

بگونه ای باشد که با روند های در جریان در «» قرار نگیرد در این صورت میتوان

زیادی اطمینان داشت ، هدایت مبتنی بر همخوانیء همه جانبه و روندهای .

در نتیجه میتوان از برنامه های ان در امر تحقق توسعهء مبتنی بر « هدایت فضائیء» برنامه ریزی شده

. اکنون در صورتی که نیت طرح ویا هدای این زمینه ، بگونه ای باشد که با روند های

در جریان در قابل قرار نگیرد ، یعنی برنامه ریزی مذکور از همه جانبه و اصولی «»

و یاد آوری برخی نکاتی که در این زمینه اهمیت اساسی دارند ، ضروری میگردد .

-- شهرنشینی و صنعتی شدن در واقع روندهای مکمل یکدیگرند ؛ یا اینکه عملاً" شانه به

شانه و بموازات یکدیگر در جریان میباشند . این بدان معنی است که ، روند استقرار و کاربرد فضا که تعیین

کننده کمی و کیفی «هیئت» ویا «شکل بندی» فضائیء شهرنشینی " تابع گرایشهای است که :

روند توسعه اقتصادی از ان جمله توسعه صنعتی در هر مرحله از تحول خود ، دارا میباشد . اکنون در مرحله

ای که استقرارها بویژه استقرارهای صنعتی گرایش به تمرکز در ، بکار گیری امایش

سرزمین بعنوان وسیله ای جهت «» از تمرکز، یقیناً" روند های موجود در تقابل گرفته

مشکلات بسیاری خواهد شد . چرا ؟ چون در این حالت که در باید «هدایت»

توسعهء موجود در جهت استقرار عقلائی جمعیت و امکانات به عامل جلوگیری یا

برخی پیش گیری از تمرکز ، تبدیل خواهد شد . واقعیت این است که : چنین انتظاری از طرحی که

«هدایت» سازمان یابی فضا بر پایه امکانات ، و حد اکثر تصحیح ، روند توسعه بسیار واهی

بی توجه ای به واقعیت هاست . چون عدم تمرکز معمولاً" بتدریج مرحله بمرحله متناسب و همراه

توسعه ای که تحقق میپذیرد ، قابل حصول است ؛ انهم در صورتیکه واقعاً" شاهد تحقق توسعه باشیم !

در اینجا نکته بسیار مهمی که میباید مورد توجه و یاد آوری قرارگیرد این است که : آنچه در کشور

رابطه با توان و امکانات برنامه ریزی در زمینه های اجتماعی نظیر برنامه ریزی توسعه ، برنامه ریزی

شهری ، سرزمینی ، رایج شده عملاً " از برداشتهای است که ، میتوان انرا کم و بیش نوعی تفکر

