

فروشگاه ، بزرگترین سایت تخصصی معماری

جهت مشاهده آموزش نرم افزارهای معماری از صفر تا 100 با زبان فارسی و با

کمترین هزینه [اینجا](#) را کلیک کنید.

جهت مشاهده نقشه ها ، پایان نامه و طرح های نهایی آماده معماری جهت کانسپت

گرفتن و یا تحویل پروژه [اینجا](#) را کلیک کنید.

جهت مشاهده مقالات ، رسالات و مطالعات نهایی آماده معماری جهت تحویل

پروژه [اینجا](#) را کلیک کنید.

WWW.CADYAR.COM بزرگترین سایت تخصصی معماری

جهت عضویت در کانال ما در تلگرام کافیسیت روی عکس زیر کلیک کنید.

برای انجام پروژه های عمران و معماری با ما تماس بگیرید.



09907530920

آیدی تلگرام

<https://t.me/Cadyar60>

آیدی تلگرام

<https://t.me/Cadyarmemar>

ایمیل

Vrya.cadyar@gmail.com

جهت مشاهده مطالب زیر به صورت رایگان کافیسیت روی لینک روبرو عنوان موردنظر کلیک کنید

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=473](http://WWW.CADYAR.COM/?CAT=473)

دانلود رایگان کتب معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=262](http://WWW.CADYAR.COM/?CAT=262)

آموزش رایگان پست پروداکشن در معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=1377](http://www.cadyar.com/?cat=1377)

دانلود رایگان مقالات معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=206](http://www.cadyar.com/?cat=206)

دانلود رایگان نقشه های معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=1300](http://www.cadyar.com/?cat=1300)

دانلود رایگان رساله و مطالعات معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=283](http://www.cadyar.com/?cat=283)

آموزش رایگان نرم افزار های معماری

جهت مشاهده مطالب کاربران مهمان که مطالب خود را به صورت رایگان و یا در قبال هزینه به اشتراک گذاشته اند در سایت کدیاری [اینجا](#) کلیک کنید.

شما نیز میتوانید مطالب خود را در سایت کدیاری به اشتراک بگذارید تا بدون هیچ هزینه ای صاحب شغل دوم شوید. جهت اشتراک گذاشتن مطالب خود [اینجا](#) را کلیک کنید.

جهت دریافت هرگونه رساله و مطالعات معماری با
قیمت پایین با ما تماس بگیرید.

09907530920

قسمتی از رساله طراحی مجتمع خدماتی رفاهی
بین راهی همراه با نقشه در 231 صفحه در
قالب ورد:

بررسی نقش های مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی

همانگونه که اشاره شد نمی توان مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی و راه ها را به صورت مستقل از بستر آنها یعنی منطقه و ساکنان آن مورد توجه قرار داد . در این زمینه ، بر اساس «نظریه نظام ها» مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی به طور مستمر با محیط اطراف خود در حال تبادل متقابل یعنی تاثیر گذاری و تاثیر پذیری هستند . از این رو نقش های مختلفی اعم از اقتصادی ، بازرگانی ، اجتماعی ، فرهنگی ، سیاسی ، دفاعی ، بصری و زیست محیطی بر آنها مترتب است . مجموعه این نقش ها بیانگر مشخصات همان نظامی است که دانش برنامه ریزی شهری و منطقه ای سعی در اصلاح و پیشبرد آن دارد . با توجه به آنچه بیان شد ؟، در این قسمت انواع نقش های مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی مورد بررسی قرار می گیرد تا بر اساس نتایج حاصل از بررسی این نقش ها ، ضمن به حداکثر رسانیدن رفاه رهگذران جاده ها

، بتوان از ظرفیت بالقوه و نهفته این مجتمع ها در جهت اهداف توسعه منطقه ای همچون نیل به توسعه پایدار و توازن منطقه ای بهره گرفت این نقش ها به صورت زیر است:

نقش اقتصادی

معیار اصلی در بررسی نقش اقتصادی مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی توجه به اصل اقتصادی عرضه و تقاضاست. خدمات رسانی این مجتمع ها به مناطق اطراف باعث افزایش دامنه سود آوری زمین های منطقه و ایجاد توازن و برابری زمین های دور افتاده نسبت به زمین های شهری می شود. 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 هزینه های جابه جایی و پویایی نیروی کار و تولید در مقیاس بزرگ را در پی می آورد. این مجتمع های می توانند با عرضه خدمات کالا، در کاهش هزینه سفر موثر افتند و با فراهم ساختن خدمات مورد نیاز، قابلیت منطقه برای جذب مسافران به واسطه وجود مناظر مناسب طبیعی، ارائه خدمات، تمرکز در یک مکان، وجود تاسیسات امدادی، ایجاد فرصت های شغلی ف گسترش ساختن عرضه خدمات افزایش دهند و نتایجی همچون رفع خستگی مسافر، کاهش حوادث ناشی از شرف تامین نیازهای امدادی و رفاهی سفر و ارتباط بخشیدن بین حوزه های زیستی درون منطقه ای را به دنبال داشته باشند.

نقش بازرگانی

به دلیل اهمیت مقاله بازرگانی، این نقش به نحو مجزایی از نقش اقتصادی مورد بررسی قرار می گیرد. احداث مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی با توجه به آسان سازی امر سفر، کاهش هزینه های جابه جایی کالا در پی دارد که نتیجه مستقیم آن پویایی نیروی کار و تقسیم کار جغرافیایی خواهد بود. علاوه بر آن، اصلاح الگوی مصرف، محرومیت زدایی از مناطق دور افتاد ف تامین کالاهای مورد نیاز منطقه توسط مجتمع ها، کاهش قیمت کالاها در عرصه های شهری و منطقه ای اطراف و کاهش تمرکز ناشی از وجود نیاز مندی های منطقه ای در سطح شهر ها از اعم نقش های بازرگانی این مجتمع ها محسوب می گردد همچنین ایفای این نقش ها توسط مراکز خدماتی - رفاهی بین جاده ای به طور غیر مستقیم باعث ایجاد تعادل بین اراضی منطقه ای خواهد گشت.

