions planning, policy and politics 2002.
24. Wiltshire county structure plan 2011 - Deposit Draft - Explanatory Memorandum. & written statement. August 1996 - Wiltshire country council.



دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

■ ۶۰ ■