

## بررسی و ساماندهی بخش مرکزی شهر زابل

اکبر کیانی

عضو هیأت علمی گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه زابل، kianiakbar@yahoo.com

فرضعلی سالاری سردری

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه زابل، falisalary@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۲/۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۳/۲۸

### چکیده

بخش مرکزی شهرها به واسطه نقش و عملکردشان در بافت و سیمای شهر در فرآیند توسعه کاربری‌ها و فعالیت‌های اجتماعی، اقتصادی و اداری شهر تأثیرگذار بوده، بر این اساس بررسی و ساماندهی این بخش شهر ضروری به نظر می‌رسد. در این پژوهش با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی با هدف کاربردی و با مطالعه چگونگی، علل و پیامدهای تمرکز و رشد نامتناسب کاربری‌ها در بخش مرکزی شهری زابل به بیان راهکارها در جهت توسعه زنجیره‌ای و خوشه‌ای آن و فعالیت‌های گوناگون از جمله بخش تجاری در جهت شکل‌گیری شهر سالم و توسعه پایدار پرداخته می‌شود. یافته‌های پژوهش با توجه به جایگاه شهر زابل در شبکه شهری منطقه سیستان، ساختار شطرنجی شهر و رشد سالانه جمعیت و محدوده شهر زابل نشان می‌دهد که، بخش مرکزی شهر زابل به عنوان نقطه ثقل شهر و منطقه با مسائل و مشکلات گوناگونی در زمینه‌های اقتصادی، اداری-خدماتی، اجتماعی، حمل و نقل و کالبدی-فضایی روبرو می‌باشد. وجود کاربری‌های متعدد و نامتناسب، تراکم زیاد جمعیت، عرض کم معبر سواره رو و پیاده‌رو در خیابان فردوسی و خیابان امام خمینی موجب شده این مشکلات در سال‌های اخیر رو به گسترش باشد، بنابراین؛ ساماندهی بخش مرکزی شهر زابل به صورت سه مرحله در زمان‌های متمادی با اجرای برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت بایستی صورت پذیرد، در ادامه تحقیق انواع راه حل‌ها و اولویت‌های اجرایی ساماندهی وضعیت کنونی بخش مرکزی شهر زابل بر اساس دیدگاه‌های فرهنگ‌گرایی، ترقی‌گرایی، کارکردگرایی و ساختارگرایی در جهت پویایی آن و توسعه آینده مطرح شده است.

واژگان کلیدی: بخش مرکزی، ساماندهی، برنامه‌ریزی شهری، منطقه سیستان، زابل.

## مقدمه

با افزایش جمعیت و تحولات چند دهه اخیر نظام شهری و شهرنشینی کشور و گسترش کالبدی شهرها و شکل‌گیری محلات جدید در حاشیه شهرها، حجم فعالیت‌ها در بخش مرکزی شهرها افزایش یافته است، مرکز تجاری شهرها را به اختصار C.B.D<sup>۱</sup> می‌نامند. که به عنوان قلب تپنده شهر و کانون فعالیت‌ها، مکان‌های تمرکز یافته‌ای هستند که با تراکم بالای انواع کاربری، فعالیت‌ها، مشاغل بازرگانی، خدمات اجتماعی و عملکرد فرهنگی روبرو می‌باشند (سیف‌الدینی، ۱۳۷۸، ۶۳)، که این نوع کارکردها در بخش مرکزی کلان شهرها و مادر شهرهای منطقه‌ای شکل می‌گیرد. فعالیت‌های اقتصادی و تجاری بخش مرکزی شهرها تحت تأثیر اوضاع ناحیه‌ای، کشور و گاهی جهانی قرار می‌گیرد، تراکم جمعیت در بخش مرکزی شهرها در ساعات معینی از روز به حداکثر ممکن می‌رسد، در حالی که همین بخش، شب‌ها خلوت است. صنعت چاپ و نشر کتاب، روزنامه و مجله از صنایع مهم بخش مرکزی شهرها محسوب می‌شود، وجود موسسات و ادارات دولتی، کارکرد اداری و ... در این بخش وجود دارد (شکوئی، ۱۳۸۷، ۸۷-۸۹).

بخش مرکزی شهرها فعال‌ترین محله هر شهر که مورد رفت و آمد همه ساکنان قرار می‌گیرد (اشرافی، ۱۳۸۰، ۶۴)، رفع کننده نیازهای مختلف فرهنگی، بازرگانی و اجتماعی است (عباس‌زادگان، ۱۳۸۰، ۲۸). این بخش بنا به شرایط و ویژگی‌های خاص هر شهر به عنوان پهنه‌ای که مهمترین و برترین فعالیت‌ها در خود جای داده بیانگر کمیت و کیفیت عملکرد شهر می‌باشد (کاظمیان، ۱۳۸۰، ۱۲)، در کشورهای پیشرفته رابطه تنگاتنگی با فضاهای باز و کارکردهای فرهنگی - هنری، گذران اوقات فراغت و گردشگری دارد، اما در کشورهای جهان سوم به علت تعدد نقش‌ها و کارکردها با مشکلاتی مختلفی روبرو هستند، طوری که روند توسعه شهر را تحت تأثیر قرار داده‌اند (پور احمد، سیف‌الدینی و نیک پور، ۱۳۸۸، ۲).

دلایل جذب جمعیت در مرکز تجاری شهر به واسطه وجود کاربری گوناگون و اصلی و خدمات رسانی در بخش مرکزی شهر می‌باشد، که این دو به یکدیگر وابسته می‌باشند. شکل و نوع C.B.D بیانگر مراحل و سیر تاریخی شهر می‌باشد، بخش مرکزی شهرها در شهرهای باستانی به صورت بازارهای مربع محل فعالیت کشاورزان، بازرگانان و مصرف کنندگان به منظور مبادله، خرید و فروش کالا بوده است. با گذشت

1. Central Business Distract

2. Core area

زمان، هسته اصلی شهرها<sup>۲</sup> توسعه می‌یابد و مرکز تأمین منابع مالی و کنترل دولت و همچنین فضای اداری می‌شود. در اوایل سال‌های ۱۹۰۰، در بخش مرکزی شهرهای بزرگ آمریکا و اروپا فعالیت‌های بازرگانی و خرده فروشی شکل می‌یابد. و در اواسط قرن ۲۰، C.B.D به فضای اداری و تجاری کسب و کار خرده فروشی حرکت کرده و در این مرحله آسمان خراش رشد و توسعه می‌یابد.

