

## مالکیت دولتی زمینهای شهری و مسأله عمران آن

دکتر محمدعلی مولازاده

یکی از مشکلاتی که شهرهای امروزی با آن مواجه‌اند، رشد سریع جمعیت شهری است. شهرنشینی، مشکلات عدیده‌ای به دنبال دارد که رقابت شهروندان برای تحصیل مسکن و گسترش شهرها، از آن جمله است. در نتیجه، افراد کم‌درآمد، به لحاظ نداشتن پول کافی برای خرید زمین، در هزینه ساخت آن، در تأمین مسکن خود عاجز مانده و ناچار به سکونتگاه‌های فاقد هرگونه امکان بهداشتی، همچون: زاغه‌ها، آلوکنها، حلبی‌آبادها و... روی آورده‌اند.

مالکیت خصوصی زمینهای شهری، نه تنها به عنوان یک عامل مهم در عدم دستیابی به زمین برای مسکن افراد کم‌درآمد، و توسعه ناموزون شهری یادشده بلکه باعث بحران مصنوعی کمبود زمین در بازار هم معرفی شده است. بدین لحاظ، اغلب گفته می‌شود، که کلید حل مشکل زمین جهت خدمات شهری و بخصوص مسکن، مالکیت دولتی زمینهای شهری است. زیرا، بسیاری بر این عقیده‌اند، که مالکیت دولتی، در مقایسه با مالکیت خصوصی زمینهای شهری، موارد ذیل را محقق می‌سازد:

- ۱- سهولت دسترسی به زمین، و آماده‌نمودن آن برای عمران، در زمان و مکان مناسب.
- ۲- افزایش استفاده بهینه از زمین، و به کارگیری صحیح آن، از طریق برنامه‌ریزی بهتر.
- ۳- رعایت عدالت اجتماعی بیشتر، در توزیع عادلانه زمین.
- ۴- کنترل قیمت زمین و منع بورس‌بازی روی آن.
- ۵- حفظ و نگهداری محیط سالم و بهداشتی.

بحث دولتی کردن مالکیت زمینهای شهری، و نظریه‌های مخالف آن، موضوع بارز بعد از انقلاب اسلامی ایران بوده و عده‌ای از صاحب‌نظران بر این عقیده بوده‌اند که: کنترل زمین در کشور، باید در دست دولت باشد، تا بتواند ابتکار عمل را در دست گرفته، زمینهای موجود را، بطور عادلانه، بین اقشار مختلف مردم و برای نیازهای عمومی توزیع نماید و محدودیت‌هایی برای مقدار زمینی که هر فرد می‌تواند در محدوده شهری مالک باشد اعمال کند.

### انگیزه دخالت دولت در کنترل زمینهای شهری

آنچه باعث می شود که دولت، به دخالت در کنترل زمینهای شهری مبادرت ورزد عبارت است از:

- ۱- عدم عرضه زمین کافی برای مسکن و دیگر نیازهای عمرانی.
  - ۲- فقدان نظام واحد در توزیع زمین و ساخت مسکن مناسب.
  - ۳- کسب وجهه و محبوبیت و ایجاد یک تصویر ملی از دولت در اذهان.
- دخالت دولت جمهوری اسلامی ایران در کنترل زمین، از این منطبق ناشی می شود، که نتایج اسفبار اجتماعی زمین و مسکن در قبال از انقلاب؛ نتیجه مالکیت خصوصی زمین بوده و نظر به مسئولیتی که قانون اساسی، در ارتباط با تأمین مسکن همگانی، بر عهده دولت نهاده بر خود فرض می داند با تصویب قوانین لازم، به این نیاز پاسخ دهد که از آن جمله است قانون زمین شهری مصوب سال ۱۳۵۸. شاید یکی از هدفهای اولیه این قانون، این فرض بوده است که: سیاست زمینهای شهری، موجب جلوگیری از مهاجرت و حتی ایجاد مهاجرت معکوس؛ یعنی دفع نیروی انسانی مازاد، از شهرهای بزرگ، به شهرهای کوچک و روستاها خواهد شد و بدین وسیله، کنترل نوع توسعه شهری، با استفاده از دیکته کردن قوانین به افراد و سازمانهایی که زمین دریافت می کنند، امکان خواهد یافت. فرض دیگری که می توان در این زمینه محتمل دانست، این است که، تصویب و اجرای قوانین لازم برای کنترل زمینهای شهری، شاید به منظور اصلاح شهرها و به نظم آوردن توسعه آنها، همچنین خارج کردن آنها از نظام وابستگی باشد. بدین معنی، که طرح شهرها در آینده، به شکل ایده آل بوده و منطبق با استانداردهای جهانی باشد. برای رسیدن به چنین هدفی، نه تنها محله های فقیرنشین، بلکه فقر حاکم بر ساکنان این مناطق هم باید زدوده شود.

اگر تفاوت بین «زمین داری» و «کاربری زمین» رعایت شود، آن وقت به نظر می رسد، که مسأله مسکن و زمین در ایران، از مالکیت خصوصی زمین نشأت نمی گیرد. بلکه، عدم ارائه برنامه مدون در استفاده بهینه از زمین توسط مجریان دولتی، و گرایش آنان به حمایت از دولتی کردن مالکیت زمین باعث بدتر شدن وضع مسکن گردیده است. زیرا، تجارب به دست آمده در جهان، نشان می دهد که وقتی مدیریت، یا مالکیت زمینهای شهری، در اختیار دولت باشد. فقط آنهایی که مسکن مالی داشته، یا پایگاه سیاسی و اجتماعی بالاتری دارند در صف مقدم دسترسی به زمین قرار می گیرند.

این حقیقت، همچنانکه از نتایج اطلاعات به دست آمده در اهواز برمی آید؛ متأسفانه در ایران صدق می کند. زیرا، سیاست دولتی کردن زمین و هزینه بالایی که آماده سازی و تأمین خدمات آن به دوش دولت جمهوری اسلامی ایران نهاده، موجب محدودیت دستیابی به زمین و مسکن، برای خائب شهروندان، و محرومیت آنان از حداقل امکانات شهری گردیده و در نتیجه، این امر، سبب تشدید معضلات شهری، به خصوص مشکل زمین و مسکن شده است.

### مالکیت دولتی و نقش آن در دستیابی به زمین

قسمت اعظم زمینهایی که در اختیار سازمان زمین قرار می گیرد، از طریق اعمال مالکیت، با توسل به قانون

سیاست و آیین نامه اجرایی را تهیه و تدوین می نمایند، بنابراین، حضور غیر قابل انکار آنان در بین دریافت کنندگان زمین و مسکن مایه تعجب نیست.

۲- توان خرید زمین و ساخت آن، که در ماده ۶۷ آیین نامه اجرایی تصریح شده، این معنا را به ذهن انقا می کند، که سیاست جدید مسکن، با توجه به این که کماکان قدرت خرید افراد را به عنوان پیش شرط تحویل زمین و مسکن ملحوظ می دارد، تفاوت چندانی با نوع بازار آزاد آن (مالکیت خصوصی) ندارد. که این، البته نتایج اجتماعی مطلوبی نخواهد داشت، چرا که باز هم افراد کم درآمد، از این گردونه خارج می مانند.

۳- شرط توان مالی مصرح در ماده ۶۷ آیین نامه اجرایی قانون زمین شهری، امکان دسترسی به زمین و مسکن را به کسانی می دهد که پس انداز کافی داشته، یا دسترسی به وام و تسهیلات بانکی را دارا باشند. بدین معنی که متقاضی زمین، در حالت دوم، یا باید سیاست و شرایط تحمیلی بانک را بپذیرد و یا محروم از دریافت وام و در نتیجه زمین بشود. از جمله شرایطی که بانکها برای پرداخت وام قائل می شوند، این است که متقاضی، باید قادر به بازپرداخت اقساط وام (تا ۵۰٪ حقوق ماهیانه اش) باشد، ترجیحاً، کسانی که حقوق یا دستمزد بگیر شاغل در بخش دولتی باشند. زیرا، در مقطعی از زمان، شاغلان بخش دولتی در اهواز، بدون سپرده هم می ترانستند سرفوق به دریافت وام شوند. (جدول شماره ۲). از جدول فوق می توان نتیجه گرفت که برنامه پرداخت، هدف خود را در خدمت به کارکنان رسمی، که درآمد متوسط و بالا داشته اند قرار داده است؛ این تبعیض یا ترجیح نابجا که در عمل به نفع کارکنان رسمی تمام شده، به نظر تصادفی نمی رسد زیرا، در جامعه ای که اطلاعات طبقه بندی شده، یک استثناست و نه قاعده، درآمد افراد خودگردان، تقریباً نامشخص بوده، بندرت قابل حدس و برآورد می باشد. لذا، دستیابی به درآمد چنین اشخاصی، (غیررسمی) کاری است غیرممکن.

در حالی که، حقوق و دستمزد بگیران، دارای درآمدی ثابت بوده و برای استیفای اقساط بانکی آنان، می توان به آسانی، از طریق واحد استخدام کننده عمل کرد. به همین سبب، اکثر آنان که در بخش خودگردان اشتغال دارند (صرف نظر از گروهی که دارای توان مالی هستند) از دسترسی به وام و در نتیجه به زمین و مسکن محروم می مانند.

متقاضی وام، باید حداکثر ۵۰ سال داشته باشد. زیرا، ملزم به بازپرداخت وام در مهلت کمتر از ۶۵ سال (سن بازنشستگی در کشور) می باشد.

پس، متقاضیانی که سن آنان بیش از ۵۰ سال است یا در آمد اندکی دارند، یا حقوق بگیر نیستند، نیاز به داشتن ضامن معتبر دارند، که در بیشتر اوقات، قابل دسترسی نبوده، با اثر هم باشد، به ضامناً مورد تأیید بانک واقع نمی شود. (جدول ۳).

جدول شماره (۱)

دستیابی به زمین و مسکن در اهواز، بر حسب درآمد و روش توزیع

گروه‌های با درآمد متفاوت	انفرادی	تعاونی	ماده ۶۷	جمع	درصد از کل جمعیت
گروه کم درآمد	۲۳	۲۸	۸	۱۶۱	۴۷/۸
گروه با درآمد متوسط	۶۱	۷۰	۷۹	۴۷۳	۴۲/۲
گروه با درآمد بالا	۱۲	۱/۷	۷	۲۸	۱۰
ذکر نشده	۴	۰/۳	۶	۱۸	—
تعداد کل	۳۰۰	۳۰۰	۱۰۰	۷۰۰	
درصد	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	

جدول شماره (۲)

دستیابی به زمین و وام بانکی بر حسب اشتغال

نوع اشتغال	درصد کل جمعیت آماد ذکر در اهواز	زمین	وام
بخش دولتی	۳۶	۷۳/۵	۸۲/۲
بخش خصوصی	۱۱/۸	۶/۳	۵/۸
خودگردان	۲۹/۷	۱۰/۶	۷/۵
بیکار	۳۲/۵	۹/۶	۴/۵
جمع	۲۶۰۶۵۱	۷۰۰	۵۶۱
درصد	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

جدول شماره (۳)

دوریالت وام بر حسب گروه سنی در اهواز

سن	درصد محلی	درصد نمونه مأخوذ	درصد دسترسی به وام
۲۰-۲۹	۲۹/۲۵	۱۶/۴	۱۷/۴
۳۰-۳۹	۲۹/۵۳	۶۰	۶۱/۳
۴۰-۴۹	۱۸/۱۰	۱۳/۴	۱۳/۱
۵۰	۲۷/۹۲	۱۰/۲	۸/۲
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

الگوی توزیع زمین توسط سازمان زمین، به دلایلی، این باور را تقویت می‌کند که مالکیت دولتی، زمین را برای طبقات نخبه شاغل در بخش دولتی در نظر می‌گیرد که یافتن چنین فرصتی، در غیر از مالکیت دولتی زمین و به لحاظ حساسیت افراد، روی زمین ملکی خود، بندرت اتفاق می‌افتد. گذشته از عدم رعایت اجتماعی در توزیع زمین به نیازمندان، بعد اقتصادی استفاده از زمینهای شهری حائز کمال اهمیت است. بدین معنی، که نوع استفاده و کاربری زمین، باید بهینه بوده، ضمن افزایش تعداد خانه‌های ساخته شده، مسأله گسترش برنامه‌ریزی شده شهر هم رعایت گردد. متأسفانه، سازمان زمین، در تقسیم و توزیع قطعات زمین، اغلب، مشوق خانه‌های ویلایی تک فامیلی، در تراکمی حدود ۸ الی ۱۲ واحد مسکونی در هکتار بوده، که هدفهای فوق را نمی‌کند. زیرا، در مورد عرضه زمین، مسأله تراکم توسعه مسکن، قابل توجه است.

هرچه تراکم کمتر باشد، مقدار زمین مورد نیاز بیشتر، و شهر گسترده‌تر می‌شود. بر عکس، تراکم بالا، به مقدار زمین کمتری نیاز دارد. از نقطه نظر تولیدی هم، سی‌تران خانه‌های بیشتری، با استفاده از روش آپارتمان‌سازی، روی زمینی که قابلیت تحمل طبقات بیشتر را دارد احداث نمود. سیاست احداث واحدهای آپارتمانی، که می‌توانست مردم بیشتری را صاحب خانه کند و نابرابری موجود در بخش مسکن را تقلیل دهد بکلی فراموش شد و در قانون هم ذکری از آن به میان نیامد.

تأکید بر حداقل تراکم واحدهای مسکونی، و رهاکردن زمینهای بایر و مرات داخل محدوده شهری، و عمران زمینهای حاشیه آن، کوتاهی دیگری است که از ناحیه سازمان زمین اعمال شده. زیرا، مدل توسعه با حداقل تراکم خانه‌های مسکونی، شهر را بطور غیر ضروری، در سطح وسیعی گسترش می‌دهد که این امر، از نظر اقتصادی، برای سازمانهای تأمین‌کننده خدمات، مقرون به صرفه نخواهد بود، زیرا، اجرای چنین سیاستی، نیاز به صرف پول بیشتر، در جهت احداث و نگهداری کیلومترها جاده و خیابان جدید، شبکه لوله‌کشی آب آشامیدنی، کابل‌گذاری برق و تلفن، سیستم فاضلاب شهری و تدارک وسائل حمل و نقل عمرمی و.... خواهد داشت که با توجه به وضعیت اقتصادی بعد از جنگ کشور و ضعف سازمانهای ذی‌ربط در تأمین خدمات. هیچ برنامه‌ریزی، چنین روش توسعه شهری را پیشنهاد نمی‌کند. لذا، می‌توان تصور کرد که چه تعداد واحد مسکونی و زمین بیشتری می‌داشتیم، اگر به جای ۵۶۲ هکتار زمین واگذار شده برای احداث خانه‌های ویلایی در اهواز، آن را به آپارتمان‌سازی اختصاص می‌دادیم. البته آن وقت، دیگر نام آن، سیاست دولتی نبود!

زیرا سازمان زمین، فقط به واگذاری زمینهای تملک شده - بدون هیچ‌گونه دلسوزی یا برنامه حساب شده‌ای، توسط افراد کم‌تجربه و غیر متخصص - مبادرت می‌نمود که این کار، علاوه بر هدر رفتن زمین، مبالغ تعیین شده برای بخش مسکن را، در اختیار عده‌ای می‌گذاشت که به مالکیت شخصی راغب بودند. حال آن که در این شرایط، اولویت آن بود که با احداث آپارتمانهای اجاره‌ای، حداکثر استفاده بهینه از زمین به عمل آید. غیراقتصادی بودن نحوه استفاده از زمین به روش فوق، هنگامی مشهود می‌گردد که تراکم بیش از ۱۲۰ نفر در هکتار، به ۴۰ نفر برسد. به عبارت دیگر، ۲۴ واحد مسکونی در هر هکتار، به هشت واحد مسکونی کاهش یابد. و این، یعنی چشم‌پوشیدن از ذخیره نمودن حدود ۱۷ هکتار زمین برای هر ۱۰۰۰ نفر می‌باشد که می‌شد آن را برای اسکان ۲۰۰۰ نفر دیگر تخصیص داد.

سازمان زمین، تصور می‌کرد که با واگذار کردن قطعات بزرگ و ساختن منازل با تراکم کم، آن‌هم برای خانوارهای کم جمعیت، به هدفهای خود برسد. حال آنکه، بهبود بخشیدن به وضع مسکن، در شرایط بحرانی و کمبود مسکن فقط موقعی امکان پذیر است، که احداث و تولید واحدهای مسکونی جدید، به اندازه‌ای باشد، که کمبود مسکن را جبران کند.

به علاوه، فقدان مسکن مناسب، اغلب، ریشه در درآمد افراد دارد و به همین دلیل، یکی از هدفهای سیاست دولت در بخش مسکن، فراهم آوردن و امکان دستیابی به زمین، برای طبقات فقیر و کم درآمد می‌باشد.

### بازنگری اولویت‌ها

پیش فرض خارج کردن زمینهای شهری از مالکیت اشخاص و دخالت دولت در کنترل و مدیریت آن، بر این بود که چنین دخالتی، چشم انداز بهتری برای مصالح عام خواهد داشت.

بظور معمول، از سیاست دخالت دولت در تمک اراضی شهری، آن هم در شرایط شهرنشینی فزاینده، انتظار می‌رود که از زمین تحصیل شده، حداکثر استفاده بهینه را بنماید، تا در حل مشکل مسکن، که مسأله حاد جامعه شهری است مؤثر افتد. اجرای این سیاست در اهواز، به نظر نمی‌رسد به چنین هدفی رسیده باشد. اگر شهر مورد نظر، فی‌المثل، یک شهر حاشیه‌ای، با جمعیت کم بود. مسکن بود. چنین روشی - خانه‌سازی با تراکم کم - به دلیل وجود زمین زیاد و ایجاد جاذبه، علی‌رغم غیراقتصادی بودن، معقول باشد. اما حقیقت این است، که در شهری چون اهواز، که درصد قابل توجهی از خانواده‌های شهری، در خانه‌های یک اتاقه زندگی می‌کنند و بطور نسبی، هر سه نفر، در یک اتاق به سر می‌برند. سیاست ایجاد می‌نمود، که جهتی کاملاً خلاف آنچه اعمال شد اتخاذ گردد.

در زمینه تأمین عدالت اجتماعی، اگر سیاست خانه‌سازی، روش آپارتمان‌سازی اجاره‌ای را تعقیب می‌کرد. خانوارهای بیشتری می‌توانستند به مسکن دسترسی یابند. کاملاً روشن است، که سازمان زمین شهری، با هدر دادن زمین و صرف مبالغ هنگفت برای آماده‌سازی و دیگر هزینه‌های غیرضروری در اجرای پروژه‌های مسکن، دسترسی گزیده‌کنیری از مردم را به زمین و مسکن، که جداً به آن نیاز دارند محدود کرد و با این عمل، به جای حل مشکل مسکن، آن را دوچندان نمود.

در جائی که زمین، به استناد ماده ۹ قانون زمین شهری، توسط دولت تمک می‌شود. ولی از آن، در راستای تأمین مسکن و انفراد نیازمند جامعه استفاده صحیح به عمل نمی‌آید. چنین دخالتی، سبب بالارزش هرچه بیشتر تقاضا برای باقیمانده زمینهای شهری خواهد شد. گرچه، ممکن است رعایت استاندارد بالا برای منازل اقشار کم درآمد در شهرها، از نظر انسانی معقول و گاهی مطلوب باشد، ولی در نهایت، راه به جایی نمی‌برد. زیرا، منابع کافی، که بتواند چنین استانداردی را مشمول همه گرداند وجود ندارد. لذا، اتخاذ چنین سیاستی، در شرایط بحران مسکن، حتی ممکن است تعداد زیادی از مردم را از ساده‌ترین نوع مسکن هم محروم سازد که نتیجه‌اش، ازدحام جمعیت موجود و پیدایش محله‌های فقیرنشین می‌باشد. این تضاد، اغلب در بخش مسکن

مشاهده می شود که کمیت، فدای کیفیت شده، و نتیجه اش یأس شدید طبقات محروم بوده است. پدیده ای، که در صورت عدم پاسخگویی، آثار منفی آن، اغلب، نتایج زیانبار اجتماعی - اقتصادی به دنبال خواهد داشت.

### چه تفاوتی بر کنترل دولتی و غیردولتی وجود دارد؟

شاید، غیرممکن باشد که در حوصله این نوشتار، تمامی بحثهای مربوط به تفاوت کنترل دولتی و غیردولتی بر زمین را تشریح کرد. ولی آنچه مسلم است، در کشورهای جهان سوم، نظام حاکم بازار، بالاجبار، زمینها را در دست افراد متمکن، به بهای محرومیت بیش از پیش فقرا و افراد کم درآمد، بخصوص کسانی که درآمد منظم ندارند متمرکز می کند. ولی همیشه، فاکتوری برای دخالت دولت در جهت اسکان افراد کم درآمد در بازار زمین و مسکن وجود دارد. از تجزیه و تحلیل رفتار سازمان زمین به عنوان یک سازمان دولتی در اعمال مدیریت در تمک و واگذاری زمین توسط این سازمان، چنین استنباط می شود که توزیع زمین توسط دولت، تفاوت چندانی با نوع آزاد آن ندارد. با این استثنا که بازار آزاد، با خط قدرت اقتصادی هماهنگ است ولی بازار دولتی، ضمن قبول قدرت اقتصادی، با خط قدرت سیاسی و اجتماعی هماهنگ می باشد. حال آنکه، هر سیاسی که به دنبال اجرای عدالت اجتماعی است. می باید در خدمت تأمین مسکن برای کسانی باشد که خود قادر به تأمین آن نیستند.

### نتیجه

از آن چه گفته شد می توان نتیجه گرفت که: این نظریه که مالکیت دولتی زمین، با نوع خصوصی آن در تضاد است. چندان واقعیت ندارد. زیرا، مرز بین مالکیت های فردی (خصوصی) و دولتی (عمومی)، یا هر مالکیت دیگری، تقریباً مبهم به نظر می رسد زیرا، هر یک از حقوق مترتبه بر مالکیت های فردی، ممکن است با استفاده از حق شفعه دولت<sup>(۱)</sup>، برای مقاصد عمومی لغو گردد، یا دولت، از اختیارات خود بر زمینهای عمومی، جهت کارهای خصوصی استفاده نماید. از این گذشته، اغلب ناهنجاریها و نقص های موجود در مالکیت فردی (خصوصی)، را اداره زمین توسط این بخش و یا، می توان در بخش مالکیت دولتی (عمومی) مشاهده کرد. دولت، هر چه باشد، متشکل از اشخاص است که آنان نیز همچون افراد در بخش خصوصی مصرون از خطا نیستند. به همان نسبت که دستیابی به زمین، در بخش خصوصی، بی طرفانه نیست (چون، آنها بی واکه بول بیشتری دارند ترجیح می دهند). در بخش دولتی نیز غیر طبیعی است (زیرا، افراد دارای پایگاه سیاسی و اجتماعی را ترجیح می دهد) تنها تفاوت موجود، در نوع طبقه ای از مردم است که در سیستم ترجیح می دهد. مالکیت دولتی زمین در ایران، آن طور که همیشه از آن حمایت می شود، نمی تواند فی نفسه، پایانی بر مشکلات زمین و مسکن باشد، بلکه فقط می تواند حقانیت خود را در بهبود وضع عمومی توجیه نموده و به

۱ - شفعه: به قسم اول، حتی است که مربوط می شود به مالکیت مشاع فقط بین دو نفر که اگر یکی از مالکان خواست سهم مشاعی خود را به قبضی

که خریدار می خورد، بفروشد. اولویت با شریک مشاعی (وست، «ویراستار»)

جای آن که از طبقه خاصی حمایت کند و آن را ترجیح دهد، باید منافع عامه (عدالت اجتماعی) را در نظر بگیرد و با کاربرد صحیح و بهینه از زمین، به رفع معضلات شهری بپردازد. در این مورد می توان گفت: به رغم این که این نتایج امکان پذیر بوده ولی عملی نشده است. نکته دیگر این است که هدف، مالکیت و کنترل زمین توسط شخص یا دولت نیست. بلکه، شرایط اجرای سیاست و نتایج حاصل از آن، در یک ساختار فرهنگی، اقتصادی، سیاسی است.

### پیشنهادها

به منظور استفاده صحیح از سیاستهای مربوط به زمین شهری، سازمان زمین، می تواند بر اساس رویه ای که تعیین می کند، از منابع مالی خود، وامهایی را به زمینداران، جهت عمران زمینهای خود اختصاص دهد. مشروط بر این که در اولین فرصت، پس از اتمام عملیات عمرانی، یعنی فروش یا اجاره مستغلات خرید، که آن هم می تواند تحت نظارت سازمان صورت پذیرد. نسبت به بازپرداخت وام خود اقدام نمایند. این روش، می تواند، از یک طرف، در رفع نیاز به زمین و مشکلات مربوط به تملک آن مؤثر باشد و از طرف دیگر، ضعف بنیه مالی زمیندارانی را که طبق مراد ۶ و ۸ قانون اراضی شهری، حق استفاده عین یا منفعت از زمین خود را ندارند مرتفع ساخته، در عمران زمینها که طبق قانون را که مانده و از گردونه بازار مسکن خارج شده است همت گمارند. این اقدام غیر مستقیم می تواند مشوقی برای احداث واحدهای مسکونی بیشتر، با کیفیت و قیمت های متفاوت، قابل دستیابی برای بسیاری از گروه های مختلف درآمدی در شهرها که نیاز مبرم به آن دارند، باشد.

افزایش مقدار زمین قابل عمران در محدوده شهرها، به دلیل رهاشدن زمینهای مازاد بر حد نصاب مالکیت فردی، در این روش، غیر قابل انکار است. تقلیل هزینه های سازمان زمین و استفاده درست و بجا در عمران اراضی به دلیل حساسیت افراد روی زمینهای ملکی خود قابل توجه است.

این خط مشی، موجب می شود که بازی از دوش دولت برداشته شود و درآمد حاصله، در راه اندازی پروژه های توسعه ملی که به شدت مورد نیاز است به کار آید.



## ماخذ:

- 1- Turner, J.F.C. 1968.  
Housing priorities, Settlement problems and Policies. In Ekistics. 3(1967)
- 2- UN 1975. Urban land policies and land-Use Control Measures, Global Review. Vol. II  
New youk.
- 3- M. Ahi Mowiazadeh, 1991, Evaluation of the past-Revolutionary Urban land policy in Iran:  
Case study AHWAZ city. Unpublished Dissertation Geogaphy Dept. Glascow uniroosity  
U.K...

۴- قانون زمین شهری و آئین نامه اجرایی ۱۳۶۱

۵- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، مرکز سازمان تبلیغات اسلامی ۱۳۶۰

## ملاحظات در خصوص جایگاه شهرهای جدید در نظام شهری ایران

محمد عدالتخواه

مسأله جذب سرریز جمعیت شهرهای بزرگ کشور بویژه تهران، از عمده‌ترین دلایل ضرورت احداث شهرهای جدید اعلام شده است. پیش‌بینی دوبرابر شدن جمعیت کشور، در پی افزایش آن با رشد ۳٪ و سه برابر شدن جمعیت شهرها در آستانه سال ۱۴۰۱، لزوم احداث شهرهای جدید را مطرح ساخته است. بررسی مشکلات موجود در شهرهای بزرگ موجود کشورمان تاژگی ندارد. برگزاری «سینار بررسی مسائل و مشکلات شهر تهران» در اوایل سالهای دهه ۴۰ توسط مؤسسه علوم اجتماعی، وابسته به دانشگاه تهران و نظریه‌های مختلف اعلام شده، در این سینار، به منظور رفع معضلات شهر تهران، یک نمونه از اقدامهای انجام شده جهت دستیابی به حل این قضیه محسوب می‌شود.

در اواسط دهه ۴۰ از سوی مهندسان مشاور فرمانفرمایان، تهیه‌کننده طرح جامع تهران - اعلام شد که جمعیت شهر تهران به ۱۲ تا ۱۶ میلیون نفر در سال ۱۳۵۷ می‌رسد! به این دلیل، مشکلات ناشی از افزایش جمعیت و محدودیت‌های مختلف، از جمله مسأله تأمین آب، لزوم تجدید نظر در جمعیت تهران را به میان آورد و سقف جمعیتی شهر تهران برای سال ۱۳۵۷، برابر ۵/۵ میلیون نفر تعیین شد و به تصویب رسید. بی‌آنکه نحوه این کنترل، بررسی و دقیقاً مشخص شود.

از سوی مشاور طرح جامع، برای کنترل رشد جمعیت تهران، پیشنهاد شد که «احداث کارخانه‌های جدید، تا شعاع ۱۲۰ کیلومتری از شهر تهران، ممنوع اعلام شود» و جهت جذب سرریز جمعیت تهران، ایجاد قطبهای صنعتی در قزوین، ساوه و اراک پیشنهاد شد که به تصویب رسید. علی‌رغم تصویب پیشنهادهای طرح جامع و اجرای نسبی آن، گسترش پیوسته شهر تهران، حتی خارج از محدوده پنج ساله ادامه یافت که امروزه شاهد آن هستیم.

با توجه به محدوده پنج ساله اول تهران و منع قانونی احداث بنا در خارج از این محدوده، دهها شهرک خوابگاهی در اطراف تهران به وجود آمد، که در این فعالیتها، قبل از انقلاب، علاوه بر بخش خصوصی، وزارت مسکن شهرسازی نیز سهیم بود و با تهیه طرح چند شهر جدید در اطراف تهران، توسط مهندسان مشاور فرمانفرمایان، اقدامهای در این زمینه آغاز گردید. که از جمله این طرحها، می توان از طرح «شهر جدید کن» و «شهر جدید لریزان» نام برد. علاوه بر این، دولت با تأسیس شرکت های خانه سازی، مانند شرکت فرحزاد به منظور خانه سازی و تهیه طرح عمران کوی فرحزاد توسط مهندسان مشاور به فعالیت های خود وسعت بخشید.

قابل ذکر است که در آن زمان، وزارت مسکن و شهرسازی، از مشاوران خراسته برد که: «شهرهای جدید به صورت خودکفا ایجاد شوند. به نحوی که کلیه احتیاجات شهری ساکنان آنان آن در داخل محدوده شهر فراهم آید.»

پس از پیروزی انقلاب اسلامی و رکود چندساله این طرحها، از اوایل سالهای ۶۰، مسائل تهران و شهرهای بزرگ، دوباره مطرح گردید. با اعلام نتایج سرشماری سال ۱۳۶۵ و پیش بینی رقم ۱۳۰ میلیون نفر جمعیت کشور در سال ۱۴۰۰، از سوی کارشناسان آن هم با فرض اجرای مرفقیت آمیز سیاست تنظیم خانواده و دیگر اقدامهای تکمیلی، موضوع جمعیت و برنامه ریزی برای آن به یک مسأله با اهمیت مملکتی تبدیل گردید. به منظور تأمین نیازهای این جمعیت، از جمله نیاز به مسکن، توجه کارشناسان و برنامه ریزان بیشتری به مسأله جمعیت و خطرهای ناشی از رشد مهار نشده آن معطوف گردید.

نتایج مقدماتی سرشماری سال ۱۳۷۰، و اعلام رقم ۲۲۷/۱۱۰/۵۸ نفر (جمعیت کشور)، نگرانی در مورد رشد جمعیت را افزایش بخشید.

گفتنی است: که طبق آمار قطعی اعلام شده از سوی مرکز آمار ایران، مندرج در سالنامه آماری سال ۱۳۷۰، جمعیت کشور در این سال، به رقم ۱۶۳/۸۳۷/۵۵ نفر رسیده است که همان طور که ملاحظه می شود، رقم اخیر، بیش از ۲ میلیارد نفر از رقم مقدماتی کمتر است و این بدان معنی است که: متوسط رشد جمعیت کشور، از ۳/۲۸٪ به رقم حدود ۲/۵٪ بین سالهای ۶۵ - ۷۰ کاهش یافته است. که طبق اظهار برخی از کارشناسان و جمعیت شناسان، رقم جدید منطقی به نظر نمی رسد. اما، به دلیل آن که کلیه پیش بینی های قبلی جمعیتی کشور، بر اساس نتایج رسمی اعلام شده از سوی مرکز آمار ایران پایه ریزی شده است. تردید در مورد آخرین سرشماری به بررسی و تأمل بیشتری نیاز دارد.

قابل ذکر است که در برنامه پنج ساله اول توسعه جمهوری اسلامی ایران (۶۸-۷۳)، با توجه به تأکید در اجرای سیاست کنترل خانواده، میانگین رشد کمتری مبنای محاسبه در پیش بینی های جمعیتی قرار گرفته است.

علاوه بر مسأله رشد بالای جمعیت در کشور، و پیش بینی بیش از دو برابر شدن آن در سی سال آینده، نسبت جمعیت شهرنشین به ساکنان روستاهای کشور، بر اساس پیش بینی کارشناسان جمعیتی، مطلبی در خور تأمل است.

بر پایه این پیش‌بینی، جمعیت شهری و روستائین، در سال ۱۴۰۰، به ترتیب، ۹۶ و ۳۴ میلیون نفر برآورد می‌شود. به عبارت دیگر، پیش‌بینی شده است که جمعیت شهرهای کشور در سی سال آینده، به سه برابر افزایش یابد. بر مبنای این فرض، و فرض این که تعداد شهرها و تراکم آنها ثابت خواهد ماند، در آن سال، نیاز به سطحی معادل سه برابر سطح موجود شهرها خواهد بود. بر پایه این استدلال، از آنجا که پیرامون شهرها را اراضی کشاورزی و باغها پوشانده است. لذا، به منظور پیشگیری از انهدام آنها، ضرورت احداث شهرهای جدید مطرح می‌شود.

دقیقاً، در پی اعلام این پیش‌بینی است که سیاست احداث شهرهای جدید بیشتر ترجیه می‌گردد و اقدامهای عملی بیشتری نیز با تأسیس شرکت عمران شهرهای جدید به اجرا گذاشته می‌شود. بطوری که بر اساس آخرین اطلاعات رسمی (مرداد ۷۲)، احداث ۲۶ شهر جدید با جمعیتی حدود ۶ میلیون نفر در برنامه کار شرکت عمران شهرهای جدید قرار گرفته است.

در توجه سیاست احداث شهرهای جدید، همان‌گونه که گفته شد، علاوه بر رشد جمعیت کشور، موضوع نحوه توزیع آن در سرزمین مطرح می‌شود که جهت روشن شدن این مطلب، توضیحاتی را لازم می‌داند. با فرض صحت پیش‌بینی ۱۳۰ میلیون نفر جمعیت کشور در سی سال آینده، پیش‌بینی نحوه توزیع جمعیت کشور، بررسی بیشتری را می‌طلبد.

طبیعی است که تعداد شهرها در سی سال آینده، به صورت تصاعدی افزایش یابد و قطعاً کلیه روستاهای چند هزار نفری فعلی به فهرست شهرهای کشور اضافه شوند.

از سوی دیگر، بهبود امکانات ارتباطی و نزدیک شدن فاصله روستاها به شهرها، سهولت رفت و آمد، برنامه‌های توسعه و عمران مناطق روستایی و ...، همگی، در ایجاد شرایط جدید جهت تحولات آتی مؤثر خواهد بود.

افزایش تعداد شهرها و راهبرد توسعه آنها در ارتفاع، با توجه به بهبود امکانات فنی و تکنیک ساختمان، موضوع سه برابر شدن سطح شهرها، در پی سه برابر شدن جمعیت آن را تا حدود زیادی منتفی می‌سازد. علاوه بر موارد فوق، سرعت رشد تکنولوژی در عصر انقلابهای علمی و فنی، جای تردید باقی نمی‌گذارد که تعریف شهر و روستا نیز متحول شود و در آینده نه چندان دور، تنها مقوله‌ای به نام روستاهای منزوی با امکانات محدود فرهنگی، رفاهی و ... باقی بماند.

در کشورهای پیشرفته، از سالها پیش، جدایی شهر و روستا (به نحوی که در کشورهای توسعه نیافته مطرح است). تغییر نموده است. پیش‌بینی جامعه‌شناسان مشهور جهان، در خصوص شکل دنیای آینده و کتابهای منتشر شده در این زمینه، گویای این مدعا است. «تا فلر» در کتاب «موج سوم». توضیحات بیشتری درباره این موضوع می‌دهد.

در کشور ما، علی‌رغم آن‌که برنامه‌های آمایش سرزمین، هنوز به صورت کامل تهیه و اجرا نشده است، روند توسعه، شهر تهران، به دلیل محدودیتهای جدی، از قبیل: تراکم، آلودگی، عوامل زیست محیطی، گرانی و کمبود زمین و مسکن و ... رو به کاهش گذاشته است. در مقابل، مناطق اطراف و حاشیه‌ای از جاذبه‌های

جمعیتی بیشتری برخوردار شده‌اند. بطوری که عملاً پیش‌بینی افول شهرهای بزرگ و پیری و مرگ آنها بعد از یک دوران رشد و شکوفایی به وضوح قابل رؤیت است. در این مرحله، رشد شهرهای بزرگ، تابع قانون توسعه منطقه شهری است و مناطق شهری به صورت یک مجموعه شکل می‌پذیرند و برنامه‌ریزی منطقه‌ای در دستور کار برنامه‌ریزان قرار می‌گیرد و عمر طرح‌های فیزیکی شهری به شکل دوران گذشته سپری می‌شود. با توضیحات فوق، فرض، سه برابر شدن جمعیت شهرها، بدون توجه به تحولات سالهای آینده برای توجیه سیاست شهرهای جدید کامل نیست و پاسخهایی از این قبیل که: «ایجاد شهرهای جدید، راه حلی برای ۶۰ میلیون نفر جمعیت اضافی در سی سال آینده خواهد بود.» کافی به نظر نمی‌رسد و لازم است که نسبت به موضوع شهرهای جدید، جدی‌تر و عمیق‌تر برخورد شود و حتی به عنوان راه‌حلهای مقطعی، نباید به سادگی برنامه شهرهای جدید را حداقل به نرم فعلی آن پذیرفت. در این جا، لازم می‌داند به منظور آشنایی بیشتر، از شهرهای جدیدی که در دستور کار شرکت عمران شهرهای جدید قرار دارد، ذکری به میان آورد. تا مردادماه سال ۷۲، این شرکت، احداث ۲۶ شهر جدید را در برنامه کار خود دانسته که در اطراف ۱۵ مادر شهر مکانیابی شده‌اند، مشخصات این شهرها، در (جدول شماره ۱) نشان داده شده است. یازده شهر جدید دیگر، در اطراف شهرهایی مکانیابی شده‌اند که جمعیت آنها کمتر از ۵۰۰ هزار نفر بوده است.

قابل ذکر است که برخی از این شهرها - شهر جدید طیس - در کنار جاه‌بهار، که جمعیتی کمتر از ۵۰ هزار نفر دارد ایجاد خواهد شد.

به تجربه دیده شده است، که غیر از موارد استثنا، توسعه شهرهای جدید، در اطراف مادر شهرهای کم جمعیت، از شانس موفقیت کمتری برخوردار بوده است تا در کنار شهرهای بزرگ.

بطور خلاصه، ملاحظه می‌شود که موفقیت شهرهای جدید با عوامل زیر در ارتباط است:

- ۱- میزان جمعیت مادرشهر.
  - ۲- روند رشد جمعیت مادرشهر در سالهای گذشته.
  - ۳- فاصله شهر جدید، با مادرشهر.
  - ۴- قیمت زمین در مادرشهر و قیمت پیشنهادی در شهر جدید.
  - ۵- محدودیت‌های زیست‌محیطی در مادرشهر در مقابل امکانات شهر جدید.
  - ۶- امکانات ایجاد و تنوع اشتغال در شهر جدید نسبت به مادرشهر.
- نظر به این‌که شهرهای جدید، عمدتاً به منظور جذب سرریز جمعیت مادرشهرها انتخاب شده‌اند رساله آمایش سرزمین و توسعه مناطق عقب‌افتاده کمتر در آن ملحوظ شده است. اشاره‌ای به موضوع سرریز جمعیت ضروری به نظر می‌رسد:

موضوع سرریز جمعیت، مسأله‌ای پیچیده و دارای ابعاد مختلف است و نمی‌توان آن را یک عمل مکانیکی فرض نمود و با یک محاسبه ساده به ایر نتیجه رسید که: چون جمعیت شهر مادر، در سی سال آینده سه برابر می‌شود و گنجایش تمامی این جمعیت اضافی را ندارد، یا تجمع این میزان جمعیت به مصلحت نیست. پس، تنها با احداث یک شهر جدید می‌توان این سرریز جمعیتی یا بخش اعظم آن را جذب شهر جدید نمود. اگر

چنین فکری شود، به واقع یک ساده‌اندیشی خواهد بود.

مشکلات زندگی در شهرهای جدید، حداقل برای یک نسل، تاکنون چندین بار در سمینارها و در مقالات ترجمه شده از تجارب کشورهای دیگر گفته و نوشته شده است و تکرار آن در این جا ضرورتی ندارد. قیمت تمام شده آماده‌سازی اراضی در شهرهای جدید و مشکل پرداخت هزینه‌های آن، از سوی متقاضیان، باعث طولانی شدن مدت بهره‌برداری از شهرهای جدید شده و با توجه به محدودیت منابع مالی و ... تنها برخی از شهرهای جدید، آن هم در حد محدود پیشرفت داشته است. در این میان، عدم وجود امکانات و سوبسیدهای دولتی با توجه به محدودیت‌های مالی دولت، بویژه در یکی دو سال اخیر، خوش‌بینی چند سال قبل را کاش داده است.

واقعیت این است که تا زمانی که مردم می‌توانند در سایر نقاط خارج از محدوده شهرهای جدید، در مناطق نزدیک به مادر شهرها که هویت شهری عم دارد، راحت‌تر زمین و خانه تهیه کنند، تعداد کمتری داوطلب خرید زمین در شهرهای جدید می‌شوند.

در عمل، شهرهای جدید، زمانی موفق خواهند بود، که بتوانند با مراکز سکونت موجود در اطراف، به رقابت برخیزند. که این امر، با توجه به محدودیت‌های فعلی، حتی برای شهرهای اطراف تهران نیز غیر ممکن است.

یک عامل مهم دیگر در موفقیت شهرهای جدید، عامل مکانیابی است. بدین جهت، لازم است نسبت به معیارهای انتخاب آن توجه بیشتری نشان داده شود. عامل قیمت زمین و دولتی بودن آن، اگر چه یکی از عوامل مهم محسوب می‌شود. لیکن نباید به عنوان عامل تعیین‌کننده به شمار آید. متأسفانه، همان‌گونه که در آماده‌سازی اراضی در شهرها، طی سالهای گذشته دیده شده است. عامل ملی بودن زمین، اصلی‌ترین عامل در مکانیابی به شمار آمده است. در مکانیابی شهرهای جدید، به نظر می‌رسد که به عامل دولتی بودن زمین، بیش از حد بها داده شده است.

به علاوه، به امکانات موجود، بخصوص امکانات مراکز جمعیتی در اطراف شهر جدید توجه کافی نشان داده نشده است. برای مثال، انتخاب چند هزار هکتار زمین، جهت احداث شهر جدید در کنار شهر هشتگرد و برنامه‌ریزی توسعه آن بدون کمترین توجه به هسته سکونت شهری موجود و عدم پیش‌بینی تأثیرات آتی آن بر شهر هشتگرد و روستاهای اطراف، همگی در کاهش موفقیت شهر جدید مؤثر واقع شده است. گفتنی، در مورد دیگر شهرهای جدید کم نیست، ولی به منظور جلوگیری از اطاله کلام به همین نمونه بسنده می‌شود.

با توجه به ملاحظات فوق، پس از قطعی شدن لزوم احداث شهرهای جدید و تعیین کلیه پارامترها، لازم است که طرح احداث شهرهای جدید با توجه به واقعیت‌های پیرامون طراحی شود.

برای موفقیت در احداث شهرهای جدید، نمی‌توان اصول مهندسی را که از سالها پیش برای کاهش مشکلات تهران مطرح شده است نادیده گرفت. مثلاً احداث شهر صنعتی هشتگرد که معلوم نیست. در عمل چه تعداد از شاغلان را در خود جای دهد. در تضاد با سیاست ممنوعیت احداث کارخانه‌های جدید در شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران قرار دارد.

ضمن آن که، احداث قبل از مرعد شهرهای جدید و انتخاب ابعاد بزرگ، بیش از نیاز مرحله‌ای برای آن، به دلیل ایجاد فرصت‌های اشتغال جدید در هنگام احداث این شهرها، در مخالفت با سیاست هدایت فعالیت‌ها به مناطق عقب افتاده قرار می‌گیرد.

لازم به ذکر است که هسته‌های اولیه سکوتی، کمک زیادی به توسعه‌های بعدی شهرهای جدید می‌نماید. این تجربه‌ای است که از بررسی شهرهای جدید در سایر کشور حاصل می‌شود.

در خاتمه، این نکته را نیز یاد آور می‌شود که به موضوع امکان‌های اجرایی شهرهای جدید توجه بیشتری مبذول گردد. زیرا، در بررسی‌هایی که از گزارش طرح‌های تهیه شده از سوی مشاوران محترم برنامه‌ریز و شهرساز کشور به عمل آمد، معلوم شد که کمتر به این مسأله توجه شده است و گزارشها بیش از آنکه به امکانات اجرایی و هزینه اجرای طرحها، نیز مشکلات ناشی از طولانی شدن و زمان‌بندی اجرای شهرهای جدید بپردازد، به لزوم احداث آنها تأکید دارد.

در این زمینه، لازم است با توجه به مسائل و مشکلات جاری شهرهای جدید، نسبت به اصلاح برخی از نواقص و کمبودها جدی‌تر برخورد شود و اجرای این طرحها با توجه به امکانات اجرایی انجام پذیرد.

از آنجا که در این زمینه، بخش خصوصی، به علت عدم بهره‌وری کوتاه‌مدت، مشارکتی در ایجاد تأسیسات زیربنایی نخواهد کرد. نقش دولت و بانکها، جهت کمک به تأمین منابع اولیه احداث این شهرها را نباید نادیده گرفت. بخصوص، پس از تک‌نرخ‌ی شدن ارز، با توجه به امکانات متقاضیان که عمدتاً از اقشار متوسط با درآمد کم (اگر نگوییم بی‌درآمد) محسوب می‌شوند، اجرای طرح احداث شهرهای جدید مانند سایر کشورها، بدون سرمایه‌های اولیه، کاری طولانی، با مشکلات متعدد خواهد بود.

سرمایه‌های اولیه، همان‌گونه که در آغاز گفته شد، به دلیل محدودیت منابع مالی، بویژه منابع بخش دولتی، باید بدیهی است، همان‌گونه که در آغاز گفته شد، تا باعث فشار مضاعف و احتمالاً جابه‌جایی وسعت این پروژه‌ها، با توجه امکانات موجود در نظر گرفته شود، تا باعث فشار مضاعف و احتمالاً جابه‌جایی بودجه‌های پیش‌بینی شده برای مناطق دیگر نگردد.

بطور خلاصه، تأکید بر لزوم احداث شهرهای جدید، به تنهایی کافی نیست، بلکه امکانات اجرای طرح نیز باید فراهم آید. در غیر این صورت، از بین بردن آثار منفی طولانی شدن اجرای طرح، خود باعث فراهم آمدن مشکلات بعدی خواهد شد.

سخن آخر این که: بحث شهرهای جدید، به یک جمله آری یا نه محدود نمی‌شود. این پروژه‌ها، اگر احداث

آنها بطور جدی مطرح باشد، نیاز به فراهم کردن امکانات اجرایی دارد!

## مشخصات کلی شهرهای جدید

ردیف	شهر مادر	نام شهر جدید	فاصله تا شهر مادر (کیلومتر)	مساحت پیش‌بینی شده (هکتار)	جمعیت پیش‌بینی شده (هزار نفر)	اراضی تملک‌شده شده (هکتار)	تصویب مکان در شورای عالی شهرسازی	ملاحظات
۱	تهران	مشگرد	۶۵	۴۰۰۰	۵۰۰	۴۸۰۰	تصویب شده	
۲		پرند	۴۵	۴۴۰۰	۳۰۰	۲۳۰۰	//	
۳		پردیس	۳۵	۳۰۰۰	۲۰۰	۶۰۰	//	
۴		زاهد	۵۰	۲۰۰۰	۲۰۰	--	//	
۵		آشهارد	۷۰	۲۰۰۰	۳۰۰	--	//	
۶		اندیشه	۳۰	۱۰۰۰	۶۰	۱۳۰۰	//	
۷	اصفهان	بهارستان	۱۵	۲۳۰۰	۳۰۰	۲۴۰۰	//	
۸		مجلس	۷۰	۷۰۰۰	۵۰۰	۶۵۰۰	//	
۹		فرزاد شهر	۶۰	۷۰۰۰	۵۰۰	۵۰۰۰	//	
۱۰	مشهد	گلپنار	۴۰	۴۰۰۰	۴۰۰	۴۵۰	//	
۱۱		بینالرد	۶۵	۴۰۰۰	۴۰۰	۷۰۰	//	
۱۲	اراک	مهاجران	۲۸	۷۰۰	۷۰	۴۵۰	//	
۱۳		امیرکبیر	۵۰	۳۰۰۰	۱۰۰	۱۸۰۰	//	
۱۴		محمود قزاقان	۶۵	۴۰۰۰	۱۰۰	--	//	
۱۵	بوشهر	عالی شهر	۲۵	۴۰۰۰	۵۰۰	۴۰۰۰	//	
۱۶	بندر عباس	علوی	۵۵	۳۰۰۰	۳۰۰	۳۰۰۰	//	
۱۷	تبریز	سینا	۲۰	۷۰۰۰	۱۵۰	۶۵۰۰	//	
۱۸		سینا	۵۰	۳۰۰۰	۱۰۰	--	//	
۱۹	شیراز	صدرا	۲۵	۴۰۰۰	۲۰۰	۶۰۰۰	//	
۲۰	کرمانشاه	سرآرود	۲۰	۲۰۰۰	۲۰۰	--	//	
۲۱	اهواز	داسین	۳۵	۳۰۰۰	۲۴۰	۱۰۰۰	//	
۲۲	زابل	رامشاد	۴۰	۱۰۰۰	۷۰	۴۰۰۸۴	//	
۲۳	جانبهار	سیر	۴۰	۱۰۰۰	۱۵۰	۵۰۰۰	//	
۲۴	مازندران	توسان	۶۵	۸۰۰	۱۰۰	۸۰۰	تصویب نشده	
۲۵	همدان	وران	۳۰	۲۰۰۰	۱۰۰	--	//	
۲۶	یزد	--	۲۵	۲۰۰۰	۲۰۰	--	//	
			جمع	۸۰۶۰۰	۵۷۸۰	۵۰۴۰۰		



## نگاهی به ابعاد تئوریک ایجاد شهرهای جدید

جمال محمدی

بحث شهرهای جدید یا نوشهرها، بحث تازه‌ای نیست، بلکه، سابقه در تاریخ شهرنشینی بشر دارد چنان‌که، نوآیند پدیده‌ای تحت عنوان شهرهای جدید را می‌توان در اواخر دوره باستان یا در قرون وسطی نیز ملاحظه کرد. در این دوران، در پهنه وسیع امپراتوریهای بزرگی همچون ایران و روم، این پدیده، به خوبی قابل مشاهده و بررسی می‌باشد.

اما طرح ایجاد شهرهای جدید به شکل کلاسیک و مدرن راه، می‌توان به اوایل قرن بیستم، یعنی زمانی که به واسطه انقلاب صنعتی، تغییرات گسترده و همه‌جانبه‌ای در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بخش بزرگی از جامعه بشری به وجود آمد، نسبت داد. یکی از نمادهای بارز این دگرگونی‌ها را می‌توان رشد روز افزون شهرنشینی و گسترش دامنه فیزیکی شهرها دانست.

با گذشت زمان، این گسترش، یک سری مسائل و مشکلاتی در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و زیست‌محیطی به بار آورد که مسؤولان و برنامه‌ریزان شهری را بر آن داشت تا در جهت رفع آنها چاره‌اندیشی کنند. که یکی از مهمترین تدابیری که در جهت رفع این موانع و مشکلات اندیشیده شد، طرح ساخت شهرهای جدید یا نوشهرها بود.

از اولین طرحهایی که در این زمینه ارائه گردید و شاید بتوان گفت: که اساس نظریه‌های بعد از خود قرار گرفتن. طرح دانشمند انگلیسی «ابنزر هاوارد» بود.

این طرح، که بعدها به باغ‌شهرهای هاوارد معروف گردید. از افکار و ایده‌های کسانی چون: «توماس مور» (طراح شهر خدا) «جان بلر» نظریه‌پرداز شهرهای صنعتی و مهمتر از همه «لئوناردو داوینچی» مبتکر تقسیم میدان به ده شهر اقماری، تأثیر پذیرفت. هاوارد، فلسفه طرح باغ‌شهرهای خود را این گونه بیان می‌کند: «طرح باغ‌شهرها، برای نزدیک شدن انسان به طبیعت و بهره‌گیری از محیط آرام و بانشاط آن و فرار از فضای آلوده و شلوغ شهرهای بزرگ و دور بودن از عواقب ناگوار آن می‌باشد.

حال به مطالعه علل و عواملی که در شکل‌گیری نظریه‌های مربوط به ایجاد شهرهای جدید نقش داشته‌اند،

می‌پردازیم و سپس هر یک از این نظریه‌ها را مورد بررسی قرار می‌دهیم.  
 بطور کلی، علل و عوامل مؤثر در شکل‌گیری نظریه‌های مربوط به ایجاد شهرهای جدید را می‌توان در دو دسته: عوامل انسانی و عوامل طبیعی تقسیم نمود:  
 الف) عوامل انسانی: در زمینه عوامل انسانی، می‌توان به تغییرات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی جامعه، همچون تغییر در الگوهای تولید، توزیع و مصرف، شیوه اسکان و دگرگونی در بینش‌ها و نگرشها (ایدئولوژی)، همچنین تغییرات ساختاری حکومتی و غیره اشاره کرد.  
 ب) عوامل طبیعی: در زمینه عوامل طبیعی، می‌توان از فاکتورهایی، چون: زلزله، سیل، آتشفشان، و... نام برد.