ایجاد مراکز فعالیت شغلی پراکنده ای که سهمی از آنها بر عهده مجتمع های 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

نقش اجتماعی

نتایج برنامه ریزی برای ارزش های اجتماعی در بلند مدت نمایان می شود. نقش ارزش های اجتماعی مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی در کوتاه مدت ملموس نیست ولی مهمترین تأثیرات آن در سطح ملی می تواند شامل ایجاد انگیزه در پیوستگی ساکنان منطقه با یکدیگر، ترغیب به گردشگری توسط گروه های مختلف جمعیت، آشنایی اقوام و فرهنگ های مختلف با یکدیگر، ایجاد روحیه های شاد به خاطر وجود تسهیلات ناشی از سفر، اطمینان خاطر مسافران از نحوه و کیفیت عرضه کالا و خدمات، و مواردی مشابه آنها باشد

نقش سیاسی و اداری

از مهمترین نقش های سیاسی و اداری مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی می توان به همگرایی اجتماعی، ایجاد پیوند ملی، پیوستگی ساکنان منطقه با یکدیگر، گسترش واحد های اجتماعی و آمیزش فرهنگ ها اشاره کرد که این مساله می تواند به گسترش قلمرو سیاسی و افزایش حضور حکومت مرکزی در نقاط مختلف منتهی شود. این مجتمع ها به سهم خود در همگرایی سیاسی، عدالت اجتماعی، افزایش اشتغال، توازن منطقه ای، رونق اقتصادی و تقویت ثبات سیاسی نقش مهمی ایفا خواهند کرد. از سوی دیگر وجود واحد های انتظامی و نظارتی در این مجتمع ها نیز نقش مهمی در افزایش ثبات اجتماعی و سیاسی خواهد داشت.

نقش فرهنگی

ایجاد مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی می تواند بر تقویت ارزش های فرهنگی خود و حوزه اطراف موثر واقع شود . تبعات اقتصادی و اجتماعی این مجتمع ها به ظهور و رشد استعداد های مردمی منطقه ، تغییر نگرش مردم منطقه و مسافران جاده ها به عملکرد های 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 .

نقش دفاعی

در اوقاتی که دفاع از پهنه کشور در برابر بیگانگان لازم باشد ، مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی به ویژه در مناطق مرزی ، می تواند به عنوان یک قرارگاه پشتیبانی مطرح شوند . این مجتمع ها در اوقات دفاع و با توجه به موقعیتی که نسبت به راه های ارتباطی دارند ، قابلیت دفاع را افزایش خواهند داد . این مجتمع ها در اوقات ویژه می توانند به عنوان پایگاه دفاعی یا پادگان ، ارائه خدمات رفاهی به رزمندگان و سربازان ، بیمارستان صحرایی ، محل فعالیت های پشتیبانی دفاعی ، تامین مهمات و آذوقه و مانند آنها تبدیل شوند

نقش بصری

از مهمترین نقش هایی که از دیدگاه بصری مورد انتظار از مجتمع های بین راهی ، می توان به ایجاد زمینه برای رهگذران در ایجاد انگیزه توقف و استفاده از مناظر طبیعی و مصنوعی زیبا ، افزایش شادابی و رضایت مسافران ، رفع خستگی آنها ، تنوع منظر و ایجاد انگیزه برای ادامه مسیر اشاره کرد .

نقش زیست محیطی

مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی ، زمینه ساز 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 زمینه ساز تقویت مشارکت در نگهداری از آن است . همچنین تامین 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 آلاینده ها محیط و آلودگی خاک خواهد کاست

تمرکز فعالیت های تفریحی و رفاهی در نقاط مشخص ، آسیب به طبیعت اطراف (جنگل ، مرتع ، پوشش گیاهی ، آب و خاک) را به حداقل می رساند . همچنین ایجاد فضای سبز در مجتمع ها ، خود به مثابه گسترش دامنه فضای سبز در محیط به حساب می آید که نقش مناسبی نیز در لطافت هوا خواهد داشت . از سوی دیگر تمرکز فعالیت ها در مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی ، احتمال آسیب به پناهگاه های وحشی را به حداقل خواهد رسانید . ضمن آنکه امکان نظارت نهاد های دیربند را بر حفاظت از محیط زیست تقویت خواهد کرد و بهداشت محیط را ارتقا خواهد بخشید .

تجزیه و تحلیل احداث مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی

بررسی سوابق تاریخی و جهانی مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی بیانگر آن است که بضاعت های موجود در مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی به مراتب فراتر از خدمات رسانی به رهگذران جاده هاست . از این رو ازدیدگاه برنامه ریزی شهری و منطقه ای این ظرفیت وجود دارد که بتوان از پتانسیل های این مجتمع ها در جهت نیل به اهدافی همچون توسعه پایدار و توازن منطقه ای بهره برد بدین منظور بررسی نقش این مجتمع ها از ابعاد مختلف می تواند این قابلیت ها را به نحو بهتری مشخص می سازد .

از بعد اقتصادی ، ایجاد مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی ، نقش مهمی ایفا می کند .

ایجاد عدالت و توازن منطقه ، اشتغال زایی ، کاهش قیمت ، افزایش رقابت ، ایجاد صرفه در مقیاس وسیع ، ایجاد تخصص ، محرومیت زدایی ، تقویت بعد گردشگری مناطق و جاده ها ، کاستن از حوادث جاده ها ، کاستن از حوادث جاده ای ، افزایش عرضه زمین و به ویژه خلق فرصت های جدید شغلی در منطقه بارزترین نقش های این مجتمع ها محسوب میشود . از بعد بازرگانی نیز این مجتمع ها با تسهیل امر سفر ، باعث گسترش دامنه تاثیرات بازاریهای قدیم و ایجاد افزایش حمل و نقل مضاعف ، خواهند شد . مجموعه ابعاد اقتصادی و بازرگانی مورد اشاره ، با توجه به ایجاد فرصت های رشد در منطقه خود ، عامل مهمی در جهت نیل به توسعه و توازن منطقه ای محسوب می گردند .

مجتمع های خدماتی - رفاهی در عملکرد بلند مدت خود در تقویت ارزش های اجتماعی راه ها قابلیت بالایی خواهد داشت . به عنوان مثال ، احداث این مجتمع ها می تواند نتایج مثبت مانند پیوستگی ساکنان مناطق و بزرگتر شدن واحد های اجتماعی ، همگرایی اجتماعی و پیوند ملی و کاستن از جرایم و بزه و تخلفات قانونی را در پی داشته باشد اهمیت نقش های غیر اقتصادی مجتمع های نهان نگاری تا به حدی است که نمی توان در بررسی جایگاه این مجتمع ها ، آنها را نادیده گرفت . بعضا هر کدام به تنهایی می تواند دلیلی برای احداث مجتمع های دیگر قرار گیرد . به عنوان مثال از بعد سیاسی گسترش قدرت و قلمر حکومت مرکزی ، ایجاد ثبات سیاسی و افزایش نظارت دولتی ، از جمله نقش هایی است که می تواند حکومت مرکزی را مجاب به احداث این مجتمع ها کند .

