

ارزیابی توسعه پایدار شهری کلان‌شهر شیراز

علیرضا شیخ‌الاسلامی

استادیار دانشگاه آزاد اسلامی - واحد بروجرد guplan@gmail.com

ببراز کریمی

کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری Karimi babraz4@yahoo.com

رضا اقبالی

کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

تاریخ دریافت ۱۳۸۸/۹/۲۶ تاریخ پذیرش ۱۳۸۸/۱۰/۱۵

چکیده

شهرها پس از انقلاب صنعتی رشد و توسعه شتاب‌زده‌ای یافتند و این رشد و توسعه که تاکنون نیز ادامه داشته است، آثار زیان‌باری را بر محیط زیست و روح و جسم انسان ساکن آن وارد ساخته است. این آثار، انسان را به فکر ارائه راه حل و چاره واداشت که از این رهگذار مباحث و الگو و راهبرد توسعه پایدار مطرح و تبلور یافت. اما به طور عمده به علت تمرکز پیوسته رو به رشد جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی و خدماتی در مراکز شهری، به ویژه در کشورهای کمتر توسعه یافته، این امر اهمیت و توجه بیشتری را به خود جلب کرده است. کلان‌شهری نظیر شیراز، در دهه‌های اخیر با مشکلات و مسائل عدیده‌ای همچون افزایش آلودگی‌های زیست محیطی، کاهش توان اکولوژیکی، افزایش بار وارده بر محیط زیست و از همه مهم‌تر ناتوانی مدیریت شهری در تأمین و اداره امور شهر مواجه شده است که همگی موید ناپایداری شدن فضای بوم شناختی کلان‌شهر شیراز است. با توجه به ویژگی فضایی / ارگانیک و سیستماتیک شهرها با محیط طبیعی، پیامدهای این ناپایداری از یک سوی موجب کاهش توان اکولوژیکی منطقه کلان‌شهری و از سوی دیگر ناپایداری منطقه پشتیبانش می‌گردد. در این مطالعه پس از ارزیابی وضع موجود شهر شیراز و نظام و روند توزیع فعالیت‌ها و خدمات و چگونگی بهره‌برداری از منابع و تحلیل سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی ملاحظه می‌شود که روند توسعه کلان‌شهر شیراز مطلوب نبوده و با مسائل متعددی مواجه است. شهر شیراز با دارا بودن پتانسیل‌های جمعیتی و مالی، امکان هدایت جریان‌های اقتصادی منطقه جنوب کشور را کسب نموده و این مهم به ارتقاء و تحول ساختاری شهر کمک می‌نماید تا پویایی‌های لازم جهت توسعه پایدار شهری شیراز را فراهم نماید.

واژگان کلیدی: توسعه پایدار، پایداری شهری، مدیریت شهری، کلان‌شهر شیراز.

مقدمه

بشر در دهه‌های پایانی قرن بیستم با این واقعیت مواجه گردید که بسیاری از نگرانی‌های زیست‌محیطی فراروی جوامع همچون رشد جمعیت، اسراف در استفاده از منابع، نابودی زیستگاه‌های حیات وحش، انقراض گونه‌های گیاهی و جانوری و انواع آلودگی‌ها ارتباطی درونی با یکدیگر داشته و به گونه‌ای بی‌سابقه تمام زمین را به عنوان زیستگاه بشر با خطر مواجه کرده‌است. اگر چاره‌ای اندیشیده نشود، تغییرات جمعیت، تخریب محیط زیست و گرداب هولناک فقر که هم اکنون در حرکت مارپیچ گونه خود سریع‌تر از گذشته پیش می‌روند، مسلماً با قدرت تخریب بیشتری منجر به فاجعه خواهد شد (تیلر، ۱۳۷۸: ۸۰). به نظر اندیشمندان، رسیدن به «شکل پایدار شهر» یکی از راه‌حلهای قابل تأمل بوده‌است، ولی بحث مربوط به شکل شهر پایدار تاکنون نسبتاً نامیدکننده بوده و چیزی به جز فهرست کلی از معیارهای پایداری به دست نداده است. تعاریف و تحقیقاتی که روی جنبه‌های محدودی (نظیر کارایی انرژی، حمل و نقل و غیره) متمرکز شده‌اند پاسخ‌های مطمئنی به موضوع شکل پایدارتر شهر از نظر کارایی در مصرف انرژی، مقرون به صرفه بودن حمل و نقل عمومی و تسهیلات و خدمات شهری نداده‌اند. بنابراین، هیچ شهری نمی‌تواند بدون اتکا به منابع منطقه پشتیبان خود و ظرفیتی که این منطقه برای پذیرش ضایعات شهر نشان می‌دهد، پایدار باشد. بدیهی است شهر نیز در مقابل این پشتیبانی و در جریان توسعه کالبدی خود، به ارائه کالا، خدمات و صدور نوآوری و دانش و فناوری برتر به منطقه‌اش می‌پردازد تا رابطه‌ای ارگانیک مابین شهر و منطقه برقرار شود. در این بین مدیران شهری می‌توانند نقش اساسی در رسیدن به این هدف‌ها داشته باشند و به نقش مشارکتی شهروندان با دید واقعی بنگرند. بنابراین مهم‌ترین هدف این مقاله ارزیابی عوامل مؤثر بر پایداری کلان شهر شیراز و آرایه راهبردها و الگوی مناسب پایداری با ظرفیت‌های موجود می‌باشد.

طرح موضوع

کمبود امکانات بهداشتی و خدمات درمانی، افزایش ساخت فاضلاب‌های روباز و دورریزی ضایعات صنعتی و زباله‌ها در مکان‌های نامناسب و ایجاد آلودگی‌های محیطی «کلان شهرها» را به «کلان زباله‌دان‌ها» تبدیل کرده است که حیات بشر را به طور جدی تهدید می‌کند. بحث توسعه پایدار شهری ارتباط تنگاتنگی با نارسائی‌ها و آسیب‌های زیست‌محیطی، ناهنجاری‌ها و فشارهای روانی و اجتماعی، اقتصاد و نوع معیشت شهری، شکل و بافت شهری و رفتار و فرهنگ ساکنان شهری دارد. در واقع با یک نگاه سطحی به سیستم حمل و نقل شهری یا ساختار فیزیکی شهری یا مسائلی همچون آلودگی هوای شهری و یا حتی رفتار روزمره ساکنان شهری، پایداری یا ناپایداری شهری را تا حدی می‌توان تشخیص داد (صالحی فرد، ۱۳۸۱: ۱۴۶). کلان‌شهرهایی مانند شیراز، به دلیل وابستگی یک سویه به جریان‌های ورودی مواد و انرژی و

جریان‌های خروجی آلاینده‌ها و زباله‌های تولید شده که از ویژگی‌های شهرهای نوگرا است بیش از شهرهای پایدار که از ویژگی‌های آن ورود کمتر مواد و انرژی و خروجی کمتر ضایعات و آلودگی است، آسیب خواهد دید (ترنر، ۱۳۷۹: ۱۸۱-۱۸۰). پایداری شهر شیراز از یک سوی در گروی تنظیم و کنترل این جریان‌ها در حد ظرفیت محیط پشتیبان آن و بقای این محیط و از سویی در گروی پایداری درون خود است. کلان‌شهر شیراز در گذر زمان به عنوان شهر برتر در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و... به مصادره ظرفیت‌های منطقه پشتیبان خود و شهرها و سکونتگاه‌های تحت سلطه‌اش پرداخته است که بر اساس آمار و داده‌های علمی می‌توان گستره جنوب کشور را به عنوان منطقه پشتیبان شیراز در نظر گرفت. بدیهی است که در چنین فرآیندی ناپایداری کلان‌شهر شیراز، در صورت تحقق، منجر به ناپایداری مناطق دیگر و روابط ناعادلانه به نفع شیراز خواهد شد. در این راستا، جستجوی الگوی پایداری کلان‌شهرهایی نظیر شیراز، مستلزم نگرش یکپارچه و منطقه پشتیبان آن است. به نظر می‌رسد، چاره‌جویی برای پایداری کلان‌شهر شیراز بیشتر رهیافتی مدیریتی، اجتماعی و فرهنگی باشد، که الگوی آن در قالب استقرایی، اجتماعات پایدار محله‌ای با شیوه زندگی پایدار است (ساسان پور، ۱۳۸۵: ۸۵). با توجه به طرح موضوع، مقاله حاضر سعی در پاسخگویی به این است که آیا شهر شیراز در روند توسعه خود به پایداری دست یافته است؟

روش پژوهش

این پژوهش در ابتدا مبتنی بر مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی‌های تطبیقی پیرامون مسائل شهر شیراز استوار است. سپس به ارزیابی روش‌ها و اقدامات توسعه شهری در کلان‌شهر شیراز در رابطه با شرایط و معیارهای پایداری پرداخته می‌شود. نوع تحقیق توسعه‌ای و روش‌های بررسی آن «استدلالی و تحلیلی» است. تدوین اصولی و تعیین شاخص‌ها و برابر نهادن با خط‌مشی‌ها، سیاست‌گذاری‌ها، برنامه‌های اجرا شده در طول دهه‌های گذشته در منطقه شهری شیراز، زمینه مناسب جهت شناسایی و ارزیابی ظرفیت شهری موجود در منطقه شهری شیراز را فراهم خواهد آورد.

