

بررسی نحوه شکل‌گیری و توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(ه) طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۵

فاطمه ادیبی سعدی نژاد^۱، آرش قاسم پور^۲

۱- عضو هیئت دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر، ایران

۲- دانشجوی دکترای جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر، ایران

چکیده

با توجه به تغییرات سریع جمعیتی و توسعه کالبدی شهرها، لزوم برنامه‌ریزی برای توسعه آتی، بیش‌ازپیش احساس می‌شود؛ بنابراین لازم است، توسعه کالبدی با توجه به عوامل تأثیرگذار در آن، به‌گونه‌ای صورت گیرد که همگام با توسعه فیزیکی مطلوب شهر، کمترین خسارت به محیط‌زیست وارد گشته و بتوان با حفظ محیط‌زیست به توسعه پایدار شهر نیز دست‌یافت. هدف از این مطالعه بررسی نحوه شکل‌گیری و توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(ه) طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۵ می‌باشد. به‌منظور اولویت‌بندی عوامل مؤثر در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(ه) از فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی استفاده شده است. در مجموع، شهر طی سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۷۵ از توسعه فیزیکی سریعی برخوردار بوده که از دلایل عمده آن می‌توان بالا بودن نسبی نرخ رشد جمعیت شهر در این دوره (۱۳۷۵-۱۳۴۵)، وجود راه‌های ارتباطی مناسب از جمله راه‌آهن و وجود برنامه‌ریزی مشخص در ابعاد ملی برای ایجاد تحول مبتنی بر توانایی‌های منطقه را نام برد. پس از استخراج مؤلفه‌های توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(ه) وزن مربوط به هر مؤلفه استخراج شد. مهم‌ترین عوامل بازدارنده توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(ه) به ترتیب اولویت مربوط به معیار سستی زمین و آبگیر بودن، آب‌وهوا و جنس خاک با ضریب وزن به ترتیب ۰/۱۲۸، ۰/۲۱۵ و ۰/۲۳۷ می‌باشد. مهم‌ترین عوامل گسترش دهنده در توسعه کالبدی نیز به ترتیب اولویت شامل: هم‌جواری با دریا، راه‌آهن اهواز - بندر امام خمینی^(ه) و آزادراه اهواز - بندر امام خمینی^(ه) با ضریب وزن ۰/۱۱۲، ۰/۱۱۵ و ۰/۱۱۷ می‌باشد.

کلمات کلیدی: توسعه کالبدی، توسعه پایدار، فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی، شهر بندر امام خمینی^(ه)

۱- مقدمه

وجود نابرابری و عدم تعادل فضایی در ساکنین مناطق مختلف یک شهر به‌هیچ‌وجه پدیده‌ای جدید در هیچ‌یک از شهرهای جهان نیست؛ اما در کشورهای درحال توسعه به دلیل فاحش بودن تفاوت‌های اجتماعی-اقتصادی و نابرابری و عدم تعادل در خدمات شهری، تفاوت فضایی شهرها تشدید شده است زیرا که ساختار فضایی یک شهر متشکل از اجزاء و عناصری است که با یکدیگر درکنش متقابل هستند که ناپایداری هر کدام از این اجزاء بر کل ساختار تأثیر خواهد گذاشت (مبارکی و عبدلی، ۱۳۹۲: ۵۰). کاهش نابرابری در بهره‌مندی از منابع و امکانات جامعه، یکی از معیارهای اساسی توسعه پایدار به شمار می‌رود در این میان نابرابری‌های منطقه‌ای و محله‌ای از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. (سرائی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۷۶). امروزه در بسیاری از شهرهای جهان مسائل ضروری و اساسی مانند ترافیک و تراکم زمین، ساختمان‌های متروک و بایر، مشکلات مواد زائد، تغییر کاربری زمین، آلودگی آب و بسیاری از موضوعات زیست‌محیطی دیگر موضع پایداری شهرها را مطرح می‌کنند (ربیع‌فر و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۰۸) از سوی دیگر توسعه، فرایندی کمی و کیفی است که در یک جامعه در همه ابعاد اجتماعی-اقتصادی و فرهنگی آن اثر می‌گذارد و سطوح مختلف زندگی را در برمی‌گیرد؛ یا به تعبیری می‌توان گفت توسعه فرآیندی است که یک جامعه را از وضعی خاص به وضعی بهتر (دست‌کم از نظر کیفیات زندگی) می‌رساند (سرائی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۸۷) بنابراین، با توجه به مسائل و مشکلاتی که شهرها امروزه با آن گریبان‌گیر