تکنوکراتیک وطنی (غرض برداشتی است که ظاهری فنی کارشناسی که

از یک دید کاملاً "اقتصادی" یا "ایجاد روابط درون بخشی اقتصادی"، بسیار کارآمد و بی‌نیاز است. نتیجه آن هم برای عرضه‌کننده از راه رسیدن نیروی کار (مهاجرین) به هم‌بناهای اقتصادی و بی‌نیازی بیشتر از شهر متوسط و یا کوچک است. البته این جاذبیت در توسعه نیافتگی در مرحله گذار هنگامی که فعالیت‌ها هنوز انچنان توسعه نیافته‌اند که قادر به برقراری تعادل نسبی میان عرضه و تقاضای نیروی کار باشند یا اینکه سیستم شبکه شهرها توسعه‌شان بحدی نرسیده که نقش یگانه‌کننده (انتگراتیو) ایفا نماید، فزون‌تر خواهد بود. از سوی دیگر، در مقابل مزیت‌هایی که کلان‌شهر در این مرحله بصورت صرفه‌های ناشی از مقیاس‌های عظیم عرضه‌میدارد، بامشکلات و معضلات ناشی از آن نیز روبرو هستیم. مشکلاتی که بصورت کلی تجمیع‌های جمعیتی - کلانشهرهای جوامع در حال توسعه - در پاسخگویی به نیازهای اساسی شهروندان بموازات افزایش جمعیت کلان‌شهر، بوجود می‌آیند. مشکلاتی که: گرانی مسکن، اشتغال، کمبود و یا فوق‌کاربرد زیرساخت‌ها و سایر تسهیلات و تجهیزات شهری، مشکل ترافیک و جابجایی‌های درون کلانشهری، امنیت، آلودگی‌های محیطی و مهم‌تر از همه قطعی شدن جامعه شهری و در نتیجه گسترش فقر و حاشیه‌نشینی، که شاهد آنیم. اما همان‌گونه که در بخش‌های قبلی یادآوری نمودیم علت اینکه مشکلات به جای اینکه از میان برداشته و یا تعدیل شوند فزونی می‌آیند و مقیاس توسعه نه‌تمرکز و افزایش میزان جمعیت است! ولی با همه این‌ها در آنجا که پیش‌روست یعنی آنچه در معرض دید عموم قرار می‌گیرد افزایش جمعیت و تمرکز در کلان‌شهر با افت کیفیت زندگی و فزونی کلیه مشکلات و بی‌برخیز شدن در شهر است. حال هر یک از این جمعیت و تمرکز در شهر در واقع معلول بقای توسعه نیافتگی باشد! این وضعیت کم‌وبیش از اوایل دهه هشتاد میلادی میان صاحب‌نظران و اهل تحقیق که تحولات و همچنین مشکلات و مسائل کلانشهرها و مجتمع‌های شهری روبه‌رو می‌شود و حال توسعه را پیگیری می‌نمودند اختلاف نظرهای بوجود آورد. در این باره (مرکز تحقیقات علوم انسانی وابسته به کمیسیون اقتصادی امریکای لاتین، همتای آکادمی در آسیا که از سال‌های چهل با پیش‌گامی راول‌پره بیش (10) اقتصاددان ارژانتینی طی این دهه با پژوهش و تحقیقات وسیع در صورت عمده‌ترین جریان

تأثیر گذار و تولید کننده ادبیات تئوریک در زمینه های علوم انسانی در شبه قاره امریکای لاتین ()

انها مشکلات ناشی از تمرکز و تجمع و بزرگی کلان شهرها را نفی نمی کردند بلکه به یادآوری جوانب

توسعه صنعتی در کانتکس توسعه نیافته نیز می پرداختند. واسط دهه هفتاد میلادی

تداوم مشکلات و عدم توانایی کلان شهرها به از میان برداشتن معضلات و پاسخگویی به نیازها و کاستی های

به گسترش از یکسو و افزایش مشکلات و تخریب های وسیعی که در عرصه محیط زیست در جهان

بوقوع می پیوست از سوی دیگر ، بتدریج برداشت هایی را مطرح نمود که ، نسبت به تداوم گسترش کلان

شهری ، بصورت تجمع های وسیع ، موضع انتقادی داشتند . هرچند این نگرش جدید منکر ، مزیت های که

تجمع جمعیتی برای تحقق توسعه صنعتی فراهم می آورد ولی به هر حال انرا بیش از دانسته

چاره جویی های جدی . ضایعات محیط زیست ، کاستی ها و معضلات تجمع جمعیتی وافت

کیفیت زندگی کلان شهری ، دست بدست هم داده بتدرج از واسط دهه هشتاد میلادی « توسعه پایدار »

و یادر مورد شهر « توسعه پایدار شهری » . مقوله ای که در فرصتهای بعدی میتوان

شکل گیری آن با جزئیات بیشتری مورد توجه قرار داد .

