

نظریه عمومی برای شهر های قرن بیست و یکم و انطباق آن با شرایط ایران

دکتر زهره داوود پور*، مهندس داریوش اردلان**

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۸/۵/۲۶

تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۸۹/۳/۸

چکیده

در دهه های اخیر رویکردهای جدیدی در رابطه با مسائل شهری مطرح گردیده است. از این رو برای ارائه واقع بینانه تر نظریات مربوط به توسعه شهر، بررسی تحولات چند دهه اخیر شهرهای مختلف لازم است. و با شناخت سیر تکاملی آنها می توان الگوهای واقع گرایانه تری ارائه نمود. سیر تحول شهرها با توجه به عوامل مختلف موجب گردیده اثر این عوامل در توسعه شهرها مورد بازنگری قرار گیرد.

پیتروال در اواخر قرن بیستم به بررسی تعدادی از شهرهای دنیا پرداخت تا با شناخت و مقایسه آنها، به الگوهای مناسبی دست یابد. وی به جستجوی ماهیت و اثر نیروها می پردازد و سپس نتایج این تغییرات را در سیستم شهری مورد بررسی قرار می دهد. در این رابطه ابتدا با رویکردی به بحث در مورد نظریه پیتروال پرداخته و سپس عوامل موثر بر گسترش شهرهای بزرگ و میانی ایران بررسی شده و با نتایج حاصل از نظریه پیتروال مقایسه می گردند.

واژه های کلیدی

سیستم شهر، نیروهای تاثیرگذار، پیتروال، شهرهای ایران، نظریه عمومی، قرن بیست و یکم

* دکترای شهرسازی، استادیار گروه کارشناسی ارشد شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین (مسئول مکاتبات) Email: zdavoudpour@gmail.com

Email: daryoush_ardalan21@yahoo.com

** کارشناس ارشد شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین

مقدمه

طریق سایت دانشگاه نیویورک ایالات متحده امریکا نظرات ارائه شده از سوی پیترهال مطالعه گردد ، و با مقایسه نحوه گسترش شهرهای ایران با نظریه های جدید ، به تحلیل چگونگی توسعه شهرهای ایران پرداخته شود.

یک نظریه عمومی برای شهر های قرن بیست و یکم

پیترهال اعتقاد دارد مجموعه ای از نیروهای (اقتصادی _ فنی _ اجتماعی) با یکدیگر کار می کنند و مجموع آنهاست که تاثیر زیادی بر شکل گیری سیستم کلی شهرها دارد . به همین دلیل به بررسی عوامل موثر بر توسعه شهرهای مختلف جهان در دهه های اخیر می پردازد. نتایج بررسی های وی روشن می سازد عوامل موثر و تغییرات آنها نه تنها در رابطه شهرها با یکدیگر - سیستم کلی شهرها که هر شهر قسمتی از آن می باشد - بلکه در ساختار داخلی شهرها نیز اثر خود را نمایان می سازند.

حال ابتدا به جستجوی ماهیت و اثر نیروها می پردازد و سپس نتایج این تغییرات را در سیستم شهری بررسی می کند. آنچه در ارائه گردیده چگونگی شناخت و تبیین این نیروها از نگاه پیترهال است :

عواملی که پیترهال در نظریه خود به عنوان عوامل

موثر^۴ نام می برد را می توان به شرح زیر دسته بندی نمود:

• جهانی شدن^۵

این مسئله که ملت ها و مناطق از نظر اقتصادی و هم چنین سیاسی به طور روز افزونی به صورت مشارکتی یا رقابتی با یکدیگر نزدیک می شوند مورد پذیرش عام است. البته بسیاری از نتایج این نوع توسعه ، در شهرهای بزرگتر متمرکز خواهد بود.

• اقتصاد اطلاعاتی^۶ (دانش پایه)

دومین ویژگی مورد نظر هال موضوع تغییر اقتصاد مبتنی بر تولید و توزیع کالا به اقتصاد دانش پایه است که بر پردازش اطلاعات تکیه می کند ، به عبارتی همان گونه که تولیدات صنعتی در سراسر جهان توزیع شده اند و نقش هر یک از شهرها حتی کشورها در هر زمینه روشن است، خدمات نیز به طور روز افزونی در مناطق مختلف و مشخصی از جهان تمرکز می یابند، اما محل استقرار آنها متفاوت از محل تولیدات صنعتی و قدیمی است. آنها در معدودی از شهرهای با نقش بازرگانی و تجاری به طور مشخص تحت عنوان " شهر های جهانی"^۷ استقرار یافته اند. پیترهال حدود ۲۰ شهر دیگر را در درجه بعدی بلافاصله بعد از شهرهای جهانی تشخیص داده است که از آنها به عنوان شهرهای " زیر جهانی"^۸ نام می برد.

توسعه شهری در قالب شهرسازی بعنوان اقدامی از پیش اندیشیده شده برای سکونت انسان سابقه ای بس طولانی دارد. (هاشم زاده، ۱۳۷۴، ۹۱). اکنون مسئله این است که شهرهای آینده را به ترتیبی بسازیم که هم از مزایای تمرکز شهری برخوردار باشد و در خدمت آدمی موثر افتد و هم آنکه شرایط نامناسب آن به حداقل تقلیل یابد. (مزینی، ۱۳۸۱، ۲۸). در این زمینه، کوشش های فراوانی توسط صاحب نظران و موسسات مختلف در طول قرن بیستم بخصوص در دهه آخر آن صورت پذیرفته است. در دهه ۱۹۹۰ آژانس حفاظت از محیط ایالات متحده به همراهی تعدادی سازمانهای حکومتی یا غیر ذینفع تشکیل شبکه ای به نام شبکه رشد هوشمند دادند. در واقع این شبکه برای پاسخی به افزایش نگرانی جامعه درباره یافتن راهی به رسیدن به اقتصاد ، محیط زیست و جامعه پایدار تشکیل شد. (www.epa.gov)