در دهه‌های اخیر بخش مرکزی شهرها، ترکیبی از مناطق مسکونی، کار، تفریح و مراکز خرید، فرهنگی، تجاری، سرگرمی، تئاترها، موزه‌ها، مراکز پیاده‌روی و ورزشگاه به صورت ۲۴ ساعته در زندگی جدید می‌باشد. با شروع قرن ۲۱، C.B.D منطقه متنوعی از فعالیت‌ها در محدوده گسترده‌تری از شهری تبدیل شده و مانند یک آهنر طیف وسیعی از کاربری‌ها و فعالیت نظیر؛ مسکونی، تجاری، سینما، کتابخانه، صنعت نشر و چاپ، دانشگاه‌ها، سرگرمی، دولت، مؤسسات مالی، مراکز پزشکی، وکلا، مدیران و سرمایه داران شامل شده است. توجه به مقوله سامان‌یابی و ساماندهی شهری و تفاوت میان آن‌ها در حوزه پارادایم شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری اهمیت فراوان دارد. تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری و اجراء سیستماتیک در چارچوب فرایند برنامه‌ریزی، سامان‌دهی شهری را از سامان‌یابی شهری متمایز می‌سازد. حال آن‌که ساماندهی شهری و سامان‌یابی شهری، هر دو به شدت متاثر از یک مجموعه از نظام‌ها و روابط حاکم بر آن‌ها هستند. تاکید بر ساماندهی شهری، بررسی نظام‌های اثرگذار، نقد روابط موجود می‌باشد (صالحی، ۱۳۷۹، ۸۸). در ساماندهی منظور حفظ و نگهداری بافت موجود با حداقل هزینه و کمترین تخریب، ناموزونی‌ها و نارسایی موجود است (اطهاری، ۱۳۷۶، ۳). ساماندهی فضایی - کالبدی با دو هدف اصلی بهینه کردن مکان‌ها و همچنین ساماندهی کارکردها و فعالیت‌ها صورت می‌پذیرد (ابراهیم‌زاده، ۱۳۸۶، ۳۵). در واقع ساماندهی، دخالت آگاهانه و ارادی برای سازماندهی رابطه بین انسان، فعالیت و فضا به منظور انتظام امور در سطوح گوناگون (حبیبی، ۱۳۷۵، ۱۹) در جهت توسعه پایدار می‌باشد. بنابراین؛ مرکز شهرها<sup>۳</sup> به واسطه نقش و عملکردشان در بافت، سیما و فرآیند توسعه کاربری‌ها و فعالیت‌های شهر و همچنین اهمیت ساماندهی شبکه گذرگاهی و معابر از یک سو به دلیل این‌که در بافت کلی شهر تأثیر مستقیم دارد و از سویی کم و کیف دسترسی به سایر خدمات را نیز مشخص می‌نمایند (قرخلو و عزیز آسیایی، ۱۳۸۴، ۱۳۷)، بررسی و ساماندهی بخش مرکزی شهر ضروری به نظر می‌رسد.

۳. City Center

## مبانی نظری

ساماندهی مکان یکی از مولفه‌های اساسی توسعه پایدار به حساب می‌آید و محتوای اصلی آن بر ایجاد تعادل میان ابعاد اقتصادی توسعه، ابعاد کالبدی و زیست محیطی است و بر پذیرش مسئولیت در مقابل نیازها و خواسته‌های نسل‌های آینده استوار می‌باشد (وزین، ۱۳۸۴، ۱۳۷). امروزه مفهوم فضای شهری و مکان‌های شهری هم از نظر طبیعی و کالبدی و هم نظر اقتصادی-اجتماعی تغییر کیفی یافته و ابعاد برنامه‌ریزی کاربری زمین و ساماندهی مکان را بسیار متنوع و غنی ساخته است. در واقع سیستم کالبدی شهر و فضای شهری منبع عمومی حیات و ثروت همگانی و کالای عمومی به حساب می‌آید و استفاده از آن می‌تواند در جهت تامین منافع عمومی در زمان حال و آینده تحت مدیریت دقیق و سنجیده قرار گیرد (شیرانی، ۱۳۸۸، ۵).

در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم توسعه عمودی بخش مرکزی شهرها بر اساس مکتب شیکاگو صورت می‌پذیرد (صدوقیانزاده، ۱۳۷۵، ۱۲). در فاصله دو جنگ جهانی اول و دوم مکتب مدرنیسم (کارکرد گرایی) متأثر از نظریات تونی گارنیه، لوکوربوزیه،... تفکیک فضایی عملکردهای شهری را محور اصلی ساماندهی شهری دانسته‌اند (پورمحمدی و قربانی، ۱۳۸۲، ۸۷) و به عنوان ابزاری برای ساماندهی کالبدی- کارکردی فعالیت‌های مختلف شهری جهت افزایش کارایی و جلوگیری از بروز نابسامانی و آشفتگی در نظام کالبدی شهر ذکر نموده‌اند (مهدیزاده، ۱۳۷۹، ۳۸).

دیدگاه نظریه پردازان مکتب آمایش انسانی از جمله کوین لینچ، پاتریک گلدس، لوئیس مامفورد،... طی سال‌های (۱۹۳۲-۱۸۵۴)، با اشاره به تراکم مطلوب بر محور قرار دادن انسان و روابط اجتماعی در فرآیند برنامه‌ریزی تأکید می‌ورزند. مامفورد بر محدود کردن تراکم جمعیت شهر جهت بهبود روابط اجتماعی و سازماندهی حومه‌های پراکنده و کاهش تراکم بخش مرکزی اشاره می‌نماید.

نظریات اندیشمندان مکتب پست مدرنیسم از جمله چارلز جنکس، گرگن،... مبتنی بر سازماندهی بخشی شهر با تأکید بر اختلاط کاربری‌ها، تشویق حرکت پیاده، کنترل نسبی خوردوها، بها دادن به تداوم تاریخی شهری بر دو دیدگاه تاریخی فرهنگ‌گرا و آینده‌گرا استوار بوده است. دیدگاه توسعه پایدار شهری از کنفرانس «اسکان ۲» در سال ۱۹۹۶ با ایده تراکم شهری و شهر فشرده در ساماندهی شهری تأکید می‌نماید

و با پذیرفتن تحول عناصر فرم کالبدی شهر، زمینه پایداری بیشتر آن را فراهم می‌سازد (پورمحمدی و قربانی، ۱۳۸۲، ۸۸).

روند به رشد سریع جمعیت شهرها و شهرنشینی به همراه افزایش تراکم جمعیتی شهری، رشد فیزیکی سریع و ناهنجار سکونتگاههای شهری و همچنین گسترش ساخت و سازهای نامتناسب شهری موجب زیان بیشتر به بخش مرکزی شهرها شده است. بخش مرکزی شهرها به مثابه قلب، موتور توسعه و هویت تاریخی شهرها می‌باشد، بنابراین توجه عمیق علمی به مسائل و مشکلات بخش مرکزی شهرها امری ضروری و مهم است.

افزایش نرخ طبیعی رشد جمعیت و مهاجرت به شهر زابل پیامدهای مختلفی در پی خواهد داشت، که بر مسائل و مشکلات بخش مرکزی تأثیر مضاعفی می‌گذارد. این وضعیت را می‌توان در سایر نقاط ایران و دنیا مشاهده نمود به طوری که پور احمد و همکاران در شهر آمل، شهر را تجلی گاه تظاهرات اجتماعی و محل تعاملات اداری و اقتصادی شهر دانسته و در این مقاله با تبیین جایگاه مرکز شهر در حیات شهری آمل، به تحلیل کاربری‌های موجود در آن پرداخته است. به این معنی که ابتدا با تعیین مرز بخش مرکزی، به شناسایی برخی از ویژگی‌های این فضای شهری پرداخته و سپس از نظر فشردگی، تنوع، توزیع و نقش، جایگاه هر کدام از کاربری‌های بخش مرکزی را در ارتباط با کل شهر بررسی کرده است. در پایان، به راهکارهایی که در جهت پویایی این نقطه ثقل شهری اشاره شده است (پور احمد، سیف‌الدینی و نیک‌پور، ۱۳۸۸، ۱).

کمانگیر در پایان نامه کارشناسی ارشد تحت عنوان "برنامه‌ریزی و ساماندهی محله شنبه بازار انزلی"، وجود محلات با عملکردهای خاص آن، از خصوصیات بارز شهرهای ایرانی می‌باشد. بحث تقویت محلات به عنوان یک واحد فضایی در ساختار شهری مد نظر برنامه‌ریزان شهری قرار گرفته است. خصوصیات فضای کالبدی محله‌های قدیمی تحت تأثیر نحوه دسترسی به بازار و موقعیت فضاهای عمومی و خصوصی قرار داشته است. کم‌عرض بودن شبکه‌های دسترسی درون محله، نبودن زمین خالی در داخل بافت جهت رزرو فضاهای مورد نیاز در آینده، کمبود فضاهای فرهنگی، ورزشی و فضاهای سبز، وجود کارگاههای مزاحم در داخل محله، مشکلات شنبه بازار انزلی به عنوان جزئی از محله و شهر از مسائل و مشکلات محله مورد مطالعه قرار می‌دهد (کمانگیر، ۱۳۸۰، ۲).