چارچوب نظری

توسعه پایدار^۱ در حقیقت تعادل میان توسعه و محیط زیست است. این مفهوم را اولین بار به طور رسمی براندت لند^۲ در سال ۱۹۸۷ در گزارش «آینده مشترک ما» مطرح کرد (مکنون، ۱۳۷۶: ۵). در این گزارش هدف از توسعه پایدار «رفع نیازهای نسل حاضر بدون تضییع توانایی نسل‌های آینده برای رفع نیازهایشان» است و از این تعریف ساده و مبهم سندی از کنفرانس ملل متحد در زمینه محیط‌زیست و توسعه به عنوان

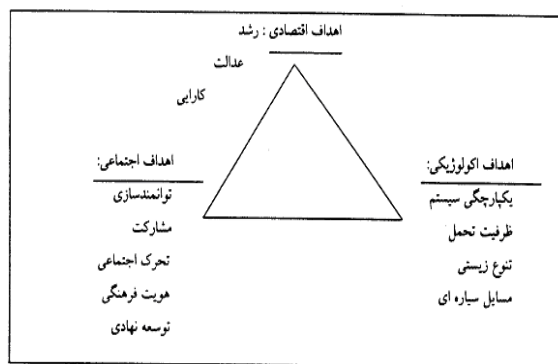
^۱ Sustainability development

^۲ Brandt land

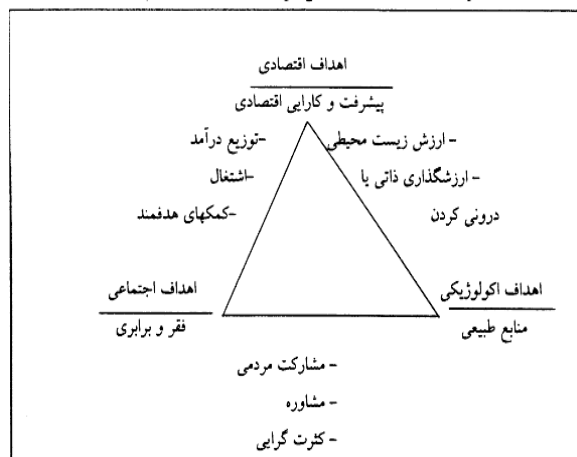
یک طرح کار توسعه پایدار برای قرن ۲۱ بیرون آمد (Roseland, 1997: 200). در واقع سیاست‌های اصولی توسعه پایدار در چهار مقوله زیر قابل تقسیم است (Hadoy, 1992: 4):

- ۱- به حداقل رساندن مصرف منابع طبیعی تجدید ناپذیر مانند سوخت‌های فسیلی و منابع کافی.
- ۲- پایدار ساختن مصرف منابع طبیعی تجدید ناپذیر (مانند آب‌های زیرزمینی، خاک و گیاهان).
- ۳- نگه داشتن حد تولید ضایعات و آلودگی‌ها در میزان ظرفیت جذب محلی و جهانی مانند گازهای گلخانه‌ای، مواد شیمیایی نابود کننده اوزون و زباله‌های سمی.
- ۴- تأمین نیازهای پایه انسانی و اجتماعی مانند دسترسی به معیشت، مشارکت اجتماعی و دسترسی به محیط سالم و خدمات پایه.

در یک دید کلی اهداف اصلی توسعه پایدار شامل اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی می‌باشد که دارای روابط متقابلی با یکدیگر می‌باشند. نمودارهای زیر به سه هدف کلی و روابط متقابل آنها در توسعه پایدار اشاره می‌کند که دیدگاه‌های سه گروه اقتصاددانان، جامعه‌شناسان و اکولوژیست‌ها را در بر می‌گیرد.



نمودار شماره ۱: روابط متقابل بین اهداف سه گانه توسعه پایدار



نمودار شماره ۲: اهداف زیست محیطی توسعه پایدار

نظریه توسعه پایدار شهری حاصل بحث‌های طرفداران محیط زیست درباره مسائل زیست محیطی به خصوص محیط زیست شهری است که به دنبال نظریه توسعه پایدار برای حمایت از منابع محیطی ارائه شد. این نظریه به مثابه دیدگاه راهبردی به نقش دولت در این برنامه‌ریزی‌ها اهمیت بسیاری می‌دهد و معتقد است دولت‌ها باید از محیط زیست شهری حمایت همه جانبه‌ای کنند (پاپلی یزدی، ۱۳۸۲، ۳۴۰). شهر پایدار شهری است که به دلیل استفاده اقتصادی از منابع، اجتناب از تولید بیش از حد ضایعات و بازیافت آنها تا حد امکان و پذیرش سیاست‌های مفید در دراز مدت، قادر به ادامه حیات خود باشد. برنامه‌ریزان شهر پایدار باید هدفشان را بر ایجاد شهرهایی با ورودی کمتر انرژی و مصالح و خروجی کمتر ضایعات و آلودگی متمرکز کنند (ترنر، ۱۳۷۹: ۱۸۰). بنابراین شهر پایدار جانشین موجه و معقول برای شهرسازی مخرب قرن بیستم است و در آن به موازات توجه به مسائل زیست محیطی، به مسائل اجتماعی و انسانی (مسکن مناسب، زندگی حداقلی) نیز توجه می‌شود. در نتیجه شهر پایدار فقط شهر تمیز نیست بلکه همچنین شهری است که انسان می‌تواند درآمدی عادلانه به دست آورده، سرپناه مناسب تهیه کند، احساس راحتی کند و تلاش و وقت خود را وقف حفاظت از تصویر شهر نماید.

ارزیابی توسعه پایدار

ارزیابی توسعه پایدار به دلیل ویژگی‌های خاص و مفهومی که از توسعه پایدار در نظر است، بسیار مشکل است. نظر به اینکه در یک نظام پویا مانند جامعه بشری مفهوم پویای پایداری به معنای ثبات تعادل در طول زمان است. این مفهوم چیزی نیست که بتوان آن را به راحتی اندازه گرفت، چرا که یک کیفیت غیر ثابت است نه یک نقطه ثابت (لیون دال، ص ۸۴) البته مهم این است که در ارزیابی هرچه ممکن است به این سمت متمایل شویم (ارزیابی تعادل در طول زمان)، در این راه مشکلاتی هم وجود دارد. از جمله اینکه پیچیدگی نظام‌های بشری تعیین معیارهای سنجش پایداری را بسیار مشکل می‌سازد. افزون بر این تعیین اینکه چه سطحی از فعالیت‌ها در دراز مدت واقعاً پایدارند و آیا کشور در جهت پایداری بیشتر حرکت می‌کند یا خیر بسیار مشکل است. تحول صورت گرفته باید بررسی شود. چنانچه می‌دانیم تحول موضوعی نسبی است و به ساده‌ترین شکل خود با ملاحظه دو وضعیت در دوره زمانی قابل درک است (سعیدی، ۱۳۸۱، ص ۱۸۸). اما در عمل با توجه به پیچیدگی‌های مذکور کار آسانی نخواهد بود.

توسعه پایدار شهری

توسعه پایدار شهری، شکلی از توسعه امروزی است که توان توسعه مداوم شهرها و جوامع شهری نسل‌های آینده را تضمین کند (موسی کاظمی، ۱۳۷۸، ص ۱۳۱). توسعه شهری از آغاز تاکنون تنها به گسترش فضای شهری، پذیرایی از جمعیت بیشتر، ایجاد کاربری‌های متعددتر، بهره‌برداری بیشتر از منابع،

تولید و مصرف بیشتر اندیشیده است. ولی توسعه پایدار شهری در اوج ناهنجاری‌ها و بحران محیطی‌ای که توسعه شهری باعث آن شده بود، با اندیشه‌های جدید آمد تا کاربری‌های شهری را متنوع سازد و به ایجاد برابری در شهر کمک کند. شکاف موجود میان مناطق و محلات شهری و میان فقیر و غنی را از میان بردارد، الگوی پایدار حمل و نقل را پیاده سازد، عوامل تخریب خاک و آلودگی خاک و آب را برطرف سازد، ایجاد ضایعات کمتر و مصرف انرژی کمتر را الگو نماید، به بازیافت ضایعات اهمیت دو چندان دهد، جلوی تولیدات زیان‌آور را بگیرد، الگوی مصرف بهینه را پیاده سازد، به فضای سبز و حفاظت و گسترش آنها بهای بیشتری دهد، مردم را به استفاده بیشتر از دوچرخه و پیاده‌روی توصیه کند و... امروزه عناصر تشکیل‌دهنده شهر با بدترین شرایط ممکن در طول تاریخ مواجه گشته‌اند (عزیزی، ۱۳۸۱، ص ۳۲). گرم‌تر شدن بیش از پیش زمین که چهار نوع فرایند مدرن شدن، شامل: شهری شدن، صنعتی شدن، رشد جمعیت و تحرک جغرافیایی و اجتماعی، نقش بزرگی در این تغییرات دارند. نبود روش‌های صحیح جمع‌آوری و دفن زباله، مشکل تأمین آب آشامیدنی سالم، فقدان شبکه‌های جمع‌آوری و دفع فاضلاب، استقرار نادرست فعالیت‌های مزاحم، آلودگی ناشی از دود و صداهای آزاردهنده کارخانه‌ها و وسایل نقلیه موتوری، نمونه‌هایی از رایج‌ترین مشکلات زیست محیطی شهرها می‌باشند که هر یک از آنها به تنهایی سلامت شهرنشینان را تهدید می‌کنند تا چه رسد به اینکه مجموعه‌ای از آنها در یک شهر وجود داشته باشند. (سلطانی، ۱۳۷۹، ص ۵۵). افزایش آگاهی برنامه‌ریزان و مدیران شهری در مورد ابعاد گوناگون توسعه و اجرای اقداماتی که به تعادل اکولوژیک و تعادل اجتماعی منجر شود، زمینه‌ساز استقرار توسعه پایدار شهری خواهد بود (عزیزی، ۱۳۸۱، ص ۳۲).