اصول رشد هوشمند عبارتند از: ایجاد گزینه های مختلفی از مسکن برای مردم، ایجاد همسایگی های قابل پیاده روی، تشویق همکاری جامعه و سهام داران، کاربری مختلط، طراحی منازل مسکونی متراکم، نگهداری از فضاهای باز ، زمین های کشاورزی ، زیبایی های طبیعی و نواحی طبیعی حساس و حیاتی و غیره. (www.nrdc.org)

پیترهال^۲ به سال ۱۹۹۵ پس از مطالعه شهرهای کشورهای مختلف نظریه ای تحت عنوان " به سوی یک نظریه عمومی برای شهرهای قرن بیست و یکم"^۳ ارائه نمود. این نظریه، شهر را به عنوان یک سیستم در نظر می گیرد و به چگونگی تاثیر عوامل مختلف بر نحوه گسترش شهرها می پردازد. بررسی نحوه گسترش شهرها در کشورهای مختلفه ویژه کشورهای توسعه یافته مشخص می کند کشورهای مختلف در زمان های متفاوت تجربیات گوناگونی به لحاظ چگونگی تاثیرگذاری عوامل مختلف بر توسعه شهر را تجربه کرده اند. این عوامل تاثیرات مثبت و منفی بر زندگی شهری داشته اند.

از آنجا که ایران نیز افزایش جمعیت توأم با افزایش نرخ شهرنشینی را تجربه می کند و در این راه با مسائل و مشکلات بسیاری روبروست، به نظر می رسد بررسی تجربیات کشورهای توسعه یافته و نظریه های موجود و استفاده از آنها در تحلیل مسائل مربوطه بتواند در حل برخی مشکلات در زمینه توسعه شهری کمک موثری باشد.

روش مطالعه

با استفاده از منابع معتبر و مرتبط با موضوع (طرح های جامع موجود در دبیرخانه شورای عالی معماری و شهرسازی) اطلاعات مربوط به گسترش شهرهای ایران و سیر تکاملی آنها بررسی شد. همچنین از

• تغییر صنعتی^۹

وی معتقد است اثرات تغییرات فناوری بر سیستم شهری از دو طریق اتفاق می افتد: یکی از طریق ایجاد صنایع بنیادین نوین، و دیگری از طریق تغییرات زیر ساخت های حمل و نقل و سیستم ارتباطات.

* تغییرات از طریق ایجاد صنایع نوین^{۱۰}

مجتمع های صنعتی جدید تمایل دارند در محل هایی جدا از صنایع قدیمی تر توسعه داشته باشند. البته دلایل آن پیچیده است. برخی از صاحب نظران صناعی را که "های تاج"^{۱۱} نامیده شده به صورت گسترده تری تعریف می کنند، و آنها را شامل خدمات "های تاج" از قبیل تحصیل، مراقبت های پزشکی، موزه ها، تالار ها، کتابخانه ها و رسانه به عنوان یک منبع اصلی رشد اقتصادی شهر، و شاید منبع اصلی، در دوره اخیر و برای آینده نزدیک می دانند. پیترو هال این گونه صنایع را صناعی می داند که با دسترسی به اطلاعات پردازش نشده، در هسته های مراکز فعالیت گرد هم می آیند، البته هیچ نظریه رسمی دیگری به غیر از آنچه هال مطرح می کند برای مکان گیری این صنایع ارائه نشده است. اما روشن است که آنها قویاً تمایل دارند به طور مجموعه ای در کلان شهرهای اصلی استقرار یابند. یکی از قوی ترین اصول در برنامه ریزی شهری که تا کنون مورد عمل بوده، تمرکز شدید صنایع در شهرهای قدیمی است که مشکلات عدیده ای ایجاد می کند از آن جمله تراکم ترافیک و آلودگی است، و ممکن است نهایتاً افزایش قیمت یا سهمیه بندی ها و مقررات مربوط به آنها را موجب گردد.

* تغییرات حاصل از توسعه زیر ساخت های حمل و نقل و ارتباطات^{۱۲}

کالین کلارک (۱۹۷۵) به عنوان نموده حمل و نقل در عین حال که ایجادکننده شهرها هستند، باعث نابودی آنها نیز می گردند. قرن ها تاثیر عمیق حمل و نقل به دو طریق بر توسعه شهرها نمایان شده: اول از طریق جابجایی مردم، کالا و اطلاعات در مقیاس های ملی و بین المللی به طریقی که روی ثروت شهرها اثر گذارد و دوم از طریق ایجاد دسترسی بین شهرها.

همان طور که مشهود است، پایانه ها در مراکز فعالیت به عنوان یک آهنربای قوی جهت جذب فعالیت های جدید (در شهرها) نقش ایفا می کنند. البته تماشایی ترین اثرات به علت رشد اتومبیل و آمد و شد وسایل نقلیه سنگین در شهرها ایجاد شده است. این مسئله نه تنها به گسترش حومه های شهرهایی انجامید که دسترسی به آنها مبتنی بر استفاده از اتومبیل و سیستم های حمل و نقل همگانی - ابتدا در امریکا و سپس بطور روز افزون در اروپای غربی - می باشد، بلکه به رشد فعالیت مراکز جدید در حومه های شهری نیز منجر شد، و اخیراً نیز بیشتر بر مشاغل متکی بر فعالیت های خدماتی اثر گذاشته است.

• مهاجرت^{۱۳}

امروزه هدف اصلی مهاجرین؛ مهاجرت به کشورهای امریکای شمالی است. اتحادیه اروپا، قبل از ۱۹۷۰ مقصد مهمی نبود، بعدها شروع به پذیرش سریع تعداد زیادی از افراد کرد و در اواخر دهه ۱۹۸۰ به سطح بی نظیری از مهاجرت دست یافت. انگیزه بسیاری از مهاجرت ها مسائل اقتصادی بوده است. فشارهای ناشی از مهاجرت در کشورهای توسعه یافته در آینده قطعاً غیر منتظره خواهد بود.