اعتصامی پور در سال ۱۳۸۰، رشد خودرو بافت‌های شهری و گسترش سکونتگاه‌های غیر رسمی و مشکلات آن مانند کمبود زمین مناسب، رشد سریع جمعیت، افزایش تقاضای مسکن و سایر موارد مرتبط به دنبال داشته است، که شهرک سعدی شهر شیراز با بافت اجتماعی - کالبدی نامناسب و ساخت و ساز غیر اصولی، تراکم بالا، بافت اجتماعی روستایی، کمبود خدمات شهری روبرو می‌باشد که به منظور کاهش وضعیت نامطلوب این شهرک و ساماندهی آن از مشارکت ساکنین در جهت بهبود محیط کالبدی و اجتماعی بهره گرفته شده است (اعتصامی پور، ۱۳۸۰).

پایان نامه ساماندهی فضایی کالبدی شهر گلپایگان توسط مولوی، ضمن هماهنگی چهره کالبدی شهر با شرایط محیطی و فرهنگی منطقه به پیشنهاد سرانه‌های مطلوب و توزیع مناسب فضایی سرانه‌ها، خدمات عمومی، تاسیسات و تجهیزات شهری و جمعیت شهر پرداخته تا بر این اساس کمبودهای قبلی را جبران و نیازهای آینده رشد و تحول شهر را برآورده سازد (مولوی، ۱۳۷۹). پایان نامه "ساماندهی فضایی و کالبدی شهر مسجد سلیمان" با بررسی وضعیت موجود و گذشته شهر به ارائه راهکارهای لازم جهت ساماندهی آن با دیدگاه جغرافیایی پرداخته (زلکی، ۱۳۷۸). همچنین فرج کرده در سال ۱۳۸۶ در پایان نامه "عوامل و متغیرهای مؤثر در تبیین بخش مرکزی شهرهای میانی مورد مطالعه بوکان" به بررسی عوامل تأثیر گذار بر بخش مرکزی شهری بوکان پرداخته است (فرج کرده، ۱۳۸۶).

در سطح دنیا نیز یانگ و گاکهن ایمر ب تحت مقاله‌ای "ارزیابی نقش حمل و نقل بر کاربری اراضی در بخش مرکزی شهرهای چین" در سال ۲۰۰۷ (Yang and Gakenheimerb, 2007, 345). و کریستین در سال ۲۰۰۹ به بررسی فرم و کاربری ارضی بخش مرکزی نواحی متروپلیشن و طولانی شدن آن‌ها پرداخته است (Christian, 2009, 224).

## طرح مسأله

شهر زابل با یک هسته مرکزی شهر متمرکز - الگوی تک مرکزی (قبل از جنگ جهانی اول) مبتنی بر شبکه شطرنجی و مدول‌های مربع مانند، به عنوان مرکز خرید شهری<sup>۴</sup> و منطقه (مرکز اشتغال، خرید و تفریح) با مجموعه‌ای از مؤسسات دولتی و تجاری (بانک، پست، مخابرات)، فرهنگی (مصلی المهدی) و تراکم

<sup>4</sup>. Downtown

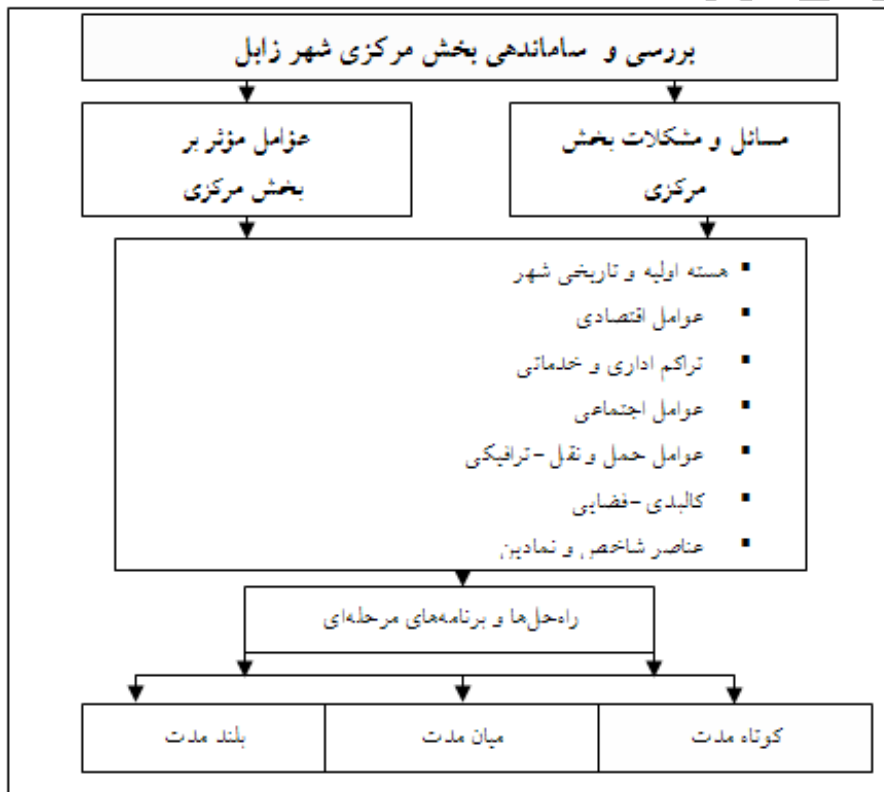
شبکه حمل و نقل (خطوط اتوبوسرانی - تاکسی) می‌باشد. ناحیه مرکزی شهر به علت همگرایی سازمان‌ها در ارائه خدمات، بازار و راه‌ها - گره<sup>5</sup>، بالاترین حجم آمدوشد دارد. بر این اساس، طبق موارد فوق و با توجه به تعداد سفرهای روزانه از سطح منطقه سیستم به بخش مرکزی شهر زابل، لزوم بررسی و ساماندهی این قسمت از شهر را دو چندان نموده است. رشد و توسعه سریع شهر زابل در طی چند دهه اخیر با روند رشد جمعیت و افزایش تعداد سفر به بخش مرکزی شهر زابل هماهنگ بوده است، بنابراین به تبع آن مسائل و مشکلاتی در بخش مرکزی شهر زابل ایجاد شده است، این مسائل نیاز به تحقیقی علمی و با رویکردی تخصصی به موضوع دارد، تحقیق حاضر در صدد بررسی و ساماندهی وضعیت بخش مرکزی شهر زابل است، که ناشی از عوامل و معیارهای مختلفی می‌باشد. عواملی چون عدم هماهنگی و تطبیق کاربری‌ها با معیارها و اصول برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری، باعث ایجاد مشکلاتی از قبیل: ترافیک و ازدحام جمعیت به ویژه در روزهای کاری شده است.

به دلیل مسائل و مشکلات بافت مرکزی شهر زابل نظیر تداخل سواره و پیاده با توجه به عرض کم پیاده-روها و خیابان‌ها با در نظر گرفتن نبودن میدان، بلوار-رفوژ و فضای سبز در خیابان امام خمینی و فردوسی؛ ورود روزانه نزدیک به ۵ هزار نفر مشتری و شاغل به بخش مرکزی شهری، تداخل مداوم فعالیت‌های بارگیری و بار اندازی عمده فروشی‌ها با حرکت انبوه پیاده‌ها، نبود مبلمان مناسب در بازار شهر، اشباع کاربری‌های تجاری در بر خیابان‌ها، غیر مسکونی شدن بخش مرکزی شهر و کاهش سرزندگی و جریان طبیعی زندگی (زمینه بزهکارهای اجتماعی)، مشکلات حرکت پیاده‌ها در معابر بازار با عناصر مزاحم همچون دستفروش‌ها- تکدی‌گران، تابلوهای تبلیغاتی مغازه‌ها، موتورسیکلت‌ها؛ کهنگی و فرسودگی بافت بازار، حجم ترافیک بالا (یک طرفه بودن خیابان‌ها) که روزبه روز متراکم و پیچیده می‌شود، انجام و بررسی مطالعات در زمینه ساماندهی بخش مرکزی شهر در فرآیند توسعه پایدار شهر بسیار ضروری و با اهمیت می‌باشد.