بنا براین ، ادامه سنجش میزان انطباق برنامه ریزی سرزمینی یا نسخه مطرح شده آن در کشورما

« آمایش سرزمین » باروند شهرنشینی در جریان ، در خواهیم یافت : چنین برنامه ای باید ، از یک

مرحله به مرحله و از سوی دیگر در متدولوژی های اقتباسی و تجدید نظر و تعمیق

تئوریک انجام شود که قادر به رصد همه جوانب و جزئیات ویژگیهای ساختاری- تاریخی و روندهای در

جریان ، باشیم .

طرح های جامع شهری با روند توسعه در ایران .

قبلی این نوشته ، نحوه تهیه طرحهای جامع در کشور و روال کار آنها بیان شد .

اکنون کوشش خواهیم نمود ، میزان هم خوانی و توجه های های و واقعیات موجود

و همینطور شهرنشینی و توسعه - هرچند کند و توأم با موانع بسیا - سنجیده ، تا مشخص شود :

□ □ - ایا ، اینگونه طرحها □ □ □ □ □ □ یا حداقل تعدیل کننده □ مشکلات و معضلاتی □ □ □ □ □ □ که □ □ □ □ □ □

دخالت های آنها (□ □ □ □ □ □ سیاست گذاری های مربوط به بعد فیزیکی شهر) □ □ □ □ □ □ ، میباشند □ یا

اینکه، بعکس خود مزید برعل □ وبنوعی موجب تشدید مشکلات گشته □ □ □ □ □ □ مانعی درراه توسعه □ □

میایند □

□ - ایا □ رفع یا تعدیل مشکلات شهری ، □ □ □ □ □ □ در حوزه وظایف اینگونه طرحها نبوده و آنها فقط

پاسخگوی وظایف مشخصی هستند که کلاً" در قالب مقوله □ □ شهرسازی □ ویا □ □ □ □ □ □ دیگری نظیر ان □

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □

□ - اگر یک طرح جامع شهری وظایف معین و □ □ □ □ □ □ دارد در ان صورت سیاست گذاری ویا

تصمیماتی که مطرح میکند هم نباید از ان محدوده □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ ! یعنی بطور مثال ، اگر رفع ویا

تعدیل مشکل مسکن جزو وظایف طرح جامع نیست ؛ مسئله ای که مرتباً" □ □ □ □ هر فرصتی دست اندر

کاران طرح جامع مطرح میکنند ! در این صورت تصمیم گیری در مواردی که تاثیر مستقیم روی تشدید

مشکل مسکن و نظیر ان را دارد ، مثلاً" تصمیم به جلوگیری از گسترش شهر ، بکلی خارج از حیطه عمل

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ ! یا اینکه در هر □ □ □ □ □ □ ایکه طرح جامع □ برای اعمال سیاستها ویا دخالت های □ □ □

تعیین میکند ، میباید در مقابل سیاست گزاریهایش در ان محدوده مسئولیت پذیر باشد . یعنی در □ □ □ □ □ □

از آغاز اجرای ان باید مسئولیت کامل عواقب انرا پذیرفته وچاره های بعدی را مشخصاً" پیشاپیش مطرح

نماید !

اکنون جهت سنجش ابعاد مشکل افرینی □ « □ □ □ □ □ □ » طرحهای جامع کنونی باروند های در جریان ،

میبایست با پوزش از تکرار ها □ برخی نکات را بار دیگر یاد اوری نمائیم :

-- اگر ادعای مطرح شده در مورد مسئله سازی طرح های جامع صحت داشته باشد ، این مسئله در

شرایط کنونی □ □ □ □ به شهرهای بزرگ (قطب های اصلی بویژه کلان شهر تهران) خواهد بود .

شهرهای متوسط وکوچک هرچند که با کمبودها ومشکلات بسیاری مواجه اند ولی چون □ گرایش به استقرار

جمعیت وامکانات □ □ □ □ □ □ "□□□□□□ تهران وسایر شهرهای بزرگ است ، مسئله تقابل طرح جامع این شهرها

باروندهای در جریان ، در مقایسه با مشکلات شهرهای بزرگ " اهمیت کمتری دارد . بنابر این "

در این ارزیابی برای اینکه در سطح کلیات باقی نمانده بتوانیم موارد مشخص را مطرح نماییم ، بررسی را به "

کلان شهرها فرضا " تهران محدود مینمائیم .