• محیط زیست^{۱۴}

ملاحظات جدیدی در آخرین دهه قرن بیستم مورد توجه قرار گرفتند که به سال ۱۹۹۲ در کنفرانس ریو^{۱۵} به اوج خود رسیدند: نگرانی برای پایداری محیط زیست در سطوح ملی و بین المللی. اثرات این نگرانی ها در ابتکارات و سیاست های ملی و محلی خود را نشان دادند. که به توجهات عمیقی در رابطه با دورنمای اقدامات و عملکردهای شهرها در بلند مدت منجر گردید.

• سیاست های محیطی^{۱۶}

این موضوع کاملاً جدا از مسائل مربوط به محیط زیست است. در طول شکوفایی سال های دهه ۱۹۸۰ سیاست های کنترل کننده رشد مناطق کلان شهری در کشورهای غربی تاثیر گذاشت. نظیر آنچه در جنوب شرقی انگلستان و یا منطقه بای سان فرانسیسکو^{۱۷} اتفاق افتاد، که این مسئله تضاد شدیدی را نسبت به نظریات قبلی در رابطه با مسئله رشد شهری در بر داشت.

• خصوصی سازی خارج از نظارت دولت^{۱۸}

مسئله خصوصی سازی طی دو دهه ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ شدت بیشتری گرفت. تقریباً همه کشورهای صنعتی پیشرفته به سمت خصوصی سازی یا خارج شدن از نظارت دولت در بخشی از خدمات شهری از آموزش گرفته تا بهداشت و از حمل و نقل عمومی گرفته تا جمع آوری زباله، حرکت کرده اند. لذا ضروری است تا روش های استاندارد شده یا منظمی را به منظور کنترل اجرای این خدمات و پیگیری ضمانت حسن انجام کار بخش خصوصی مورد توجه قرار گیرد تا آنها استانداردهای اجباری خاصی را برای ارائه خدمات لحاظ نمایند.

• رقابت بین مکان ها^{۱۹}

در رابطه با نیاز به گسترش بازارها طی دهه های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ رقابت بین مکان ها در اثر تمایل به داشتن بازارهای فرا محلی شدت کاهش یافته بود. اما مسئولین شهرها متوجه شدند با وجود نیاز به بازاریابی گسترده مجبورند علاوه بر قوانین بازاریابی و رقابت های حاصل از آن بعضی ویژگی های منحصر به فرد را برای شهرشان ایجاد کنند، بعضی از ویژگی های منحصر به فرد که در هیچ شهر دیگری عیناً نمی تواند وجود داشته باشد.

سیستم شهری^{۳۰}

پیترهال برای بررسی تاثیر تغییرات گفته شده بر سیستم شهری، یک طبقه بندی شهری را ارائه می کند. وی به طور مشخص حداقل دو سطح مهم سلسله مراتب را تشخیص می دهد. اگر چه به اعتقاد وی شک و تردید زیادی در این نوع تقسیم بندی ها وجود دارد، هم در تقسیم بندی پیشنهادی وی در رابطه با سلسله مراتب دو سطحی و هم در برخی از طبقه بندی های دیگر که از قبل وجود داشته و ارتباطات معنی داری با نظریه وی دارند.

• شهرهای جهانی

پیترهال شهرهای جهانی را چنین تعریف می کند، شهرهای جهانی شهرهایی هستند که مبادلات تجاری عمده آنها - در یک مقیاس جهانی - از یک طرف با شهرهای جهانی دیگر و از طرف دیگر با شهرهای مرحله پائین تر منطقه خود می باشد. اساساً این تجارت جهانی شامل انجام خدمات اختصاصی: همچون سرویس های مالی، سرویس های ارتباطات جمعی، خدمات بهداشت و آموزش و توریسم (از جمله تجارت توریسم) است. این شهرها همیشه مراکز بانک های مرکزی، گروه های مهمی از نقل و انتقالات بانکی، (از جمله نمایندگی بانک های مهم خارجی)، بورس اوراق بها دار، شرکت های بیمه، مراکز شرکت های مهم (از جمله نقل و انتقالات ملی)، ایستگاه های تلویزیونی، مجله ها و روزنامه ها، ناشران، دانشگاه های مهم، بیمارستان ها و فرودگاههای بین المللی اصلی هستند.

با وجود این، به پیروی از طرح کریستالر^{۲۱}، هم چنین نقش هایی برای سطوح پائین تری در بیشتر مناطق ایفا می کنند. مهمترین این سطوح، سطح ملی است، لندن به طور مشخص نمونه یک شهر جهانی است. پاریس، بروکسل، آمستردام، میلان می خواهند جز شهرهای جهانی باشند و در بعضی جنبه ها ممکن است واجد شرایط باشند، در حالی که پایتخت های دیگر به طور مشخص خود را با نقش ملی محدود کردند و در نتیجه گاهی اوقات موقعیت های متناقضی را در طی دهه ۱۹۸۰ بین بخش های سنتی و سایر بخش ها تجربه کرده اند، از جمله کاهش زیاد فرصت های شغلی در بخش های سنتی از قبیل (تولید، خرید و فروش کالا، خدمات روزمره) و همزمان منافع زیاد در سایر بخش ها که با اقتصاد جهانی سر و کار داشته اند.

• شهرهای منطقه ای و ملی^{۲۲}

در ادامه طبقه بندی شهرها، در سطح بعدی ضروری است پدیده پیچیدگی را در سطح بندی آنها در نظر گرفت چرا که پایتخت کشورهای اروپایی که در مرحله ای پایین تر از شهرهای جهانی قرار گرفته اند (بن - آمستردام - مادرید - رم - کپنهاک - استکهلم - اسلو - وین) را می توان با شهرهای اصلی مهم در ایالات متحده و

ژاپن و شاید بعضی از قسمت های اروپا نظیر آلمان مقایسه نمود. به ویژه در کشورهایی با ساختار ایالتی یا با سابقه اتحادیه یا هر دو (اسپانیا - آلمان - ایتالیا - امریکا - مکزیک - برزیل) گرایش به سمت تعداد اندکی از شهرهای ایالتی خیلی مهم است که نه تنها با پایتخت های ملی خودشان رقابت می کنند، بلکه نقش ها را با آنها تقسیم کرده و به طور موثر به عنوان پایتخت های منطقه ای برای مناطق وسیعی به کار برده می شوند. این گروه از مناطق شهری با اندازه متوسط (به عنوان مثال میانگین جمعیت در حدود پانصد هزار تا دو و نیم میلیون) به عنوان مراکز خدمات اداری و سطح بالا برای یک منطقه روستایی پر رونق در داخل یک واحد ملی بزرگتر یا به عنوان مرکز یک ایالت نیمه صنعتی کوچک به کار می روند.