<sup>5</sup>. Node



شکل شماره ۱- دیاگرام فرایند تعیین محدوده پهنه مرکزی شهر زابل (نگارندگان، ۱۳۸۹)



شکل شماره ۲- نمودار مدل مفهومی بررسی و ساماندهی بخش مرکزی شهر زابل (نگارندگان، ۱۳۸۹)

### سؤالات و اهداف تحقیق

با بیان این نکته که هدف ساماندهی شهری، سود آور کردن فضاهای شهری نیست، بلکه تعادل بخشی فعالیت‌ها و متنوع سازی عملکردها و کاربری‌ها می‌باشد، سوال تحقیق به صورت زیر مطرح می‌گردد:



- چگونه می‌توان وضعیت مطلوب‌تری در بخش مرکزی شهر زابل ارائه نمود؟

این مقاله با توجه به موضوع تحقیق دو هدف را دنبال می‌کند:

- ارائه پیشنهادات و راهکارهای متناسب با وضعیت بخش مرکزی شهر زابل به منظور ساماندهی فضایی -

کالبدی و کارکردی آن

- ایجاد تعادل و سازگاری در تخصیص کاربری‌های بخش مرکزی شهر زابل در جهت ایجاد محیط

مناسب شهری

### روش تحقیق

در این پژوهش با توجه به نوع تحقیق «توسعه‌ای - کاربری»، در ابتدا با استفاده از شیوه تحلیلی - کاربردی و با به کارگیری راههای گوناگون نظیر؛ مطالعات کتابخانه‌ای - اسنادی، مراجعه به سازمان‌ها و بازدید میدانی به جمع آوری اطلاعات پرداخته شده و سپس به بررسی (شناخت) وضعیت فعلی بخش مرکزی شهر زابل بر اساس ادبیات و مبانی نظری و در رابطه با اهمیت موضوع در جهت پاسخگویی به سؤالات و فرضیات پژوهش و بهره‌گیری از نرم افزار سیستم اطلاعات جغرافیایی (ArcGIS) مورد تجزیه و تحلیل (ارزیابی) قرار خواهد گرفت. در مرحله بعد بر اساس نتایج به دست آمده به ارائه راه حل‌ها و پیشنهادات برای بهبود وضعیت و ساماندهی بخش مرکزی شهر پرداخته می‌شود.

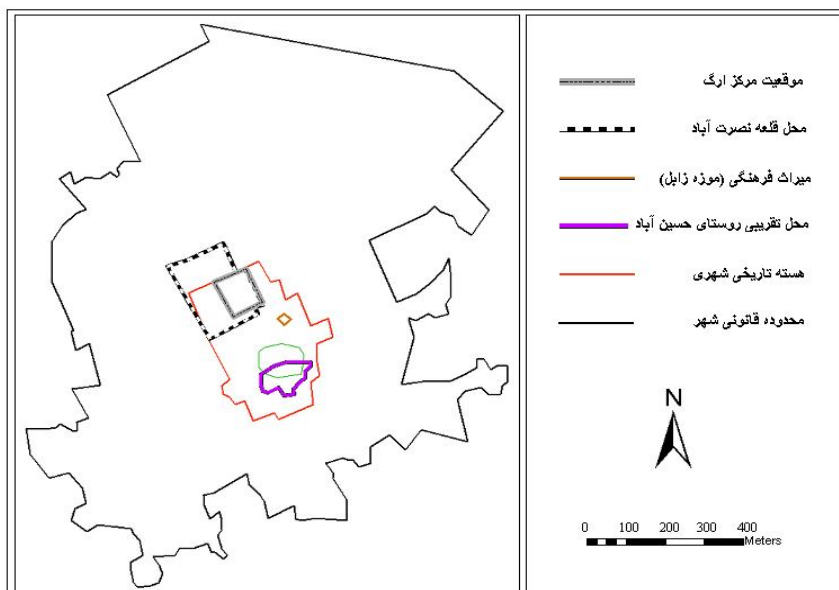
### موقعیت محدوده مورد مطالعه

شهر زابل به عنوان یکی از شهرهای استراتژیک مرزی شرق ایران و حاشیه کویر در شمال استان سیستان و بلوچستان در  $31^{\circ} 13'$  عرض جغرافیایی شمالی و در  $61^{\circ} 29'$  طول جغرافیایی شرقی واقع گشته است. مساحت شهرزابل در داخل محدوده مصوب طرح تفصیلی بالغ بر  $2084/52$  هکتار ( $1328,8$  هکتار اراضی خالص و  $755,7$  هکتار اراضی ناخالص شهری) است که  $0/13$  درصد از وسعت شهرستان را در بر می‌گیرد، بر اساس آخرین سرشماری در آبان سال  $1385$  جمعیت شهر زابل برابر با  $136956$  نفر بوده است. ارتفاع این شهر  $498$  متر از سطح دریا بوده و در جلگه‌ای وسیع و هموار واقع شده که اطراف آن اراضی مسطح فرا گرفته است (مهندسین مشاور طاش،  $1385$  و سالاری سردری و کیانی،  $1388$ ، ۳).

سرانه کل زمین به ازای هریک از ساکنان شهر در حدود ۱۴۴/۵ مترمربع و تراکم ناخالص شهر در حدود ۶۹/۲ نفر در هکتار و تراکم خالص شهر ۱۰۸/۶ نفر در هکتار می باشد. سیمای کلی فعلی شهر زابل با مرکزیت بافت قدیمی بازار خطی و بافت میانی مناطق مسکونی شعاعی مهاجر نشین دهه چهل و سیستم شبکه شطرنجی با خیابان های فرعی و مناطق حاشیه ای می باشد و از نظر کالبدی - فضایی مجموعه شهر ترکیبی متحد و متجانس دارد، اما باید توجه داشت که منشاء روستایی ساکنان و مسایل و مشکلات مربوط به اراضی (اراضی خالصه) مانع شکل گیری بافتی روان و کار آمد در شهر شده است (بزی، ۱۳۸۵، ۱۶). تقسیمات شهری ۵ ناحیه و ۳۸ محله بوده که ناحیه یک دارای ۷ محله، ناحیه دو ۱۲ محله، ناحیه سه و چهار هریک ۶ محله و ناحیه پنج ۷ محله می باشد (مهندسین مشاور طاش، ۱۳۸۵).

تعیین حد و مرز بخش مرکزی شهر از طریق روش شناسایی ویژگی ها و مشخصات آن بوده است، ویژگی های اصلی این محدوده در شهر زابل عبارتند از:

- وجود بازار و کاربری های تجاری عمده و خرده فروشی و مصلی المهدی شهر زابل در این محدوده
- هسته تاریخی و اولیه شکل گیری شهر (نقطه مشترک روستای حسین آباد، ارگ و قلعه نصرت آباد)
- وجود ترافیک روزانه و تراکم عابرین پیاده
- تراکم سازمان ها و ادارات دولتی (بانک ها، سینما، مطب ها، مهمان پذیرها، مخابرات، شهرداری، فرمانداری، دادگاه انقلاب اسلامی، آموزش و پرورش، کتابخانه نیمروز، موزه سیستان شناسی پست، سازمان انتقال خون و ...)
- جمع کننده خیابان های شهر (نقطه ثقل مرکزی)
- تراکم بالای ساختمانی



شکل شماره ۳- نقشه محدوده شهر زابل، محلات شهر و بخش مرکزی آن (نگارندگان، ۱۳۸۹).