از سوی دیگر ، نقش های فرهنگی قابل توجهی نیز بر مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی مرتبت است . ایجاد این مجتمع ها ، ضمن فراهم کردن زمینه برای رشد استعداد ها ، 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 می رود .

نقش این مجتمع ها از بعد نظامی نیز بسیار حائز اهمیت است این نقش هنگامی به اوج خود می رسد که وضعیت تدافعی برای کشور در اولویت باشد قابلیت این مجتمع ها برای تغییر عملکرد به پیگاه نظامی ، پادگان و یا استفاده های پشتیبانی مانند دفتر فرماندهی ، مکانی برای درمان مجروحان جنگی ، انبار مهمات و آذوقه یا حتی مکانی برای ارائه خدمات به سربازان عازم یا برگشته از مناطق جنگی حکایت از اهمیت تدافعی این مجتمع ها به ویژه در مناطق مرزی دارد . در این زمینه مجموعه عوامل فرهنگی ، اجتماعی ، سیاسی و تأمینی نیاز است تا پیش زمینه های توسعه در یک منطقه حاصل شود که این مهم به کمک مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی در حد خود امکان پذیر است

همچنین حضور این مجتمع ها در جاده ها ، ضمن آنکه می تواند زمینه ای در جهت غنای بصری جاده ها به شمار رود ، عاملی در جهت ایجاد تنوع و رهایی از یکنواختی جاده ها و در نتیجه رفع خستگی رهگذران به شمار می رود . در ملاحظات زیست محیطی نیز هر چند مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی ، خود تا حدی به عنوان یک عامل بر هم زننده محیط زیست محسوب می شوند ، اما این مجتمع ها نقش قابل توجهی نیز در زدودن آسیب های وارده به محیط زیست ایفا می کنند .

مهمترین نقش مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی هدایت و نظارت بر دخالت انسان در طبیعت و تأمین رفاه در جاده هاست ، به نحوی که با استقرار خدماتی همچون تعمیرگاه ، تعویض روغنی ، کارواش ، توزیع سوخت ، فضای بازی کودکان ، آشپزخانه ، دستشویی ، جایگاه جمع آوری زباله و مانند آنها ، آسیب های وارد بر محیط زیست به حداقل می رسد . به ویژه آنکه با جمع آوری ، هدایت و تصفیه فاضلاب و بویژه فاضلاب های شیمیایی و مشتقات نفتی و همچنین جمع آوری زباله ها از الودگی طبیعت ، مناظر ، آب های سطحی و زیر زمینی کاسته می شود .

از طرف دیگر این مجتمع ها با فراهم آوردن فضای بازی کودکان ، طبخ غذا یا حتی محل توقف اتومبیل و فضای تفریح و تفرج ، مانند هجوم بی قیدیوند انسان ها به داخل طبیعت می گردد . علاوه بر آن ، فضای سبز ایجاد شده در مجتمع ها بر کل منطقه و روحیه مسافران و اهالی ناحیه تاثیر مثبت خواهد داشت .

با توجه به ابعاد زیست محیطی بر شمرده شده از مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی ، نقش آنها از نظر توسعه پایدار اهمیت ویژه ای در توسعه منطقه ای می یابد لذا مکان یابی صحیح این مجتمع ها ضمن آنکه مشارکت مردم را برای توفیق بخشیدن به نقش مجتمع ها بر می انگیزد ، به برخورد فرهنگ ها ، ایجاد عدالت و توازن منطقه ای ، تنوع سفر و ایمنی و سلامت روانی مسافران که از ملازمات توسعه پایدار است ، منتهی خواهد شد . مجموع این مسائل بیانگر آن

است که مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی نقش قابل توجهی در رشد منطقه ، توسعه پایدار آن و حفظ توازن منطقه ای ایفا خواهند کرد .

مشوق ها و حمایت های قانونی از سرمایه گذاری در مجتمع خدماتی رفاهی بین راهی

بر اساس ماده 131 قانون برنامه سوم تنفیذی در ماده 29 به سازمان حمل و نقل جاده ای و پایانه های کشور اجازه داده می شود به منظور کمک به تدارک ناوگان حمل و نقل جاده ای بین شهری و احداث پایانه های مسافری و باری و مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی توسط بخش غیر دولتی با اولویت تعاونی ها و ایثارگران ، از محل منابع داخلی در قالب وجوه اداره شده نزد بانکها نسبت به تامین تسهیلات اعتباری بانکی، اقدام کرده و مابه التفاوت نرخ سود را از منابع داخلی خود پرداخت کند.

در همین راستا تاکنون متقاضیان ایجاد مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی بسیاری از تسهیلات سازمان حمل و نقل جاده ای و پایانه ها استفاده نموده اند، ضمن اینکه سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به منظور کمک به ایجاد زیرساخت های مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی کمک های مالی بسیاری نموده است.

بر اساس ماده 22 قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب 1380/11/27، به منظور تسریع در امر توسعه هتلها و اقامتگاهها و سایر تأسیسات گردشگری، با تقاضای سازمان میراث فرهنگی و گردشگری:

1 - سازمان ملی زمین و مسکن موظف است اراضی مورد نیاز را به قیمت کارشناسی به صورت اجاره به شرط تملیک پنج ساله در اختیار سرمایه گذاران قرار دهد.

2 - سازمان جنگلها و مراتع و آبخیز داری کشور و ادارات کل منابع طبیعی استانها و سازمان امور اراضی وزارت جهاد کشاورزی مکلفند اراضی مورد نیاز را به قیمت منطقه ای در اختیار سرمایه گذاران قرار دهند.

3 - تغییر کاربری اراضی برای استقرار هتلها با پیشنهاد سازمان میراث فرهنگی و گردشگری در کمیسیون ماده (5) موضوع قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به طور فوق العاده مورد بررسی و اقدام قرار خواهد گرفت.