حد نهایی این گروه به ویژه در اروپا و در بعضی از ایالت های شهرهای آسیای شرقی (هنگ کنگ - سنگاپور) شهرهای بالقوه جهانی هستند. گر چه در اروپا حتی بعضی از آنها پایتخت های ملی نیستند در بهترین حالت شاید بتوان آنها را به عنوان شهرهای زیر جهانی معرفی کرد.

الگوی تغییرات دافلی در شهرهای جهانی و زیر جهانی^{۳۳}

شکوفایی دهه ۱۹۸۰ با گرایش های روز افزون به سمت جهانی شدن همراه شد، به گونه ای که توسعه مراکز اداری شهری را برای تمام شهرهایی که موقعیت جهانی داشتند، به ارمغان آورد. اما بسیاری از شهرهای زیر جهانی نیز به طور مشابه رشد کرده و مشکلات مشابهی از تراکم و تمرکز را بوجود آوردند.

مرحله اولیه تمرکززدایی شهری، که می توان در بسیاری از بزرگترین شهرهای دنیا از اواخر دهه قرن نوزدهم دید به طور عمده از انتقال اسکان از شهرهای مرکزی به حومه هایشان شروع شد که نتیجه گسترش فن آوری حمل و نقل عمومی و خصوصی، راه آهن های الکتریکی مسافربری و سیستم های مترو از اواخر قرن نوزدهم بود. به طور مشخص شروع مرحله جدید، بعد از جنگ جهانی دوم، مستلزم تمرکز زدایی خارج از محدودیت های سنتی حمل و نقل عمومی و یا به عبارتی وابسته به استفاده از اتوموبیل شخصی برای اکثر سفرها از جمله رفتن به محل کار بود. الگوی تمرکززدایی از دهه ۱۹۵۰ به بعد در ایالات متحده قابل مشاهده است. این الگو در اروپا به طور تدریجی از انگلستان^{۲۴} شروع و تا اوائل دهه ۱۹۸۰ شامل تمام کشورهای جامعه اروپایی شد. این وضعیت در ایالات متحده بعد از جنگ جهانی در اواخر دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ گسترش یافت و با دستیابی به صلح، تمرکز زدایی اشتغال به طور چشم گیر و محسوس ادامه یافت.

در این زمینه سه نوع فعالیت به عنوان فعالیت های مستعد برای مکان یابی مجدد، مورد توجه قرار گرفتند:

و نقل عمومی در قسمت میانی یا داخلی حومه شهر هستند (گاهی اوقات از آنها به عنوان مراکز شهری جدید نام برده می شود). (کاردون، لادیفتر، لای پارت دیو، لیل، هره لیل، نیوارک، واسترفرونت، روسلین، بالستون، شینجوکو، شین - اساکا، پالیستا)^{۲۷}.

۳. شهرهای حاشیه که تقریباً در اطراف مکان های قابل دسترس به شاهراه و فاقد دسترسی به حمل و نقل عمومی گسترش یافتند. (نیو جرسی زیپ استیریپ، تیسونز کورنر، آاورورا بین دنور و فورت ورث، مسا بیرون فونیکس، سن رامون - دوبلین - پلیسنتون در منطقه بای سان فرانسیسکو)^{۲۸}.

۴. شهرهای حاشیه ای که در اطراف پایانه های حمل و نقل عمومی یا به طور کلی در مراکز قدیمی دوباره گسترش یافته در شهرهای مستقل سابق توسعه می یابند، که این موارد نادر هستند.

فرآیند تمرکززدایی

فرآیند تمرکززدایی در مناطق پایتختی ناشی از آن است که این مناطق بعضی تلاش های جدی را تا اوائل دهه ۱۹۹۰ انجام داده بودند تا رشد خود را در داخل محدوده های برنامه ریزی شده کنترل و یا به محورهای مذکور هدایت نمایند.

دو سوال مطرح است:

(۱) آیا این فرآیند پیچیده تمرکز زدایی در نهایت منجر به تعادل و توازن می شود؟

(۲) اثر این امر بر روی الگوهای سفر چیست؟
بر اساس نتایج حاصل از تحقیقات انجام شده:

آنچه که در واقعیت پدیدار شده، آنست که هر چند گسترش قابل توجه اشتغال در حاشیه شهر ایجاد شده، اما محدوده های مسکونی جدید بسیار بیشتر از آن به سمت بیرون شهر تمایل دارند. عده ای معتقدند اگر شغل ها در مرکز به صورت متمرکز باقی بمانند، میانگین طول مسافرت به حومه ها افزایش می یابد اما میانگین زمان مسافرت ثابت تر است زیرا مردم به مسیرهای سریعتر یا راه های تندتر منتقل می شوند که البته بعضی هم با استناد به مصادیق دیگری که در سایر مناطق دنیا وجود دارد، خلاف آن را بیان می کنند. فرم خاصی از تمرکز زدایی که در بعضی از بزرگترین مناطق پایتختی طی دهه ۱۹۸۰ مورد توجه قرار گرفت رشد محوری یا کریدوری بود که گاهی اوقات برنامه ریزی شده و گاهی اوقات اتفاقی بودند. آنچه عنوان شد نظریات پیتروال در مورد عوامل نوین موثر بر توسعه شهرها، چگونگی سلسله مراتب سیستم شهری با توجه به فرآیند جهانی شدن، اثرات آن برای تغییرات داخلی شهرها و نهایتاً فرآیند پیشنهادی برای تمرکز زدایی از مراکز شهری بود.