راهکارهای اجرایی برای دست‌یابی به توسعه پایدار شهری

ساختار شهرنشینی کشور به طور کلی پویایی و کارایی لازم را ندارد و به علت‌های گوناگون چون ناکارایی سیستم شهری، به کار نگرفتن کارشناسان مسائل شهری در ساختار مدیریتی و نظارتی شهرسازی، ناهماهنگی و نبود انسجام میان سازمان‌های مرتبط با شهر و تداخل کارهای اجرایی شهری، وجود بافت‌های فرسوده در شبکه شهری و نارسایی‌های برخاسته از آن، سیستم‌های نامتناسب جابجایی شهری و رشد فزاینده جمعیت شهری سبب شده که ساختار شهرنشینی کشور نتواند با سطوح بین‌المللی هماهنگ باشد. در ذیل راهکارهای لازم برای رفع چالش‌های موجود، راه‌های منطقی برای دستیابی به توسعه پایدار شهری ارائه شده است.

جدول شماره ۱: راهکارهای اجرائی برای دست یابی به توسعه پایدار شهری

نقش مشارکت مردمی	زمینه عمران شهری	زمینه برنامه ریزی زیست محیطی
<ul style="list-style-type: none"> - افزایش فعالیت‌های فرهنگی و آموزشی دست‌اندرکاران مسائل شهری در زمینه حفظ محیط زیست به ویژه فضای سبز - آموزش راهکارهای توسعه پایدار شهری به شهروندان - ترغیب شهروندان به ایجاد گسترش انجمن‌های سبز و گروه‌های پشتیبان محیط زیست شهری - واگذاری رایگان یا ارزان خدمات زیباسازی و طبیعت‌گرایی به شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> - توجه به نیازها و مشکلات شهروندان به ویژه در نظر گرفتن عامل زمان-فاصله در بررسی‌ها - توجه به رابطه دوسویه شهر-روستا - توجه به سطح فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی شهروندان - توجه به عوامل طبیعی به ویژه اقلیمی - تلاش برای دست‌یابی به توسعه منظم و سنجیده در شهرها و بالا بردن کمی و کیفی خدمات و تاسیسات شهری - سروسامان دادن به وضع حمل و نقل ترافیک شهری - افزایش ایمنی شهری و حفاظت شهروندان در برابر حوادث طبیعی - مکان‌یابی مطلوب خدمات و امکانات - زیربنایی در شهرها با توجه به تراکم جمعیت - فعال نگاه‌داشتن انواع کاربری‌های شهری 	<ul style="list-style-type: none"> - زندگی شهری باید با فضای پیرامون آن هماهنگ باشد (شهر و روستا مکمل یکدیگرند) - توجه به تنگناها و محدودیت‌های زیست محیطی در برنامه‌ریزی - تاکید بر توانمندی‌ها، امکانات، استانداردها و سرانه‌ها در هرگونه برنامه‌ریزی زیست محیطی شهر - تاکید بر طراحی اقلیمی به کار گرفتن مصالح طبیعی در پروژه‌های شهری

منبع، زیاری، ۱۳۸۶

لزوم روند پایداری شهری شیراز

درک مستقل نیازهای شهروندان و شناسایی منابع محلی کلان‌شهر برای حل مشکلات و مسائل، آگاهی و به کارگیری قابلیت و استعدادهای محلی از عوامل اصلی رسیدن به پایداری شهری است (جمعه‌پور، ۱۳۸۲: ۱۱۰). حرکت کلان‌شهر شیراز به سوی الگوی توسعه پایدار و پایداری شهری، با یک روند از بالا به پایین که گروهی خاص باید آن را برای گروهی دیگر یا مکان و زمانی دیگر تنظیم کنند جامه عمل نمی‌پوشد. برعکس این حرکت باید از بطن جامعه کلان‌شهر شیراز برانگیخته شود و تمامی اجزای جامعه از قشرهای مختلف مردم محلات تا منابع و امکانات به طور مستمر و مستقیم در آن درگیر شوند. آیا شهروندان شیراز هدف می‌باشند و توسعه وسیله یا برعکس، توسعه هدف است و شهروندان شیراز وسیله یا حتی منابعی برای توسعه؟ از طرفی در برنامه‌ریزی کلان‌شهرهایی چون شیراز به محیط اکولوژی آن توجه چندانی نشده است و تنها به صورت کلی و یا در پروژه‌ای مقطعی نیم‌نگاهی به این مسئله شده است (همان، ۱۱۲). همین مردم و اجتماع انسان‌ها هستند که بدنه اصلی و بطن توسعه‌ای همه جانبه، فراگیر و پایدار کلان‌شهرها را تشکیل می‌دهند. کلان‌شهر شیراز در گذر زمان به عنوان شهر برتر در ابعاد اقتصادی،

اجتماعی، توریستی و... به مصادره ظرفیت حامل مناطق پشتیبانش که دیگر شهرها و سکونتگاه‌های حوزه نفوذش باشند، می‌پردازد و می‌توان گستره جنوب کشور را، به عنوان منطقه پشتیبان، در نظر گرفت. در این روند پایداری کلان شهر شیراز منجر به ناپایداری مناطق دیگر و روابط ناعادلانه انتفاعی به نفع خود می‌شود. بنابراین در برنامه‌ریزی برای کلان شهرهایی چون شیراز باید توجه داشت که غالب بودن هزینه‌های زیست محیطی محلی و کالای عمومی، اهمیت نهادهای محلی و کالای عمومی و سطح بالای تنوع، همگی بر اهمیت مشارکت محلی و جایگاه اصلی و مهم محله در طراحی و اجرای اقدامات اصلاحی است (فرای، ۱۳۷۸: ۲۰). بنابراین فعالیت‌های پایدار باید دنبال شود تا بتوان به مردم شهر قدرت اداره خلاق‌تر منابع موجود را داد. در نتیجه این امر توجه مجدد به ساختار شهر را در روند پایداری مبرم و الزامی می‌نماید. عناصر پایدار شهر شیراز بر اساس مطالعات تاریخی به هشت گروه عملکرد عمده تقسیم می‌شوند که چهار عملکرد آن اصلی‌تر (مذهبی، تجاری، عناصر حکومتی، و عملکردهای ارتباطی شهر) و چهار عملکرد دیگر (فضاهای آموزشی، فرهنگی، فراغت و خدماتی) نیز از عناصر سازنده ساخت اصلی شهر محسوب می‌شوند که از درجه اهمیت کمتری برخوردارند. بیشتر عناصر پایدار شهر شیراز در محدوده بافت مرکزی و یا با فاصله اندکی از آن واقع شده‌اند.

عناصر پایدار شهر شیراز بر اساس مطالعات تاریخی

منه‌ب	شاه چراغ-مید میر محمد- آستانه- علی بن حمزه- مید تاج الدین و سایر امامزاده‌ها- مساجد شامل (مسجد جامع-مسجد نو-مسجد وکیل و ...)	۱- عناصر مذهبی
تجارت	بازارها شامل بازار حاجی، بازار وکیل، بازار نو، بازار مسگرها و ...	۲- عناصر تجاری
آمد و شد	دمترسی‌های مطبق بر راههای خروجی و ورودی به شهر شامل راه شیراز به اصفهان- راه شیراز به بندرعباس- راه شیراز به بوشهر- راه شیراز به یاسوج- راه شیراز به خرامه و بازارها به عنوان محورهای حرکتی و فضاهای شهری	۳- فضاهای شهری (خیابان، ها و میدان، ها)
حکومت	ارگ کریمخانی، دیوان خانه، نارنجستان قوام و ...	۴- عناصر حکومتی
آموزش	مدرسه های دینی شامل مدرسه ی خان، مدرسه ی قوام، مدرسه ی آستانه، مدرسه ی منصوریه و ...	۵- مدارس
فرهنگ	قبور مشاهیر بزرگ شامل حافظ، سعدی، روزبهان، سیبویه، ابن خفیف، خواجهی کرمانی، بابا کوهی و ...	۶- عناصر فرهنگی
فراغت	باغ ها: شامل باغ ارم، باغ دلگشا، باغ عقیق آباد، باغ جهان نما، باغ ملی و پارک شهر	۷- عناصر تفریحی
خدمات	حمام ها، کاروانسراها، آب انبارها و ...	۸- عناصر خدماتی