هستند باید به ابعاد و اصول توسعه پایدار شهری توجه نمود و برای رسیدن به توسعه پایدار انسانی، شهر پایدار و پایداری شهری باید خصوصیتی که یک شهر سالم لازم است داشته باشد را مدنظر قرارداد (ربیعی فر و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۰۸). توسعه کالبدی عبارت است از تحول سیما، ریخت و پیکر فضایی شهر توأم با گسترش فیزیکی شهر در نتیجه رشد جمعیت، توسعه ساخت‌وسازهای انسانی، اقتصادی، سیاسی یا کاربری اراضی. به عبارت دیگر توسعه کالبدی روند متحول، جهت پاسخ‌گویی به نیازها و خواسته‌های شهروندان و دربرگیرنده فضای کالبدی جهت کارکردها و فعالیت‌های نوین است که در حالت مطلوب و ارگانیک پایه‌های تحولات اجتماعی حرکت می‌کند و ارتباط متقابل فضای کالبدی و تحولات اجتماعی - اقتصادی همواره به‌گونه‌ای است که هرگونه کاستی و نقیصه که در پدیده به وجود می‌آید عوارض آن در دیگری منعکس می‌شود (شیعه، ۱۳۸۵: ۷۵). غفاری معتقد است پایداری از مقولات اقتصادی، محیط‌زیست، اجتماعی و فرهنگی و کالبدی تشکیل شده است (نوریان و عبداللهی، ۱۳۸۹: ۵۰). بنابراین به‌منظور دستیابی به شهری پایدار، نیاز به شناسایی و تقویت شاخصه‌های پایداری در شهرها می‌باشیم، این موضوع در شهرهای بزرگ از نمود بیشتری برخوردار است (عربی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱). توسعه فیزیکی شهر فرآیندی پویا و مداوم است که طی آن محدوده‌های فیزیکی شهر و فضاهای کالبدی آن در جهات عمودی و افقی افزایش می‌یابد و اگر این روند سریع و بی‌برنامه باشد به ترکیب فیزیکی مناسبی از فضاهای شهری نخواهد انجامید. در نتیجه سیستم‌های شهری با مشکلات عدیده‌ای مواجه خواهند شد (زنگی‌آبادی، ۱۳۷۱: ۵). مهم‌ترین مسائلی را که رشد بی‌رویه شهرها در اثر توسعه حومه‌نشینی به وجود آورده است عبارت است از: اسراف در استفاده از زمین، فقدان تسهیلات و امکانات شهری کافی، توزیع نامتعادل و نارسای خدمات و امکانات، تفاوت فاحش در ارزش زمین و مسکن و شرایط زیستی آن و در نهایت اختلافات طبقاتی و جدایی‌گزینی اجتماعی و اقتصادی. با بروز ضایعات زیست‌محیطی و کاهش سطح عمومی زندگی مردم به‌ویژه در جوامع شهری طی دهه‌های گذشته رهیافت توسعه پایدار به‌عنوان موضوع روز دهه آخر قرن بیستم از سوی سازمان ملل مطرح و به‌عنوان دستور کار قرن بیست و یکم در سطوح جهانی، منطقه‌ای و محلی (شهر و روستا) تعیین گردید (روزلند، ۱۹۹۶: ۱۹۹). از جمله مطالعه صورت گرفته در زمینه شکل‌گیری و ارزیابی توسعه کالبدی شهرها در داخل کشور می‌توان به مطالعات ارائه‌شده در ادامه اشاره کرد. موحد و تبار (۱۳۹۸) در مطالعه‌ای به تحلیل الگوی گسترش کالبدی شهر بابل با تأکید بر توسعه پایدار پرداختند. هدف از این پژوهش شناخت الگوی گسترش کالبدی شهر بابل و مناسب‌سازی الگوی گسترش شهر با معیارها و ضوابط شهری است. روش جمع‌آوری اطلاعات موردنیاز تحقیق به دو صورت مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی می‌باشد که به‌منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها از مدل‌های تحلیلی SWOT، آنتروپی شانون و هلدن بهره گرفته شده است. هم‌چنین روش تحقیق پژوهش حاضر توصیفی - اکتشافی از نوع تحلیلی است. تحقیق نیز ماهیتاً از نوع کاربردی است. نتایج تحقیق نشان داد شهر بابل در سال‌های اخیر به دلیل رشد شتاب‌زده تحولات زیادی را شاهد بوده است که از حالت هسته‌ای شعاعی خارج شده و به‌صورت خطی و پراکنده در حاشیه رودخانه بابل رود توسعه پیدا کرده است و به‌منظور گسترش با موانعی مواجه است که شامل مناطق جهت شمالی، جنوب غربی و غربی می‌باشد. در مطالعه دیگری اسکندری و زنگانه (۱۳۹۸) به تحلیل اقتصاد محلی و تأثیر آن بر وضعیت کالبدی - فضایی شهر بستان‌آباد پرداختند. در این تحقیق تلاش شد ضمن توجه به عوامل اصلی توسعه اقتصادی در سطوح محلی و شهری به عوامل اصلی اثرگذار بر وضعیت کالبدی فضایی شهری نیز توجه شود. توسعه بر اساس استراتژی توسعه اقتصادی محلی رویکردی است که در چند دهه اخیر برای بهبود شاخص‌های اقتصادی در کشورهای مختلف اتخاذ شده است. کاهش بیکاری، شناسایی پتانسیل‌های منطقه‌ای و افزایش درآمد و به‌تبع آن کاهش فقر، از نتایج پیاده‌سازی این استراتژی توسعه می‌باشد. از این‌رو مسئله بهبود وضعیت کالبدی و توسعه شهری، شهر بستان‌آباد مورد توجه تحقیق حاضر قرار گرفت. این تحقیق با رویکردی کلی توصیفی - تحلیلی و با استفاده از داده‌های اسنادی موجود و داده‌های آماری تدوین شده است. بر اساس مبانی و چارچوب نظری این تحقیق تأثیر اقتصاد محلی بر وضعیت کالبدی، شهر بستان‌آباد در پیوند با گسترش مناسبات و ارتباطات اقتصادی با شهرهای مجاور و روستاها و توسعه اقتصادی بازارهای محلی صورت گرفته است. با توجه به بررسی‌های صورت گرفته از شهر بستان‌آباد در زمینه اقتصادی، به‌وسیله روش ضریب مکانی LQ مشخص شد که این شهر در بخش خدمات با دارا بودن نزدیک به ۶۸ درصد شاغلین نقش خدماتی بازرگانی به خود گرفته است، البته این شهر به دلیل قرار گرفتن در محور تجهیز یافته بستان‌آباد تبریز و بستان‌آباد اردبیل نقش ارتباطی نیز به خود گرفته است. میرزا و احمدی (۱۳۹۸) در مطالعه‌ای به شناخت سیر تاریخی برنامه‌ریزی کالبدی معماری و بررسی روند تغییرات کالبدی و کارکردی در بافت فرسوده

خاماچیلار خوی در شهرستان خوی، محله ۲ ناحیه ۱ محله خاماچیلار پرداختند. تحقیق حاضر به صورت تحلیلی و توصیفی انجام پذیرفته و همچنین با شیوه استدلالی، به منابع و متون معتبر کتابخانه‌ای، استنادی و شبکه جهانی اینترنت نیز ارجاع شده است. سپس با توجه به اطلاعات به دست آمده به بررسی امکانات، خدمات و وضعیت کلی بافت فرسوده شهرستان خوی پرداخته شد. مهم‌ترین ویژگی این بافت‌ها این است که اغلب در مرکز شهرهای قدیمی قرار دارند و به عنوان هسته اولیه تشکیل دهنده شهر محسوب می‌شوند. شکل‌گیری و رشد ارگانیک از دیگر مشخصات این بافت‌ها می‌باشد. همچنین عناصر اصلی و تعیین کننده شالوده شهر شامل مسجد جامع، بازار و محله‌های مسکونی هستند. بافت فرسوده محله دو ناحیه (محدوده خامچیلار)، شهر تاریخی خوی با مراکز تاریخی و فرهنگی که گنجینه‌ای گران بها از تاریخ و فرهنگ را در خود جای داده است با مشکلات فیزیکی و اجتماعی روبرو است و از طرفی مقصد مهمی در جذب گردشگر است که سعی در شناخت و ارائه راهکارهایی برای نوسازی بافت‌های فرسوده و تاریخی شهری در محدوده مورد نظر هستیم. در ادامه تعدادی مطالعات انجام شده در خارج کشور آورده شده است. پکا کواپپلا^۱ و همکاران (۲۰۰۹) برنامه‌ریزی گردشگری پایدار و توسعه منطقه‌ای در نواحی پیرامون کشورهای شمال اروپا را مورد مطالعه قرار داده‌اند. از دیدگاه آنان، گردشگری به دلیل اثرات مثبت اقتصادی، محرک توسعه منطقه‌ای در پیرامون است اما به دلیل برخی اثرات منفی، الزاماً بهترین ناجی مناطق پیرامونی رو به افول به شمار نمی‌رود. از این رو، ایجاد توازنی بین اثرات مثبت و منفی به منظور دستیابی به توسعه پایدار ضروری است. دلیک هودالاه^۲ (۲۰۱۰) زمینه‌ها، دیدگاه‌ها و ظرفیت‌های بنیادی برنامه‌ریزی پیرا شهری در اندونزی را مطالعه کرده است. وی تغییرات سریع و پیش‌بینی نشده، جدایی فضایی و اجتماعی و چندپارگی سازمانی (نیروهای چندگانه نهادی) را چالش‌های اصلی عرصه‌های پیراشهری در آسیای شرقی دانسته است. در نتیجه، توسعه چارچوب ظرفیت‌ساز نهادی بر اساس رهیافت‌های شبکه‌ای، گفتمانی و فرصت‌های موجود، برای مقابله با نهادهای رسمی غیر پاسخگو و بهبود حکمروایی در عرصه‌های پیراشهری را لازمه برنامه‌ریزی برای رفع چالش‌ها در این عرصه‌ها می‌داند. معضلاتی همچون آلودگی هوا، آب، خاک، صوت و استفاده بیش از حد از منابع تجدید ناپذیر و تولید بیش از حد ضایعات و به تبع آن مشکلات اقتصادی، اجتماعی، کالبدی از جمله فقر، بیکاری، ترافیک، حاشیه‌نشینی، عدم دسترسی به امکانات بهداشتی و درمانی و عدم توزیع عادلانه امکانات و خدمات در سطح شهرها باعث گردیده تا انسان نیمه دوم قرن بیستم راهبرد توسعه پایدار را مطرح کند. به طور کلی توسعه شهری زمانی می‌تواند در جهت پایداری قرار گیرد که بتواند راهکارهای مشخص را برای تأمین مطلوب نیازهای خدماتی ساکنان ارائه دهد که به علت نگرش بخشی، ضعف ساختاری مدیریت شهری و فقدان مشارکت مردمی، سازمان‌های خدمات رسان شهری نتوانستند به صورت کارا به توزیع فضایی عادلانه خدمات پردازند. رشد روزافزون شهرها متأثر از رشد جمعیت و مهاجرت، منجر به ساخت و سازهای بدون برنامه‌ریزی و تغییرات زیاد در ساختار فضایی به ویژه توسعه فیزیکی شهر در مکان‌های نامساعد طبیعی گشته است که هدایت آگاهانه و سازمان‌دهی اساسی را می‌طلبد (نظریان، ۱۳۸۱: ۱۰)؛ بنابراین یکی از مشکلات عمده در برنامه‌ریزی شهری با توجه به رشد جمعیت و کمبود مکان‌های مناسب برای رشد شهری، تعیین جهت مناسب و نحوه توسعه کالبدی شهر برای جواب‌گویی به نیازهای فعلی و پیش‌بینی برای نیازهای آینده می‌باشد (کلانتری، ۱۳۸۰: ۱۱۶). پیرامون بررسی توسعه کالبدی مطالعات متعددی انجام گرفته است، ولی نکته مهم اینجاست که بیشتر این تحقیقات روی کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور انجام گرفته و درباره شهرهای میانه و کوچک کمتر پرداخته شده است. امروز کمتر شهری از شهرهای کشورمان می‌توان یافت که با مسائل و مشکلات ناشی از توسعه فیزیکی درگیر نباشد. پدیده‌ای که از ابتدای قرن حاضر آغاز شده، در نیم قرن گذشته به بسیاری از شهرها سرایت کرده و در دو دهه گذشته در بسیاری از شهرها مسئله‌ساز و مشکل‌آفرین شده است؛ بنابراین در این پژوهش به بررسی نحوه شکل‌گیری و توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۶) طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۵ پرداخته شده است.