۱ - مکان های مربوط به تولید و انبار کالا به حومه شهر - به دلیل دسترسی به محدوده بزرگ و مناسبی از زمین جهت تولید کارآمد که نزدیک به شبکه های آزاد راه ملی جدید بودند - انتقال یافت.

۲ - تحقیق و توسعه^{۲۵} و تولید با فن آوری بالا، به مناطق بسیار مناسب نزدیک حاشیه روستا جذب شدند.

۳ - ادارات بزرگ همچون بیمه یا صدور کارت اعتباری، که از فن آوری پردازش الکترونیکی اطلاعات بهره برده اند، به دلیل اجاره پایین محل کار و وجود نیروی کار مناسب گرایش به استقرار در گره های موجود در حومه شهرها - که دارای دسترسی آسان بودند - داشتند؛

در اینجا یک سوال کلیدی وجود دارد و آن اینکه فرآیند (مکان یابی مجدد به سمت بیرون مراکز شهری) در نهایت در کجا و یا در چه زمانی به پایان می رسد؟

• جایی که اجاره در مناطق مرکزی بسیار بالا باشد این فرآیند ممکن است به طور وسیعی گسترش یابد.

• به نظر می رسد این فرآیند به واسطه نیاز به ارتباط رو در روی سریع بین شعبات اصلی و فرعی ادارات محدود شده اند.

• بنا به شواهد، معمولاً الگوی های تمرکز زدایی موجود گرایش به توسعه فقط در داخل محیط و فضای اصلی شهر دارند.

در عین حال هسته های مرکز شهری جذابتشان را برای خدمات در سطح بالا حفظ می کردند. فشارهای شدیدی بر فضای مرکز شهر جهت انجام فعالیت های متراکم سنتی، هم در شهرهای جهانی و هم در بزرگترین شهرهای زیر جهانی وجود داشت، که این موضوع برنامه ریزان را راهنمایی می کند تا مناطق غیر مرکزی و جدیدی را برای فعالیت های متمرکز مهم در داخل فضای کلانشهری کشف کنند.

البته در نظریه های مربوط به آینده مراکز شهری نظر ژان باسستیه^{۲۶} با پیتروال متناقض است. به اعتقاد باسستیه با ورود فن آوری های جدید ارتباطی ساختار شهرها در هم شکسته و انسان ها دیگر نیازی به شهرها و مناطق مرکزی آنها جهت انجام فعالیت های تجاری خود ندارند (باستیه، ۱۳۸۲، ۱۱۴)، لیکن مطالعات پیتروال نشان می دهد در آینده نیز فرآیند تمرکز زدایی تنها در داخل محیط و فضای اصلی شهرها رخ می دهد.

حداقل ۴ نوع فضای شهری را می توان تشخیص داد که می توانند نقش جایگزین را ایفا کنند:

۱. مراکز تجاری فرعی جدید، که گاهی اوقات شامل گسترش مراکز شهری در پایانه های احیا شده یا دوباره توسعه یافته و یا مناطق مبادله کالا است (لندن، آمستردام، نیویورک، تورنتو، هنگ کنگ، توکیو، اساکا - کوب).

۲. مراکز حاشیه کلان شهرها (که وابسته به میزان مبادلات حمل

در این قسمت از مقاله به بررسی وضعیت ایران و نحوه گسترش شهرهای ایران و عوامل موثر بر آن پرداخته می شود.

نمونه گسترش شهرهای ایران و عوامل موثر بر آنها

آنچه بر شار ایرانی گذشته و آنرا به شهر امروزی تبدیل کرده است، تحت هر عنوانی مطرح گردد و با هر فلسفه ای که توجیه شود تاکیدی است بر رشد ناموزون و خود بخودی شهر. (فخرامد، ۱۳۸۷، ۵۸)

جهت ارزیابی نظریه پیتروال و انطباق آن با چگونگی عوامل موثر در گسترش شهرهای ایران، سعی شد تا نمونه هایی از شهرهای ایران انتخاب شوند که به لحاظ اندازه، نه آنقدر کوچک بوده که عوامل موثر

بر آنها محدود و کم باشند و نه آنقدر بزرگ که روابط پیچیده حاکم بر آنها به سادگی قابل شناسایی نباشند. لذا شهرهایی انتخاب شد که از لحاظ اندازه کالبدی تعریف شده در طرح کالبد ملی در سطح میانی و بزرگ باشند. شهرهای منتخب در جدول شماره ۱ ارائه شده است.

با مطالعه گزارشات طرح های جامع این شهرها و ویژگی های موجود در آنها عوامل تاثیر گذار بر توسعه شهرها مورد بررسی قرار گرفت، نتایج بررسی های انجام شده در جدول شماره ۲ ارائه شده است:

در اکثر شهرهای ایران، عوامل طبیعی به دو صورت تشویق کننده و باز دارنده نقش مهمی بازی کرده اند، در شهرهایی مانند اراک و کرمان عوامل طبیعی همچون شیب زیاد یا کویر سبب گردیدند تا

جدول ۱. جمعیت شهرهای ایران بر اساس سرشماری آبان ۱۳۸۵ و اندازه کالبدی هر یک ماخذ: مرکز آمار ایران

شهر	جمعیت	اندازه کالبدی	شهر	جمعیت	اندازه کالبدی
ارومیه	۵۷۷۳۰۷	بزرگ	اراک	۴۲۳۰۰۶	میانی بزرگ
زاهدان	۵۵۲۷۰۶	بزرگ	اردبیل	۴۱۲۶۶۹	میانی بزرگ
رشت	۵۵۱۱۶۱	بزرگ	بندرعباس	۳۶۷۵۰۸	میانی بزرگ
کرمان	۴۹۶۶۸۴	میانی بزرگ	اسلامشهر	۳۵۷۱۷۱	میانی بزرگ
همدان	۴۷۳۱۴۹	میانی بزرگ	قزوین	۳۴۹۸۲۱	میانی بزرگ