4 - عوارض ناشی از تغییر کاربری و فروش تراکم به اقساط پنج تا ده ساله از شروع بهره برداری توسط سرمایه گذاران به شهرداری مربوط پرداخت خواهد شد.

بر اساس ماده 6 قانون توسعه صنعت ایرانگردی و جهانگردی (مصوب 1370) سازمان زمین شهری، شهرداریها، سازمان جنگلها و مراتع کشور و سایر وزارتخانه ها و سازمانهای ذیربط موظفند زمین مورد نیاز برای احداث تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی را با معرفی سازمان میراث فرهنگی ، صنایع دستی و گردشگری به قیمت منطقه ای یا تمام شده به گونه ای که موجب تقلیل در آمد عمومی نشود به متقاضیان واگذار نمایند.

بر اساس ماده 12 آیین نامه اجرایی قانون توسعه صنعت ایرانگردی و جهانگردی، تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی و دفاتر خدمات مسافرتی و سایر تأسیسات مشابه از جمله مؤسسات داخل تأسیسات جهانگردی، از نظر پرداخت عوارض صدور پروانه ساختمانی مشمول تعرفه بخش صنایع می باشند و شهرداریها موظفند عوارض مقرر را فارغ از نوع پروانه و کاربری زمین بر اساس تعرفه بخش صنایع و با معافیت از عوارض عرصه غیر از عوارض نوسازی، فقط در مورد ساختمان محاسبه و دریافت کنند.

همچنین براساس تبصره ماده فوق الذکر شهرداریها موظفند برای افزایش زیربنای تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی عوارض مقرر را بر اساس تعرفه بخش صنعت و با حداکثر تخفیف محاسبه و دریافت کنند.

علاوه بر این بر اساس بند ب ماده صدرالذکر، تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی و دفاتر خدمات مسافرتی از نظر هزینه های سوخت، آب، برق و تلفن اعم از انشعاب و مصرف مشمول تعرفه های بخش صنایع است و دستگاه های ذیربط موظفند هزینه ها مربوط را فارغ از نوع پروانه ساخت، کاربری محل و میزان مصرف بر اساس تعرفه بخش صنعت محاسبه و دریافت کنند.

آنچه امروز یک گردشگر می‌تواند از آن برای رفاه و امنیت خود استفاده نماید تأسیسات گردشگری می‌باشند که به قصد ارائه خدمات و انتفاع برای پذیرایی و اقامت مسافران و گردشگران طبق ضوابط و مقررات احداث گردیده و به شرح ذیل تقسیم بندی شده اند.

هتل، متل و واحدهای خدماتی رفاهی بین راهی

مهمانپذیر

مرکز اقامتی جوانان

مراکز خود پذیرائی شامل هتل آپارتمان، پانسیون زائر سرا و ازاین قبیل

تفرجگاه، اردوگاه گردشگری، محوطه کمپینگ و کاروان‌ها

مجتمع های سیاحتی و تفریحی - (به استثنای موارد مربوط به شهرداریها) و سایر واحدهائیکه به قصد ارائه خدمات و انتفاع برای پذیرایی و اقامت مسافران و جهانگردان طبق مقررات و ضوابط میراث فرهنگی و گردشگری تاسیس می‌گردند

مراکز سرگرمی و تفریحی (مراکز تعطیلات)

دفتر خدمات مسافرتی و جهانگردی

مناطق نمونه گردشگری

اقامتگاه با مالکیت زمانی

ارائه معیارهای مکانیابی و طراحی مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی

در راستای تحقق اهداف برنامه‌ریزی مکانی مجتمع‌های خدماتی - رفاهی و تیرپارک‌ها باید معیارهایی برای سازماندهی فضایی مجتمع‌ها و تیرپارک‌ها مورد توجه قرار گیرد. این معیارها باید درنسبت با رابطه‌های زیر مورد نظر باشند:

- رابطه مجتمع و تیرپارک با مکان
- رابطه مجتمع با مجتمع و تیرپارک با تیرپارک
- رابطه مجتمع و تیرپارک با محور

در ادامه هریک از رابطه‌های فوق و معیارهای مربوطه مورد بررسی قرار می‌گیرند :

صنعت گردشگری و توریسم امروزه یکی از مهمترین راهکارهای ایجاد ارزش افزوده و بهره‌وری بیشتر در جامعه محسوب می‌شود. یکی از نیازهای صنعت گردشگری و توریسم مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی می‌باشد. در طرح توجیهی احداث مجتمع خدماتی رفاهی بین راهی سعی شده است تا با معرفی صنعت گردشگری اطلاعات بیشتری در زمینه این طرح، میزان سرمایه‌گذاری، سودآوری، تسهیلات اعطایی و نرخ‌های بازده سرمایه‌گذاری آن ارائه شده و آن را به عنوان یک فرصت سرمایه‌گذاری مناسب بررسی نماییم، امیدوارم این اطلاعات مفید فایده باشد و تا پایان مطلب همراه ایران صنعت باشید.

هنگامی که سخن از بررسی جایگاه مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای به میان می‌آید، باید به این نکته توجه داشت که نقش این مجتمع‌ها و نحوه خدمات‌رسانی آنها صرفاً به رهگذران جاده‌ها منحصر نمی‌شود. به عبارت دیگر نباید جاده‌ها و مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی را به طور مجزا از منطقه‌ای که در آن استقرار یافته‌اند در نظر آورد، بلکه باید تبادلات متقابل جاده‌ها، مجتمع‌ها را با اندام‌ها و حوزه‌های منطقه‌ای آنها از ابعاد مختلف اقتصادی، بازرگانی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، دفاعی، کالبدی و زیست محیطی مورد بررسی قرار داد.

زمانی که این ابعاد مورد توجه قرار گیرد، آنگاه هدف غایی و نهایی برنامه ریزی شهری و منطقه ای که همانا نیل به توسعه پایدار و ایجاد ارتباط منطقی بین انسان و محیط است تحقق خواهد یافت لذا باید بدین نکته اشاره داشت که در بررسی جایگاه مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی علاوه بر خدمات رسانی به رهگذران جاده ها ، اهداف مهم دیگری نظیر تداوم رشد و توسعه محیط زیست و عدالت اجتماعی برای منطقه و ساکنان آن مد نظر است .