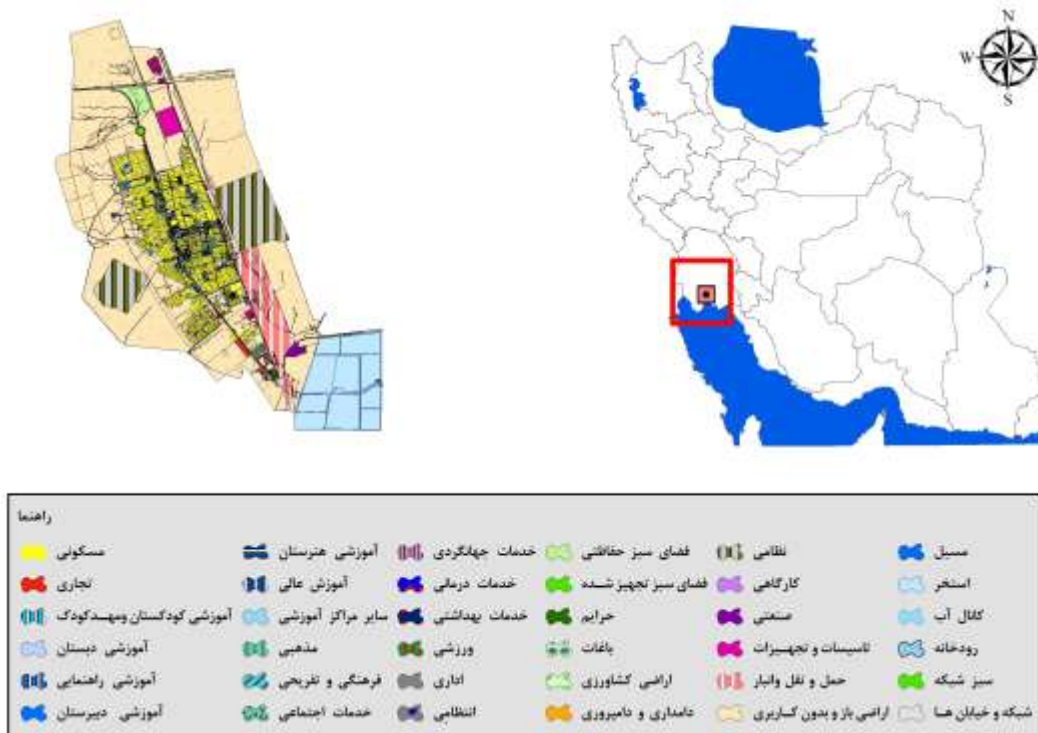
۲- مواد و روش‌ها

۲-۱- منطقه مورد مطالعه

1 - Pekka Kauppila
2 - Delik Hudalah

هشتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

شهر بندر امام خمینی^(۵) در شهرستان ماهشهر و در جنوب غربی و بخش جلگه‌ای استان خوزستان قرار دارد این شهر در موقعیت جغرافیائی ۴۹ درجه و ۸ دقیقه طول شرقی و ۳۰ درجه و ۳۳ دقیقه عرض شمالی به فاصله ۸۵ کیلومتری شرق آبادان و ۱۲ کیلومتری غرب ماهشهر و ۱۵۵ کیلومتر شهر اهواز واقع شده است. شهر بندر امام خمینی^(۵) از شرق به محدوده قانونی شهر ماهشهر، از جنوب به شبه جزیره بندر امام خمینی^(۵) و خور موسی و در فاصله ۳۰ کیلومتری از شمال به رودخانه جراحی محدود می‌شود. این شهر در سرزمین پرفرازونشیب ساحلی دریا قرار دارد که عمق آب ساحل خلیج فارس با این سرزمین به استثناء پیش رفتگی خور موسی کم بوده و از محل رأس در امتداد جنوب شرقی امتداد یافته است. مجتمع بندری امام خمینی^(۵) که مهم‌ترین بندر بین‌المللی و پایانه دریایی ایران در سواحل آب‌های جنوبی کشور می‌باشد، به‌عنوان یک پایگاه ارزشمند ارتباطی بین آب‌های گرم خلیج فارس و آب‌های سرد سرزمین شمالی از ویژگی‌ها و قابلیت‌های خاصی برخوردار است. به دلیل عمق مناسب آب و موقعیت نسبی مناسب بندر نسبت به منابع نفتی کشور اسکله‌های آن برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ تجاری اقیانوس‌پیما گسترش پیدا کرد. بندر امام خمینی^(۵) با دارا بودن بیش از نیمی از اسکله‌های کشور یعنی ۳۷ پست اسکله به طول تقریبی ۷ کیلومتر، بزرگ‌ترین پایانه دریایی ایران محسوب می‌شود (چراغی، ۱۳۷۹: ۳۳).



شکل (۱): موقعیت و توزیع انواع کاربری اراضی شهر بندر امام خمینی^(۵)

۲-۲- اولویت‌بندی عوامل مؤثر در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵)

به‌منظور اولویت‌بندی مؤلفه‌های مربوط به توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵) از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی^۱ استفاده خواهد شد. تحلیل سلسله مراتبی یکی از روش‌های تصمیم‌گیری است. به معنی فرآیند تحلیل سلسله مراتبی است. انتخاب سنج‌ها بخش اول واکاوی AHP است. سپس بر اساس سنج‌های شناسایی شده، نامزدها ارزیابی می‌شوند. واژه گزینه‌ها یا نامزدها هم‌معنای واژه alternative یا candidates بوده و به‌جای هم بکار می‌روند. علت سلسله مراتبی خواندن این روش آن است که ابتدا باید از اهداف و راهبردهای سازمان در رأس هرم آغاز کرد و با گسترش آن‌ها سنج‌ها را شناسایی کرد تا به پایین هرم برسیم. این روش یکی از روش‌های پرکاربرد برای رتبه‌بندی و تعیین اهمیت عوامل است که با استفاده از مقایسات زوجی گزینه‌ها به اولویت‌بندی هر یک از معیارها پرداخته می‌شود. چنانچه گزینه‌ها زیاد باشد تشکیل ماتریس مقایسات زوجی کار دشواری است. برای تهیه پرسشنامه از