جدول ۲. عوامل خاص در گسترش شهرهای منتخب ماخذ: مطالعات نگارندگان

شهر	عوامل موثر در گسترش
اراک ^{۳۰} و ^{۲۹}	کوهستان در جنوب شهر - تمایلات و گرایشات مردم
اردبیل ^{۳۱} و ^{۳۲}	کوه و دریاچه در جنوب و غرب شهر - تمایلات و گرایشات مردم
اسلامشهر ^{۳۳}	ارزش افزوده بالا زمین - نقش بسیار تاثیرگذار مادر شهر تهران - محورهای ارتباطی
ارومیه ^{۳۴}	تمایلات و گرایشات مردم - جدایی گزینی اجتماعی
بندرعباس ^{۳۵}	بافت پراکنده در شرق شهر و مرکز آن - قیمت زمین - کنار گذر شمالی شهر - تاسیسات و تجهیزات حمل و نقل - تاسیسات و تجهیزات نظامی - قیمت زمین
رشت ^{۳۶} و ^{۳۷}	باغات و مزارع در جنوب و غرب شهر - تمایلات و گرایشات مردم - احداث مجموعه های مسکونی در شمال شهر - جاده های بین شهری و کارخانجات و مراکز خدماتی جهت رشد به شرق و مجدداً غرب و شمال شهر
زاهدان ^{۳۸}	سیاست تمرکزگرایی و تشویق به مالکیت زمین شهری
قزوین ^{۳۹}	وجود طرح برنامه ریزی شده در جهت شمال - ایستگاه راه آهن در جنوب شهر - تاسیسات ارتش و باغات و اراضی کشاورزی در سایر جهات - قیمت زمین
کرمان ^{۴۰}	توپوگرافی زمین - محور ارتباطی
همدان ^{۴۱} و ^{۴۲} و ^{۴۳}	ارتفاعات الوند و باغات مسکونی و چشم اندازه در جنوب شهر - سوداگری و بورس بازی زمین شهری - اعمال نفوذها در تعیین محدوده شهر - قیمت زمین در شمال شهر - تمایلات و گرایشات مردم

یک حرکت رفت و برگشتی بین محدوده اصلی شهر و تاسیسات اطراف طی دوره گسترش شهر دیده می شود. شهر زاهدان نیز مهمترین عامل تاثیر گذار بر گسترش سریع خود را و رای همه عوامل مذکور در سیاست های تشویقی تملک زمین توسط مردم بوده است. (داودپور و اردلان، ۱۳۸۷، ۷۱)

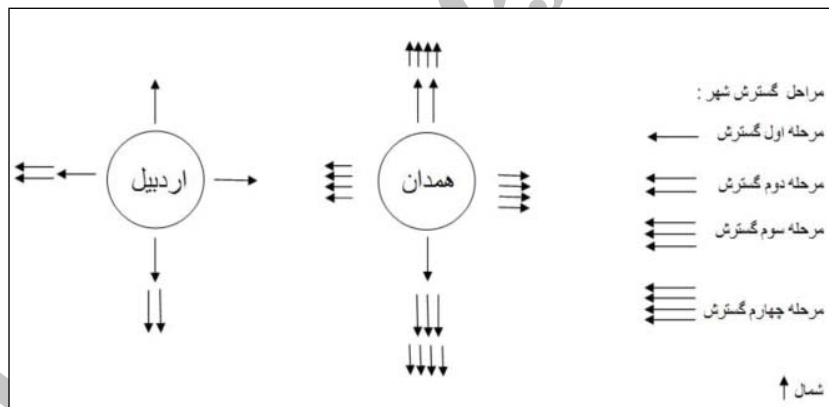
نتیجه گیری

عوامل تاثیر گذار بر گسترش شهرهای ایران و مقایسه آن با شاخص های پیشنهادی پیتر هال در نظریه به سوی یک تئوری عمومی برای شهرهای قرن ۲۱:

در یک جمع بندی از آنچه تا کنون گفته شده، عوامل دخیل در گسترش شهرهای ایران را به صورت دسته بندی شده می توان در جدول شماره (۳) مشاهده نمود، همچنین عوامل مورد نظر در دیدگاه پیتر هال را می توان به صورت جدول شماره (۴) ارائه نمود: در یک مقایسه بین جداول ۳ و ۴ مشخص می گردد بسیاری از

گسترش شهر از یک جهت متوقف گردد در حالی که در شهر هایی همچون رشت و ارومیه که وضعیت طبیعی همگنی بر منطقه حاکم بود، گسترش در تمامی جهات اتفاق افتاد، از سوی دیگر در شهرهایی چون اردبیل و همدان عوامل طبیعی همانند کوه و آب و هوای مناسب سبب تمایل به گسترش شهر به سمت عوامل یاد شده گردید. در شهری همچون اسلامشهر عامل اقتصادی یعنی جاذبه اقتصادی شهر تهران سبب گردید تا گسترش در تمامی سطح منطقه به سرعت اتفاق افتد، هرچند گرایشاتی به سمت راه های اصلی منطقه و مناطق صنعتی اطراف وجود داشت، اما عامل اقتصادی به صورت رانت بازی و سوداگری املاک در شهری مانند همدان موجب گردید تا حدود ۵۰ سال گسترش شهر تنها به سمت جنوب شهر باشد.

در قزوین و بندر عباس نقش تاسیسات و تجهیزات شهری بر گسترش شهر چشم گیر بوده است. در قزوین خط آهن جنوب شهر اگرچه ابتدا سبب رشد شهر به این سمت گردید لیکن خود مانعی برای توسعه آینده شهر شد. در بندر عباس وضعیت به گونه ای دیگر است تجهیزات و تاسیسات اطراف سبب اسکان در مناطق اطراف آنها شد به نحوی که



شکل ۱. جهات گسترش شهرهای همدان و اردبیل - ماخذ: مطالعات نگارندگان

جدول ۳. عوامل موثر در گسترش شهرهای منتخب - ماخذ: داودپور و اردلان، ۱۳۸۷

اجتماعی و فرهنگی	تمایلات و گرایشات مردم - جدایی گزینی اجتماعی - مهاجرت
اقتصادی	قیمت زمین - صنایع و کارگاه ها
برنامه ریزی	طرح های شهرک سازی - تعیین محدوده شهر
جغرافیایی طبیعی	زمین ها کشاورزی و باغات - آب های زیر سطحی - شیب تند و کوه های اطراف - جهت باد
سیاسی	واگذاری زمین به مردم
کالبدی فضایی	خطوط راه آهن - جاده های بین شهری - کمربندی ها و کنار گذر ها - بافت پراکنده موجود