در نظر گرفتن عناصر ویژه خدماتی در مجتمع ها

مجتمع های خدماتی_ رفاهی، مجموعه های هستند که به منظور تمرکز خدمات مورد نیاز رانندگان وسایل نقلیه ایرانی و خارجی و سرنشینان آنها در طول جاده های اصلی احداث شده اند و دارای امکانات و خدمات بهداشتی، درمانی، رستوران نمازخانه ، جایگاه عرضه سوخت، پارکینگ و سایر وسایل رفاهی هستند. ایجاد راه و ساختمان های بین راهی در سرزمین ایران پیشینه ای کهن دارد. ایرانیان در مسیر فواصل معین، مکان ها و اطراق گاه هایی ایجاد کرده بودند که محل توقف و آسایش مسافران و کاروان های تجاری و بازرگانی بوده است.

منابع تاریخی حکایت از آن دارند که بنیانگذار احداث بناهای مذکور هخامنشیان بوده اند. در دوره اشکانیان ، همانند عهد هخامنشی توسعه راه ها و ایجاد ایستگاه های بین راهی بویژه در مسیر تاریخی جاده ابریشم اهمیت فوق العاده ای یافت . در دوره اسلامی نیز عوامل متعددی در شکل یابی ، توسعه و گسترش کاروانسراها دخالت داشته که اهم آنها عوامل مذهبی ، نظامی و اقتصادی است . قرن پنجم (ه-ق) عصر شکوفایی هنرهای اسلامی بویژه هنر معماری است . بنیان گسترش شبکه راه های تجاری واحداث کاروانسراهای متعدد در مسیر جاده ها و داخل شهرها در این دوره بوده است. در دوره تیموری توسعه تجارت ، معماری و ایجاد کاروانسراها شتاب بیشتری یافت ولی عصر طلایی ایجاد کاروانسراهای ایران متعلق به دوره صفوی است که بقایای 999 کاروانسرای که در آن دوره ساخته شده هنوز در کنار جاده ها ایران پابرجاست.

خدمات بین راهی دارای تاریخچه مشخصی بوده و پدیده جدیدی نیست. زمانی که بحث سفر پیش می آید در کنار آن ایجاد تسهیلات و خدمات هم برای گردشگران پیش بینی می شود که در طول سفر این خدمات شامل تسهیلات حمل و نقلی ، مجتمع های خدمات بین راهی و غیره به مسافرین ارائه می شود. بر اساس تجارب دنیا اکثر کشورهای درحال توسعه که اکنون توسعه یافته اند، به دلیل توجه به خدمات بین راهی و سرویس های بهداشتی و در مجموع توجه به نیازمندی های مسافرین موفق به جذب گردشگر شده اند. در این راستا تجارب کشورهای متعددی مانند کره جنوبی، مالزی و کشورهای آسیایی وجود دارد که در طول 20 سال اخیر در حوزه بین راهی اقدامات بسیار خوبی انجام داده و ظرفیت گردشگری کشورشان را چند برابر نموده اند. همچنین براساس تعریف استانداردهای جهانی باید بین هر 25 تا 40 کیلومتر در هر طرف جاده یک ایستگاه خدماتی شامل مجموعه رستوران، سوپر مارکت ، واحدهای تعمیراتی و خدماتی وسایل نقلیه، ایستگاه های سوختگیری و گازرسانی، کارواش، ایستگاه های پلیس جاده، اورژانس و غیره جهت مرتفع شدن نیازهای اولیه مسافر و ارائه خدمات اولیه به گردشگران وجود داشته باشد. لذا هر کشوری با در نظر گرفتن توریست داخلی و خارجی باید خدمات بین راهی ارائه دهد و احداث مجتمع های خدماتی بین راهی اجتناب ناپذیر است. ایران نیز با دارا بودن بیش از 10 هزار کیلومتر محور گردشگری به توسعه و احداث مجتمع های خدماتی بین راهی نیاز جدي دارد. همچنین احداث مجتمع های بین راهی برای ایران با داشتن بیش از 70 میلیون نفر جمعیت و با در نظر گرفتن تعداد زیاد سفر در کشور به دلیل فرهنگ سازی که در خصوص ضرورت سفر برای خانواده های ایرانی صورت پذیرفته، حائز اهمیت است .

بر اساس مطالعات وزارت راه و ترابری احداث 600 مجتمع بین راهی در کشور پیش بینی شده است، در حالی که طبق مطالعات شرکت توسعه ایرانگردی و جهانگردی ایران احداث یک هزار مجتمع بین راهی در انواع مختلف در مسیر جاده های کشور نیاز است. در برخی از این مجتمع ها احداث متل نیز پیش بینی شده است و درجه و میزان خدمات دهی این مجتمع ها بسته به مقدار متراژ و زیربنای آنها متفاوت خواهد بود.

واحدهای خدماتی حافظ محیط زیست

این رابطه در ارتباط با موضع استقرار هر مجتمع با تیرپارک مطرح است . معیارهای موثر بر موضع استقرار مجتمع یا تیرپارک در ابعاد محیطی ، اجتماعی - فرهنگی ، اقتصادی و کالبدی به شرح زیر قابل طرح هستند .

☞- معیارهای محیطی

مهمترین معیارهای محیطی که در استقرار مجتمع های خدماتی- رفاهی و تیرپارک موثرند عبارتند از:

1-1-1- فرم مناسب زمین و برخورداری آن از شیب مورد نیاز

- 1-1-2- دوربودن از عوامل بروز خطرات طبیعی (گسل، رودخانه، کوه و نظایر اینها)
1-1-3- میکرو اقلیم مناسب با توجه به پراکنندگی مکانی وزمانی عناصر و عوامل

اقلیمی

- 1-1-4- دسترسی مناسب به منابع آب
1-1-5- پایین بودن ارزش تولیدی زمین
1-1-6- وجود مناظر و مزایای با ارزش طبیعی

☞ معیارهای اجتماعی- فرهنگی

اهم معیارهای اجتماعی- فرهنگی موثر بر موضع استقرار مجتمع خدماتی- رفاهی و تیرپارکها به شرح زیر می باشد:

- 1-2-1- حجم جابجایی جمعیت در محورها و گرایش غالب مسافران برای توقف در برخی

مکانها

- 1-2-2- وجود عناصر و فضاهای تاریخی- فرهنگی در امتداد جاده

☞ معیارهای اقتصادی

مهمترین معیارهای اقتصادی که در استقرار مجتمع های خدماتی- رفاهی و تیرپارکها موثرند عبارتند از:

- 1-3-1- بهره گیری از صرفه جویی های ناشی از تجمع در طول جاده ها
1-3-2- وجود تقاضا یا گرایش بخش غیردولتی برای سرمایه گذاری در مکان خاص

☞ معیارهای کالبدی

معیارهای کالبدی موثر بر استقرار مجتمع های خدماتی- رفاهی و تیرپارکها را می توان چنین برشمرد:

- 1-4-1- دسترسی به خدمات زیرساختی مناسب (آب، برق، تلفن و گاز)
1-4-2- وجود فاصله مناسب از محدوده قانونی و خدماتی شهرها و روستاها
1-4-3- وجود خدمات رفاهی بین راهی موجود در امتداد جاده
نزدیکترین مجتمع خدماتی رفاهی به موقعیت مسجد شکر در حال حاضر در رباط پشت بادام در 40 کیلومتری محل مسجد شکر قرار دارد
1-4-4- قرار نداشتن در نقاط حادثه خیز (گردنه، شیب تند، پیچ با دید کم و نظایر اینها)

واحدهای خدماتی اجتماعی فرهنگی

حجم تردد مورد انتظار مسافر در محورهای مجاور این مجتمع ها بیش از 1000 نفر مسافر دوطرفه در روز است. این محورها می توانند از نوع آزادراه، بزرگراه، جاده اصلی درجه 1 و جاده اصلی درجه 2 باشند یا براساس برنامه ریزی های آتی به این انواع ارتقاء یابند. فاصله مکانی بین مجتمع های خدماتی - رفاهی درجه 3 بین 50 - 150 کیلومتر و زمان دسترسی آنها بین 45 دقیقه الی 2 ساعت است. در مکان یابی این نوع مجتمع های خدماتی- رفاهی علاوه بر معیارهای مربوط به رابطه مجتمع با محور و مجتمع با مجتمع، باید از معیارهای مربوط به رابطه مجتمع با مکان نیز استفاده شود. این معیارها شامل معیارهای محیطی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی است.

واحدهای خدماتی رفاهی

- جایگاه سوخت با 8 - 4 پمپ سوخت؛
- نمازخانه با مساحت 12- 24 متر مربع
- بوفه 25- 75 متر مربع؛
- واحد فروش میوه و تنقلات؛
- سرویس بهداشتی بین 6- 10 باب؛
- واحد آپاراتی و تعویض روغن؛
- کیوسک تلفن راه دور حداقل یک دستگاه؛
- پارکینگ تفکیک شده وسایل نقلیه سواری مسافری و باری با ظرفیت - 7550 - وسیله نقلیه؛
- جعبه کمک های اولیه؛
- واحد رایانه ای اطلاعات سفر؛
- واحد صوتی - تصویری؛
- محوطه بازی کودکان

واحدهای خدماتی تأمینی، انتظامی، نظارتی و امدادی

این مجتمع ها در مساحتی بین 5-1/3 هکتار در یک تا دو طرف جاده احداث می شوند. ساخت این مجتمع ها علاوه بر زمین های با پلان مستطیل و مربع ، می تواند در زمین های با پلان مثلث نیز انجام شود.

این مجتمع ها به وسیله نیم دیوار و فنس از فضای اطراف مجزا می شود و تنها بخشی از فضای مجتمع ، محوطه سازی و کف سازی می شود. در محوطه سازی این نوع مجتمع ، طراحی فضای سبز و آب نما اهمیت زیادی دارد. سرمایه گذاری در این نوع از مجتمع ها در چهار شکل زیر انجام خواهد شد

بخش دولتی - خصوصی
بخش دولتی - عمومی

شبکه مجاور مجتمع های خدماتی - رفاهی درجه 2، عملکرد منفرد یا ترکیبی در اشکال ملی، ملی - ناحیه ای و بین المللی - ناحیه ای دارد و ماهیت جریان های جاری بر آن شامل یک یا چند ترکیب زیر است.

صنعتی - بازرگانی
صنعتی - زیارتی
بازرگانی - زیارتی
صنعتی - کشاورزی

حجم تردد مورد انتظار مسافر در محورهای مجاور این مجتمع بیش از 10000 نفر مسافر دوطرفه در روز است. این محورها می توانند از نوع آزادراه ، بزرگراه و یا جاده اصلی درجه 1 باشند. یا براساس ساعت است. در مکان یابی این نوع مجتمع ها علاوه بر معیارهای مربوط برنامه ریزی های آتی به این انواع ارتقاء یابند به رابطه مجتمع - 3/150 کیلومتر و زمان دسترسی آنها بین 5 - فاصله مکانی بین محور و مجتمع با مجتمع ، باید از معیارهای 2 مجتمع های خدماتی - رفاهی درجه 2 بین 300 مربوط به رابطه مجتمع با مکان نیز استفاده شود. این معیارها شامل معیارهای محیطی ، اجتماعی - فرهنگی ، اقتصادی کالبدی است.

جمع بندی

- پمپ سوخت با 8 - 10 جایگاه سوخت
- مسجد یا نمازخانه با مساحت 50 - 100 متر مربع
- غذاخوری با ظرفیت 150 - 200 نفر
- محل صرف غذای خانگی با ظرفیت 50 - 150 نفر
- واحد فروش میوه
- واحد فروش تنقلات
- واحد فروش صنایع دستی
- سرویس بهداشتی بین 10 - 20 باب
- واحد کارواش
- واحد آپاراتی و تعویض روغن
- واحد مکانیکی
- پارکینگ تفکیک شده وسایل نقلیه سواری مسافری و باری با ظرفیت حداقل 150-200 وسیله نقلیه
- واحد کمک های اولیه مجهز به آمبولانس
- واحد رایانه ای اطلاعات سفر
- واحد صوتی - تصویری
- کیوسک تلفن راه دور بین 2- 6 دستگاه
- محوطه بازی نوجوانان
- اطاق بازی کودکان