شهرها متأثر از نقش و کارکرد اقتصادی و اجتماعی که بر عهده دارند، رشد و توسعه می‌یابند (شمس و گودرزی، ۱۳۸۵، ۷۶). بر این اساس بخش مرکزی- تاریخی شهر ادامه توسعه هسته اولیه شهر زابل در سال‌های گوناگون است، که در محله ۱۷ و ۱۸ ناحیه دو و محله ۲۴ و ۲۵ محدوده ناحیه سه شهر، شامل خیابان امام خمینی (ره) و خیابان فردوسی، خیابان فرهنگ و خیابان نیمروز (خیابان بیرجندی‌های سابق) می‌باشد، که مرکزیت آن بازار (امام خمینی ۴۱) و چهار راه شهربانی است که از سمت جنوب از تقاطع خیابان شهید رجائی و خیابان امام خمینی شروع می‌شود و تا تقاطع خیابان امام خمینی با خیابان شهدا در سمت شمال ادامه داشته و در سمت غرب در بر گیرنده تقاطع خیابان شهید باقری با خیابان فردوسی تا فلکه شهردای ادامه دارد.

جدول شماره ۱- جزئیات و مساحت مراحل رشد شهر زابل

شرح	مساحت کل شهر (هکتار)
هسته اولیه شهر (روستای حسین آباد)	۱۴/۹۸
رشد شهر تا سال ۱۳۱۰	۱۵۶/۰۹
رشد شهر تا سال ۱۳۴۵	۴۰۳/۹۱
رشد شهر تا سال ۱۳۵۵	۵۸۳/۹۶
رشد شهر تا سال ۱۳۸۵	۲۰۸۴/۵۲

منبع: شهرداری زابل، ۱۳۸۵.

### بررسی بخش مرکزی شهر زابل

نقش مکان مرکزی شهر زابل در منطقه سیستان و نقطه ثقل جمعیتی، خدماتی - اقتصادی، سیاسی و اجتماعی منطقه و همچنین ساختار بخش مرکزی شهر زابل به دلیل تأثیرپذیری از اقتصاد کشاورزی منطقه سیستان، دارای بافت خاص به صورت شطرنجی و مدول‌های مربع گونه است. چرا که هسته اولیه شهر در سال‌های ۱۳۰۴، بر اساس شکل‌گیری روستای حسین آباد و نصرت آباد بوده است که (مجموعه روستاها) با استفاده از زمین‌های کشاورزی و تراکم جمعیت و شرایط مساعد دیگر به روستایی واحد تبدیل و با تحولات و دگرگونی‌های اجتماعی و اقتصادی روند رشد و توسعه را پیموده است. در نتیجه شهر و به ویژه بخش تاریخی و مرکزی آن از یک نظام هماهنگ از قبل اندیشیده شده و برنامه‌ریزی شهری صحیح پیروی نکرده است که این عدم برنامه‌ریزی شهری صحیح باعث یکسری ناهماهنگی در بافت، کالبد، فرم، سیما از لحاظ فشردگی با درجه بسیار بالا و تنوع کاربری‌های نامتناسب و ناسازگار شده است.

جدول شماره ۲- روند تحول تعداد جمعیت شهر زابل در سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۸۵

شرح	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵
تعداد جمعیت شهر زابل	۱۸۸۰۶	۲۹۴۰۴	۷۵۱۰۵	۱۰۰۸۸۷	۱۴۴۲۵۰
متوسط رشد سالانه جمعیت شهر زابل	۱/۴۵	۴/۶۵	۲/۰۰	۳/۷۶	۲/۵

منبع: مرکز آمار ایران

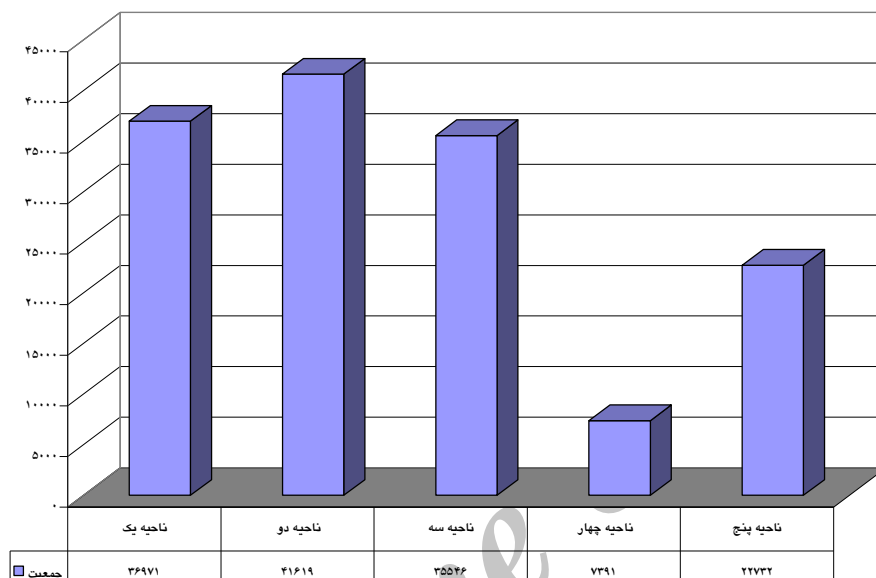
تحولات جمعیتی و اندازه رو به گسترش شهر زابل در سال‌های اخیر و همچنین نقش خدماتی و مکان مرکزی شهر زابل در منطقه سیستان گویای اهمیت و جایگاه بخش مرکزی این شهر می‌باشد.

جدول شماره ۳- وضعیت پارامترهای اصلی جمعیت نواحی شهر زابل

ناحیه - پارامتر جمعیتی	وسعت ناحیه (هکتار)	تراکم خالص مسکونی	تراکم ناخالص شهری	تراکم خالص شهری
ناحیه یک	۳۳۱/۴۸	۲۶۵/۹	۸۸/۷	۱۳۳/۹
ناحیه دو	۴۵۷/۸۹	۲۲۳/۷	۷۷/۱	۱۰۴/۹
ناحیه سه	۳۰۸	۲۳۰/۷	۱۰۸/۳۱	۱۲۳/۵
ناحیه چهار	۷۱۱/۱۳	۲۶۶/۷	۱۴/۶	۳۳/۲۸
ناحیه پنج	۲۷۶	۲۳۹/۲	۷۶/۸	۱۴۱/۱۳

تراکم خالص شهری معادل ۱۳۳/۵ نفر به ازای هر هکتار، تراکم خالص مسکونی ۲۳۰/۷ نفر در هکتار و تراکم ناخالص شهری ۱۰۸/۳ نفر در هکتار محاسبه گردیده است. بر اساس پیش‌بینی صورت گرفته جمعیت شهر در سال ۱۳۹۵ به ۲۱۶۵۰۰ نفر خواهد شد (مهندس مشاور طاش، ۱۳۸۵). همچنین طبق

مطالعات انجام گرفته (طرح جامع) در خصوص نیازهای عمرانی، خدماتی، شبکه معابر، کاربری‌ها و سایر مواردی که به نحوی در شکل‌گیری سیستم کالبدی و فضایی شهر زابل دخالت دارند حاکی از آن است که این شهر در زمینه خدمات و تجهیزات شهر، پراکندگی و سطوح کاربری‌ها، شبکه معابر، توزیع جمعیت در نواحی و محلات شهر و ... از کاستی‌هایی رنج می‌برد. چرا که این شهر به عنوان مرکز شهرستان علاوه بر جمعیت خود، باید به جمعیت حوزه نفوذ نیز سرویس دهی کند (شهرداری زابل، ۱۳۸۵).