نظریه‌های مختلفی را که در چهارچوب عوامل فوق شکل گرفته و به عنوان عوامل اصلی مؤثر در این نظریه‌ها مطرح شده‌اند می‌توان به شرح زیر طبقه‌بندی نمود:  
 ۱- نظریه‌های اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی.  
 ۲- نظریه‌های اقتصادی.

۳- نظریه‌های ژئوپولیتیکی (سیاسی و نظامی)  
 در این جا، به شرح مختصری از مهمترین نظریه‌هایی که به عنوان عوامل فرعی، در قالب فوق، شکل گرفته‌اند می‌پردازیم:

**\* جلوگیری از رشد بی‌رویه شهرها و ارائه یک طرح کالبدی مناسب در سطح ملی و منطقه‌ای:**  
 رشد روزافزون جمعیت و توسعه نیازهای اجتماعی، سبب می‌شود که شهرها، مانند موجودات زنده، از لحاظ کالبدی بزرگتر و از لحاظ ساخت پیچیده‌تر گردد، و به دنبال آن، توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نیز بتدریج دگرگون می‌شود. توسعه شتابزده این عوامل، و رشد سریع کالبدی شهرها، هرگاه بدون اندیشه و بی‌رویه انجام پذیرد، سبب می‌شود که مناسبات و ارتباطات بین اجزای مختلف شهر، از انتظام خارج شده و هر عنصر شهری، به دلخواه و تحت تأثیر مستقیم تصمیم‌گیرهای آنی و بدون برنامه‌ریزی شکل پذیرد. بنابراین، برنامه‌ریزان شهری، به منظور به وجود آوردن محیط مناسب برای زندگی، سعی بر آن دارند تا قبل از وقوع واقعه، راههای رشد و توسعه شهر را مشخص ساخته و نظام کلی آن را تعیین نمایند. در همین راستاست که لزوم احداث شهرهای جدید در سطحهای مناسب مطرح می‌شود.

**\* جلوگیری از تخریب زمینهای کشاورزی، باغها و فضای سبز اطراف شهرها:**  
 به دنبال رشد جمعیت و گسترش ابعاد فیزیکی شهرها، دست‌اندازی به زمینهای اطراف آن شدت گرفت و سبب از بین رفتن اراضی کشاورزی، باغها و فضای سبز پیرامون شهرها شد. بدین منظور، برای جلوگیری از تخریب این نواحی، طرح احداث شهرهای جدید در قالب طرحهای آمایش سرزمین مطرح گردید، تا بدین وسیله، بتوان حداکثر استفاده مفید و کاربردی مناسب از زمینها و اراضی در سطح منطقه را به عمل آورد.

### \* جلوگیری از ایجاد شهرکهای خوابگاهی:

یکی نظریه در احداث شهرهای جدید، ایجاد توأمان محلهای کار و زندگی در یک ناحیه، احداث مراکز سکونتگاهی فعال می باشد. در واقع، رسالت شهرهای جدید، توسعه اقتصادی و اجتماعی نواحی جغرافیایی و خدمات رسانی به مناطق نفوذ شهرها و روستاهای اطراف می باشد. که بدین ترتیب، با احداث این شهرها، از ایجاد شهرکهای بی روح خوابگاهی جلوگیری به عمل می آید.

### \* کاهش هزینه های ناشی از ایجاد شبکه های حمل و نقل:

یکی دیگر از مسائلی که لزوم احداث شهرهای جدید را مطرح می سازد، مبالغ کلانی است که می باید جهت احداث شبکه های حمل و نقل، به منظور نقل و انتقال نیروهای شاغل، از شهرهای بزرگ به مناطق صنعتی، سرمایه گذاری شود. بدین جهت، و به منظور کاهش این سرمایه گذاریها، همچنین جلوگیری از تلف شدن قسمتی از وقت مفید نیروهای متخصص و کارگران شاغل در این مراکز، لزوم احداث شهرهای جدید پیرامون مراکز صنعتی مطرح می گردد.

### \* ایجاد شهرهایی مطابق با اصول شهرسازی، در قالب طرحها، و برنامه ریزیهای ملی و منطقه ای:

یکی از نظریه هایی که لزوم احداث شهرهای جدید را مطرح می سازد، ساخت و ساز شهرها با توجه به اصول و قوانین شهرسازی نوین و برنامه ریزیهای شهری و منطقه ای، در قالب طرحهای ملی است. بدین منظور، ابتدا، مکانیابی شهرهای جدید، با توجه به طرحهای آمایش سرزمین صورت می پذیرد و پس از انتخاب محل مناسب جهت احداث شهر جدید، ساخت و ساز داخلی شهر، با توجه به ضوابط و مقررات شهرسازی و طرحهای بلند مدت شهری انجام می شود. به گونه ای که این شهرها بتوانند به طریق منطقی و عقلانی، نیازهای ساکنان شهر، اعم از فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی را پاسخگو باشند و از بروز پاره ای مشکلات اکولوژیکی و زیست محیطی گریبانگیر شهرهای بزرگ، جلوگیری به عمل آورند.

### \* پیشگیری از تمرکز و ایجاد تأسیسات زیربنایی و کاهش هزینه های آن در کلان شهرها:

جمعیت رو به رشد شهرهای بزرگ، قسمت عمده ای از سرمایه های ملی و منطقه ای را به خود اختصاص داده است. بدین معنی که با افزایش جمعیت شهرها، نیاز آنها به خدمات تأسیسات زیربنایی همچون: مراکز آموزشی، بهداشتی، درمانی و حمل و نقل بیش از پیش گردیده است. شهرهای جدید، در این راستا، می تواند، ضمن جذب جمعیت درون ریز و سرریز این نواحی، از تمرکز این سرمایه ها و خدمات جلوگیری نموده، سبب توزیع بهینه این امکانات در سطح مناطق مختلف گردد، این امر، می تواند، نقش مهمی در جلوگیری از مهاجرت های روزافزون به این شهرها ایفا نماید.

### جلوگیری از تخریب محیط زیست و پالایش شهرهای بزرگ:

یکی از مهمترین مسائلی که امروزه، شهرهای بزرگ با آن مواجه‌اند، مشکلات زیست محیطی است. کارخانه‌ها و مراکز صنعتی، از جمله مهمترین عوامل آلوده‌کننده محیط زیست شهری می‌باشند، بدین منظور و به جهت حفظ محیط زیست شهری و کاهش آلودگی آن، طرح احداث مجموعه‌های صنعتی در اطراف شهرها، به منظور انتقال صنایع آلوده‌ساز از داخل شهرها به این مراکز مطرح گردید. بر اساس این طرح، کلیه صنایع آلوده‌کننده شهرها، می‌باید به این مراکز منتقل شود؛ در همین راستا، احداث شهرهای جدید نیز به منظور تأمین نیاز مسکونی شاغلان در این مراکز مطرح گردید.

### \* ایجاد واحدهای مسکونی ارزان قیمت، به منظور بهره‌مند شدن اکثر افراد جامعه از یک حداقل فضای مسکونی:

به علت کمبود فضای مسکونی ناشی از افزایش بر رویه جمعیت شهرها که از رشد طبیعی جمعیت و مهاجرت‌های دیگر نواحی به آن حادث می‌شود. افزایش قیمت زمین و واحدهای مسکونی بروز می‌کند. این مسأله، مسؤولان و برنامه‌ریزان شهری را بر آن داشت که به فکر احداث واحدهای مسکونی ارزان قیمت، در قالب شهرهای جدید پیرامون کلان شهرها بینند. در اجرای این سیاست، سعی می‌شود که تمامی افراد و اقشار جامعه، بخصوص کارگران کارکنان دولت از یک حداقل فضای مسکونی برخوردار شوند.

### \* جذب سرریز جمعیت از طریق ایجاد کانونهای اشتغال در شهرهای جدید:

یکی دیگر از نظریه‌هایی که لزوم احداث شهرهای جدید را مطرح سازد، این است که ایجاد تأسیسات زیربنایی، خدماتی، اجتماعی و تولیدی همچون: کارگاههای تولیدی، کارخانه‌ها، نیروگاهها، شبکه‌های حمل و نقل، مؤسسات بهداشتی، آموزشی و ... در یک منطقه، می‌تواند یک وضعیت خاص برای یک زندگی مطلوب فراهم نماید. این وضعیت، همچنین سبب جذب نیروی کار انسانی شهرها و روستاهای منطقه و نیز سرمایه‌های سرگردان به سری شهرهای جدید می‌شود.

### \* جلوگیری از افزایش بی‌رویه و غیرمنطقی قیمت مستغلات:

افزایش جمعیت در شهرهای بزرگ، باعث ازدیاد قیمت زمین و مسکن در محدوده شهرها شده است. هرچند که در اثر پیشرفت‌های صنعتی و اقتصادی، سطح درآمد بطور قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته. لیکن، هنوز در چنین شرایطی تهیه مسکن برای طبقات کم‌درآمد یا با درآمد متوسط بسیار مشکل و حتی غیرممکن شده است. افزایش شتابان جمعیت و تحولات اقتصادی، توسعه مراکز شهرها را در مسیری غیرمعقول و نسنجیده قرار داده و توسعه بی‌رویه، همراه با از هم پاشیدگی بافت شهرها، زندگی شهررندان را با بحرانهای تازه‌ای روبه‌رو ساخته است. هجوم جمعیت به شهرها، دولت‌سازان را با این واقعیت روبه‌رو کرده است که کالبد شهر کهنه، با کلیه تمهیدات نوسازی و بازسازی که در آن به عمل می‌آید، قادر به تأمین کلیه نیازهای جمعیت جدید نیست. با بروز این پدیده‌ها بود که لزوم احداث شهرهای جدید، به منظور رفع این مشکلات مطرح گردید.

### \* جذب سرمایه‌های سرگردان و جلوگیری از ایجاد مشاغل کاذب:

یکی از خصوصیات بارز اکثر شهرهای بزرگ، وجود سرمایه‌های سرگردان در این شهرهاست، این سرمایه‌ها، یا به علت عدم امکانات و زمینه‌های لازم و یا به دلیل اشباح جامعه از سرمایه‌گذارها، با بازده و سوددهی بالا، جذب مشاغل و فعالیت‌های کاذبی همچون واسطه‌گری، یا به اصطلاح دلال‌بازی می‌شود. مثلاً با ایجاد مشاغلی مانند: بورس معاملات مسکن و اتومبیل و... سبب افزایش کاذب و نامنتقل قیمت زمین، واحدهای مسکونی، اتومبیل و... می‌شود. همین موضوع سبب گردیده است که بعضی از صاحب‌نظران و برنامه‌ریزان شهری، احداث شهرهای جدید را یکی از راههایی بدانند که این سرمایه به این شهرها جلب شده و در راه احداث واحدهای مسکونی، تجاری، صنعتی (اعم از صنایع کوچک و بزرگ به کار گرفته شود).

### \* جلوگیری از ایجاد آلودگی‌های ناشی و خاشبه‌نشینی در اطراف شهرهای بزرگ:

به دنبال تغییر در ساختارهای اقتصادی و اجتماعی در پی انقلاب صنعتی و جایگزین شدن الگوهای جدید اقتصادی و تولیدی به جای آنها، پدیده‌هایی همچون: مهاجرت‌های منطقه‌ای، به‌خصوص مهاجرت روستاییان به شهرها، همچنین رشد شتابان جمعیت اعم از روستایی و شهری به وجود آمد، که با توجه به آن، شهرها، دیگر، قادر به تأمین مشاغل مورد نیاز شهروندان و مهاجران روستایی نبودند. این موضوع، سبب گردید که این نیروها، ناچار، به منظور تأمین زندگی و امرار معاش خود به کارهای پست و حقیر روی آورند و به علت عدم توانایی مالی و فقر اقتصادی، مجبور به اقامت در خانه‌های غیراستاندارد و غیربهداشتی شوند. در واقع، این پدیده، منجر به احداث و رشد قارچ‌گونه زاغه‌ها، کپر‌ها و آلودگی‌ها و... که به منظور جلوگیری از گسترش آن، همچنین ایجاد مشاغل مناسب در سطح منطقه و جذب جدیدترین مهاجر روستایی احداث شهرهای جدید در این مناطق امری مسلم و ضروری تشخیص داده شد. و بدین ترتیب یکی دیگر از نظریه‌های ساخت شهرهای جدید شکل گرفت.

### تعدیل ناهنجاری اجتماعی و آثار ناشی از آن در شهرهای بزرگ:

یکی دیگر از نظریه‌هایی که لزوم احداث شهرهای جدید را مطرح می‌سازد، این است که شهرهای جدید، نوعی چاره‌اندیشی است برای کاهش انحرافات و ناملایمات ناشی از آلودگی‌ها، بی‌عاطفگیها، بی‌هرشی‌ها و... شهرهای بزرگ.

بطور کلی، آثار اجتماعی شهرهای جدید را می‌توان به این صورت مطرح نمود که:

۱- ایجاد شهرهای جدید، سبب بهبود و گسترش روابط و مناسبات اجتماعی در بین ساکنان شهرها می‌گردد.

۲- ایجاد شهرهای جدید، تمهیدی است به منظور فراهم ساختن تسهیلات مناسب برای افراد کم‌درآمد و محروم و به وجود آوردن شرایط لازم برای بروز خلاقیتها و استعدادهای آنها، نیز، بهره‌برداری مناسب و سهل‌الوصول آنان از تسهیلات اجتماعی.

۳- احداث شهرهای جدید، وسیله‌ای است برای ایجاد هماهنگی و شرایط لازم جهت ارائه خدمات اجتماعی.

### \* رعایت فاصله شرعی بین محل سکونت و محل اشتغال:

یکی از مسائلی که بویژه در کشورهای اسلامی به همراه سایر مسائل، پیرامون احداث شهرهای جدید مطرح می‌شود، رعایت فاصله شرعی بین محل اشتغال و محل سکونت است. احداث مراکز و مجتمع‌های صنعتی در اطراف شهرهای بزرگ و نیاز به تأمین نیروی انسانی مورد نیاز این مراکز از شهرهای های بزرگ و نواحی اطراف آن، مشکل ازدیاد فاصله بین این مراکز و شهرهای بزرگ نسبت به فاصله شرعی، در ادای نریضه نماز و روزه را پیش آورده که برای رفع این مشکل، احداث شهرهای جدید پیرامون مراکز صنعتی مطرح گردیده است.

### \* تسهیل در وضع مقررات ساخت و ساز فضاهای مسکونی در شهرهای بزرگ:

به دنبال جذب بخشی از جمعیت شهرهای بزرگ به شهرهای جدید و کاهش فشار تقاضای برای مسکن سایر خدمات در شهرهای بزرگ، اولاً از توسعه ناهماهنگ و ناموزون این شهرها جلوگیری شده، ثانیاً مانعی در مقابل اشغال تمامی فضاهای باز و خالی داخل این شهرها به وجود آمده و بالاخره، از دست‌اندازی شهرهای بزرگ به فضاهای اطراف که عمدتاً کاربری زراعی دارد جلوگیری شده، در نتیجه با کاهش این فشارها، می‌توان قوانین و مقررات خاص جهت ساخت و ساز شهرها وضع کرد یا قوانین سابق در این زمینه را که به دلیل این فشارها به اجرا درنیامد، به مرحله اجرا گذاشت.

### \* ایجاد فضاهای لازم جهت تأسیس مراکز آموزشی، خدماتی، فضای سبز و...:

یکی دیگر از نظریه‌هایی که در روند شکل‌گیری شهرهای جدید مؤثر بوده، این است که به دنبال انتقال صنایع آلوده‌ساز و مزاحم از داخل شهرهای بزرگ به مجتمع‌های صنعتی، و به دنبال آن، انتقال بخشی از نیروی انسانی شاغل در این شهرها به این مراکز، فضاهایی که در اشغال این صنایع بود، آزاد شده و به مراکز خدماتی، آموزشی، تفریحی و فضاهای سبز و... تبدیل گشته است. این رویه، می‌تواند، نقشی مهمی در بهبود چهره شهرهای بزرگ ایفا نماید.

### \* نقش حوادث طبیعی در لزوم شکل‌گیری شهرهای جدید:

از جمله دیگر عوامل مؤثر در شکل‌گیری شهرهای جدید می‌توان به رخدادهایی چون: سیل، زلزله، آتشفشان و... اشاره کرد.

نقش این رخدادها، در تخریب مناطق مسکونی (مهم از شهری و روستایی) از یک طرف و لزوم طرح احداث مناطق مسکونی مطابق با اصول شهرسازی مدرن در مقابله با حوادث از طرف دیگر، طرح احداث شهرهای جدید را مطرح نموده است.

### \* تأمین نیازمندی‌های مسکونی شاغلان مراکز نظامی و صنایع دفاعی:

به دنبال ایجاد مراکز نظامی و صنایع دفاعی در بیرامون شهرهای بزرگ و اشتغال جمع کثیری از نیروی انسانی در این مراکز، لزوم جلوگیری از آمد و شد مداوم این افراد بین شهرهای بزرگ و مراکز و صنایع نظامی از یک طرف و پاسخ به نیازهای خدماتی و مسکن آنها از طرف دیگر، طرح احداث شهرها یا شهرکهای جدید بیرامون این مراکز مطرح گردید.

### \* تثبیت امنیت مرزها و نواحی مرزی:

یکی از طرق تثبیت امنیت مرزها و نواحی مر کشور، علاوه بر ثبات سیاسی و اقتصادی در داخل، ایجاد مراکز تجاری - مسکونی در این نواحی است که بدین منظور شهرهای جدید می‌تواند نقش مهمی در این زمینه ایفا نماید. این شهرها، همچنین، می‌توانند، پاسخگوی نیازمندیهای مسکونی نیروهای نظامی و انتظامی مستقر در این نواحی نیز باشند...

### \* نقش مراکز پرجمعیت و متراکم شهری در بروز انقلابها و حرکات سیاسی:

اگر نگاهی دقیق به بحرانهای ملی و منطقه‌ای بینکنیم، می‌توانیم به وضوح، این نکته را دریابیم که شهرهای پرجمعیت و متراکم، نقش مهمی در بروز و تقویت جنبش‌ها و حرکات سیاسی، انقلابی و بیروزی آنها داشته است. چراکه با بروز این‌گونه حرکات در این شهرها، دیگر کنترل آن برای حکومت‌ها مقدور نبوده و مشکلات پیچیده و بفرنجی به همراه می‌آورد. در این جاست که می‌توان به نقش و اهمیت شهرهای جدید به منظور توزیع جمعیت در سطح مناطق و ایجاد تعادل و توازن سیاسی، اقتصادی و اجتماعی پی برد.

### \* نقش حاشیه‌نشینان و مهاجران، در ایجاد بحرانها و ناآرامی‌های شهری و منطقه‌ای

یکی دیگر از نظریه‌هایی که در مورد احداث شهرهای جدید مطرح است این است که به دنبال عدم تعادل اقتصادی و اجتماعی مابین شهرها و روستاها و در نتیجه، مهاجرت روستاییان به شهرها و اسکان آنان در حاشیه شهرها و محلات فقیر و پست شهری و مشاهده ناهماهنگی‌ها، تفریق و فاصله‌های طبقاتی، به مرور، نوعی روحیه پرخاشگری و اعتراض در بین آنان بویژه نسل جوان که دیگر خود را متعلق به این شهرها می‌داند و شاهد این نابرابریهای اقتصادی و اجتماعی می‌باشد. شکل می‌گیرد.

این نارضایتی‌ها و اعتراضات با توجه به عوامل زمینه‌ساز دیگر، سبب بروز بحرانهای شهری و منطقه‌ای می‌گردد، که در نهایت منجر به بروز ناآرامی‌ها در این جوامع می‌شود.

## مآخذ

- ۱- شناخت اصول کلی و شرح خدمات مربوط به چگونگی مطالعات شهرهای اقماری، واحد امور مسکن وزارت مسکن و شهرسازی، تهران ۱۳۶۶.
- ۲- سلجوقیان، سروش: نگرش کوتاه بر تجزیه و تحلیل آستانه‌ای در مکانیابی و گسترش شهر، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران ۱۳۶۶.
- ۳- مقدم خراسانی، ابوالقاسم: بررسی تأثیر ایجاد شهرهای جدید در روند شهرنشینی و توزیع جمعیت آبی، سازمان برنامه و بودجه.
- ۴- مکانیابی نوسازها (روند، معیارها و ارائه روش علمی) وزارت مسکن و شهرسازی، تهران ۱۳۶۷.
- ۵- شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران ۱۳۶۸.
- ۶- شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران ۱۳۶۹.
- ۷- گردهمایی شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران ۱۳۶۹.
- ۸- شهر ولی عصر (عج)، مهندسان مشاور معطر و همکاران، وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۹- وایت هاوس، رویت - سنایی، مهدی: نخستین شهر، مؤسسه علمی و فرهنگی فضا، تهران ۱۳۶۹.
- ۱۰- مرلن، وی یو - تیصریه رضا - نوشهرها، مؤسسه علمی و فرهنگی فضا، تهران ۱۳۶۵.
- ۱۱- مجله علمی معماری و شهرسازی (شماره‌های ۲، ۸، ۱۳، ۱۴)
- ۱۲- فضل‌الله، هاشمی: حقوق شهری و توانین شهرسازی، وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۱۳- زنجانی، حبیب‌الله، رحمانی، نریدون: راهنمای جمعیت شهرهای ایران، تهران ۱۳۷۰-۲۵.
- ۱۴- بنهولو، لئوناردو - موحد، پروانه: تاریخ شهر، مرکز نشر دانشگاهی.
- ۱۵- اسماعیل، شیعه: مقدمه‌ای بر برنامه‌های شهری، دانشگاه علم و صنعت.

16 - SETTLEMENTS. IAINR. MEYER & RICHARD, J. HUGGETT

Printed & bound by A. Wheaton & Ltd, Exeter, 1979. PP. 74-77

17 - The Human consequences of urbanisation, Driani, L. Berry the postwar plans (New towns)

PP.131-139



## آیا شهرهای جدید هم جدید هستند و هم شهر؟

محمد رضا حاوی

درباره مفهوم واقعی انتقاد که همانا ارزیابی است. میرزا فتحعلی آخوندزاده در رساله ایراد خود چنین نوشته است:

«این قاعده در یورپا متداول است و فواید عظیمه در ضمن آن مندرج. مثلاً وقتی که شخصی کتابی تصنیف می‌کند. شخص دیگر در مطالب تصنیفش ایرادات می‌نویسد. به شرطی که حرف دلازار و خلاف ادب نسبت به مصنف در میان نباشد و هرچه گفته آید به طریق ظرافت گفته شود. عمل را قریباً، به اصطلاح فرانسه، کریتیک می‌نامند. مصنف به او جواب می‌گوید. بعد از آن، شخص ثالث پیدا می‌شود یا جواب مصنف را تصدیق می‌کند. یا قول ایرادکننده راجح می‌پندارد. نتیجه عمل این است که رفته رفته نظم و نشر و انشاء تصنیف در زبان هر طایفه یورپا سلامت بهم می‌رساند و از جمیع قصورات به قدر امکان مبرا می‌گردد. مصنفان و شاعران از تکلیفات و لوازم خود استحضار می‌یابند. اگر این قاعده به واسطه روزنامه طهران، در ایران نیز متداول شود هر آینه موجب ترقی طبقه آینده اهل ایران... خواهد شد.»<sup>۱</sup>

### هویت شهری در شهرهای جدید

به یک اعتبار، احداث شهرهای جدید در ایران، در دهه ۷۰ را، می‌توان با عبارت «تقدم شهرسازی بر شهرنشینی» تعریف کرد. این اقدام، حرکت جدیدی است در مقابل روندی که از دهه ۴۰ تا امروز، بر اسکان جمعیت در ایران حاکم بوده است. یعنی: «تقدم شهرنشینی بر شهرسازی» اگر اولین اقدام برنامه‌ریزی شده و آینده‌نگر برای نظم کشیدن به استقبال از شهرنشینی سریع در ایران را، تهیه طرح جامع شهری به حساب آوریم. این طرح، به سبب کندی مراحل تهیه، تصویب و اجرا، نتوانست انتظاری را که از آن می‌رفت برآورده سازد. طرحهای سرزمینی هم به دلایل متعدد، که توضیح پیرامون آن خارج از گنجایش این گفتار است. تا امروز، شرایط مناسبی برای آمایش شهرهای کشور فراهم نیاورده است.<sup>۲</sup> بعد از انقلاب اسلامی، اگر

آماده‌سازی را اقدامی ضربتی در جهت استقبال از شهرنشینی بدانیم. احداث شهرهای جدید، اقدامی اساسی به حساب می‌آید.

زمینه‌های تحقق این اقدام اساسی متعدد است. دورکن آن، یکی برنامه و طرح مرتبط با شهرسازی، و دیگری اجرا و نظارت مرتبط با مدیریت، به حساب می‌آید. مسلم است که تحقق برنامه‌ها و طرحها، در هر سطحی و با هر کیفیتی، منوط به مدیریت آن می‌باشد. این دورکن، اگرچه داری ماهیتی متفاوت می‌باشند و به حوزه‌ها و مقولات متفاوتی تعلق دارند. لیکن، می‌توان در جهت تحقق هویت شهری در شهرهای جدید دیدگاههای متعلق به آنها را همسو نمود.

در این گفتار، بیشتر به بررسی دیدگاه حاکم بر مدیریت شهرهای جدید می‌پردازیم. دیدگاهی که ممکن است به خاطر عمده دانستن مقوله مسکن بر سکونت، اهمیت هویت شهری در شهرهای جدید را نادیده بگیرد و تحقق شهر را به مفهوم همه‌جانبه آن تا حد یک «مجتمع زیستی» تقلیل دهد.

در روند شهرنشینی سریع در ایران، با توجه به پیدایش بدیده شهر-روستا، مجتمع‌ها و کوی‌های مسکونی در اطراف قطبهای اقتصادی؛ شهرهای برنامه‌ریزی نشده و خودرو در حومه‌ها؛ و توسعه شهری ناپیوسته از دهه ۵۰ به بعد؛ و احداث شهرهایی در اراضی بکر برای سکونت کارکنان صنایع در پیش از انقلاب؛ تجربه شکل‌گیری شهرهای جدید چندان هم جدید نیست<sup>۱</sup>. اما آنچه مورد نظر این نوشتار می‌باشد. شهر بودن آنها، آنهم در چارچوب فرهنگ جدید است.

آیا شهرهای جدید، فرهنگ جدیدی در شهرنشینی محسوب می‌شود یا مجتمع‌های جذبدی هستند برای تخفیف حاشیه‌نشینی، حومه‌نشینی و بورس‌بازی زمین و مسکن؟ آیا در شهرهای جدید، ما می‌خواهیم به عده‌ای، واحد مسکونی واگذار کنیم، یا شهری برای سکونت آنها احداث نماییم؟ کدام یک از قوانین پارلمانی، مصوبات هیأت دولت و شورای عالی شهرسازی، دستورالعمل وزارتخانه‌ها و سازمانها به مسأله تأمین هویت شهری به در مفهوم عام و خاص برای شهرهای جدید پرداخته‌اند؟ بخش اعظم کوششها، در روند شکل‌گیری شهرهای جدید، معطوف می‌شود به یافتن الگوی مطلوب طراحی، الگوهای بینه ساخت و ساز، نرخ ترجیحی متناسب، و توجیه‌های معقول اقتصادی؛ و در کمتر مقوله‌ای، ردپای هویت شهری را می‌توان یافت.

توجه به «سبانی نظری»، «مسائل فرهنگی» و «هویت» در شهرهای جدید، خود نشانگر اهمیت موضوع می‌باشد<sup>۲</sup>. به علاوه، از نظرگاه شهرسازی، شاید بتوان به مکان، زمان، مقیاس، برنامه، طرح، اجرا و حمایت‌های مالی شهرهای جدید، نگاهی دوباره افکند. چرا که عبارت «سبقت گرفتن شهرسازی از شهرنشینی» اگرچه دلیل اقدام به احداث شهرهای جدید می‌باشد. لیکن در عمل، ممکن است به علت فقدان توجه به هویت شهری، آنچه تحت عنوان شهرهای جدید ساخته می‌شود. نسبت به شهرهای هم‌اثر، ضعیف‌تر و ضعیف‌تر است. کاستی‌های موجود در این شهرها - تجمع‌های عقب افتاده محسوب شوند.

### شهر، شهرسازی و هویت شهری

«مشاهده این امر، که انسان در شهر، متفاوت از خارج از آن می‌اندیشد، احساس می‌کند و پاسخ می‌دهد.

همان قدر قدمت دارد که خود شهر، هیچ اشتباهی فاحش‌تر از این نیست که تصور شود مردمان زمانهای گذشته، کم‌هوشتر از ما بوده‌اند. شواهد سنتی، گواه این حقیقت است که: نیاکان ما، برای جنبه‌های کیفی شهر خود ارزش و اهمیت ویژه‌ای قائل بوده‌اند.<sup>۵</sup>

دقیقاً معلوم نیست از چه تاریخی، در روند توسعه کشور ما، مفهوم مسکن، جای خود را به مفهوم سکونت داده است. ردپای این تغییر مفهوم را می‌باید در دهه ۴۰ جستجو کرد. آن هنگام که «کمبود مسکن» مشکل مسکن و «بحران مسکن» حداقل در گزارشهای سیاسی، اداری و روزنامه‌ای مطرح شد. گفتگو از عدم کفایت مسکن موجود در دهه ۵۰، آن قدر فراگیر شد که مفهوم شهر و سکونت در مقابل آن بکلی رنگ باخت. آثار انقلاب در دهه ۶۰، این جابه‌جایی دو مفهوم را کاملاً موجه جلوه داد. به نحوی که هم امروز، بعد از گذشت نزدیک به پانزده سال، در یکی از اساسی‌ترین اقدام‌های عمرانی کشور، یعنی احداث شهرهای جدید، علی‌رغم توجه به واژه شهر، آنچه همچنان مورد نظر است. حل مسکن است. بی‌تردید، تأمین مسکن و مساعی دولت در این زمینه، اهمیت بسیار دارد، ولی بی‌توجهی به دو مفهوم شهر و سکونت، به دلیل ضرورت حل مشکل مسکن در مرحله کنونی، عواقب فرهنگی - اجتماعی بس عمیق‌تر و جدی‌تری از بی‌مسکنی به دنبال دارد.

در این سطوح، به دنبال قصوری هستیم که سرعت و شدت شهرنشینی مسبب آن بوده است. عظمت شهرنشینی در سه دهه گذشته، قدرت تمیز و تشخیص را تحت‌الشعاع قرار داده و ما اینک، که به خود آمده و شهرنشینی را به عنوان یک روند غیرقابل بازگشت و انکارپذیر پذیرفته‌ایم، در چار، جویی، آن‌چنان عجول هستیم که شهر را به مفهوم «جایگاه انسان متمدن»<sup>۷</sup> فراموش کرده و به سقف و جان پناه یا مسکن حداقل بسنده کرده‌ایم - دیدگاهی که به گذشته‌های دور، پیش از پیدایش شهرها تعلق دارد. مسلم است که با این دیدگاه، از شهرسازی هم کاری ساخته نیست، شهرسازی ابزاری است در خدمت مدیریت شهری.

شهرسازی، تخصصی است که شامل برنامه‌ریزی و طراحی شهری است.<sup>۸</sup> این تخصص، با تکیه بر تجارب بین‌المللی و ملی، توانسته است سازمان کالبدی مطلوب یک شهر را تدوین و ترسیم کند. سازمان کالبدی مورد نظر شهرسازی، با توجه به سایر سازمانهای شهری، یعنی: سازمانهای اجتماعی، اقتصادی، سیاسی - اداری و فرهنگی تدوین و ترسیم می‌شود. به عبارت دیگر، شهرسازی (به مفهوم امروزی آن) که محصول فرموله کردن کمیت‌ها و کیفیت‌های مطلوب در تحولات شهرهای قدیم و جدید می‌باشد. معتقد است که اگر شهری مشخصات زیر را دارا باشد حتماً «هویت شهری» را در درون خود حفظ خواهد کرد.

- در کاربری اراضی، اعم از مسکونی و غیرمسکونی تعادل برقرار باشد؛

- میزان تأسیسات و تجهیزات شهری کافی بوده و حریم آنها مشخص باشد؛

- سیمای بناها و فضاهای عمومی، تمام شده و مطلوب باشد؛

- ایمنی و محیط زیست شهری تأمین باشد؛

- اراضی ذخیره برای توسعه آتی شهر به حد کفایت در نظر گرفته شده باشد.

اما تجسم سازمان کالبدی، منوط به تحقق برنامه‌ها و طرحهای شهری، یعنی احداث بی‌کم و کاست و

اجرای تمام و کمال شهرسازی است. هرگونه خللی در اجرا و احداث برنامه‌ها و طرحهای شهری، می‌تواند، شهر را از تحقق تعادل مطلوب و مورد نظر شهرسازی دور کند و آشکارا به تنزل هویت شهری بینجامد.

### نزول هویت شهری در شهرهای معاصر، از دیدگاه شهرسازی

شهرهای کشور، چه خوب و چه بد، همانند یک پدیده زنده رشد کرده‌اند. رشدی تدریجی داشته‌اند. تاریخ داشته‌اند، و بر حسب فعل و انفعالات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی شکل گرفته‌اند. فقدان یک هسته زنده و تاریخ‌ساز، اولین نقطه ضعفی است که برای دست یافتن به هویت شهری در شهرهای جدید با آن روبه‌رو هستیم. در شهرهای موجود، این هسته، با اتکا به درجه هویت آنها، همان بافتهای تاریخی هستند. اجازه می‌خواهم از دیدگاه ویژگی‌های کالبدی، بافت تاریخی را معنا کنم. اگر برای چند لحظه، مستقل از وضعیت موجود و اسف‌انگیز بافتهای تاریخی شهرهای کشورمان، آنها را در پنجاه سال پیش تصور کنیم که دیگر بافت تاریخی نبودند و کالبد شهری عصر خودشان محسوب می‌شدند، می‌توانیم ویژگی‌های زیر را برای آنها بیان کنیم.

مهمترین ویژگی بافتهای تاریخی، شکل گرفتن تدریجی آن است. شکل گرفتن تدریجی، یعنی بافت شهری، در هر نقطه و هر مکان، بطور پیوسته و جسیده به هم رشد کرده، همان مقدار که ساخته می‌شده. تمام شده بوده و زمین رها شده، خرابه و نیمه‌کاره در آن وجود نداشته است. شکل گرفتن تدریجی یعنی: بین تقاضای شهروندان و عرضه خدمات شهری تعادل برقرار بوده. یعنی مسکن برای تمامی جنبه‌های زندگی ساخته می‌شده و نه به عنوان سرپناه و شب را به روز رسانیدن. ما چگونه می‌خواهیم شکل گرفتن تدریجی را جبران کنیم. هنگامی که در هر مرحله ۵ تا ۱۰ ساله، می‌باید جمعیت پنجاه هزار نفری را اسکان دهیم؟ شکل‌گیری تدریجی، باعث شناخته شدن نیازهای تأسیساتی و تجهیزاتی شهر شده، به عنوان جزء لاینفک از رشد شهری، در مقیاسی متناسب، در تجانس با شهر، شکل می‌گرفتند و برای همه بناها و فضاهای شهری فرصت بدنه‌سازی و کف‌سازی وجود داشته است. عملکردهای شهری، در نقاطی که ضرورت داشته تثبیت می‌شده و نیازی به جابه‌جایی گاهگاهی آنها نبوده است. در این مرحله، علی‌رغم تنوع و تعدد غیرشمارش عملکردها، تکلیف و تعریف هر فضای باز و بسته و هر بنای متعلق به قلمرو عمرمی و حریم خصوصی روشن بوده است. اگر ما، در بافتهای تاریخی خود، پس از رشد سریع شهرهایمان، به عیان، فرسودگی، تخریب، آوار و زباله می‌بینیم، این دقیقاً به معنای بی‌توجهی و غفلت ماست. حال آن‌که در کشورهای اروپایی، علی‌رغم رشد شگرف شهری، بافت تاریخی متحول و به هنگام شده هویت شهری به نحو چشم‌گیری متجلی است.

رشد سریع شهرنشینی، بافتهای تاریخی<sup>۱۰</sup> و قدیمی<sup>۱۱</sup> را از عملکردهای نجاری، خدماتی، تولیدی و اداری اشباع می‌کند و عملکرد مسکونی و خوابگاهی را به بافتهای جدید<sup>۱۲</sup> و حومه‌ای<sup>۱۳</sup> منتقل می‌سازد. فشار وارد بر بافتهای تاریخی و قدیمی و بهره‌وری بیش از حد از این بافتها، آنها را به مرز ویرانی می‌کشاند. فرصت به هنگام شدن این بافتها با نیازهای تأسیساتی، حمل و نقل، رفاهی، و... از بین می‌رود. بسیاری از بناهای مسکونی داخل بافتهای تاریخی و قدیمی، یا رها می‌شوند، یا تغییر عملکرد می‌دهند. گروههای

اجتماعی ساکن در این بناها، در بافتهای جدید و حومه‌ای، پراکنده و مستحیل می‌شوند. رشد شهری، بدون رعایت پیوستگی فضایی، حفظ محیط طبیعی (باغها و اراضی کشاورزی) و بدون این که تأسیسات زیربنایی مناسب و به اندازه تأسیس شود از خانه‌ها و زمینهای تفکیک شده و بایر شکل می‌گیرد.

در بافتهای جدید و حومه‌ای، حاکمیت محض عبور سواره برقرار می‌شود. حریم مسیرهای پیاده و فضاهای تجمع شهرنشینان آشکارا اشغال می‌شود. جلوه‌های هویت شهری یکی بعد از دیگری توسط این گونه رشد شهری ناپدید می‌شود. ساختمانهای شهری اوایل قرن مانند: کارخانه‌ها، پادگانها و ایستگاههای راه‌آهن، در میان رشد شهری دهه چهارم به بعد که عمدتاً مسکونی است محبوس می‌شوند و نیروگاهها و فرودگاهها و عناصری از این قبیل نیز در دهه‌های بعد، به همین سرنوشت دچار می‌شوند. در نیمه دوم قرن حاضر، تجانس و توازن بافتهای شهرهای کشور عمده دو برهم خورده است. کارخانه‌ها و کارگاههای متعلق به بخش خصوصی، خیلی سریع، مکان خود را در کنار جاده‌های ارتباطی پیرامون شهرها پیدا می‌کنند.

اگر در اوایل قرن حاضر، اراضی کشاورزی و باغها شهر را دربرگرفته بود و عافیت شهر و محیط پیرامون آن محسوب می‌شد. رشد شهری معاصر، آنها را حذف می‌کند و شهر را در سطحی وسیع‌تر گسترش می‌دهد و پیرامون خود را با نواحی کارگاهی و کارخانه‌ای مشخص می‌کند.

ویژگی‌های رشد شهری مبتلا به شهرهای معاصر، از اینها نیز فراتر می‌رود. تا جایی که سودآوری، به عمده‌ترین و تعیین‌کننده‌ترین ارزش حاکم بر این رشد تبدیل می‌شود و تحت چنین حکومتی، دیگر جایی برای ارزشهای معماری باقی نمی‌ماند. اکنون، کالبد شهرهای معاصر ما با چندگانگی، برهم خوردن توازن و تجانس بافتهای شهری، ته کشیدن منابع زیستی و رشد مهارناشدنی قیمت زمین، تجاوز وسیع به حریم خصوصی و فردی و ناپدید شدن قلمرو عمومی و حذف حضور زنده و شاداب شهرگرایان، با پایین‌ترین سطح از هویت شهری مواجه است. تا آنجا که می‌توان ادعا نمود که رشد شهری معاصر، از دهه ۴۰ به بعد، بدون توجه به هویت شهری صورت گرفته است.

آیا شهرهای جدید می‌توانند در این راستا - ارتقا هویت شهری - نقش ایفا کنند؟ برای یافتن پاسخ مناسب به این سؤال، ضروری است بر تجربه‌های احداث شهرهای جدید در ایران و غرب، بریز، از نظرگاه سازمانهای اداری و مالی نظری بیفکنیم.

### تجربه شهرهای جدید در ایران

توجه به دو مقوله «قدمت شهرهای جدید» و «نیازهای طبیعی جمعیت شهری» در مقدمه کتاب شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی» که در سال ۱۳۶۹ چاپ شده حائز اهمیت است.

«ایجاد شهرهای جدید در ایران، البته پدیده ناشناخته‌ای نیست. تمدن دیرپای کشورمان گواهی است بر این مدعا... چیزی که امروزه، مهمتر از هر اصل دیگری، احداث شهرهای جدید در ایران را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. رشد جمعیت شهری و پاسخگویی به نیازهای طبیعی آنان است که اگر همچنان با بی‌تفاوتی بدان نگریسته شود، بی‌تردید مشکلات لاینحلی برای آینده کشور بیار خواهد آورد.» ۱۴

شاید توجه به یک نکته دیگر، مرتبط با بحث قدمت شهرهای جدید. - بی آنکه خواسته باشیم درباره تاریخ تولد آنها گفتگو کنیم - به روشن شدن مطلب کمک کند. شهرهایی که در طول تاریخ، بطور طبیعی شکل گرفته‌اند. محصول تداوم حرکت مازاد اقتصادی و تمرکز یافتن آن در یک مکان بوده است. به غیر از این نوع شهرها، شهرهای دیگری نیز شکل گرفته‌اند - بی آنکه به دلایل آنها بپردازیم - که محصول اراده و تصمیم مراجع قدرت بوده و برای این منظور، حرکت مازاد اقتصادی می‌بایست به سمت این شهرها سوق داده می‌شد اگر شهرهای نوع اول را، شهرهای طبیعی بنامیم که مستقل از امیال اشخاص شکل گرفته‌اند. شهرهای نوع دوم را، می‌توان شهرهای جدیدی دانست که از دیدگاه نقشه از پیش تعیین شده و نوع بناهای خاص نیز شهرهای جدید محسوب می‌شدند. در این شهرها، سازمان اداری و مالی، از ابتدا معلوم و مشخص بوده است و حتی پس از زوال مرجع قدرت، چنانچه جهت حرکت مازاد اقتصادی به سمت این شهرها تدارک می‌یافته، شهرهای مذکور، همچنان می‌توانستند پابرجا باقی بمانند.

هدف از بیان این مختصر در مورد شهرهای جدیدی که در طول تاریخ احداث شده‌اند، ذکر این نکته است که ماهیت احداث شهرهای جدید در گذشته‌های دور نیز سازمان اداری و مالی پر قدرتی را طلب می‌کرده است. سازمان اداری - مالی مقتدر، ارتباط مستقیم با تحقق شهر به معنی حقیقی دارد، درجه بالای شهر بدین معنی، به شهرهایی تعلق دارد که عمومی‌ترین نوع از انواع سکونت بشری را فراهم کرده است. از نظرگاه شهرسازی، شهر می‌باید قادر باشد تا در حرکت به سوی هر چه عمرمی‌تر شدن جنبه‌های حیات بشری مشارکت کند. و این امر، جز از طریق کالبدی قوام یافته و تمام شده مقدور نیست. فضاها، عمرمی، تجهیزات و تأسیسات عمومی، مرکز شهر و هر آنچه که به حریم عمرمی مرتبط است و شهرسازی، آنها را تعریف و طرح می‌کند. تنها از طریق سازمان اداری - مالی توانای شهر می‌تواند از مجرد به مشخص و از قوه به فعل تبدیل شود.

این موضوع را، با توجه به تجربه‌های گذشته نزدیک رشد شهری در ایران دنبال می‌کنیم. در جریان تدوین سیاستهای آمایش سرزمین در پیش از انقلاب، ارزیابی تجربه‌ها و نکات مثبت و منفی احداث شهرهای جدید در دهه‌های ۴۰-۵۰ به قرار زیر گزارش شده است. ۱۵

«توسعه اقتصادی و شهری سریع ایران، مقامهای بخش دولتی را بر آن داشته است که نخستین نسل شهرهای جدید را بر محور توسعه یا ایجاد یک فعالیت اقتصادی پردامنه پایه‌ریزی کنند. این قبیل «شهرهای جدید» در واقع عبارتند از کوی‌های مسکونی خاص کارکنان یک مجتمع تک تولیدی در بخش صنایع و معادن، یک مجتمع کشت و صنعت، یک مجتمع صنایع بندرگاهی، یک پایگاه نظامی، یک مرکز توریستی و... این قبیل شهرهای جدید، چه توسط بخش دولتی ساخته شده باشد، چه توسط بخش خصوصی، در حقیقت، کوی‌های مسکونی اختصاصی برای ساکنانی است که به نحوی از انحا در توسعه یک یا چند فعالیت اقتصادی مشارکت دارند. طرح اساسی این کوی‌ها، چه از نظر نمائینهای اقتصادی و چه از نظر نوع خانه‌سازی، منحصرأ تابع معیارهای اقتصادی است... به رغم حجم عظیم سرمایه‌گذاریهای دولتی یا خصوصی در این گونه عملیات، مقامهای مسؤول، عملاً خود را از تبدیل این عملیات به گونه‌ای شهرسازی نسرته محروم ساخته‌اند.

شهرسازیهای نمونه‌ای که در حقیقت می‌توانند کلید یک سیاست آمایش منطقه‌ای باشند... این قبیل شهرهای جدید را می‌توان در حقیقت به عنوان یک عنصر تحرک‌زا در زمینه آمایش سرزمین مورد استفاده قرار داد. البته، برای این منظور، لازم است که اصول اساسی حاکم بر ایجاد شهرهای جدید، بطور دقیق تعیین و تصریح شود.» مراد از اصول اساسی حاکم بر ایجاد شهر، از دیدگاه این ارزیابی عبارت است از: جنبه‌های نهادی، روشهای برنامه‌ریزی و کنترل، امکانات مالی و تکنیکهای اجرایی. گزارش مذکور، در ادامه مطلب، احداث مجتمع‌های مسکونی در مجاورت شهرهای بزرگ را نیز در زمره شهرهای جدید به حساب آورده است که از نقطه نظر حاکم بودن دیدگاه حل مسأله مسکن حائز اهمیت است:

«بطور خلاصه، آنچه که در ایران بطور کلی «شهر جدید» نامیده می‌شود، مجموعه‌ای است از واحدهای مسکونی مرتبط با غیر مرتبط یا منبمی از فعالیت‌های اقتصادی که تقریباً در غالب موارد برای تأمین مسکن کارکنان مؤسسات مربوط طرح‌ریزی می‌شود... یا مجموعه‌ای از واحدهای مسکونی برای جادادن قشرهای وسیع‌تری از اهالی در خانه‌های نوساز (مجتمع‌های بزرگ مسکونی) با وجود این، شهرهای جدید به سبک کنونی فقط راه حل ناتمامی برای مسأله مسکن محسوب می‌شود.»

در این بررسی، ارزیابی آنچه تا سال ۱۳۵۶ انجام شد، به شرح زیر عنوان گردیده است.

«بطور کلی، می‌توان گفت: که نه در مورد شهرهای جدید مسکونی وابسته به فعالیت‌های اقتصادی بزرگ، نه در مورد کوی‌های خوابگاهی و ماهواره‌ای در اطراف شهرهای بزرگ، نه در زمینه آهنگ ساختمان واحدهای مسکونی یا نوع ساختمانهای پیش‌بینی شده در برنامه‌ها، نه در زمینه موفقیت پیشبرد عملیات خانه‌سازی و نه در ایجاد تحرک و تنوع فعالیت‌ها در این شهرهای جدید، هدفهای مورد نظر محقق نشده است.» گروه بررسی‌کننده سیاستهای شهری در ایران، از این‌که عملیات کنونی شهرهای جدید، پیش از آنکه به دفاتر مهندسان مشاور و اگذار شود تابع هیچ‌گونه رهنمود کلی شهرسازی نبوده است. انتقاد می‌کند و با توجه به ارزیابی‌های صورت گرفته، پیشنهاد می‌کند که روند آتی احداث شهرهای جدید، بر حول شش موضوع اساسی متمرکز شود و سرانجام خواستار تغییر جهت در سیاستهای موجود می‌شود. شش موضوع مورد نظر عبارتند از:

- ۱- نقش و وظیفه شهرهای جدید.
  - ۲- شهرسازی در شهرهای جدید.
  - ۳- ابعاد شهرهای جدید.
  - ۴- امکانات و وسائل اجرا و سازماندهی شهرهای جدید.
  - ۵- امکانات مالی برای ایجاد شهرهای جدید.
  - ۶- محل ایجاد شهرهای جدید.
- گزارش مورد نظر، به بسیط مقولات فوق پرداخته است که بر حسب نیاز این مقاله، به اختصار، نکات مندرج در بندهای ۴ و ۵ از شش مقوله فوق را در این جا مطرح می‌سازیم.
- برای این‌که «شهرهای جدید» مورد نظر، بتوانند نقش شایسته خود را ایفا کنند. ایجاد ساختهای مناسبی

برای انگیزه‌سازی، کنترل و اجرای عملیات ضروری خواهد بود. این ساختها، نمی‌توانند جنبه بخشی داشته باشند. و منحصرأ از الزامهای اقتصادی به معنای محدود کلمه پیروی نمایند. اجرای یک سیاست مؤثر برای شهرهای جدید، مستلزم ایجاد سازماندهی است در دو سطح:

\* یک سطح ملی که در آنجا، نظریه بنیادی شهر جدید پایه‌ریزی می‌شود. گزینش‌ها به عمل می‌آید و کنترل عملیات، با وظایفی به قرار زیر صورت می‌گیرد:

- تهیه و تدوین تصمیم‌های مربوط به ایجاد شهرهای جدید.

- تنظیم رهنمودهای کلی و جامع برای هر یک از شهرهای جدید.

- هماهنگ ساختن منابع مالی آنها در سطح ملی.

- کنترل اقدامهای مؤسسات وابسته به بخش دولتی در شهر جدید.

- پرورش متخصصان ایجاد شهرهای جدید.

- پایه‌ریزی مفهوم نظریه بنیادی شهرهای جدید

\* یک سطح محلی که در شرایط کنونی ایران (سال ۱۳۵۶) باید امکانات زیر را دارا باشد:

- پشتیبانی و کنترل دولت در عالی‌ترین سطح

- حداقل تمرکز لازم در بطن یک «هیأت مدیره» که در آن، علاوه بر مسئولان دستگاه، عوامل مهم توسعه

شهر جدید نیز حضور دارند. یعنی نمایندگان دستگاه مرکزی شهرهای جدید، وزارت مسکن و شهرسازی،

سازمان برنامه و بودجه، وزارتخانه‌های ذی‌نفع در فعالیت‌های شهر جدید، استانداری استانی که شهر جدید

در آن ساخته می‌شود، و در صورت لزوم شهرداری نزدیکترین شهر بزرگ.

در رأس سازمان محلی، یک مدیرعامل قرار دارد که ریاست هیأت مدیره را به عهده دارد. این رئیس واقعی

شهر جدید باید شخصیتی باشد نیرومند و بسیار علاقه‌مند به اداره یک رشته عملیات پرامنه که انجام آنها

چندین سال ادامه خواهد داشت. این شخصیت، از طرف نخست‌وزیر و به پیشنهاد مشترک سازمان برنامه و

بودجه، وزارت مسکن و شهرسازی، استاندار استان مربوط و در صورت لزوم، شهردار شهر بزرگ مربوط

تعیین می‌شود. بنابراین، شخصیت مذکور، در عین حال، هم نمایند؛ مقامهای مرکزی در محل و هم نماینده

شهر جدید نزد مقامهای مرکزی خواهد بود.

سازمان محلی، می‌باید از استقلال مالی برخوردار باشد. کمکهای بلاعوض دولتی، باید به میزانی باشد که

دستگاه مذکور بتواند عملیات تشویقی لازم را انجام دهد. در واقع، ترغیبهای مالی برای ایجاد تجهیزات کم

بازده، بخصوص در طول سالهای نخستین عملیات لازم خواهد بود. ولی باید در نظر داشت که این تجهیزات،

جنبه ساخت و ساز دارند و بعدها تأثیر قاطعی در توسعه شهر جدید خواهند داشت. استقلال مالی، در عین

حال به استقرار یک سیستم مدیریت غیرمتمرکز نیز کمک خواهد کرد و همین امر باعث می‌شود که استخدام

کارکنان صاحب‌نظر تسهیل گردد. این سازمان، در سطح محلی، می‌باید از قدرت تصمیم‌گیری و مالی واقعی

بویژه در زمینه‌هایی مانند: مهارکردن اراضی، استقرار فعالیت‌ها در محل و ایجاد تجهیزات عمرمی ساخت و

ساز برخوردار باشد.



### تجربه شهرهای جدید در غرب

بررسی شهرهای جدید در غرب، این حسن را دارد که نمونه‌های ساخته شده این شهرها فراوان است و چون مورد استفاده چند نسل قرار گرفته، آثار معماری، شهرسازی و مردم‌شناسی غرب مملو از بررسی‌ها و نقدها و اظهارنظرهای گوناگون در مورد آنهاست. لیکن، علی‌رغم موفقیت‌هایی که این شهرها در زمینه ارائه خدمات استفاده، از تأسیسات زیربنایی مکفی و بهره‌وری بیشتر و سالمتر از محیط زیست، به دست آورده‌اند. از نیمه دوم قرن بیستم به این طرف، خاصه با توجه به افزایش میل سکونت در شهرها و نزدیکی به مراکز شهرهای قدیمی، از میزان خیرش‌بینی‌های گذشته، به شهرهای جدید کاسته شده و به علاوه انتقادهای مؤثری را نیز مطرح ساخته است.

احداث شهرهای جدید، یکی از تفرات متأخر شهرسازی پدید آمده، در قرن نوزدهم محسوب می‌شود. در تاریخ شهرسازی به مفهوم معاصر آن، بین صاحب‌نظران اختلاف آرا وجود دارد. ورود به این بحث، کسک چندانی به مسائل حاضر مرتبط با شهرهای جدید نمی‌کند. شهرسازی در غرب، از درون کوشش‌های جدی و عمیق مسؤلان و کارشناسان برای پاسخگویی به معضلات جمعیتی و بهداشتی شهرها و کاربرد نتایج انقلابهای صنعتی، بویژه در عرصه حمل و نقل، زاده شد. در مسیر رشد سریع و مهارناشدنی شهرهای بزرگ و پیدایش معضلات پیچیده و عدم امکان حل معضلات در داخل شهرهای بزرگ و ناتوان شدن مسؤلان در پاسخگویی به نیازهای شهروندان، مقوله مالکیت زمین به عنوان یک معضل لاینحل رخ می‌نماید تا جایی که آرمان عدالت اجتماعی را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. ۱۹ رشد صنایع، رشد مهاجرت و زاد و ولد، نیاز شدید مسکن شهری را در اولویت قرار می‌دهد. از آن‌جا که در حومه شهرهای بزرگ و اراضی بایر بیرون شهرها، تملک زمین با مشکلات کمتری مواجه بود، بخشی از کوشش‌های شهرسازی، مصروف طرحهای تازه، در حومه‌ها و بیرون شهرها و بخش دیگر، صرف بازسازی شهرهای بزرگ گردید. این دو گرایش، گاه به موازات هم و گاه در تقابل با یکدیگر تحولات شهرسازی غرب را رقم زده‌اند.