دست آوردهای رفت و آمدی

این نوع مجتمع ها در مساحتی بین 10-3 هکتار در یک طرف تا دو طرف جاده ساخته می شوند. ساخت این مجتمعها در زمین های با پلان مستطیل یا مربع انجام می شود. محدوده پیرامونی این مجتمع ها به وسیله نیم دیوار و نرده تحدید حدود خواهد شد. کل فضای مجتمع نیز محوطه سازی و کف سازی می شود که در محوطه سازی، طراحی گیاه و آب اهمیت زیادی خواهد داشت. مجتمع ها به وسیله بخش دولتی - خصوصی، بخش دولتی - عمومی، سرمایه گذاری در این نوع از بخش خصوصی و بخش عمومی انجام می گیرد. شبکه مجاور این نوع از مجتمع ها ، عملکرد سه گانه بین المللی ، ملی و ناحیه ای دارد و ماهیت جریان های جاری بر آن ترکیبی و از دو نوع صنعتی- بازرگانی - زیارتی و صنعتی - بازرگانی - سیاحتی خواهد بود. حجم تردد مورد انتظار مسافر در محورهای مجاور این مجتمع ها بیش از 50000 نفر مسافر دوطرفه در روز است. این محورها باید از نوع آزادراه یا بزرگراه باشند یا براساس برنامه ریزی های آتی به این نوع راه ها ارتقاء یابند ساعت است. در مکان یابی این مجتمع ها علاوه بر معیارهای

مربوط به رابطه مجتمع با محور و مجتمع / 5- 200 کیلومتر و زمان دسترسی به آنها بین 5 - فاصله مکانی بین این نوع با مجتمع ، باید از معیارهای مربوط به رابطه مجتمع با مکان نیز استفاده شود. 2 از مجتمع ها بین 400 این معیارها شامل معیارهای محیطی ، اجتماعی - فرهنگی ، اقتصادی و کالبدی است.

دست آوردهای اقتصادی

- جایگاه سوخت با 8-16 پمپ سوخت
- مسجد با مساحت 100-150 متر مربع
- غذاخوری با ظرفیت 300-500 نفر
- واحد فروش میوه
- واحد فروش تنقلات
- واحد فروش صنایع دستی
- سرویس بهداشتی بین 20 - 30 باب
- فضای استراحتی با عناصر بهداشتی بین 5 - 10 اطاق یا 3-10 واحد سوئیت
- واحد کارواش؛
- واحد آپاراتی و تعویض روغن
- واحد مکانیکی
- واحد فروش لوازم یدکی
- پارکینگ تفکیک شده وسایل نقلیه سواری ، مسافری و باری با ظرفیت 200 - 300 وسیله نقلیه
- واحد درمان سرپایی مجهز به آمبولانس
- واحد رایانه ای اطلاعات سفر
- واحد صوتی و تصویری
- شعبه عابر بانک
- شعبه بیمه
- شعبه مخابرات با 6- 10 کیوسک تلفن راه دور
- باندهالگرد (هلی کوپتر) برای امداد رسانی به حادثه دیدگان در موقع بروز تصادف
- تعداد زیادی وسیله نقلیه یا تخریب جاده و بروز حوادث رانندگی ناشی از بروز سوانح طبیعی؛
- محوطه بازی بزرگسالان
- محوطه بازی نوجوانان
- محوطه بازی کودکان

بررسی نمونه های مشابه داخلی و خارجی

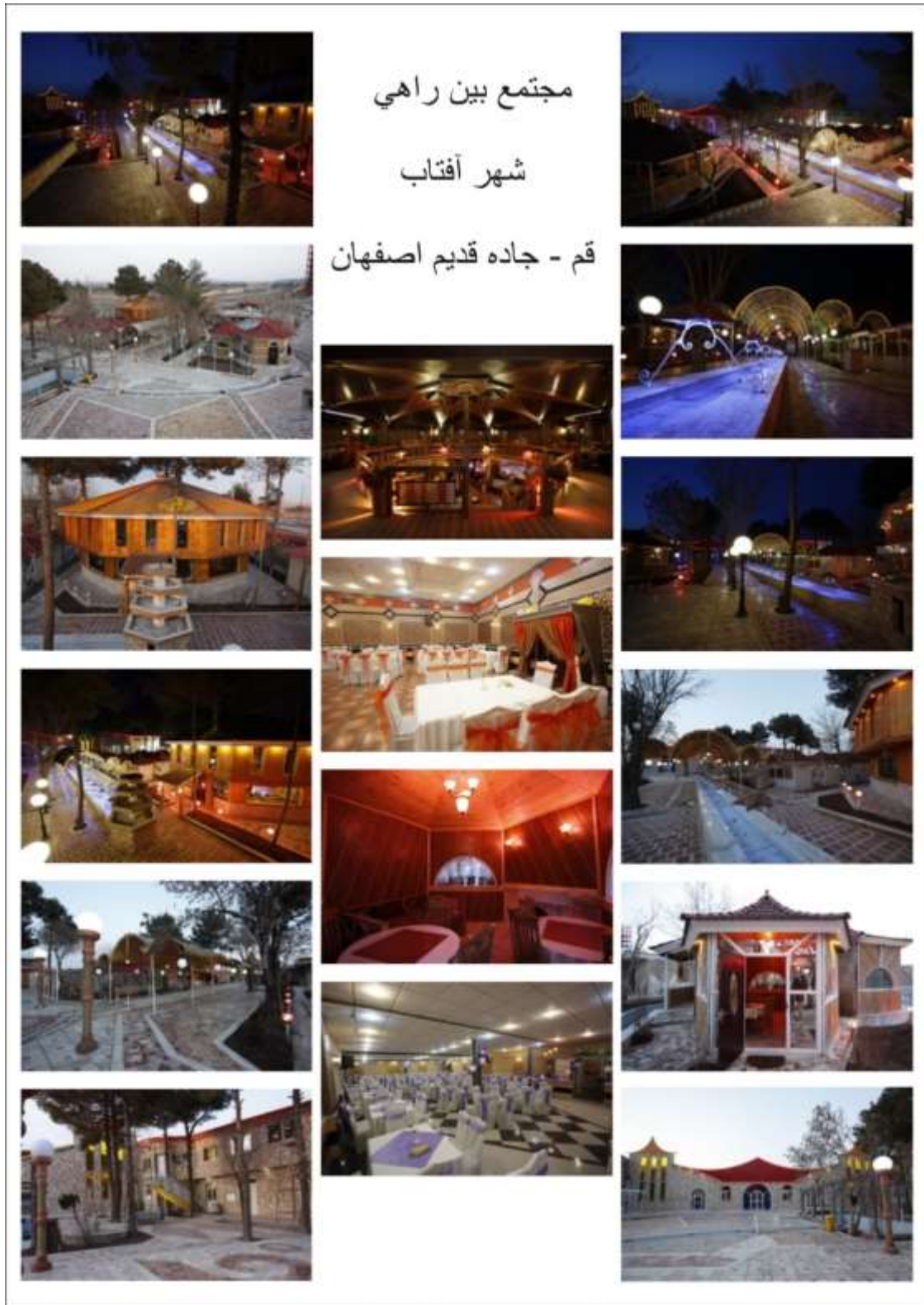
مقدمه : در قسمت مطالعات تاریخی به بررسی تاریخچه خدمات ارائه شده در مسیرها در طول تاریخ ایران پرداختیم در این قسمت و برای تکمیل بحث به بررسی نمونه های مشابه داخلی و خارجی که مشخصاً مطابق با دیده مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی و در سپهر مفهوم و کارپذیری جدید آنها احداث شده اند خواهیم پرداخت . در این قسمت به دو نمونه داخلی که نگارنده شخصاً آنها را بازدید نموده خواهیم پرداخت. در قسمت نمونه های خارجی ، منبع ما مطالعه ای است که سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به انجام رسانیده است.