ماخذ: پذیرگر، ۱۳۸۲

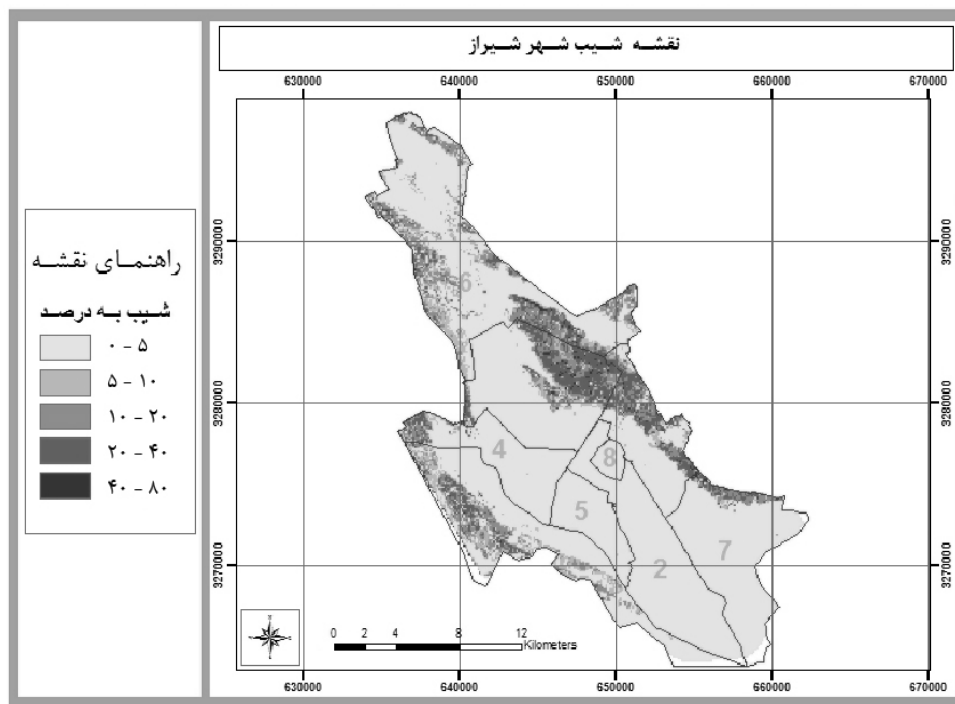
توسعه پایدار عمدتاً بومی و همراه با آگاهی تک‌تک افراد از موقعیت و وضعیت محیط خواهد بود. ارتباط انسان و محیط تنها زمانی منطقی و سالم است که به صورت بخشی از فرهنگ و نظام آموزشی جامعه در آمده باشد. زیرا این فرهنگ است که با ساختار، نهادها و ارزش‌های خاص خود انسان را به جهان محیط و طبیعت پیوند می‌زند. ارتباط آگاهانه و بدون وابسته انسان با محیط زیست از لوازم اولیه توسعه پایدار به شمار می‌آید. اغتشاش و بی‌نظمی در این زمینه در نهایت، باعث تقابل انسان با محیط او خواهد بود که امروزه در سراسر دنیا شاهد آن هستیم (مدنی پور، ۱۳۸۱: ۱۴۶). اکنون شهرداری شیراز، برنامه‌ریزی شهر را بر عهده دارد و انسجام و الحاق برنامه‌ریزی برای آینده و کنترل بر توسعه، تحت مدیریت شهرداری، باید به عنوان مرحله نهایی برای برنامه‌ریزی شهری در شیراز در نظر گرفته شود، گرچه نقش دولت شهری هنوز مستلزم اصلاحات اساسی است (مدنی پور، ۱۳۸۱: ۳۵۲). امروزه کلان‌شهر شیراز عدم پایداری خود را نه تنها باید در سطح محلی بلکه در سطح منطقه‌ای جستجو کند. لذا از مهم‌ترین دلایل حمایت از ساختار کلان‌شهرها دست‌یابی به روند پایداری است.

مسائل طبیعی شهر شیراز در زمینه پایداری

شهرنشینی و توسعه شهری بدون شک یکی از عمیق‌ترین جنبه‌های تمدن جدید است که از عوامل مهم و اصلی تغییر محیط می‌باشد (Mashna, Buse Konini phyla 2003) به طوری که از سال ۱۹۶۰ به بعد برنامه ریزان شهری متوجه می‌شوند که محیط طبیعی سازمان پیچیده‌ای از فرآیندهای مختلف با قوانین مخصوص به خود می‌باشد و هرآینه به‌هم زدن این تعادل، خطرآفرینی در زمینه حیات بشر بدنبال خواهد داشت (Kaiser Edward J 1998 -289). محیط طبیعی همیشه با توسعه شهرها و سکونتگاه‌های بشر، سازگار نبوده است. بسیاری از شهرهای تاریخی که بر اثر همین ناسازگاری محیط طبیعی متروکه شده‌اند. از طرفی خود انسان‌ها نیز در بعضی مواقع با استفاده بیش از حد از منابع طبیعی باعث به هم خوردن تعادل محیط طبیعی و انهدام آن شده‌اند. مناطق کوهستانی به لحاظ محدودیت فضای مناسب در ایجاد و توسعه شهرها نقش تعیین‌کننده‌ای دارند. در این زمینه می‌توان به توسعه اقماری شهرها و مخصوصاً به توسعه خطی آنها در دره‌ها اشاره نمود. بسته به نوع ناهمواری شیوه گسترش شهرها متفاوت خواهد بود. چنان‌که شهرهای پایکوهی ویژه حد فاصل دشت‌ها و کوهستان‌ها می‌باشند (Rodney 1994, 48) که نمونه مشخص آن شهر شیراز می‌باشد به طوری که اگر به نقشه‌های ناهمواری‌های ایران نظری بیفکنیم متوجه خواهیم شد که شهر شیراز در موقعیتی قرار گرفته است که با محدودیت‌های طبیعی ارتفاعات مواجه است. در واقع شهر شیراز در یک دره توپوگرافیکی قرار گرفته است که از سمت شمال در دامنه ارتفاعات با شیب

تند قرار گرفته و در ادامه گسترش آن به سمت شرق و غرب از شیب تند آن نسبتاً کم می‌شود. در بخش جنوبی، به دریاچه مهارلو منتهی می‌شود که هر از چند گاهی سیلاب‌های خطرناک مشکلاتی را برای محلاتی که در پایین دست مکان‌یابی شده‌اند به وجود می‌آورد. مجموع این عوامل باعث می‌گردند که شعاع دسترسی به نواحی مختلف شهر دارای مشکلات زیادی گردد در حالی که بعضی از این نواحی دارای شعاع دسترسی مطلوب و برخی از نواحی دیگر دارای شعاع دسترسی بسیار نامتوازن باشند، همچنین تجاوز به حریم رودخانه خشک و ساخت وسازهای بی‌رویه در سال‌های طغیان رودخانه مسائل و مشکلات زیادی را به همراه دارد (کریمی، ۱۳۸۷، ۹۲). استقرار شهر شیراز در میان کوه‌ها باعث گردیده است که از نظر توسعه فیزیکی با محدودیت‌های زیادی روبرو گردد. مناسب‌ترین شیب برای شهرسازی، شیب ۵ تا ۶ درصد است، اما در شیب‌های ۹ تا ۹ درصد نیز مجتمع‌های مسکونی و تجهیزات شهری ساخته می‌شود (محمدی، ۱۳۸۲، ص ۱۱۲) و در بالاتر از شیب ۹ درصد ساخت تأسیسات شهری همواره با مشکلات و خطرات زیادی روبرو خواهد بود. اما از نظر پایداری و ناپایداری زمین، شیب‌های کمتر از ۵ درصد شیب‌های پایدار محسوب می‌شوند اما در شیب‌های بالاتر از ۵ درصد بسته به ساختمان و جنس سنگ‌ها بتدریج امکانات ناپایداری شیب فراهم می‌آید. نقشه زیر وضعیت شیب شهر شیراز را ارائه می‌دهد. در این بین با توجه به اینکه شهر شیراز از کلان‌شهرهای کشور به شمار می‌آید و از لحاظ موقعیت و شرایط توپولوژیکی خود که از اطراف محصور می‌باشد، توسعه شهری، شکل خطی به خود گرفته و مکان‌یابی کاربری‌های شهری در آن بیشتر به دلایل ذکر شده نامناسب و خارج از اصول علمی می‌باشد. عدم توجه اصولی و نبود نگرش علمی و منطقی از گذشته در خصوص توزیع اصولی کاربری‌ها در سطح شهر شیراز، ناهماهنگی‌هایی را در توزیع خدمات شهری نمایان می‌سازد. بنابراین با توجه به مطالب بالا بهترین جهات مناسب برای رشد آتی شهر نواحی جنوبی و نواحی غربی خواهد بود که در این جهات به علت شیب کم، ناپایداری دامنه‌ها وجود نخواهد داشت و در ضمن دارای فاکتورهای لازم برای شهرسازی می‌باشد.

نواحی شمالی و شرقی شهر بنا به دلایل گفته شده نه تنها مناسب نبوده، بلکه در صورت نادیده گرفتن نقش عوامل طبیعی باعث ایجاد مخاطرات سهمناک طبیعی خواهد شد.



نقشه شماره ۱: نقشه شیب اراضی شهر شیراز

مسائل زیست محیطی

مشکلات زیست محیطی از جمله عوامل مهم و محسوس ناپایداری مجموعه شهری شیراز است. در کلان‌شهر شیراز برآوردها حاکی از سهم بیش از ۵۰ درصدی حمل و نقل در آلودگی هوا است. تراکم زیاد جمعیت و توزیع فضایی کاربری‌های شهر شیراز به کارگیری سیستم حمل و نقل عمومی به طور وسیع در این شهر را توجیه می‌کند. برای بهبود کارایی سیستم حمل و نقل و نیز پاسخگویی به سفرها که در تعداد زیادی از مسیرها دارای مبداء و مقصد چندگانه است. با فرض اینکه ساختار فضایی شهر شیراز قابل اصلاح و تحول‌پذیر باشد، و نیز منابع مورد نیاز برای توسعه کامل متروی برنامه‌ریزی شده در دسترس باشد، سیستم حمل و نقل عمومی باید بر ترکیبی از مترو، اتوبوس‌های همگانی و تاکسی‌های عمومی متمرکز شود (زبردست، ۱۳۸۲: ۴). پایداری محیط‌زیست شهری از یک سو، تنها به محدوده شهر شیراز ختم نشده، و الزاماً محیط پیرامون و منطقه پشتیبانش را نیز در بر می‌گیرد و حتی باید به پیامدهای زیان بار جهانی نیز بیندیشد و از این رو شعار «جهانی‌بیاندیش، محلی عمل کن» با شعار «منطقه‌ای کنترل و هماهنگ شو» می‌بایست کامل شود. از سوی دیگر، نمی‌توان واقعیتی موجود و گسترش‌یابنده به نام کلان‌شهر شیراز را نادیده گرفت، بلکه چاره در استفاده از توان‌های فنی و سرمایه‌ای محیط خلاق کلان‌شهر است تا چاره‌جویی پیامدهای منفی خود و دیگر سکونتگاه‌ها را با راه حل‌های نوآورانه و پیشاهنگی در فرهنگ‌سازی و ترویج

الگوهای سازگار را با طبیعت بنماید و حتی به صدور این گونه خدمات پردازد (صرافی، ۱۳۷۷: ۳۶). کلان‌شهر شیراز به علت افزایش جمعیت و به تبع آن افزایش اتومبیل‌ها و کارخانجات متعدد در شهر و اطراف آن، دچار مشکلاتی نظیر موارد ذیل گردیده است:

الف) آلودگی و کمبود آب: کمبود آب و آلودگی آن در سطح کلان‌شهر شیراز به جهت هجوم بی‌رویه جمعیت و عدم کنترل مهاجرت همواره بر مصرف آب افزوده و به خاطر محدود بودن منابع و ذخایر آبی، این مشکل همواره مجموعه شهری شیراز را تهدید می‌نماید.