شکل شماره ۴- نمودار جمعیت نواحی پنج‌گانه شهر زابل در سال ۱۳۸۵ (نگارندگان، ۱۳۸۸)

جدول شماره ۴- عوامل تأثیرگذار بر بخش مرکزی شهر زابل

عوامل	اثرات
عوامل تاریخی	عوامل تاریخی در گسترش، تراکم و تمرکز کاربری‌ها در بخش مرکزی شهر زابل به عنوان هسته اصلی و اولیه پیدایش، رشد و توسعه شهر نقش داشته است.
عوامل اقتصادی	فعالیت‌های اقتصادی و ارزش زمین و سرقفلی واحدهای تجاری
تراکم اداری و خدماتی	فعالیت مراکز اداری دولتی و عمومی (پزشکان)
عوامل اجتماعی	تراکم جمعیت در ساعات خاصی از روز، برگزاری مراسمات اجتماعی، تراکم مراکز فرهنگی
عوامل حمل و نقل - ترافیکی	مرکز جذب و بخش سفرهای درون شهری
کالبدی - فضایی	تراکم ساختمانی، بافت قدیمی و الگو و ترکیب کاربری
عناصر شاخص و نمادین شهر	حضور عناصری نظیر بازار در بخش مرکزی شهر

منبع: نگارندگان، ۱۳۸۸

مهم‌ترین ویژگی بخش مرکزی شهر زابل از لحاظ عملکردی نقطه همبستگی خیابان‌ها و ارائه خدمات (بازار و اداری) می‌باشد، که روزانه شاهد حضور جمعیت بسیار زیادی از مردم شهر و منطقه سیستان می‌باشد که این امر لزوم ساماندهی این قسمت از شهر را دوجندان نموده است. با توجه به قدمت بازار و نقش آن در هویت شهری، خدمات رسانی و دسترسی شهروندان به خدمات روزانه وجود بازار



عدم ساماندهی در بخش مرکزی و تداوم این روند نامشخص به صورت یک بحران شهری موجب تغییر و تحولات کالبدی و عملکردی این بخش از شهر می‌شود. کاربری‌های متعدد خدماتی نظیر بانک‌ها، نوشت-افزار، طلا فروشی، رستوران، سینما، مهمانپذیر، بازار فرش، دادگاه انقلاب اسلامی، فرمانداری-فلکه شهرداری و اداره آموزش و پرورش در خیابان فردوسی و کاربری‌های نظیر بانک‌ها (تراکم زیاد)، مصلی المهدی شهر، پست، مخابرات، سازمان انتقال خون و غیره در خیابان امام خمینی بوده و تعداد زیادی کاربری مسکونی در حلقه دوم بر خیابان‌ها می‌باشد.

جدول شماره ۵- مهمترین مسائل و مشکلات بخش مرکزی شهر زابل

مسائل و مشکلات	اثرات
هسته اولیه و تاریخی شهر	فرسودگی، تخریب و کاهش کار آیی بافت تاریخی بخش مرکزی شهر
عوامل اقتصادی	بالا بودن ارزش اقتصادی زمین و مانعی برای اجرای طرح‌ها
تراکم اداری و خدماتی	در دسترس نبودن کاربری‌ها برای ساکنین در سطح شهر، پیامدهای ترافیکی در محدوده بخش مرکزی شهر
عوامل اجتماعی	خالی شدن بخش مرکزی از مناطق مسکونی و کاهش امنیت در شب و حس تعلق مکانی (تراکم بسیار بالای جمعیت در روز) - تأثیرات بهم ریختگی بخش مرکزی در سلامت جسمی و روحی شهروندان
عوامل حمل و نقل - ترافیکی	ضعف دسترسی به فضای سبز در بخش مرکزی، مشکل پارکینگ با در نظر گرفتن بافت فشرده و حضور متراکم ادارات دولتی - عرض کم پیاده‌روها و خیابان‌های فردوسی و امام خمینی - با ترافیکی بالا و عرض خیابان کم
کالبدی - فضایی	تراکم زیاد جمعیت و کاربری‌ها (ساختمان‌های تجاری)، بهم ریختگی سیما و منظر شهر، نبود مبلمان مناسب در بازار شهر، سیستم دفع نامناسب فاضلاب و کمی فضای سبز
عناصر شاخص و نمادین شهر	شلوغی، آلودگی صوتی و هوا در بخش مرکزی شهر

منبع: نگارندگان، ۱۳۸۸

بر اساس بازدیدهای میدانی و اندازه‌گیری مستقیم در بخش مرکزی شهر زابل، عرض کم معبر سواره رو ۱۰ متری و ۳/۵ متری پیاده‌رو خیابان امام خمینی و همچنین عرض کم معبر سواره رو ۸ متری و ۳/۵ متری پیاده‌رو خیابان فردوسی تحت تأثیر مدل شطرنجی و تراکم بسیار بالای جمعیت و تمرکز بازار در بخش مرکزی شهر گویای مسائل و مشکلات گوناگون آن می‌باشد. بر این اساس؛ تراکم زیاد جمعیت - حضور جمعیت روزانه بالا و نبود میدان، مبلمان و عرض پیاده‌رو مناسب و متناسب با تعداد جمعیت در بخش مرکزی شهر و بازار - علاوه بر این که فعالیت دستفروشان و مشاغل کاذب (فروش مرغ‌های محلی)، تابلوهای تبلیغاتی و موتورسیکلت‌ها در دو خیابان بخش مرکزی شهر پیاده‌روها را نیز اشغال نموده‌اند و با توجه به استفاده بالا از زمین و افزایش قیمت آن (هر متر مربع بیش از ۳۵۰۰۰۰ هزار تومان) در بخش مرکزی شهر، افزایش مهاجرت و فشار به بخش مرکزی شهر، مشکلات عابرین و ترافیک و نقش جدید شهر «دانشگاهی» مسائل و مشکلات بخش مرکزی در سال‌های اخیر رو به گسترش می‌باشد.

ساماندهی بخش مرکزی شهر زابل براساس راهبرد سیستمی به صورت مرحله‌ای در زمان‌های متمادی با طراحی و اجرای برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت بایستی صورت پذیرد.

- مرحله اول اجرای طرح محدودیت تردد و محدودیت رشد بخش مرکزی شهر (مدیریت میزان رشد و توسعه کاربری‌های مسکونی، تجاری) و تشویق توسعه در محله‌های دیگر شهر
- مرحله دوم توزیع کاربری‌ها در سطح شهر (محلات خارج از بخش مرکزی) و منطقه به صورت اصولی و منطقی مطابق با نیاز و خواست ساکنین در جهت توسعه شهرها و روستاهای منطقه سیستان به مرور زمان در جهت کاهش میزان مسافرت و سفرهای روزانه از مناطق شهری و روستایی منطقه سیستان به بخش مرکزی
- و در مرحله سوم تعریض خیابان‌ها و ایجاد بلوار در دو خیابان مورد نظر (فردوسی و امام خمینی) و گسترش فضای سبز و مبلمان در بخش مرکزی شهر زابل می‌باشد.

ایده کلی درباره ساماندهی بخش مرکزی شهر زابل، ایجاد بلوار در خیابان امام خمینی و خیابان فردوسی می‌باشد، که در این جهت با برنامه‌ریزی، تخصیص بودجه جهت پرداخت غرامت به مالکین و ساخت و انتقال کاربری‌های به حاشیه بیرونی بخش مرکزی (خیابان شهید باقری، مطهری، طالقانی) و منطقه جدید کاربری‌های تجاری در غرب و جنوب شرق شهر با بهره‌گیری از مشارکت مردم و سازمان‌ها- ادارات دولتی (اصناف) و مکان‌یابی بهینه فضاها طبق معیارها و اصول برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری جهت انتقال و عقب نشینی مکان‌های تجاری، مسکونی و دولتی به صورت مرحله‌ای در دو خیابان این بخش شهر می‌باشد. تعریض خیابان‌های و جراحی کالبدی بخش مرکزی شهر بایستی بدون آسیب رساندن به بافت تاریخی و بازار صورت بگیرد، بدین گونه که تعریض خیابان فردوسی و خیابان امام خمینی به ترتیب در سمت شمال و غرب صورت پذیرد.