دستاوردهای شهرسازی در غرب، محصول شناخت سریع معضلات، عکس‌العمل نشان دادن به موقع نهادها و مسؤلان، پیشی گرفتن احداث زیر ساخت‌ها و تجهیزات شهری از رشد شهری، تداوم انتقادهای بسیار عمیق و دقیق و اصلاحات به جا بود. در تاریخ پیدایش شهرهای جدید در اواخر قرن نوزدهم، تقریباً تمامی طرحهای شهری برای آینده مورد استفاده و ارزیابی واقع می‌شوند.

در سال ۱۸۸۲، آرتور سوریبا، اهل اسپانیا، نظریه شهر خطی را در روزنامه ال پروگوسودر مادرید به چاپ می‌رساند. این طرح، فقط در مقیاس بسیار معمولی عملی شد. رشد سریع مادرید، بسرعت طرح را در برگرفت و یکی از اصول عمده طرح که بازگشت به طبیعت بود بتدریج زیر پا گذاشته شد. این طرح، در ارتباط با حل مسأله مالکیت زمین به شکست انجامید به نحوی که طراح و همکارانش بعدها در طرح اولیه تعدیل‌هایی به عمل آوردند. در سال ۱۹۹۲، یک منتقد در باره این نوشت که: به علت متفرق بودن ساختمانها، مسکن است که چنین شهرهایی در نهایت به جاده‌هایی که در امتدادشان خانه‌سازی شده است تبدیل شوند.

ابنزرهاوارد، در سال ۱۸۹۸، در کتابی تحت عنوان «فردا، مسیری صلح‌آمیز به سوی یک اصلاح واقعی»

نمونه باغ شهر را که در آن، همه امتیازهای زندگی فعال شهری، توأم با تمام زیبایی‌ها و سرخوشی‌های روستایی ترکیبی کامل را پدید می‌آورد و به عنوان جانشینی برای شهرهای موجود به مردم خود عرضه نمود. ۲۱ لوکور بوزیه، معتقد بود که: «گسترش و رشد شهرها بر مبنای الگوی انگلیسی باغ شهر، موجب اتلاف وقت ساکنان و همچنین هدر رفتن زمینها می‌شود». وی عقیده دارد که: «این‌گونه شهرها، نوعی روحیه ضداجتماعی برای ساکنانش ایجاد می‌کند». زیگفرید گیدئون می‌نویسد: «این نظریه، هیچ راه حلی برای مشکل اصلی زمانه ارائه نمی‌دهد. یک راه حل موضعی، چاره کار شهرسازی نیست. بلکه، تنها یک برنامه‌ریزی کامل، در مقیاسی که تمامی ساختارهای زندگی جدید را در همه ابعادش دربرگیرد قادر خواهد بود که امور مهمی را که هاوارد در ذهن خود داشت به انجام برساند». ادوارد دکاتر چنین نوشت: «هاوارد و پیروانش، به هیچ وجه به سؤال اساسی مهم امروز توجه نکرده‌اند یعنی مسأله احیا و اصلاح بانث مرکزی شهر قدیمی ایشان در عمل و تحت تأثیر احساسات پرشور، به سوی ساختن کامل شهرهای نوین‌ادگریز زده‌اند.» «در هر حال، هر اندازه هم که در زمینه فوق خدماتی انجام داده باشند، باز هم نباید این موضوع را نادیده گرفت که آنها، با این کار، لطمه‌ای شدید به موضوع بازسازی مراکز شهرهای قدیمی زده‌اند. زیرا، با تأکید بر مسأله ساختن باغ شهرها، اذهان را از توجه به موضوع اصلاح بانث مرکزی شهرها منحرف کرده‌اند.» ۲۲ در ضمن، اعتماد بیش از حد آنها به موضوع توسعه آزاد، موجب توسعه روزافزون حومه‌ها گردید که به عنوان یک استاندارد پذیرفته شد و در گسترشهای عاری از هویت شهری سهیم بودند. جین جکوبز گفته است که: «نظریه‌های طرفداران اصل عدم تمرکز در شهرسازی که هاوارد التاکننده آن بود در توسعه شهرهای بزرگ آمریکایی آثار زیان‌بخشی داشته است. بدین صورت که موجب تضعیف روابط اجتماعی بین ساکنان این شهرها شده و محلات شهری یکنواخت و بی‌روحی پدید آورده است.» ۲۳

در سال ۱۹۰۱، تونی کارنیه، نخستین اوراق طرح‌بانش را همراه با نقشه شهر صنعتی به پاریس فرستاد. در سال ۱۹۰۵، در سایه حمایت شهرداری، به موفقیت اندکی دست یافت و توانست در مقیاسی بسیار ساده نظریاتش را در زادگاهش لیون، به مرحله عمل درآورد. در سال ۱۹۲۰، وی ساختن یک محله مسکونی جدید را بر اساس ایده‌ها و طرحهای شهر صنعتی آغاز کرد. نتیجه عمل از نظریات کارنیه بسیار فاصله گرفته بود و فضاهای سبز بین ساختمانها به طرز چشم‌گیری نقصان یافته بودند. این اندیشه، که شهر می‌باید به سان یک باغ ملی بزرگ باشد. در عمل چنان رنگ باخت که فقط شبی از آن بر جای ماند. خدمات عمومی شهر ناقص بودند. رؤیای هیجان‌آور شهر صنعتی، در عمل به یک مجموعه مسکونی کارگری کوچک در حاشیه یک شهر بزرگ و ثروتمند تبدیل شد. در واقع، شرط اولیه‌ای که کارنیه، شهر صنعتی را بر اساس آن بنیاد نهاده بود تأمین نشد. پیشرفت در امور اجتماعی بدان‌گونه که کارنیه از آن صحبت می‌کرد فقط در مقیاس کوچک تحقق پذیرفت.

شهر نه زمینهای لازم را در اختیار داشت و نه امکاناتی که بتوان از آنها چنان‌که کارنیه در طرح خود پیش‌بینی کرده بود استفاده کرد. ۲۴

طرحهای شهر درخشان لوکور بوزیه (۱۹۳۰) شهر پهنشدنی فرانک لویدرایت (۱۹۵۸-۱۹۳۴)، درست

شود و حق خرید آن منحصر به دولت شود. سازمانهای اجرایی این سیاست، فضاهای مرکزی نوسه‌ها و بخشهای حساس و مهم آن را در دست گرفتند و از طرف دیگر، اعتبارات دولتی (اف.ان.آیو) امکان ساختن خانه‌های مسکونی را فراهم آورد. با وجود این دو عنصر، یعنی سیاست طرح‌ریزی متفاوت (ذ.ا.د) و اعتبار دولتی (اف.ان.آیو) منطقه پاریس، هنوز هم از فقدان تشکیلاتی خاص تأمین امکانات مالی در رنج است. وامهای دازمدتی که با بهره‌های کم، به اقساط مختلف، توسط «هیأت توسعه» در انگلستان، در اختیار متقاضیان قرار گرفت. و تسویه آن را بطور متوسط بعد از پانزده سال موجب شد و به اعتدال زیاد بهای مال‌الاجاره خانه‌های مسکونی انجامید. شاید برای نوسه‌های فرانسوی نیز می‌توانست موفقیت‌آمیز باشد و نتایج قابل قبول و مقرون به صرفه‌ای برای ساکنان آینده آن فراهم سازد. ۲۸

### تجربه لهستان

سیاست نوسه‌های لهستان که در سالهای ۱۹۵۰ تدوین شد، کاملاً به مرحله اجرا درنیامد. در شروع ساختمان بعضی از شهرهای جدید تأخیر حاصل شد، احداث بعضی شهرهای دیگر کنار گذاشته شد و بعضی دیگر، برعکس، دچار آن‌چنان افزایش سریع و بیش از اندازه‌ای گشت که در شهر بزرگ مجاور خود به سرعت ادغام شد. در میان دلایلی که به عدم موفقیت شهرهای جدید انجامید، می‌توان از تعلل در مجهز کردن شبکه راه‌آهن که حضور در محل کار را دچار وقفه می‌کرد، بویژه از فقدان یک سازمان هماهنگ‌کننده به عنوان تنها مسئول طرح‌ریزی در تحقق مدیریت نوسه‌ها (مانند هیأت توسعه در انگلستان) و اتخاذ یک شیوه مناسب سرمایه‌گذاری یاد کرد.

ساختمان‌سازی، طبق طرحهای آغازین، توسط سه مؤسسه عملی گردید: شعبه‌های صنایع ملی، تعاونی‌ها و شوراهای مردمی محل. نقش آنها در هر شهری متفاوت بود. در مقابل مشکلات مالی خدمات در نوسه‌ها، شهرسازان لهستانی، امروزه ترجیح می‌دهند تا با تکیه بر زیربناهای موجود شهر را گسترش دهند. که به هر حال، روشن است چنین سیاستی، حدی دارد و شکل شهرسازی مورد نظر هرچه باشد. خدمات، برای یک جمعیت جدید باید از نظر مالی تأمین گردد. البته معلوم نیست که در درازمدت، سیاست نوسه‌ها مقرون به صرفه باشد. در هر حال، هدف سیاست کنونی شهرسازان لهستانی ایجاد تسهیل در رشد شهرهای کوچک و بخصوص متوسط است. به نظر می‌رسد که شهرسازان لهستانی با تأخیر، از همکاران انگلیسی خود پیروی می‌کنند. بعد از دسته اولیه نوسه‌هایی که در حوالی سالهای ۱۹۵۰ عرضه گردیدند. تلاش آنان امروزه در جهت گسترش شهرهای موجود است. زیرا، هزینه عملیات ساختمان‌سازی در آنها دست کم در حال حاضر ارزاتر برآورد می‌شود. البته، معلوم نیست که باز، مانند انگلیسی‌ها، نوسه‌هایی را این بار، با اهمیت بیشتری مطرح سازند. ۲۹

### تجربه مجارستان

از سال ۱۹۶۱، با کنار گذاشتن سیاست احداث نوسه‌ها، در حال حاضر، شهرسازی مجارستان در مقابل

مشکلات دیگری قرار گرفته است که از جمله مهم ترین آن‌ها نوسازی شهرهای قدیمی و روستاهاست. چه، خانه‌های روستاییان و توسعه حواشی شهرها وضعیت بسیار بدی دارند. اکنون، راه‌های گوناگون از نظر اقتصادی مورد مطالعه قرار گرفته تا دست کم، بتوان از نظر سرمایه‌گذاری حق تقدیمی را تعیین کرد. به نظر می‌آید که نوسازیها، اکنون دچار عواقب آشفتگی‌های اداری و مالی شده‌اند که در زمان احداث آنها می‌بایست بدانها توجه می‌شد و این تأخیر، موجب گرانتر تمام شدن هزینه‌های ساخت‌وساز شده است. به هر صورت، آنچه معلوم است این که، در آن هنگام، مسئولان از احداث تجهیزات شانه خالی کرده و بیشتر به فکر استفاده از تجهیزات موجود بودند. مهمترین مسأله این است که بدون پیگیری جدی، سیاست احداث نوسازیها را کنار گذاشته‌اند در حالی که همچنان، خواهان کاستن از رشد بودابست هستند. که عواقب این تناقض، منجر به تمرکز بیشتر بودابست خواهد شد. در حالی که نوسازیهای مجاریستان، با توجه به راحتی خانه‌های مسکونی، دقت به کار برده شده در مورد مناظر، گردشگاههای عمومی، باغها و خیابانهای منسجم، برقراری تعادل بین اشتغال و جمعیت، و گوناگونی خدمات فرهنگی در مسیر شهرسازی این کشور بسیار با اهمیت محسوب می‌شد.

#### راهبردهایی به سوی تحقق هویت شهری

بخش عمده‌ای از پشته‌های نظری (عمدتاً ایدئولوژیک) و عملی احداث شهرهای جدید را آماده‌سازی انجام شده است. در دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ تشکیل می‌دهد. حال، چنانچه نتایج دستاوردهای حاصل از بررسی و ارزیابی آماده‌سازیها زودتر مدون و منتشر می‌شود، نحوه مواجهه با شهرهای جدید، می‌توانست چیز دیگری باشد. این نتایج، تا امروز روشن و منعکس نشده است. و نتایج مربوط به شهرهای جدید قبل از انقلاب نیز در دسترس متخصصان و افکار عمومی قرار نگرفته است. شهرهای جدید بعد از انقلاب نیز هنوز در مراحل جنینی به سر می‌برد به نظر می‌رسد در این مرحله برداشته‌ها از شهر جدید برای افکار عمومی، متقاضیان، طراحان، برنامه‌ریزان و مجریان در حد فاصلی از خیال و واقعیت قرار دارد.

متقاضی، هیچ تصویری از شهر جدید ندارد. ما به ازا ملاموس شهر جدید، دست یافتن به قطعه زمینی است برای روز مبادا و در چشم‌اندازی بهتر، اگر بتواند مسکن قدیم را در شهر جدید تبدیل به احسن کند و اگر بتواند خانواده را راضی کند که تمام دورانهای پرگرد و خاک و بدون امکانات مراحل احداث را پشت سر بگذرانند. آنچه طراح، شهرساز و مشاور از آن بی‌مناکند. سرنوشت فضاهای عمومی و سیمای شهر است. اگر آماده‌سازیها بتواند تأسیسات زیربنایی را فراهم کند. مجری، از تأمین هزینه‌های ملی و رسانیدن آب و برق و جاده اختصاصی بی‌مناک است. نه آن قدر قدرت مالی و قانونی دارد که رأساً دست به اقدامهایی جهت تأمین تأسیسات بزند و نه می‌تواند هزینه آنها را بر متقاضیان، سرشکن کند. بدین ترتیب، هم متقاضیان هم طراحان و هم مجریان در مسیری بی‌چشم‌انداز و پرابهام قرار دارند. در این راستا، چشم‌اندازهای محتمل آینده به قرار زیر خواهد بود:

- با یکی دو آماده‌سازی، احداث برخی از شهرهای جدید متوقف خواهد شد.

- برخی دیگر از شهرهای جدید، بدون آماده‌سازی کنار گذاشته خواهند شد.
- برخی از شهرهای جدید، در زمانی بسیار طولانی‌تر، با مقیاس کوچکتر و کیفیت‌هایی کمتر از پیش‌بینی برنامه‌ها و طرحهای شهرسازی شکل خواهند گرفت.
- چنانچه تغییری در سیاستهای موجود داده شود، اشکال دیگری از شهرهای جدید پا خواهد گرفت.
- برای این‌که بتوانیم تحقق دو چشم‌انداز اخیر را با مطلوبیت همراه سازیم، مفاهیم زیر را، می‌باید در مسیر عمل و نظر احداث شهرهای جدید دخالت داد:
- تدوین و تصویب قوانین اختصاصی و مقررات تخصصی
- آماده‌سازی اهالی و کسب تجربه شهروندی.
- تضمین کفایت کالبدی شهر جدید.
- هدایت رشد شهری.
- تربیم امکانات اداری/مالی مجری.
- با تکیه بر دستاوردهای حاصل از امکانات فوق، مدیریت شهرهای جدید، خواهد توانست، جلوه‌ای روشن و مشخص از آینده سکونت در جامعه در حال شهری شدن کشور، در شهرهای جدید، ارائه دهد. در خاتمه توضیح مختصری درباره هر یک از مقولات فوق ارائه می‌دهد.

### تدوین و تصویب قوانین اختصاصی

عمده‌ترین و اصلی‌ترین حکم کالبدی، عمرانی که احداث شهرهای جدید را قانونی نموده مربوط به مواد ۴، ۶ و ۷ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی مصوب ۱۳۵۳ می‌باشد. بعد از انقلاب هم، قانون جدیدی برای شهرهای جدید وضع نشد و همین قانون، تکیه‌گاه اصلی احداث شهرهای جدید می‌باشد. در ماده ۳ قانون مذکور، تنها به ذکر عبارت «شهرهای آینده» بسنده شده و بر طبق ماده ۶ آن وزارت مسکن و شهرسازی مجاز است که در «اجرای وظایف، تهیه زمین، مسکن، مصالح ساختمانی و همچنین ایجاد شهر و شهرک و شرکت‌هایی تأسیس و آنها را به طریق بازرگانی اداره نمایند...» در ماده ۷ نیز آمده است که: «ایجاد شهر و شهرک فیروستایی در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها، موکول به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و تصویب شورای عالی شهرسازی خواهد بود.»

به نظر می‌رسد که نگاه قانون مذکور به شهر و شهرک بسیار متفاوت از آن است که امروزه با تکیه بر «قانون تغییر نام» اعمال می‌شود. در سال ۱۳۵۵، هیأت وزیران، آیین‌نامه‌ای را جهت اجرایی کردن قانون مذکور به تصویب رسانید که تعریف حداقلی از شهرک را در آن گنجانیده است. در «آیین‌نامه مزبور، به استفاده از اراضی برای احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها» به دو نوع مجموعه ساختمانی اشاره شده است. شهرک و غیرشهرک. و در تعریف شهرک آمده است که: «شهرک، به محلی اطلاق می‌شود که خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها با حداقل ۵۰۰ قطعه زمین برای احداث واحد مسکونی می‌باشد...»

در سال ۱۳۵۶، شورای عالی شهرسازی، اولین مصوبه خود را به دستورالعملی جهت صدور پروانه برای

شهرکهای مورد نظر در آیین نامه قبلی تخصیص داد. ۹ سال پس از آیین نامه هیأت وزیران، در سال ۱۳۶۴، هیأت دولت بر اساس قانون تغییر نام (مصوب ۱۳۵۳) امکان تأسیس شرکت عمران شهرهای جدید را به منظور «مدیریت تهیه طرحهای شهرسازی» فراهم نمود و در بهمن ۱۳۶۷، اساسنامه این شرکت به تصویب رسید.

قانون تغییر نام، زمانی به تصویب رسید که جمعیت کشور در حدود سی میلیون نفر بود و هیچ تأکید و تمجیلی بر گسترش ناپیوسته شهرها نبود و با مفهوم دیگری به شهرهای جدید - شهرک - می نگریست و تمام مسؤولیت احداث آن را نیز به بخش خصوصی واگذار کرده بود. اکنون، جمعیت شهرنشین کشور بالغ بر سی میلیون نفر است و برای شهرهای جدید مورد نظر، جمعیتی بین ۱۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر در نظر گرفته شده و مسؤولیت آن نیز عمدتاً به عهده بخش دولتی سپرده شده است. تحقق شهرهای جدید ایران، با تکیه بر جریان کمبودهایی که بدانها اشاره شد در حال حاضر، نیازمند قوانین تازه است. با تکیه بر این قوانین، تحقق مفهوم شهر در شهرهای جدید، نیازمند وضع مقررات در سطح هیأت دولت و شورای عالی است که نقشهای تعیین شده برای آنها را تضییع نکند.

#### آمادگی‌سازی اهالی و کسب تجربه شهروندی

اگر بتوان از تجربه فرهنگی گسترده‌ای تحت عنوان شهرنشینی در کشور یاد کرد، همین شهرهای موجود آن را میسر ساخته و مسلم است که شهرهای بزرگ و بزرگتر نقش بیشتری در این زمین داشته است. از دل این شهرنشینی، اگرچه تجربه کم‌رنگی از شهروندی بیرون آمده اما، فرهنگ شهری، همچنان در سطحی پایین قرار دارد به عبارت دیگر، با وجود کلانشهرهای ملی و منطقه‌ای در ایران، و حضور جدی و گسترده نزدیک به نیم قرن شهرنشینی سریع و همه‌جانبه، نه شهرها توانسته‌اند کیفیتی مطلوب برای زیست انسانها فراهم کنند و نه شهرنشینان به همزیستی متعالی‌تری در این شیوه از همجواری فشرده نایل آیند. حال، چگونه است که ما بدون توجه به افکار عمومی، بدون پرورش دیدگاهی اصولی و جامع در مورد شهرهای جدید و بدون تکیه بر همین سطح از فرهنگ شهری که ذکرش رفت. می‌خواهیم، شهرنشینی را از مجرای شهرهای جدید، میان ترس و امید عبور دهیم و سرریز جمعیت را در آنها ساکن سازیم؟ تجربه شهروندی را پی بگیریم و فرهنگ جدید شهرنشینی را در این شهرها ترویج دهیم؟

شهرهای جدید، می‌توانند از نظر احداث، جدید باشند. لیکن، از نظر محتوایی (و نه عملکردی) نمی‌توانند. محتوای شهر، جدید و قدیم ندارد. محتوای شهر، تمامیتی است ترکیب یافته از سازمان‌های کالبدی و غیرکالبدی، که در آن، علاوه بر حضور تمام کنشهای متقابل بین سازمانهای غیرکالبدی، بین کالبد شهر و جامعه شهری، یا سازمانهای غیرکالبدی نیز کنش متقابل صورت می‌گیرد. فرهنگ شهری، محصول این کنش متقابل است. فرهنگ شهری، گفتگو و تبادل نظری است که در صورت رفع شدن فشارهای سیاسی و اقتصادی و کالبدی، بین آحاد جامعه شهری برقرار می‌شود و ماحصل این گفتگو و تبادل نظر، فراتر رفتن از وضع موجود است. این فراتر رفتن، همان شرایط مطلوب است که شهر برای شهروندانش فراهم می‌آورد -

جایگاه اندان متمدن در این تمامیت، هویت شهری عبارت است از کوشش در برقراری بی‌وقفه این گفت‌وگو و تبادل نظر، از طریق تشویق فرد و تقویت جامعه. از دیدگاه شهرسازی، شهر، می‌باید قادر باشد تا در حفظ کنش

جامع) و اقدام ضربتی برای پاسخ به نیاز رو به گسترش شهرنشینی در نظر گرفته شده اکنون، در برابر ماهیت و عظمت شهرنشینی ایران، تأثیر نخستین خود را از دست داده است.

دیدگاه حاکم بر آماده‌سازیها و واگذار کردن ساخت و ساز اراضی بر عهده «متقاضیان»، تلقی، از شهرهای جدید است. واگذاری به جای احداث، عرضه زمین به عوض ارائه مسکن و خدمات، تحریف معنای سکونت به واحد مسکونی و واگذاری شهر به امید احداث، دور تسلسلی است که به نظر می‌رسد شهرهای جدید را به عوض گذار به جنو و شکل‌گیری پیوسته و منسجم کالبدی، در آن چه عسیت باقی خواهد گذارد. نرسیمای گذشته از شهرهای جدید ساخته شده، نمایانگر این مطلب است که بدون کفایت کالبدی و تحقق تمامیت شهر دست یافتن به هدف خودکفایی اقتصادی و شغلی شهر جدید میسر نخواهد بود. شهر تولیدی با تولید شهر لازم و ملزوم هستند و چنانچه سرمایه‌گذاری اصلی و اولیه در احداث بخشهای مرکزی شهر و فضاهای عمومی و تأسیسات صورت نگیرد. شهرهای جدید، به صورت ناتمام و نیمه‌کاره، به ایستگاههایی تبدیل خواهند شد برای بازگشت دوباره به شهرهای مادر و در این صورت، شهرهای جدید، به عنوان جلوه‌ای مثبت از شهرسازی برای چندین نسل، ارزش واقعی خود را از دست خواهند داد.

#### هدایت رشد شهری

در سراسر قرن اخیر، تجربه‌های جهانی شهرسازی و تجارب چنددهه ایران در این زمینه، کوشش دو گرایش، برای هدایت رشد شهری برجسته است. گرایش اول، مبتنی بر بازسازی و تقویت و تجهیز مراکز شهری و حنی روستاها و تبدیل آنها به شهر، و گرایش دوم مبتنی بر شهرسازی در اراضی بکر و دور از مراکز شهری و جمعیتی موجود است. در کشور ما، زمینه‌های عینی هر دو گرایش و درگیریهای نظری آنها فراهم است. سرعت و وسعت شهری شدن کشور، می‌تواند حضور هر دو گرایش را پذیرا شود. در این جا، آنچه مدنظر است. تعدیل دیدگاه موجود احداث شهرهای جدید است. شهرهای جدید، می‌باید بر اساس هدایت رشد شهری احداث شوند و نه جذب سرریز شهرهای پرجمعیت. دیدگاه متکی بر هدایت رشد شهری، شهر جدید را - با قبول اصل حفظ انفصال از شهر مادر - بخشی از گسترش شهر مادر می‌داند.

در چنین شرایطی، آماده‌سازی برای تبدیل کردن اراضی بایر و بیابانی به شهر، کفایت نمی‌کند. فقدان امکان بهره‌برداری از امکانات، تجهیزات و تأسیسات شهر مادر، می‌باید به موازات تأسیس شهر جدید جبران شود. اگر نشود، شکل‌گیری کامل شهرهای جدید با توجه به وسعت اراضی و جمعیت زیاد آنها - که می‌توانند در تحقق هویت شهری به عنوان عوامل مثبت، مؤثر واقع شوند - نیازمند زمانی بس طولانی‌تر از مدتهای پیش‌بینی شده است. بدین ترتیب، در افقهای پیش‌بینی شده. شهرهای ناتمام و نیمه‌کاره‌ای در کشور خواهیم داشت و بخشی از رشد جمعیت شهری همچنان، جمعیت سرریز تلقی خواهد شد.

دیدگاه متکی بر هدایت رشد شهری، بر این باور است که شهرهای جدید، هم می‌توانند و هم می‌باید، گروههای درآمدی بالاتر از میانگین درآمدی جمعیت شهری کشور را جذب کنند. تنوع گروههای اجتماعی، یکی از وجوه زنده شهرهای موجود است که از طریق جذب گروههای مذکور در شهرهای جدید، می‌تواند

تأمین شود و تجربه شهروندی این گروهها، قادر است پایه مناسبی برای ارتقاء فرهنگ شهری در شهرهای جدید باشد. به علاوه، این گروهها، حاضر به مشارکت در هزینه‌های شهری هستند. لیکن، در درجه اول، می‌باید شهری وجود داشته باشد و مزایایی نسبت به شهرهای پرجمعیت داشته باشد تا متقاضیانی با شرایط بالا را جذب کند. اما اگر قرار باشد تنها مسکن و زمین، به عنوان عناصر جذاب شهرهای جدید معرفی شوند، حتی متقاضیانی که جمعیت سرریز خوانده می‌شوند نیز به طول انجامیدن رشد شهر در اراضی بایر و بیابانی را تحمل نخواهند کرد. چراکه زندگی در یک کارگاه ساختمانی گسترده در میان اراضی بکر، نمی‌تواند بر آلودگی هوا، ترافیک، تخریب اعصاب و حتی گزانی شهرهای پرجمعیت چیره شود. اما اگر بخواهیم رشد شهری را به شهرهای جدید هدایت کنیم، می‌باید علاوه بر آماده‌سازی، شهرسازی را نیز در تمامی ابعاد زمانی/مکانی آن برگزینیم.

### ترمیم امکانات اداری - مالی شرکت عمران شهرهای جدید

شرکت عمران شهرهای جدید، در حال حاضر، مدیریت تهیه طرحهای شهرسازی و معماری، عملیات آماده‌سازی، مردبش و نقل و انتقال املاک و مستحذات و بهره‌برداری و اداره تأسیسات ایجاد شده تا زمان تصدی سازمانهای ذی‌ربط را به عهده دارد. این شرکت، وابسته به وزارت مسکن و شهرسازی است و شرکت سهامی با مدت نامحدود می‌باشد و طبق اساسنامه مصوب خود می‌تواند بر اساس ضوابط و مقررات. از خدمات مشاوره، حرجی استفاده کند و با اشخاص حقیقی و حقوقی مشارکت مالی داشته باشد و از مؤسسات اعتباری، پولی و سینه بانکی وام بگیرد. ۳۰٪ این شرکت، به منظور ارتباط با سطح بالای قانونگذاری و تصمیم‌گیری، می‌باید از طریق وزارت مسکن و شهرسازی اقدام کند. به علاوه، سایر مؤسسات نیز بطور غیرمستقیم می‌توانند با «شرکت عمران» ارتباط مؤثر برقرار نمایند. همچنین، در تصمیم‌گیریهای اجرایی و مالی، «شرکت عمران» می‌باید از وزارت متبوع خود کسب تکلیف کند.

نبود قوانین مستقر، فقدان حمایت‌های نهادی و نامشخص بودن امکان تأمین سرمایه‌های لازم، استقلال و ابتکار عمر شرکت عمران شهرهای جدید را خاصه در زمینه‌های تصمیم‌گیری، سرمایه‌گذاری و اجرای عملیات عمری، به شدت کاهش داده است. در این‌جا، اشاره به چند تجربه مؤثر در شکل‌گیری شهرهای جدید ضروری است. قانون شهرها، در انگلستان، مصوب ۱۹۴۶، در تحقق شهرهای جدید نقش بسزایی داشت. هیأت توسعه، که بر اساس قانون مذکور تأسیس گردید، به عامل بسیار مؤثری در تحقق شهرهای جدید انگلستان عمل کرد.

تکلیف بر فوری مورد نظر، «هیأت توسعه» به راه حل مالی ویژه‌ای دست یافت و آن عبارت بود از دریافت

منابع مالی از طرف مردم و شهرداریها، خود ساخت و ساز محله‌های جدید در اراضی وسیع را بر عهده گرفتند. شهرداریها، جلب رضایت مالکان اراضی مورد نظر برای شهرسازی، زمینهای مورد نظر را خریداری کرده و همچنین یک سازمان رسمی شهرسازی عمل نمودند. در هلند، به منظور تحقق شهرهای



جدید، در ابتدا، قوانین ساده و مؤثری برای اجرای طرحها و تملک اراضی به تصویب رسید و بعد در دو زمینه عمده سرمایه‌گذاریهای مهمی صورت گرفت. یکی در ترابری شهری و پروژه‌های احداث مترو و دیگری در احداث خانه‌های مسکونی.

در اکثر کشورهای فوق، شرکت‌های خصوصی، عهده‌دار ساختمان شهرهای جدید بودند، در حالی که در اروپای شرقی، دولت و نهادهای دولتی، بر این کار مبادرت می‌ورزیدند.<sup>۳۱</sup>

بر اساس دستاوردهای مؤثر در تحقق شهرهای جدید، سیاست این شهرها، از سیاست شهرسازی شهرهای مادر جدا نبود و این سیاست، یکی از کلیدهای اصلی سیاست آمایش منطقه‌ای به شمار می‌رفت. تحقق سیاست‌های شهرسازی، از یک سو نیازمند چهارچوبهای مشخص در مقیاس کلان و از سوی دیگر نیازمند اجرا در مقیاسهای خرد (اجزا و عناصر شهر) می‌باشد. مدیریت شهرهای جدید، در نبود برنامه‌های مصوب آمایش سرزمین، می‌باید، حداقل در مقیاس راهبردی، به آمایش محدوده استحفاظی شهر جدید بپردازد و در مقیاس شهر نیز، در احداث مرکز شهر مشارکت فعال داشته باشد. به غیر از تأسیساتی که بر عهده آماده‌سازی گذاشته شده، تکلیف احداث مؤسسات خدماتی و تجهیزات عمومی را کاملاً مشخص کند. بدین ترتیب، در سه مقیاس ملی، منطقه‌ای (استانی) و شهری، امکانات قانونی، اجرائی و مالی شرکت عمران شهرهای جدید می‌باید افزایش یابد.

## منابع و مآخذ:

- ۱- اندیشه‌های میرزافتحعلی آخوندزاده، آدمیت، فریدون، - تهران، ۱۳۴۹، ص ۲۴۳-۲۴۴
- ۲- مطالعه دوره دوم استراتژی درازمدت آمایش سرزمین، سیاستهای شهری، جلد ۱، سازمان برنامه و بودجه، مرکز برنامه‌ریزی آمایش سرزمین - ۱۳۶۵. تهیه شده توسط مهندسان مشاور ستیران ص ۴۹
- ۳- همان، ص ۱۱۰-۱۱۳ و ۱۱۴
- ۴- سه موضوع از شش موضوع محوری کنفرانس بین‌المللی شهرهای جدید در سال ۱۳۷۲ عبارت بود از: محور اول - مبانی نظری، محور چهارم - مسائل فرهنگی و محور ششم - مسأله هویت مرتبط با شهرهای جدید.
- ۵- وبر - ماکس: شهر، ترجمه شیواکاوایانی، شرکت سهامی انتشار، بهار ۱۳۶۹ ص ۴۷ و ۴۸ در ادامه مطلب، ماکس مثانهایی از کشورهای باستانی ارائه می‌دهد. او معتقد است: «که ترقی اجتماعی، در نتیجه برخورداری از یک شغل شهری، پدیده‌ای باستانی است. در چین قدیم، دستیابی به مقام شهری، بستگی به میزان صبر، استقامت و کار سخت فرد برای کسب آمادگی به منظور گذراندن امتحانات خدمات شهری و نیز به میزان امکانات مالی تخصیص داده شده از سوی خانواده و طایفه او برای مقامهای عالیترتبه داشت. در یونان، شهروند، به شهرنشین بودن خود انتخار می‌کرد و امتیاز شهرنشینی را وجه تمایز میان خود و بربرهای وحشی می‌پنداشت. شواهد و گرایش‌های مشابهی نیز دال بر تسایز اعتبار مدنی و شهری بومی روم، وجود دارد.»
- ۶- روزیر مسکن و شهرسازی در بازدید از شهر جدید صدرا، خطاب به مدیران شهرهای جدید گفتند: مشکل مسکن را تنها با احداث شهرهای جدید می‌توانیم برطرف کنیم. روزنامه مشهوری چهارشنبه ۲۶ خرداد ۱۳۷۲ سال اول - شماره ۱۳۶ صفحه ۱۱.
- ۷- اصطلاح، از اصحاب مکتب شیکاگو می‌باشد. برای اطلاع بیشتر در این زمینه مراجعه شود به کتاب مفهوم شهر ۱، تاریخچه مختصری از جامعه‌شناسی شهری، مکتب شیکاگو، نوشته ژان رمی ترجمه مینا مخبری.
- ۸- اوسترونسکی و اتسلان: شهرسازی معاصر، ترجمه لادن اعتضادی، مرکز نشر دانشگاهی، تهران ۱۳۷۱، نویسنده کتاب مذکور در پیشگفتار آورده است. «شهرسازی در حال حاضر، به مرحله‌ای گام نهاده است که دیگر نمی‌توان آن را یک هنر دانست. ولی هنوز به درجه‌ای هم نرسیده است که به عنوان یک علم مطرح شود.»
- ۹- آیا دستاوردهای آماده‌سازی زمین در چند سال گذشته از عهده این مهم برآمده است؟ آیا آماده‌سازیهای انجام شده، مورد ارزیابی واقع شده‌اند؟ آیا با تکه تکه آماده سازی کردن اراضی، می‌توان به احداث شهر امید بست؟ آیا با این اقدام، شهر را به امید احداث و گذار نکرده‌ایم؟ یک وجه سازمان کالبدی به مسکن وابسته است و بقیه وجوه آن به حضور همزمان تمام کاربریهای غیرمسکونی در یک تمامیت کالبدی معنادار. اکنون که برای شهروند شدن می‌باید ثبت نام کرد و اهالی یک شهر از طریق پویش‌های اجتماعی گرد نمی‌آیند. مسؤلیت آشنا ساختن اهالی را کدام سازمان به عهده می‌گیرد؟

- ۱۰- مراد از اصطلاح بافت تاریخی، آن قسمت از کالبد شهرهای معاصر کشور است که تا پیش از سال ۱۳۰۰ شمسی شکل گرفته است.
- ۱۱- مراد از اصطلاح بافت قدیمی که در مدتی کوتاه در ترکیب با بافت تاریخی شکل گرفت آن قسمت از کالبد شهرهای معاصر کشور است که در حد فاصل دهه اول تا سوم قرن حاضر شکل گرفته است.
- ۱۲- بنا به تعریف، بافت جدید به آن بخش از رشد شهرهای معاصر اطلاق می‌شود که شکل‌گیری آن از دهه چهارم قرن چهارم آغاز شده است.
- ۱۳- بافت حومه‌ای، چنان‌که از ناسم معلوم است از دهه پنجم قرن حاضر به بعد در پیرامون شهرهای کشور شکل گرفته و بخش اعظم کاربری این بافت مسکونی است.
- ۱۴- «شهرهای جدید، فرهنگ جدید در شهرنشینی»، مجموعه مقالات ارائه شده در سمینار شهرهای جدید در مهرماه ۱۳۶۸- تهیه‌کننده شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول ۱۳۶۹ ص ۱.
- ۱۵ و ۱۶- مأخذ شماره ۲- ص ۱۰۹-۱۳۲، متن اصلی، در ابتدا به زبان فرانسه نوشته شده و در این جا از دیدگاه زبان فارسی اندکی تغییر یافته و به جای واژه‌های بخش عمومی، بخش دولتی گذاشته است.
- ۱۷- جین جکریز در مقاله «شهر را نباید با یک اثر هنری اشتباه کرد» می‌نویسد: «انکار رمانتیک متعلق به قرن هیجدهم، می‌پنداشتند که برای انسانها، بهتر است که از شهرهای برنظم و بی‌در و پیکر فعلی بیرون بروند و در محیطی منظم، ساخته و پرداخته معماران هنرمند، زندگی کنند. افکار تکنوکراتیک قرن بیستم نیز همچنان با همان ساختار فکری گمان می‌برند که می‌توان برای انسان معاصر، شهرهای بهتری از آنچه که در آن بسر می‌برند ساخت. «برای اطلاع بیشتر سراجمد شود به کتاب مقالاتی در باب شهر و شهرسازی به کوشش سنجهر مزینی انتشارات دانشگاه ملی ایران ۱۳۵۵. ص ۱۴۷-۱۵۷.
- ۱۸- مأخذ شماره ۸- صفحه ۳ و ۴.
- ۱۹- «از دهه هفتاد قرن نوزدهم، آثار هنری جورج، نخست در آمریکا و سپس در بسیاری از کشورهای اروپایی محبوبیت یافت. جورج معتقد بود: «که سالکیت خصوصی زمین، منشأ تمام بلایا و نابسامانی‌هاست.» او در آثارش، به مسائل گوناگون پرداخته است که بعدها، در فعالیت‌های مختلف شهرسازی مورد توجه قرار گرفت. وی از شهرهای بزرگ، با عنوان غده‌ها یاد می‌کرد و می‌گفت: جمعیت مناطق روستایی نیز رو به تقلیل است. در حالی که تراکم جمعیت در شهرهای بزرگ، موجب شده که زندگی انسان به خواری و ذلت کشانیده شود. وی به روشنی، رابطه میان توسعه شهرها و شرایط سیاسی حاکم بر آنها را تشخیص می‌دهد و می‌نویسد: که در شهرهای بزرگ، عظیم‌ترین ثروتها و عسک‌ترین نوع فقر و فاقه به چشم می‌خورد... در آلمان، سقوط رژیم سلطنتی و انقلاب ۱۹۱۸، موجب تغییرات عظیمی شده، قانون اساسی ۱۹۱۹، موضوع کنترل مصرف زمین برای تأمین مسکن مناسب برای تمام افراد جامعه را به عهده دولت گذاشت. این قانون، سلب سالکیت زمین را برای هدفهای خانه‌سازی و شهرسازی مجاز می‌دانست. پوزنر، در این مورد چنین می‌نویسد: از سال ۱۹۱۸ به بعد حجم وسیعی از خانه‌سازی، قبل از همه در هلند، آلمان و اتریش انجام گرفته است. این کشورها، بیش از هر نوع ساختمانی، به خانه‌سازی پرداخته‌اند تا شاید توجه سایر کشورها را به موضوع جدید معماری که همانا طراحی و ساختن مسکن مناسب می‌باشد جلب کنند. بدینسان، تغییرات عمیقی که در تمام ابعاد فرهنگی اروپا رخ داد تأثیرات تعدیل‌کننده نیز در شهرسازی داشت.»

- ۲۰- مأخذ شماره ۸ صفحه ۱۶-۲۶.
- ۲۱- همان، صفحه ۴۲-۴۴.
- ۲۲- این دیدگاه در کشور ما نیز طرفدار دارد. رئیس سازمان میراث فرهنگی معتقد است: «که باید سرمایه گذاری جدی و متناسب دریافت تاریخی انجام شود... اگر بافت فرسوده شهر رها شود و در حاشیه آن، شهر جدید ساخته شود، میرایی این بافت، طبیعی است.» روزنامه همشهری شنبه ۱۵ تیر ۱۳۷۲ سال اول شماره ۱۵۱ صفحه ۱۳.
- ۲۳- مأخذ شماره ۸ ص ۲۸
- ۲۴- مأخذ شماره ۸ ص ۴۵-۵۴
- ۲۵- شهر درخشان ترجمه Radiatn Town و شهر پهندشتی ترجمه Broad acer city شهرسازی معاصر ترجمه لادن اعتضادی مأخذ شماره ۸ گرنه شده است. در مورد تعدیل طرحهای گذشته، به فصل ۸ کتاب مذکور مراجعه شود.
- ۲۶- برلن پی ریر: نوشهرها ترجمه رضا قیصریه، نشر فضا، ۱۳۶۵- تهران ص ۵۴-۵۵.
- ۲۷- همان، ص ۱۲۹.
- ۲۸- همان، ص ۱۵۴-۱۵۵.
- ۲۹- همان، ص ۲۰۶-۲۰۷.
- ۳۰- همان، ص ۲۳۶-۲۳۷.
- ۳۱- فردوس شاهرخزاده: مجموعه قوانین و مقررات مورد عمل وزارت مسکن و شهرسازی، ناشر شرکت خانه گستریکم - اسفند ۱۳۶۸- ص ۲۵۳-۳۵۹.
- ۳۳- مأخذ شماره ۲۷- ص ۲۵۲-۲۵۳.

## رشد و توسعه شهرهای جدید از طریق رشد تکاملی

مهندس سهراب مشهوری

به نظر می‌رسد، طبیعی‌ترین شکل رشد شهرها، به شکل دوایر متحدالمركز است - به شکل اسواچی که در هوا یا آب بخش می‌شوند. همواره، این‌گونه رشد به عنوان طبیعی‌ترین شکل آن تصور شده است، زیرا سکونتگاههای بشر، برای هزاران سال، در دوایر متحدالمركز رشد یافته است. ولی این سکونتگاهها، کوچک بودند و بیش از چند صد هزار نفر جمعیت نداشتند و رشد آنها آهسته صورت می‌پذیرفته است.

تمامی روشهای توسعه شهری که بر این زمینه استوارند، از ابتدا، مركز شهری ثابتی برای شهر فرض می‌نمایند، مانند: رشد ستاره‌ای، رشد دوایر متحدالمركز و رشد هذلولی. در مراحل بعدی، رشد، تمام نشار را به مركز تحمیل می‌کند و تا حد مرگ آن را پیش می‌برد.

یک روش مقابله با چنین مشکلی (مشکل وجود مراکز شهری که فضای مناسب رشد، همپای رشد شهر را دارند) طرح شهر خطی است با مركز خطی. در چنین شهری، مركز می‌تواند، همراه با رشد طولی شهر به شکل طولی رشد نماید. ولی در چنین شهرهایی، مشکلات دیگری بروز می‌کند مانند: دوری نقاط شهری از یکدیگر، طولانی بودن دسترسی به بخش اعظم مراکز شهری که در جوار محل سکونت نیستند، مشکل جلوگیری از ساخت و ساز در جوار بخشهای ساخته شده مرکزی (که کشش بیشتری از نقاط انتهایی ساخت و سازهای خطی دارند)، تراکم آمد و شد در تنها خیابان اصلی و طریل شهر، لزوم بهره‌وری از بستر مناسب برای رشد خطی شهر و .....

### مركز شهر در شهرهای جدید چگونه ساخته شود؟

در طراحی شهرهای جدید، شانس برخورد مناسب با این مشکل وجود دارد. بنابراین، در آغاز معمولاً این سؤال مطرح می‌شود، که برای شکل‌گیری و رشد مركز شهری چه باید کرد؟

۱- آیا باید در ابتدا مركز شهر را ساخت؟

در این صورت، این سرمایه‌گذاری اضافی از کجا تأمین می‌شود؟ ضمن این‌که، مراکز احداث شده در مراحل اول توسعه، بدون بهره‌وری باقی می‌ماند.

## ۲- آیا باید محل توسعه شهر را خالی گذاشت تا بتدریج ساخته شود؟

در این حالت، اولاً، این فضای رهاشده در مرکز شهر، همواره آن را نیمه تمام نشان می دهد و زشت می سازد (پولادشهر اصفهان) ثانیاً، با این شرط عملی است، که حد توسعه نهایی شهر قطعی باشد و خدمات شهری نیز برای همیشه ثابت باشند و سطح معینی را طلب نمایند.

## ۳- شهر به شکل قطاعی ساخته شود.

یعنی: مرتباً بخشی از شهر و بخشی از مرکز ساخته شود. بدین ترتیب، تا تکمیل شهر، مرکز شهر در کنار آن جای دارد و همواره ناقص است به علاوه، در این حالت نیز شهر باید در اندازه معینی ساخته شود و از آن اندازه پیشتر نرود.

## پیش فرضهای غلط

معمولاً اتخاذ چهار پیش فرض غلط، مباحث مربوط به رشد و توسعه شهر و مرکز آن را پیچیده تر می کند. اولین اشتباه این است، که تصور می شود، می توان طبق برنامه، شهر را از ابتدا تا انتها ساخت، اندازه آن را در حد معینی نگه داشت و ساخت و ساز مردم را کاملاً طبق ضوابط و مقررات اداره نمود. در حالی که شهر، مانند یک موجود زنده، از محیط و ساکنان همواره تغییر پذیرنده، شرایط اقتصادی و اجتماعی منطقه و کشور و بسیاری عوامل دیگر تأثیر می پذیرد و طرح آن باید آن قدر منعطف باشد که بتواند تغییرات و خواسته های شهروندان را در هر برهه از زمان پاسخ گوید. مهمتر آن که: تعیین اندازه آن از پیش، به هیچ وجه ممکن نیست. اشتباه دوم، که از اشتباه اول نشأت می گیرد، تصور یک مجموعه ثابت از عملکردها به عنوان مرکز شهر است.

عناصر تشکیل دهنده مرکز شهر، بر اساس جمعیت شهر، جمعیت حرزه نفوذ مستقیم شهر، نقش شهر در منطقه و کشور، عملکرد اقتصادی شهر، تحولات اجتماعی و فرهنگی و ..... ضرورت و جردی می یابد. به علاوه، تمام این عوامل، ثابت نیستند و متغیرند. بنابراین، ذکر چیزی به عنوان مرکز شهر، طراح و برنامه ریز را دچار اشتباه می نماید و باید گفته شود مرکز یک شهر، با جمعیت معین که در هر مرحله دارای عملکردهای مشخصی است. برای مثال، در اولین مرحله، شهری داریم با جمعیت حداکثر چند ده هزار نفری که بسیاری از آنها غیر ثابت بوده و در خدمت احداث شهرند، معمولاً، بدون خانواده یا با خانواده پراولاد هستند و بهترین حوائج اولیه آنها در ارتباط با مرکز شهر، رفع نیازهای اوقات فراغت است.

در مراحل نهایی مرحله احداث شهر، گروه سازندگان خاص، جای خود را به ساکنان دائمی می دهند و توسعه شهر، دیگر توسط سازندگان معمول شهرهای طبیعی شکل می گیرد با تغییر ساختار ساکنان، نیازهایی که مرکز شهر باید بر آورد نیز تغییر می کند.

۳- سومین اشتباه، در استفاده از کلمه «مرکز» نهفته است. این کلمه، باعث می شود که به نظر آید، مرکز شهر باید متمرکز بوده و تمام عوامل سازنده آن گرد هم جمع شوند، در حالی که شهرها، در مرحله معینی از رشد، بر اساس عناصر کاملاً متنوع سازنده مرکز شهری، چندین مرکز پیدا می کنند که هر یک نقش خاصی دارند و

می توانند در جوار یکدیگر نیز ساخته نشوند.

۴- اشتباه دیگر، از آنجا ناشی می شود که به نظر می رسد، بنای اختصاص یافته به هر عملکرد، همواره می تواند به همان عملکرد پاسخ گوید. در حالی که، جابه جایی مکانی عملکردها، هم ممکن است و هم می تواند ضروری باشد. برای مثال، مرکز اداری یک شهر بیست هزار نفری، وقتی شهر دارای جمعیت صد هزار نفری شد، دیگر پاسخگوی خواستهای شهروندان نیست و به فضایی وسیع تر و جدیدتر نیاز خواهد داشت و فضای قدیمی، آن گاه به مرکز برزن، ناحیه یا محله بدل خواهد شد.

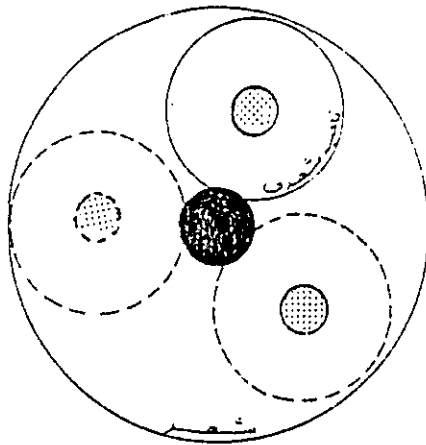
### نحوه رشد و توسعه مرکز شهر به شکل تکاملی

قبل از پرداختن روشی که بتواند مسأله رشد مناسب مرکز شهر را ممکن سازد، نگاهی دوباره به مرکز شهر و کارکرد آن، شاید بتواند رهگشا باشد.

فرض می شود یک شهر، که مقرر است با برنامه ریزی معینی رشد نماید، در اولین مرحله، جمعیتی حدود پانزده تا بیست هزار نفر را پذیرا باشد. مرکز شهری آن از چه عملکردهایی تشکیل می شود؟ با توجه به آستانه های معین جمعیتی که برای هر عملکردی لازم است، بدون شک، این مرکز شهری، نمی تواند خدمات یک مرکز شهری دویست هزار نفری را در خود جای دهد. برای مثال، نمی تواند از کلینیک های تخصصی خاص استفاده نماید. چون، تعداد پزشکان رسته های خاص تخصصی و همین طور امکان ابتلا به چنین بیماریها، در حدی است که پوشش این تخصص ها، حداقل در حد یک جمعیت چندصد هزار نفری است. به علاوه، معمولاً چنین متخصصانی، در دانشگاهها نیز تدریس می کنند. در حالی که یک شهر بیست هزار نفری، حتی نمی تواند دارای مدرسه ای فنی باشد، چه رسد به دانشگاه. بنابراین، در واقع مرکز چنین شهری، عملکردهایی در حدود یک ناحیه شهری را در خود می پذیرد (و شاید هم برخی از خدمات خاص را که به مناسبت شهر بودن بالضروره باید پذیرا باشد)

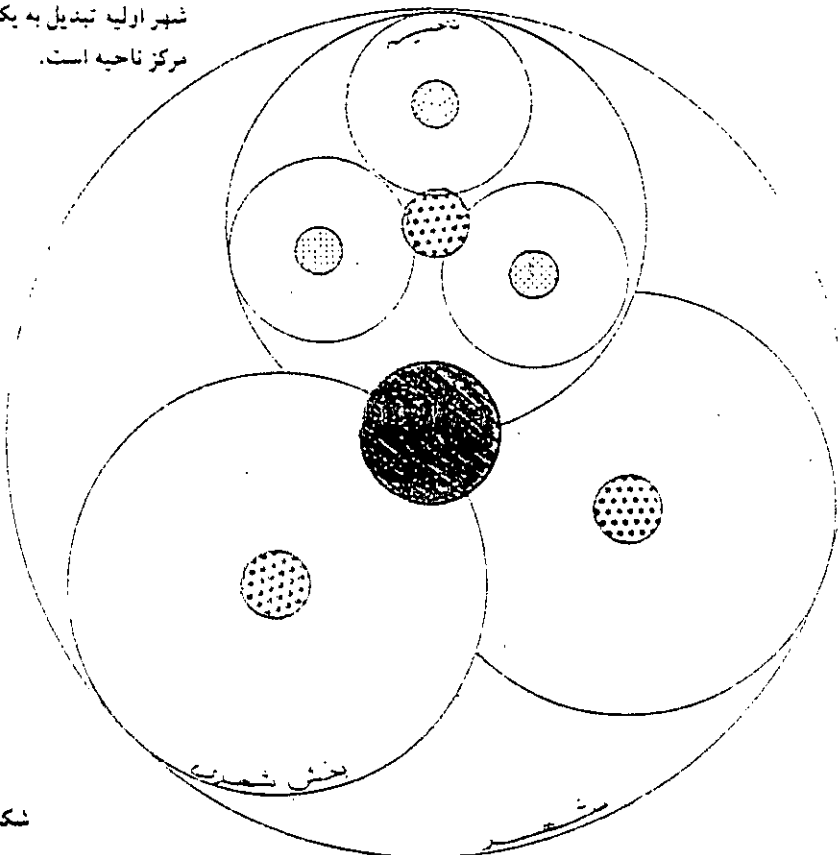
در مرحله بعد، این شهر، به یک شهر ۵۰ تا ۶۰ هزار نفری بدل می شود. آیا با رشد خدمات و عملکردهای مرکزی آن به سه تا چهار برابر، شهر کامل خواهد بود؟ بطور قطع خیر، زیرا، آستانه جمعیتی جدید، عملکردهای کاملاً جدیدی را طلب می کند که باید از صفر بنا شوند. حتی عملکردهای سابق، همچون: مراکز فروش دم، ضرورتاً باید تغییر ماهوی بیابند. بنابراین، شاید راه حل صحیح، ایجاد یک مرکز شهری جدید برای جمعیت رشد یابنده، و تبدیل مرکز قدیمی شهر به مرکز یک مجموعه پایین تر شهری (مثلاً مرکز یک ناحیه شهری) باشد. در این صورت، مراحل رشد، باید به گونه ای طراحی شود که مجموعه ساخته شده قبلی، بخشی از شهر جدید باشد.