ب) آلودگی هوا: آلودگی هوا ناشی از دود خارج شده از آگزوز اتومبیل‌ها، سوخت کارخانجات، سوخت‌های خانگی که پیامدهای آن به وجود آمدن امراض پوستی، ریوی و خطرناک شدن زندگی شهری ناشی از آن می‌باشد و با توجه به افزایش مداوم جمعیت شهری شیراز، همواره تهدیدی علیه مردم ساکن شهر شیراز می‌باشد و با این روند بیشتر نیز خواهد گردید.

ج) زباله: حجم زیاد زباله‌های شهری اعم از صنعتی و خانگی، باعث آلودگی فضای شهری، آلودگی آب‌ها و شیوع انواع بیماری‌ها و افزایش سرانه هزینه شهری شهروندان می‌گردد. شهر شیراز به طور متوسط روزانه ۷۶۰ تن زباله تولید می‌کند. در محل دفن بهداشتی زباله شهر شیراز هیچ‌گونه اقدامی برای زهکشی آب‌های سطحی نشده است و با توجه به حرکت قائم شیرابه از لایه‌های مختلف زیر محل دفن، باعث آلودگی آب‌های زیرزمینی می‌شود. لندفیل شیراز در حوضه آبریز سروستان قرار دارد و دریاچه مهارلو یکی از مهم‌ترین منابع آب سطحی موجود در تراز پائین‌تری می‌باشد که با توجه به احتمال وجود کارست در طبقات آهکی زیرین امکان آلوده شدن آب دریاچه در دراز مدت وجود دارد. (گواهی، کریمی، درخشان، کنفرانس مدیریت منابع آب، ۱۳۸۵) لازم است در حد امکان مواردی همچون شناخت و طبقه‌بندی مواد، سیستم‌های جمع‌آوری و حمل و نقل و روش‌های دفع مواد مورد توجه قرار گرفته و سرانجام راه‌کارهای اساسی در جهت بهبود شرایط و بهینه‌سازی تکنولوژی موجود در مدیریت مواد زاید و زباله شهر را ارائه نمود.

کاربری اراضی از دیدگاه نظریه توسعه پایدار

در این نظریه نگهداری منابع برای حال و آینده از طریق استفاده بهینه از زمین و وارد کردن کمترین ضایعات به منابع تجدیدنپذیر مطرح است. به این ترتیب با اتخاذ سیاست کاربری صحیح و محافظت از زمین، توسعه پایدار حاصل می‌آید. در واقع توسعه و عمران زمین وقتی می‌تواند پایدار باشد که بتواند هم به نیازهای اقتصادی و مادی و هم به نیازهای اجتماعی و فرهنگی و روانی مردم در حال و آینده پاسخ گوید. (زیاری، ۱۳۸۱، ۱۸) از این نظر، زمین و فضای شهری، شاید مهم‌ترین ثروت همگانی است که نقشی

عمیق‌تر و گسترده‌تر از یک کالای اقتصادی در حیات عمومی شهروندان را به عهده دارد (رضویان، ۱۳۸۲، صفحه ۵۰). اختصاص صحیح کاربری‌ها و گنجانیدن عدالت و برابری در برنامه‌های مربوط به آن می‌تواند راهی به سوی توسعه پایدار شهری باشد. امروزه شهرها دارای گستره‌ی انواع کاربری‌های متفاوت می‌باشد. ولی در توزیع فضایی- مکانی کاربری‌ها اندیشه‌های اقتصادی لحاظ شده و کمتر به اصول انسانی- اجتماعی پرداخته شده است. دسترسی راحت به هریک از کاربری‌ها در سطح شهر بایستی برای تمامی ساکنان آن فراهم باشد و اگر نباشد باید برای حرکت به سوی پایداری این کار صورت بگیرد. برنامه‌ریزان باید یک فضای فرهنگی خلق نمایند تا در گفتگوها، صحبت‌ها شنیده شود و در حمایت از توسعه پایدار و پایداری، ضمن رعایت نظریه اخلاقی به سیاست کاربری اراضی مناسب دست زنند. (Mazza, Rydin, Urban Sustainability, 1996). دشواری مطالعه همه کاربری‌ها باعث گروه‌بندی آنها شده است و در اینجا آنها را در ۴ گروه کاربری مسکونی، صنعتی، تجاری، فضای سبز، مورد بررسی قرار می‌دهیم هرچند کاربری‌های دیگری در عین اهمیت، خارج از حیطه قرار می‌گیرند. مثل کاربری نظامی، آموزشی، اداری و فرهنگی که پرداختن به همه آنها با توجه به دسترس نبودن آمار و اطلاعات لازم به راحتی میسر نمی‌باشد.

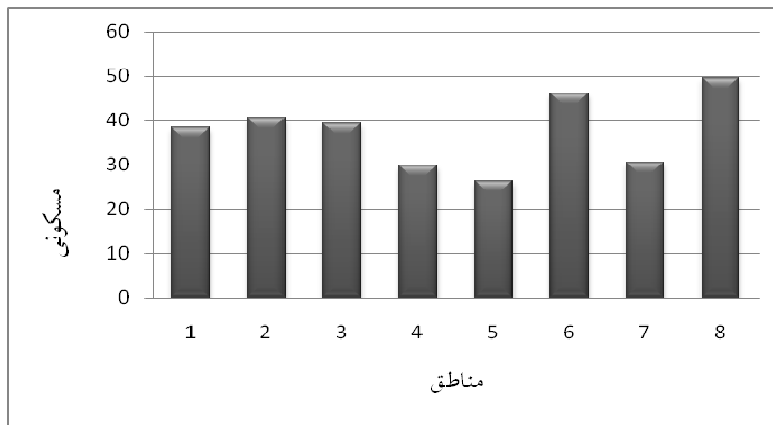
عملکرد کاربری مسکونی

مناطق مستعد توسعه مسکونی دارای شرایطی است که بایستی به آنها توجه ویژه شود شرایط و معیارهایی نظیر: شیب‌های بین ۱ تا ۸ درصد، ارتفاع حداکثر تا ۱۶۰۰ متر، رعایت حریم گسل‌ها، رعایت استانداردهای ساخت‌وساز، پرهیز از استقرار در مناطق سست، رعایت فاصله مجاز با بستر مسیل‌ها، رعایت حریم مجاز با شبکه‌های انتقال انرژی، ایجاد فضای سبز متناسب با زیست اقلیم، جنس سنگ مادر و توجه به حفاظت آثار تاریخی، سنجش سرعت باد بایستی در مکان‌یابی مناطق مسکونی در نظر گرفته شود (عباسپور، قراگوزلو، ۱۳۸۴، ۵۶).

جدول شماره ۲: مقایسه درصد سطح فضای مسکونی شهر شیراز

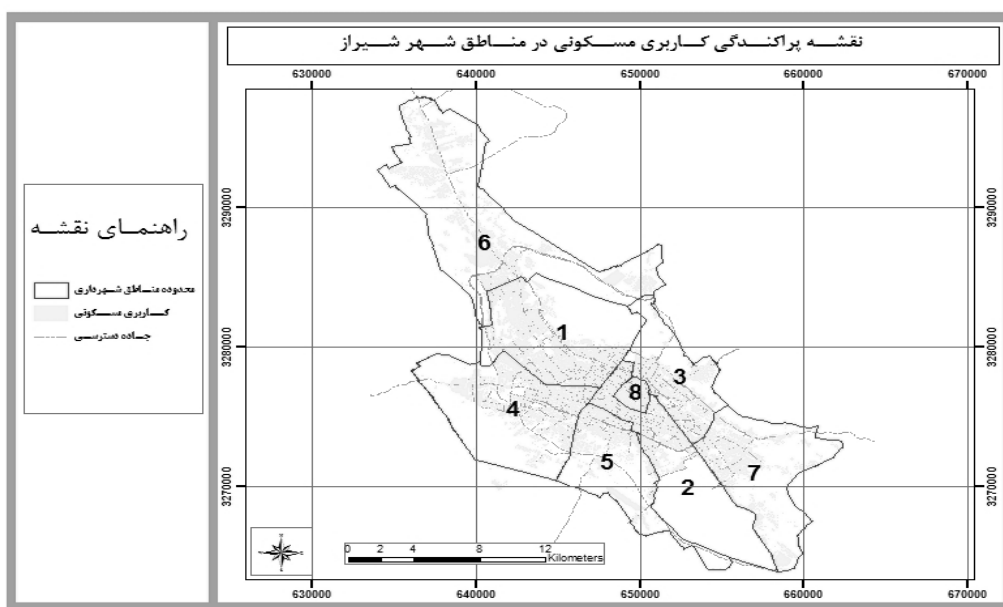
مناطق	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
مسکونی	۳۸/۵	۴۰/۵	۳۹/۴	۲۹/۸	۲۶/۳	۴۶/۲	۳۰/۶	۴۹/۶

بر اساس نمودار ۳ در منطقه ۸ که بافت قدیم شهر شیراز را شامل می‌گردد، نزدیک به نیمی از سطح محدوده به کاربری‌های مسکونی اختصاص یافته و این منطقه بالاترین نسبت فضای مسکونی در مقایسه با سایر مناطق را به خود اختصاص داده است. کمترین نسبت فضای مسکونی متعلق به منطقه ۵ شهر شیراز است.