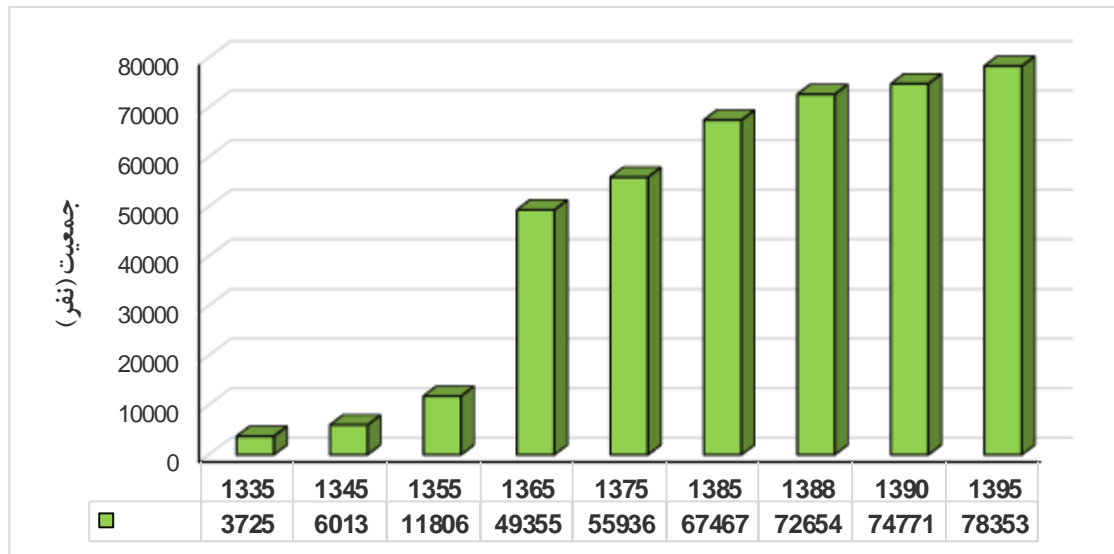
1- Analytical Hierarchy process

مقایسه زوجی گزینه‌ها استفاده می‌شود و می‌بایست هیچ مقایسه زوجی از قلم نیفتد؛ بنابراین بعد از استخراج ابعاد و شاخص‌های تحقیق به منظور اولویت‌بندی شاخص‌های تحقیق از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) استفاده می‌شود.

۳- نتایج

۳-۱- نوسانات جمعیتی شهر بندر امام خمینی^(۵)

جمعیت بندر تا قبل از اشغال متفقین ۵۰۰ نفر بود که شامل کارکنان دولتی و کارکنان دو خط کشتیرانی هانزالین و استریک بودند و ۷۰۰ نفر هم کادر نیروی دریایی و گروهان اعزامی لشکر ۶ خوزستان و در کل جمعیت بندر از سال ۱۳۰۶ تا سال ۱۳۱۸ که عملیات ساختمانی مرحله اول بندر به پایان رسید بین ۷ تا ۱۰ هزار نفر شد که بیشتر ایرانی و مابقی از کشورهای آمریکا، انگلستان، آلمان، فرانسه، بلژیک، دانمارک، نروژ، بلغارستان، رومانی، ارمنستان و شمار بسیاری هم هندی بودند در پایان این دوره جمعیت ساکن به ۱۰۰۰ نفر تا ۱۲۰۰ نفر رسید اما در زمان اشغال متفقین که نیروهای نظامی منطقه را اشغال کردند این جمعیت رو به افزایش نهاد و به ۲۰ هزار نفر و همچنین ۳۰ هزار نفر و در نهایت به ۶۰ هزار نفر رسید که بالغ بر ۵۰ هزار نفر آن را نیروهای نظامی خارجی تشکیل می‌داد که کار تدارکات و تجهیز نیروهای روسی را به عهده داشتند به طوری که در سربندر یک پادگان بزرگ با همه امکانات رفاهی، بهداشتی درمانی، ورزشی و تدارکاتی را احداث کردند که گنجایش بالغ بر ۸۰ هزار نفر نیرو را داشت با همه امکانات سرگرمی، ورزشی، بهداشتی، رفاهی و نظامی از قبیل سرباز، تانک، تعمیرات و ماشین‌آلات نظامی و در واقع بندر و سربندر را به یک پادگان بزرگ لجستیکی تبدیل کردند که نیروهای متفقین را به شمال ایران و سرانجام به روسیه می‌رساندند تا موجبات شکست آلمان را فراهم آورند؛ اما به محض خروج متفقین از بندر این جمعیت به یک‌باره از ۵۰ یا ۶۰ هزار نفر در اردیبهشت ۱۳۲۵ به ۱۰ هزار نفر رسید و در سال ۱۳۲۶ کاهش یافت و در سال ۱۳۲۵ به بیش از ۷۰۰۰ نفر و در سال ۱۳۴۵ نزدیک به ۱۰ هزار نفر و در سال ۱۳۵۶ قریب به ۲۵ هزار نفر شد. در سال ۱۳۷۵ تعداد جمعیت ساکن بندر ۷۵ هزار نفر و در سال ۱۳۸۵ تعداد جمعیت ساکن بندر ۸۰ هزار نفر برآورد شده است. در سرشماری پاییز سال ۱۳۹۰ جمعیت ساکن شهر ۷۵ هزار نفر است. البته در زمان جنگ به یک‌باره جمعیت شهر در سال ۱۳۵۹ به ۱۱۰ هزار نفر یعنی سه برابر جمعیت شهر که به تدریج با برنامه‌ریزی مسئولین و خاتمه جنگ که برخی از این جمعیت به آبادن و خرمشهر برگشتند جمعیت شهر رو به کاهش نهاده و به ۷۰ هزار نفر رسید ولی امروزه جمعیت ساکن و شناور شهر همان ۱۱۰ هزار نفر در سال ۱۳۵۹ می‌باشد با این تفاوت که در آن موقع دو یا سه خانواده در یک‌منزل زندگی می‌کرد و به شدت کمبود مسکن مشکل‌ساز بود اما امروز نه تنها مشکل مسکن نداریم بلکه بسیاری از منازل خالی و منتظر خریدار و مستأجر می‌باشند (چراغی، ۱۳۹۲: ۲۷). پرجمعیت‌ترین منطقه شهر، منطقه ۱ و کمترین منطقه ۳ می‌باشد. این منطقه جزء اراضی طرح تفصیلی ۲۵۰ هکتاری شهر است که در حال حاضر ساخت‌وسازهای مربوط به آن طرح در آن در حال اجرا می‌باشد. در بازنگری طرح جامع ظرفیت جمعیت‌پذیری شهر بندر امام برای یک دوره ۱۰ ساله پیش‌بینی شده است با تصویب طرح تفصیلی و آماده‌سازی اراضی ۲۵۰ هکتاری جمعیت بالای ۲۰ هزار نفر در آن دیده شده است، جمعیت افق طرح تا سال ۱۴۰۰ در بازنگری طرح جامع بر مبنای رشد ۲/۶۸ درصد در سال برابر ۹۹۶۹۲ نفر برآورد شده است که متشکل از ۲۵۰۰۰ خانوار خواهد بود. جمعیت شهر بندر امام در آخرین سرشماری که مربوط به سال ۱۳۹۵ می‌باشد برابر با ۷۸۳۵۳ نفر می‌باشد. شکل (۲) روند تغییرات جمعیت طی چند دهه اخیر را نشان می‌دهد.