برخلاف رشد تدریجی شهرها، که بخشهای جدید، بخشی از شهر قدیمی هستند. توسعه های بعدی شهر نیز به همین ترتیب، یعنی به شکل مراحل کامل (و نه تدریجی واحد به واحد) باید صورت پذیرد و برنامه ریزی، به گونه ای انجام شود، که در هر مرحله، مرکز شهری جدیدی برای کل مجموعه شهر احداث گردد و بخشهای قدیمی تر و مراکز آنها، به رده های پایین تر تقسیمات شهری بدل گردند. (شکل ۱).



۱- مرحله اول رشد شهر (۱۵ تا ۲۰ هزار نفری)

۲- مرحله دوم رشد شهر (۵۰ تا ۶۰ هزار نفری)  
شهر اولیه تبدیل به یک ناحیه شهری شده و مرکز آن، مرکز ناحیه است.



شکل ۱- مراحل مختلف رشد شهر

۳- مرحله سوم رشد شهر (۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار نفری)  
شهر مرحله دوم، به یک بخش شهری در شهر جدید تبدیل شده است.

### روش رشد اسلام آباد

دو کسب‌وکار، در روشی که برای توسعه اسلام آباد در نظر دارد، به گونه‌ای، روش رشد تکاملی با مرکز لغزنده را، تحت عنوان رشد پویا، به شرح زیر مطرح می‌نمایند:

#### ۱- نحوه شکل‌گیری شهر اسلام آباد

در شرایط حاضر، رشد شهرها، با سرعت زیادی صورت می‌گیرد که با میلیون‌ها و ده‌ها میلیون نفر جمعیت، تعداد زیادی از خطوط شبکه ارتباطی را دربر می‌گیرد. (شکل ۲-ب). این امر، افرادی را به این فکر واداشته، که می‌توان توسعه خطی یا ستاره‌ای را انتخاب کرد (شکل ج- ۲ و د- ۲)

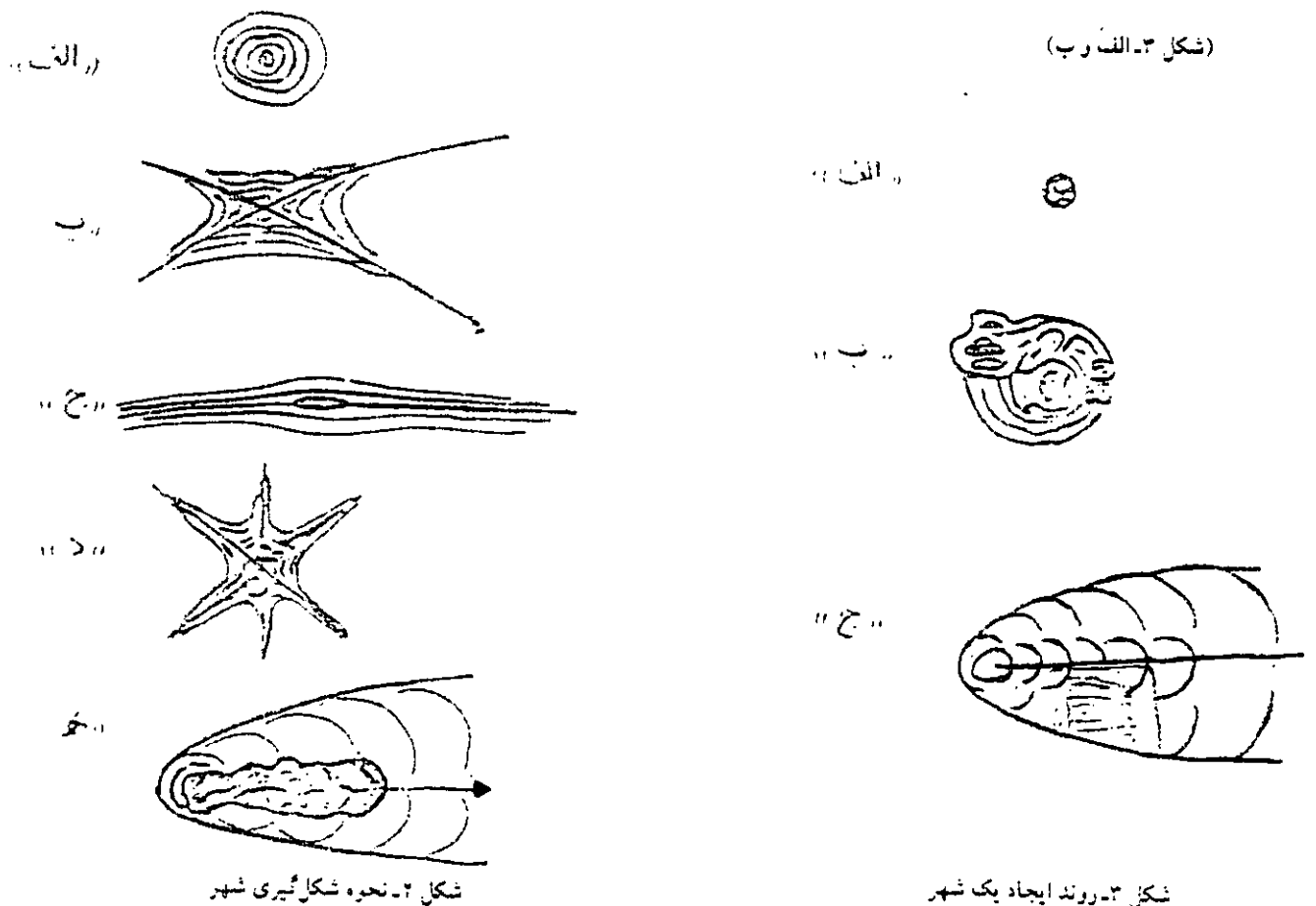


ولی، این راه حلها، نمی تواند به رشد پویای سکونتگاهها، تا زمانی که تمام فشار به مرکز آن تحمیل می شود و آن را تا حد مرگ سوق می دهد کمک نماید به علاوه، فرم ستاره ای، بیشترین ضعف را از لحاظ افزایش متوسط فاصله بین ساکنان آن دارد.

تنها راه حلی، که می تواند رشد سکونتگاه را، از یک مرگ آرام حفظ نماید، رشد یک جهتی است، که به شکل مخروطی و در نتیجه به یک شهر پویای مطلوب یا پویا شهر منجر می گردد. (شکل ۲-۵).

## ۲- روند شکل گیری

با این فرض، که ما پاسخ چگونگی رشد و شکل گیری را یافته ایم، باید در نحوه شکل گیری تصمیم بگیریم. چه چیزی اول و چه چیزی در پی آن خواهد آمد. روندی که اغلب (بخصوص برای پایتختها) به کار گرفته می شود و با احداث ساختمانهای دولتی، فضاهای آثار تاریخی (بنای یادبود)، و منازل ساکنان پردرآمد شروع می شود. این امر، نمی تواند مفید باشد. زیرا، ضروری است، نخست ساکنان کم درآمد که شهر را می سازند، اول ساکن شوند، اگر این مطلب مد نظر قرار نگیرد، نتیجه حاصل از آن، ایجاد یک مرکز سمبلیک و چندین منطقه نامساکنی که شامل چند محله کثیف می شود، در کنار هم است. تنها یک راه برای اجتناب از این خطر وجود دارد و آن، تعقیب روند طبیعی ساختمان برای سازندگان بعدی شهر است. این مسأله به معنای درک صحیح و کنترل مؤثر توسعه همه جانبه است، نه گرایش به سمت نیازهای حقیقی و یا شروع با ساختمانهای یادبود، بلکه شناخت کامل نیازهای فراگیر و شروع از آنهاست. (شکل ۳-الف و ب)



## سوم - به چه شکل؟

حال، با این مسأله مواجه می‌شویم، که چه چیزی را بر اساس نیازها، توانایی‌ها و امکاناتی که در تجزیه و تحلیل‌های قبلی ارائه گردید، می‌خواهیم به وجود آوریم. همان‌طور که پیشتر توضیح داده شد، تقریباً، هیچ شانس برای ییگیری یک روش خاص در این مسأله چند بعدی وجود ندارد. هر جنبه خاص این مسأله، مشروط به دیگر جنبه‌ها می‌باشد. بنابراین، جنبه‌های مختلف این مسأله را ارائه خواهیم داد که چه نوع پایتختی باید به وجود آید، بدون در نظر گرفتن این که پاسخ به اولین مسأله، لزوماً به حل مسأله دوم منجر خواهد شد، زیرا در بسیاری موارد، تماسی این مسائل باید هم‌زمان پاسخ داده شوند.

## ۴- اندازه

مسأله اساسی اندازه شهر، بسیاری از تلاشهای معماران را برهم زده و شماری از شهرهای نو و موجود را، در طی چندین سال گذشته با شکست مواجه ساخته است. زیرا، اذهان مردم، با نظریه قدیمی شهر ایستا موافق بوده و تلاش می‌کرده تا اندازه آن را تعیین کند. این مسأله، برای منطقه کوچک مسکونی کشاورزی یا دهکده نجاری دوردستی در منطقه توسعه نیافته معنی پیدا می‌کند. اما در عصر توسعه، در موارد طبیعی، هیچ اندازه‌ای را نمی‌توان تعیین نمود، مگر این که، پیش‌بینی برای مقطع زمانی معینی باشد.

ما نمی‌توانیم اندازه شهر اسلام‌آباد را تعیین کنیم. این شهر، با یک سکنه به وجود آمد - اولین انسانی که برای کسب اطلاعات هواشناسی گمارده شده بود - سپس، جمعیت آن به هزاران و صدها هزار نفر افزایش یافت و به بیلیون هم خواهد رسید و با پیوستن به دیگر آبادیها، به مجموعه‌ای عمده تبدیل خواهد شد و سرانجام، دارای جمعیتی بالغ بر دهها بیلیون نفر خواهد گشت.

تنها عمل منطقی در رابطه با اندازه شهر، تعریف منحنی رشد احتمالی جمعیت است که باید بطور دائم اصلاح شود تا به شهر پایتخت امکان دهد تا با انسان در حال تکامل، در زمینه بزرگترین توسعه‌اش انطباق پیدا کند.

## ۵- خصوصیات

همچنین، دو کسب‌وکار، اظهار می‌دارد: «من، با تعیین شیوه مناسب در مسأله اندازه، بطور غیرمستقیم، به مسأله خصوصیات آن، پاسخ می‌دهم.» از آنجا که پایتخت، همواره رشد می‌کند، پس نمی‌تواند ایستا بماند. بنابر این، باید پویا باشد یعنی: یک پویا شهر باشد (شکل ۴ الف) و چون رشد در یک جهت هدایت خواهد شد، (شکل ۲) این هسته، در فضا گسترش خواهد یافت و یک مادر شهر پویا را تشکیل خواهد داد. بنابراین، پیدایش شهر اسلام‌آباد، به عنوان یک پویا شهر، آغاز شده و رشد خود را به عنوان پویا شهر ادامه خواهد داد.

## شهرهای جدید و افزایش قابلیت شهرهای کنونی

### منصور اسفندیاری

فعالیت‌های مختلفی که در شهر صورت می‌گیرد، در تعیین فرم و موقعیت آن تأثیر می‌گذارد. در جایی که نیازها مشابه و فعالیت‌های سازگارند، آنها را باید به نحوی مستقر نمود که مکمل یکدیگر باشند. کاربرد یک عنصر طبیعی یا مصنوعی، به تعبیر عده‌ای، از طریق فونکسیون و عملکرد آن تعیین می‌گردد. به عنوان مثال: فرم یک هواپیما برای پرواز، یک کارد برای بریدن، و یک خانه برای سکونت، دقیقاً با خصوصیات کاربردی آنها در ارتباط می‌باشد.

به عبارت دیگر، عملکرد هر عنصر، نوع شکل و فرم آن را توجیه می‌کند. به همین ترتیب، بسیاری از عناصر موجود، در شهر شکل گرفته‌اند. در صورتی که، شهری بتواند نیازهای زندگی شهروندان خود را فراهم کرده و در طی زمان، استانداردهای کیفی زندگی شهری ساکنانش را بطور مستمر بهبود بخشد، آنگاه، می‌توان از آن به عنوان یک جامعه ایده‌آل شهری نام برد. در این راستا، سیاست‌های زیر می‌تواند در بهبود کیفیت استاندارد زندگی شهرنشینان مؤثر واقع گردد.

- ۱- کاربری‌های مختلف، بر حسب نیاز و عملکرد آنها در سطح شهر قرار گیرند (بخشایش مناسب).
- ۲- امکان عرضه هر کاربری، توسط کارشناس مربوط بررسی شود. (امکان توسعه سطوح آموزشی در یک یا دو برنامه پنج ساله به عنوان مثال: برای وزارت آموزش و پرورش).
- ۳- کاربری‌های پیشنهادی اراضی فهرست‌بندی شود.
- ۴- امکان حرکت از طریق پیاده و سواره در کلیه سلسله مراتب شهرسازی فراهم گردد.
- ۵- هماهنگی و وحدت در سطح شهر، توأم با تنوع ایجاد شود و از مجاورت کاربری‌های مغایر و مزاحم خودداری گردد.
- ۶- سیمای شهر، همراه با تغییر در تکنولوژی و پیشرفت در آن دگرگون گردد (با حفظ مجموعه‌های باارزش و میراث فرهنگی).

### هدفهای برنامه ریزی شهری

- طراحی شهری، می باید با هدفها و شرایط توسعه یک شهر منطبق باشد که این امر، نیاز به جمع آوری و بررسی اطلاعات جامع دارد. اطلاعات مفید در این زمینه عبارت است از:
- ۱- کاربریهای زمین نظیر: آموزشی، تفریحی، فضای سبز، تجاری و....
  - ۲- خصوصیات محیطی نظیر: توپوگرافی، گسلهای زلزله، هواشناسی و....
  - ۳- مطالعات جمعیتی مانند: نرخ رشد، خصوصیات جمعیت، تعیین الگوی رشد و....
  - ۴- بررسی سیستمهای ترافیکی مانند: تعیین حجم کثش خیابانها و آزادراهها، سیستمهای حمل و نقل عمرمی، پایانههای حمل و نقل و....
  - ۵- اطلاعات مربوط به اقتصاد و سرمایه گذاری نظیر: امکانات، میزان و روند سرمایه گذاری در پروژههای عمرانی شهری و....
  - ۶- اطلاعات مربوط به تأسیسات و تجهیزات و استعدادهای زیربنایی شهری مانند: تولید انرژی، منابع و شبکههای آب، ارتباطات، اشتغال، گاز، برق و....
  - ۷- اطلاعات مربوط به مسکن نظیر: آمار و تراکم مسکن، مناطق مستعد توسعه مسکن، کیفیت مسکن و بنا، نیازهای مسکن و....
- چنانکه ملاحظه شد، طراحی شهری و برنامه ریزیهای وابسته به آن، بخصوص بر فاکتورهایی نظیر: کاربری زمین، ترافیک و حمل و نقل درون شهری، خدمات مسکن و نوسازی تکیه دارد. در کنار این عوامل، تأثیرات زیست محیطی کلیه فعالیت های شهری باید در طراحی مورد ارزیابی قرار گیرد. تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده و طبقه بندی آنها، امکانات، محدودیت ها و حدود فعالیت برنامه های بلند یا کوتاه مدت که اساس طراحی های شهری می باشد روشن می نماید که طرح های تهیه شده باید با توجه به واقعیت های فرهنگی، اجتماعی موجود در جامعه، دارای انعطاف و تطبیق با شرایط روز باشد.

### الگوی رشد شهری

یکی از مهمترین بحثها در شهرسازی، یافتن الگوی ایده آل برای توسعه شهرها می باشد. بطور کلی، پنج فرم اساسی، ساختار توسعه شهرها را تشکیل می دهد که عبارتند از: شهر شطرنجی، شهر متحدالمرکز، شهر خطی، شهر ستاره ای و شهرهای چندمرکزی که محاسن و معایب مخصوص به خود را دارا هستند.

### شهر شطرنجی (the Grid)

در شهر نوع شطرنجی، خیابانهای شهر را به یک چهارچوب کاملاً مصنوعی و غیرقابل انعطاف تقسیم می کنند. تقاطع های هم سطح، در این سیستم، مشکلات اجرایی به دنبال دارند که به نوبه خود هزینه های زیادی جهت غیر هم سطح نمودن آنها می باید صرف نمود. البته، برای رفع مشکلات تردد در این سیستم، کارشناسان توصیه می کنند که، با بن بست نمودن یک یا چند خیابان موازی که به یک خیابان اصلی، منتهی

می شوند و هدایت جریان رفت و آمد محلی خودروها به یک خیابان فرعی و سپس به خیابان اصلی می توان به نحو چشم گیری عبور و مرور اتومبیلها را افزایش داد. همچنین، تا حدود زیادی از بار ترافیکی محل کاست و در نتیجه، در رفع معضل راه بندانها موفق بود. از محاسن سیستم شطرنجی، می توان به سهولت دسترسی، نظام سلسله مراتب (محلی، جمع کننده محلی، اصلی، جمع کننده اصلی، شریانی و ...) ترتیب ساده شماره یا اسم گذاری آدرسها به سادگی شناسایی می شود و جهت یابی سریع اشاره کرد.

سیستم شطرنجی، منظر طبیعی را مورد هجوم قرار می دهد و توسط آن، نمی توان به راحتی، به مسائل اختلاف سطح، و جهت خورشید و سیستم زهکشی پاسخ داد.

### شهر متحد المركز (the concentric)

در این نوع شهرها، فعالیت های آن، در هسته شهر متمرکز شده و حلقه های اطراف، کاربردهای مختلف دارند. هر چه از مرکز دورتر شویم تراکم زمین کاهش می یابد و خطوط ترافیکی، به صورت محیطی یا شعاعی در می آید. در چنین شرایطی، طراحی نقاط های غیر همسطح با اشکال مراجعه می گردد. از اشکالات این سیستم، جهت یابی، یافتن مکانها و نشانی ها، همچنین افزایش فواصل شهر می باشد و از محاسن آن دسترسی سهل به مراکز شهر و تکنیک کاربردها به صورت معقولانه است. در ضمن: خیابانها بدون ایجاد تقاطع های زیاد، در محیط جای می گیرند. در این سیستم، مسیرهای حمل و نقل شهری در برنامه های توسعه شهری، به خوبی در بافت شهر ادغام شده و گسترش آن در آینده به آسانی انجام می گیرد.

### شهر خطی (Linear)

شهرنشینی به نرم خطی، بیانگر تحرک، بویژه حمل و نقل سریع می باشد. این سیستم، کاربردهای زیادی در توسعه شهرهای جدید عرصه می دارد. به عنوان مثال: در شهر استکهلم، بسیاری از شهرکها، توسط مسیر خطی، به مرکز شهر متصل شده و بدین وسیله، مراکز مهم و حساس به سایر نقاط ارتباط پیدا کرده است. مسیرهای خطی سریع السیر نیز مستقیماً به پایانه های حمل و نقل در مرکز شهرک اتصال دارند. در اطراف این ایستگاهها سازه های از برج های آبارتسانی و مراکز خرید احداث گردیده است. ایده اتصال نقاط مختلف شهر توسط خطوط سریع السیر و وجود مراکز خدماتی در طول مسیر، بر قدرت و کارایی این روش بیش از پیش می افزاید.

برای آزاد کردن خیابانهای محلی از ترافیک خیابانهای جمع کننده و آزادراهها، می توان این گونه معابر را به صورت سبز راههایی (Parkway) طراحی نمود که با دسترسی های کنترل شده، توأم گردد. البته در این خصوص، باید کلیه ملاحظات زیست محیطی در نظر گرفته شود تا به زمینهای کشاورزی و مناطق حفاظت شده که احتمالاً در مجاورت این مسیر قرار دارند آسیبی وارد نگردد. اسکان در شهرهای خطی، باید با شرایط مختلف نظیر: بلندی، دره، توسعه در بستر رودخانه، مکانهای هم سطح و غیر هم سطح سازگاری داشته باشد.

### شهر ستاره‌ای (the star)

برای گسترش شهرهای جدید، فرم شهرهای ستاره‌ای توصیه نمی‌گردد. علت پیدایش شهرهای ستاره‌ای به واسطه توسعه بدون برنامه و حاصل افکار ناآگاهانه‌ای است که در توسعه شهر دخالت داشته‌اند. معمولاً در این شکل از توسعه، کلیه جاده‌ها و مسیرهای تجاری به مراکز شهرهای قدیمی منتهی شده و کاربریهای مسکونی و تجاری، با تراکم بسیار بالا، در حوالی هسته مرکزی شهر فرم می‌گیرند. با توجه به بی‌برنامه بودن توسعه این نوع شهرها، یکی از راه‌حلهایی که برای مبارزه با ترافیک در آنها صورت می‌گیرد. عریض نمودن شبکه‌های اصلی و انطباق الگوی اتوبانهای متحدالمركز شعاعی با دسترسی کنترل شده می‌باشد. این سیستم، می‌تواند به یک حلقه در حول مرکز شهر متصل شود. در داخل حلقه، فضای کافی برای توسعه وجود خواهد داشت و شهر، با مناطق اطراف خود تماس کامل ایجاد خواهد کرد. در تقاطع راههای جدید با بدنه اصلی شهر، مناطق فرعی مناسبی به وجود خواهد آمد که به امر ساماندهی شهر و با اسکان اختصاص خواهد یافت.

### شهرهای چند مرکزی (Galaxy)

معمولاً این نو شهرها، از یک هسته مرکزی که توسط مجموعه‌های اقماری احاطه شده است. تشکیل می‌شود. این سیستم، نسبت به سایر الگوهای شهری، قابلیت انعطاف بیشتر و سازگارتر با توپوگرافی زمین و فرمهای مختلف آن دارد. مجموعه‌های اقماری، می‌توانند با دقت در یک منطقه برنامه‌ریزی شوند، بطوری که کالبد مرکزی، توسط خطوط مستقیم یا غیرمستقیم ارتباطی به مناطق اطراف متصل شده و توسط فضاهای سبز و باز احاطه گردند. انگیزی شهرهای چند مرکزی، علاوه بر نقاط ضعف، دارای نقاط قوت متعددی می‌باشد. معایب آن غیرمستقیم بردن خطوط ارتباطی و عدم ارتباط مستقیم بین اجزای آن است. همچنین، برای توسعه نیاز به مقدار زمین بیشتری است. محاسن آن، سازگاری و کاربرد آن با سیستمهای مختلف در مقیاس وسیع برنامه‌ریزی زمین و شهر می‌باشد.

توسعه شهر نیاز به برنامه‌ریزی دقیق در مکانیابی و در نهایت، مراقبت در عملکرد آن به صورت پویا دارد که باید در جهات زیر انجام پذیرد:

- ۱- فرم شهر، حاصل عملکرد آن باشد. شهرهایی که به منظور دفاع، تجارت یا تفریح احداث می‌شوند. هر کدام دارای خصوصیت ویژه‌ای هستند و مقیاس توسعه آنها باید با عملکردشان بطور همگام پیش رود.
- ۲- عناصر تشکیل دهنده بافت کالبدی و غیرکالبدی شهر باید به دقت بررسی و رده‌بندی شود.
- ۳- عناصر شکل‌دهنده سیمای شهر که به فرم آن می‌انجامد (خطی، متحدالمركز، ستاره‌ای ....) و توسعه ارتفاعی (تراکم) آنها، باید در قالب یک ساماندهی منطقی قرار گیرد.
- ۴- بافت شهر، باید با توپوگرافی محل هماهنگ شده و از تخریب بی‌رویه پستی و بلندیها جلوگیری به عمل آید
- ۵- توازن و تعادل مناسب بین توسعه شهر و مسیرهای تردد و فضاهای باز آن وجود داشته باشد.
- ۶- کلیه آزادراههای اصلی و توزیع‌کننده، به صورت سبزه‌راههای زیبا طراحی شوند.

- ۷- تقاطع آزادراهها به صورت گره‌های فضای باز طراحی شوند.
- ۸- به برنامه‌ریزی شهری و توصیه‌های آن به دقت عمل شود.
- ۹- زمینهای مورد نیاز، به هنگام برنامه‌ریزی، ذخیره و یا خریداری شود.
- ۱۰- حد توسعه باید از سطح قابل قبول امکانات محیطی فراتر نرود.

### شهرهای جدید

افزایش جمعیت و رشد بی‌ربره ناشی از آن در شهرها، برنامه‌ریزان شهری را در کشورهای در حال توسعه به تفکر در مورد ایجاد جوامعی با معیارهای انسانی و معقولانه‌تری واداشته است. جوامعی که در آن، مناطق مسکونی، مراکز خرید، اشتغال و آموزش، در یک محیط سبز و پارک مانند، گرد می‌آیند. (ابتر هاوارد Howard Ebenizer) با پیاده کردن ایده شهرهای جدید که بر اساس جامعه‌شناسی تهیه شده بود، پدر این جنبش لقب گرفت. او، شرایط ناهنجار شهرهای صنعتی بریتانیا را مورد مطالعه قرار داد و بر اساس آن پیشنهادی مبنی بر تلفیق شهرها با فضاهای سبز و زیبای اطرافشان ارائه نمود (طرح باغ شهرها) که در آن، انسانها با طبیعت تماس بیشتری داشته باشند. شهرهایی که بر پایه ایده فوق توسعه یافتند، دارای معیارهای مدرن شهرسازی، نظیر فاصله نزدیک محل کار نسبت به محل سکونت و محل تحصیل، همچنین اختصاص فضاهایی به پارک یا باغچه بودند.

باگذشت زمان، کشورهای اروپایی، همچنین امریکا، ایده شهرهای جدید را بتدریج بسط دادند و هر کدام تا حدودی، در گسترش ادغام فضای سبز با محیط شهری موفق شده‌اند.

شهرهای جدید موفق شدند که تمرکز فوق‌العاده جمعیت را در مناطق مسکونی با تراکم متوسط و در میان حلقه‌ای از فضای سبز پارکها و فضای تفریحی جای دهند. در طرحهای جامع و تفصیلی شهرهای جدید، این امکان وجود دارد که کلیه قوانین منسجم و لازم‌الاجرا، بر اساس جدیدترین دیدگاههای شهرسازی، منظم شده و ضمن تلفیق با آخرین سیستمهای در حمل و نقل شهری و دانستیهای زیست محیطی در هم آمیخته و به اجرا گذاشته شوند. حمل و نقل شهری و نقش اتومبیل در این میان به آن درجه از اهمیت رسیده است که این عامل را می‌توان به عنوان یکی از عوامل اصلی طراحی شهری و افزایش درجه موفقیت طرح به حساب آورد. در طراحی شهرهای مدرن، خیابانهای اصلی، در پوسته خارجی محلات جای گرفته و دسترسی به منازل و پارکینگها، غالباً توسط خیابانهای بن‌بست و بالوچ انجام می‌گیرد. ضمناً، مسیرهای تردد، می‌باید به وسیله طراحی منظر و استفاده از پرش گیاهی به آنچنان کیفیتی دست یابند که از آنها به عنوان وسیله‌ای برای زیبایی شهر و پرکردن قسمتی از اوقات فراغت و تفریح شهروندان و تلطیف هوا و محیط زیست استفاده شود. تلفیق فضای سبز و منطقه مسکونی در یکدیگر، تأثیر بسزایی در پایین آوردن هزینه‌های شهرسازی نظیر فرش کردن معابر و جد اول خواهد داشت. ارتباط خدمات مختلف یک محله با یکدیگر، به دور از ترانیک خودروها و از طریق مسیرهای در چرخه و پیاده تأمین می‌گردد. راهبای ارتباطی بین محله‌ای می‌باید چنان طراحی گردد که توسط آنها بتوان خدمات مهم چند محله را زیر پوشش قرار داد و به راحتی به یکدیگر متصل نمود.

قرارگرفتن مناطق مسکونی در میان فضای سبز فشرده، یکی از روشهای بالابردن روحیه شهروندان و کاهش تنش‌های عصبی و میل به انجام ورزش و کار است.

این روش، در حال حاضر یکی از مهمترین هدفهای طراحان و برنامه‌ریزان شهری به شمار می‌رود. در کشور آمریکا، ایده شهرسازی جدید در شهر «ردبرن Redburn» در نیوجرسی، توسط رایت و استاین (Wright and Stein) شکل گرفت. در این شهر، بهترین ایده طراحی و تفکیک فضای پیاده‌رو از فضای ماشین‌رو به کمک تکنیک‌های مختلف بود، در این ایده، مقیاس تقسیم‌بندی شهر، بلوک می‌باشد که شامل بلوکهای بزرگ (Superblock) و بلوکهای کوچکتر می‌باشد. در میان این بلوکهای بزرگ، پارک‌ها، زمینهای بازی و باغها جای گرفته‌اند. به واسطه وجود محیط امن برای بازی کودکان، این نر شهرها، به شهر عصر موتور لقب گرفته است. تجارب به دست آمده از شهر ردبرن، ایده تعمیم این طرح در شهرهای جدید را مورد توجه مسئولان و دستگاه‌های دست‌اندرکار، که سیاست‌گذاران اصلی در زمینه توسعه شهری می‌باشند قرار داد. بتدریج، قوانین ملال‌آور و یکنواخت مربوط به تفکیک قطعات و طراحی شبکه‌های آن جای خرد را به یک برنامه‌ریزی انعطاف‌پذیر و وسیع‌تری داده است. نسل جدید برنامه‌ریزان زمین (Land planners) با تصویب تغییر قوانین کاربری زمینهای شهری، امکان طراحی مناسبتری پیدا نمودند، به نحوی که اسرزه، خانه‌ها و آپارتمانها به صورت گروهی و یا مجزا، به ترتیبی که جبهه اصلی ساختمان مشرف بر جاده بوده و در پشت آنها محل توقف خودروها، پارک و گردشگاه واقع شده باشد، احداث می‌شود.

اجرای این ایده، پس از مدتی، با استقبال وسیع در جامعه روبه‌رو گردید و بطور آزمایشی، عملکرد خوبی ارائه داد و شهرداریها یکی پس از دیگری آن را پذیرا شدند. این برنامه، توسعه جراسع برنامه‌ریزی شده (Planned community Development) و در بعضی مناطق به توسعه واحد برنامه‌ریزی شده (Planned unit Development) نامگذاری شد. آن‌طور که قبلاً اشاره شد، مزیت این گونه طراحی‌ها، در کاربرد پرش گیاهی فشرده در محدوده محله‌ها و ایجاد محیطی امن، احتی‌الامکان دور از ترانیک درون شهری و ارتباط خدمات داخلی محله‌ها، توسط مسیر دوچرخه و پیاده‌رو که حتی الامکان از کنار مسیلهها و پارکها می‌گذرد، است. بررسیهای مربوط به هزینه‌های انجام شده در طراحی‌های شهری که با روشهای نوین صورت گرفته، نشان می‌دهد که عملیات آماده‌سازی، احداث تأسیسات زیربنایی و زهکشی به نسبت ارزانتر و مناسبتر از روشهای گذشته می‌باشد.

#### ملاک ارزیابی در برنامه‌ریزی شهرهای جدید

در برنامه‌ریزی شهرهای جدید، ملاک ارزیابی عبارت است از:

- ۱- تطبیق برنامه با طرح جامع شهر.
- ۲- اقتصادی بودن برنامه.
- ۳- حفاظت منابع انسانی و طبیعی.
- ۴- مؤثر بودن برنامه در توسعه نواحی اطراف.



- ۵- کافی بودن خدمات درون شهری از قبیل: خدمات مربوط به ترافیک، دفع فاضلاب، تأمین آب و تولید انرژی به اضافه خدمات دیگری مانند: مراکز آموزشی، پلیس، آتش نشانی و ....
- ۶- مطالعه آثار مثبت و منفی حاصل از اجرای برنامه.
- ۷- مطابقت برنامه با استانداردهای توسعه عمران زمین، مانند: حریم راهها، اندازه قطعات، سطوح اشغال و محدودیت های ارتفاعی.

### افزایش قابلیت شهرهای کنونی

- گذشته از توسعه شهرهای جدید، قابلیت شهرهای کنونی را نباید از نظر دور داشت و باید راه‌حلهای پیشنهاد نمود تا قابلیت زندگی انس شهرها را بیش از پیش فزونی بخشند. راه‌حلهای زیر، می‌تواند در بهبود وضع کنونی شهرها مؤثر باشد:
- \* فشرده کردن فعالیت‌های مرکز شهر مثل: مراکز تجاری، دولتی و فرهنگی، زیرا پراکندگی فعالیت‌ها، مرکز شهر را نابود می‌سازد.
  - \* گسترش مرکز شهر، تا حد مسکن، توسط مزایع فیزیکی مثل: فضای پارک، سیل یا جاده کمربندی محدود گردد.
  - \* فعالیت‌های ناسازگار از یکدیگر جدا شود.
  - \* فضای ویژه‌ای برای حرکت وسایل نقلیه عمومی در منطقه مرکزی شهر احداث شود.
  - \* حریم ویژه برای وسایل نقلیه مثل: اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی احداث شود.
  - \* کلبه وسایل نقلیه در یک سیستم متمرکز ادغام گردد.
  - \* در مرکز شهر، می‌باید محدودیت‌هایی برای تردد خودروها در نظر گرفته شود.
  - \* پارکینگ‌های حاشیه در محدوده مرکزی شهر احداث گردد.
  - \* از انتقال دهنده‌های مختلف برای دسترسی به مراکز استفاده نمود.
  - \* مراکز شهری از مقیاس اتوبوس به مقیاس پیاده تبدیل شود.
  - \* خیابانها و پارکینگ‌های معمولی حذف شود.
  - \* حریم پیاده‌رو، دوچرخه و سواره‌رو مجزا گردد.
  - \* معیار عمری به شبکه‌های پیاده‌رو و آراضی بین اماکن و ساختمانها، و فضاهای شهری به فعال نمودن فضاهای خصوصی و حیاط‌های منازل و اماکن دولتی تبدیل گردد.
  - \* فعالیت‌های مشابه کنار هم قرار گیرد. (کاربرها و عملکردها).
  - \* کاربریهای مکمل با یکدیگر ادغام شوند. (تمرکز و ارتباط فضایی بین خدمات).
  - \* فعالیت‌های خدماتی و زیربنایی شهری مثل: خدمات مربوط به برف‌روبی، گازرسانی و .... در نزدیکی مجرایها متمرکز شود.
  - \* هنر و طبیعت به درون شهر آورده شود.

- \* محیط شهر با فضاهاى باز یا سایه‌دار و درختکاری شده تزئین شود.
- \* باغهای غیرهم‌سطح و پارکهای روی سقفی (roof deck park) احداث شود. (بویژه در اماکن دولتی).
- \* در اطراف مغازه‌ها و مراکز تجاری و سایر خدمات درختکاری شود.
- \* مناطق فرسوده به منظور توسعه فضاهاى سبز و کاربری مسکونی مجدداً احیا شود.
- \* ارتباط بین مرکز شهر و حومه توسط اتوبانها و باکمک وسائل نقلیه عمومی برقرار گردد.
- \* از ایده‌های تازه و سازنده در کاربری زمین و خدمات، مانند: امکانات حمل و نقل استفاده گردد.
- \* در برنامه‌های میان و بلندمدت، در صورت طرح ایده‌های جدید تجدیدنظر به عمل آید.
- \* از بخش خصوصی و مشاوران توانا، در طراحی و برنامه‌ریزی شهری به منظور گسترش شیوه‌های نوین ابتکاری استفاده شود.

## بررسی مسائل مربوط به مکانیابی، اندازه و ساختار شهرهای

### جدید در بریتانیا

دکتر ایران غازی

موفقیت بریتانیا در ساختن شهرهای جدید، که از سال ۱۹۴۵ شروع شد، مورد تایید بسیاری از صاحب نظران می باشد. گرچه، دولت، مسؤل تأمین خدماتی از جمله آموزش و پرورش برای این شهرهاست؛ اما هر یک از این شهرها، توسط یک شرکت عمرانی، که براساس قانون شهرهای جدید (سال ۱۹۴۹) تأسیس شده، کنترل می شود. بنابراین، مقامهای محلی، شهر جدید را در طول فاز توسعه کنترل نمی کنند. دولت، امکان لازم برای ساختن کارخانه، مغازه ها و خانه ها برای بخش خصوصی را فراهم می کند و خود برای ساختن شهر جدید منابع مالی تخصیص می دهد.

در بریتانیا، نه نفر از هر ده نفر، در مناطق شهری زندگی می کنند. این نسبت، در آغاز قرن نوزدهم فقط دو نفر بوده است، پیشرفت در تکنولوژی ساخت وسائط نقلیه، تصمیم درباره حد نهایی شهرها را بسیار مشکل ساخته است. جغرافیدانان، برنامه ریزان، سیاستمداران و آینده نگران، در مفهوم واژه شهر، بحث بسیار دارند. بحث برخی از آنان، بر سر تعریف دقیق واژه شهر، بدین منظور است، که می خواهند بر اتفاق نظر بر مفهوم آن اطمینان یابند، تا بتوانند از آن، برای حل مشکلات شهری استفاده کنند. در کشور ما، رشد سریع شهرها و تمرکز جمعیت در چند شهر بزرگ، مسائلی جدی در زیست شهری مطرح ساخته و بحثهای بسیاری بر سر آمایش شهری وجود دارد که هنوز حل نشده است. همچنین، ایجاد شهرها و شهرکهای جدید در کشور، که از دهه ۱۳۵۰ تاکنون، شتاب زیادی گرفته، مسائل قابل تاملی در زمینه مکانیابی، اندازه و ساختار این شهرها به وجود آورده که توجه به آن و برنامه ریزی برای ساماندهی آن دارای کمال اهمیت است. در بریتانیا نیز، سالهای جنگ (۳۹-۱۹۴۵) فرصت کافی به دست داد تا به تجدید نظر در نقش برنامه ریزی برای بازسازی بریتانیا

پرداخته شود. سه گزارش مهم درباره «توزیع جمعیت صنعتی»، «جبران خسارات و مالیات» و «آمایش در مناطق روستایی» اساس بسیاری از برنامه‌ریزیهای پس از جنگ قرار گرفت. نتیجه این گزارشها، نشان داد که جمعیت صنعتی بریتانیا، بریژه در لندن و شمال غرب آن به سرعت در حال رشد است و هژده بخش صنعتی از بیست و سه بخش صنعت در حال رشد سریع، در لندن مستقر شده است که این امر، منجر به سفرهای طولانی نیروی کار به بخشهای صنعتی، ایجاد تراکم ترافیک و وضعیت بد بهداشت می‌گردد. راه حل پیشنهادی در این گزارشها نیز عبارت بود از توسعه شهرهای کوچک و توزیع صنعت و جمعیت صنعتی در سراسر کشور، بطوری که قریب به یک میلیون نفر را در خارج از مرکز لندن تعداد محدودی را در مناطق مسکونی کمربند سبز و بقیه را در مجمره‌ای از شهرهای جدید، در بیرون لندن و در سراسر کشور مستقر سازند.

در این مقاله، سعی شده است، پس از نگاهی گذرا به مفاهیم واژه شهر و بررسی عوامل اصلی تعیین کننده مکان شهرهای جدید بریتانیا، در اندازه شهرها، براساس هدفی که شهر برای آن ساخته شده سخن گفته شود و در پایان، ضمن بررسی خطوط اصلی تعیین کننده ساختار فیزیکی شهرهای جدید، در تأمین زیستی متعالی برای شهروندان و بر شمردن سبب موفقیت بریتانیا در ایجاد این شهرها، به این پرسش پاسخ داده شود که چه چیز باعث شده که این شهرها تا این حد جالب باشند. ضمن آن که با بررسی نقش منطقه مرکزی دو شهر نمونه که هنوز هم برای بریتانیا و سایر نقاط جهان به صورت مدلهای کارآمد مطرح می‌باشند. روابط مراکز این شهرها، با مناطق مسکونی آنها مشخص می‌گردد. گفتگو در مورد این دو شهر، حاوی نکات قابل توجهی است که احتمالاً می‌تواند در موارد مشخصی از توسعه شهرهای جدید در کشورمان به کار آید.

### مفاهیم واژه شهر

در بریتانیا، واژه «شهر»، پنج تعریف به کار می‌رود:

۱ - Town یا شهرک: که مجمره‌ای است از خانه‌ها یا ساختمانها که بزرگتر از یک روستا و کوچکتر از یک شهر می‌باشد. (۱)

۲ - City یا شهر: همان مرکز فضای شهری می‌باشد. این مکان، معمولاً مرکز تاریخی بوده و ممکن است مرز آن منطبق بر موقعیت قبلی یک حصار دفاعی باشد و امروزه، یک خیابان پهن، یا نام یک خیابان، مشهور باشد. در داخل این حصار، قصر حکمران وقت، محل سکونت وابستگان نزدیک او، خانه تجار، و بناهای مذهبی نظیر: کلیسا و صومعه قرار داشت. ساختمانهای مدرن این قسمت، شامل ساختمانهای اداری و تجاری می‌باشد. و معمولاً، مناطق وسیعی از بخشهای توسعه یافته مدرن‌تر دور آن را گرفته است. به قدیمترین بخش لندن هم، که اکنون مرکز تجارت، بانکها و بیمه است همین واژه اطلاق می‌گردد.

1 - Fowler, H. W. and Fowler, F. G., (Eds), The Concise 'Oxford Dictionary', Fifth Edition, Oxford At The Clarendon Press, 1927. P. 1373.

۳ - Conurbation یا منطقه بزرگ شهری<sup>(۱)</sup>: عبارت از یک فضای بزرگ شهری است که در آن شهرکهایی به وجود آمده و گسترش یافته است. پاتریک گدز، که یک برنامه‌ریز شهری است، آن را پدیده‌ای جدید می‌داند که از پیوستن چندین شهر کوچک و بزرگ به هم به وجود می‌آید و در مسیر خود همه روستاها و شهرهای کوچکتر را می‌بلعد.

۴ - Metroplis یا مادر شهر، که شهر اصلی یک منطقه است. در سال ۱۹۷۴، انگلستان به شش متروپل تقسیم شد. این کار، به منظور برنامه‌ریزی و کنترل حمل و نقل انجام گرفت. سپس، هر متروپل، برای مقاصد دیگری، به قسمتهای کوچکتر تقسیم شد. شاید بتوان این تقسیمات را، معادل تقسیمات سیاسی استانی و شهری کشورمان به شمار آورد.

۵ - Megalopolis یا شهر چند میلیونی<sup>(۲)</sup>: این لفظ که به شهرهای بسیار بزرگ جهان اطلاق می‌شود. اولین بار، در اواخر دهه ۱۹۳۰، توسط لویز مسفورد، برنامه‌ریز آمریکایی، برای شهرهایی نظیر: لندن، نیویورک و ترکیه به کار رفت. در دهه ۱۹۶۰، جین گوتسن، این لفظ را برای تعریف منطقه‌ای شهری به طول نهصد و پنجاه کیلومتر که از بوسطن تا واشنگتن دی سی ادامه یافته و نیویورک، فیلادلفیا و بالتیمور را در بر می‌گرفت به کار برد. این مجموعه عظیم شهری، از چند شهر بزرگ و بسیاری از مناطق شهری ترکیب یافته است. پروفیسور پیتروال، این شهرهای بسیار بزرگ را «جهان شهر» نامیده است<sup>(۳)</sup>. (جدول شماره ۱) اسامی تعدادی از این شهرهای بسیار بزرگ را در قاره‌های جهان نشان می‌دهد. رشد شهرهای چند میلیونی، از مرکز بزرگ شهر به مراکز کوچک شهر صورت می‌پذیرد، و در آن، سفر به محل کار کوتاهتر است. افول مرکز بزرگ شهر در برخی از شهرها، مشکلاتی را به وجود آورده است. مراکز آشنان و مردم به حومه انتقال یافته‌اند و هیچ چیز، جز منطقه مرکزی پرآوازه، برای تقرا، که معمولاً مهاجران و غیر سفیدپوستند به جای نگذاشته است. مراقبت مادی و کنترل سیاسی این مناطق، مشکل اساسی در ایالات متحده امریکا است و در بریتانیا هم، مستلزم بذل توجه بسیار از سوی دولت می‌باشد.

نشانه‌های موجود حاکی از آن است که شهرهایی، در داخل این مناطق، و این مناطق، خود درون مناطقی از شهرها قرار دارند<sup>(۴)</sup>. شهر قدیمی، با نقش غالب دسته مرکزی، ابتدا توسط حومه‌ای احاطه شده که با راه آهن و سپس با خطوط اتوبوسرانی پیوند خورده، و اکنون، این شهر بزرگ، به وسیله کمربندی از فضای سبز احاطه شده و دارای شهرهای کوچک خوابگاهی و مراکز اقماری در حال رشد می‌باشد.

1 - a - Monkous, F. J. 'A Dictionary of Geography', Edward Arnold, P. 95

b - Geddes, P. 'Cities in Evolution', Ernest Benn, 1915.

2 - Gottmann, J. 'Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States. Twentieth Century Fund, New York, 1961.

3 - Hall P. 'The World Cities, The Future Metropolis' Weidenfeld and Nicolson, rev. ed 1977.

۴ - نکوئی، دکتر، «جغرافیای کاربردی و مکتبهای جغرافیایی»، مؤسسه چاپ و انتشارات استاذ ندس رضوی، ۱۳۶۴، ص ۱۲۲.

## جدول شماره ۱: اسامی تعدادی از شهرهای چند میلیونی (جهان شهرها)

اروپا	آمریکا	آسیا	افریقا
لندن	نیویورک	توکیو	قاهره
پاریس	شیکاگو	شانگهای	اسکندریه
برلن	لوس آنجلس	پکن	
بیرمنگام	فیلا دلفیا	تین سین	
مادرید	دترویت	هنگ کنگ	
رم	بستن	اوزاکا	
آتن	سانفرانسیسکو	یرهان	
مسکو	اوکلند	چرنکینگ	
لینگراد	واشنگتن	کاتن	
	پیتسبرگ	لریا	
	کلیرلند	هاربین	
	مونتreal	سژل	
	تورنتو	کنکته	
	ریودونانیرر	بسنی	
	ساندربولر	جاکارتا	
	برینس آیرس	دهلی	
	لیما	مدرس	
	سانتیاگو	کراچی	
	برگرتا	تهران	
	کاراکاس	استانبول	
		مانیل	
		سنگاپور	

علاوه بر تعاریف فوق، تعریف دیگری از شهر که برنامه ریزان توسعه شهری در اروپا و آمریکا به آن توجه دارند عبارت است از:

City Region یا ناحیه شهری، که همان حوزه نفوذ است و حوزه نفوذ، عبارت از فضایی است که از نظر اشتغال و خدمات به شهر وابسته است. شهرهایی نظیر: بریستول، بیرمنگام و منچستر در بریتانیا، دارای حوزه نفوذی به شعاع حدود چهل کیلومتر می‌باشند. به این معنی که مردم، از چهار کیلومتری، برای خرید و کار و برخورداری از خدمات درمانی در بیمارستانهای تخصصی و استفاده از مراکز هنری مانند تئاتر به شهر آمد و شد می‌کنند. مطالعاتی که در دانشگاه برکلی کالیفرنیا انجام شده، نشان می‌دهد که شهر، هم کانون یک الگوی اجتماعی است، و هم این که مرکزی برای ارتباطات. (در ایالات متحده، به این ناحیه شهری، متروپولیتن استاندارد Metropolitan Standard Area گفته می‌شود). بنابراین، ناحیه شهری، برعکس تعریف فیزیکی آن در توصیف منطقه شهری بزرگ (Courbation)، یک تعریف عملکردی (Functional) است که براساس الگوهای پویا ترجیه می‌گردد.

### برنامه‌ریزی شهری و تکامل آن در بریتانیا

در قرن نوزدهم، شهرهای بریتانیا بسرعت رشد یافت و با رشد طبیعی جمعیت و مهاجرت روستاییان، موج خانه‌سازی، نواحی روستایی حومه‌ها را هم فراگرفت و شرایطی در این نواحی به وجود آمد که غالباً نامطلوب و وحشت آور بود. در سال ۱۸۵۱، حدود ۵۰٪ از جمعیت، در نواحی شهری می‌زیست و شهرهای بزرگ هم با حداکثر سرعت رشد می‌کرد. رشد شتاب آمیز شهرها و مهاجرت آنان گسیخته طبقات مختلف اجتماعی به آنها، چنان وضع ناگوار اخلاقی به وجود آورد که نریسندگان آن زمان، آمارنگران کننده‌ای از قانون شکنی، شرابخواری، فساد اخلاقی و خیانت شهروندان به ثبت رساندند. بسیاری از صاحبان قدرت سیاسی نیز نگران آن بودند که جمعیت جدید شهری، آرامش و ثبات اجتماعی را تهدید خواهد کرد. در این سالها، مسکن را شاخص اصلی شرایط زیست می‌دانستند و سرشماری سال ۱۹۱۱ نیز نشان می‌داد که ۱۶٪ از جمعیت، در شرایط بسیار شلوغ و غیر بهداشتی زندگی می‌کنند. این نسبت، در برخی از نواحی داخلی شهرها بسیار بیشتر بود و به ۳۵٪ هم می‌رسید که نتیجه آن، وضعیت بد بهداشت و افزایش بیماریها و میزان بسیار بالای مرگ و میر کودکان بود<sup>(۱)</sup>. در پاسخ به چنین شرایط نامطلوب، برخی از صاحبان صنایع، برای کارگران خرید، در

1 - a- Mearns, A., (1883), 'The Bitter Cry of Outcast London, An Enquiry Into Condition of The Abject Poor', Reprinted by Frank Cass and Co. 1970, pp. 6-7

b- Beames, Th, 'The Rookeries of London,' 1859

c- Goodwin, G, 'Town Swamps and Social Bridges', 1859

d- Booth, Ch, 'Life and Labour of The People in London', 1889.

e- Booth, General W, 'In Darkest England and the Way Out', 1890

حومه‌های با صفا، خانه‌هایی ساخته و وسائل رفاه آنها را فراهم نمودند. اما این اقدام کافی نبود. تا این که سال ۱۹۰۹، قانون «مسکن و برنامه‌ریزی شهری» به تصویب رسید. البته، قبل از آن، در سال ۱۸۷۵، قانون بهداشت عمومی به تصویب رسیده بود و در سال ۱۸۹۸ نیز، ابهنزرهوارد، طرح «باغ شهر» را پیشنهاد کرده بود<sup>(۱)</sup> که در سال ۱۹۰۱، هنگامی که ریموندانویین<sup>(۲)</sup>، کتاب «هنر ساختن یک خانه» را نوشت از آن استفاده شد. در طول هفتاد سال از قرن بیستم، بیش از چهل قانون در ارتباط با مسائل مربوط به مسکن و توسعه و برنامه‌ریزی شهری در بریتانیا به تصویب رسد و به اجرا درآمد که برخی از آنها به شرح زیر می‌باشد:

قانون مسکن (۱۹۲۳) برنامه‌ریزی شهری (۱۹۲۵) برنامه‌ریزی شهر و روستا (۱۹۳۲) ایجاد باغ شهرها (۱۹۳۵) ایجاد کمربند سبز (۱۹۳۸) توزیع صنایع و جمعیت در شهرهای کوچکتر (۱۹۴۰) برنامه لندن بزرگ منطقه‌ای در رابطه با شهر و روستا (۱۹۴۴) جهاد بازسازی مناطق آسیب دیده از جنگ دوم (۱۹۴۴) قانون شهرهای جدید و تأسیس شرکت‌های عمران این شهرها (۱۹۴۶) توسعه شهری (۱۹۵۳) حفظ بناهای تاریخی و آثار باستانی (۱۹۵۳) پرداخت خسارت به ساحان املاک و وضع مالیات (۱۹۵۴) هوای پاکیزه و کنترل آلودگی (۱۹۵۶) کمیسیون شهرهای جدید (۱۹۶۱) ترانیک شهرهای کوچک (۱۹۶۳) شورای ورزش و تفریحات شهر (۱۹۶۴) توسعه صنعتی و احیای زمینهای بایر (۱۹۶۶) زیباسازی فضای شهرها و کنترل کیفیت محیطی (۱۹۶۷) برنامه‌ریزی شهر و روستا (۱۹۶۸) حمل و نقل و حمل مسافر در شهرهای بزرگ (۱۹۶۸) مردم و برنامه‌ریزی (۱۹۶۹) تأسیس اداره حفظ محیط زیست (۱۹۷۰) دولت محلی و تعیین محدوده اختیارات (۱۹۷۳) مناطق متروپولیتن (۱۹۷۴).<sup>(۳)</sup>

از ترانین مزبور، آنچه مستقیماً مربوط به بحثها، در این مقاله می‌گردد، عمدتاً قانون شهرهای جدید و تأسیس شرکت‌های عمران مربوط به این شهرها (۱۹۴۶) است. پس از تصویب این قانون، شهرهای جدید متعددی در بریتانیا ساخته شد. (سی در شهر جدید) که عبارتند از: چهار شهر در ایرلند شمالی، پنج شهر در اسکاتلند، در شهر در ویلز، بیست و یک شهر در اینگلند، (نقشه ۱)، جمعیت اولیه این شهرها، ۱/۱۷۹/۳۰۹ نفر و جمعیت نهایی آن ۲/۲۰۷/۳۶۰ تخمین زده شد. برای پر جمعیت‌ترین شهر، «لانکسایر مرکزی» با جمعیت اولیه ۲۳۴۵۰۰ نفر، جمعیتی حدود ۲۸۵۰۰۰ نفر و برای کم جمعیت‌ترین شهر، «میدویلر»، با جمعیت اولیه ۷۹۰۰، جمعیتی حدود ۱۳۰۰۰ نفر در نظر گرفته شده بود.

1 - a- Howard, A, 'Tomorrow: A Peaceful Path To Real Reform' Swan Sonnenschein, London, 1898.