جدول ۴. عوامل موثر بر گسترش شهرها از دیدگاه پیترهاال :ماخذ: مطالعات نگارندگان

اجتماعی و فرهنگی	مهاجرت
اقتصادی	جهانی شدن _ اقتصاد اطلاعاتی _ صنایع جدید_ خصوصی سازی _ رقابت های اقتصادی
برنامه ریزی	سیاست های محیطی (برنامه ریزی منطقه ای)
زیست محیطی	سیاست های حفاظت محیط
کالبدی فضایی	انتقال و ارتباط

عواملی که در بررسی شهرهای مهم دنیا ، به ویژه شهرهای کشورهای توسعه یافته ، از دیدگاه پیترهاال مطرح بوده اند نظیر جهانی شدن ، اقتصاد اطلاعاتی ، خصوصی سازی و غیره ، در ایران نقش تعیین کننده ای را بازی نکرده اند . از طرف دیگر ، عوامل موثر بر گسترش کالبدی شهرهای ایران همچون عوامل جغرافیایی ، واگذاری زمین به مردم و غیره ، در نظریه پیترهاال جایی ندارند .
با توجه به مسائل فوق از آنجایی که ایران با یک تغییر اساسی در ساختار شهرهای خود روبرو خواهد شد و عوامل جدیدی شهرهایش را تحت تاثیر قرار خواهد داد . همچون بسیاری از شهرهای دنیا ، شهر های ایران نیز تحت تاثیر آن عوامل دچار تغییر در ساختار داخلی خود می شوند ، این مسئله در کنار افزایش میزان شهر نشینی و گسترش اندازه شهرها ، موضوع توسعه شهری را به مشکل پیچیده تری تبدیل خواهد کرد ؛ زیرا شهر های ایران هم از درون (ساختار داخلی) و هم از بیرون (محدوده های

اطراف شهر) دچار دگرگونی می شوند. عدم توجه به این مسئله سبب بروز مشکلات بزرگی در برنامه ریزی شهری می شود.
حال با شناختی که از عوامل تاثیر گذار جدید به دست آمد، باید در صدد دست یابی به راه حل هایی بود که بتوان برنامه ریزی شهری را به صورت موفقیت آمیز به پیش برد. پس ابتدا لازم است تاثیر عوامل نو ظهور در ایران بر ساختار داخلی شهرها شناخته شود.
همان طور که بیان گردید، تغییرات را می توان از سه طریق مشاهده نمود :

۱. گرایش به سمت حومه شهرها جهت فعالیت های تولیدی و انبار کالا
۲. گرایش به سمت حاشیه روستاهای اطراف جهت فعالیت های تحقیقاتی و تولیدی با فن آوری های بالا
۳. گرایش به مراکز (گره ها) موجود در حومه شهرها جهت استقرار ادارات و دفاتر تجاری

جدول ۵. مراکز جدید جهت گسترش شهرها : ماخذ: مطالعات نگارندگان

مراکز جدید	توضیحات	موقعیت نسبت به مرکز شهر	فعالیت پیشنهادی
مراکز تجاری فرعی جدید	گاهی اوقات بصورت گسترش مراکز شهری بر روی بندرهای احیا شده یا دوباره توسعه یافته و یا مناطق مبادله کالا است	در حاشیه محدوده اصلی	ادارات و دفاتر تجاری
مراکز حاشیه کلانشهری	وابسته به میزان مبادلات حمل و نقل عمومی در قسمت میانی یا داخلی حومه شهر هستند. گاهی اوقات آنها به عنوان مراکز شهری جدید به کار می روند	در حاشیه محدوده اصلی	ادارات و دفاتر تجاری
شهرهای حاشیه ای	آنها تقریباً در اطراف مکانهای قابل دسترس به شاهراه و فاقد دسترسی به حمل و نقل عمومی گسترش یافتند.	خارج از محدوده اصلی	فعالیت های تولیدی و انبار کالا فعالیت های تحقیقاتی و تولیدی با فن آوری های بالا
اطراف پایانه های حمل و نقل عمومی	به طور کلی در مراکز قدیمی دوباره گسترش یافته در شهرهای مستقل سابق	خارج از محدوده اصلی	فعالیت های تولیدی و انبار کالا فعالیت های تحقیقاتی و تولیدی با فن آوری های بالا

20. The urban system
21. Christaller
22. National and regional cities
23. Patterns of internal shift in global and sub-global cities
24. UK
25. Research and development (R&D)
26. Jean Bastie
27. (Croydon, La Defense, Lyon-Part Dieu, Lille-Euralille, Newark Waterfront, Rosslyn, Ballston, Shinjuku, Shin-Osaka, Paulista)
28. (the New Jersey Zip Strip, Tysons Corner, Aurora between Denver and Fort Worth, Mesa outside Phoenix, San Ramon-Dublin-Pleasanton in the San Francisco Bay Area)

همچنین بر اساس یافته های پیتروال، فشار های شدید بر روی مراکز شهرها به سبب تراکم بالای فعالیت ها در آن محدوده، برنامه ریزان شهری را بر آن داشت تا مناطق غیر مرکزی و جدیدی را برای فعالیت های متمرکز مهم در داخل پوشش اصلی شهر پیدا کنند. با بررسی های انجام شده حداقل ۴ محدوده زیر را می توان مورد توجه قرار داد :

پس در داخل محدوده شهرها و هم چنین در نقاط پیرامونی آنها فضاهای بالقوه مهمی وجود دارند که اگر چه امروزه چندان به چشم نمی آیند لیکن در آینده می توانند به عنوان مراکز مهم شهری ایفای نقش کنند، که باید در تهیه طرح های شهری به آنها توجه بیشتری مبذول گردد.