نمودار شماره ۳: مقایسه درصد سطح مناطق شیراز از فضای مسکونی

سیمای مسکن و تجهیزاتی که مراتب رفاه و آسایش ساکنانش را فراهم می‌آورد ناشی از وضع اقتصادی صاحبان آنها می‌باشد. به همین دلیل نامتعارف‌ترین و غیر استانداردترین خانه‌ها در مناطق شهری، متعلق به حاشیه‌نشین‌هاست. حاشیه‌نشینی یکی از معضلات توسعه شهر شیرازست این امر ناشی از توسعه نیافتگی شهرهای منطقه است. تراکم بالای افراد در واحدهای مسکونی، تعداد اندک اتاق، برپایی خانه‌های یک شبه ساز و ساخت و سازهای غیرمجاز با مصالح کم دوام و غیر استاندارد، عدم برخورداری واحدهای مسکونی از حداقل تسهیلات و ضروریات زندگی و تحمیل هزینه‌های مسکن بر بخشی از ساکنان محروم از ابعاد مسئله آفرین پدیده مسکن در مناطق حاشیه‌نشین شهر شیراز می‌باشد. با توجه به وضعیت پراکندگی کاربری مسکونی شهر شیراز ملاحظه می‌کنیم که کمترین درصد کاربری‌های مسکونی مربوط به مناطق حاشیه‌ای شهر شیراز یعنی مناطق ۱، ۲، ۳، ۴، ۵ و ۸ می‌باشد و بیشترین درصد کاربری‌های مسکونی مربوط به مناطق مرکزی شهر یعنی مناطق ۱، ۳، ۴، ۵ و ۸ می‌باشد که دارای تراکم بالای کاربری مسکونی می‌باشد.



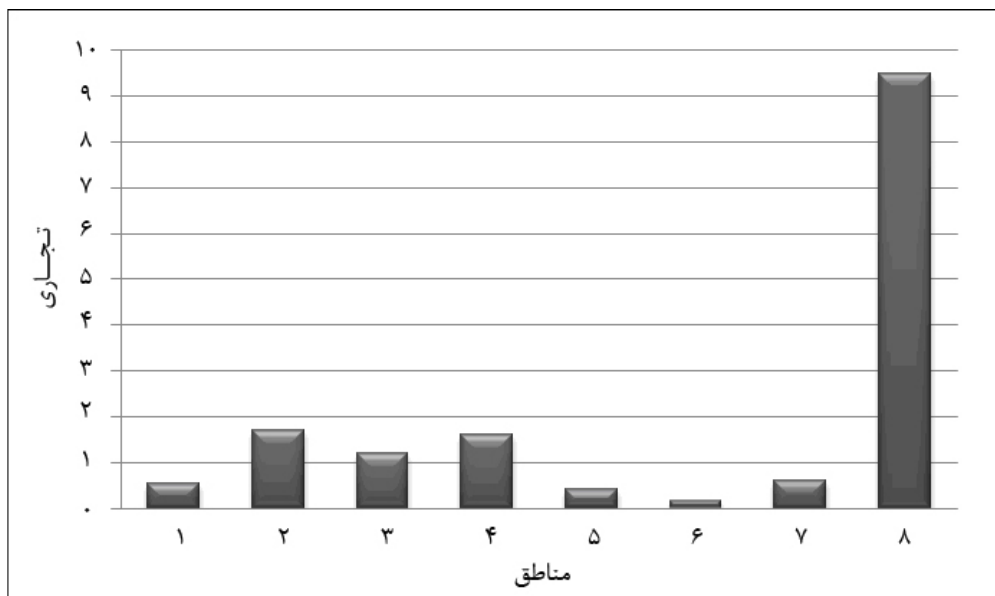
نقشه شماره ۲: پراکندگی کاربری مسکونی در مناطق شهر شیراز

عملکرد کاربری تجاری

تجارت روزانه که همان خرید و فروش‌های روزانه را شامل می‌شود بسیاری از کاربری‌های تجاری شهر را تشکیل می‌دهند. در کنار آن مراکز تجاری هفتگی، ماهانه و سالانه نیز سهم عمده‌ایی در درصد کاربری‌های تجاری شهرها دارند. در اینجا با توجه به اهمیت مطالعه توزیع فضایی و گستره‌ی کاربری تجاری و تأثیر آن در رشد و توسعه فیزیکی شهر شیراز به مطالعه توزیع کاربری تجاری در مناطق شهر شیراز پرداخته می‌شود.

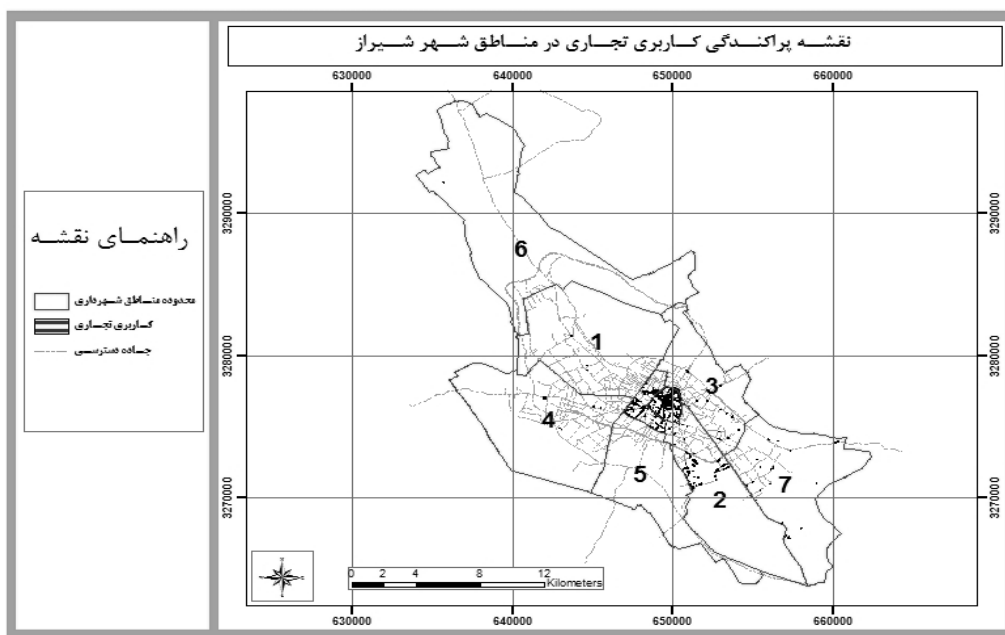
جدول شماره ۳: مقایسه درصد سطح مناطق تجاری شهری شیراز

مناطق	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
تجاری	۰/۵۴	۱/۷	۱/۲	۱/۶	۰/۴۱	۰/۱۶	۰/۶۲	۹/۵



نمودار شماره ۴: مقایسه درصد سطح مناطق شیراز از فضای تجاری

با توجه به اینکه تجارت به عنوان گستره‌ی کار و خدمات، زمینه‌های شغلی متعددی را در برمی‌گیرد، می‌توان گفت یکی از مهم‌ترین عوامل رشد و گسترش شهر شیراز در دهه‌های گذشته بوده است. منطقه ۸ شهر شیراز (بافت قدیم) به دلیل واقع شدن در مرکز شهر بیشترین نسبت فضای تجاری را در مقایسه با سایر مناطق در اختیار دارد، بدین ترتیب که ۹/۵ درصد (۳۵/۹ هکتار) فضای منطقه بافت قدیم شیراز به کاربری‌های تجاری و انتفاعی اختصاص یافته است. در برابر منطقه ۶ کمترین نسبت تجاری در مقایسه با سایر مناطق را داراست.



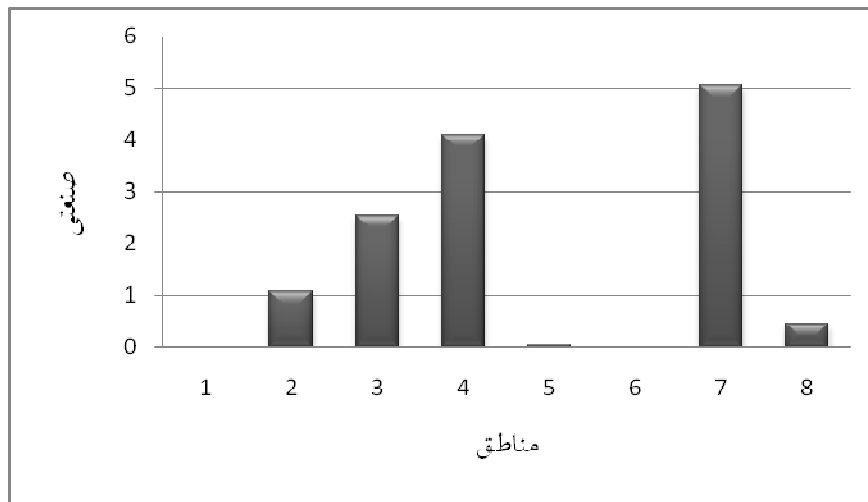
نقشه شماره ۳: پراکندگی کاربری تجاری در مناطق شهر شیراز

عملکرد کاربری صنعتی

الگوی توسعه عملکردهای صنعتی و کارگاهی جهت احداث و استقرار دارای شرایطی است که عبارتند از: مخازن آب‌های زیرزمینی نباید توسط مرکز صنعتی پوشیده شود، رعایت سلامت فضاهاى طبیعى منطقه در توسعه باید به شدت مورد توجه قرار گیرد. به استاندارد حریم‌ها کاملاً توجه شود، شیب کمتر از ۹ درصد و ارتفاع کمتر از ۱۴۰۰ متر مورد استفاده قرار گیرد، ایجاد حریم سبز در اطراف محیط‌های صنعتی متناسب با زیست بوم منطقه متناسب با وسعت آن مورد توجه باشد، خاک‌های بسیار حاصلخیز و حاصلخیز تحت اثر توسعه صنعتی قرار نگیرند و حداکثر سرعت باد از ۱۰ متر در ثانیه فراتر نرود (عباسپور، قراگوزلو، ۱۳۸۴، ص ۵۷). با توجه به اینکه ۵/۰۴ درصد از سطح اراضی منطقه ۷ به صنایع و کارگاه‌ها و همچنین وجود ۴/۱ درصد اراضی دارای کاربری صنعتی در منطقه ۴ می‌باشند، می‌توان این مناطق شهری را مناطق صنعتی قلمداد کرد. در برابر، مناطق ۱ و ۶ فاقد این کاربری هستند.