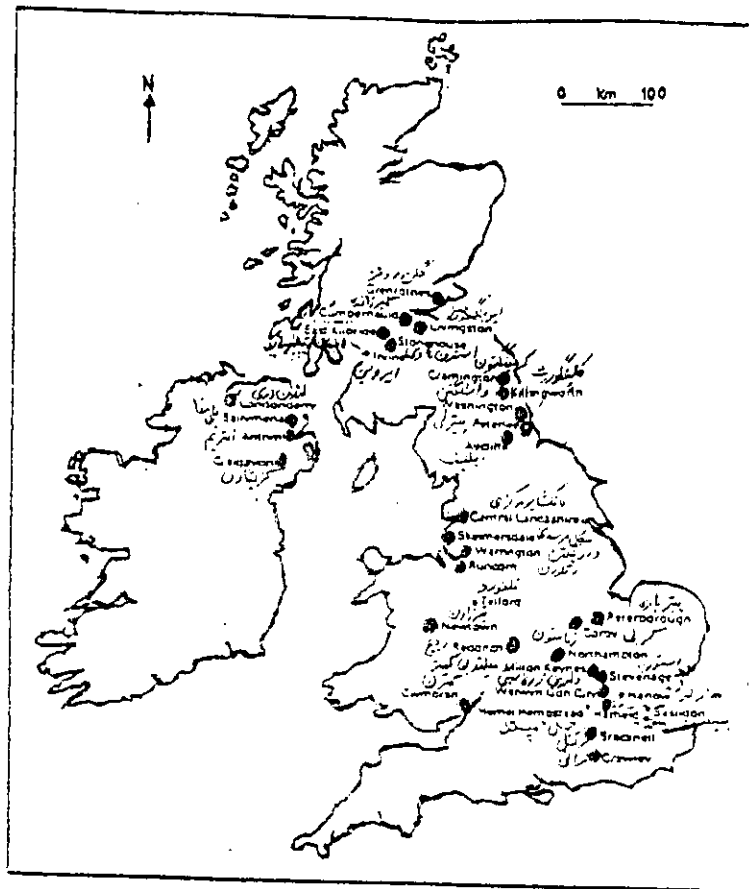
b- Howard, E., 'Garden Cities of Tomorrow' Feber, 1902

2 - Inuwin R and Parker, B. 'The Art of Building A Home', Longmans Green and Co, 1901.

3 - Burke, G, 'Towns in The Making', Edward Arnold, 1975, P. 63.



نقشه شماره ۱ - شهرهای جدید بریتانیا



## موازن شهرهای جدید

آنچه باعث شده تا شهرهای جدید بریتانیا، شرایط مطلوبی برای زیست داشته باشند یک عامل نیست، بلکه ترکیبی از عوامل است که مهمترین آنها به شرح زیر می باشد: (۱)

۱ - جمعیت این شهرها از تعداد اندکی شروع شده و حداکثری که برای آنها در نظر گرفته شده زیر ۳۰۰/۰۰۰ نفر است.

۲ - شهر به صورت یک مجموعه کامل و توسط یک شرکت عمران طراحی شده است.

۳ - محلی که برای شهر انتخاب شده معمولاً از متروپول جداست و همین امر باعث شده که زمین ارزاتری خریداری گردد.

۴ - نسبت بزرگی از بناهای تاریخی شهر در مالکیت شرکتهای عمرانی غیر سودجو می باشد.

۵ - شهر جدید به گونه ای برنامه ریزی شده که همه خدماتش در خود آن فراهم باشد و جمعیت متوازی برای کار و تفریح در آن زندگی کنند.

### مکانیابی شهرهای جدید

در مکانیابی شهرهای جدید بریتانیا، سه عامل اصلی وجود داشته است. برخی از شهرها در مناطقی ساخته شده‌اند که دولت سعی داشته توسعه اقتصادی را در آن تشویق نماید. شهر واشنگتن در شمال شرقی انگلستان از این نوع شهرهاست (نقشه ۱). در سبیری و لهستان، شهرهای جدید را در نزدیکی معادن ذغال سنگ، آهن و نفت ساخته‌اند به این امید که، ایجاد صنایع در این مناطق مهجور، تحرک و ثروت به بار آورد. نوع دوم از شهرهای جدید، در نزدیکی ما در شهر بزرگ ولی جدا از آن می‌باشد. حلقه‌ای از هشت شهر جدید پیرامون لندن در این گروه قرار می‌گیرد. این گروه از شهرهای جدید، به منظور کاهش تراکم جمعیت لندن ساخته شده اما به دقت، توسط کمربند سبزی از مادر شهر بزرگ جدا شده‌اند. (۱) در مجارستان، در اطراف بوداپست، و در چکسلواکی، در اطراف پراگ، از الگوی لندن، (کمربند سبز و شهرهای جدید اطراف آن تقلید شده است). آخرین گروه از شهرهای جدید: دنباله مادر شهرها هستند. استکهلم، کپنهاگ و هلسینکی دارای شهرهای جدید در امتداد خطوط راه آهنی هستند که از شهر خارج می‌شود.

### اندازه شهرهای جدید

اندازه شهرهای جدید در بریتانیا، بر اساس هدفی است که شهر برای آن به وجود آمده است. یعنی: هر جا تراز باشد که شهر جدید، نقش مهم‌ترین شهر منطقه‌ای را ایفا کند، تا جایی رشد می‌یابد که به اندازه یک شهر بزرگ برسد. شهرهای کوچکتر، بدین منظور برنامه‌ریزی شدند که برای کارگران کارخانه‌های بزرگ و یا صنایع نوآبادی واحدهای مسکونی مناسب فراهم شود. (۲) شهر کربن در نورت هامپتون شایر (۳) که برای کارگران ذوب آهن ساخته شده است نمونه‌ای از این قبیل شهرهاست.

### ساختار شهرهای جدید

طرح جامع شهرهای جدید در بریتانیا، شامل مرکز شهر، مناطق مسکونی، و محل کار می‌باشد. چنین طرحی، شبکه راهها و انواع سیستمهای خدماتی برای تمام مناطق را در بر می‌گیرد. در این طرح، به ازای هر ده هزار نفر سکنه شهری، حدود چهار هکتار زمین در مرکز شهر در نظر گرفته شده که معمولاً در نزدیکی مرکز هندسی شهر قرار دارد. مغازه‌ها، ادارات، سالنهای ورزشی و سخنرانی، سینماها و رستورانها در این مرکز قرار دارند. مناطق صنعتی در این شهرها، در عین آن که باید از نواحی مسکونی به دور باشد تا مزاحمتی برای ساکنان فراهم نیآورد حتی المقدور باید در فاصله‌ای از مناطق مسکونی واقع شود که بتوان پیاده یا با دوچرخه بدانجا رفت و آمد کرد. بسیاری از شهرهای جدید، دارای در منطقه صنعتی است که حدود صد و پنجاه هکتار زمین را در بر می‌گیرد. صنایع خدماتی، معمولاً در اطراف مراکز خرید قرار دارند و به دقت، توسط یک حفاظ یا شیبهای احتمالی از دید پنهان گشته‌اند. مناطق مسکونی نیز، غالباً در محله‌هایی با جمعیت بین پنج تا دوازده

1 - Murton, R. "London's Green Belt: Containment in Practice", Allen and Unwin, 1984.

2 - Hopkinson, M.F. "The English Medium Sized Town" Settlement Studies Service, Paper No.

37. Bedford College of Higher Education, 1985.

3 - Corby and Northamptonshire

هزار نفر، سازمان یافته است. هر محله، دارای مغازه‌ها، مدارس ابتدایی، مرکز اجتماعات و کلیسای مخصوص به خود می‌باشد. محله‌ها، طوری طراحی شده که از هم جدا باشند و به وسیله کمربند سبز و خیابانهای اصلی محدود شده‌اند، همچنین سعی شده است، از طریق تنوع در اندازه خانه‌ها و قیمت آنها نوعی ترکیب اجتماعی متشکل از پیر و جوان، طبقات با درآمد بالا و متوسط، خانواده‌های بزرگ و افراد مجرد در این شهرها پدید آید. (۱)

در طول پنجاه سالی که از ساختن شهرهای جدید در بریتانیا می‌گذرد، طرح برخی از آنها اصلاح و با شرایط زمانی تطبیق داده شده است، چنانکه بر میزان جمعیت پیش‌بینی شده آنها افزوده شده و در دو مورد نیز، ساخت آنها پس از بنای چند خانه متوقف شده است. انتقادی که بر این شهرها شده آن است که: ساکنان برخی از این شهرها - که در همان سالهای اول ساخته شده - احساس زیستن در شهر را نمی‌کنند و آخرین آنها نیز با تراکم بیشتری همراه بوده است. نقشه شماره ۲ بافت فیزیکی شهرهای مختلف را نشان می‌دهد.

#### شهر جدید هارلو

هارلو، نمونه‌ای از اولین شهرهای جدید است که در سال ۱۹۴۷ بنیاد نهاده شد. این شهر، در سنی و هفت کیلومتری شمال شرق لندن واقع شده و قرار بود که جمعیت ۴۵۰۰ نفری اولیه آن، تا بیش از ۱۰۰۰۰۰ نفر گسترش یابد. هدف اصلی از بنای آن نیز، ایجاد شهری بود که همه احتیاجاتش را در خود تأمین کند و دارای جمعیت متوازی برای کار و زندگی باشد. طرح جامع این شهر، توسط سرفردریک گیبرد<sup>(۲)</sup> تهیه شد که شامل: واحدهای مسکونی، تجاری، صنعتی، مغازه‌ها، اسکانات تفریحی و مناظر زیبا و فضاهای باز بود. در این جا، زندگی در مکانی جریان دارد، که در چهل و شش سال قبل، از یک دهکده روستایی به یک جامعه بزرگ شهری - صنعتی تبدیل شد. در این شهر، صنایع کارگاهی، نظیر: گاراژها، مراکز تعمیر رادیو و تلویزیون و یک مرکز خرید در کانون هر محله قرار دارد. برای هر محله، مدارس ابتدایی در نظر گرفته شده، تاکردکان ناگزیر نباشند از عرض خیابانهای شعاعی عبور کنند. خیابانها، براساس حجم ترافیکشان ساخته شده و فضاهای سبز، که خانه‌ها را احاطه کرده، با حاشیه‌ای از چمن و درخت، تا قلب شهر امتداد می‌یابد. جدول شماره ۲، فونکسیونهای متفاوت و متنوع شهر هارلو را نشان می‌دهد<sup>(۳)</sup>. گرچه، بعداً در طرح اصلی شهر، تغییراتی داده

1 - Sackler, A.L., 'A Behavioural Study of Location Changes in Upper Class Residential Areas: The Detroit Example', Indiana University Press, 1974.

2 - Sir Fredrick Gibberd

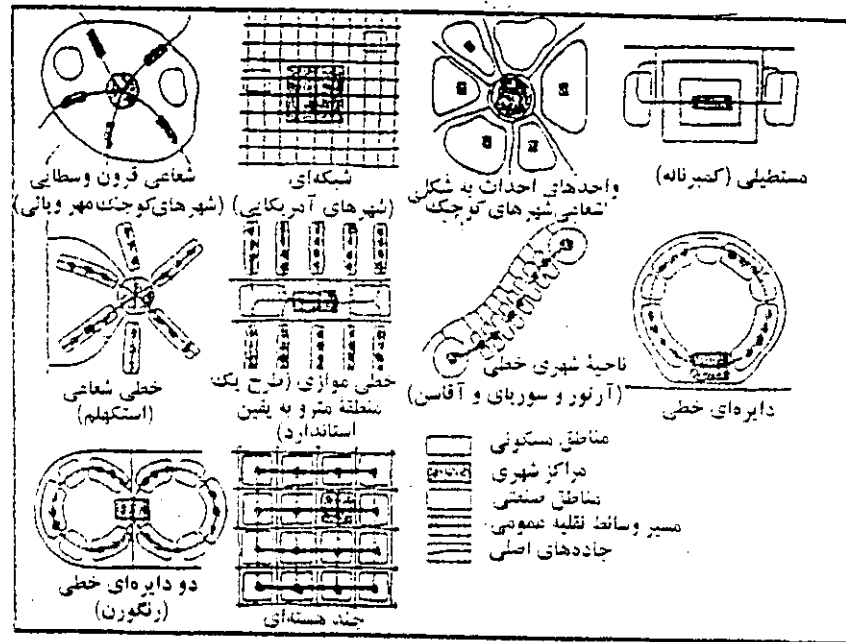
۳ - برای آگاهی بر برخی از مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی، کلید بیزیکی و فونکسیونهای شهری در کشورمان به کتب زیر مراجعه نمایید:

الف - زنجانی، دکتر، «مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی، ۱ - جمعیت» مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.

ب - ترفیض، دکتر، «مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی، ۲ - مسکن» مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت

شد تا امکان گسترش آن فراهم آید، اما، اصول اولیه شهرسازی آن، همچنان دست نخورده به جا ماند تا مدلی باشد برای طراحان در بریتانیا و خارج از آن.

نقشه شماره ۲ - بافت فیزیکی شهرهای جدید



جدول شماره ۳: فونکسیونهای منطقه مرکزی شهر جدید هارلو

- قسمت اداری که شهر از آنجا اداره می‌شود.
- مراکز اصلی خرید و قسمت تجاری.
- مرکز فرهنگی، ورزشی و تفریحی نظیر: تئاتر شهر، سینماها، گالریها، کتابخانه‌ها، استادیوم و سالنهای ورزشی و میدان کریکت شهر.
- ساختمان انبارها، صنایع خدماتی و مراکز عمده فروش.
- مناطق مسکونی برای کسانی که می‌بایند در مرکز اصلی شهر در هتلها، سازرخانه‌ها، آپارتمانها و خانه‌ها زندگی کنند.

سکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.

ج - رفیعی، م، «مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی، ۳ - اقتصاد، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و

شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.

د - رهنمایی، دکتر، م، «مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی، ۴ - حرایط، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت

مسکن و شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.

## شهر جدید کمبرنالد

کمبرنالد، نمونه دیگری از شهرهای جدید بریتانیا است؛ و در حقیقت، مدل تغییر یافته نوع اول شهرهای جدیدی است که در حاشیه لندن واقع شده. برنامه ریزان، در مورد کمبرنالد، که در سال ۱۹۵۶ بنیاد گذارده شد، از عقیده تقسیم شهر به بخشهای مختلف فاصله گرفتند و به سوی استقرار تمامی شهر به گرد مرکز شهر روی آوردند.

این کار، به معنی تراکم زیاد خانه‌ها در اطراف مرکز شهر، بر قرار تپه، و تقریباً جدایی کامل ساکنان پیاده و خودروها از یکدیگر بود. در چنین شهر متراکمی، هر کسی می‌توانست به فاصله ده دقیقه پیاده روی به مرکز شهر و تسهیلات آن دست یابد. برنامه ریزان، انتظار داشتند که این مسأله، مردم را تشویق کند که همدیگر را بشناسند و جامعه جدیدی را بنانند.

کمبرنالد، در فاصله سی دقیقه‌ای از شرق گلاسگو و در نزدیکی اتوبان، راههای اصلی و راه آهن واقع شده است (نقشه شماره ۱). شهر، بر فراز تپه واقع شده و دارای بخشهایی است که به علت معادن قدیمی ذغال سنگ توسعه نیافته است. تپه مزبور، به طول هشت و عرض سه کیلومتر است و حدود بیست متر ارتفاع دارد. این محل مرتفع، یک شهر فشرده خطی را در دید معماران قرار می‌دهد که مناظر زیبای آن، در پهنه زمینهای مناسب تفریح، اطراف شهر را نرا گرفته است. برنامه ریزی ترافیک، پیشرفته‌ترین شکل برنامه ریزی شهری در این شهر جدید است و شامل یک شبکه ترافیکی در در سطح، و در تمام تقاطع‌ها می‌باشد. برای هر خانه، یک گاراژ یا فضای پارکینگ وجود دارد و یک پارکینگ چند طبقه نیز برای نشانی‌ها ساخته شده است. مناطق مسکونی، فشرده و متراکم است و خانه‌ها، در طبقه، دارای دو در ورودی جداگانه برای اتومبیل و افراد است. با نمای آفتابگیر رو به باسجه و چند پنجره دارای حفاظ رو به جلو. تمام فضاهای مسکونی، دارای مناظر زیبا با نماهای متنوع، چمنها و اشجار و زمینهای بازی برای کودکان و بچه‌هایی است که تازه راه افتاده‌اند. مرکز چند طبقه‌ای شهر، بر فراز تپه، دارای پیاده‌روهای هوایی است و رفت و آمد اتوبوسها، کامیونها و اتومبیلها در سطح صورت می‌گیرد و برای جابه‌جایی مردم به طبقات بالاتر، آسانسورها و پله‌های متحرک تعبیه شده است. یک فضای چهار هکتاری برای مغازه‌ها، کلیساها، قهوه‌خانه‌ها، ادارات، باشگاهها، هتل، رستوران، سینما، سالن سخنرانی، شهرداری، کالج فنر و کتابخانه در نظر گرفته شده است.

درباره شهرهای جدید بریتانیا، نظریات متفاوتی وجود دارد. جامعه‌شناسان معتقدند که این شهرها، بسیار ندرده، ترقی‌آمده عملکردی و بیش از حد مطابق برنامه بوده است<sup>(۱)</sup>. در ساختمان آنها از سیمان، زیاد استفاده شده و رنگ خاکستری و تیره همه جا به چشم می‌خورد. همچنین، در این شهرها، حیات اجتماعی

1 - a- Daniel, P and Hopkinson, M, 'The Geography of Settlement', Second Edition, Cliver and Boyd, Harlow, 1989.

87-115

PP.

b- Walmsley, D.J. and Lewis, G, J, 'Human Geography, Behavioral Approaches', Longman, London and New York,

PP. 74-153.

1984.

وجود ندارد، زیرا اکثر مردم، دارای اتومبیل شخصی هستند و از حیات اجتماعی دور افتاده‌اند.

### نتیجه‌گیری

از آنچه گفته شد می‌توان چنین نتیجه گرفت که: بریتانیا، در توسعه شهرهای جدید، کشوری موفق بوده است و بسیاری از الگوهای شهرسازی در این کشور، می‌تواند با اصلاحاتی، به عنوان مدل‌های مطلوب، مورد استفاده کشورهای قرار گیرد، که اکنون با آن نوع مشکلات در زیست و توسعه شهری روبه‌رو هستند، که بریتانیا در صد تا صد و پنجاه سال قبل با آن روبه‌رو بود. علت اصلی موفقیت این کشور، در احداث شهرهای جدید، آن بود که: اولاً، همزمان، سه قانون مهم را به تصویب رساند و آن را به دقت در سراسر کشور به اجرا درآورد. اولین قانون، مربوط به توزیع صنایع، در بیرون از لندن بزرگ و ایجاد اشتغال در سراسر خاک بریتانیا بود که در سال ۱۹۴۵، به تصویب رسید. قانون دوم، احداث شهرهای جدید بود که در ۱۹۴۷، به صورت هشت شهر جدید، در حلقه‌ای بیرون از حد نهایی لندن بزرگ و با کمربندهای سبز در حد فاصل آن، و سپس بیست و پنج شهر دیگر در سراسر بریتانیا، از ایرلند شمالی و اسکاتلند گرفته، تا ویلز و اینگلند به اجرا درآمد. قانون سوم، برنامه‌ریزی برای شهر و روستا بود که در سال ۱۹۴۷، به تصویب رسید این قانون، معیار جامعی بود که اساس برنامه‌ریزی و کنترل آمایش (Land Use) قرار گرفت و با استفاده از آن، برای پرداخت خسارات نواحی آسیب دیده از جنگ دوم، و یا فضاهای مورد نیاز طرح‌های توسعه، و وضع مالیات برای مناطقی که با اقدامات عمرانی ارزش بیشتری می‌یافت راه‌حلهای اصولی پیدا شد. همچنین، براساس همین قانون، سازمانهای مسئول برنامه‌ریزی، برنامه توسعه جامعی را، که چهارچوب اصلی طرح توسعه کالبدی آینده کشور بود تهیه کردند. در این برنامه، وضع موجود بهره‌برداری از اراضی، مناطقی که باید در آینده توسعه یابد، و مناطقی که به صورت فضاهای سبز به جا ماند، مشخص گردید. از سال ۱۹۴۵ تا سال ۱۹۶۰، برنامه‌ریزی شهری، اصولاً یک فرآیند فیزیکی بود. دولت، محل استقرار صنایع و شهرهای جدید را تعیین می‌کرد و هدف اصلی اثر کنترل و هماهنگی طرح توسعه کالبدی کشور بود. از سال ۱۹۶۰ به بعد، دولت در فعالیتهای زیباسازی، حفاظت و نوسازیهای درون شهری هم مشارکت نمود و سازمان حفظ محیط زیست شهری، وظایف مهمی در این زمینه به عهده گرفت. در عین حال، یک عامل مهم موفقیت دولت، مشارکت گسترده مردم، و مشورت با آنان بود، که برای آن هم قانونی به تصویب رسید. نکته بسیار مهم در موفقیت بریتانیا در توسعه شهرهای جدید آن برده است که، پیوسته، در فرآیندی هماهنگ، به مسائل حمل و نقل شهری، اقتصاد منطقه‌ای، کنترل وسیع و دقیق آمایش شهری و روستایی، کیفیت زیست محیطی، نیازهای اجتماعی و پیشرفت و تعالی جامعه، رسیدگی شده است<sup>(۱)</sup>. در شهرهای جدید، همه احتیاجات مردم، از اشتغال گرفته تا همه نوع خدمات و نیازهای فرهنگی و تفریحی فراهم است. چشم اندازه‌های زیبا و فضاهای سبز، همراه با بافت موزون خیابانها،

1 - a- Webber. M.W. "Permissive Planning" Town Planning Review, 39, No4, 1969.

b- Haywood, P. "Planning and Human Need" David and Charles, 1974.

c- Hancock. J. "Urban Development and Planning", Basil Blackwell Publi. 1980. PP. 4-6, 18-21 and 58-61

خانه‌ها و اماکن دیگر، شرایط مطلوبی را برای کار و زندگی فراهم نموده است. برنامه‌ریزان شهری در بریتانیا، از تکنیکهای کمی و مدل‌های کامپیوتری استفاده می‌کنند و برنامه‌ریزی را فعالیتی دسته جمعی می‌دانند که متخصصان متعدد و مختلف در آن مشارکت دارند. برنامه‌های توسعه شهری در این کشور، پیوسته مورد بازبینی و اصلاح قرار می‌گیرد و در مقابله با تحولات شهری در آینده انعطاف پذیر است.

### پیشنهادها

در پایان این نوشتار، با توجه به رشد بالای جمعیت، مهاجرت‌های روستایی - شهری، نابسامانیا و در هم ریختگیهای فضاها، زیست و فعالیت در سطوح ملی، منطقه‌ای شهری و درون شهری و نیازمندیهای مربوط به اشتغال، مسکن، بهداشت و درمان، آموزش و ... برای گروههای سنی، مطالعه در زمینه‌های زیر را پیشنهاد می‌کند:

- بررسی جامعی در تعیین وضع موجود اجتماعی - اقتصادی و آمایش منطقه‌ای، شهری، روستایی و درون شهری به عمل آید.

- شهرهای موجود، براساس نوعی تقسیم بندی سلسله مرتبی و عملکردی طبقه بندی شوند.

- طرح توسعه شهری و برنامه‌ریزی برای آینده، با جهت‌گیری به سوی توسعه شهرهای کوچک و متوسط، با تأکید بر عملکرد بالا و تأمین همه احتیاجات در آن صورت پذیرد.

- از همه متخصصان و صاحب نظران در مسائل شهری، با ژرف بینی و آینده نگری استفاده شود و زمینه مشارکت گسترده مردم در اجرای طرحهای شهری فراهم آید.

- و سر انجام این که، در راستای هدف برنامه‌ریزی برای شهرهای جدید، می‌توان از تجربیات بریتانیا در این زمینه، با اعمال اصلاحات لازم، منطبق با شرایط جغرافیایی، فرهنگی، اجتماعی - اقتصادی کشورمان استفاده نمود.

## تجارب نوشهرهای فرانسه و سوئد

دکتر محمد مسعود

هدف از تحقیق در زمینه‌های گوناگون نوشهرهای فرانسه و سوئد، دستیابی به مدل یا الگوی خارجی، جهت استفاده در نوشهرسازی ایران نیست، بلکه هدف، نشانگر بینش و روشی نوین است که در مکان و زمان دیگری موفق بوده و می‌تواند تجارب ما را با توجه به ویژگیهای کشورمان غنی سازد. اغلب مطالعات شهری، به منظور برنامه‌ریزی و طراحی، از شهروندان شروع شده و سپس به سوی ساختار فضای شهری گرایش پیدا می‌کند، ولی در مورد نوشهرها، به علت عدم وجود آنان، و در نتیجه نبود بعد تاریخی - اجتماعی، برنامه‌ریزی و طراحی شهری، همچون رسالتی غیر ممکن می‌نماید. در این صورت آیا می‌توان راه حلی پیدا کرد؟

### تاریخچه نوشهرهای فرانسوی

در اواخر دهه ۱۹۵۰ میلادی، منطقه پاریس، با رشد چشمگیری مواجه بود. هر ساله، صد و پنجاه هزار نفر بر جمعیت آن افزوده می‌شد در حالی که مناطق مسکونی، قدیمی و فرسوده شده بودند. در این میان، شهر پاریس، بخش عمده مشاغل اداری و تمام بخشهای خدماتی و تأسیسات بزرگ را در خود جای داده بود. حومه آن، با جمعیت ۵/۷ میلیون نفری خود، کاملاً به مرکز وابسته بود. شبکه حمل و نقل به شکل امروزی وجود نداشت. خطوط مترو هم فقط تا پشت دروازه‌های شهر پاریس آمده بود و تنها بیست و نه کیلومتر شاهراه وجود داشت (بزرگراههای غرب و جنوب).

با ایجاد مرکز آمایش و شهرسازی منطقه پاریس و ارائه طرح هادی توسط این موسسه، برنامه‌ریزی و آمایش این منطقه، در مدتی کوتاه به موفقیت‌های بزرگی دست یافت.

طرح هادی منطقه پاریس، در سال ۱۹۶۵ به واسطه روند سریع افزایش جمعیت، بطور اضطراری ارائه گردید که نتیجه آن، طرح احداث هشت شهر جدید در حومه شهر بود. این نوشهرها، برای پذیرفتن دست کم سه



میلیون سربار جمعیتی پاریس برنامه‌ریزی شده بود. در این طرح، پیش‌بینی شده بود که برای اتصال شهرهای جدید الاحداث با هم، و با ما در شهر، از بزرگراهها استفاده شود. ضمناً، به منظور حفظ یکپارچگی منطقه و سهولت در جا به جایی همگانی، احداث یک شبکه حمل و نقل موثر و سریع السیر (RER) پیشنهاد گردید. هدف اصلی طرح بنیاد نو شهرها، علاوه بر برشکن کردن سربار جمعیتی، تشکیل منطقه‌ای با چند مرکز و در نتیجه سازماندهی فضایی حومه و توسعه اقتصادی و تعادل اجتماعی - فرهنگی منطقه بوده است. بررسی سال ۱۹۷۶، نشان می‌دهد که تلاش برای رسیدن به هدف‌های فوق، در عمل، کندتر از آنچه طرح هادی پیش‌بینی کرده بود انجام می‌گرفت. در این سال، با بحران نفت، و به تبع آن، کاهش توسعه اقتصادی فرانسه، طرح احداث سه نو شهر رها گردید و در عوض، برای ایجاد مناطق طبیعی متعادل کننده (پارکهای منطقه‌ای، فضاهاى سبز شهری) در پنج شهر باقیمانده تاکید گردید. اهرمهای اجرایی چنین سیاست آمایشی، نو شهرهایی هستند که پیرامون سه محور اصلی توسعه قرار می‌گیرند.

### ویژگیهای محورهای سه گانه توسعه منطقه ایل - دو - فرانس (ile - de - france)

محورهای توسعه دارای سه امتیاز عمده هستند:

- ۱ - فضای بیشتری برای رشد تواناییهای محلی دارند.
  - ۲ - به علت وجود نو شهرها، به نوع جدیدی از سازمان و ساختار فضای شهری دست یافته‌اند.
  - ۳ - دارای زمینه پویایی اقتصادی و تبدلانی قابل گسترش می‌باشند.
- الف) محور مرکزی: از مانت (MANTES) تا مو (MEAUX) گسترده‌ترین محور است و براساس منطق شعاع مرکزی، در شرق و غرب حوزه مرکزی گسترش یافته و از امکانات زیربنایی موجود بهره می‌برد. در واقع به قطبهای تولیدی - تجاری و خدمات مرکزی، فضای لازم برای رشد و توسعه در خارج از هسته مرکزی را می‌دهد.
- ب) محور شمالی: از سرژی (CERGY) تا رواسی (ROISSY) برای ایجاد تعادل، حفظ کمربند سبز، توسعه نو شهرهای موجود در این ناحیه و بالاخره سبک کردن بار مرکزیت در جهت شمال شکل گرفته است.
- ج) محور جنوبی: از سن - کاتن - آن - ایرلیسن (ST. QUENTIN - EN - YVELINES) تا سِنار - سنار (MELUN - SENART) را شامل می‌شود و هدف‌های آن، همان موارد یاد شده برای محور شمالی ولی در جنوب منطقه است.

محدوده روستایی منطقه ایل - دو - فرانس در برگیرنده ۷۵٪ از کل این منطقه می‌باشد که ۵۵٪ آن زمینهای کشاورزی و ۲۰٪ دیگر مناطق جنگلی است. آمایش این فضای روستایی، بر مبنای حفاظت و ارزش دهی استوار است. محدوده سبز در این منطقه، در برگیرنده فضای فعالیت روستایی و منابع طبیعی می‌باشد.

### بررسی ویژگیهای نو شهرهای پاریس

نو شهرهای منطقه پاریس، که در ابتدا، تنها از جانب دولت و بعدها از طرف مقامهای محلی (شورای

منطقه‌ای) حمایت می‌شد، اکنون دیگر توسط بخش خصوصی و عوامل فعال بخش آزاد اداره می‌شوند. در مقابل نیاز روز افزون جمعیت و کارگاههای تولیدی به فضا و تاسیسات زیر بنایی، نوشهرها، پاسخگوری خوبی هستند و با وجود ساختار اداری کارا و تعادل مالی، زمینه رشد و شکوفایی حومه بزرگ (شهرکهای اقماری) را فراهم خواهند آورد.

هم اکنون، پنج شهر جدید وجود عینی یافته و در سال ۱۹۸۷، حدود ۶۰۰/۰۰۰ نفر جمعیت، ۲۲ هزار شغل، ۱... هکتار فضای اشتغال و دو میلیون مترمربع دفاتر خدماتی و فضای اداری را در خود جای داده‌اند که در آینده نیز قابل گسترش و توسعه هستند.

این پنج شهر عبارتند از: اوری، سرژی پونتره، سن - کانتن - آن ایولین، مارن - لا - واله و سُلن - سنار. (آمار نوشهرهای یاد شده مربوط به سال ۱۹۸۷ می‌باشد).

### اوری (evry): از شهرسازی خود سرانه تا شکوفایی یک شهر کامل

اوری، اولین و کوچکترین شهر از پنج شهر جدید ایل - دو - فرانس است که در سال ۱۹۶۵ میلادی در بیست و هشت کیلومتری جنوب پاریس با مساحت حدود ۳۰۰۰ هکتار احداث گردید و توسط قطار و منروی برقی سریع‌السیر به شهر مادر و حومه متصل است. این شهر، امروزه، دو نقش اولیه خود را به خوبی ایفا می‌کند: شهر جدید و مرکز بازسازی حومه پاریس. از جمعیت ۶۵/۰۰۰ نفری شهر، اکثر شهروندان را جوانان فعال و یا دانشجویان تشکیل می‌دهند که در ۳۶/۰۰۰ فرصت شغلی ایجاد شده به کار اشتغال دارند. نخستین گام برای ایجاد جامعه‌ای یک دست و احتراز از تشکیل گتو (Ghettos) به کمک سیاست مسکن در هم (مجتمع ر تک واحد سازی، اجاره‌ای و مالکیت شخصی) به اجرا درآمد و بدینسان از شکل گرفتن گروههای اجتماعی کم درآمد در حوزهای مختلف شهری پیشگیری شد. اگر چه، نقطه نقل کلیه فعالیتهای اجتماعی - اقتصادی در مرکز شهر واقع شده است، با این حال، بسیاری از مراکز اداری - خدماتی در اطراف خیابانهای اصلی تراز گرفته‌اند که توسط فضای سبز از مجتمعهای مسکونی بلند مرتبه جدا می‌شوند. اوری، که بر محور جنوبی توسعه واقع گردیده، مرکز فرهنگی - اجتماعی منطقه به شمار می‌رود.

امروزه، این شهر، به یکی از قطبهای مهم پژوهشی و مرکز توسعه اقتصادی و تکنولوژی پیشرفته کامپیوتری و الکترونیک جنوب پاریس تبدیل گشته، به گونه‌ای که، بیش از هفتاد کارخانه و واحد انفورماتیک را برای تولیدات روباتها و قطعات خردکار در خود جای داده است. مرکز تحقیقات فضایی اوری، کلیه فعالیتهای علمی و کاربرد تکنولوژی فضا پیمای اروپایی آریان (ARIAN) را بر عهده دارد.

در مورد اوری، واژه نوشهر، دیگر از مسائل روز نیست، بلکه بعد مدیریت شهری، کاملاً ملموس و مطرح می‌باشد.

### سرژی پونتواز (CERGY PONTOISE): مرکزیت، تعادل، پویایی

سرژی پونتواز، با جمعیتی قریب به ۱۴۰/۰۰۰ نفر، در مساحتی معادل ۸/۰۰۰ هکتار، در سی کیلومتری

شمال غربی پاریس واقع شده است و توسط قطار و متروی سریع‌السیر سرویس دهی می‌شود. مسکن گران‌قیمت، در اطراف هسته مرکزی روستای قدیمی و همچنین در اطراف زمین گلف شکل گرفته و سیاست مسکن در این شهر، مبتنی بر تک واحد سازی مجتمعهای مسکونی، به صورت مالکیت خصوصی یا استیجاری می‌باشد. این شهر، بزرگترین مرکز دانشگاهی و آموزش عالی منطقه بوده و در زمینه اشتغال، با حضور فعال اغلب صنایع خودروسازی فرانسه و استقرار سایر صنایع از قبیل انفورماتیک، الکترونیک و مکانیک، زمینه اشتغال بیش از ۶۵/۰۰۰ نفر را فراهم نموده است.

ساختمانها مسکونی و طراحی شهری، فضای مناسبی را جهت رشد خلاقیتها و نوآوریهای معماران و شهرسازان فراهم نموده به گونه‌ای که در سرژی، این شهر نیست که خود را به شهروندان تحمیل می‌کند بلکه شهر، فضای کالبدی و شکل گرفته، بر اساس نیاز و خواست مردم است. جایگاه رفیع هنر و طبیعت در این شهر، از سرژی، نوشهری همگام با زمان ساخته و هویت شهر را انسجام بیشتری می‌بخشد. با بنای تدریجی ساختمانهای بلند مرتبه، یک مرکز تجاری منظمه‌ای و بندر تفریحی در کنار رودخانه، سرژی پرتواز در حال گذر از مرحله‌ای درخشان است تا در قرن بیست و یکم شهری پرفروغ‌تر باشد.

#### سن - کانتن - آن - ایولین (SAINT - QUENTIN - EN - YVELINES): باغ شهر طبیعی

منابع طبیعی سرشار و راهبردهای درست کاربری اراضی در این نوشهر، تلفیقی خردمندانه از بهره‌وری محیط زیست طبیعی و مصارف تاسیساتی و تجهیزات شهری به وجود آورده است. چوب و جنگل، رودخانه و پرورش گیاهی، بنای طراحی ساختار فضای شهری قرار گرفته است. در اینجا، پیوند طبیعت و شهرسازی، گام موجب سردرگمی است که کداسیک در دیگری تأثیری بیشتری گذارده است. این شهر ۱۱۷/۶۰ نفری، در مساحتی معادل ۶/۳۰۰ هکتار، در بیست کیلومتری غرب پاریس احداث شده است. برخلاف بافت متراکم و تمرکز گرای سایر نوشهرها، در این شهر، ساماندهی فضایی، از پراکندگی و گستردگی زیادی برخوردار می‌باشد. همین ویژگی، سبب جذب بسیاری خانوار و کارگاههای صنعتی گشته، به صورتی که استقرار صنایع مهم و فضاهای مسکونی، همساز و همگام با منابع طبیعی بوده و برای مثال، جریبای آب که تیلأ برای زهکشی زمینهای کشاورزی به کار می‌رفته، امروزه، محدوده‌های واحدهای همسایگی و محله را تشکیل می‌دهند.

حضور کمپانی‌های تراز اول فرانسوی و خارجی و توسعه تکنولوژی و تجارت در سن - کانتن، بالغ بر ۴۵/۵۰۰ فرصت شغلی ایجاد نموده است. تجربه ناخوشایند خانه‌سازی دهه‌های بعد از جنگ جهانی دوم، آثار خود را بطور کلی، بر نوشهرها برجای گذاشته است. به این صورت که ساختمانهای بلند مرتبه همگانی، خانه‌های مسکونی شخصی و متعلق به شهرداری، از هم تفکیک نشده و از امکانات مالی متفاوت موجود بهره می‌برند، تا با انزوای طبقات اجتماعی و فرهنگ فقر مبارزه شود. از سوی دیگر، سیاست در هم مسکن (خصوصی - عمومی) موجب بیدایش تنوع و تجلی خاصی در فرم معماری و در سیمای شهری گردیده است.

### مارن - لا - واله - (MARNE - LA - VALLEE): اهرم تعادل در شرق

نوشهر مارن - لا - واله، یکی از مهمترین حلقه‌های زنجیر سیاست منطقه‌ای آمایش ایل - دو - فرانس در جهت تعادل شرق منطقه پاریس به شمار می‌رود. این شهر، با داشتن ۱۹۷/۰۰۰ نفر جمعیت و ۶۲/۵۰۰ هکتار در مساحتی بالغ بر ۱۵/۰۰۰ هکتار، در سیزده کیلومتری شرق پاریس قرار گرفته است. مکانیابی و احداث بزرگترین پارک تفریحی اروپا، ارویسنی لند (EURO DISNEYLAND) در مجاورت این شهر، آن را به اشتغال‌زاترین نوشهر منطقه مبدل نموده است.

علل موفقیت شهرسازی بزرگترین نوشهر منطقه ایل - دو - فرانس را می‌توان در نکات زیر خلاصه نمود:

- ۱ - کارایی و خودکفایی مالی و همچنین صنعتی - تجاری موسسات عمومی آمایش و تجارب فنی و اجرایی این سازمانها.
- ۲ - ساختار اشتراکی بیست و شش ناحیه تشکیل دهنده نوشهر در قالب یک تشکیلات قوی و منسجم برای تقبل هزینه‌ها و بهره‌مندی مشترک از تاسیسات و تجهیزات احداثی.
- ۳ - کاربری مناسب زمین و استفاده خردمندانه از منابع طبیعی برای جذب مردم و کارخانه‌های مهم داخلی و خارجی و احداث تاسیسات شهری.
- ۴ - توسعه زیربنای شبکه ارتباطی (بزرگراه، مترو و قطار سریع‌السیر).
- ۵ - سیاست مسکن که ۴۶٪ مسکن استیجاری، ۵۴٪ مالکیت شخصی، ۷۵٪ به صورت مجتمع همگانی و ۲۵٪ تک واحدی می‌باشد.
- ۶ - سیاست جذب و استقرار فعالیتهای صنعتی و تاسیسات گوناگون شهری.
- ۷ - سیاست جذب و استقرار بخش تجاری - خدماتی و سرویسهای گوناگون وابسته.
- ۸ - احداث شهرک علمی - تحقیقاتی دکارت (DESCARTES) جهت توسعه علوم و تکنولوژی در زمینه‌های مختلف.
- ۹ - احداث و توسعه مجتمع عظیم تفریحی - تجاری ارویسنی لند که از نظر بزرگی و تعداد بازدیدکنندگان، در اروپا بی‌رقیب است. فاصله این نوشهر، از دو فرودگاه اورلی (ORLY) و روآسی (Roissy) - Charles - de - Gaulle بیست دقیقه می‌باشد.
- ۱۰ - هزینه سالانه چهار میلیارد فرانک جهت توسعه ساختمان سازی و تاسیسات شهری.

### ملن - سنار (MELUN - SENART): نوشهر آینده

جوانترین و کم امکانات‌ترین نوشهرهای این منطقه که در سی و پنج کیلومتری جنوب شرقی پاریس، با جمعیتی معادل ۷۲/۰۰۰ نفر، حدود ۱۲/۰۰۰ هکتار را در برمی‌گیرد. اگر چه کمبود شبکه‌های ارتباطی در ابتدا، سبب تأخیر در توسعه و عمران شهر شد ولی مشکلات شهرسازی سریع دیگر نوشهرها را به همراه نداشت.

به علت زیبایی‌های طبیعی و منابع سرشار گیاهی، بیش از نیمی از فضای مسکونی آن را، تک واحد سازی یا مسکن

وبلایی تشکیل می‌دهد. که به دو بخش مالکیت شخصی و استیجاری تقسیم می‌گردد.

ملن - سنار، با وجود ۱۶/۸۳۰ فرصت اشتغال، هنوز از طبیعی‌ترین نوشهرهای منطقه به شمار می‌رود و فعالیتهای کشاورزی در آن، سهم مهمی از نیروی کار را به خود اختصاص داده است. آرامش و زیبایی محیط، سبب رشد مسکن با کیفیت مناسب شده ولی از معماریهای مونومانتال (Monumentale) و نمادین، همچون سایر نوشهرها، در این جا اثری به چشم نمی‌خورد. این شهر، آخرین و جدیدترین شهر ایل - دو - فرانس، از نظر ذخایر زمین و فضای سبز است که به مثابه ریه منطقه عمل می‌کند و همانند صنایعی که امروزه، از این امکانات طبیعی بهره می‌گیرند در سالهای آینده، پذیرش بیشترین پروژه‌های اجرائی را به خود اختصاص خواهد داد.

### بررسی طرح آمایش پاریس

امروز، پس از حدود سی سال، بسیاری از هدف‌های طرح آمایش به وقوع پیوسته است:

- ۱ - در زمینه ساماندهی شهری: با احداث مراکز جدید شهری و پراکندگی فعالیتهای تولیدی، تجاری، خدماتی و با افزایش مراکز جدید اشتغال و سکونت در حومه، هدف چند مرکزی شدن منطقه و انتقال دانش فنی به نوشهرها جامعه عمل پوشیده.
- ۲ - در زمینه حمل و نقل: یک شبکه منطقه‌ای برای حمل و نقل شخصی و همگانی احداث گردیده (بزرگراه کمربندی (FRANCILIENNE)، متروی سریع السیر RER و قطار سریع السیر (TGV).
- ۳ - در زمینه مسکن: سیاست مسکن در هم، با کیفیت مطلوب، سبب شکوفایی معماری معاصر، رفاه شهروندان و پیشگیری از تشکیل مجتمعهای زیستی بی‌هریت و در نتیجه گسترش فرهنگ فقر گردیده.
- ۴ - در زمینه محیط زیست: سیاست حفظ مناطق و منابع طبیعی، سبب حفاظت میراث طبیعی منطقه شده.
- ۵ - در زمینه تأسیسات بزرگ: احداث تجهیزات و تأسیسات فرهنگی - هنری در سطح بین‌المللی سبب ارتقا سطح منطقه پاریس در جهان گردیده است.

### مدیریت نوین شهری در فرانسه

اگر چه مسائل نوشهرهای فرانسوی، نسبت به سایر ممالک مشابه، تفاوت اساس ندارد، اما شیوه برخورد با این مسائل و پاسخ طرح‌های هاوی و آمایش منطقه به آنها، به گونه‌ای است که می‌تواند با توجه به شرایط و ویژگیهای منطقه، مرثر واقع گردد. راه‌حلهایی، که می‌تواند قابل تعمیم باشد و مورد استفاده برنامه‌ریزانی که تمایل به بهره‌گیری از این تجارب را دارند قرار گیرد.

ویژگی اصلی سیستم نوشهرهای منطقه پاریس، پویایی آنهاست. تغییرات به وجود آمده در سازمان و ساختار آنها، به منظور آن است که، اصول زیربنایی همکاریهای مشترک بین شهرهای جدید و اخذ مالیات جهت بالا بردن درآمد را تقویت نماید. در این راستا، صنایع بزرگ، نقش مهمی ایفا نمودند. مؤسسات آمایش منطقه‌ای، اگر چه همکاری خود را با شهرداریهای نوشهرها، در زمینه کاربری اراضی، طراحی و توزیع زمین کاسته‌اند

ولی مساعدت خود را در جهت مدیریت و خرید و فروش واحدهای احداثی افزایش داده‌اند. ویژگی دیگر شهرهای یاد شده، این است که همگی، از امتیاز طبیعت و منابع سرشار طبیعی برخوردارند، زیرا، بین دهه‌های ۵۰ و ۶۰، عموماً، در دامان طبیعت و بروری زمینهای مرغوب این منطقه بنیانگذاری شده‌اند. براساس موازین و معیارهای ابتکاری، پارکها و فضای سبز وسیع آنها، در فرم‌های گوناگون و جذاب، همزمان با ساختن شهرها در نظر گرفته شدند. نتیجه مثبت و استثنایی این امر، همزیستی میان بافت شهری و محیط زیست طبیعی است. اما اگر تاکنون، سازمانهای ملی و منطقه‌ای، طرح آمایش شهرهای جدید، را با موفقیت به انجام رسانده‌اند. اینک، سازمانهای محلی و شهرداریها، باید این مهم را ادامه دهند و در جهت بهبود مدیریت و تحول بخشیدن به فضاها، طبیعی، هماهنگ و همگام با توسعه شهر برنامه‌ریزی نمایند.

#### - جایگاه هنر در شهرهای جدید

شهرهای جدید، محلی مناسب برای آفرینشهای هنر و معماری نوین فرانسه هستند. نر شهرها، همچنین فضایی مساعد برای نوآوریهای شهرسازی، بویژه برای هنرهای تجسمی مدرن ارائه می‌نمایند. هنرمندان، در این شهرها، دیگر در پی یافتن ساختمان، یا مجتمعهای ساختمانی برای انجام برخی تزیینات و دکوراسیون آن نیستند بلکه به راحتی، با مشارکت شهرسازان، به این امر مبادرت می‌ورزند. مرکز شهر سن - کاتن و محور اصلی شهر سرژی، نمونه‌های مناسبی از این روند پویا و جایگاه هنر در شهر را تشکیل می‌دهند. این تجربه نوین، در کشور ما نیز، به راحتی قابل بررسی و اجراست. به عنوان مثال، با آنکه هنرمندان و معماران، در شهری مانند اصفهان، تنها قادر به مرمت ابنیه سنتی و بندرت، بروز خلاقیتهای معماری هنری هستند، در شهرهای جدید، می‌توانند، معماری مدرن را تجربه و حتی در برخی موارد، معماری سنتی، را نیز، باز آفرینی کنند. البته، در این میان، ملاحظه شرایط فرهنگی - اجتماعی، و در مورد معماری سنتی دانش کافی معمار، از تاریخ فرهنگ و هنر جامعه نیز، اسری ضروری است. هنرمند، در این شهرها، به فضاها، شکل هنری می‌دهد و مفاهیم ناپیدای معماری و شهرسازی را، به کمک هنر، جلوه خاصی می‌بخشد. به این ترتیب، هنر در شهرها، تنها منحصر به سیادین و آثار منفرد معماری، در مرکز و ورودیهای شهر نخواهد بود و به آسانی قابل تعمیم در ساختمان سازی، ناماسازی، گنج‌بری و حتی طراحی شهری نیز می‌گردد. بدینسان، هنر، تنها در حصار مرزها و مخصوص افراد خاصی نیست، بلکه در فضای همگانی شهرهاست، و گاهی اوقات، حتی خود شهر را، به صورت اثری هنری عرضه می‌کند تا شهرهای جدید نیز، همچون گذشته، شهرهای هنری نام بگیرند و از بی‌هویتی و بی‌فرهنگی رهایی یابند.

#### تاریخچه شهرهای سوئدی

نخستین طرح آمایش منطقه استکهلم، در سال ۱۹۵۲ میلادی، براساس ایجاد شهرهای اقماری پیرامون خط‌متر، با جمعیتهای محدود (ده الی بیست هزار نفر) و استقرار هسته مرکزی و تجاری در اطراف ایستگاههای مترو ارائه گردید. در سال ۱۹۶۷، به علت بهبود اوضاع اقتصادی، تصمیم به تجدید نظر در طرح

جامع ملی و افزایش ظرفیت جمعیت پذیری نوشهرها (۴۰/۱۰۰۰ نفر) گرفته شد و محور توسعه از یکسو در جهت شمال، و از سوی دیگر به طرف جنوب غربی کشور، و در ارتباط با شهرهای بزرگ اروپا ترسیم گردید. از ویژگیهای طرح یاد شده، توسعه منطقه پایتخت و اتخاذ سیاست تمرکز گرایر. در استکهلم، جهت غلبه بر مشکلات جا به جایی و بهره‌وری مناسب از تأسیسات زیر بنایی شهر بود.

اجرای طرحهای آمایش در منطقه استکهلم، به علت درایت و آینده نگری مسئولان سابق محلی در خریداری اراضی شهری، با سهولت و موفقیت کامل همراه بود. مشخصات نوشهرهای منطقه استکهلم، در کیفیت عالی معماری و شهر سازی آنها نهفته است، به گونه‌ای که، طبیعت در پیوندی موفق، جزء جدایی ناپذیر معماری و شهر سازی، به شمار می‌رود. سازگاری با محیط طبیعی اطراف، تلفیق نوع ساختمان با توپوگرافی زمین، حفاظت منابع طبیعی، طراحی بینه شبکه ارتباطات شهری، سیما و چشم اندازهای مطلوب شهر، جایگاه مهمی در بینش معماران و شهر سازان این کشور دارد.

در برخی موارد، نوشهرهای منطقه استکهلم، از حیث اندازه و فاصله تا شهر مادر، به منزله محله‌ای جدید از پایتخت به شمار می‌روند. در این میان، شهر جدید اسکارینک، در جنوب پایتخت سوند، با ویژگیهای منحصر به فرد، گامی در راه تحقق این هدف‌ها می‌باشد، و به مفهوم انسان، طبیعت، معماری، محتوای عینی می‌بخشد.

#### اسکارینک (SKARPNAK): پیوند موفق شهر سازی با طبیعت

مکانیابی اسکارینک در جنوب شهر استکهلم، این نوشهر را، به صورت بخش مهمی از حومه پایتخت در آورده است. شهر جدید اسکارینک، از سه هزار واحد مسکونی، تجاری اداری و خدماتی تشکیل شده که در سطح چهار محله پراکنده‌اند. در این نوشهر، برای مردم، امکانات کار و زندگی در محیطی زیبا و صمیمی فراهم گردیده است.

چشم انداز پیرامون شهر، تیلوری از طرح باغ شهرها را در نظر تداعیر می‌کند، که پوشش گیاهی و فضای سبز، همانند کمربندی، شهر را احاطه کرده است. اگر چه، طراحی شهری، سازماندهی فضای کالبدی را، بر اساس واحدهای کوچک و مجزای همسایگی بنیان نهاده‌اند، ولی یکپارچگی شهر و واحدهای همسایگی، در قالب یک پیکر منسجم، توسط ساختمانهای پیرامون شهر، که مسجور حصار می‌شود، شهر را احاطه کرده‌اند، به خوبی حفظ گردیده است. تنها ناپیرسنگی موجود در نماهای یکدست، ورودیهای شهر است، که البته خود این ورودیها، سازماندهی و نظم مشخصی دارند، به گونه‌ای که، همگی به حیابان اصلی اسکارینک می‌پیوندند.

ادامه این راههای ارتباطی، از میان شهر و فضای سبز آن و از کنار مجموعه‌های همسایگی عبور می‌کند. در محل تقاطع محور اصلی شهر با سایر خیابانها، شبه دروازه‌هایی طراحی شده تا یکنواختی را از بین برده، برای هر محله، نماد مشخصی به وجود آورد. شبکه‌های ارتباطی، آن چنان طراحی شده‌اند، که اولویت شهروند بر ماشین، کاملاً محسوس است و پرسپکتیو تونلر برای رانندگان ایجاد نمی‌کند، در نتیجه، بر زیبایی و امنیت مسیر می‌افزاید و از سرعت زیاد اتومبیلها، بی‌آنکه قسمتی برای این کار باشد پیشگیری می‌نماید.

ایستگاههای اتوبوس و پیش فضاها، مربوط، در طول خیابانها در نظر گرفته شده و مسیر دوچرخه سواران و

پیاذگان، به شکل مجزا و کاملاً ایمن، توسط باند فضای سبز، از سواره رو جداگشته است و وسائل نقلیه، به راحتی می‌توانند در شهر رنت و آمد کنند. نکته قابل توجه این است که، هر فرد تازه وارد، در نگاه نخست، فضای شهر را خالی از اتومبیل می‌یابد، زیرا خیابانهای شهر، تنها نقش شریانهای اضطراری را ایفا می‌کنند. این مهم، با ایجاد پارکینگهای چند طبقه، در ورودی شهر میسر شده است. پارکینگهای یاد شده، با معماری زیبای خود، جزئی از بافت مسکونی به نظر می‌رسند و تهویه آنها، بیشتر از طریق طبیعی و توسط روزنه‌ها که موجود در نما صورت می‌پذیرد. پس از توقف اتومبیل در این پارکینگهای، سرپوشیده، شهروندان، از پیاده روهای در دامان طبیعت و جهت ایمنی افراد پیاده پیش‌بینی شده خود را به خانه می‌رسانند. مکانیابی بهینه پارکینگها نیز سبب دسترسی مناسب بدون استفاده از خودرو به محل مسکونی و کاهش جا به جایی در سطح شهر گردیده است.

سراکز خدمات همگانی، در میدانها و محلهای تقاطع شبکه‌های ارتباطی ایجاد شده و مهدها و محل بازی کودکان در طبقه همکف برخی ساختمانها، در فضای باز مبانی واحدهای همسایگی احداث گردیده تا دسترسی و نظارت مستقیم سربازان و خانوادها به کودکان آسان باشد. فضای سبز، کاملاً فراگیر است و محل ویژه‌ای را برای آن اختصاص نداده‌اند. گونه‌های متفاوت گیاهی، مورد مطالعه و تحقیق قرار گرفته و بهترین نمونه‌های سازگار با اقلیم محیط اسکارپنک، برای آفرینش پیرندی موفق با معماری و روح و روان انسان مورد تجربه قرار گرفته است.