در پایان، آنچه که لازم است همواره مورد توجه قرار گیرد، این واقعیت است که شهر ها به عنوان یک سیستم پویا واجد تغییرات ساختاری داخلی و خارجی هستند. یعنی هم زمان با گسترش کالبدی شهرها به سبب افزایش جمعیت آنها، این سیستم از دورن هم دچار تغییرات جدی می شود، اگر در طرح های پیشنهادی به این تحولات داخلی توجه نگردد و تنها به محدوده های الحاقی جدید پرداخته شود، مسلماً طرح تهیه شده با مشکلات عدیده ای روبرو خواهد شد.

پی نوشت ها

۱. در مطالعات طرح آمایش سرزمین (مرحله اول ۱۳۷۴) طبقه بندی شهرهای کوچک و میانی و بزرگ به شرح زیر ارائه شده است: شهر کوچک (کمتر از ۵۰،۰۰۰ نفر) - شهر متوسط کوچک (۵۰،۰۰۰ تا ۱۰۰،۰۰۰ نفر) - شهر متوسط بزرگ (۱۰۰،۰۰۰ تا ۲۵۰،۰۰۰ نفر) - شهر بزرگ میانی (۲۵۰،۰۰۰ تا ۵۰۰،۰۰۰ نفر) - شهرهای بزرگ و بسیار بزرگ (۵۰۰،۰۰۰ تا ۲،۰۰۰،۰۰۰ نفر). زبردست، ۱۳۸۳: ۱۰

2. Peter Hall
3. Towards a General Urban Theory
4. The contributing forces
5. Globalisation
6. The informational economy
7. Global cities
8. Sub- global
9. Technical change
10. New industries
11. High-touch
12. Transportation and Communication
13. Migration
14. Environment
15. Rio
16. Environmental politics
17. The San Francisco Bay Area
18. Privatisation and deregulation
19. Competition among places

۲۹. م.م. زیستا، ۱۳۷۸: ۹-۳۱

۳۰. م.م. زیستا، ۱۳۷۹: ۱-۴۲۷ الی ۲-۴۲۷

۳۱. م.م. توسعه و عمران، ۱۳۵۹، فصل ۱: ۶۹ الی ۷۳

۳۲. م.م. توسعه و عمران، ۱۳۵۹، فصل ۱۲: ۹ الی ۱۳

۳۳. م.م. هم سو، ۱۳۶۵، بخش سوم: ۱۰ الی ۲۲

۳۴. م.م. عرصه، ۱۳۶۶: ۵۸ الی ۶۲

۳۵. م.م. شارستان، ۱۳۶۳، جلد اول، فصل ۲

۳۶. م.م. ایران آمایش، ۱۳۶۹: ۸-۲ الی ۱۰-۲

۳۷. م.م. ایران آمایش، ۱۳۶۹: ۱۸۰-۶

۳۸. م.م. شهر و خانه، ۱۳۸۴، فصل ۵: ۹ الی ۱۱

۳۹. م.م. شارمند، ۱۳۶۹: ۸ الی ۱۴

۴۰. م.م. شارستان، ۱۳۶۳، فصل ۵: ۲ الی ۱۸

۴۱. م.م. مرجان، ۱۳۴۵، فصل ۶: ۴۹ الی ۵۴

۴۲. م.م. مرجان، ۱۳۴۵، فصل ۹: ۸۴ الی ۸۵

۴۳. م.م. مؤژدا و همکاران: ۲۵ الی ۱۶۹

فهرست مراجع

۱. باستیه، زان و همکاران، (۱۳۸۲)، "شهر"، مترجم: علی اشرفی، دانشگاه هنر، جلد ۲.
۲. داودپور، زهره، و داریوش اردلان، (۱۳۸۸)، "بررسی تطبیقی عوامل موثر بر گسترش شهرهای بزرگ و میانی (۱۰ شهر ایران - دوره معاصر)"، دوفصلنامه هویت شهر، شماره ۳.
۳. زبردست، اسفندیار، (۱۳۸۳)، "اندازه شهر"، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری - وزارت مسکن و شهرسازی، جلد ۱.
۵. فخراحمد، سیدمهدی، محمدرضا پورجعفر، علی اکبر تقوایی، (۱۳۸۷)، "برنامه ریزی توسعه درون شهری، روشها و ضرورت ها"، دوفصلنامه هویت شهر، شماره ۲.
۶. مزینی، منوچهر، (۱۳۸۱)، "مقالاتی در باب شهرسازی"، انتشارات دانشگاه تهران، جلد ۴.

۱۸. هاشم زاده همایونی، مهرداد، (۱۳۷۴)، "محله و خیابان"، مجله آبادی، شماره ۱۷.
۴. سایت مرکز آمار ایران.
۷. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۷۸)، "طرح جامع شهر اراک"، م.م. زیستا.
۸. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۵۹)، "طرح جامع اردبیل"، م.م. توسعه و عمران.
۹. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۶۵)، "طرح جامع اسلامشهر"، م.م. هم سو.
۱۰. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۶۶)، "طرح جامع ارومیه"، م.م. عرصه.
۱۱. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۶۳)، "طرح جامع بندرعباس"، م.م. شارستان.
۱۲. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۶۹)، "طرح جامع رشت"، م.م. ایران آمایش.
۱۳. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۸۴)، "طرح جامع زاهدان"، م.م. شهر و خانه.
۱۴. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۶۹)، "طرح جامع قزوین"، م.م. شارمند.
۱۵. وزارت مسکن و شهرسازی (۱۳۶۳)، "طرح جامع کرمان"، م.م. شارستان.
۱۶. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۴۵)، "طرح جامع همدان"، م.م. مرجان.
۱۷. وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۶۳)، "طرح جامع همدان"، م.م. مؤژدا و همکاران.
19. Hall , Peter, (1995), "Towards a General Urban Theory", New York University site.
<http://urban.nyu.edu/courses/p112660/hall.pdf>
www.nrdc.org/default.asp
www.epa.gov/smartgrowth.org/index.htm