-- همانطور که قبلاً" مطرح گردید ، تهران « جزء سیستم » اصلی سیستم شهرهای است که جامعه شهری کشور را تشکیل میدهد. این جزء سیستم و یا عضو اصلی سیستم اقتصادی ، اجتماعی، سیاسی و شبکه شهرهای کشور در قلمرو منطقه کلان شهری خود قریب به یک سوم جمعیت شهری و احتمالاً" بیش از چهل درصد امکانات اقتصادی، اجتماعی کشور را در خود جای میدهد .

-- سیستم و شبکه شهرهای کشور در شرایط کنونی در بسیاری جهات توسعه نیافته میباشد. . یعنی از یک

کامبود های وسیع ساختاری از سوی دیگر ضعف روابط درون سیستمی درون و میان فضائی (فضای

کشور) مواجه است . وضعی که همراه با بقای عقب ماندگی های ساختاری ، نهایتاً " گرایش به تمرکز در

فضا را شکل داده ، موجب تداوم آن میشود .

-- اگر یکی از مهم ترین اهداف توسعه ، در واقع توسعه سیستم شبکه شهرهای کشور باشد ، که غیر

توسعه ای قابل تصور نخواهد بود. میبایح به این نکته مهم توجه داشت: توسعه ای این ارایش فضائی که هر زمان میتواند توسعه بیشتری همراه با سایر اجزای سیستم شهرهای کشور، خواهد بود و لاغیر! یعنی نیروی محرکه این توسعه عمدتاً همین قطب هائی هستند که فعلاً با تمرکز منطقه کلان شهری خود مواجه اند! بنابر این، هدف توسعه کشور در بخش شهری را میتوان توسعه سیستم و شبکه شهرهای آن دانست. تهران و برخی قطب های اصلی دیگر نقش توسعه دهنده سیستم و شبکه شهرهای کشور را بعهده دارند یا اینکه در عمل نیروی محرکه دیگری را نمیتوان متصور که چنین نقشی را ایفاء نماید، این با اطمینان کامل میتوان گفت: توسعه سیستم و شبکه شهرها تا نیل بیک استقرار موزون، (یا زمانی که بتواند ارایش استقرارها در کشور را مبتنی بر آمایش سرزمین و نه بیش از آن!) در وهله اول به

توسعه ، تقویت و تثبیت نقش کلانشهری تهران و شهرهای اصلی دیگر از یک سو و بسط همه
روابط میان تهران و سایر قطب های شهری اصلی از سوی دیگر بستگی خواهد داشت .

یعنی برخلاف آنچه رایج شده عدم تمرکز با انتقال فعالیت ها از شهر بزرگ به شهر کوچکتر و یا

جای دیگر بهیچ وجه حاصل نخواهد شد . بلکه تمرکز در مراکز کلانشهری و سایر قطب های

وتوزیع شده تر استقرارها در گرو تقویت و تثبیت و تجهیز نقش کلانشهری شهرهای بزرگ

و مراکز منطقه ای - البته در مراکز منطقه ای - بایکدیگر خواهد بود . بنا براین تحقق عدم تمرکز

هدایت شده که ، خواستار انیم ، نخست از یکسو به بسط یگانگی (انتگراسیون) همهء نقاط

شهری درون منطقه کلانشهری (اینترامتروپلیتان) نیاز دارد ، و ازسوی دیگر تقویت و توسعه

وسیع روابط میان کلان شهرهای اصلی (اینترامتروپلیتان) را میطلبد.