جدول شماره ۴: مقایسه درصد سطح مناطق شیراز از فضای صنعتی

مناطق	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
صنعتی	۰	۱/۰۸	۲/۵۵	۴/۱	۰/۰۵	۰	۵/۰۴	۰/۴۵



نمودار شماره ۵: مقایسه درصد سطح مناطق شیراز از فضای صنعتی

عملکرد کاربری فضای سبز

فضای سبز شهری، بخشی از فضای باز شهری است که عرصه‌های طبیعی یا اغلب مصنوعی آن، زیر پوشش درختان، درختچه‌ها، بوته‌ها، گل‌ها، چمن‌ها و سایر گیاهانی است که بر اساس نظارت و مدیریت انسان با در نظر گرفتن ضوابط، قوانین و تخصص‌های مرتبط با آن برای بهبود شرایط زیستی، زیستگاهی و رفاهی شهروندان و مراکز جمعیتی غیر روستایی حفظ و نگهداری یا احداث می‌شوند.^۱

فضاهای سبز محیط طبیعی را به داخل محیط شهری می‌برند و فضای خشن رنگین (رنگین مصنوعی) و بافت مصنوعی شهر را به محیطی آرامش‌بخش و نشاط‌آور تبدیل می‌کنند و با رنگ‌های چشم‌نواز، نواهای گوش‌نواز و هوای پاکیزه روح آدمی را برای مقابله با دشواری‌های شهری آماده می‌کنند. فضاهای سبز بین اعضای اجتماع و محیط طبیعی پیرامونشان رابطه مستحکمی برقرار می‌کنند. افزون بر همه اینها فضاهای سبز شهری از ارزش‌های اجتماعی فراوانی برخوردار هستند و می‌توان در ساماندهی اجتماعی از آنها سود جست. به این ترتیب شهر به وسیله این فضاها قابل سکونت‌تر و تحمل‌پذیرتر می‌شود. این امر برای اجتماعی که می‌خواهد پایدار باشد اساسی است.^۲ افزایش جمعیت شهر شیراز باعث گردیده که آرام‌باغ‌های بزرگ قصرالدشت و دیگر باغ‌های شهر شیراز که از جمله فضاهای سبز شهری می‌باشند تخریب گردیده و تغییر کاربری یافته و برای سایر کاربری‌ها به ویژه مسکونی و تجاری مورد استفاده واقع شده‌اند.

۱- ضوابط طراحی فضاهای سبز شهری، معاونت امور فنی و تدوین معیارها، سازمان مدیریت و برنامه ریزی، ۱۳۸۰.

۲- معلمی، بهرام، ضرورت حفاظت از فضاهای سبز شهری، شهر و ساختمان، شماره ۲ و ۳، صفحه ۸.

نتیجه‌گیری

توسعه پایدار شهری در کنار اندیشه بر کل اجتماع انسانی عدالت اجتماعی و رعایت توزیع مناسب و متعادل امکانات و خدمات در سطح شهر و محله‌های شهری را شعار خود ساخته و ضمن تأکید بر حفظ حق و منافع آیندگان از هرآنچه وجود دارد، توصیه‌های لازم را به شهروندان گام نهاده به هزاره‌ی سوم میلادی می‌نماید.

شهر شیراز در عین حرکت به سوی توسعه موفقیتی در جهت رسیدن به ابعاد مختلف توسعه پایدار نداشته است و روند توسعه آن همراه با ناپایداری بوده است. نتایج حاصل از مطالعه شاخص‌های توسعه شهری شیراز نشان می‌دهد که شهر در کلیت می‌تواند در شمار شهرهای پایدار تا نیمه پایدار محسوب شود. اما هنگامی که وضعیت محله‌های شهری و شاخص‌های انسانی توسعه و نیز نظام توزیع کاربری‌ها و ارزیابی کمی و کیفی کاربری اراضی شهری شیراز را بررسی و مطالعه می‌نماییم، چنین نتیجه می‌شود که در بیشتر موارد شاخص‌های توسعه و عمران شهری با رویکرد پایداری، وضعیت مطلوبی نداشته و پایداری چندانی نیز دیده نمی‌شود. این وضع به‌طور عمده به پراکنش و توزیع ناعادلانه امکانات و خدمات و تأمین نیازهای شهر و جامعه شهری و چگونگی بهره‌برداری از منابع محیطی و طبیعی و همه ابعاد زیست شهر و جامعه شهری برمی‌گردد. وقتی به میزان و نحوه پراکنش کاربری‌ها و توزیع مکانی-فضایی امکانات و تسهیلات عمومی و خدمات شهری در محله‌های شهری می‌پردازیم و وضعیت آنها را با معیارهای کمی و کیفی می‌سنجیم روندی مطلوب از توسعه و پایداری توسعه شهری نمی‌بینیم. تفاوت‌های بسیار زیادی بین محله‌های شهری از نظر برخورداری و کیفیت امکانات و خدمات و شرایط محیط زیست شهری دیده می‌شود.

در سطح کل شهر شیراز، بی‌توجهی به مسایل‌های مهم و رودخانه خشک و تجاوز نمودن به حریم آنها، فقر بسیاری از کوچه و گذرهای شهر از نداشتن جوی‌های جمع‌کننده آب‌های روان و فاضلاب خانه‌ها، عدم درک صحیح از فواید درخت و باغات موجود و تیشه بر ریشه آنها زدن، مسکن قدیمی و غیر استاندارد فراوان به ویژه در بافت مرکزی و قدیمی شهر و توجه نکردن به ساخت وسازه‌های صحیح، وجود پادگان‌های نظامی بزرگ در وسط نقشه شهر و جدایی‌گزینی مکانی-فضایی حوزه‌ها و خدمات شهری توسط آن، مکان‌گزینی ناصحیح برخی از کاربری‌ها و بی‌توجهی به خیابان‌های کم عرض و میادین کوچک که بار ترافیکی کمی را می‌توانند تحمل کنند، همه و همه توسعه شهر را با ناپایداری همراه ساخته و الگوی توسعه پایدار شهری را از آن دور می‌سازد.

افزایش جمعیت و رشد مراکز سکونتی منطقه شهری شیراز خروج تدریجی جمعیت و فعالیت از محدوده مرکزی شهر و استقرار در حاشیه منطقه به واسطه جابجایی فعالیت سبب رشد فوق العاده مرکز

سکونت‌های موجود و شکل‌گیری مراکز جدید سکونت‌ی در حاشیه شیراز است. ناکارآمدی و عدم هماهنگی تلاش‌های انجام گرفته در کنترل توسعه و مدیریت شهری در ایجاد تعادل مجدد منطقه، سبب شکل‌گیری سکونتگاه‌های رسمی و غیررسمی گروه‌های کم درآمد در اراضی حاشیه‌ای آبادی‌ها و شهرها و اطراف راه‌های اصلی منطقه شده است. از این رو پرداختن به الزامات پایداری شهری در این منطقه ضروری است. آنچه که برای پایداری کلان‌شهر شیراز مطرح است سیاست‌های منطقی و شالوده‌شکنی در تغییر شیوه زندگی ساکنین آن است. همچنین چاره‌جویی پایداری کلان‌شهر شیراز پیش از آن که راه‌حلی مهندسی، فناورانه و با تزریق پول‌های بیشتر باشد، راه‌حلی اجتماعی و فرهنگی و با ایجاد اجتماعاتی محلی است که شیوه زندگی پایداری برگزیده باشند، پیامد کالبدی و اقتصادی این اجتماعات، کلان‌شهری پایدار است که پیش‌تاز پایداری منطقه و کشور نیز می‌تواند باشد.

یکی از راهکارهای موثر در افزایش میزان پایداری توسعه شهری شیراز توزیع و پراکنش مکانی - فضایی متعادل و متوازن امکانات و تسهیلات عمومی و خدمات شهری در سطح شهر و محله‌های شهری متناسب با استانداردها و با رویکرد گسترش عدالت اجتماعی می‌باشد.