شکل (۲): روند تغییرات جمعیتی شهر بندر امام خمینی^(۵)

۲-۳- آب و هوای شهر بندر امام خمینی^(۵)

منطقه بندر امام خمینی^(۵) دارای ویژگی آب و هوای متأثر از آب و هوای نیمه استوایی گرم و مرطوب می باشد و دارای اقلیم فراهشک گرم می باشد. این منطقه همانند سایر مناطق ساحلی خلیج فارس دارای میزان بارندگی نسبتاً کم ولی با رطوبت نسبی زیاد در هوا می باشد. دمای آن تقریباً همیشه بالای صفر درجه سانتی گراد می باشد. از آنجاکه شهر بندر امام خمینی^(۵) دارای ایستگاه هواشناسی نمی باشد، اطلاعات مربوط به هواشناسی بر اساس ایستگاه ماهشهر که مشابه این شهر می باشد مورد استفاده قرار گرفته است. طبقه بندی اقلیمی هر منطقه و شهر بر اساس اطلاعات به دست آمده از ایستگاه های هواشناسی انجام می پذیرد و از آنجاکه کشور ما سابقه کمی در جمع آوری اطلاعات هواشناسی دارد، بسیاری از مناطق کشور فاقد ایستگاه هواشناسی می باشند و با توجه به شباهت اقلیمی ماهشهر و بندر امام خمینی^(۵) اطلاعات اقلیمی بندر امام خمینی^(۵) در غالب ایستگاه سینوپتیک ماهشهر تجزیه و تحلیل می گردد. سفره آب های زیرزمینی در منطقه بندر امام خمینی^(۵) عموماً در عمق ۱/۵ متری است و کیفیت آن نامطلوب و دارای شوری زیاد می باشد که باعث محدودیت کشت می گردد کمی قابلیت جذب آب در زمین و کم بودن شیب کانال ها و تبخیر سطحی شدید تمرکز غلظت نمک را در آب تشدید می نماید. تنها رودخانه اصلی منطقه رود جراحی است که از کوه های نسبتاً مرتفع بخش طیبی در کهکیلویه به نام رود مارون سرچشمه گرفته و در جهت جنوب غربی وارد دشت بهبهان شده و سپس در جهت شمال شرقی به دشت باریک جایزان می رسد و پس از عبور از جنوب دشت رامهرمز و دریافت آب رودخانه اله به سمت شمال و سپس جنوب غربی تحت نام رود جراحی به دشت های وسیع خلف آباد و مرداب شادگان می رسد. تغییرات فصلی میزان آب این رودخانه نسبتاً زیاد است. جراحی در فصول زمستان و بهار بسیار پر آب می شود و گاه سیلاب های خطرناک را موجب می گردد در حالی که در فصل تابستان از میزان آب آن کاسته شده و امکانات بهره برداری را محدود می نماید.

۳-۳- روند تحولات و شکل گیری شهر بندر امام خمینی^(۵)

پیدایش شهر بندر امام خمینی^(۵) به آغاز طرح احداث و گسترش اسکله و تأسیسات بندری در جزیره بندر امام خمینی (شاهپور سابق) بازمگشت می نماید. در سال های آخر دهه ۱۳۴۰ همزمان با افزایش حجم مبادلات خارجی و محدودیت های بندر خرمشهر طرح ایجاد بندر و اسکله های مناسب در بندر امام در دستور کار قرار می گیرد. در این زمان شهر سربندر به عنوان نقطه شهری موجود نبوده و یکی از بخش های تابعه شهرستان ماهشهر به حساب می آمده است و اغلب اهالی آن نیز در محل جزیره بندر اقامت یا کار داشته اند. با شروع عملیات طرح توسعه و احداث بندر، سکنه جزیره بندر به محل کنونی انتقال داده می شوند و شهر سربندر بر اساس طرحی بسیار ابتدایی مرکب از اهالی مذکور و جمعیتی که به طور متفرق در حوالی محل فعلی بوده اند شکل می گیرد. بر اساس نتایج آمارگیری سال ۱۳۴۵ جمعیت شهر شامل سکنه بندر و ساکنین محل فعلی شهر جمعاً برابر است با ۸۲۹۸ نفر که در ۱۶۸۴ خانوار متشکل بوده اند.

هشتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

متوسط بعد خانوار در سال ۱۳۴۵ برای اهالی بخش سربندر ۵/۷ نفر، برای سکنه بندر که غالب اهالی بعدی شهر را تشکیل دادند ۴/۷ نفر و بعد مجموع جمعیت برابر با ۴/۹ نفر در خانوار بوده است. در تشریح علت کمتر بودن بعد خانوار اهالی جزیره بندر چنین استنباط می‌شود که بخشی از اهالی مذکور کارگران بندر بوده که برای کار و بدون خانوار به محل آمده بودند. بنا بر آنچه گفته شد شهر سربندر جزء سکونتگاه‌های جدید کشور و استان خوزستان می‌باشد و از نظر قدمت تاریخی سابقه چندانی ندارد و تکوین آن مرهون فعالیت‌های بندری و مجتمع پتروشیمی بندر امام خمینی^(۵) است. سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۶۵ اطلاعات جدیدتری از کمیت و ترکیب اهالی شهر به دست می‌دهد. در سرشماری سال ۱۳۶۵ دیگر از جمعیت اهالی بندر سخنی نیست و از شهر بندر امام خمینی^(۵) (سربندر) یکجا آمار داده شده است. دوره اول این توسعه طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ می‌باشد که شامل اراضی ۳۸ دستگاه قدیم گمرک، ۱۲۸ دستگاه بندر، قدیم راه‌آهن و قدیم شهرداری بوده است و بر این اساس هسته اولیه و تاریخی شهر طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ شکل گرفت. در این دوره مساحت شهر ۱۵/۸ هکتار و ۱/۹ درصد از کل مساحت شهر را به خود اختصاص داده بود. در ضمن قسمتی از اراضی ضلع غربی بلوار آیت‌الله طالقانی نیز طی این دوره ساخته شده است. دوره دوم این توسعه طی سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۵ می‌باشد که شامل اراضی ۷۰۰ دستگاه، ۳۰۰ دستگاه، کوی ابادر، مرکز قدیم شهر، ۱۰۰ دستگاه (کوی چمران)، ۶۲ دستگاه و شهرک شهید صباغان (کمپ بی - ایران ژاپن سابق) می‌باشد. در این دوره به مساحت شهر ۲۴۳/۵ هکتار افزوده شد که ۲۸/۹ درصد از کل مساحت شهر را به خود اختصاص می‌داد. لازم به ذکر است که انتقال جمعیت از بندر امام خمینی^(۵) به محل سکونت جدید که به سربندر معروف است در اواخر این دوره صورت گرفته است. دوره سوم این توسعه طی سال‌های ۱۳۵۵ تا ۱۳۶۵ می‌باشد که شامل اراضی شهرک شهید صدوقی، فاز یک، شهرک شهید دستغیب، شهرک مقداد، کوی شهید بهشتی (۲۵۰ دستگاه)، کوی فرهنگیان و قسمتی از اراضی ورودی شهر از سمت پلیس‌راه واقع در بلوار آیت‌الله خامنه‌ای می‌باشد. در این دوره به مساحت شهر ۲۵۳ هکتار افزوده شد که ۳۰ درصد از کل مساحت شهر را به خود اختصاص می‌داد. دوره چهارم این توسعه طی سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۳۷۵ می‌باشد که شامل اراضی فاز ۳، تعاونی گمرک، فاز ۴ و ۴۰۰ واحد بندر می‌باشد. در این دوره به مساحت شهر ۱۵۶/۹ هکتار افزوده شد که ۱۸/۶ درصد از کل مساحت شهر را به خود اختصاص می‌داد. در ضمن قسمتی از اراضی ضلع غربی بلوار آیت‌الله طالقانی نیز طی این دوره ساخته شده است. دوره سوم و چهارم مصادف با دوره سریع شهرنشینی و توسعه کالبدی شهرهای کشور می‌باشد. شهر بندر امام خمینی^(۵) از این قاعده مستثنا نبوده و این قاعده شهرنشینی را تجربه کرده است به طوری که طی این دو دوره (۱۳۷۵ - ۱۳۵۵) به مساحت شهر ۴۰۹/۹ هکتار افزوده شد که ۴۸/۶ درصد از کل مساحت شهر را به خود اختصاص می‌داد. دوره پنجم این توسعه طی سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ می‌باشد که شامل اراضی مجتمع ورزشی شهید حق‌گو، قسمتی از اراضی ورودی شهر از سمت پلیس‌راه واقع در بلوار آیت‌الله خامنه‌ای و پارک تفریحی بوستان حافظ می‌باشد. در این دوره به مساحت شهر ۱۳/۵ هکتار افزوده شد که فقط ۱/۶ درصد از کل مساحت شهر را به خود اختصاص می‌داد. در این دوره سرعت توسعه فیزیکی شهر نسبت به کلیه دوره‌ها پایین‌تر بوده است. در ضمن قسمتی از اراضی ضلع غربی بلوار آیت‌الله طالقانی نیز طی این دوره ساخته شده است. دوره ششم این توسعه طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ بوده که شامل اراضی فاز ۵ می‌باشد در این دوره به مساحت شهر ۳۶/۱ هکتار افزوده شد که ۴/۳ درصد از کل مساحت شهر را به خود اختصاص می‌داد. در این دوره عدم مدیریت درست زمین از سوی دست‌اندرکاران شهری سبب شد تا بخشی از زمین‌های غربی شهر تصرف شود. دوره هفتم این توسعه طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ می‌باشد در این دوره ۲۵۰ هکتار به مساحت شهر تحت عنوان اراضی سایت مسکن مهر افزوده شده است. در جدول (۳) تغییرات توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵) طی چند دهه اخیر آورده شده است.