همانگونه که در بخش تاریخی اشاره شده احداث واحدهای خدمات رسانی بصورت جدید گرچه در کشور ما سابقه چندانی ندارد اما روند روبه رشد چشمگیری داشته است بنا به اظهارات مدیرکل دفتر فنی و امور پیمانهای سازمان و راهداری و حمل و نقل جاده ای تا پایان سال 83 بیش از 60 مجتمع خدماتی - رفاهی توسط بخش خصوصی ساخته شده و در حال بهره برداری است. حدود 46 پروژه نیز رأساً توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای ساخته شده و هشت پروژه دیگر نیز از سوی مالکان جایگاه سوخت بین راهی برای تبدیل به مجتمع های خدماتی - رفاهی ارائه شده است. با توجه به اینکه سودآورترین بخش در این مجتمع ها جایگاه سوخت رسانی است. از این دو بخش خصوصی بیشترین تمایل را برای احداث تیپا درجه 3 از خود نشان میدهد. و اکثر مجتمع های ساخته شده از این نوع هستند. در این قسمت از نمونه های داخلی به معرفی مجتمع های غذال و مهتاب و از نمونه های خارجی به معرفی دو مجتمع در کشور های آلمان و ترکیه می پردازیم .

مجتمع خدماتی رفاهی " شهر آفتاب " جاده ی قم - اصفهان:

تأسیسات این مجتمع در دوسوی آزاد راه قرار دارند و غالباً در هر دو سو تکرار شده اند. اکنون به برخی نکات در رابطه با این مجتمع اشاره می شود:

- این مجتمع شامل بخش های مختلف خدمات رسانی از جمله هتل، چایخانه، بوفه، رستوران، مسجد، پمپ بنزین، تعمیرگاه و برخی خدمات دیگر است که به جزء مسجد تقریباً تمام بخشهای دیگر در هر دوسوی آزاد راه به طور مجزا وجود دارند تکه به نظری رسید احداث برخی از قسمت ها از نظر هتل و تعمیرگاه بصورت جداگانه ضرورتی ندارند که در صورت وجود پل روگذر یا زیر گذر امکان دسترسی از باند جنوبی به امکانات باند شمالی وجود داشت.
- غالب عملکردهای این مجتمع بصورت متمرکز در ساختمانهای نزدیک به همه تجمع یافته اند که این امر موجب شده است که مجموعه از خوانایی لازم برخوردار نباشد و مثلاً برای دسترسی به رستوران می باید مانند یک ساختمان اداری در مجموعه شد و قسمت مورد نظر را جستجو نمود. تمرکز بناها باعث شده است تانمای عمومی مجموعه به صورت حجم یکپارچه در طول آزادراه به چشم آید که نهایتاً به نظر میرسد. نمای مجموعه اداری همخوانی لازم با ماهیت مجموعه نمی باشد. مسجد مجموعه که در ضلع شمال آزاد راه واقع است به صورت منفک از سایر بناها طراحی شده است.
- سطوح بدنه مجموعه غالباً از دیوارهای کوتاه تشکیل شده و در نتیجه منظره عمومی مجموعه در سطوح وسیع سقف های که دارای جهات مختلف هستند، شکل داده است. بنابراین با توجه به یک پارچه بودن احجام، چشم انداز کلی مجموعه اداری دارای کیفیت لازم نمی باشد.
- منطقه اجرا طرح به دلیل وجود مزارح و باغات سرسبز همچنین رشته کوه های شمالی و جنوبی در فاصله نسبتاً نزدیک از چشم انداز زیبایی برخوردار است. لیکن در طراحی مجموعه به این پتانسیل موجود توجهی نشده است.
- وجود پارکینگها و سکوهای مجاور آنها در قسمت پشت بناهای مجموعه و به دور از آزاد راه فضای مناسبی را جهت استراحت کوتاه مدت مسافرین فراهم آورده است.
- وجود جایگاه سوخت گیری و تعمیرگاههای مجزا جهت خودروهای سبک و سنگین از نکات مثبت این مجموعه به شمار می رود.



مجتمع بین راهی

شهر آفتاب

قم - جاده قدیم اصفهان

تصویر 18 : مجتمع خدماتی- رفاهی " شهر آفتاب "

مجتمع بین راهی مهتاب :

این مجتمع در 20 کیلومتری آزاد راه قم و تهران قرار گرفته و شامل پمپ بنزین ،رستوران ، فروشگاه سوهان ، واحد تعویض روغن ،قهوه خانه و پارکینگ می باشد.
Fast food

بررسی :

- این مجموعه در برابر تغییرات اقلیمی بی دفاع است .
- حس تعلیق به مکان ایجاد نمی کند .
- تنها به یکی از مسیرهای رفت و برگشت سرویس می دهد .
- پارکینگها که در این مجتمعها از مهمترین عناصر به شمار می آیند، تعریف نشده و بدون سایبان می باشند . فضای سبز چندانی برای تغییر روحیه و منظر وجود ندارد .
- دید مناسب از راه به مجموعه وجود ندارد .

**جهت دریافت هرگونه رساله و مطالعات
معماری با قیمت پایین با ما تماس بگیرید .**

09907530920