اکنون اگر سیاست گزاری ها غیر از این باشد . یعنی ، جلوگیری از توسعه کلان شهرها را بصورت راه

ی عدم تمرکز مطرح کنیم نه تنها بهیچ وجه راه بجائی نخواهیم برد بلکه این اینگونه سیاست

گزاری ها ، مشکلات زیر را بوجود میآورد :

۱- سیاست گزاری های دستوری که معمولاً "مراکز زدائی" > تمرکز زدائی< که ، در واقع تحمیل

میشوند ، به توسعه اقتصادی اجتماعی عمل نموده ، در نتیجه گذشته از ایجاد مشکلات

زیاد ، تحقق روند طبیعی عدم تمرکز که خود تابع توسعه مراکز منطقه ای و مراکز منطقه ای

انرا دچار هرج و مرج خواهد ساخت . بنابراین سیاست هائی که جلوگیری از گسترش کلان شهر رابه شیوه

ای دستوری دنبال میکنند میباید سیاستهای مسئله ساز و ضد توسعه و بلاخره ضد منافع اکثریت جامعه

باشد .

۲- امکانات در حال انباشت در کلانشهر که در اثر گرایش به تمرکز شکل گرفته ، بجای اینکه

به سمت بسط و توسعه طایفه های قلمرو منطقه ای کلان شهر در نتیجه کمک به "تثبیت

صنایع ساختمانی و بخش های وابسته به آن دهد از انجائیکه بخش عمده این توان - این

انباشت سرمایه - خاصه با بقای توسعه نیافتگی ، بیش از حد متعارف ماهیتی سوداگرانه را به خود

بسوی فعالیت های سوداگران و افزایش بیشتر سوداگری بخصوص در بخش مسکن

میگردد. ، با یک تازی سوداگران ، اکثریت کم در آمد جامعه شهر بیش از پیش

دچار ضرروزیان خواهند شد. بنابر این در این مرحله سیاست گزاری ها علاوه بر لحاظ همه جوانب

های در جریان باید به ای باشند که باعث ترغیب بیشتر شکل گیری سرمایه سوداگر نشوند.

مشکل عمده ای که این گونه سیاست گزاری ها بوجود میاورند علاوه بر بسیاری از مزید بر علت

ها تشدید قطبی شدن جامعه شهری و . نتیجه افزایش وسیع حاشیه نشینی حول شهر ، حتی

بتدریج کشید و حاشیه نشینان بدخل محدوده شهری و بیج بعدی ان خواهد بود ! کافی است جهت

صحت این ادعا کمی به کلان شهر های کشورهای همسایه نظیر قاهره ، و انکارا ، و

کراچی و . . توجه نمائیم . توجه کنیم که ، چگونه " و انکارا (11) حاشیه نشینان پارکهای شهر

ویا در قاهره (12) بامهای بلوکهای اپارتمانی (معروف به بام نشینان) ویا جمعیت ملیونی گورستان شهر

قاهره را اشغال کرده اند . ظاهرا " پیدایش چنین پدیده هائی برای تهران غیر قابل تصور مینماید ، ولی

بالداده سیاست هائی که مبتنی بر جلوگیری از گسترش شهربه بیان دیگر تشدید حاشیه نشینی از یک سو و

کندی تحقق توسعه ودر نتیجه افزایش بی وعادالت اجتماعی از سوی دیگر ، خواهیم دید

ظهور چنین پدیده هائی ، در تهران ماهم ، چندان غیر محتمل نخواهند بود ! این مورد میتوان توجه

سروران محترم را به آینده ای که در انتظار آنچه بعنوان حریم تهران تعیین شده . که نه تنها

ارزوهای توام با توهم همچون <باغشهر> تحقق نخواهد یافت ، بلکه آنچه بوضوح محتمل تر بنظر میرسد ،

بسط وسیع حاشیه نشینی در ان است !!