با توجه به نقش و اثرات ادارات دولتی در روند توسعه بخش مرکزی شهر (حضور متمرکز بانک‌ها) و این که بسیاری از رفت و آمدها به این بخش ناشی از وجود کاربری اداری و تجاری در این فضای شهری می‌باشد بایستی این نوع کاربری‌ها بر اساس الگوی پراکنش متعادل کاربری‌ها در سطح شهر توزیع (نظام توزیع اصولی و منطقی بانک‌ها) گردد و توسعه شهرهای کوچک و روستاهای منطقه صورت پذیرد و فعالیت‌های مرتبط با زندگی روستای به روستاها انتقال داده شود. بنابراین، تغییر منطقه‌بندی کاربری‌ها در سطح شهر زابل بدین گونه که «منطقه بندی چند عملکردی به صورت ترکیبی از کاربری‌ها» به ویژه بخش



تجاری و توزیع زنجیره‌ای و خوشه‌ای آن در بر خیابان‌های شهر و جابجایی آن به محله ۳۲ و ۳۵ ناحیه پنج مطابق طرح جامع شهر زابل و اثرات آن در کاهش مسائل و مشکلات بخش مرکزی شهری و جابجایی کاربری‌های ناسازگار و فاقد مطلوبیت (نظیر مرکز توزیع عمده فروشی‌ها) به بخش غرب و جنوب شرقی شهر در جهت شکل‌گیری فضاهای عمومی زنده و فعال در بخش مرکزی شهری پیشنهاد می‌گردد. همچنین با در نظر گرفتن نقش و اهمیت حمل و نقل درون شهری و برون شهری در روند ساماندهی این بخش توسعه حمل و نقل عمومی ضروری می‌باشد.

Archive of SID

## نتیجه گیری

بخش مرکزی به عنوان خاستگاه شهرها، نشانگر هویت، مراحل رشد و توسعه تاریخی شهرها می باشد و محل تمرکز و تجمیع فعالیت های تجاری، اداری، فرهنگی، تعاملات اجتماعی و تلاقی راه های ارتباطی قلمداد می شود. منطقه سیستان از یک شهر مسلط (زابل) و چندین شهر کوچک به صورت یک شبکه چند ضلعی تشکیل شده است، که شهرنشینی فضایی منطقه منطبق بر همین الگو می باشد. بر این اساس؛ بخش مرکزی شهر زابل تحت تأثیر عوامل گوناگونی نظیر نقش شهر زابل در شبکه شهری منطقه سیستان، ساختار شطرنجی و تک هسته ای متمرکز، افزایش جمعیت - مهاجرت و افزایش تراکم کاربری ها با مشکلات همچون تمرکز و رشد نامتناسب کاربری های اقتصادی، اداری - خدماتی، اجتماعی، حمل و نقل و کالبدی - فضایی روبرو می باشد. تداوم این روند نامشخص و عدم ساماندهی در بخش مرکزی و به صورت یک بحران شهری موجب تغییر و تحولات کالبدی و عملکردی این بخش از شهر می شود. بر این اساس؛ در جهت ارائه راهکارهای متناسب به منظور ساماندهی فضایی - کالبدی و کارکردی و همچنین ایجاد تعادل و سازگاری در تخصیص کاربری های بخش مرکزی شهر زابل در جهت ایجاد محیط مناسب شهری بررسی و ساماندهی بخش مرکزی شهر با هدف کاربردی ضروری به نظر می رسد.

هماهنگی چهره کالبدی بخش مرکزی شهر با سرانه های مطلوب و توزیع مناسب فضایی سرانه ها، خدمات عمومی، تاسیسات و تجهیزات شهری و جمعیت، کمبودهای قبلی را جبران و نیازهای آینده رشد و تحول شهر زابل را برآورده می سازد، که این امر هم از نظر انتخاب کاربری ها - فعالیت ها و فضاها - مکان ها و هم از نظر معیارها و ضوابط شهری در توسعه فضایی شهر اهمیت زیادی دارد. ساماندهی بخش مرکزی شهر زابل با هدف کاربرد بهینه مکان ها، کارکردها و فعالیت ها در این محدوده می باشد که با دخالتی اصولی، منطقی و آگاهانه برای سازمند کردن رابطه بین انسان، فعالیت و فضا در جهت توسعه پایدار شهری می باشد.

بخش مرکزی شهر در محله ۱۷ و ۱۸ ناحیه دو و محله ۲۴ و ۲۵ محدوده ناحیه سه شهر، شامل خیابان امام خمینی (ره) و خیابان فردوسی، خیابان فرهنگ و خیابان نیمروز می باشد، که مرکزیت آن بازار (امام خمینی ۴۱) و چهار راه شهربانی است. مهم ترین مسائل و مشکلات آن در زمینه تاریخی، اقتصادی، اداری و خدماتی، حمل و نقل، کالبدی و عناصر نمادین می باشد. وجود کاربری های متعدد و نامتناسب، تراکم

زیاد جمعیت، عرض کم معبر سواره رو و پیاده‌رو در خیابان فردوسی و خیابان امام خمینی موجب شده این مشکلات در سال‌های اخیر رو به گسترش باشد، که در بهم ریختگی منظر و سیمای شهر، عدم توزیع متناسب کاربری‌ها، دسترسی به خدمات و امکانات، سلامت جسمی و روحی شهروندان تأثیر گذار بوده است.

کاربری‌ها بخش مرکزی شهر زابل به صورت متمرکز و نواری در بر و حاشیه تقاطع خیابان‌ها توزیع شده- اند و فشردگی و تعداد کاربری‌ها در بخش مرکزی بیش از سایر قسمت‌های شهر می‌باشد. در این مطالعه با رویکردی یکپارچه و جامع (نگاه سیستمی) به بررسی و ساماندهی بخش مرکزی شهر زابل در مقیاس فضایی به صورت مرحله‌ای در زمان‌های متمادی با طراحی و اجرای برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت در سه مرحله اجرای طرح محدودیت تردد، توزیع کاربری‌ها در سطح شهر و منطقه در جهت توسعه شهرها و روستاهای منطقه سیستان و همچنین تعریض خیابان‌ها و ایجاد بلوار در دو خیابان فردوسی و امام خمینی و گسترش فضای سبز و مبلمان در بخش مرکزی شهر زابل ارائه گردیده است. که ایده اصلی درباره ساماندهی بخش مرکزی شهر، ایجاد بلوار در خیابان امام خمینی و خیابان فردوسی با برنامه‌ریزی، تخصیص بودجه جهت پرداخت غرامت به مالکین و ساخت و انتقال کاربری‌های به حاشیه بیرونی بخش مرکزی (خیابان شهید باقری، مطهری، طالقانی) و منطقه جدید کاربری‌های تجاری در غرب و جنوب شرق شهر با بهره‌گیری از مشارکت مردم و ادارات و مکان‌یابی بهینه فضاهای تجاری، مسکونی و دولتی به صورت مرحله‌ای می‌باشد. تعریض خیابان‌ها و جراحی کالبدی بخش مرکزی شهر بایستی بدون آسیب رساندن به بافت تاریخی و بازار صورت بگیرد، بدین گونه که تعریض خیابان فردوسی و خیابان امام خمینی به ترتیب در سمت شمال و غرب صورت پذیرد.

با توجه به نقش و اثرات ادارات دولتی در روند توسعه بخش مرکزی شهر بایستی این نوع کاربری‌ها بر اساس الگوی پراکنش متعادل کاربری‌ها در سطح شهر توزیع گردد و توسعه شهرهای کوچک و روستاهای منطقه صورت پذیرد. بنابراین، تغییر منطقه‌بندی کاربری‌ها در سطح شهر زابل به ویژه بخش تجاری و توزیع زنجیره‌ای و خوشه‌ای آن در بر خیابان‌های شهر و جابجایی آن به محله ۳۲ و ۳۵ ناحیه پنج مطابق طرح جامع شهر زابل و اثرات آن در کاهش مسائل و مشکلات بخش مرکزی شهری و جابجایی کاربری‌های ناسازگار و فاقد مطلوبیت به بخش غرب و جنوب شرقی شهر پیشنهاد می‌گردد.