توجه و تأکید اساسی به ملاحظات زیست‌محیطی و ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی و مکانی - فضایی در کاربری اراضی شهری با رویکرد پایداری توسعه شهری از مهم‌ترین راهکارها در توسعه همه‌جانبه شهر شیراز می‌باشد. در سطح محیط توسعه و پیرامون شهر شیراز الزامی است به وضعیت مسیله‌ها و سیستم جمع‌آوری آب‌های روان و فاضلاب شهری و حفظ فضاهای سبز و باغات رسیدگی شود و اقدامات لازم برای کنترل و جلوگیری از تغییر کاربری و تخریب به هر ترفند و توسط اشخاص و یا سازمان و ادارات و... به‌طور جامع و آینده‌نگر صورت پذیرد. همچنین لازم است کشتارگاه و سایر کاربری‌های مزاحم شهری و کارگاه‌های صنعتی و پادگان‌ها با مکان‌یابی معقول به مناطقی سازگار با محیط طبیعی و سایر کاربری‌ها انتقال داده شود. شهرسازی قانون‌مند و با برنامه و کارشناسی شده سرلوحه فعالیت مدیریت شهر قرار گیرد و نه اینکه مبتنی بر حصول منافع مقطعی شخص و یا مدیریت شهری به انجام برسد. یک شهر پایدار بایستی از یک سیستم اطلاعات و بانک جامع اطلاعات شهری برخوردار باشد. با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی و دانش کاربردی جغرافیادانان می‌توان زمینه‌های مدیریت و دستیابی به اهداف مدیریت پایداری شهر و جامعه شهری را فراهم ساخت. یکی از نکات مهم در فرآیند توسعه پایدار شهری به کارگیری و استفاده از منابع و اراضی متناسب با توان و ظرفیت آنهاست. با توجه به ملاحظات و استانداردهای زیست‌محیطی بایستی از منابع و توان‌های محیطی منطقه استقرار شهر و پیرامون بهره‌جست. چرا که عدم توجه به این مهم موجبات بروز مشکلات متعدد و آثار زیان‌بار برای شهر و شهروندان و محیط زیست شهری و منابع طبیعی خواهد بود. آن‌چنان که امروز آثار و نتایج مدیریت غیرکارشناسی و باری به هر جهت

را در روند بهره‌برداری و استفاده از منابع محیطی و انسانی و مالی شهرها ملاحظه می‌کنیم. زیبایی و پاکی با ابعاد زندگی جوامع انسانی مانوس است. در شهر و محله‌های شهری بایستی به موضوع زیبایی گذرها و معابر شهری و فضاهای عمومی و نمای کاربری‌ها و میادین و تقاطع‌ها و نظایر آن توجه خاصی صورت پذیرد و گیرایی و جذابیت از ویژگی‌های مثبت فضاهای شهری تعریف شود. زیرا شهر سالم و پاک و زنده روح ساکنان دل زنده و شادابی خواهد داشت و این مهم لازمه شهر برای پایداری آن است.

به کارگیری راهبرد توسعه پایدار شهری مبتنی بر فناوری اطلاعات و ارتباطات در کلان‌شهر شیراز بسیار ضروری و حیاتی است. فناوری اطلاعات و ارتباطات به دلیل کاربردهای مختلف در حوزه‌های خدمات اجتماعی و علمی - آموزشی و فرهنگی و اقتصادی و سایر موارد می‌تواند نقش به‌سزایی در بهینه شدن فرآیند توسعه پایدار داشته باشد. چرا که به دلیل قابلیت‌های متنوع و از همه مهم‌تر افزایش توان مدیریت ساختار جامعه بر مبنای فناوری اطلاعات امکان هدایت هر چه بهتر منابع و سرمایه‌های محیطی، اجتماعی و اقتصادی را در جهت اهداف توسعه پایدار شهری فراهم می‌آورد.

از نظر اکولوژیکی دارای حوزه‌های شمال و جنوب شهر با جدائی‌گزینی اکولوژیک محله‌های فقیر و غنی می‌باشد. این وضع باعث بروز اسکان غیررسمی با اوضاعی نابسامان در حاشیه جنوبی کلان‌شهر شیراز و رشد سریع آن شده است که به طور عمده محل اسکان و زندگی کارگران ساده و کسبه و بخشی از کارگران ماهر و کارمندان کم درآمد بوده است. دسترسی به بسیاری از اطلاعاتی که بیانگر وضعیت اجتماعی کلان‌شهر شیراز باشد به راحتی مقدور نیست. اما می‌توان آثار و تجلی گسترش آسیب‌های اجتماعی را ملاحظه نمود. طی چند دهه اخیر شاخص‌های سواد و امید به زندگی شهروندان شیرازی رو به بهبود و ارتقاء بوده است و این موضوع منجر به افزایش سطح رفاه عمومی و آگاهی اجتماعی شهروندان و سرانجام حصول به سطح معینی از پایداری شهری شده است.

محدود ساختن تردد خودروهای شخصی و قیمت‌گذاری صحیح توقفگاه‌ها و اصلاح شبکه راه‌های ارتباطی شهری و اعمال طرح‌های کنترل ترافیک و آموزش و فرهنگ‌سازی ترافیک و شهر سالم از دیگر سیاست‌های توسعه پایدار شهری با رویکرد حفظ منابع و گسترش عدالت اجتماعی خواهد بود. اهداف شهر پایدار با اقداماتی که موجب بازسازی و نوسازی بافت‌های تاریخی - قدیمی و مناطق مرکزی شهر بایستی صورت گیرد، کاملاً هماهنگ بوده و مکمل و حامی یکدیگرند. زیرا در شهر پایدار هدف این است که قبل از مصرف و یا تخریب اراضی ارزشمند طبیعی و یا اراضی بایر در اطراف شهر از زمین‌های موجود در داخل شهر استفاده به عمل آید (سیاح نیا، ۱۳۷۲). مدیریت شهری برای رسیدن به اهداف پایداری شهر و توسعه کارآمد شهر و جامعه شهری بایستی برنامه جامع بلندمدتی برای اجرای سیاست‌های کاربری زمین و حمل‌ونقل داشته باشد. اگر در شهر شیراز توزیع کاربری‌ها منطقی و مبتنی بر عدالت بوده باشد، بسیاری از

سفرهای درون شهری کاهش یافته و زمینه سلامت محیط و کاهش آلودگی‌ها و تنظیم و کنترل ترافیک و هزینه‌های دیگر ناشی از آن فراهم گردیده و انجام طرح‌های توسعه و تعریض معابر و یا احداث بزرگراه‌ها و معابر و خیابان‌های جدید هزینه بر ضرورت کمتری می‌یابد. در شهر پایدار که در آن حمل‌ونقل سالم و فاقد آلودگی است. پیاده‌روی و دوچرخه سواری شکل غالب تردد به شمار می‌آید و شکل پایداری شهر باید به گونه‌ای باشد که زمینه انجام این فعالیت‌ها را تسهیل کند. وظیفه مدیریت شهر آن است که با توجه به اهمیت و ضرورت رسیدن به اهداف توسعه پایدار شهری فرهنگ استفاده از دوچرخه به جای استفاده از اتومبیل شخصی رواج و عمومیت داده شود. به طور کلی و با توجه به نتایج مطالعه وضع موجود شهر شیراز ملاحظه می‌شود که کلان‌شهر شیراز در شمار شهرهای پایدار تا نیمه پایدار می‌باشد و با مشکلات متعددی در حوزه‌های اجتماعی و اقتصادی و زیست شهری و کالبدی و فضایی مواجه می‌باشد. ایجاد بانک اطلاعات جامع شهری مبتنی بر استفاده از فناوری اطلاعات و سیستم اطلاعات جغرافیایی و دانش کاربردی جغرافیا و جغرافیدانان به صورت کامل و یکپارچه در این زمینه به عنوان مهم‌ترین راهبرد در دستیابی به پایداری توسعه شهری مطرح و توصیه می‌شود.

منابع

- ۱- بذرگر، محمد رضا، ۱۳۸۲، شهر سازی و ساخت اصلی شهر، نشر شیراز.
- ۲- پاپلی یزدی، رجبی سناجردی، حسین، ۱۳۸۲، نظریه‌های شهر (پیرامون)، چاپ اول، انتشارات سمت.
- ۳- ترنر، تام، ترجمه نوریان، فرشاد، ۱۳۷۹، شهر همچون چشم انداز، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- ۴- حریری اکبری، محمد، ۱۳۸۳، مدیریت توسعه و نهادهای مدنی، مجله علوم اجتماعی دانشگاه فردوسی مشهد، دوره اول، شماره ۲.
- ۵- زبردست، اسفندیار، ۱۳۸۲، ساختار فضائی شهر تهران محدودیت‌ها و فرصت‌هایی برای توسعه آتی، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- ۶- زیاری، کرامت الله، ۱۳۸۰، توسعه پایدار و مسئولیت برنامه‌ریزان شهری در قرن بیست و یکم، مجله ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران.
- ۷- سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۸۵، اولین گزارش ملی توسعه انسانی جمهوری اسلامی ایران، تهران.
- ۸- سلطانی، محمود، ۱۳۷۹، شهر سالم، شهر سازگار با محیط زیست، فصلنامه محیط زیست، شماره ۳۳.
- ۹- سیاح‌نیا، رومینا، ۱۳۸۲، تعیین تناسب اراضی برای توسعه آینده شهری از دیدگاه اکولوژیکی، مجله فضا، سال اول، شماره ۱، تهران.
- ۱۰- عباسپور، قراگوزلو، ۱۳۸۴، ارائه مدل‌های توسعه شهری با کاربرد سامانه‌های GIS و RS و مدل‌های زیست محیطی.
- ۱۱- صرافی، مظفر، ۱۳۸۱، بنیادهای توسعه پایدار کلان‌شهر تهران، مجله شهروندمداری، شماره ۱۱.
- ۱۲- کریمی، ببرز، ۱۳۸۷، بررسی ایستگاه‌های آتش‌نشانی شهر شیراز و مکان‌یابی بهینه آنها با استفاده از GIS، دانشگاه آزاد اسلامی علوم و تحقیقات تهران.
- ۱۳- گواهی، کریمی، درخشان، ۱۳۸۵، نقش مدیریت شیرابه تولیدی محل دفن زباله‌های شهر شیراز بر کنترل کیفیت منابع آب، دومین کنفرانس منابع آب.
- ۱۴- مدنی پور، علی، ۱۳۸۱، تهران ظهور یک کلان‌شهر، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران.
- ۱۵- مکنون، رضا، ۱۳۷۶، تحقیقات در فرآیند توسعه پایدار، فصلنامه رهیافت، شماره ۱۷.
- ۱۶- موسی کاظمی محمدی، مهدی، ۱۳۸۷، ارزیابی توسعه پایدار در توسعه شهری، پژوهش موردی شهر قم- رساله جغرافیای انسانی - دانشگاه تربیت مدرس.

17- Charles.A.T,1995, Sustainability Assessment Forfishery Systems.

Working paper-FMS 07-95 Department of finance and Management Science, Saint Mary, s University, Canada.

18- Drakakis-Smith, D 1996 Sustainable, Urbanization and Development, Third World Planning Review, 18(4) pp.3-5.