جدول (۳): دوره‌های توسعه فیزیکی شهر بندر امام خمینی^(۵)

دوره‌های توسعه کالبدی	سطح توسعه (مترمربع)	سطح توسعه (هکتار)	درصد
هسته اولیه و تاریخی از سال ۱۳۳۵ - ۱۳۴۵	۱۵۸۴۳۵/۹	۱۵/۸	۱/۹
توسعه از سال ۱۳۴۵ - ۱۳۵۵	۲۴۳۴۹۱۰/۲	۲۴۳/۵	۲۸/۹
توسعه از سال ۱۳۶۵ - ۱۳۵۵	۲۵۳۰۱۶۱/۵	۲۵۳	۳۰
توسعه از سال ۱۳۷۵ - ۱۳۶۵	۱۵۶۸۸۰۱/۲	۱۵۶/۹	۱۸/۶

هشتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

۱/۶	۱۳/۵	۱۳۴۶۱۵/۴	توسعه از سال ۱۳۸۵-۱۳۷۵
۴/۳	۳۶/۱	۳۶۰۷۱۲/۳	توسعه از سال ۱۳۹۰-۱۳۸۵
۱۴/۷	۱۲۴/۱	۱۲۴۰۸۹۳/۹	شبکه معابر اصلی
۱۰۰	۸۴۲/۸	۸۴۲۸۵۳۰/۴	جمع کل:

توسعه آتی شهر بندر امام خمینی^(۵) در طی سال‌های برنامه این طرح و سال‌های پس‌از آن در گرو شرایط حاکم بر مجموعه شهری و بندری خور موسی است. واقعیت این است که شرایط خاص دریایی و جغرافیایی خور موسی آن چنان ویژه و استثنایی است که این منطقه را به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ورود و خروج کالا بدل ساخته است. این کیفیت ویژه موجب استعداد فراوانی برای توسعه آینده چه در طول این برنامه و چه در سال‌های پس‌از آن است حوزه‌های شهر کناره خور موسی شامل شهر بندر امام خمینی^(۵) و شهرستان ماهشهر طبعاً بیشترین سهم را از پتانسیل‌های منطقه به دست خواهند آورد. مجتمع پتروشیمی صنایع و فعالیت‌های بالادست و پایین دست آن نیز موتور رشد و قطب دیگر توسعه این منطقه شهری است. ایجاد منطقه آزاد که به تازگی شروع شده نیز هر دو پتانسیل قبلی را تصویب نموده و خود نیز عامل بسیار مهمی در رشد آتی شهر خواهد بود. به‌طور خلاصه روند توسعه آتی و نقش شهر در آینده با عواملی به شرح زیر تعریف می‌گردد.

– فعالیت‌های بندری و دریایی

– تولیدات پتروشیمی و صنایع جنبی

– خدمات عمومی

– خدمات حمل‌ونقل

در جدول (۴) وضعیت کاربری در وضع موجود و پیشنهادی آن تا سال ۱۴۰۰ آورده شده است. بیشترین میزان کاربری موجود مربوط به کاربری‌های اراضی باز، شبکه‌های ارتباطی و مسکونی می‌باشد.

جدول (۴): وضعیت کاربری اراضی در وضع موجود و پیشنهادی آن تا سال ۱۴۰۰

وضعیت موجود		پیشنهادی		نوع کاربری	
مساحت (مترمربع)	سرانه	مساحت (مترمربع)	سرانه	درصد به شهر	درصد به شهر
۲۳۲۷۳۸۹/۶	۳۲	۴۹۹۷۲۸۵	۵۰/۱	۲۷/۶	۴۵/۱
۱۱۶۱۰۵/۱	۱/۶	۲۸۶۹۵۴/۵	۲/۹	۱/۴	۲/۶
۴۳۲۳۱/۸	۰/۶	۶۶۴۳۸/۱	۰/۷	۰/۵	۰/۶
۲۹۵۸۲۸۵/۸	۴۰/۷	۰	۰	۳۵/۱	۰
۱۸۶۲۲۶/۳	۲/۶	۳۵۹۶۷۵/۴	۳/۶	۲/۱	۳/۲
۵۲۹۷۳/۴	۰/۷	۷۵۴۰۱/۸	۰/۸	۰/۶	۰/۷
۷۱۹۵/۷	۰/۱	۵۱۰۳۰/۵	۰/۵	۰/۱	۰/۵
۶۸۹۲/۶	۰/۱	۷۶۶۱۹/۸	۰/۸	۰/۱	۰/۷
۱۷۸۵۸/۸	۰/۲	۱۱۲۰۴۸/۶	۱/۱	۰/۲	۱
۳۵۰۷/۶	۰	۱۶۲۵۱/۸	۰/۲	۰	۰/۱
۵۱۴۱۸/۲	۰/۷	۲۷۱۱۲۱/۸	۲/۷	۰/۶	۲/۴
۱۰۱۵۸۳/۵	۱/۴	۱۴۹۰۶۷/۶	۱/۵	۱/۲	۱/۳
۳۱۰۱۳/۴	۰/۴	۳۵۴۳۴/۴	۰/۴	۰/۴	۰/۳
۲۴۶۷۵۰/۲	۳/۴	۱۰۶۹۴۳۷/۸	۱۰/۷	۲/۹	۹/۷
۳۷۰۱۷/۵	۰/۵	۴۶۹۶۰/۸	۰/۵	۰/۴	۰/۴

پیشنهادی			وضعیت موجود			
۰/۷	۰/۸	۸۱۲۹۷/۳	۰/۷	۰/۸	۵۸۱۱۲/۵	حمل و نقل و انبار
۳۰/۴	۳۳/۸	۳۳۶۶۵۷۸	۲۵/۹	۳۰	۲۱۸۲۹۶۸/۶	شبکه معابر و پارکینگ
۰/۲	۰/۲	۲۰۱۷۴	.	.	.	حریم
۱۰۰	۱۱۱/۲	۱۱۰۸۱۷۷۷/۲	۱۰۰	۱۱۶	۸۴۲۸۵۳۰/۴	مجموع

۳-۴- عوامل مؤثر در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵)