شیوه معماری، ترکیبی از تک واحدی و آپارتمانی است که در مورد دوم، حداکثر طبقات به ۵ یا ۶ طبقه محدود می‌شود که هدف از آن، تنها بخشایش سرباز جمعیتی است که لم نیوده، بلکه ایجاد محیط زیست مناسب، جذاب و با هویت نیز در نظر برده است. اصولاً، نو شهری که با هدف تشکیل بخشی از حومه مادر شهر و نه به منظور تمرکز زدایی ایجاد می‌گردد، پروژه‌ها و برنامه‌های خاص خود را می‌طلبد. به همین منظور، مهندسان طراح، سعی نموده‌اند، با ارائه الگوهای متنوع معماری، در زیبا سازی سیمای شهری، نوآرینهای گوناگونی ارائه نمایند. بهره‌وری از رنگهای گرم و دلنشین، در ترکیب نرم معماری، به همراه زیبایی طبیعت، به شهر تجلی خاصی بخشیده است.



### دستاوردها و تجارب نوشهرهای فرانسه و سوئد

- ۱ - مرفقیت نوشهرها، در سایه همکاری و هماهنگی کامل دستگاههای دولتی، سازمانهای محلی و بخش خصوصی با مشارکت مردمی میسر است.
- ۲ - نوشهرهایی موفقاند که سه عملکرد مسکن، اشتغال و اوقات فراغت شهروندان را یکجا فراهم آورند.
- ۳ - همان گونه که شهر، مرکز دادوستد کالا و میعادگاه تولید کنندگان و مصرف کنندگان است محل مبادله ارزشها و ایده‌های انسانی می‌باشد و این مهم، تنها در پرتو ارزش نهادن به هنر و فرهنگ تحقق پذیر است.
- ۴ - حفظ و توسعه فضای سبز طبیعی، باید بخشی از طراحی شهری و شهرسازی مدرن را تشکیل دهد تا شهری سالم به ارمغان آورد.
- ۵ - دستاوردها و تجارب نوشهرهای فرانسه و سوئد، در زمینه شهرسازی و مدیریت شهری، قابل صدور به کشورهای در حال رشد نیز می‌باشد. مشروط بر آن که، روشهای کاربردی، متناسب با شرایط بومی هر کشور پیشنهاد شود.

## برنامه ریزی کاهش خطرهای ناشی از سیل در شهرها

محمد رضا محمودی

بروز حوادث طبیعی و عواقب بعضاً ناگوار و فاجعه آمیز آن، همواره ذهن انسان را مشغول داشته است که در صدد یافتن راههایی برای مقابله با این حوادث و کاهش خطرهای ناشی از چنین رخدادهایی بر آید. هنگام بروز حوادثی نظیر: سیل، زلزله، آتش‌نشان و ... در نقاط مختلف جهان، ممکن است همه کشورهایایی که در معرض چنین رویدادهایی قرار می‌گیرند دچار فاجعه شوند اما تأثیر این فجایع در کشورهای کمتر توسعه یافته بخمصر در مناطق پرجمعیت آنها بسیار مهیب‌تر است. رشد جمعیت و تراکم آن در مناطق شهری، ساختمانهای ناامن و افزایش وسائل و تسهیلات نامطمئن و آسیب‌پذیر، مسگی سبب می‌شود که هم مردم و هم محیط زیست در معرض فاجعه طبیعی قرار گیرند.

مفهوم دهه جهانی کاهش فاجعه‌های طبیعی که از طرف مجمع سازمان ملل، از اول ژانویه ۱۹۹۰ آغاز شده است. مبتنی بر این امر است که دیگر قابل قبول نیست فاجعه‌های طبیعی از جمله سیل را به قضا و قدر نسبت داد، بلکه برای کاستن از خطرهای ناشی از آنها، استفاده از مجموعه گسترده دانش علمی و فنی موجود کافی است. سمت حرکت دهه فرق، رویکردی یکپارچه برای کاستن از دامنه مصیبتها و تأکید بر برنامه‌ریزی برای آمادگی و پیشگیری از بروز فاجعه است. یعنی، بدون آن که کمکها و همیاری بعد از فاجعه از نظر دور بماند، کانون توجه از واکنش بعد از فاجعه به کنش پیش از فاجعه معطوف می‌شود.

در دو دهه گذشته، فاجعه‌های طبیعی به نحو چشمگیری افزایش یافته است و هر ماه، اطلاعاتی دربارهٔ بیست تا پنجاه واقعه جدید منجر به ضرور و زیان منتشر می‌شود<sup>(۱)</sup>. خوشبختانه، فقط معدودی از آن را باید در شمار فاجعه‌های عمده به حساب آورد که به کمک اساسی ملی یا بین‌المللی نیاز دارند. بطور کلی، اگر تعداد کشته‌شدگان به صدها یا هزاران نفر برسد یا اگر دهها یا صدها هزار نفر بی‌خانمان شوند و زیانهای وارده به یک صد میلیون دلار سر بزنند، آن فاجعه را فاجعه‌ای بزرگ می‌شمارند. جدول «شماره ۱» آمار سیلیهایی از این

قیل را از سال ۱۹۶۰ به بعد نشان می دهد.

جدول شماره یک - بزرگترین سیل‌های به وقوع پیوسته طی سالهای ۶۴ - ۱۹۸۹

تاریخ	نام کشور	تعداد کشته شدگان	زیان کلی به میلیون دلار
نوامبر ۱۹۶۴	ایتالیا	۱۱۳	۱۳۰۰
ژانویه ۱۹۸۳	پرو - اکوادور	۵۰۰	۷۰۰
اوت ۱۹۸۳	اسپانیا	۳۲	۱۲۵۰
ژوئیه ۱۹۸۶	چین	۲۶۰	۱۲۱۰
دسامبر ۱۹۸۶	ایران	۲۲۲	۱۵۶۰
فوریه ۱۹۸۶	اتحاد شوروی	۱۱۰	۵۵۰
مه ۱۹۸۷	لهستان	-	۵۰۰
ژوئیه ۱۹۸۷	ایتالیا	۴۴	۵۰۰
ژوئیه ۱۹۸۷	سوئیس	-	۷۰۰
اوت ۱۹۸۷	بنگلادش	۱۶۰۰	۱۳۰۰
سپتامبر ۱۹۸۷	آفریقای جنوبی	۴۸۷	۵۰۰
اوت ۱۹۸۸	بنگلادش	۳۰۰۰	۱۲۰۰
نوامبر ۱۹۸۹	اسپانیا	۱۲	۳۷۵

برای کاهش خطرهای ناشی از سیل در شهرها، ابتدا باید با برنامه‌ریزی شهری و مفهوم فراگیر آن آشنا شویم، آن گاه با عوامل مؤثر در سیل‌خیزی که عبارتند از: رشد جمعیت شهری، گرم شدن کره زمین، نابودی جنگلها و ... همچنین با عواملی که منجر به فرودتر شدن خسارات ناشی از سیل می‌شود که خانه‌های ناپهنجار در اطراف شهرها، از آن جمله‌اند. در پایان نیز با روشهای برنامه‌ریزی برای کاستن از خطرهای ناشی از سیل در شهرها آشنا خواهیم شد.

### برنامه‌ریزی شهری

آینده‌نگری و اندیشیدن در باب سرانجام کاری که هنوز آغاز نشده یا در مرحله اجراست و به آنها نرسیده، از مهمترین ارکان برنامه‌ریزی و از جمله اصلی‌ترین وظایف برنامه‌ریز به شمار می‌رود. زیرا، انسان، با پیرامون و همسایع خود ارتباطی آگاهانه و هماهنگ دارد و به دلیل اندیشمند بودن، به نظم و تعادل علاقه‌مند است. از خطاها پند می‌گیرد و از آموخته‌ها سود می‌برد و میراثی از تجارب، شکستها و پیروزیه‌ها و تلخکامی‌ها و شادیه‌ها به نسل بعد و می‌گذارد و به قولی: «انسان، بر سرشتی آفریده شده است که به سرانجام کار و آینده زندگی خود می‌اندیشد» (۱).

از سوی دیگر، توانایی اقدام آگاهانه و ارادی به مهاجرت یا اجبار به آن، سبب کاهش جمعیت در نقطه‌ای و افزایش و تجمع آن در نقطه دیگری می‌شود و از آن جا که به کارگیری تواناییهای فکری و مهارت فنی بشر به او اجازه می‌دهد تا جبر محیط را بشکند یا خود را با تغییرات اکولوژیکی هماهنگ سازد. تجمع شمار انبوه آدمیان در مکان محدودی امکان‌پذیر می‌گردد.

برای درک مسأله پیدایش شهر، بر طبق نظریه پل سینجر، ابتدا باید تفاوت و رابطه شهر و روستا را بررسی کرد. (۱) و بر اساس نظریه ابن خلدون، منشأ پیدایش یا بنیاد شهرها را، خصوصیات تجمل خواهی بشر و زندگی در ناز و نعمت دانست. (۲)

ارسطو، در کتاب «سیاست» خود، در باب پیدایش برنامه‌ریزی شهری و بنیانگذاران آن چنین می‌نویسد: «هیپوداموس، فرزند اوری فون، از اهالی میلوس، خالق هنر برنامه‌ریزی شهری است. هم او، خیابان بندی پیرائوس را طرح ریخت و برنامه شهری، از برای ۱۰۰۰۰ نفر را تدوین کرد». (۳) در ادامه همین روند، برنامه‌ریزی شهری ابنز هوارد و پاتریک گذر - پایه‌گذاران برنامه‌ریزی شهری معاصر - با طرح آرمسانی از شهر، دنیای شهری بهتری را نوید می‌دهند (۴).

برای دست یافتن به برنامه‌ریزی فراگیری که همه جنبه‌های لازم را مد نظر قرار دهد، باید ابتدا مفهوم فراگیر برنامه‌ریزی روشن شود، این مفهوم، سرزمین و جمعیت را اصل می‌شمارد و آن را حیطه اصلی برنامه‌ریزی می‌داند و این سؤالها را مطرح می‌سازد که چگونه محیط زیستی برای چگونه انسان‌هایی باید آماده شود؟ شمار آدمیان چند باشد و چگونه در زمین پراکنده شوند؟ مدل مطلوب محیط زیست آدمیان با چه ابزاری قابل تحقق و عملی است؟ در این راستا، چه کمبوده‌هایی وجود دارد و چگونه می‌توان آنها را از میان برداشت؟ و برای این کار، چه چهارچوب زمانی لازم است (۵)؟

به عنوان یک نمونه، می‌توان مدل شکل شماره یک را ارائه کرد. این مدل، توسط انستیتو برنامه‌ریزی شهری انگلستان تهیه شده تا به عنوان چهارچوب کلی استراتژی برنامه‌ریزی فراگیر مورد استفاده واقع شود و با نگاهی گذرا به آن، مشخص می‌شود که تقریباً تمام حیطه‌های زندگی انسانی در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و محیطی و منابع ارتباط تنگاتنگ با یکدیگر دارند.

موضوع دیگری که لازم است بیان شود این است که باید اعتقاد پیدا کنیم که اداره امور شهر، برنامه‌ریزی و

۱ - سعید عابدین در کوشش، درآمدی به اقتصاد شهری، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۴.

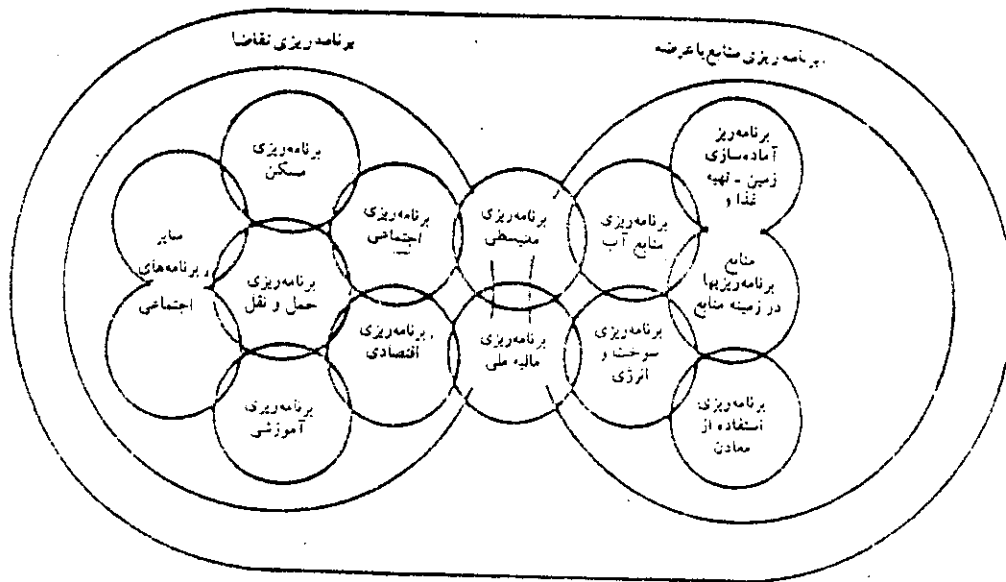
۲ - همان.

3 - Palen. J. John. The Urban World. New York. M.C. Graw Hill 1975.

4 - Midgely/James. "The Fields Of Social Planning" The Fields & Methods Of Social (Planning. e.d. James midgley & David Plachaud London, Heinemann, Educational Books 1994.

۵ - پرویز بیران، «مفهوم فراگیر برنامه‌ریزی»، اطلاعات سیاسی و اقتصادی، شماره ۲۴ سال دوم.

طرح مشکلات و حل آنها، فقط با مشارکت افکار عمومی عملی است و نباید به صرف کمکهای مالی مردم، نیازهای فکری را نادیده انگاشت، بلکه این قدرت فکری مردم است که پشتوانه مالی آنها را هم تضمین می‌کند و چنانچه از فکر مردم استفاده شود خیلی بیش از آنچه ما انتظار داریم، مردم امکان مالی برای رفع مشکلاتشان هزینه خواهند کرد.



شکل شماره ۱

اگر کمکهای مالی و فکری مردم نباشد، حل معضل آموزش و پرورش، بهداشت روانی و جسمی، رسانیدن آب آشامیدنی سالم و برق و گاز به شهروندان، طراحی شبکه‌های حمل و نقل شهری، سیستم فاضلاب و دفع زباله، پاکیزه نگهداشتن مسیله‌ها و زیباسازی محیط، خاصه برای محرومان روز به روز سخت‌تر و پیچیده‌تر می‌شود.

### عوامل مؤثر در سیل خیزی

الف) رشد جمعیت شهری: با رشد شتابان جمعیت شهری جهان، برنامه ریزی شهری با مشکلات بیشتری همراه شده است. بخصوص در جهان سوم که آهنگ رشد شهری در خلال سی سال گذشته واقعاً عظیم و شگفت آور بوده است. جدول «شماره ۲» جمعیت شهری و روستایی جهان را طی سالهای ۱۹۶۵-۲۰۰۰ نشان می‌دهد. با نگاهی گذرا مشخص می‌شود که جمعیت شهری مناطق کمتر پیشرفته که در سالهای ۶۵-

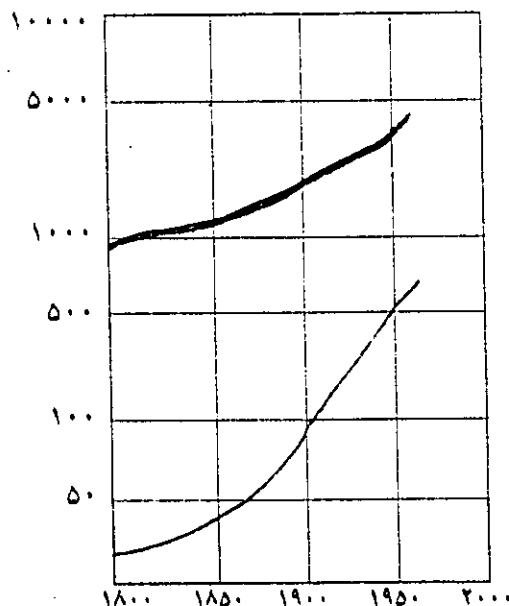
۱۹۷۰ کمتر از جمعیت شهری مناطق پیشرفته بوده است، در سالهای ۱۹۷۰ - ۱۹۸۰ و بعد از آن پیشی گرفته و براساس پیش‌بینی‌ها به نظر می‌رسد که در سال ۲۰۰۰، بیش از دو برابر این مناطق شود. رشد جمعیت شهری مناطق جهان سوم، از رقمی حدود ۱۶٪ به ۳۲٪ رسیده است و این آهنگ شتابان، همچنان ادامه دارد. «شکل شماره ۲» رشد تصاعدی شهرهای یک صد هزار نفری و بیشتر را نشان می‌دهد. در کشور ما نیز روند رو به تزاید رشد جمعیت ادامه دارد و این امر در جدولهای «شماره ۳ و ۴» نمایان است.

## جدول شماره ۲\*

سال					
۲۰۰۰	۱۹۹۰	۱۹۸۰	۱۹۷۰	۱۹۶۵	
۳۳۳۹	۲۵۱۷	۱۸۵۴	۱۳۵۲	۱۱۵۸	جمعیت شهری (به میلیون) کل جهان
۱۱۷۴	۱۰۲۱	۸۶۴	۷۱۷	۶۵۱	مناطق پیشرفته تر
۲۱۵۵	۱۴۹۶	۹۹۰	۶۳۵	۵۰۷	مناطق کمتر پیشرفته
۳۱۸۶	۲۹۳۹	۲۶۱۴	۲۲۸۴	۲۱۳۱	جمعیت روستایی (به میلیون) کل جهان
۲۸۰	۳۱۶	۳۴۷	۳۷۴	۳۸۶	مناطق پیشرفته تر
۲۹۰۶	۲۶۲۳	۲۳۶۷	۱۹۱۰	۱۷۴۵	مناطق کمتر پیشرفته

\* ج - س. گلدول، و م. بونل، «مسائل وابسته به آب در نواحی گرمسیری مرطوب، ترجمه باینوردی و فرازمنند، فصلنامه طبیعت و منابع، سال اول، شماره ۱، ۱۳۷۱.

## شکل شماره ۲\*



منحنی بالا نشانه کل جمعیت جهان و منحنی نقطه چین پایین معرف شهرهای یکصد هزار نفری و بیشتر در مدتی بیش از یک قرن و نیم است. چنان که مشاهده می‌شود، در سال ۱۸۰۰ میلادی، جمعیت جهان نزدیک به یک میلیارد و جمعیت شهرهای بیش از صد هزار نفر نزدیک به ۲۰ میلیون نفر بوده است یعنی نسبت جمعیت شهرهای بیش از یکصد هزار نفر به کل جمعیت جهان ۲٪ بوده، حال آن که پس از یکصد و پنجاه سال این نسبت به حدود ۱۷٪ رسیده است.

\* پرویز بیران، شهرنشینی شتابان ناهمگون، اطلاعات سیاسی - اقتصادی سال دوم، شماره ۴، ۱۳۶۶.

با فرونی یافتن جمعیت جهان، بخصوص جمعیت مناطق شهری، می توان به چند عامل اساسی، بین بدیده سیل خیزی و رشد جمعیت دست یافت. این عوامل عبارتند از:

- ۱- وقتی سطح زمین را ساختمانها و جاده ها بپوشانند، باران نمی تواند به درون خاک نفوذ کند و تقریباً همه آب باران، بلافاصله به صورت هرز آب بر این سطوح مصنوعی روان می شود. نگاه کنید به جدول «شماره ۴».
- ۲- افزایش جمعیت شهری، برنامه ریزان شهری را با مشکل مواجه می کند. به این دلیل که اولاً شهرهای برنامه ریزی شده از حد ماکزیم جمعیت پیش بینی شده فراتر خواهد رفت. ثانیاً در روستاها یا در مکانهایی دیگر، شهرکها و شهرهای جدیدی ایجاد می شود. که قبلاً برنامه ریزی لازم در آنجا انجام نشده است. بنابراین، در هر دو حالت فوق، نبود مسیلهها یا فقدان برنامه های لازم خطرهای سیل و سیل خیزی افزایش می دهد.
- ۳- افزایش آلودگی هوا در شهرها، باعث فزونی بارندگی خواهد شد. زیرا، ذرات بخار آب موجود در ابرها برای تشکیل قطره های باران، نیاز به هسته مرکزی دارند که آلودگی هوا، این هسته های مرکزی را به وجود می آورد. (۱) و چنانچه برنامه ریزیهای قبلی در این باره انجام نشده باشد، می تواند خطر سیل خیزی به همراه داشته باشد.

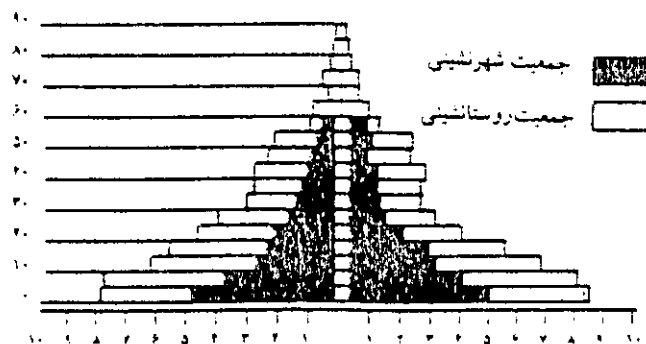
جدول شماره ۳ - حجم و نرخ رشد جمعیت ایران بین سالهای ۳۵-۱۳۶۵ (هزار نفر - درصد)\*

سال	کل جمعیت	رشد کل جمعیت	رشد جمعیت شهری	رشد جمعیت روستایی
۱۳۳۵	۱۸۶۲۵	—	—	—
۱۳۴۵	۲۵۷۸۹	۳/۲	۵/۲	۲/۳
۱۳۵۵	۳۳۷۰۹	۲/۷	۲/۹	۱/۲
۱۳۶۵	۴۹۷۶۵	۳/۹	۲/۵	۲/۵

\* محمودی مجدآبادی، تراکم جمعیت، در ایران، مجله محیط شناسی، شماره ۱۳.

### شکل شماره ۳

هرم سنی جمعیت ایران سل ۱۳۶۵\*



## جدول شماره ۴ - تراکم نسبی جمعیت ایران (در هر کیلومتر مربع) بین سالهای ۲۵-۱۳۶۵\*

سال	۱۳۳۵	۱۳۴۰	۱۳۴۵	۱۳۵۰	۱۳۵۵	۱۳۶۵
تراکم نسبی	۱۲	۱۳	۱۶	۱۸	۲۰/۳	۳۰/۲

\* حبیب‌الله زنجانی، «ساخت جمعیت در ایران»، اطلاعات سیاسی و اقتصادی، سال دوم شماره یازدهم ۱۳۶۷

علاوه بر مصارف شخصی در شهرها، صنایعی که در خدمت شهرنشینان قرار می‌گیرد نیز به افزایش آلودگی هوا کمک می‌کند.

۴ - افزایش گازهای گلخانه‌ای که نتیجه آن گرم‌تر شدن کره زمین و بالا آمدن آب سطح دریاها خواهد شد.  
 ۵ - به دلیل افزایش فقر حاصل از رشد بی‌رویه جمعیت، استفاده نابجا از زمین و انرژی به صورت تخریب جنگلها به منظور درآمد حاصل از آن یا استفاده از انرژی جوب و ایجاد خانه‌های غیر اصولی و نابهنجار که خطرهای ناشی از سیل را فزونی می‌بخشد. این قبیل خانه‌ها، که بخصوص، در اطراف شهرهای بزرگ به وجود می‌آیند به هیچ وجه در مقابل بلایای طبیعی تاب مقاومت ندارند و بر سر صاحبانش خراب می‌شوند. جدول «شماره ۵» انواع واحدهای مسکونی را مشخص می‌سازد جدول «شماره ۶» انواع خانه‌های نابهنجار را.

با توجه به این که جمعیت ایران ترکیبی جوان دارد (شکل شماره ۳) و حدود ۶۰٪ از جمعیت کشورمان را افراد زیر ۱۶ سال تشکیل می‌دهند. لزوم برنامه‌ریزی برای آینده بیش از پیش روشن می‌شود.

## ب) گرم شدن کره زمین:

همان گونه که در بحث رشد جمعیت عنوان شد، یکی از عوامل سیل خیزی که با رشد جمعیت ارتباط دارد، گرم شدن کره زمین است. بر طبق گزارش توسعه جهانی (World - Development Report) (۱) بین سالهای ۱۹۹۰-۲۰۳۰، جمعیت جهان از ۵/۳ میلیارد نفر به ۸/۹ میلیارد نفر افزایش خواهد یافت (۲). این افزایش، متضمن دو برابر شدن تولید غذا و سه برابر شدن تولیدات صنعتی و مصرف انرژی است (۳). این افزایش در مصرف انرژی، تولید غذا و تولیدات صنعتی، افزایش گازهای گلخانه‌ای را شدت بخشیده و در نتیجه به گرم شدن کره زمین کمک خواهد کرد. حتی، با این فرض خوشبینانه که تراکم گازهای گلخانه‌ای در چند دهه آینده ثابت بماند، میانگین دمای سراسری کره زمین تا نیمه قرن آینده، احتمالاً حدود ۱/۵° بالا خواهد رفت. این افزایش درجه حرارت، منجر به افزایش سطح آب دریاها در حدود ۳۰ سانتی‌متر خواهد شد. از سوی دیگر، اگر افزایش تراکم گازهای گلخانه‌ای با همین شتاب کنونی ادامه یابد احتمال می‌رود دمای کره زمین ۴/۵° افزایش یابد و این مقدار افزایش درجه حرارت، در حدود ۱۵۰ سانتی‌متر، سطح آب دریاها را بالا خواهد (۴) بود.

۱ - گزارش سال ۱۹۹۲.

۲ - بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بولتن مالی و اقتصادی بین‌المللی، ویژه محیط زیست، شماره ۱۴.

۳ - همان

۴ - پرنس عسری و بهروز ملک پور، تأثیر قطع درختان بر خصوصیات هیدرولوژیکی و اداپیک منطقه، مجله جنگل و مرتع، شماره ۱۴.



## جدول شماره ۵ - خانه‌های شهری - منفرد - مجتمع - در ایران\*

منفرد	باغ و کاخ نشینی درون شهر
منفرد	ویلايي
منفرد	خانه بزرگ شمال شهر
مجتمع	آپارتمان مجتمعي بزرگ شهر
منفرد	خانه نوساز بزرگ مرکز شهر
منفرد	خانه کلتني بزرگ شمال شهر
منفرد و مجتمع	آپارتمان بزرگ شمال شهر
منفرد	خانه نوساز متوسط مرکز شهر
منفرد	خانه کلتني بزرگ جنوب و مرکز شهر
منفرد	آپارتمان مهندسي ساز متوسط شمال شهر
منفرد و مجتمع	آپارتمان مهندسي ساز کوچک شمال شهر
منفرد	خانه مستقل متوسط مرکز شهر
منفرد	خانه کلتني بنا ساز - متوسط مرکز شهر
منفرد و مجتمع	آپارتمان متوسط مرکز شهر
منفرد	آپارتمان يا خانه متوسط جنوب و مرکز شهر
منفرد	خانه بنا ساز کوچک مرکز و جنوب شهر
منفرد	خانه کلتني - کوچک جنوب و مرکز شهر
مجتمع	شهرک نشيني غير مجاز
منفرد	اتاق و زیر زمین نشینی
منفرد	اقامت در ساختمان در حال بنا
منفرد	مقارذ خوابی
مجتمع	آلوتک نشینی
مجتمع	زاعه و قمير نشینی
مجتمع	چادر، کبر، باشلي و گرگين نشینی
مجتمع	مقبیره و کاروانسرا نشینی
منفرد	ویرانه نشینی
منفرد	زیربلا و بلا خوابی
منفرد	کارتن خوابی
منفرد	خیابان خوابی

\* پرویز پیران، آلوتک نشینی در تهران، اطلاعات سیاسی، اقتصادی، سال دوم، شماره ۱۱، ۱۳۶۷.

## جدول شماره ۶ - تعریف انواع مسکن نابهنجار\*

ردیف	محل زندگی	تعریف
۱	آلونک	مسکن یک اتاقی که با مصالح کهنه و نامتعارف، معمولاً آجر و سنگ و قوطی و حلبی سرهم بندی شده باشد
۲	زافه	محل سکونتی است که در آن، مصالحی به کار نرفته و پایبندتر از سطح زمین یا در دیواره گود یا گوه کنده شده باشد.
۳	کپر	محل سکونتی است که با دله و حصیر و خشت یا حصیر خالی ساخته شده باشد.
۴	چادر	شامل: چادر کامل یا چادرهایی که با پارچه، نایلون و مواد مشابه دیگر سرهم بندی شده باشد.
۵	اتاق	محل سکونتی که از خست و گل و آجر به صورت منظم ساخته شده ولی شکل و کیفیت آن از خانه‌های معمولی در شهرها کاملاً متمایز است.
۶	قمیر	محل سکونتی که از قمیرهای واحدهای کوره بزی (محل چیدن و پختن خشت) متروک به وجود آمده باشد.
۷	زیرزمین	محل سکونت پایبندتر از سطح زمین که در ساخت آن مصالح به کار رفته است.
۸	مقبره	اتاقهایی که در صحن امامزاده ساخته شده که هم محل دفن مردگان و هم سکونت زندگان است.
۹	گرمین	دیوارهای آن با مصالح ساختمانی و سقف آن با حصیر و مشابه آن ساخته شده است.
۱۰	دیواره کبری	محل سکونتی با سرهم بندی مصالح ساختمانی که در مقابل آن حصیر قرار دارد و محصور شده است.
۱۱	پاشلی	نوعی کپر با دیوار سنگی و طاق حصیری.
۱۲	ماشین	محل سکونت در داخل اتومبیل‌های سوخته و ایراق که با نایلون یا حصیر مخلوط شده است.
۱۳	زمین بی حصار	محل سکونت افرادی که تابستان در زمینهای بی سرپناه زندگی می‌کنند.

\* مأخذ: اطلاعات سیاسی - اقتصادی، سال دوم، شماره ۵، ۱۳۶۷.

نظر به اینکه بیش از نیمی از جمعیت جهان، در محدودهٔ چهار کیلومتری ساحل زندگی می‌کنند حتی ۳۰ سانتی متر افزایش سطح آب دریاها، آثار ویرانگری بخصوص برای کشورهای آسیایی خواهد داشت. چون علل گرما زایی جوئی، در آینده شدت خواهد گرفت. طبیعی است که تعداد و شدت فاجعه‌های اقلیمی نیز فزونی گیرد. در همین حال، میزان بخار آب در جو بیشتر خواهد شد که پیامد کلی آن، بارشهای سنگینتر، سیلابهای سهمناکتر و وقوع موارد بیشتر توفانهای تگرگ و گردباد هاست.

سال ۱۹۹۰، دست کم از زمانی که اندازه گیریهای هواشناسی شروع شده یعنی قریب یک صدوسی سال پیش، گرمترین سالی بوده که بشر به خود دیده است. یک دوره پنج ساله در دهه گذشته نیز دارای میانگین دمایی بیشتر از دمایی بوده است که تا آن تاریخ اندازه گیری شده بود.

بنابراین و با توجه به موارد مذکور، روند افزایش سیل‌های خانمان برانداز به دلیل طغیان رودخانه‌ها و بارشهای جوئی رو به ازدیاد است و خطر سیل خیزی در سطح جهانی روز به روز افزایش می‌یابد.

### ج) نابودی جنگلها

همان طور که در بحث رشد جمعیت بیان شد، یکی دیگر از عوامل مهم سیل خیزی، نابودی جنگلهاست. افزایش جمعیت، همراه با ضعف مدیریت در حفظ ذخائر طبیعی، سبب تبدیل جنگل به مرتع و زمین مزروعی شده است. در نتیجه، آب کمتری در بالا دست رودها جمع می شود و سریعتر به طرف دشت جریان می یابد. از سوی دیگر، از میان رفتن جنگلها، اثر گلخانه ای زمین را تشدید می کند، خاک سطحی را در معرض فرسایش بیشتر قرار می دهد و سیلهای خانمان براندازی به راه می اندازد.

بر اساس یک تحقیق که توسط دو گلاس و اسوانک، در سال ۱۹۷۵ انجام شد، این نتیجه به دست آمد: که «در حوزه آبریز کویتا، بعد از قطع یکسره درختان، شدت جریان سیل در سال اول، پس از قطع، ۲۰٪ افزایش یافت و با احیا جنگل در طول ۸ سال، شدت جریان سیل به حالت اولیه خود برگشت» (۱) همچنین، شدت جریان سیل در حوزه آبریز کویتا (بدون قطع درختان) بود (۲).

بر اساس گزارش سازمان خواروبار کشاورزی ملل متحد (فائو)، جنگل زایدی در جهان، در حدود ۱۷/۱ میلیون هکتار در سال بر آورد شده است (۳). در ایران، بر اساس گزارشهای موجود، طی سی سال گذشته، حدود هشتصد هزار هکتار از اراضی جنگلی شمال کشور دستخوش نابودی شده و احتمالاً با همین روند ادامه دارد. برای درک بهتر از تأثیر قطع درختان جنگل که افزایش جریان سیل یکی از مهمترین آنهاست به شکل شماره ۴ توجه کنید.

### د) درک مردم نسبت به سیل خیزی

درک مردم، نسبت به سیل تغییر کرده است، مردم بر این باورند که خطر سیل از میان رفته است و دیگر تهدیدی به شمار نمی آید و چیزی است که نباید نگرانش بود. از طرفی، به توانایی دولت و کارهای مهندسی برای حفاظت از مردم اعتقادی اخراق آمیز دارند.

این دو باعث می شود که مردم، به دلخواه، محیط فیزیکی خود را تغییر می دهند، ساختمانها برپا می دارند، جاده می کشند و در کنار رودخانه ها، مسکن می گزینند. این وقایع، سیل خیزی را افزایش داده و خطرهای ناشی از آن را هم زیاد می کند.

۱ - یونس عصری و بهروز ملک پور، تأثیر قطع درختان بر خصوصیات هیدرولوژیک و اراتیک منطقه، مجله جنگل و مرتع، شماره ۱۴،

تابستان ۱۳۷۱. ۲ - همان.

۳ - ریچارد موناسترسکی «فاجعه جهانی: جنگلها نابود می شوند» ترجمه اشرف اعجازی، مجله دانشمند، سال ۲۸، شماره ۱۰، ۱۳۶۹.



## اقدامها و برنامه‌های کاهش خسارات ناشی از سیل در مقیاس جهانی:

- ۱- بسیج همگانی برای تبلیغ و آموزش مردم در جهت کاهش رشد جمعیت در جهان بخصوص جمعیت شهری.
- ۲- اعمال قوانین بین‌المللی در جهت کاهش استفاده از سوختهای فسیلی.
- ۳- احیای جنگلهای طبیعی و ایجاد جنگلهای مصنوعی در جهان طی یک برنامه بین‌المللی.
- ۴- تلاش کشورهای جهان در جهت زدودن آلودگی شهرها.
- ۵- جلوگیری از توسعه بی‌رویه و بدون برنامه شهرها.
- ۶- تنظیم برنامه‌های بین‌المللی تحقیق در زمینه پیش‌بینی وقوع سیل در مناطق مختلف جهان با استفاده از ابزار علمی و اعلام آماده باش در قبال آن.
- ۷- تعیین حدود برای مناطق سیل خیز.
- ۸- افزایش آگاهی و مهارت مردم ساکن مناطق سیل خیز در قالب یک برنامه جهانی.
- ۹- تغییر درک مردم نسبت به مسأله سیل خیزی به صورت یک آموزش سراسری جهانی.
- ۱۰- پیش‌بینی تشکیل نیروهای واکنش سریع امدادی در هلال احمر یا صلیب سرخ جهانی به منظور کمک فوری به مناطق سیل خیز و در خطر افتاده. اقدامها و برنامه‌های کاهش خسارات ناشی از سیل در مقیاس منطقه‌ای و شهری.

## الف) اقدامها و برنامه‌های پیش از وقوع سیل:

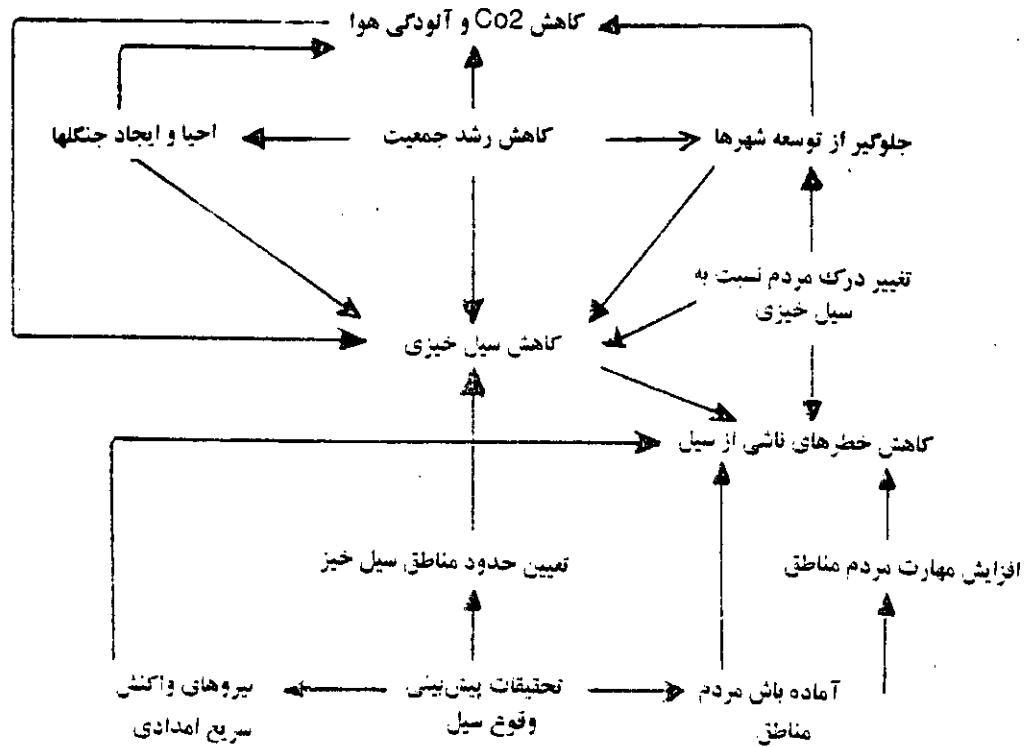
- ۱- جلوگیری از توسعه بی‌رویه و غیر برنامه‌ریزی شده شهرها.
- ۲- همکاری با مراکز تحقیقاتی به منظور پیش‌بینی وقوع سیل در منطقه مبتنی بر اصول علمی و تشریح محققان.
- ۳- احیای جنگلهای طبیعی منطقه‌ای یا ایجاد جنگل مصنوعی و فضای سبز در اطراف منطقه.
- ۴- تبلیغ همگانی در جهت تنظیم خانواده و زندگی بهتر بخصوص به نیروهای جوان.
- ۵- تعیین حدود برای مناطق سیل خیز بخصوص در حاشیه رودخانه‌ها برای محدود کردن استقرار و اسکان.
- ۶- تنظیم برنامه‌های آموزشی به منظور تغییر درک مردم نسبت به پدیده سیل خیزی انجام و مراقبتهای لازم به هنگام وقوع سیل و پس آن.
- ۷- بهره‌برداری معقول از زمین و جلوگیری از احداث خانه‌های ناپه‌نجا در اطراف شهرها بخصوص در مناطقی که در معرض سیل خیزی مکرر قرار دارند. (مثلاً هر ده سال یک بار).
- ۸- تهیه گزارش ارزیابی آثار زیست محیطی برای پروژه‌های صنعتی، شهرکها و شهرهای جدید.
- ۹- ایجاد سدهای کنترل سیل یا مخازن و آبگذرهای انحرافی (سیلها) و نگهداری صحیح از آنها.
- ۱۰- کمک به ایجاد سیستمهای هشدار دهنده به منظور پیش‌بینی سیل و اعلام خطر.
- ۱۱- سازماندهی، آموزش و تربیت افراد مسؤل برای اجرای فعالیتهای بعد از وقوع سیل و هماهنگی با سازمانهای داوطلب.

- ۱۲ - حفظ و مراقبت ویژه از منابع آب و خدمات بهداشتی در مناطق سیل خیز.
- ۱۳ - اخذ نوعی مالیات از شهرنشینان و پرداخت آن به شکلی منصفانه به روستاییان یا هزینه کردن آن برای روستاهای اطراف به منظور جلوگیری از مهاجرت روستاییان به شهر.
- ۱۴ - حفظ و مراقبت ویژه از بناهای آموزش و یادمانهای فرهنگی در مناطق سیل خیز.
- ۱۵ - ذخیره مواد غذایی به صورت سازماندهی شده برای مواقع بروز سیل.
- ۱۶ - تهیه مقررات ساختمانی و بهبود روشهای موجود ساختمان سازی به منظور افزایش مقاومت ساختمانها و تأسیسات در برابر سیل.
- ۱۷ - تشویق مردم به ایمن سازی محیط زیست خویش برای حفاظت از جان و اموال خود.
- ۱۸ - مقاوم سازی ساختمانهای غیر استاندارد با روشهای نه چندان گران قیمت.

### ب) اقدامات و برنامه‌های پس از وقوع سیل یا هنگام آن:

- ۱ - ایجاد مبانی تصمیم‌گیریهای بهینه.
  - ۲ - تعمیر شبکه‌های خدماتی و مسیرهای ارتباطی و جلوگیری از مسدود شدن آنها.
  - ۳ - تعیین ابزار صحیح و روشهای مناسب و لازم.
  - ۴ - ایجاد انگیزه برای کارگروهی.
  - ۵ - استفاده بهینه از خصصتهای خوب مردم که در شرایط سانحه بروز می‌کند برای اسنجام بیشتر افراد.
  - ۶ - تخلیه و استحکام سازه‌های معیوب یا تجهیز آنها با امکانات و وسائل حفاظتی.
  - ۷ - نگهداری مردم تا حد امکان در نزدیکی خانه‌هایشان (اسکان در اردوگاهها باید آخرین چاره باشد چون مشکلات بعدی ایجاد می‌کند).
  - ۸ - انجام مراقبتهای ویژه پزشکی حتی الامکان با بهره‌گیری از خدمات بهداشتی متخصصان بومی که به زبان محلی صحبت می‌کنند و با منطقه آشنا هستند.
  - ۹ - بازسازی مناطق آسیب دیده.
- در پایان باید گفت: که تمام این اقدامات و برنامه‌ریزیها، تنها هنگامی عملی خواهد بود که یک هماهنگی و بسیج همگانی بین تمامی ارگانهای ذی‌ربط به وجود آید. «شکل شماره ۵» برنامه‌ریزی جهانی و ارتباط آن با سیل خیزی و کاهش خطرهای ناشی از آن را نشان می‌دهد و «جدول شماره ۷» ارتباط بین وزارتخانه‌ها، سازمانها و ارگانهای کشور با فعالیتهای کاهش خطرهای ناشی از سیل را مشخص می‌سازد. آنچه از این جدول حاصل می‌شود

شکل شماره ۵ - ارتباط برنامه‌های بین‌المللی برای کاهش سیل خیزی و خطرهای ناشی از سیل



این است که، برنامه‌ریزی برای کاهش خطرهای ناشی از سیل به یک سازمان یا یک وزارتخانه محدود نمی‌شود. بلکه یک بسیج همگانی را می‌طلبد، و نتیجه دیگر آن این است که بعضی از این فعالیتها مانند: تنظیم خانواده و تهیه گزارش ارزیابی محیطی و ... فعالیتهایی است که تقریباً فراگیر و همگانی است و باید تمامی وزارتخانه‌ها و سازمانها در این خصوص داری برنامه مشخص باشند. البته بعضی از فعالیتها مثل ارائه خدمات بهداشتی در مناطق سیل خیز منحصرأ به یک یا دو ارگان محدود می‌شود.







## ایجاد نواحی و ملاحظات زیست محیطی آن

محمود سلطانی

زندگی در شرایط مساعد و برخوردار از امکانات زیستی مناسب، از حقوق مسلم افراد انسانی است. هم اکنون، اجتماعات انسانی زیادی در نتیجه افزایش جمعیت و تراکم بیش از حد آن در شهرها، از حداقل حقوق خود محروم می‌باشند.

بررسی سیمای شهرنشینی در جهان طی دو سه دهه اخیر، نشان می‌دهد که هم بر تعداد و وسعت شهرها افزوده شده و هم بر تعداد جمعیتی که در این مناطق سکونت دارند. چنین روندی، بویژه در کشورهای در حال توسعه کاملاً مشهود می‌باشد. برآورد شده تا پایان این قرن،  $\frac{1}{3}$  از مجموع جمعیت جهان در مناطق شهری به سر خواهند برد که  $\frac{1}{5}$  آن، به شهرهای میلیونی اختصاص خواهد داشت و تا آن زمان، جمعیت ۵ شهر از مرز ۲۰ میلیون خواهد گذشت. همچنین، از حدود ۶۰ شهر با جمعیت ۵ میلیون نفر و بیشتر، ۴۵ شهر آن به کشورهای در حال توسعه تعلق خواهد داشت. (۱)

شهرنشینی، باید همراه با افزایش سرمایه و بهبود شرایط زندگی باشد. حال آن که شواهد موجود، جز آن را نشان می‌دهد. در بسیاری از کشورهای جهان، به موازات رشد جمعیت شهرنشینی، کیفیت زندگی در شهرها تنزل می‌یابد. در جوامع در حال توسعه، بیشتر مردم، در شهرها، از داشتن آب سالم، سیستمهای دفع فاضلاب، آموزش و خدمات بهداشتی محرومند. در این جوامع، ۳۰٪ از جمعیت شهرنشینی در محله‌ها و خانه‌هایی سکونت دارند که از پلاستیک یا زباله ساخته شده است. بسیاری از محله‌ها و خانه‌ها در مسیر سیلاب یا زمین‌لرزه قرار دارد. سازمان ملل پیش‌بینی کرده است که تا سال ۲۰۲۰،  $\frac{1}{4}$  از جمعیت شهرها همچنان فاقد مسکن باقی خواهند ماند. (۲)

براساس برآوردهای این سازمان، تعداد حصارآبادها و حلی آبادها، بطور متوسط با ضریب ۱۵٪ در سال افزایش خواهند یافت که این ضریب، تقریباً چهار برابر ضریب رشد شهرهایی مانند: آنکارا و مکزیکوسیتی است. (۳)

1 - Rex Bedis, The Third World, Oxford University Press, 1989.

2 - Karen Arms, Environmental Science, Saunders College Publishing, U.S.A. 1990.

بیان چنین واقعیت‌هایی تکان دهنده است. راستی؛ آینده سکونت و زندگی انسان چگونه خواهد بود؟ برای مهار شهرنشینی که با شتابی بیش از تأمین خدمات عمومی جریان دارد. چه باید کرد؟ از آغاز قرن حاضر تاکنون، تلاش بی‌وقفه‌ای صرف کنترل جمعیت و برنامه‌ریزی جهت توسعه و بازسازی شهرها گردیده اما، با این حال، نرخ رشد شهرنشینی بویژه در جوامع در حال توسعه همچنان روبه افزایش است و وجود جمعیت در هر نقطه و در هر حالت، مستلزم فراهم آوردن امکانات کافی و اتخاذ تدابیر لازم برای تأمین شرایط زیستی مطلوب، از جمله: مسکن مناسب و محیط زیست سالم می‌باشد. برای رسیدن به چنین هدفی در مورد جمعیت اضافی شهرها و روستاها، روشهای زیر قابل ذکر است:

- رها کردن شهرها به حال خود.

- بازسازی شهرها به منظور افزایش توان طبیعی آنها برای پذیرش جمعیت اضافی.

- ایجاد مراکز مسکونی جدید.

رها کردن شهرها به حال خود و سپردن سرپرست آنها به دست تقدیر، در واقع راحت‌ترین شیوه برخورد با موضوع اضافه جمعیت در شهرهاست. وجود بسیاری از شهرهای میلیونی در جوامع در حال توسعه ناشی از همین امر است. در این گونه شهرها، معمولاً هیچ نوع قانون یا مکانیزمی برای کنترل جمعیت وجود ندارد و تلاش مدیران و برنامه‌ریزان، بیشتر صرف اداره امور شهر به پیروی از شرایط و مقتضیات روز و در قالب برنامه‌های کوتاه مدت می‌گردد. به همین سبب و در نتیجه افزایش بی‌رویه جمعیت و گسترش فیزیکی این شهرها، کیفیت محیط زیست نیز روز به روز کاهش می‌یابد.

بازسازی شهرهای موجود نیز برای پذیرش جمعیت اضافی، نیازمند سرمایه‌های هنگفت می‌باشد. ضمن این که همواره باید این نکته را در نظر داشت که شهرها در هر حال و بسته به شرایط طبیعی و ساختار اصلی خود برای پذیرش جمعیت و همچنین انواع فعالیت‌های اقتصادی ظرفیت محدودی دارند. و اما آنچه طی سالهای اخیر توجه برنامه‌ریزان را برای استقرار جمعیت اضافی به خود جلب نموده، ایده ایجاد مراکز مسکونی تازه با عنایتی همچون: شهرکها، شهرهای جدید، شهرهای نوبنیاد و نوشهرهاست.

### نوشهرها

طرح ایجاد نوشهرها (New Towns) حدود یک‌صد سال پیش یعنی در سال ۱۸۹۸ از سوی یک انگلیسی بنام ابنزرهاوارد (Ebenez Howard) ارائه گردید. ایجاد نخستین نوشهر در اطراف لندن (۱۹۳۰) و تعداد سی شهر دیگر در سایر نواحی انگلستان طی چند سال، این کشور را به عنوان پیشتاز حرکت در ایجاد شهرهای نوبنیاد در جهان مطرح ساخت. (۱) امروزه، این حرکت، به عنوان جایگزینی برای توسعه نواحی شهری موجود در تعدادی از کشورهای جهان، اعم از پیشرفته صنعتی و در حال توسعه با استقبال روبرو گردیده است. سابقه ایجاد نوشهرها در کشور ما، به سه دهه اخیر (فولاد شهر اصفهان ۱۳۴۷) باز می‌گردد. هر چند آیین

نامه اجرایی آن در سال ۱۳۷۱ تنظیم شد و به تصویب رسید.

هدف اصلی ایجاد نوسهرها از یک طرف، بهبود شرایط زیستی در شهرهای بزرگ از طریق جلوگیری از تراکم و گسترش بی‌رویه آنها و از طرف دیگر، تدارک محیطی مناسب برای استقرار مازاد جمعیت و نهادهای اجتماعی و اقتصادی مربوط به آنان است.

پدیده‌های جدید اعم از شهرها، سدها، مزارع، کارخانه‌ها و نظایر آنها، در هر شرایط، با محیط پیرامون خود دارای روابطی متقابل بوده و بر یکدیگر اثر می‌گذارند. برای مثال: در یک شهر با یک میلیون نفر جمعیت، روزانه ۶۲۵۰۰۰ تن آب، ۲۰۰۰ تن غذا و ۹۵۰۰ تن سوخت به مصرف رسیده و ۵۰۰۰۰۰ تن فاضلاب، ۲۰۰۰ تن زباله و ۹۵۰ تن مواد آلوده‌کننده (به صورت گاز و ذرات معلق در هوا) تولید می‌شود. (۱) یک شهر، همان‌طور که می‌تواند احتیاجات اساسی خود مانند آب و غذا را از مسافتات دور تأمین نماید، باید در شرایط و موقعیتی باشد که بتواند پس مانده‌های حاصل اعم از زباله و فاضلابهای خود را نیز با کمترین مشکل، ارزاترین قیمت و کمترین آسیب دفع نماید. در مورد ایجاد نوسهرها، آنچه از هر جهت قابل توجه است انجام مطالعات اولیه و ارزیابی منابع زیست محیطی در مراحل مختلف می‌باشد.

در این جا، با بهره‌گیری از نظریات ریمشا (A. Rimsha) برنامه‌ریز شهری و آرشیکت روسی و همکار سابق سازمان ملل متحد و یونسکو به برخی ملاحظات زیست محیطی قابل توجه در زمینه ایجاد نوسهرها اشاره می‌شود. (۲)

### الف) ملاحظات طبیعی:

شامل مطالعاتی در زمینه موقعیت جغرافیایی، شکل زمین، شرایط اقلیمی و مهندسی آب شناسی و زمین شناسی به شرح زیر:

#### ۱ - موقعیت جغرافیایی:

بسیاری از شهرهای موجود، به این علت که یا بدون برنامه توسعه یافته و یا برنامه‌ریزی توسعه آنها به یک یا چند جنبه خاص محدود می‌گردد با مشکلات زیادی مواجه می‌باشند. برای مثال: در کشور ما، کم نیست تعداد شهرهایی که در برابر وقوع بلایای طبیعی بی‌دفاع بوده یا با مشکلات متعددی در زمینه حمل و نقل، دفن زباله، جمع‌آوری و دفع فاضلاب و سایر عوامل اکولوژیک روبرو می‌باشند. بررسی وضعیت هر یک از این شهرها، می‌تواند برنامه‌ریزان و شهرسازان کشور را در ارائه و اجرای طرحهای مناسب شهرسازی رهنمون شود. به عبارت دیگر، وجود چنین شواهدی، تأکیدی است بر ضرورت توجه به مسائل اکولوژیک شهرها. اساساً، موقعیت یک شهر نوبنیاد باید به گونه‌ای باشد که در عین نزدیکی به راههای ارتباطی، مراکز فعالیت، منابع آب و انرژی، مکان توسعه آن در آینده نیز وجود داشته باشد.

1 - Unep. Unep Profile. Nairobi, Kenya. 1990.

2 - A. Rimsha, Town Planing In Hot Climates, Mir Publishers, Moscow, 1976.