## پیشنهادات

- کنترل و ساماندهی فضای بخش مرکزی شهر با استفاده از ترکیب کاربری‌ها-اختلاط کاربری‌ها
- تغییر و تجدید ساختار شهری بر اساس روش تمرکز غیر متمرکز (شهر تک مرکزی به شهر چند مرکزی) از طریق تقویت مراکز محله‌ای و افزون سازی فعالیت‌ها در مراکز فرعی
- برنامه‌ریزی مناسب از طریق همکاری بین بخشی (هرگونه ساماندهی در این قسمت از شهر نیاز به حضور و همکاری بسیاری از نهادهای مسئول سوی شهرداری، نیروی انتظامی، سازمان بازرگانی و مجامع امور صنفی جهت ساماندهی بخش مرکزی شهر دارد).
- جمع آوری موتور سیکلت‌ها، دستفروش‌ها، تکدی گران، تابلوهای معرف تبلیغاتی مغازه‌ها در پیاده‌روها
- جابجایی بازار - اصناف خاص همانند: بازار فرش سیستان به بلوار کارگر، دوچرخه سواری، قصابی، ظروف یکبار مصرف به محلات حاشیه غرب و جنوب شرقی شهر
- ساماندهی دست فروشان بخش مرکزی شهر، حذف زوائد و تابلوهای عمود بر معابر، رنگ آمیزی المان‌ها و نصب تندیس شهداء، ساماندهی پیاده‌روها و زیباسازی آن و لکه گیری آسفالت
- تلاش در جهت توسعه و تحقق اهداف شهر الکترونیکی و شهرداری الکترونیکی
- انتقال انبار کالاهای توزیع و پخش کننده در سطح منطقه به حاشیه شمال غربی و جنوب شرقی برای تعادل در کاربری‌های تأثیر گذار در روند توسعه و گسترش فیزیکی شهر (پراکنش متعادل دانشگاه، بیمارستان و بازار) که در این حالت ماشین‌های سنگین به بخش مرکزی شهر وارد نمی‌شوند.
- افزون سازی و مترکم کردن مناطق ساخته شده (تجدید فضاها ساخته شده) و فعالیت‌ها

## منابع

- ۱- ابراهیم‌زاده، عیسی (۱۳۸۶). مدل تحلیلی در ساماندهی فضاهای ناحیه‌ای مورد: ناحیه سنگان خاش، پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۵۹، ۳۵-۵۳.
- ۲- شرافی، علی (۱۳۸۰). حیات اجتماعی در مرکز شهر، ماهنامه شهرداری‌ها، شماره ۳۴، اسفند ماه.
- ۳- طهاری، کمال (۱۳۷۶). مقدمه‌ای به رابطه جامعه و فضا، مجله معماری و شهرسازی، شماره ۱۰.
- ۴- اعتصامی پور، محسن (۱۳۸۰)، ساماندهی فضایی - کالبدی سکونتگاههای غیررسمی مطالعه موردی شهرک سعدی شیراز، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته شهرسازی، دانشگاه شیراز.
- ۵- بزی، خدارحم (۱۳۸۵). تحلیلی بر روند شهر نشینی و توسعه فیزیکی شهر زابل، فصل نامه چشم انداز جغرافیایی، سال اول، شماره ۲.
- ۶- پور احمد، احمد، سیف الدینی، فرانک و نیک پور، عامر (۱۳۸۸). بررسی کاربری اراضی در بخش مرکزی شهر آمل، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۶۷، ۱-۱۶.
- ۷- پورمحمدی، محمدرضا و قربانی، رسول (۱۳۸۲). ابعاد و راهبردهای پارادایم متراکم‌سازی فضاهای شهری، فصلنامه مدرس، دوره ۷، شماره ۲، ص ۸۵-۱۰۷.
- ۸- حبیبی، سید محسن (۱۳۷۵). مجموعه مقالات سمینار ساماندهی روستاهای پراکنده، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، تهران.
- ۹- زلکی، یحیی (۱۳۷۸). ساماندهی فضایی و کالبدی شهر مسجد سلیمان، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیای انسانی - برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه اصفهان.
- ۱۰- سالاری سردری، فرضعلی و کیانی، اکبر (۱۳۸۸). بررسی تأثیر اقلیم در پایداری محیط فیزیکی - کالبدی شهر زابل، همایش جغرافیا و توسعه پایدار شهری، دانشگاه آزاد اسلامی و احد شیروان.
- ۱۱- سیف‌الدینی، فرانک (۱۳۷۸). فرهنگ واژگان برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، انتشارات دانشگاه شیراز، ص ۴۲۴.
- ۱۲- شکوئی، حسین (۱۳۸۷). دیدگاه‌های نو در جغرافیای شهری (جلد اول)، انتشارات سمت، چاپ یازدهم، تهران، ۵۶۳.
- ۱۳- شمس، مجید و گودرزی، سعید (۱۳۸۶). ارزیابی میزان گرایش روستائیان شهرستان تویسرکان به مهاجرت و عوامل مؤثر بر این گرایش در سال ۱۳۸۵، فصلنامه آمایش، سال اول، شماره ۳، دانشگاه آزاد اسلامی ملایر.
- ۱۴- شهرداری زابل (۱۳۸۵). مطالعات بازنگری طرح جامع شهر زابل.
- ۱۵- شیرانی، حسین (۱۳۸۸). ساماندهی مکان، انتشارات آذرخش، ص ۲۵۱.
- ۱۶- صالحی، اسماعیل (۱۳۷۹). ساماندهی شهری، مجله مدیریت شهری، سال اول، شماره ۲، ص ۱۱۲.
- ۱۷- صدوقیانزاده، مینوش (۱۳۷۵). بلند مرتبه سازی و فضای شهری، تهران، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، وزارت کشور، تهران.
- ۱۸- عباس‌زادگان، مصطفی (۱۳۸۰). مرکز شهر خوب، ماهنامه شهرداری‌ها، شماره ۳۴، ص ۲۸-۳۱.
- ۱۹- فرج‌کرده، خدر (۱۳۸۶). عوامل و متغیرهای مؤثر در تبیین بخش مرکزی شهرهای میانی (مورد مطالعه بوکان)، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
- ۲۰- قرخلو، مهدی و عزیز آسیایی، فرامرز (۱۳۸۴). توزیع و ساماندهی شبکه گذرگاهی منطقه (هشت) شهر تهران، پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۵۴، ۱۳۷-۱۵۲.

- ۲۱- کاظمیان، غلامرضا (۱۳۸۰). مرکز شهر؛ حفاظت، انتقال، پالایش، ماهنامه شهرداری‌ها، شماره ۳۴.
- ۲۲- کمانگیر، همت اله (۱۳۸۰). برنامه‌ریزی و ساماندهی محله شنبه بازار انزلی، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته شهرسازی - برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت.
- ۲۳- مرکز آمار ایران (۱۳۸۵). سرشماری عمومی نفوس و مسکن، گزارش تفصیلی شهرستان زابل.
- ۲۴- مولوی، ابراهیم (۱۳۷۹). ساماندهی فضایی کالبدی شهر گلپایگان، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیای انسانی - برنامه - ریزی شهری، دانشگاه اصفهان.
- ۲۵- مهدیزاده، جواد (۱۳۷۹). برنامه‌ریزی کاربری زمین، تحول دیدگاهها و روش‌ها، فصلنامه مدیریت شهری، سازمان شهرداری‌ها، شماره ۴.
- ۲۶- مهندسین مشاور طاش (۱۳۸۵). طرح جامع شهر زابل.
- ۲۷- وزین، غلامرضا (۱۳۸۴). ساماندهی شهری، انتشارات درخشش، چاپ دوم، تهران، ۲۴۸.
- 28-Christian, R. L (2009). Persistence in urban form: The long-run durability of employment centers in metropolitan areas, School of Policy, Planning, and Development, University of Southern California, United States, Regional Science and Urban Economics 39, 224-232.
- 29-Yang, J and Gakenheimerb, R (2007). Assessing the transportation consequences of land use transformation in urban China, Habitat International 31, 345-353.