شهرها، همواره تحت تأثیر نیروها و عوامل دگرگونی شکل گرفته و گسترش می‌یابند. شهر در اساس پدیده‌های اجتماعی و اقتصادی است، انسان‌ها برای کار و زندگی و ارتباطات، در پهنه‌ای محدود و کمابیش متراکم گرد هم می‌آیند و کمکم شهر را پدید می‌آورند. شهرها با تحولات اجتماعی، جابه‌جایی‌های جمعیتی، تغییرات اقتصادی و نوآوری‌های فن‌شناختی، دگرگون می‌شوند. با افزایش جمعیت نیز فعالیت و سرمایه‌گذاری به شدت توسعه می‌یابد و نظام و سازمان کالبدی شهرها دستخوش تغییرات اساسی می‌شود. بنابراین شهرها همانند موجودات زنده، همواره از لحاظ کالبد بزرگ‌تر و از لحاظ ساخت پیچیده‌تر می‌شوند. به دنبال این رشد فیزیکی شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی آن‌ها نیز به تدریج دگرگون می‌شود. بررسی تاریخی شیوه گسترش کالبدی شهر، عوامل مؤثر در تغییر ساختار شهر را آشکار می‌سازد. محدودیت‌های ناشی از عوامل طبیعی شامل: وضع و موقعیت طبیعی، توپوگرافی و شکل زمین، نوع و ترکیب خاک و... است. بودن یا نبودن آب از جمله عوامل مهم و مؤثر در برنامه‌های توسعه شهری است. عموماً آب‌وهوا، درجه گرما و سرما، جهت وزش بادهای و میزان بارندگی تأثیرات فراوانی در برنامه شهرسازی دارند. محدودیت‌های ناشی از عوامل دست‌ساز انسان، مانند: جاده‌ها، شاهراه‌ها، ساختمان‌های اداری، بیمارستان‌ها، آثار فرهنگی قابل نگهداری، مجتمع‌های مسکونی، شبکه‌های آبرسانی و... که معمولاً با هزینه‌های سنگینی به وجود آمده‌اند یک‌رشته محدودیت‌های اساسی در طرح‌ریزی کالبدی شهر و برنامه‌های آینده شهر، به وجود می‌آورند.

در طرح‌ریزی کالبدی شهر و برنامه‌های آتی توسعه باید به سنن و آداب دینی و مذهبی، فرهنگی و قومی ساکنان شهر توجه داشت و برنامه‌های توسعه نیز باید با توجه به این‌گونه محدودیت‌ها دارای انعطاف کافی باشد تا با نیازهای گروه‌های مختلف اجتماعی مطابقت پیدا کند. محدودیت‌های مالی و اقتصادی، مهم‌ترین مشکل اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری‌اند. موضوع حق تقدم، تعیین اولویت و ارجحیت برنامه‌های نسبت به برنامه‌های دیگر، می‌بایست در چارچوب هدف‌های طرح مورد بررسی، مطالعه و مقایسه انجام گیرد و به امکانات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در جهت توسعه توجه شود. طرح‌ریزی کالبدی شهر و پیشنهادهاى مربوط به توسعه شهری، باید با امکانات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و عمومی منطبق باشد. با توجه به این‌که طرح توسعه و عمران شهری، کلیه جوانب زندگی مردم را در بر می‌گیرد، لذا موفقیت آن بستگی کامل به میزان همکاری بین سازمان‌ها، دستگاه‌های دولتی، نهادها و به‌طور کلی متصدیان اجرای طرح دارد. از این‌رو باید مدیران و مسئولان امور به مقصود، مفاهیم و اهداف طرح توسعه و عمران و طرح‌های سازمان‌های ذی‌ربط، آگاهی کامل پیدا کنند و از اصول و شیوه‌های اساسی که برای اجرای این طرح‌های لازم است، آگاه باشند. لازم به یادآوری است که با جلب همکاری و مشارکت شهروندان می‌توان به نتایج مطلوب در اجرای طرح توسعه و عمران شهری، دست‌یافت. در جدول (۵) عوامل مؤثر بازدارنده و گسترش‌دهنده در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵) طبق نظر کارشناسان خبره مدیریت شهری استخراج شده است. سعی شده ابعاد مختلف عوامل مؤثر در توسعه کالبدی شامل: عوامل طبیعی، اقتصادی، اجتماعی و عوامل سیاسی و نقش دولت‌ها در توسعه کالبدی شهر در نظر گرفته شود. پس از استخراج عوامل مؤثر بر توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵)، عوامل دوه‌دو باهم مقایسه شده و وزن هر یک از عوامل طبق روش AHP استخراج شده است. مهم‌ترین عوامل بازدارنده توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵) به ترتیب اولویت مربوط به معیار سستی زمین و آبگیر بودن، آب‌وهوا و جنس خاک می‌باشد. مهم‌ترین عوامل گسترش‌دهنده در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵) به ترتیب اولویت شامل هم‌جواری با دریا، راه‌آهن اهواز- بندر امام خمینی^(۵) و آزادراه اهواز- بندر امام خمینی^(۵) می‌باشد. در جدول (۵) عوامل مؤثر و وزن هر مؤلفه در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵) آورده شده است.

هشتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

جدول (۵): عوامل مؤثر در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۵)

اولویت	وزن هر مؤلفه	مؤلفه‌ها	عوامل
۱	۰/۲۳۷	سستی زمین و آبرگیر بودن	عوامل بازدارنده
۲	۰/۲۱۵	آب و هوا	
۳	۰/۱۲۸	جنس خاک	
۴	۰/۱۱۴	ارتفاع از سطح دریا	
۵	۰/۱۱	نبود کارکنان ماهر در زمینه‌های تخصصی	
۶	۰/۱۰۲	فرهنگی و قومی	
۷	۰/۰۸	توپوگرافی و شیب	
۸	۰/۰۱۴	وجود گسل	
-	۱	مجموع	
۱	۰/۱۱۷	هم‌جواری با دریا	عوامل گسترش دهنده
۲	۰/۱۱۵	راه آهن اهواز - بندر امام خمینی ^(۵)	
۳	۰/۱۱۲	آزادراه اهواز - بندر امام خمینی ^(۵)	
۴	۰/۱۰۸	نرخ رشد شهری	
۵	۰/۱۰۱	برخورداری از تسهیلات و معافیت‌های منطقه ویژه اقتصادی	
۶	۰/۰۹۶	عوامل سیاسی و نقش دولت‌ها در توسعه شهر	
۷	۰/۰۸۴	مهاجرت	
۸	۰/۰۵۹	پتانسیل‌های لازم به منظور توسعه صادرات کالا	
۹	۰/۰۵۱	میزان اشتغال شهری	
۱۰	۰/۰۴۹	پل ارتباطی با کشورهای عراق، ترکیه، حوزه قفقاز و اروپای شرقی	
۱۱	۰/۰۴۱	نزدیکی به فرودگاه‌های اهواز، آبادان و ماهشهر	
۱۲	۰/۰۲۴	فعالیت‌های تولید و درآمدزایی	
۱۳	۰/۰۲۱	امکانات سرمایه‌گذاری	
۱۴	۰/۰۰۹	امکانات خدماتی، آموزشی و تجاری	
۱۵	۰/۰۰۸	طرح توسعه و عمران شهری	
۱۶	۰/۰۰۵	جلب همکاری و مشارکت شهروندان	
-	۱	مجموع	