## ۲- شکل زمین:

در مکانیابی نوسهرها، توجه به شیب زمین به لحاظ ضرورت زهکشی آن از اهمیت بسیاری برخوردار است. مناسبترین شیب برای ایجاد مراکز جمعیتی در زمینهای هموار بین ۵ تا ۱۰٪ و در مناطق کوهستانی تا ۳۰٪ می باشد. انتخاب زمینهایی با شیب کمتر از ۵٪، کار ایجاد شبکه های آب و فاضلاب و زهکشی را مشکل کرده و هزینه های هنگفتی را از این بابت تحمیل خواهد کرد. بطور کلی در مکانیابی نوسهرها توجه دقیق به ساختار کلی زمین، شیب آن و جنس خاک می تواند آسیب پذیری این مراکز را به حداقل رسانیده و مشکلات ناشی از هدایت آبهای سطحی را مرتفع سازد.

## ۳- عوامل اقلیمی:

عوامل اقلیمی به لحاظ تأثیر آنها بر ساختار فیزیکی شهر، امکان توسعه شهری، ایجاد فضای سبز، پیش بینی فعالیتهای صنعتی و ایجاد شبکه های حمل و نقل، جایگاه ویژه ای در مکانیابی شهرها دارد. از جمله عواملی که در این مورد و با استفاده از اطلاعات ایستگاههای هواشناسی مورد توجه و بررسی قرار می گیرد عبارت است از تابش خورشید، دما، رطوبت و شرایط باد. با استفاده کامل از اطلاعات اقلیمی و تهیه جارتها یا نمودارهای مرتبط می توان شرایط کامل اقلیمی یک ناحیه خاص جغرافیایی را مشخص و ساختار مناسب اجتماعی و اقتصادی آن ناحیه را توصیه یا ترسیم نمود.

## ۴- مهندسی آب شناسی و زمین شناسی:

ارزیابی منابع آب ناحیه ای که نوسهر در آن ایجاد می شود، همچنین شناسایی سطح ایست - آبی منطقه از مطالعات عمده آب شناسی است. چنین مطالعاتی برپایه در ارتباط با عملیات زهکشی ماندهاها، تعیین رژیم آبی حوضه، تغییرات سطح آب و موارد مشابه کاملاً ضروری است. مطالعات زمین شناسی ناحیه نیز به منظور شناسایی و ارزیابی ساختمان زمین، ترکیب و خصوصیات فیزیکی و مکانیابی خاک و نیز جریان آبهای سطحی از اهمیت فراوان برخوردار است. با انجام مطالعات زمین شناسی یک محل، می توان کاربری زمینهای هر منطقه را به صورت زیر مشخص و تعیین نمود:

- زمینهای مناسب برای ساخت و ساز.
- زمینهایی که پس از آماده سازی، قابلیت ساخت و ساز خواهند داشت.
- زمینهایی نامناسب برای ساخت و ساز ولی مناسب برای ایجاد فضای سبز.
- اساساً، تهیه نقشه های عمومی زمین شناسی و آب شناسی مناطقی که برای بهره ورریهای انسانی در نظر گرفته شده یا می شوند از ارکان اصلی مطالعاتی این مناطق به شمار می رود.

## ب) ملاحظات انسانی:

یک شهر، مجموعه ای است که به دست انسان و برای انسان ساخته شده یا می شود. بنابراین، در ایجاد یا

اداره آن جنبه‌های انسانی متعددی وجود دارد که در زیر به برخی از آنها اشاره می‌شود:

### ۱ - جنبه‌های زیبایی شناختی:

یک شهر، محل اجتماع و زندگی انسانهاست. برخی دانشمندان، شهر را به مثابه موجود زنده‌ای می‌دانند که حیات آن با دوران کودکی آغاز گردیده و پس از طی سراحل نوجوانی، بلوغ و جوانی به مرحله پیری می‌رسد. بنابراین، عوامل فیزیکی و شرایط موجود در شهر، باید علاوه بر تأمین خواسته‌های مادی جمعیت، نیازهای معنوی آن را نیز برآورده سازد. بطور کلی، شهر آن‌گاه می‌تواند به معنای واقعی کلمه و به عنوان محلی برای زندگی انسانها ایفای نقش کند که دارای هویت یا شخصیت باشد. مرقعیت جغرافیایی، اندازه، اندام، نوع و ترکیب مصالح ساختمانی، تعداد و ترکیب جمعیت، ساختار اقتصادی، همچنین ارتباط یک شهر با دیگر مراکز جمعیتی از جمله عواملی است که در تعیین و حفظ هویت یک شهر دخالت دارد.

### ۲ - خدمات اجتماعی:

تأمین نیازهای اجتماعی مردم از مهمترین وظایف و کارکردهای یک شهر به شمار می‌رود. بدین منظور، لازم است تشکیلات اداری و خدماتی مناسب، مراکز آموزشی و فرهنگی، مراکز بهداشتی و درمانی، فروشگاهها، وسایط نقلیه، همچنین تعدادی از صنایع سبک که بتواند بخشی از اشتغال و نیازمندیهای مردم را تأمین نماید در یک نو شهر پیش‌بینی و ایجاد گردد.

### ۳ - ساختار اجتماعی:

یک شهر، در صورتی برای سکونت و زندگی انسان مساعد خواهد بود که جمعیت ساکن در آن، از لحاظ ترکیب سنی، ترکیب جنسی و اشتغال، کاملاً متنوع باشد. محیط شهرها و حتی محلاتی که صرفاً برای سکونت یک قشر اجتماعی همسال یا همسان ساخته می‌شود پس از مدت زمان کوتاهی خسته کننده و آزار دهنده خواهد شد. تلاش و فعالیت افراد میان سال، در کنار بازی و شور و حال کودکان و همراه با وقار و حرمت سالمندان می‌تواند محیط زندگی را در یک شهر معنی و مفهوم بخشد.

یکی از روشهای موجود برای تعیین ساختار سنی و شغلی جمعیت یک نو شهر استفاده از فرمول زیر است:

$$H = \frac{A \times 100}{100 - (B+C)}$$

(کل جمعیت)

H = کل جمعیت

A = گروه اصلی (جمعیت شاغل، در صنعت یا فعالیتهای اصلی)

B = جمعیت شاغل در خدمات

C = جمعیت غیر شاغل

در اتحاد شوروی سابق، تجربه‌هایی نسبتاً موفق در زمینه کنترل و توسعه معقول شهرها وجود دارد. در آن جا، از معیار زیر برای تعیین ساختار شغلی جمعیت ساکن در شهرها استفاده می‌شود:

- جمعیت یا افراد شاغل در صنعت: ۲۷ تا ۳۰٪

- جمعیت یا افراد شاغل در خدمات: ۲۰ تا ۳۰٪

- جمعیت غیر شاغل: ۴۶ تا ۴۸٪

پیشرفت علم و تکنولوژی ایجاب می‌کند که شهرهای فردا در برابر انواع بلایا ایمن و برای زندگی اجتماعی مناسب باشد. تحقق چنین امری، با توجه به آنچه گذشت بیش از هر چیز مستلزم توجه به ملاحظات زیست محیطی در ایجاد مراکز جدید سکونت و فعالیت می‌باشد.

در کشور ما، با توجه به رشد سریع جمعیت، افزایش نرخ شهرنشینی و نیز مشکلات موجود در ارائه خدمات کافی در شهرهای بزرگ، ایده ایجاد نو شهرها را می‌توان از نظر اجتماعی و اقتصادی کاملاً مورد تأیید قرار داده و حتی آن را به عنوان یک ضرورت، مطرح نمود. آنچه در این مورد حائز اهمیت است، توجه به جنبه‌های طبیعی و انسانی طرح به منظور تأمین شرایط زیستی مناسب برای جوامع انسانی است.

خوشبختانه، این موضوع با تعابیر مختلف در قوانین و آیین‌نامه‌های موجود مورد توجه و تأکید قرار گرفته که در این جا برای حسن ختام مطلب به مواردی از آن اشاره می‌شود:

ماده ۱ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست:

در مورد جلوگیری از تخریب و آلودگی محیط زیست و بر هم زدن تعادل آن.

ماده ۳۸ آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی هوا:

در مورد ضرورت اعلام نظر سازمان حفاظت محیط زیست در ارتباط با ایجاد شهرها، شهرکها و مناطق مسکونی و صنعتی، بررسی و تصویب نقشه جامع شهرها.

ماده ۲ آیین‌نامه شهرهای جدید مصوب ۱۳۷۱/۵/۶۵ هیأت وزیران:

مکانیابی شهرهای جدید با توجه به سیاستهای دولت، در قالب طرح کالبدی ملی و منطقه‌ای و یا طرحهای جامع شهری.

اصل ۵۰ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران:

در مورد حفظ محیط زیست و ممنوعیت آوردن یا تخریب غیرقابل جبران آن در نتیجه نعمت‌های اقتصادی و غیر آن.

### منابع و مآخذ:

- 1- Rex Bedis, the third world, Oxford University Press, 1989.
- 2- Karen Arms, ENVIRONMENTAL SCIENCE, Saunders College Publishing, U.S.A 1990
- ۳- محمود تقی‌زاده، برنامه‌ریزی اقتصادی - اجتماعی (ویژه جهان سوم، نشر گستره، تهران ۱۳۶۹)
- ۴- منبع شماره ۲
- 5- UNEP, UNEP DPROFILE, Nairobi, Kenya, 1990
- 6- A. Rimsha, TOWN PLANING IN HOT CLIMAES, Mir Publishers, Mowcow, 1976.

## مبانی نظری توسعه شهری و شهرهای جدید «منطقه تهران»\*(۱)

علی صمصامی حسینی

گسترش فوق العاده مراکز کشرهای توسعه نیافته، ناشی از آثار عام نظامهای اقتصادی اجتماعی و انعکاس شرایط خاص زمانی کشورهای مربوط است. مهاجرتهای مرحله‌ای، که از روستاهای دورافتاده آغاز شده و به شهرهای بزرگ و در نهایت به خارج از کشور ختم می‌شود، در مورد شهرهایی چون تهران، بطور کامل بیانگر وضعیت نبوده و شرایط خاص سیاسی و اقتصادی در مقیاس ملی و جهانی در این زمینه مؤثر می‌باشد. بطوری که مقصد مهاجرت، تنها تهران نبوده و در برخی موارد، دیگر شهرهای استان می‌باشد. مجموعه امکانات متمرکز در تهران، زمینه مناسبی برای تبلور و عینیت بخشیدن به انگیزه‌های مهاجرت به وجود آورده است که در دو حالت بکثرواخذ و شتابان، جمعیت مهاجر را جذب می‌نماید. جذب بکثرواخذ، یا به عبارتی، مهاجرت‌های بلندمدت، در گذار از نظام متکی بر صدور مازاد تولید روستایی (در قالب شبکه‌های محلی) به توسعه نهادهای سرمایه‌داری و تقویت زندگی شهری، به عنوان حالت عام مهاجرت از سطح پایین به سطح بالا قابل پذیرش است. این حالت، مربوط به دوره بکثرواخذی نسبی در زمینه عملکرد غالب شهرهاست که پس از آن، برخی از شهرها، بنا به موقعیت ارتباطی و مرکز منطقه‌ای، عملکرد بارزتری یافته و خدمات عمومی، بخصوص خدمات دولتی را در خود جای داده‌اند. شکل‌گیری فضایی نظام جدید در شهرهای مرکزی، زمینه اشتغال و جذب نیروی کار متفاوتی را نسبت به سایر شهرها به وجود آورده و در نتیجه، مهاجرت از شهرهای کوچک و متوسط، به شهرهای بزرگ مرکزی صورت پذیرفته است.

پس از انجام اصلاحات ارضی در رژیم گذشته، و انتقال سرمایه از بخش کشاورزی به بخش صنعت و خدمات، بخشی از نیروی کار حوزه روستایی از زمین جدا شده و در نتیجه، روند عمرمی مهاجرت بدان‌گونه که ذکر شد، تشدید یافته است.

مقطع زمانی دیگری که در این روند، شتاب جدیدی به وجود آورده، افزایش قیمت جهانی نفت در ۲۰ تا ۳۰ سال قبل است که ورود کشورهای دارنده نفت به بازار جهانی و در نتیجه تمرکز سرمایه و امکانات را در

\* - نوشته حاضر، بازناب نظریات مهندسان مشاور پل ابریشم است.



شهرهای بزرگتر به همراه داشته است.

در حین مهاجرت عمومی، وقایع خاص مکانی و تغییر و تحولاتی در روند مهاجرت پدید می آید که در مورد کشور ما، وقوع انقلاب اسلامی و بروز جنگ تحمیلی را می باید نام برد. پس از وقوع انقلاب اسلامی، میزان مهاجرت شدت یافت و در برخی موارد، بعضی مناطق مهاجرپذیر حذف شدند. بطوری که مهاجرتها، مستقیماً از سطوح پایتتر، به سطوح بالاتر و با حذف سطوح میانی انجام گرفت. لیکن، روند مهاجرت به روال عمومی گذشته باقی مانده است. پس از بروز جنگ تحمیلی و تخریب شهرهای مرزی استانهای غربی کشور، مهاجرت شدت یافته، روند آن نیز تغییر کرده و در برخی موارد که ناگزیر از شرایط بوده است، در جهت افقی و بین مراکز جمعیتی هم سطح انجام گرفته، لیکن، امکانات مراکز انتخاب شده به عنوان مقصد مهاجرت، تکافوی احتیاجات جمعیت جدید را نمی نماید.

انگیزه های اولیه مهاجرت به سوی تهران، جستجوی کار و کار بهتر و تبعیت از خانواده است، که ریشه در شرایط اقتصادی - اجتماعی دارد. این شرایط، در اثر بروز تحولات اقتصادی - اجتماعی، تقویت یا تضعیف می گردد. از آنچه در دهه گذشته، باعث تقویت و شتاب مهاجرت در کشور گردیده است می توان از: وقوع انقلاب اسلامی، بروز جنگ تحمیلی و مهاجرت همسایگان به ایران نام برد که باعث تغییرات بسیار در جمعیت شهرها گردیده است.

طی دهه ۵۵-۶۵، مراکز جمعیتی شهری، دچار تغییراتی به شرح زیر گردیده است: در سال ۱۳۵۵، هجده مرکز جمعیتی در سطح استان، به عنوان شهر مطرح بوده اند. بررسی هرم سطح بندی شهرها از نظر میزان جمعیت، گستردگی در قاعده زیرین هرم و محدودیت در سطوح بالاتر را نشان می دهد. در این سال، تهران به عنوان تنها شهری که جمعیت آن بیش از یک میلیون نفر بوده در سطح اول، و پس از آن کرج و قم در سطح چهارم (۱۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر) و سپس اسلامشهر در سطح پنجم قرار داشتند. غیر از شهرهای ذکر شده، شانزده شهر در شمار شهرهای زیر ۵۰ هزار نفر جمعیت قرار داشته اند.

تغییر تعداد مراکز جمعیتی شهری در سطح بندی جمعیت، کماکان افزایش تعداد شهرهای قاعده زیرین را به تعداد بیست شهر نشان می دهد که ناشی از جذب جمعیت روستاهایی است که با مشکلاتی که در زمینه کشاورزی از جمله کمبود آب مواجه بوده اند، بدانها روی آورده اند.

### بررسی تحولات جمعیتی نقاط شهری استان تهران در سالهای ۳۵-۱۳۶۵

نتایج آمار سرشماریهای عمری نفوس و مسکن در چهار دهه ۳۵-۶۵، نشان می دهد که جمعیت ۱/۷ میلیون نفری نقاط شهری استان تهران، به ۷/۵ میلیون نفر افزایش یافته است. \* (۱) نرخ رشد جمعیت مذکور در طی سه دهه، به ترتیب: ۵/۶٪، ۵/۶٪ و ۴٪ بوده است که میانگین ۵/۱٪ را به دست می دهد. شهر تهران، به عنوان مرکز ثقل و جاذب جمعیت مهاجر، تحولات جمعیتی بارزی را در مقیاس استانی و حتی ملی پشت سر گذاشته که از چند جهت کلی قابل بررسی است.

\* محدوده استان تهران ثابت و همان محدوده سال ۱۳۶۵ در نظر گرفته شده است.

جمعیت شهر تهران، در سالهای ۳۵، ۴۵، ۵۵، ۶۵ به ترتیب ۰/۹۲٪، ۰/۹۲٪، ۰/۸۸٪ و ۰/۸۰٪ کل جمعیت شهری استان بوده است.

نرخ رشد جمعیت شهر تهران، در دهه‌های مذکور، به ترتیب: ۰/۵/۷٪، ۰/۵/۲٪ و ۰/۲/۹٪ بوده است. افزایش جمعیت شهر تهران، در سه دهه مورد نظر، به ترتیب: ۱/۱ میلیون نفر، ۱/۸ میلیون نفر و ۲/۵ میلیون نفر بوده است. بررسی جنبه‌هایی که بدان اشاره شد، نشان می‌دهد، که درصد جمعیت شهر تهران، نسبت به کل جمعیت شهرنشین استان، از سال ۱۳۴۵ کاهش یافته است.

بروز این اتفاق، همزمان با کاهش نرخ رشد و درعین حال سیر صعودی میزان افزایش جمعیت شهر تهران بوده است. از طرف دیگر، پیدایش شهرهای اسلامشهر، مهرشهر و رجایی‌شهر، با نرخ رشد‌های: ۰/۱۵/۶٪، ۰/۳۰/۳٪ و ۰/۳۰٪ در همین دوره اتفاق افتاده است.

با توجه به کاهش نسبی نرخ رشد و کاهش درصد جمعیت شهر تهران نسبت به جمعیت شهری استان، جمعیت شهر تهران در هر دهه، نسبت به دهه قبل، افزایش بیشتری داشته است.

بروز مشکلاتی که هم‌اکنون نیز در شهر تهران وجود دارد و نسبت به گذشته حادث‌تر گردیده است، بیانگر این امر می‌باشد که کاهش نرخ رشد و حتی مهاجرفرستی (ناشی از مقایسه نتایج آماری جمعیت سالهای ۵۵، ۶۵) شهر تهران، به تنهایی امیدوارکننده نبوده، بلکه میزان افزایش جمعیت به سرازات رشد ناچیز تأمین خدمات مورد نیاز، همداردهنده می‌باشد.

بررسی آماری سایر شهرهای استان نشان می‌دهد که به غیر از چند شهر کوچک تهران، مجموعه (اوشان، فشم، میگون) و اشتهارد، جمعیت کلیه شهرهای استان، با نرخ رشد بیش از ۰/۳٪ افزایش یافته است.

#### بررسی تحولات جمعیت حوزه روستایی استان تهران

بخش دیگر جمعیت استان، جمعیت روستایی است که با توجه به درصد بایینی که نسبت به کل جمعیت استان دارد، نرخ رشد صعودی و شتابان آن اهمیت بررسی را نشان می‌دهد. جمعیت روستایی استان تهران، در فاصله سالهای ۴۵-۵۵ با نرخ رشد ۰/۴/۲٪ و در فاصله سالهای ۵۵-۶۵ با نرخ رشد ۰/۶/۹٪ افزایش یافته است. درحالی که در همین فواصل زمانی، جمعیت روستایی کشور به ترتیب: با نرخ رشد ۰/۱/۷٪ و ۰/۲/۳٪ افزایش یافته و در نهایت، جامعه روستایی کشور مهاجرفرست بوده است.

با توجه به میزان جمعیت روستایی استان تهران در سال ۱۳۶۵ (حدود ۹۰۰ هزار نفر) و فرض ادامه نرخ رشد دهه ۵۵-۶۵، جمعیت روستایی استان در سال ۱۳۷۰، یک میلیون و سیصد هزار نفر بوده است.

بار خدماتی حوزه روستایی نیز، همچون شهرها و شهرکهای مدار اول، برعهده شهر تهران قرار دارد. بنابراین، جمعیت روستایی واقع در مدار اول شهر تهران را نیز می‌باید به عنوان جمعیت استفاده‌کننده از خدمات سطح یک و سطح دو شهر تهران به حساب آورد.

### بررسی و مقایسه سطح بندی مراکز شهری استان تهران

مراکز شهری استان تهران، از دو جنبه میزان جمعیت و تعداد شهرها در فاصله سالهای ۳۵-۱۳۶۵ مورد بررسی تراز گرفته‌اند.

#### الف) میزان جمعیت:

هرم سطح بندی جمعیت مراکز شهری در سال ۱۳۳۵، به دلیل محدودیت جمعیت، بیانگر مشخصات روشنی نیست، مگر طول قاعده زیرین هرم که جمعیت شهر تهران را معادل یک و نیم میلیون نفر و اختلاف فاحش آن با مجموع سایر شهرها را نشان می‌دهد.

در طول دهه دوم ۳۵-۱۳۶۵، مقایسه هرمهای ابتدا و انتهای دهه با یکدیگر، نشان‌دهنده شهرهای با جمعیت ۱۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر می‌باشد. این پدیده، بیانگر رشد جمعیت شهرهای کرج و قم است.

مقایسه هرم سالهای ۱۳۵۵ و ۱۳۶۵، افزایش جمعیت شهرهای با جمعیت بیش از ده هزار نفر، و کاهش جمعیت شهرهای با جمعیت ۵ تا ۱۰ هزار نفر را نشان می‌دهد.

مقایسه هرم سال ۱۳۶۵ با هر می که از پیش‌بینی طرح آمایش سرزمین برای سال ۱۳۸۱ به دست آمده است، بطور کلی، افزایش جمعیت کلیه سطوح یا در واقع وسعت هرم را نشان می‌دهد، که از این میان، شهرهای با جمعیت ۱۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر، افزایش بیشتری خواهد داشت.

#### ب) تعداد شهرها:

در مدت ده سال اول ۳۵-۱۳۴۵، تعداد شهرهای هر سطح از هرم، رشد طبیعی داشته و در نتیجه، انتقال به سطح بالاتر را موجب گردیده است.

بررسی تعداد شهرهای ابتدا و انتهای هرم دهه دوم ۴۵-۱۳۵۵، نشان می‌دهد که تعداد شهرهای ۵ تا ۱۰ هزار نفر، همبطور ۱۰ تا ۲۵ هزار نفر افزایش یافته‌اند. در همین مدت، شهر کرج، به عنوان مرکز جذب جمعیت رشد جهشی را آغاز نموده است.

در فاصله زمانی سالهای ۵۵-۱۳۶۵، رشد جمعیت شهر کرج، همان روال دهه گذشته را دنبال کرده و شهر قم نیز با نرخ رشدی بیشتر از نرخ رشد طبیعی از رده شهرهای ۱۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر جزورده شهرهای ۵۰۰ تا یک میلیون نفر درآمده است.

در همین مدت، شهرهای پرجمعیت ۱۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر (اسلامشهر، رجایی شهر) پدید آمدند و شهرهای قرچک و رامین نیز به دو رده بالاتر درآمدند.

مقایسه سطح بندی سال ۱۳۶۵، با سطح بندی پیش‌بینی شده در طرح آمایش سرزمین، افزایش جمعیت شهر هشتگرد، و انتقال شهرهای رامین، شهریار، نظرآباد و شهرهای با جمعیت ۱۰ تا ۲۵۰ هزار نفر را به بیش از یک ردیف بالاتر نشان می‌دهد.

### بررسی پیش‌بینی‌های افزایش جمعیت شهری استان تهران

در زمینه تعیین جمعیت شهر تهران و جمعیت شهری استان و کشور، پیش‌بینی‌های مختلفی انجام شده است که در این جا مورد بررسی قرار می‌گیرد. در برنامه کلان توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی پنج ساله اول که در سال ۱۳۶۸ تهیه و تدوین گردیده است، جمعیت، در مقیاسهای مختلف و در مقاطع زمانی پنج ساله برای سالهای ۱۳۷۲ و ۱۳۷۷ مشخص شده‌اند.

در این برنامه، کل جمعیت کشور، از ۵۲/۸ میلیون نفر در سال ۱۳۶۷، ابتدا با نرخ رشد ۳/۳٪، تا سال ۷۲، به ۶۲ میلیون نفر و سپس با نرخ رشد ۳/۲٪، به ۷۲/۵ میلیون نفر در سال ۱۳۷۷ خواهد رسید. در همین مقاطع زمانی، جمعیت شهرنشین کشور، ابتدا با نرخ رشد ۴/۸٪، از ۲۹/۵ میلیون نفر به ۳۷/۳ میلیون نفر و بعد با نرخ رشد ۴/۶٪، به ۴۶/۷ میلیون نفر افزایش خواهد یافت. در این جا، با استفاده از کتاب راهنمای جمعیت شهرهای ایران (۳۵-۱۳۷۰) که توسط وزارت مسکن و شهرسازی منتشر شده است، جمعیت نقاط شهری استان تهران مورد بررسی قرار می‌گیرد.\* (۱)

مقایسه پیش‌بینی جمعیت نقاط شهری استان تهران (برای سال ۱۳۷۰) با نتایج آماری سرشماریهای سالهای ۵۵ و ۶۵، کاهش نرخ رشد بعضی از مراکز شهری استان را با شتاب منفی بسیار زیاد نشان می‌دهد. جدول زیر گویای این مطلب است:

شهر	درصد نرخ رشد	پیش‌بینی درصد نرخ رشد
اسلامشهر	۱۵/۶	۷۰-۶۵
گلندوک	۷/۶	۹/۶
رباط کریم	۱۴/۲	۴/۸
رجایی‌شهر	۳۰/۳	۹/۶
مهرشهر	۳۰	۹/۶
قرچک	۱۸	۹/۶
تم	۸/۲	۵/۹

در همین پیش‌بینی، نرخ رشد جمعیت شهر تهران از ۲/۹٪ در فاصله سالهای ۳۵-۱۳۶۵، به ۴/۱٪ برای سالهای ۶۵-۱۳۷۰ افزایش یافته است. بررسی تغییرات جمعیتی نقاط شهری استان در مقاطع مختلف ده ساله از سال ۳۵-۱۳۶۵، نشان می‌دهد که نرخ رشد جمعیت بین سالهای ۳۵-۱۳۶۵، به نرخ رشدی بسیار نزدیک است. اگر این نرخهای رشد، ملاک پیش‌بینی افزایش جمعیت در فاصله سالهای ۶۵-۱۳۷۰ قرار گرفته است،

\* تهیه و تدوین حبیب‌الله زنجانی و فریدون رحمانی.

لزوماً تابع شرایط تاریخی - اجتماعی این سی سال و وقایع مورد نظر نبوده و پیش‌بینی را غیرمحمول نشان می‌دهد. در طرح آمایش سرزمین، نرخ رشد جمعیت شهری استان برای سالهای ۶۵-۱۳۸۱، به میزان ۱/۵٪ پیش‌بینی شده است. در این مورد نیز کاهش پرشتاب نرخ رشد از ۴٪ به ۱/۵٪، مستلزم اجرای سیاستهای اداری وسیع و دقیقی است که پیش‌نیازهای بسیاری را می‌طلبد.

با این فرض، جمعیت استان تهران، در سال ۱۳۸۱، قریب به ۹/۷ میلیون نفر و افزایش آن نسبت به سال ۱۳۷۰، حدود ۲/۲ میلیون نفر خواهد بود.

### نقش شهر تهران

نقش ستادی شهر تهران در چهارچوب هرگونه طرح آمایش و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، در آینده نیز ادامه خواهد داشت. زیرا، سرمایه‌گذاریهایی که تا به حال انجام شده و طرحها و برنامه‌های در دست اجرا و تحت بررسی، لزوماً قسمتی از اعتبارات ملی - منطقه‌ای را کماکان در حوزه تهران جذب خواهد کرد. در نتیجه، تمرکز ادامه خواهد داشت و در مجموع، امکانات طبیعی، موقعیت جغرافیایی، تأسیسات زیرساختی، ادامه نقشی را که تا به حال شهر تهران داشته و توسعه نسبی استان را ایجاب می‌نماید. اما، کاهش شتاب فعلی، همچنین کاهش فاصله تهران با دیگر شهرهای بزرگ (در سطح‌بندی شهرها) به عنوان ایجاد تناسب در هرم سطح‌بندی شهرها، مستلزم توزیع اعتبارات و امکانات در سراسر کشور و گسترش کاربریها در مقیاس مناطق؛ با توجه به توانهای منطقه‌ای است. به عبارت دیگر، جایگزین نمودن هدف دیگری به جای شهر تهران امکان‌پذیر نبوده و صرفاً توزیع امکانات بهره‌برداری متمرکز و آماده ساختن زمینه‌های مناسب برای باروری قابلیت‌های منطقه‌ای (در سراسر کشور)؛ متناسب با اعتبارات و امکانات مالی، عامل مؤثر و تعیین‌کننده‌ای در جهت سازماندهی فضایی استان و شهر تهران می‌باشد. از این طریق است که می‌توان به موازات تأمین فضاهای تجهیز شده در مناطق مستعد کشور و همسایه تهران، به سازماندهی فضایی منطقه تهران پرداخت. در این چهارچوب، شهر تهران؛ در یک داد و ستد فعالیت با سایر مناطق؛ فعالیت‌های غیرتخصصی و نقش مدیریت سایر مناطق را واگذاشته و در عین حال، نقش مدیریت ملی و فعالیت‌های تخصصی چنین سطحی را دنبال می‌کند. محور ضمانت‌های اجرایی طرح فضای سازمان‌یافته تهران، اعمال سیاستهای اداری و چندجانبه است که برخی از آنها هرچند ضعیف، در گذشته اعمال گردیده است. سایر مراکز شهری استان، در شرایطی که سیاستهای اداری خلاف آن پیش‌بینی نگردد، به عنوان مقاصد ثانویه مهاجرت به شهر تهران مطرح خواهد بود و با توجه به موقعیت مکانی طرحهای ملی - منطقه‌ای جاری، از جمله: نرودگاه بین‌المللی هفت تیر، ایستگاه راه آهن آپرین، آزادراه تهران ساوه، محور کنارگذر تاکستان - ساوه - ورامین - فیروزکوه، همچنین طرح متروی تهران و حومه. زمینه‌های جذب و ایجاد اشتغال، همچنان در ناحیه گسترده کرج - فیروزکوه و عمدتاً در جنوب غرب شهر تهران و در امتداد محور تهران - ساوه متمرکز خواهد بود.

## موقعیت و نقش شهرهای متوسط

چنانچه دامنه مهاجرت‌های بین منطقه‌ای درون منطقه‌ای تهران کاهش یابد و نرخ رشد جمعیت این شهر، به سطح نرخ رشد طبیعی برسد، در آینده نیز، این شهر، با بحرانها و مشکلاتی روبرو خواهد بود. زیرا، جمعیت فعلی شهر، از حد ظرفیت تأسیساتی تجهیزاتی و خدمات موجود فراتر رفته است. برای ایجاد تعادل نسبی در منطقه، شبکه‌ای از شهرهای متوسط پیشنهاد می‌گردد تا به عنوان شهرهای واسطه، در نظام مرحله‌ای مهاجرت، جمعیت مهاجر به شهر تهران را جذب نمایند.

تقریب و تجهیز چنین شهرهایی، در دو زمینه کاهش تمرکز تهران نسبت به کل کشور و توزیع متعادل امکانات در منطقه مؤثر خواهد بود. تعیین هویت و عملکرد غالب هر یک از شهرهای مورد نظر در رابطه با قابلیت‌های حوزه نفوذ و دورنمای مناطق مجاور منطقه تهران نیازمند بررسی گسترده و همه‌جانبه است که حجم آن فراتر از چهارچوب این مطالعات است. در این جا، خصوصیات بارز این‌گونه شهرها بیان می‌گردد:

- زمینه‌های اشتغال با درآمد قابل مقایسه نسبت به مقصد مورد نظر (تهران).
- وجود قابلیت گسترده و تکمیل خدمات پیشرفته برای حوزه نفوذ.
- رعایت حداقل زمان دسترسی به شهر تهران به منظور خروج از حوزه رفت و آمد روزانه.
- وجود زمینه‌های مساعد زیربنایی و ارتباطی.
- رعایت حداقل زمان دسترسی به شهرهای بزرگ سایر مناطق (بدون عبور از تهران).
- تأکید بر جنبه تخصصی هر شهر به عنوان حفظ هویت شهری و رعایت چهارچوب برنامه منطقه‌ای به منظور اعمال سیاستهای اقتصادی - اجتماعی متناسب برای دستیابی به نتیجه مورد نظر در این زمینه می‌باید بین میزان عملکرد تولیدی شهر و جمعیت در نظر گرفته شده، رابطه متعادلی برقرار شود تا از پیدایش نقش صرفاً خدماتی پرهیز گردد. در نتیجه اعمال چنین سیاستهایی، شبکه شهرهای متوسط از طرف دیگر، سازماندهی نقاط جمعیتی سطح پایینتر، بریژه حوزه روستایی تحت پوشش را به عهده خواهد داشت.
- برای انتخاب چنین شهرهایی، معیارهای زیر مورد توجه قرار می‌گیرد:
- فاصله تا مراکز توسعه مجاور و محورهای توسعه.
- مستقر بودن در مجاورت مسیرهای ارتباطی منطقه‌ای یا امکان دسترسی سریع به این‌گونه مسیرها.
- ظرفیت جمعیت‌پذیری با توجه با نقاط جمعیتی منطقه.
- امکانات زیربنایی.
- امکانات محیطی برای توسعه آینده.

بررسی وضع موجود، ناحیه واقع در جنوب محور قزوین - فیروزکوه را به عنوان حوزه مورد مطالعه مشخص می‌سازد. عامل اولیه‌ای که حوزه‌های محدودتری را فراهم می‌آورد، زمان دسترسی به شهر تهران توسط امکانات عمومی حمل و نقل است. زمان دسترسی، ارتباط مستقیم به فاصله تا مرکز شهر بزرگ، بافت و الگوی شبکه‌های دسترسی شهری و بین‌شهری، میزان رفت و آمدهای روزانه، امکانات ارتباطی منطقه و شرایط اجتماعی - اقتصادی ساکنان شهر متوسط دارد. (در مورد شهرهای کشورهای مختلف، شعاعی که از بررسی موارد فوق به دست آمده از ۵ تا ۱۵ کیلومتر متغیر است) در هر صورت، فاصله مراکز جمعیتی انتخاب

شده تا شهر بزرگ، می باید به نحوی تعیین شود تا از حوزه نفوذ مستقیم آن خارج بوده و در ضمن امکان ارتباط اقتصادی فراهم گردد. شهرهایی که دارای خصوصیات مورد نظر هستند عبارتند از: فیروزکوه، گرمسار، ساوه، قم، قزوین و مجموعه شهرهای غرب کرج.

### فرضهای افزایش جمعیت شهری استان

بر اساس بررسیهایی که بدان اشاره گردید، سه فرض برای افزایش جمعیت شهری استان تا سال ۱۳۸۱ در نظر گرفته شده است.

۱ - نرخ رشد ۱/۵٪ (پیش بینی طرح آمایش سرزمین)

سال	۱۳۶۵	۱۳۸۱	درصد میزان افزایش
-----	------	------	-------------------

جمعیت (میلیون نفر)

۷/۵	۹/۵	۲
-----	-----	---

۲ - نرخ رشد ۳٪ (نرخ رشد طبیعی)

سال	۱۳۶۵	۱۳۸۱	درصد میزان افزایش
-----	------	------	-------------------

جمعیت (میلیون نفر)

۷/۵	۱۲	۴/۵
-----	----	-----

۳ - نرخ رشد ۴٪ (ادامه نرخ رشد دهه ۵۵-۶۵)

سال	۱۳۶۵	۱۳۸۱	درصد میزان افزایش
-----	------	------	-------------------

جمعیت (میلیون نفر)

۷/۵	۱۴	۶/۵
-----	----	-----

با توجه به نرخ رشد جمعیت شهری استان در فاصله سالهای ۳۵-۱۳۶۵ در حدود ۱/۵٪ و نرخ رشد آن در دهه ۵۵-۶۵ معادل ۴٪، تحقق نرخ رشد فرض اول (۱/۵ درصد) مستلزم اعمال سیاستها و قوانین بازدارنده اداری است.

عدم اعمال سیاستهای اداری نیز منتج به افزایش جمعیت با همان نرخ رشد دهه ۵۵-۶۵ و در نهایت افزایش ۶/۵ میلیون نفر جمعیت شهرنشین خواهد بود.

انتخاب فرض دوم، به عنوان فرض متحمل و قابل کنترل، افزایش ۴/۵ میلیون نفر جمعیت شهرنشین را تا سال ۱۳۸۱ نشان می دهد. به منظور تأمین محل سکونت و اشتغال این جمعیت، و رعایت امکانات و بازده اقتصادی سرمایه گذاری مورد نیاز، دو حالت متصور است:

۱ - احداث ۱۸ حوزه شهری با جمعیت ۲۵۰ هزار نفر.

۲ - احداث ۹ حوزه شهری با جمعیت ۵۰۰ هزار نفر.

بررسی وضعیت عمومی محدوده استان از نظر مکانیابی، ایجاد و تأمین تأسیسات زیرساختی، و امکان تأمین مراکز اشتغال مناسب، برای انتخاب حالت اول، مشکلات بسیاری وجود دارد و تقریباً غیر عملی به نظر می رسد. در نتیجه، حالت دوم، به عنوان چهارچوب نظری تأمین مسکن و اشتغال جمعیت آینده شهرنشین استان نهران می تواند مورد نظر قرار گیرد.

توضیح این مطلب ضروری است که منظور از حوزه شهری، صرفاً یک بافت کالبدی منفرد در قالب یک

شهر مطرح نیست. بلکه بافتی است که در صورت امکان، می‌تواند به عنوان حوزه شهری در مجاورت شهرهای موجود مطرح شود. در کنار احداث حوزه‌های شهری مورد نظر، تأکید بر این است که مراکز شهری موجود و دارای قابلیت مرکزی تأمین نیاز حوزه نفوذ درجه اول (شامل شهرکها و نقاط روستایی) نیز تجهیز و تقویت شوند.

با توجه به این که جمعیت شهر کرج در سال ۱۳۴۵، معادل جمعیت شهرهای ورامین یا شهریار یا قرچک در سال ۱۳۵۵ بوده و کمتر از جمعیت ورامین و قرچک در سال ۱۳۶۵، و پس از بیست و پنج سال به جمعیت فعلی افزایش یافته است. بنابراین، می‌توان شهرهای کوچکی همچون: ورامین، قرچک، شهریار و... را به عنوان مراکز احتمالی دارای قابلیت بالقوه تبدیل به شهر مرکزی برای افزایش بار خدماتی شهر تهران در نظر گرفت.

#### سهم شهر تهران از میزان افزایش جمعیت آینده

پیش‌بینی میزان افزایش جمعیت شهر تهران، مستلزم آگاهی از برنامه‌های ملی، سیاستهای اجرایی کنترل مهاجرت در مورد شهر تهران، میزان و درصد اعتبارات عمرانی ملی - استانی از کل اعتبارات است. در شرایط فعلی که چنین اطلاعاتی در دست نیست صرفاً می‌توان از جنبه دیگر یعنی قابلیت فیزیکی بابت پیوسته شهر تهران مسأله را مورد بررسی قرار داد.

در حال حاضر، بافتهای شهری مجزا و متصل از بافت کالبدی شهر تهران مانند: کرج، اسلامشهر، مهرشهر و... را می‌باید به عنوان حوزه‌های شهری منفصل در نظر گرفت و هنگام پیش‌بینی بار خدماتی، ترافیکی و تأسیسات زیرساختی شهر تهران، جمعیت این مراکز و حتی حوزه روستایی واقع در مدار اول شهر تهران را نیز منظور نمود.



## دو نگرش در ساخت دو نو شهر «شاهین شهر و پولاد شهر»

حمیدرضا وارثی

نوشته حاضر، به بررسی وضعیت دو نو شهر (شاهین شهر و پولاد شهر) در استان اصفهان اختصاص دارد که ابتدا، تاریخچه، علل پیدایش، چگونگی توسعه و روند رشد شاهین شهر مورد بحث قرار می‌گیرد. آنگاه، به نو شهر دوم یعنی پولاد شهر پرداخته می‌شود. (۱)

در آغاز باید گفت: با توجه به جو سیاسی اقتصادی حاکم بر جامعه ایران، در دهه ۵۰ و سالهای آغازین آن، شاهین شهر توسط عده‌ای زمیندار به وجود آمد و در نتیجه باعث:

- توسعه شهرنشینی، که نتیجه آن، به وجود آمدن مهاجرتهای بی‌رویه و گسترش اشتغال در بخش خدمات بود.

- فراهم نمودن زمین‌های مناسب، جهت فعالیت طبقه خاصی از بخش خصوصی، به منظور بازگشت چند برابر سرمایه که منجر به بورس‌بازی روی اراضی شهری و حاشیه آن و تورم قیمت‌ها شد.

- احداث شهرهای ویلایی، با وسائل مدرن زندگی در مجاورت شهرهای بزرگ صنعتی، که البته هدف اصلی، به وجود آوردن جامعه مصرفی و وابسته بود تا حل مشکل مسکن.

در سال ۱۳۵۰، عده‌ای از عده مالکان صاحب زمین در بخش برخوار اصفهان، سازمان عمران شاهین شهر را تأسیس کردند و اقدام به احداث شهرک و تولید واحدهای مسکونی نمودند. اراضی انتخاب شده جهت احداث شاهین شهر، با سطح اولیه ۲۰۰۰ هکتار، واقع در بیست و چهار کیلومتری شمال شهر اصفهان و در اراضی کشاورزی امیرآباد، گرگاب، جعفرآباد و حاجی آباد از توابع بخش برخوار بود. طرح و مطالعات مربوط به شهرک شاهین شهر، توسط شرکت ویلیامسون (Williamson) به عمل آمد که براساس آن حدود ۲۰۰۰ هکتار فضا جهت اسکان ۲۰۰۰۰۰ نفر پیش‌بینی شده بود.

واحدهای مسکونی در شاهین شهر، در هجده گونه متفاوت که کوچکترین آن با مساحت ۱۶۰ مترمربع ۴ اتاق و زیربنای ۷۵ مترمربع و بزرگترین آن با مساحت ۷۵۰ مترمربع با ۶ اتاق و زیربنای ۱۹۵ مترمربع می‌باشد طراحی و اجرا شده است. نحوه استقرار واحدهای مسکونی نیز شمالی - جنوبی است.

به استناد آمارنامه استان اصفهان، که در بهمن ماه ۱۳۶۰، توسط دفتر برنامه و بودجه استان منتشر شده است، شاهین شهر، در سال ۱۳۴۵، از ادغام دو آبادی به نام امیرآباد و جعفرآباد به وجود آمده است. درباره روند توسعه و گسترش شاهین شهر باید گفت: از آن جا که به وجود آمدن این شهر، با طرح و برنامه از پیش تعیین شده بوده است. به یک تعبیر، فاقد هسته مرکزی است؛ و به تعبیر دیگر، می توان، همان دو روستای امیرآباد و جعفرآباد را به عنوان هسته مرکزی شهر (دست کم از بعد مکانی) تلقی نمود. عمده سطوح ساخته شده کنونی نیز از سال ۱۳۵۵ به وجود آمده است. به این ترتیب که: ابتدا، منطقه ای در قسمت بلوار زاندارمری شهر، معروف به منطقه کاخها و قسمتی به نام خانه های چوبی احداث می گردد که اولی، محل سکونت مالکان و سهامداران، و خانه های چوبی، محل اسکان آمریکاییهای شاغل در کمپانی بل (Bell) گرومن (Gruman) و نواسی (Nevasi) و سازندگان شاهین شهر بوده است.

روند گسترش شهر، از دیدگاه جهات توسعه، تا قبل از پیروزی انقلاب، براساس فازبندی طرح اولیه و بعد از آن نیز، سیاستهای سازمان زمین شهری و بنیاد مستضعفان بوده است. لذا، تاکنون، تمایل و کشش طبیعی، جهت گسترش در سمت خاصی برای این شهر موردی نداشته است.

بطور کلی، هدفهای کلی توسعه شهر، در طرح جامع اولیه آن، که در سال ۱۳۵۶ تصحیح شده است چنین بیان شده است: (۱)

- شهر جدید، بایستی در آینده، مرکز عمده خانه سازی منطقه اصفهان بوده و با داشتن استقلال و تکامل شهری کامل، راه حل مناسبی برای پاسخگویی به مشکلات و توسعه شهر اصفهان باشد.

- مناطق مسکونی، با بهترین روش شهر سازی جدید و در عین حال با رعایت کامل سنتهای به جا مانده بنیاد شیرند.

- پیشنهاد فضاها، باز، باید خراشهای یک زندگی منطبق بر ویژگیهای ایرانی ساکنان را مورد نظر داشته و در عین حال، قابل ادغام با روش زندگی ساکنان غیر ایرانی شهر باشد.

- نوع واحدهای مسکونی و انواع تراکمهای پیشنهادی برای هماهنگی با برنامه های دولتی، باید مطابق با انواع درآمد ها باشد. و برخی قشرهای مختلف اجتماعی، قابلیت طبقه بندی براساس درآمدها را محدود نسازد.

- طرح مناطق مسکونی، توأم با طرح تأسیسات عمومی مورد نیاز و بطور کامل صورت گیرد.

- طرح مناطق مسکونی، مسائلی از قبیل: ایسنتی کامل، سهولت دسترسی، ایجاد فضاها، اختصاصی، محافظت و جلوگیری از آلودگی هوا را در نظر داشته باشد.

- واحدهای مسکونی، در حدی ساخته و ارائه گردند که امکان خرید و اجاره را توأم فراهم آورند.

### خصوصیات کالبدی شهر

یکی از مسائل بسیار مهم در شهرها، بخصوص شهرهای نو بنیاد، خصوصیات کالبدی شهر و بافت آن

است. شاهین شهر، در طول بیست سال گذشته، چندین مرحله از رشد شهری را با روشهای گوناگون پشت سر گذاشته و چون یکی از اولین نو شهرهای اصفهان و ایران است. بررسی این مسائل، راهی به سوی ساخت دیگر نو شهرها می باشد.

### بافت شهر

به دلیل عدم وجود هسته مسکونی در این نقطه، در گذشته، برای بنیان شهر، از ساده ترین راه حل، یعنی شیوه گسترش مشبک استفاده گردیده است. طرح گسترده مشبک، که در گذشته و امروز، در طراحی شهری مؤثر بوده است، بیشتر از طریق شبکه مستطیل شکل که یکی از نمونه های مهم این طرح می باشد مشخص می گردد.

نشانه های این نفوذ را، از قدیمی ترین دوران - دوره فرعون مصر میانه (۲۱۳۴-۱۷۸۶ قبل از میلاد)، تا دوره های استقرار پادگان اسکندر در آسیای صغیر و پادگانهای نظامی چین در قرن دوم قبل از میلاد و شهرهای رومی و همچنین ساسانی مانند نیشابور و اکثر شهرهای آمریکایی مانند نیویورک، همچنین قسمت اعظم تهران امروز - می توان یافت.

شهر شکل گرفته براساس این طرح، مجمره ای است از بلوکهای شهری، که بدون آغاز و پایان، یعنی بی نهایت تکرار شده و هیچ گونه تفاوت و اولییتی در آن نمی توان یافت. بدون در نظر گرفتن شرایط محیطی و جغرافیایی، و به منظور تسریع امر خانه سازی، در ابتدا، محور شرقی - غربی که از سمت غرب به جاده اصفهان - تهران منتهی می گردید در زمینهای امیرآباد به عنوان محور اصلی ایجاد شد، و بقیه شبکه های ارتباطی، به صورت خطوط عمود و موازی با این خیابان به وجود آمد.

به واسطه فقدان مطالعات و بررسیهای اولیه در طرح ریزی صحیح شاهین شهر، عدم هماهنگی استخراج بندی کلی شهر با ویژگیهای فیزیکی محیط به وضوح به چشم می خورد. شیب کلی زمین نیز در منطقه شمال غربی - جنوب شرقی می باشد.

امتداد کوره ها هم در همین جهت است و ناگزیر، آبهای تحت الارضی و قنرات در امتداد همین جهت است. حدود زمینهای کشاورزی، که در امتداد همین منطقه و خطوط عمود بر این امتداد می باشد، برخلاف شهرهای دیگر، بریژه شهرهای سنتی، هیچ گونه اثری، در طرح ریزی شهر مذکور نداشته است. تا حدود سال ۱۳۵۵، مهمترین محور ارتباطی شهر با خارج، همان محور شرقی - غربی متصل به جاده اصفهان، در سمت شرقی شاهین شهر بود و امکان دیگری که جهت ارتباط سریعتر با اصفهان برای شاهین شهر فراهم گردید. عمدتاً از طریق خیابان امام خمینی تأمین می گردد.

از مسیرهای ارتباطی موجود در منطقه، قبل از احداث شاهین شهر، فقط آثار جاده های حاجی آباد - امیرآباد و عبدالله آباد - رشیدآباد، در استخراج بندی شهر قابل تشخیص است. برخلاف شهرهای قدیمی، که منطبق با شرایط و عوارض طبیعی و مصنوعی به وجود آمده، در احداث این شهر، به عوامل طبیعی و فیزیکی از جمله زمینهای کشاورزی، مسیر قنرات، سیلها و جاده های ارتباطی اهمیت چندانی داده نشده است. در نتیجه، باید گفت: که محور شرقی - غربی خیابان امام خمینی، یعنی اولین محور ارتباطی ایجاد شده، که از

شرق به غرب، بزرگراه اصفهان - شاهین شهر را، از طریق شاهین شهر، به جاده اصفهان - تهران متصل می‌کند. بقیه محورهای موازی و عمود بر آن، زمینه ایجاد بافت کالبدی شهر جدید شاهین شهر را فراهم کرده است. عامل دیگری که جا دارد از آن نیز سخن به میان آید، اقتصاد است. نگاهی به اسکان افراد در شاهین شهر و چگونگی ایجاد هسته اولیه این نوشهر، روشنگر تأثیرات غیرقابل انکار اقتصاد بر بافت کالبدی شاهین شهر می‌باشد. سودگران بنیان‌گذار این شهر جدید، به خوبی به این مسأله واقف بودند که اولین طبقه‌ای که آمادگی جذب به این محل را دارند طبقه کم‌درآمد و بی‌مأوا و مسکن شهر اصفهان، بویژه مهاجران به منطقه می‌باشند که به دلیل گرانی و مشکل مسکن در اصفهان، به راحتی جذب این محل می‌گردند. در این جهت، سیاست تبلیغاتی فروش و واگذاری خانه‌ها به قیمت ارزان و به اقساط طویل‌المدت و کم‌بهره، در ابتدای امر، عده‌ای را به این شهر جذب نمود.

با وجود عرضه ارزان و قسطی خانه‌ها در ابتدای امر، استقبال عمومی، عمدتاً متوجه خانه‌های کوچکتر بود. به همین دلیل، محدوده اولین مرحله ساخت خانه‌های کوچک ۱۶۰ تا ۳۶۰ مترمربعی واقع در شمال محور فعلی خیابان امام خمینی و محدود بین خیابانهای فردوسی، حافظ و سعدی شمالی را، می‌توان به عنوان هسته اولیه شاهین شهر شناسایی کرد. (نقشه شماره ۱)

افرادی که بدین سان و به دنبال جستجوی سرپناه به این محل روی آوردند، از هرگونه امکانات و خدمات شهری بی‌بهره بودند و این محل، سایر نقاط از ویژگیهای شهر، نام آن را یدک می‌کشید و بس. و به جز تأمین محل خواب افراد، فاقد هرگونه خدمات ضروری دیگری بود. ساکنان جدید، ناگزیر به تأمین مایحتاج و خدمات مورد نیاز خود، از اصفهان و سایر نقاط و غالباً در سر راه محل اشتغال خود به شاهین شهر بودند. به مرور، در اثر احساس شدید و ضرورت وجود واحدهای خدماتی، بویژه تجاری و به دلیل شکل گرفتن حوزه اولیه اسکان در جوار خیابانهای فردوسی و امام خمینی، این نوع خدمات، در کنار این دو محور، بخصوص خیابان فردوسی دایر گردید. تا جایی که هم اکنون، خیابان فردوسی، مهمترین محور تجاری شاهین شهر را تشکیل می‌دهد.

### سیمای شاهین شهر

بررسی چگونگی پیدایش شاهین شهر و توسعه ناگهانی آن، بویژه در سالهای دهه ۱۳۵۰، به خیری نمایانگر علل ترکیب متضاد و چهره دوگانه شهر می‌باشد. (نقشه شماره ۲)

درگانگی و تضاد، از بدو امر، با تفکیک غیریکسان اراضی شروع شد و در سالهای ۱۳۵۰، با ورود آمریکاییان به اوج خود رسید. آثار ورود آمریکاییان و اختلافات اجتماعی - فرهنگی ناشی از آن، بر سیمای کالبدی شاهین شهر به حدی بود که در مقابل آن، خطوط منتج از اختلافات طبقاتی، بر چهره اولیه شهر رنگ باخت. علائم جدایی، در ابتدا با ابعاد پلاکها محدود و با عرض خیابانها مشخص می‌گردید. و علی‌رغم بینش طراحان در تمایز اجتماعی محدوده‌ها، به دلایل گوناگون، از جمله عدم رغبت طبقه مرفه‌تر به ساخت و ساز و اسکان در این منطقه، شهر از ناحیه پلاکهای متوسط شروع شد و تا ورود آمریکاییان، از بافت اجتماعی نسبتاً همگونی برخوردار بود.

اختلافات ناچیز طبقاتی شهروندان، با ورود آمریکاییان، جای خود را به تفاوت‌های بس عمیقتر اجتماعی و فرهنگی سپرد. در این دوره، شاهد پیدایش محله‌های آمریکایی‌نشین، در فواصل دور از محله‌های ایرانیان و نقاط خوش آب و هوا به شیوه شهرهای استعماری می‌باشیم.

به دلیل دگرگونی‌های شگرف بافت فیزیکی - اجتماعی شهر در سه دوره مشخص: اوان بنیادشهر، اسکان آمریکاییان، و بعد از پیروزی انقلاب. تغییرات کالبدی شهر در هر دوره به شرح زیر بررسی می‌شود:

### الف) سیمای شهر در اوان بنیاد

بافت مشبکی که شهر براساس آن بنیاد گذاشته شد، چیز زیادی از نظر مکانیابی صحیح فضاهای شهری و در نهایت، هویت ارزشمند شهری برای شاهین شهر به ارمغان نیاورد.

بینش تاجرمان‌آبانه، سبب گردید، که با بهره‌گیری از ساده‌ترین و ارزاترین راه‌حلهای شهرسازی، تصمیماتی از جمله ابعاد متفاوت پلاکها، به منظور پاسخگویی به سلیقه‌های مختلف و جلب مشتری، از میان تمام طبقات اجتماعی اتخاذ گردد.