رشد روزافزون شهرها متأثر از رشد جمعیت و مهاجرت، منجر به ساخت‌وسازهای بدون برنامه‌ریزی و تغییرات زیاد در ساختار فضایی به‌ویژه توسعه کالبدی شهر در مکان‌های نامساعد طبیعی گشته است که هدایت آگاهانه و سازمان‌دهی اساسی را می‌طلبد. در طی تاریخ، بشر همواره در ارتباط و جدل با محیط طبیعی بوده و لذا در حیات شهرها، از ابتدا رابطه متقابل بین انسان و محیط وجود داشته و محیط به‌عنوان پدیده تعیین‌کننده عمل کرده است. با توجه به تغییرات سریع جمعیتی و توسعه کالبدی شهرها، لزوم برنامه‌ریزی برای توسعه پایدار آتی، بیش‌ازپیش احساس می‌شود. به‌منظور برنامه‌ریزی توسعه پایدار گام اول ارزیابی میزان پایداری وضع موجود است. شهر بندر امام خمینی^(۶) مرکزی مدنی برای تأمین نیازهای مربوط به فعالیت‌های بندری و صنایع پتروشیمی است. هر یک از این دو موتور توسعه شهر تعداد فراوانی فعالیت‌های مرتبط و بالادستی یا پائین‌دستی را جذب خود نموده است که مجموع جمعیت شاغل در این دو گروه فعالیت را بسیار بالا می‌برد. شروع فعالیت منطقه آزاد نیز قطب دیگری را در زمینه توسعه شهر، فعالیت‌ها و متقابلاً وظایف آن باز می‌کند. با توجه به مباحث مطرح شده در قسمت توسعه فیزیکی شهر بندر امام خمینی^(۶) می‌توان چنین نتیجه‌گیری نمود که در مجموع شهر طی سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۷۵ از توسعه فیزیکی سریعی برخوردار بوده که از دلایل عمده آن می‌توان بالا بودن نسبی نرخ رشد جمعیت شهر در این دوره (۱۳۷۵-۱۳۴۵)، وجود راه‌های ارتباطی مناسب از جمله راه‌آهن و وجود برنامه‌ریزی مشخص در ابعاد ملی برای ایجاد تحول مبتنی بر توانایی‌های منطقه را نام برد. پس از استخراج مؤلفه‌های توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۶)، وزن مربوط به هر مؤلفه استخراج شد. مهم‌ترین عوامل بازدارنده توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۶) به ترتیب اولویت مربوط به معیار سستی زمین و آبرگیر بودن، آب‌وهوا و جنس خاک می‌باشد. مهم‌ترین عوامل گسترش دهنده در توسعه کالبدی شهر بندر امام خمینی^(۶) به ترتیب اولویت شامل: هم‌جواری با دریا، راه‌آهن اهواز- بندر امام خمینی^(۶) و آزادراه اهواز- بندر امام خمینی^(۶) می‌باشد. در ادامه مؤلفه‌های نرخ رشد شهری، برخورداری از تسهیلات و معافیت‌های منطقه ویژه اقتصادی و عوامل سیاسی و نقش دولت‌ها در توسعه شهر از جمله مهم‌ترین مؤلفه‌های توسعه کالبدی شناخته شده‌اند. سیاست دولت‌ها از جنبه‌های مختلف می‌تواند در توسعه شهرها مؤثر باشد، از جمله توسعه شهرهای اداری، سیاسی، وابستگی اقتصادی شهرهای جهان سوم، روابط تولیدی حاکم بر جامعه و ایجاد زاغه‌نشینی، حومه‌نشینی، فرسودگی شهر مرکزی، ایجاد بانک زمین و کنترل فرم توسعه شهرها و استفاده بهینه از زمین‌های شهری. امروزه، نقش دولت‌ها در فضا‌سازی جغرافیایی که قبلاً در مطالعات جغرافیایی فراموش شده بود، از عوامل تعیین‌کننده است و در تمام زمینه‌های جغرافیایی، به‌ویژه جغرافیای شهری، بر آن تأکید می‌شود. لذا تصمیم‌گیری‌های سیاسی می‌توانند مجموعه یک شهر را جاذب یا عاری از جذابیت سازند و می‌توانند وضعیتی را که برای سرمایه‌گذاری و همچنین جایگزینی‌های دیگر مساعد است، به‌طور کامل تغییر دهند. از جمله این تصمیمات، تعیین خطوط مرزی و تأثیر آن بر رشد و توسعه شهر و همچنین انتقال نقش‌های اداری و ارشادی به شهرهاست. نقش دولت‌ها و تصمیمات سیاسی و اقتصادی آن‌ها، بسته به متمرکز بودن یا نبودن امور سیاسی و اجتماعی کشورها، اثرات خارجی متفاوتی از خود بر جای می‌گذارند. در نظام سرمایه‌داری، نقش دولت‌ها در فرآیند توسعه شهرها، چندان چشمگیر نبوده است، ولی در اقتصاد برنامه‌ریزی‌شده، دولت‌ها مهم‌ترین نقش را دارند. آن‌ها سیاست‌های اقتصادی را تعیین می‌کنند و سرمایه‌ها را در مسیرهای تعیین‌شده به کار می‌گیرند. در نتیجه، از توسعه شهرهای بسیار بزرگ جلوگیری می‌کنند. در نواحی نامساعد، حقوق و دستمزد بیشتری می‌پردازند و به توسعه شهرهای میانی و کوچک و سرمایه‌گذاری در آن‌ها، اولویت می‌دهند.

مراجع

- اسکندری عین‌الدین، هادی و زنگنه، احمد، تحلیل اقتصاد محلی و تأثیر آن بر وضعیت کالبدی- فضایی، مطالعه موردی: شهر بستان آباد، چهارمین کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های نوین در عمران، معماری، مدیریت شهری و محیط زیست، کرج، دانشگاه جامع علمی کاربردی - چراغی، حبیب، نگین طلایی ایران، بندر امام خمینی^(۶)، انتشارات روانشناسی و هنر، ۱۳۹۲.
- ربیعی فر، ولی‌الله؛ زیاری، کرامت‌الله؛ حقیقت‌نایینی، غلامرضا؛ ارزیابی توسعه پایدار شهر زنجان از دیدگاه زیست محیطی بر پایه تکنیک SWOT، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای سال پنجم، شماره شانزدهم، بهار ۱۳۹۲.
- زنگی آبادی، علی، تحلیل فضائی الگوی توسعه فیزیکی شهر کرمان، پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۱.
- سازمان همیاری شهرداری‌ها و مرکز توسعه خلاقیت و نوآوری علوم نوین، ۱۳۹۸.
- سرائی، محمد حسین؛ امیدوار، کمال؛ علیزاده شورکی، یحیی؛ تحلیل و ارزیابی شاخص‌های اقتصادی- اجتماعی توسعه پایدار در محلات شهر تاریخی میبد، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، دوره بیست و هشتم، شماره ۱، بهار ۱۳۹۲.

هشتمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

- شیعه، اسماعیل، مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۸۵.
- طرح جامع شهر بندر امام خمینی^(۵)
- قاسم‌پور، آرش، مراحل گسترش فضایی شهر بندر امام خمینی^(۵) و مؤلفه‌های اثر گذار در آن، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرری، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۹۰
- کلاتتری، خلیل، برنامه ریزی توسعه منطقه ای (تئوری‌ها و تکنیک‌ها)، تهران: انتشارات خوشبین، ۱۳۸۰
- مبارکی، امید و عبدلی، اصغر، تحلیل سلسله مراتب مناطق شهر ارومیه بر پایه شاخص‌های توسعه پایدار شهری، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی سال سیزدهم، شماره ۳۰، ۱۳۹۲.
- موحد، علی و اسداله تبار، نفیسه، تحلیل الگوی گسترش کالبدی شهر بابلسر با تأکید بر توسعه پایدار، چهاردهمین کنگره انجمن جغرافیایی ایران، ۱۳۹۸.
- میرزا، زهرا و احمدی، قادر، شناخت سیر تاریخی برنامه‌ریزی کالبدی معماری و بررسی روند تغییرات کالبدی و کارکردی در بافت فرسوده خاماچیلار خوی (مورد مطالعه: شهرستان خوی، محله ۲ ناحیه ۱ محله خاماچیلار)، دومین همایش تدبیر معماری، شهرسازی، عمران و جغرافیا در توسعه پایدار، مشهد، شرکت به اندیش آوران تدبیر قهستان، ۱۳۹۸.
- نظریان، اصغر، جغرافیای شهری ایران. انتشارات پیام نور، ۱۳۸۱
- نوریان، فرشاد و عبداللهی، محمد مهدی، تبیین معیارها و شاخص‌های پایداری در محله مسکونی، ماهنامه شهرنگار دوره نهم، شماره ۵۰، ۱۳۸۹.
- عربی، زهرا؛ حاتمی، داود؛ بحیرایی، میثم؛ طهماسبی، قباد؛ توسعه پایدار شهری با تأکید بر فضای سبز شهری، پنجمین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، اردیبهشت ۱۳۹۲.

Roseland, M. (1997). Dimension of the eco-city. *Cities*, 14(4), 197-202.

Pekka Kauppila, Jarkko Saarinen, Riikka Leinonen (2009). "Sustainable Tourism Planning and Regional Development in Peripheries: A Nordic View". *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*.

Delik Hudalah (2010). Peri-urban planning in Indonesia. Contexts, approaches and institutional capacity. university of groningen.