با این وجود، جدایی فضایی بین محله‌ها، فقط در حد مرزهای فیزیکی شبکه‌ها در محدوده بود، و به دلیل عدم استقبال عمومی از قطعات بزرگ، نطفه اصلی شهر در محدوده قطعات کوچکتر بسته شد. از نظر عناصر مشخص شهری، در این دوره، به جز ساختمان عجیب و غریب رستورانی به شکل سفاین فضایی و چندین ساختمان مدرن که همگی نشان بی‌هویتی شهر، و بی‌سلیقه‌گی طراحان آن است به چیز دیگری برخورد نمی‌کنیم. استفاده از زمین بایر و عدم وجود هسته قدیمی، از دلایل دیگری است که در این شهر از نشانه‌ها و فضای متفاوت شهر، بریزه در مراحل اولیه چیزی به چشم نیاید. در اواخر این دوره است که بتدریج، با تأسیس دفاتر و تأسیسات تجاری، تفاوت‌هایی در بافت یکناخت شهر ایجاد می‌گردد. در مجموع، آنچه مشخصه شهر در این دوره زمانی است، (البته اگر بشود آن را شهر قلمداد کرد) فعالیت‌های همه‌جانبه و چشمگیر ساختمانی است نه عوامل فیزیکی.

### ب) سیمای شاهین شهر در دوره آمریکاییان

یورش بی‌امان و گسترده شرکت‌های آمریکایی به ایران، در سالهای دهه پنجاه، شاهین شهر را نیز بی‌بهره نگذاشت و این شهر، شاهد فعالیت شرکت‌های آمریکایی متعددی از جمله: فلور (Floor)، بل (Bell)، گرومن (Gruman)، نورت‌روپ (Northrup) در حواشی خود، در این مقطع زمانی بود.

شرکت بل (Bell)، یا بهتر بگوییم بل هلیکوپتر، اولین شرکت آمریکایی است که به دنبال انتخاب زمینی واقع در شمال شرقی شاهین شهر، به منظور استقرار صنایع هلیکوپترسازی، پا به این شهر می‌گذارد. رنگ متفاوت چهره و با شاید پرستیژ کاذب آمریکاییان، سبب می‌گردید که طراحان شاهین شهر، قسمتی از بهترین اراضی سبز منطقه واقع در عبدالله آباد را برای ایجاد منازل افراد و دفاتر این شرکت در نظر بگیرند.

مجموعه ایجاد شده با تأسیسات رفاهی خدماتی مجهز، در نهایت، شهری آمریکایی را در دل شاهین شهر به وجود آورد. حرکت و اسکان آمریکاییان به شاهین شهر، تشکیل حوزه‌ای اجتماعی از آنها را در این نقطه به

دنبال آورد و سبب گردید که کارکنان امریکایی شرکت‌های گرومن و نورت‌روپ که در پایگاه هشتم شکاری نیروی هوایی فعالیت داشتند، به اقامت در این محل علاقه‌مند شوند. مجموعه‌های مسکونی نیروی هوایی، در پی این حرکت پدیدار گشت. در این هنگام، هرچند شهر، کمابیش به گسترش خود در هسته اولیه قسمت غربی ادامه می‌داد، اما، تغییرات متأثر از ورود امریکاییان، آن‌چنان عمیق بود، که همه چیز را تحت‌الشعاع خود قرار داد. واحدهای مسکونی، تجاری، تفریحی، اداری، آموزشی، در مجموعه‌های بل و گرومن که هم‌اکنون، مجموعه دانشگاه صنایع دفاع و مجموعه نظامی صد و هشتاد دستگاه خوانده می‌شود. نیز بزرگراه شاهین شهر - اصفهان، از آثار این دوره است (نقشه شماره ۲).

شهر چند قطعه، بافت دوگانه و خطوط متضاد و روند تحولات و تحرکات اجتماعی - اقتصادی این دوران بر چهره شاهین شهر، میراثی است که علی‌رغم گذشت زمان و تمامی تغییرات، کماکان به قوت خود باقی است.

### ج) سیمای کنونی شاهین شهر

تملك و تصرف امرا و اراضی سازمان عمران شاهین شهر، توسط بنیاد مستضعفان، و خارج شدن اهم اراضی از مالکیت خصوصی، راهگشای اجرای بسیاری از برنامه‌های تولید مسکن دولت بعد از انقلاب اسلامی بود. عوامل متعدد، از جمله: قیمت نسبتاً پایین مسکن در شاهین شهر، گسترش صنایع حاشیه شاهین شهر، مهاجرت جنگ‌زدگان، اشباع بالنسبه بافت مسکونی و افزایش قیمت مسکن در شهر اصفهان و اجرای طرحهای متعدد تولید مسکن توسط واحدها و ارگانهای خصوصی و دولتی، دست به دست هم دادند تا شاهین شهر بتواند شاهد افزایش جمعیتی با ضریب ۱۹/۴۲٪ طی سالهای ۵۵-۶۵ باشد.

علی‌رغم ساخت و سازهای زیاد سالهای اخیر، هنوز شاهین شهر ترانسته اراضی وسیع بایر داخل محدوده خورد را پر کند. عوامل بسیار، از جمله: مالکیت اراضی سبب گردیده که با وجود اراضی بسیار درون شهری، اکثر طرحهای وسیع خانه‌سازی در خارج از مرزهای فیزیکی بافت قبلی به اجرا درآید و به این ترتیب، شهر با گسترش سطح روبرو گردد.

براساس اطلاعات دریافت شده از شهرداری شاهین شهر، از جمع پروانه‌های ساختمانی صادر شده در سال ۱۳۶۶، فقط ۱۰٪ مربوط به تک واحدهای بخش خصوصی است که آنها هم، غالباً، از طریق سازمان زمین شهری واگذار گردیده و ۹۰٪ بقیه متعلق به سازمانها و ارگانهای دولتی، بویژه شرکت‌های تعاونی مسکن، دوایر دولتی و کارخانه‌ها می‌باشد. طرحهای خانه‌سازی که با اخذ پروانه در مراحل مقدماتی اجراست عبارتند از: خانه کارگر، بنیاد ازدواج، تعاونیهای مسکن توانیر، نیروگاه اصفهان، سپاه پاسداران، پایگاه هشتم شکاری، مخابرات، پلیس قضایی، آموزش و پرورش، سازمان گوشت، تربیت بدنی، هلال احمر، بهداشتی، هواپیمایی جمهوری اسلامی، بانک مسکن، شرکت باسایک.

باید اذعان نمود که علی‌رغم وجود بافت خالی درون شهری، افزایش سریع جمعیتی سالهای اخیر، به موازات اجرای سریع پروژه‌های متعدد مسکونی، پی آمدهای مثبتی از جمله: انسجام و پیوستگی مناطق مجزای شهری و دستیابی نسبی به عملکردهای واقعی شهری، برای شاهین شهر در برداشته است. (نقشه شماره ۴)

از این هنگام به بعد، با تمام تضادها، ویژگیهای معماری - شهرسازی متفاوت به ارث گرفته شده از قبل، با شهری، با یک بافت ساخته شده واحد و خطوط فیزیکی ممتد در این منطقه روبه‌رو هستیم.

سیمای کنونی شاهین‌شهر که تحت‌تأثیر فرهنگ غربی شکل گرفته، دارای مشخصات خاصی نیست، استفاده از تجارب و دستاوردهای تکنیکی غرب در امر معماری و شهرسازی، همچنین ارتباطات فرهنگی میان ایران و ممالک غربی در قبل از انقلاب، باعث شده است که فرهنگ اصیل ایرانی، نتواند در مقابل هجوم فرهنگ نو سرمایه‌داری غرب ایستادگی کرده و الگویی جهت استفاده در این شهر عرضه نماید. از این‌روست که امروزه، در شاهین‌شهر، همچون سایر شهرهای ایران، شاهد احداث ساختمانها، خیابانها و مغازه‌هایی هستیم که با آنچه در گذشته در این مرز و بوم بنا می‌شد بیگانه است.

امروزه، ضوابط شهرسازی در کلیه شهرهای ایران کمابیش مشابه یکدیگرند، احداث میدان‌های پی در پی، مغازه‌هایی که در حاشیه خیابانها ساخته شده، احداث بلوارها در ورودی شهرها، خانه‌های ردیفی، بافت شبک، استفاده از مصالحی چون سنگ و آجر در نمای ساختمانها، همه از فرهنگ مشترکی نشأت می‌گیرد که ریشه در فرهنگ مسخ شده غربی دارد. این فرهنگ مسخ شده، به شهرهای ایران سیمای کم و بیش مشترکی داده است، از این‌روست که سخن گفتن از سیمای شاهین‌شهر نمی‌تواند بیان سیمای خاصی باشد.

### تاریخچه فولادشهر

فولادشهر، به وسیله شرکت ملی ذوب‌آهن ایران، برای تأمین مسکن کارکنان کارخانه‌های فولادسازی ساخته شد و محوطه وسیعی (۸۰۰۰ هکتار) برای تأمین مسکن عده‌ای در حدود سیصد هزار نفر در نظر گرفته شد. مرحله اول عملیات، شامل ۱۵۰۰۰ واحد مسکونی بود و عملیات اجرایی آن در سال ۱۳۴۵ شروع شد. تا سال ۱۳۵۶، کار ۳۵۰۰ واحد مسکونی به پایان رسید و پس از یک مرحله بسیار کند در آغاز عملیات، آهنگ ساختمان در این شهر، از سال ۱۳۵۶ به حدود ۱۰۰۰ واحد مسکونی رسید.

تأمین هزینه‌های ساختمانی این شهر به عهده دولت بود و از طریق شرکت ملی ذوب‌آهن تأمین می‌شد. ایجاد، نگهداری و بهره‌برداری از زیربناها و تجهیزات دسته‌جمعی مربوط نیز به همین طریق انجام می‌گرفت. از نظر اداری، سازمان شهر، طبق الگوی یک مؤسسه انتفاعی بود و با یک «مدیرعامل» که به جای شهردار انجام وظیفه می‌کرد، بطور مستقل اداره می‌شد.

واحدهای مسکونی فولادشهر، بطور عمده، در قبل از انقلاب، به کارکنان ارشد، تکنیسینها و آن‌گروه از کارگران ماهر بخشهای تولیدی که حقوق ماهانه آنها برابر یا بیشتر از ۲۰۰۰۰ ریال بود اختصاص داشت. کارگران غیرماهر، در شعاع صدکیلومتری اطراف کارخانه سکونت داشتند و رفت و آمد آنها بین کارخانه و دهکده‌های محل اقامتشان توسط سررسمایی که به همین منظور در نظر گرفته شده بود تأمین می‌گردید و این عرضه مهم امکانات اشتغال، موجب توسعه سریع و کنترل‌نشده دهکده‌های نزدیک کارخانه مانند: جم‌گردان، ریز، ورنومخواست شد.

بطور خلاصه، می‌توان گفت: که فولادشهر، پاسخگویی یک هدف خاص بود و بیشتر حالت یک کوی مسکونی را داشت. به علاوه، یک گروه از متقاضیان صاحب امتیاز را در مرکز توجهات خود قرار داده بود.

بدین ترتیب، چنین فقدان تنوعی، چه در سطح ساکنان شهر و چه در سطح فعالیتهای، باعث شد که این شهر جدید، در عمل، یک کوی خرابگاهی باشد تا سرآغاز یک قطب شهری خودگردان.

این شهر جدید، مسائل مهمی در زمینه تعادل اجتماعی - اقتصادی منطقه نفوذ کارخانه ذوب آهن مطرح ساخت؛ بویژه به سبب فرمولهای رایج در آن (مقررات استفاده از واحدهای مسکونی و کمک هزینه‌های مقرر در اجاره بهای آپارتمانها).<sup>(۱)</sup>

درواقع، این روشها، باعث ایجاد افتراق و جدایی بین کارگران ماهر و غیرماهر می‌شد و این گروه اخیر الذکر که به شهر جدید و تجهیزات گوناگون آن دسترسی نداشتند به دهکده‌های مجاور راه یافتند. مطالعات و تهیه طرح فولادشهر، از آذرماه سال ۱۳۴۶ آغاز گردید و طرح آن در اوایل سال ۱۳۴۸ به تصویب رسید.

جمعیت شهر، با توجه به نیروی انسانی شاغل پیش‌بینی شده در کارخانه ذوب آهن و صنایع جنبی آن در نظر گرفته شده بود. براساس پیش‌بینی‌های طرح جامع اولیه فولادشهر، نیروی انسانی شاغل در کارخانه ذوب آهن، ۱۴۰۰۰ نفر در نظر گرفته شده بود که با توجه به نیروی انسانی شاغل در صنایع جنبی آن و شاغلان بخشهای ساختمان، حمل و نقل خارج از شهر، مراکز دانشگاهی و کانونهای علمی و فنی و تجاری بالغ بر سی هزار نفر می‌گردید.

بر این اساس، جمعیت فولادشهر، در طرح جامع اولیه، طی ۲۰ تا ۲۵ سال، ۲۰۰ هزار نفر در نظر گرفته شده بود. لازم به ذکر است که در گزارشهای غیر از گزارش طرح جامع، رقم ۳۲۰ هزار نفر آمده است.<sup>(۲)</sup> در طرح جامع فعلی منطقه اصفهان، جمعیت فولادشهر بيم بيليون نفر پیش‌بینی شده است که در بخشهای بعدی این فصل بدان اشاره خواهد شد.

### موقعیت فولادشهر و اهمیت آن در منطقه اصفهان

فولادشهر، در جهل کیلومتری جنوب شرقی اصفهان و در پهنه دشتی وسیع و مسطح ساخته شده است. فاصله آن تا زاینده‌رود ۱۰-۱۲ کیلومتر، و از شهرهای پیرامون یعنی زرین‌شهر، فلاورجان و مبارکه، به ترتیب ۵، ۸ و ۲۰ کیلومتر است. وسعت محلی که در طرح جامع، برای احداث فولادشهر در نظر گرفته شده است به ۴۰۸/۵ هکتار بالغ می‌گردد و این مقدار، ۳/۳۳٪ کل منطقه‌ای را تشکیل می‌دهد که برای ایجاد شهر صنعتی در نظر گرفته شده است. اگر محلهایی را که برای احداث مؤسسات اداری و خدماتی، پارکها و میادین ورزشی مورد استفاده قرار گرفته است به مقدار فوق بیفزاییم، کل مساحت شهر به ۴۴۸ هکتار می‌رسد.<sup>(۳)</sup> فولادشهر، از طرف شمال و شرق محدود است به سلطان‌آباد و دهکده مینادشت و از جنوب شرقی و جنوب غربی به وسیله جبال زردمطبخ احاطه شده است و در فاصله ۷-۸ کیلومتری ناحیه شهر، از طریق گردنه

۱ - مهندسان مشاور ستیران: طرح آمایش سرزمین، مطالعات شهری اصفهان، ۱۳۵۶.

۲ - مهندسان مشاور نقش جهان - پارس: نقدی بر طرح جامع فولادشهر، به‌ماه ۱۳۶۸، صفحه ۳.

۳ - جامعه‌شناسی اسکان «فولادشهر» مطالعات طرح تغییر محور فولاد مبارکه، دانشگاه اصفهان، ۱۳۴۶.



گاریسه، محل کارخانه ذوب آهن قرار دارد. این ناحیه، دشت تپه دار کم ارتفاعی را می نمایاند که به وسیله بسترهای موقتی سیلابها بریده شده است. این تپه، از بقایای دامنه کوه بروده و ارتفاع آن از سطح دریا ۱۶۲۰-۱۸۰۰ متر می باشد و با شیبی برابر ۲ تا ۸٪ به جنوب شرقی کشیده شده است. (۱)

در طرح جامع اصفهان (طرح جدید)، مهمترین عنصر مسکونی، قطب یولاد پولاد شهر است که در شمال شرقی مجتمع ذوب آهن قرار دارد و در حال حاضر، جمعیتی معادل سی هزار نفر در آن زندگی می کنند. این شهر، دارای بهترین موقعیت برای توسعه مسکونی قطب پولاد می باشد.

با توجه به این که، بین این شهر و مجتمعهای صنعتی قطب پولاد (ذوب آهن، فولاد مبارکه، صنایع نظامی) رشته کوههایی حائل است، محیط این شهر، از آلودگی نواحی صنعتی، کاملاً در امان است. موقعیت زیبای این شهر، که توسط کوهها احاطه شده و زیر آن، دشت کشاورزی لنجان قرار دارد، همچنین ارتباط خوب آن با شهر اصفهان، بر امتیازهای آن به عنوان یک نقطه مسکونی با امکانات ممتاز می افزاید. (۲)

طرح فولاد شهر، به شکل آمفی تاتر شیب داری است که به دو منطقه مرکزی و شمال غربی تقسیم شده است، ولی با طرحهای منظمی به همدیگر ارتباط پیدا می کند. جاده های اصلی نیز با انحرافهایی، از گذرگاهها عبور کرده و بطور ماریج ناحیه مرکزی را دربر می گیرد. همچنین، خیابانهای اصلی، منطقه را به برزنهایی تقسیم می کند. (نقشه شماره ۵)

مناطق مسکونی، شامل انواع مختلف ساختمانهاست. واحدهای مسکونی آپارتمانی دو، سه، چهار، و پنج اتاقی و ساختمانهای مختلف یک الی پنج طبقه ای و یک سری ساختمانهای دوازده طبقه، که در آن، ساختمانهای کم تراکم، از فضای سبز کمتری برخوردارند. مساحت فضای سبز منطقه، ۱۷۹/۸ هکتار است که سهم هر فرد، از آن ۱۰/۱ متر مربع می باشد. (۳)

### سازمان کالبدی طرح جامع پولادشهر

از متن گزارشهای طرح جامع پولادشهر، چنین استنباط می شود که طراحان شهر، برای انتخاب شکل کالبدی شهر، شکل طبیعی زمین را مدنظر داشته اند.

فرم کلی زمین، به صورت مستطیلی است که با زاویه ای در حدود ۴۵ درجه نسبت به غرب چرخش دارد. دو ضلع این مستطیل، یعنی اضلاع جنوب و جنوب غربی آن، توسط کوههایی به صورت دیواره، که عمود بر یکدیگرند و در نقطه تلاقی آنها گردنه گاویسه قرار گرفته، احاطه شده است. ضلع شرقی آن، به طرف دشت کشاورزی لنجان و ضلع دیگر، به طرف شهر نجف آباد است. در درون این زمین مستطیل شکل، دو تپه طبیعی وجود دارد. (نقشه شماره ۶)

۱ - انستیتو ابالتی شهرسازی کیروگور، طرح جامع فولادشهر، ترجمه واحد طراحی و شهرسازی شرکت ملی ذوب آهن ایران.

۲ - محمود هدایت، جزوه درسی. برنامه ریزی شهری، امداد و اصول. تجدیدنظر اصفهان.

۳ - دکتر پورافکاری، نگرشی کوتاه بر مسائل اجتماعی سکونت در شهرکهای سنتی (فولادشهر)، مجله سه مقالات ستیار جغرافی (شماره ۲)،

در طرح جامع، شهر از دو منطقه بزرگ شهری تشکیل شده است. منطقه مرکزی و منطقه شمال غربی که با یک سیستم طراحی داخلی به یکدیگر مرتبط شده‌اند. ضمن آن که هر یک خصوصیات مربوط به خود را حفظ کرده‌اند (نقشه شماره ۷).

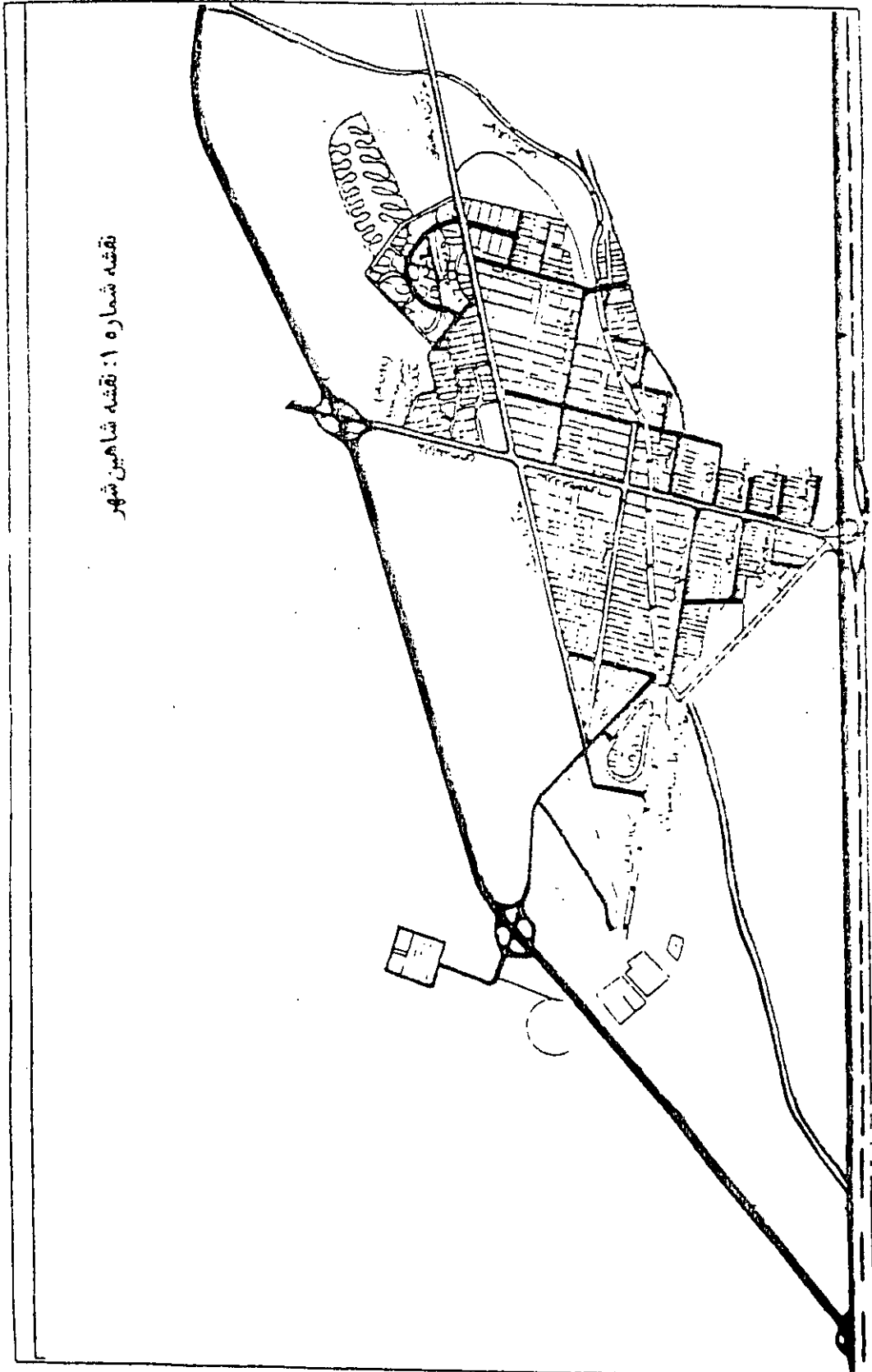
مرکز منطقه مرکزی، بر یکی از تپه‌های درون زمین استوار است که به ارتفاع ۱۷۰ متر، از اراضی مجاور خود مرتفع‌تر است و فرم کلی طرح این منطقه، بر محور حلزونی شکل (اسپیرال) استوار است که پیرامون تپه پیچیده و خود را به دیواره و کوه‌های اطراف زمین نزدیک می‌کند. محورهای شعاعی، که از تپه مرکزی منشعب می‌شوند و بالطبع، عمود بر محور حلزونی شکل می‌باشند، منطقه مرکزی را به نواحی درونی تقسیم می‌کنند. برخلاف منطقه مرکزی، منطقه شمال غربی، در خطی مستقیم شکل گرفته است. تپه واقع در منطقه مرکزی و سه محور اصلی که از آن به صورت شعاعی منشعب می‌شود، اساس ترکیب طرح شهر را تشکیل می‌دهد.

یکی از این محورها، محوری است که به سمت غرب می‌رود و با عبور از کوه‌های واقع در ضلع جنوب غربی، مرکز پولادشهر را به مرکز مجتمع صنعتی ذوب آهن اصفهان متصل می‌نماید. در کنار این محور، مراکز اداری، فنی، طراحی و تحقیقاتی مربوط به ذوب آهن استقرار می‌یابد.

دومین محور که عمود بر جاده فعلی اصفهان - کارخانه ذوب آهن است، مدخل شهر را، از طرف این جاده به وجود می‌آورد. در امتداد این محور، مراکز داد و ستد، دفاتر تجاری و بانکها استقرار می‌یابند. در نقطه تقاطع این محور با محور اصفهان - کارخانه، یک مجموعه جهانگردی برای کسانی که با اتومبیل مسافرت می‌کنند و از پولادشهر می‌گذرند در نظر گرفته شده است. در محل اتصال این محور با تپه مرکزی، میدان اصلی شهر قرار دارد که در آن، ساختمان شهرداری، یک هتل بزرگ و مسجد اصلی شهر در نظر گرفته شده است (نقشه شماره ۸). سومین محور، گردشگاه و سیمای پرشیده از درختان است که محور اصلی طولی منطقه شمال غربی را می‌سازد و در کنار آن، گروهی از بناهای عمومی در مقیاس شهری استقرار می‌یابند. این محور، از کنار تپه دوم، واقع در درون زمین عبور می‌کند. بقیه مراکز اصلی شهری مانند: مراکز تحقیقاتی، فرهنگی، ورزشی و تفریحی، در اطراف تپه مرکزی در نظر گرفته شده‌اند. مراکز صنعتی و انبارهای شهر در کنار جاده اصفهان - کارخانه جایگزین شده‌اند. سازمان تقسیمات شهری شهر، بر سلسله مراتب منظمی از واحدهای شهری مستقر است که کوچکترین آنها محله‌های مسکونی هستند که هر یک جمعیتی در حدود پنج هزار نفر را در خود جای می‌دهند. هر یک از این محله‌ها، دارای مرکزی هستند که بناهای عمومی مورد نیاز محله در آنها واقعند.

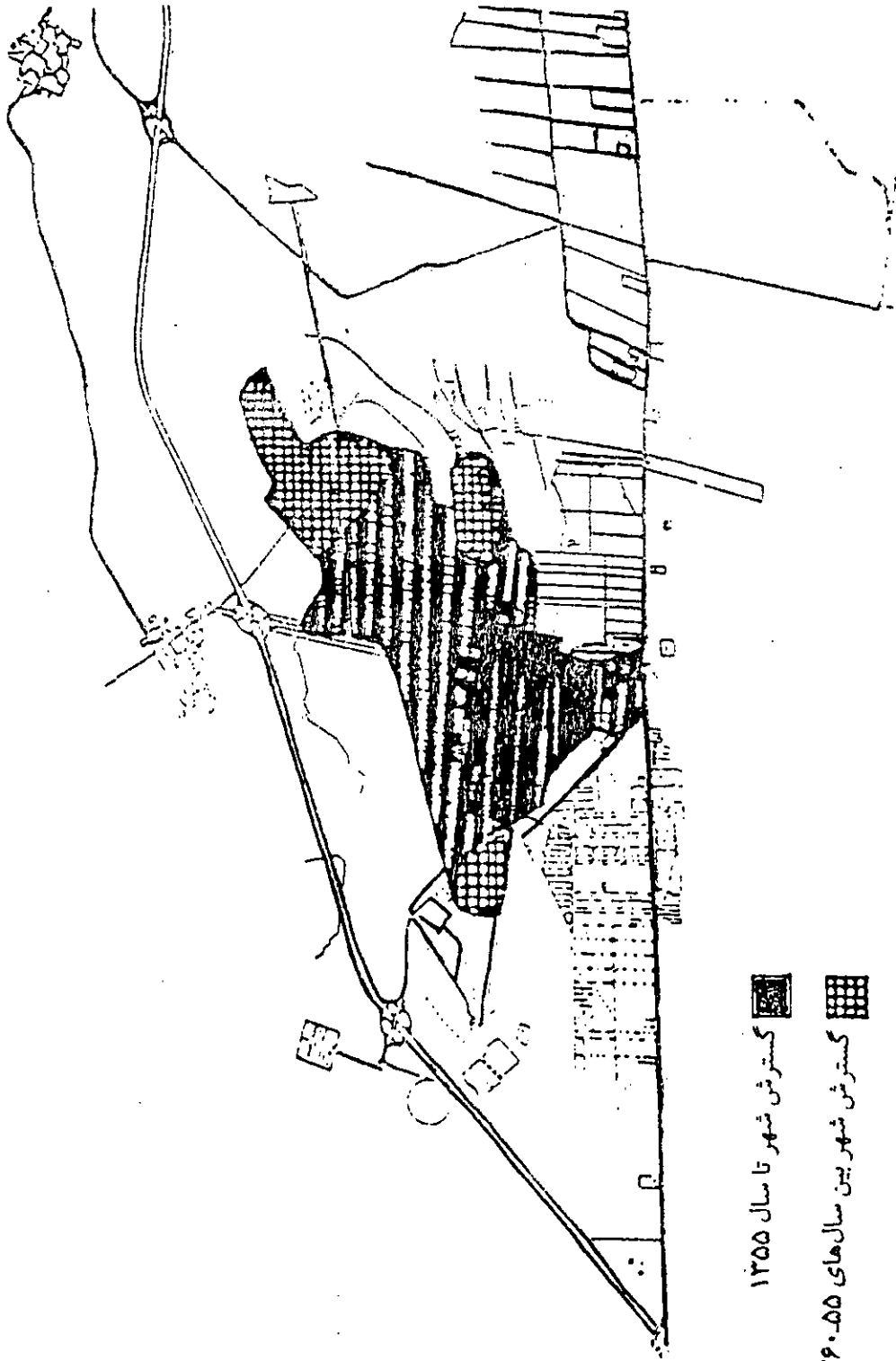
از ترکیب چند محله مسکونی (بین چهار تا هشت محله) برزنیهای مسکونی در شهر به وجود می‌آیند که تعداد آنها در کل شهر ۹ واحد است. هر یک از برزنیهای شهری، دارای مرکزی است که احتیاجاتی از قبیل: دبیرستانها، پلی‌کلینیک، مراکز ورزشی، مراکز تجاری، فضای سبز و... در آن استقرار می‌یابند.

ترکیب برزنیهای شهری در دو منطقه مذکور، شهر را به وجود می‌آورد که در منطقه مرکزی چهار برزن و در منطقه شمال غربی شش برزن طراحی شده است. (نقشه شماره ۸) (۱)



نقشه شماره ۱: نقشه شاهین شهر

نقشه شماره ۲: گسترش شاهین شهر در دوره‌های مختلف



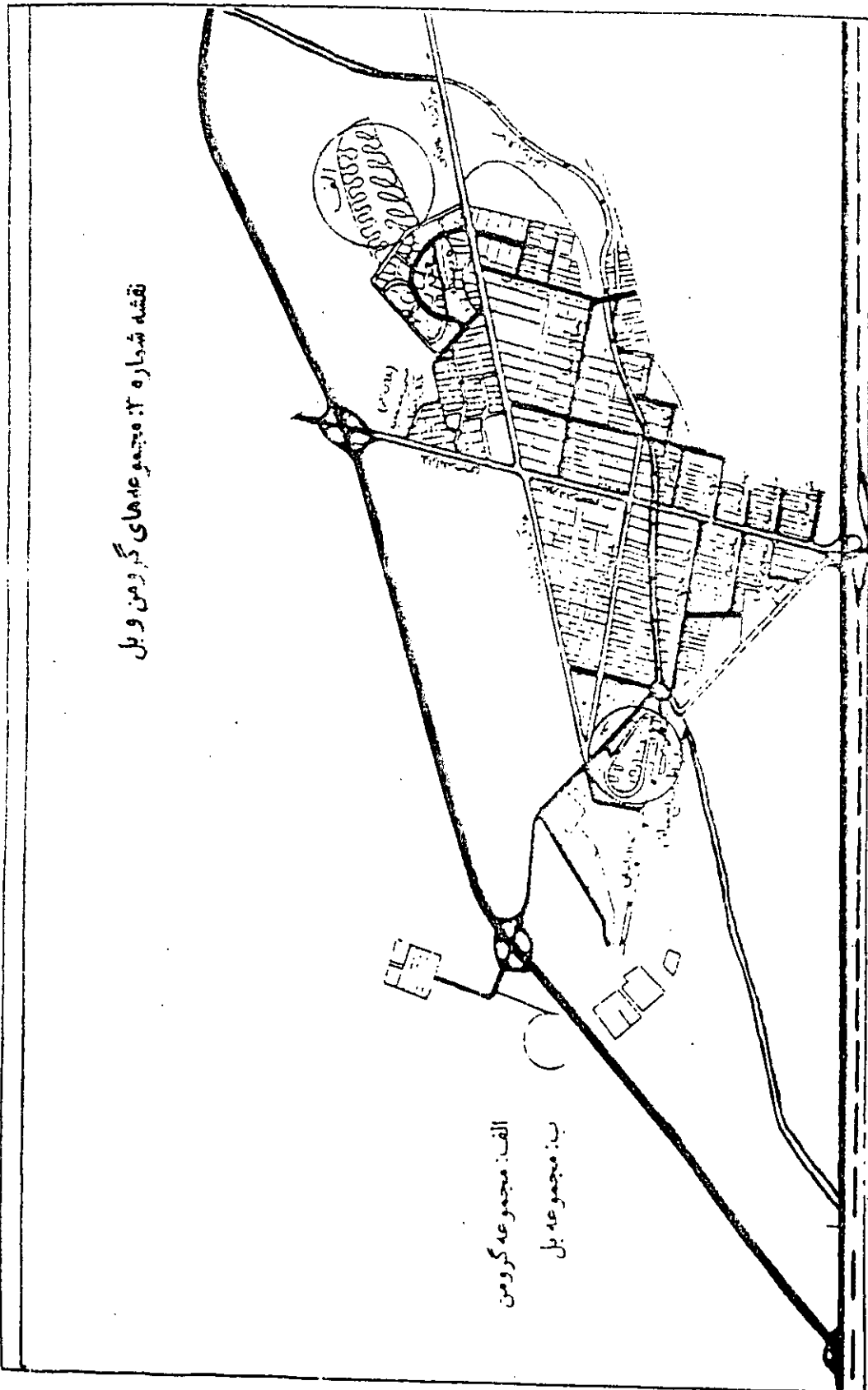
گسترش شهر تا سال ۱۳۵۵

گسترش شهر بین سال‌های ۱۳۶۰-۵۵

گسترش شهر بعد از سال ۱۳۶۰

تهیه و تنظیم: حمیدرضا وارثی

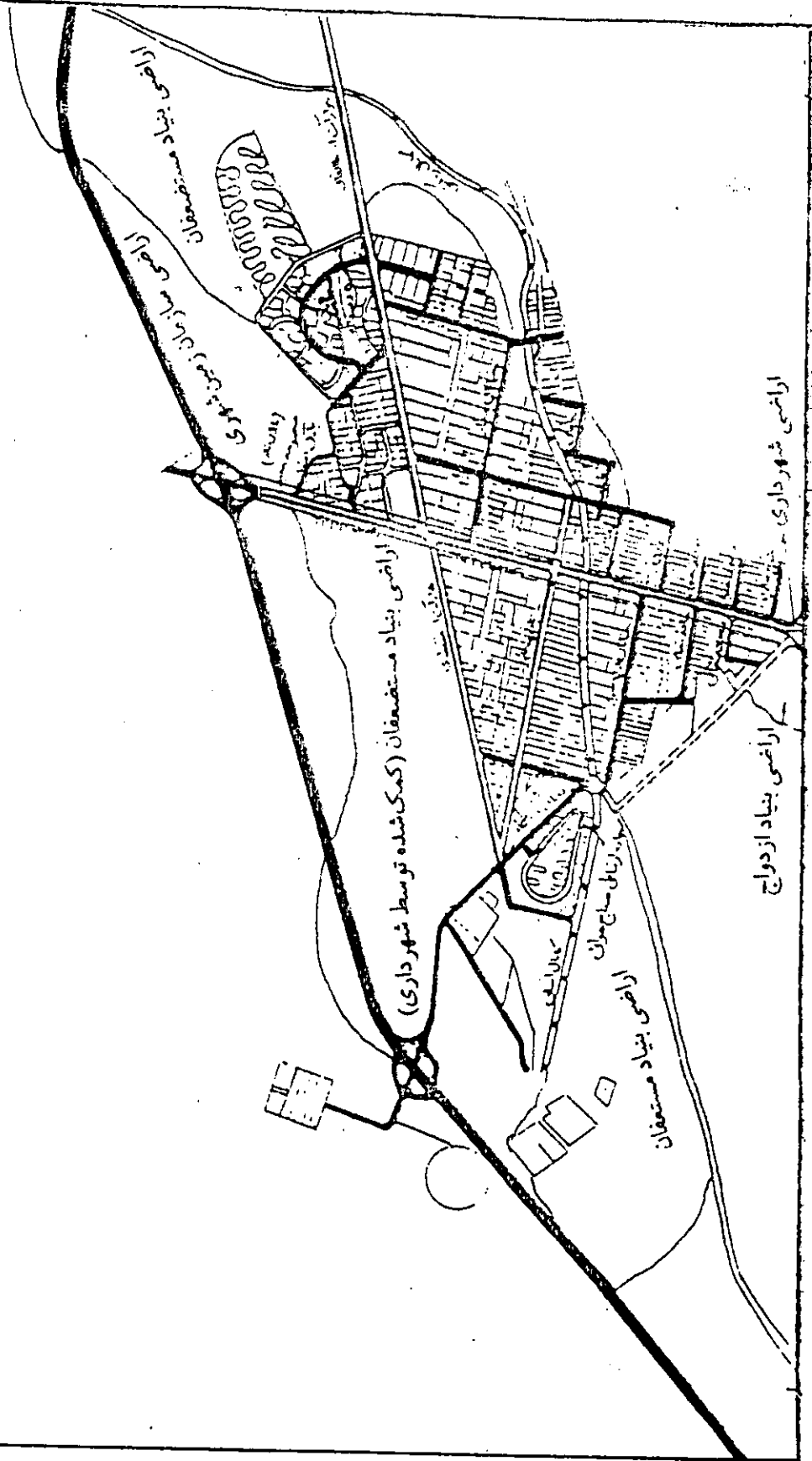
نقشه شماره ۳: مجموعه‌های گرومن و بل



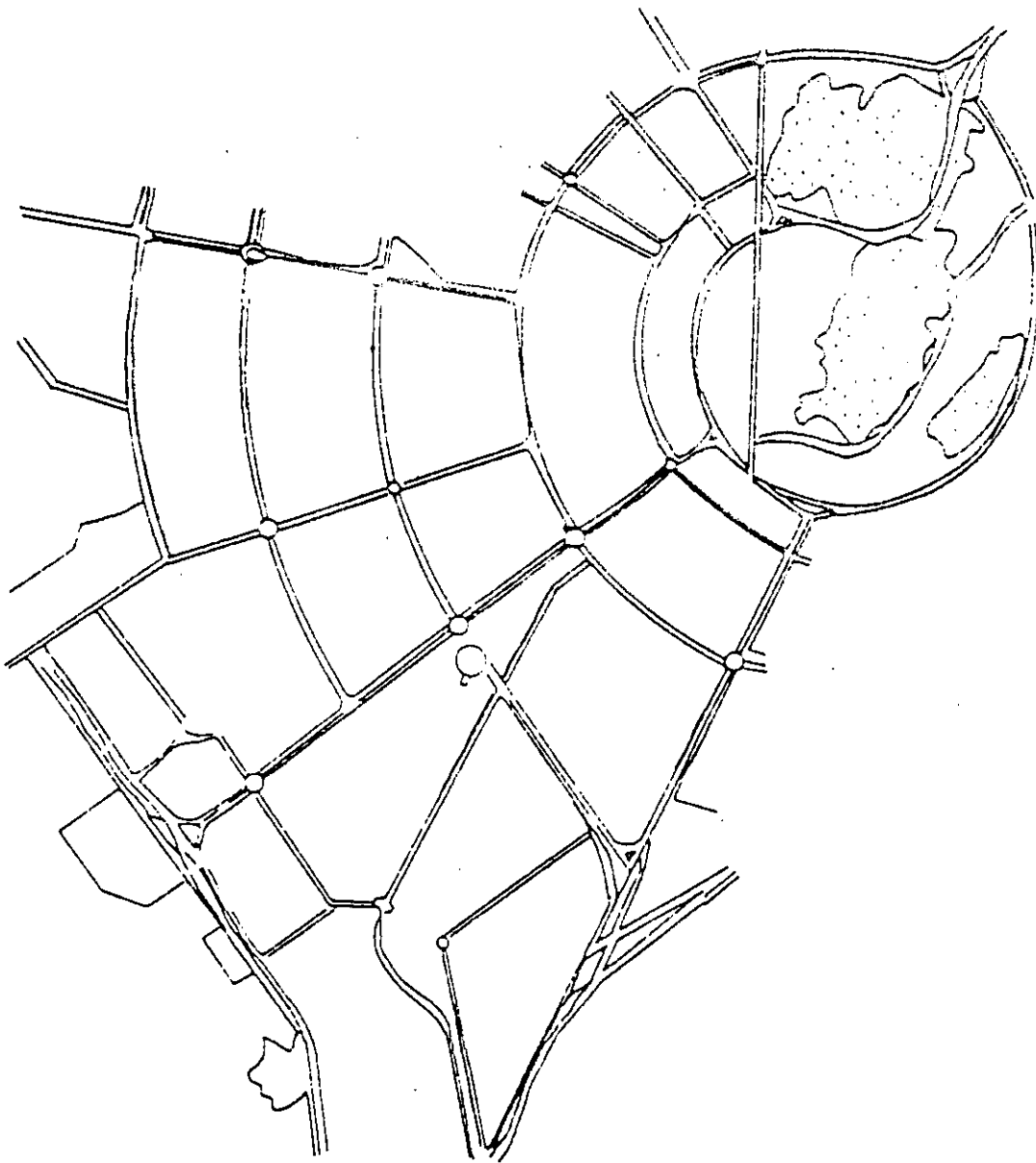
الف: مجموعه گرومن

ب: مجموعه بل

نقشه شماره ۴: اراضی ارگان‌های مختلف در شاهین شهر

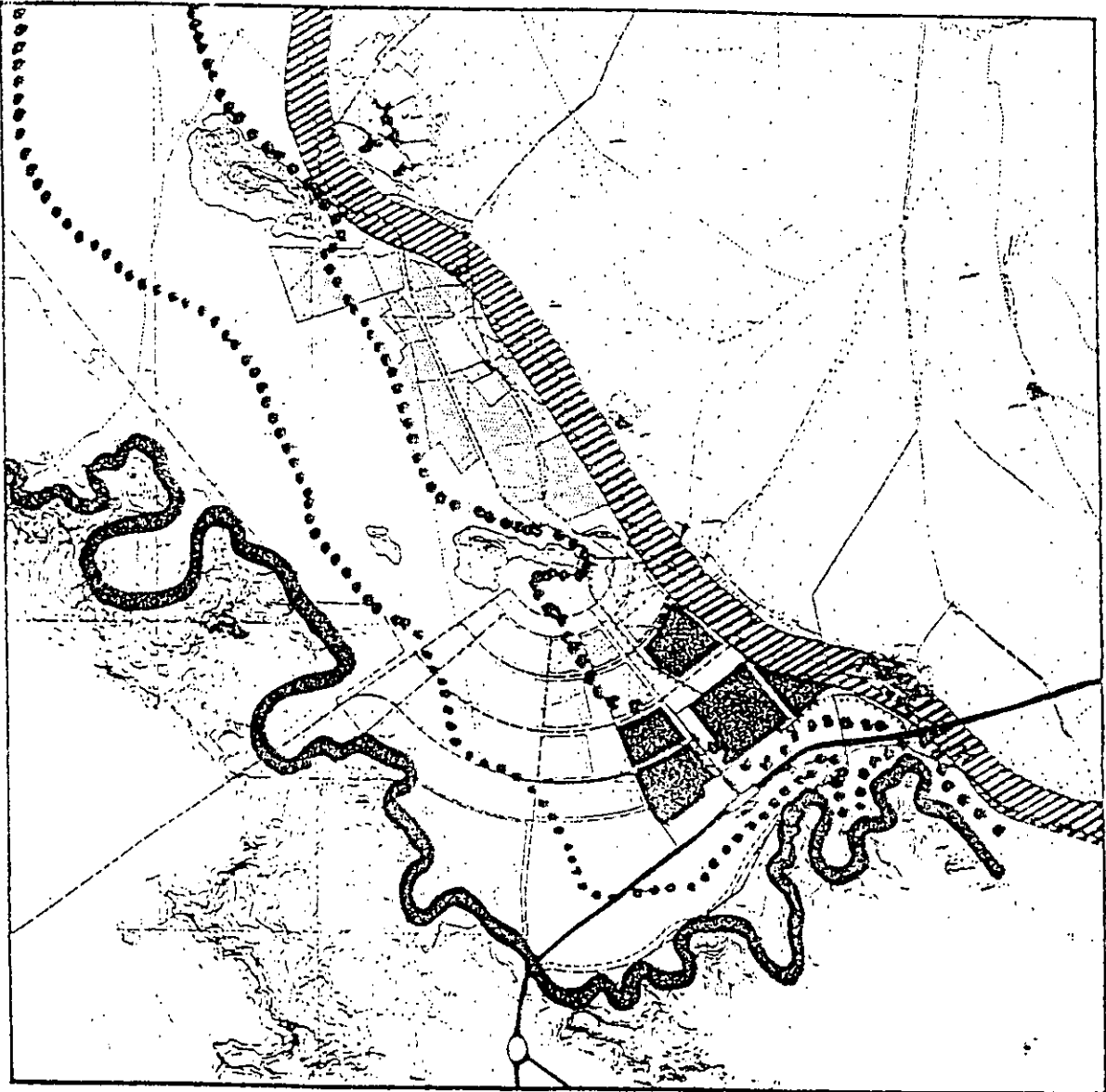


طرح جامع فولادشهر



نقشه شماره ۵


# پولادشهر





فرم طبیعی زمین پولادشهر


نقشه شماره: ۶

نقشه از: مهندسان مشاور  
نقش جهان - پارس

کوه 

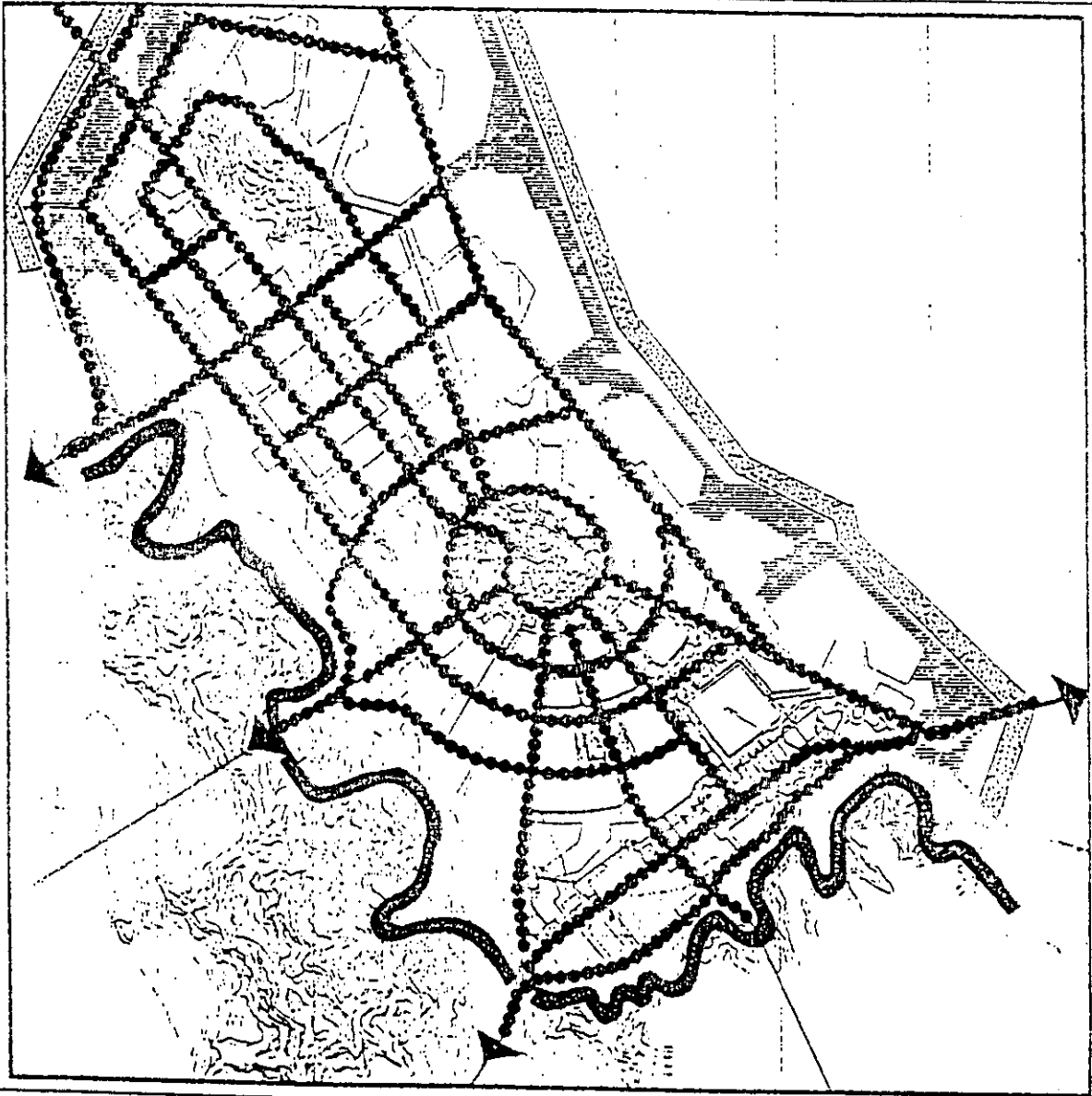
خطوط توپوگرافی 

جاده اصفهان - کارخانه 


محدوده اراضی کشاورزی  
لنجان 




پولاد شهر



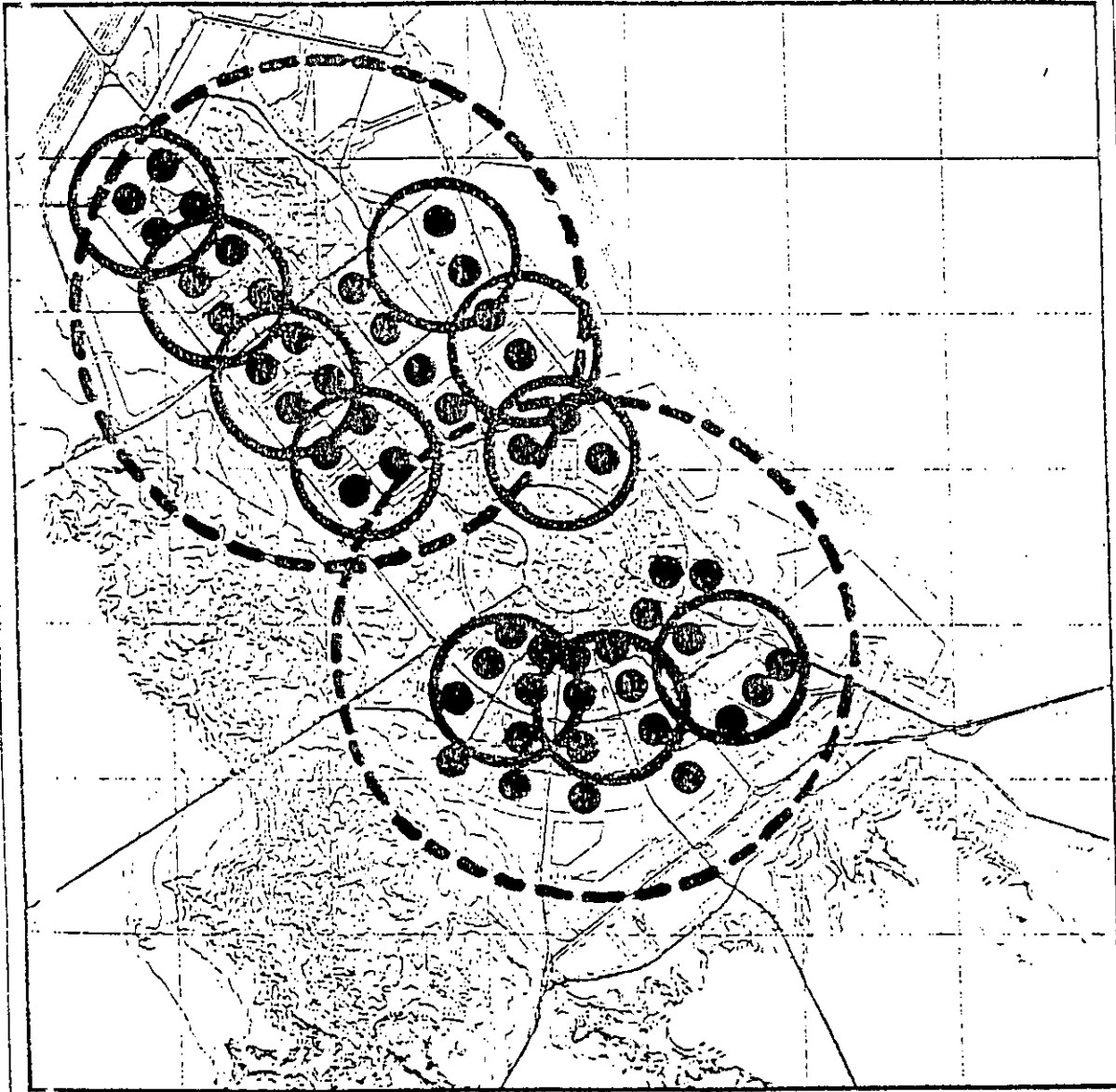
استخوان بندی طرح جامع  
پولاد شهر

خیابانها 

کوه 


نقشه شماره ۷


# پولادشهر




سازمان تقسیمات شهری  
پولادشهر

نقشه شماره ۸

منطقه شهری 

نواحی شهری 

محل های شهری 

نقشه از: مهندسان مشاور نقش چهار