چهارم- همانطور که در بحث ، ریخت شناسی شهر نشینی در ایران مطرح گردید ، به هر حال ، با

توجه به میزان ، کیفیت و گرایشهای استقرار فضائی جامعه شهری و « ریخت شناسی » و

مبتنی بر هر تحلیلی البته بشرطی که لیل مذکور ، با توجه به همه و روندهای موجود و

کننده های ان شکل گیری جزء سیستم شهری نقاط شهری در ارتباط بایکدیگر که کم و بیش

کل منطقه کلان شهری تهران ۱۱ ۱۲ ۱۳ ۱۴ ۱۵ ۱۶ ۱۷ ۱۸ ۱۹ ۲۰ ۲۱ ۲۲ ۲۳ ۲۴ ۲۵ ۲۶ ۲۷ ۲۸ ۲۹ ۳۰ ۳۱ ۳۲ ۳۳ ۳۴ ۳۵ ۳۶ ۳۷ ۳۸ ۳۹ ۴۰ ۴۱ ۴۲ ۴۳ ۴۴ ۴۵ ۴۶ ۴۷ ۴۸ ۴۹ ۵۰ ۵۱ ۵۲ ۵۳ ۵۴ ۵۵ ۵۶ ۵۷ ۵۸ ۵۹ ۶۰ ۶۱ ۶۲ ۶۳ ۶۴ ۶۵ ۶۶ ۶۷ ۶۸ ۶۹ ۷۰ ۷۱ ۷۲ ۷۳ ۷۴ ۷۵ ۷۶ ۷۷ ۷۸ ۷۹ ۸۰ ۸۱ ۸۲ ۸۳ ۸۴ ۸۵ ۸۶ ۸۷ ۸۸ ۸۹ ۹۰ ۹۱ ۹۲ ۹۳ ۹۴ ۹۵ ۹۶ ۹۷ ۹۸ ۹۹ ۱۰۰ ۱۰۱ ۱۰۲ ۱۰۳ ۱۰۴ ۱۰۵ ۱۰۶ ۱۰۷ ۱۰۸ ۱۰۹ ۱۱۰ ۱۱۱ ۱۱۲ ۱۱۳ ۱۱۴ ۱۱۵ ۱۱۶ ۱۱۷ ۱۱۸ ۱۱۹ ۱۲۰ ۱۲۱ ۱۲۲ ۱۲۳ ۱۲۴ ۱۲۵ ۱۲۶ ۱۲۷ ۱۲۸ ۱۲۹ ۱۳۰ ۱۳۱ ۱۳۲ ۱۳۳ ۱۳۴ ۱۳۵ ۱۳۶ ۱۳۷ ۱۳۸ ۱۳۹ ۱۴۰ ۱۴۱ ۱۴۲ ۱۴۳ ۱۴۴ ۱۴۵ ۱۴۶ ۱۴۷ ۱۴۸ ۱۴۹ ۱۵۰ ۱۵۱ ۱۵۲ ۱۵۳ ۱۵۴ ۱۵۵ ۱۵۶ ۱۵۷ ۱۵۸ ۱۵۹ ۱۶۰ ۱۶۱ ۱۶۲ ۱۶۳ ۱۶۴ ۱۶۵ ۱۶۶ ۱۶۷ ۱۶۸ ۱۶۹ ۱۷۰ ۱۷۱ ۱۷۲ ۱۷۳ ۱۷۴ ۱۷۵ ۱۷۶ ۱۷۷ ۱۷۸ ۱۷۹ ۱۸۰ ۱۸۱ ۱۸۲ ۱۸۳ ۱۸۴ ۱۸۵ ۱۸۶ ۱۸۷ ۱۸۸ ۱۸۹ ۱۹۰ ۱۹۱ ۱۹۲ ۱۹۳ ۱۹۴ ۱۹۵ ۱۹۶ ۱۹۷ ۱۹۸ ۱۹۹ ۲۰۰ ۲۰۱ ۲۰۲ ۲۰۳ ۲۰۴ ۲۰۵ ۲۰۶ ۲۰۷ ۲۰۸ ۲۰۹ ۲۱۰ ۲۱۱ ۲۱۲ ۲۱۳ ۲۱۴ ۲۱۵ ۲۱۶ ۲۱۷ ۲۱۸ ۲۱۹ ۲۲۰ ۲۲۱ ۲۲۲ ۲۲۳ ۲۲۴ ۲۲۵ ۲۲۶ ۲۲۷ ۲۲۸ ۲۲۹ ۲۳۰ ۲۳۱ ۲۳۲ ۲۳۳ ۲۳۴ ۲۳۵ ۲۳۶ ۲۳۷ ۲۳۸ ۲۳۹ ۲۴۰ ۲۴۱ ۲۴۲ ۲۴۳ ۲۴۴ ۲۴۵ ۲۴۶ ۲۴۷ ۲۴۸ ۲۴۹ ۲۵۰ ۲۵۱ ۲۵۲ ۲۵۳ ۲۵۴ ۲۵۵ ۲۵۶ ۲۵۷ ۲۵۸ ۲۵۹ ۲۶۰ ۲۶۱ ۲۶۲ ۲۶۳ ۲۶۴ ۲۶۵ ۲۶۶ ۲۶۷ ۲۶۸ ۲۶۹ ۲۷۰ ۲۷۱ ۲۷۲ ۲۷۳ ۲۷۴ ۲۷۵ ۲۷۶ ۲۷۷ ۲۷۸ ۲۷۹ ۲۸۰ ۲۸۱ ۲۸۲ ۲۸۳ ۲۸۴ ۲۸۵ ۲۸۶ ۲۸۷ ۲۸۸ ۲۸۹ ۲۹۰ ۲۹۱ ۲۹۲ ۲۹۳ ۲۹۴ ۲۹۵ ۲۹۶ ۲۹۷ ۲۹۸ ۲۹۹ ۳۰۰ ۳۰۱ ۳۰۲ ۳۰۳ ۳۰۴ ۳۰۵ ۳۰۶ ۳۰۷ ۳۰۸ ۳۰۹ ۳۱۰ ۳۱۱ ۳۱۲ ۳۱۳ ۳۱۴ ۳۱۵ ۳۱۶ ۳۱۷ ۳۱۸ ۳۱۹ ۳۲۰ ۳۲۱ ۳۲۲ ۳۲۳ ۳۲۴ ۳۲۵ ۳۲۶ ۳۲۷ ۳۲۸ ۳۲۹ ۳۳۰ ۳۳۱ ۳۳۲ ۳۳۳ ۳۳۴ ۳۳۵ ۳۳۶ ۳۳۷ ۳۳۸ ۳۳۹ ۳۴۰ ۳۴۱ ۳۴۲ ۳۴۳ ۳۴۴ ۳۴۵ ۳۴۶ ۳۴۷ ۳۴۸ ۳۴۹ ۳۵۰ ۳۵۱ ۳۵۲ ۳۵۳ ۳۵۴ ۳۵۵ ۳۵۶ ۳۵۷ ۳۵۸ ۳۵۹ ۳۶۰ ۳۶۱ ۳۶۲ ۳۶۳ ۳۶۴ ۳۶۵ ۳۶۶ ۳۶۷ ۳۶۸ ۳۶۹ ۳۷۰ ۳۷۱ ۳۷۲ ۳۷۳ ۳۷۴ ۳۷۵ ۳۷۶ ۳۷۷ ۳۷۸ ۳۷۹ ۳۸۰ ۳۸۱ ۳۸۲ ۳۸۳ ۳۸۴ ۳۸۵ ۳۸۶ ۳۸۷ ۳۸۸ ۳۸۹ ۳۹۰ ۳۹۱ ۳۹۲ ۳۹۳ ۳۹۴ ۳۹۵ ۳۹۶ ۳۹۷ ۳۹۸ ۳۹۹ ۴۰۰ ۴۰۱ ۴۰۲ ۴۰۳ ۴۰۴ ۴۰۵ ۴۰۶ ۴۰۷ ۴۰۸ ۴۰۹ ۴۱۰ ۴۱۱ ۴۱۲ ۴۱۳ ۴۱۴ ۴۱۵ ۴۱۶ ۴۱۷ ۴۱۸ ۴۱۹ ۴۲۰ ۴۲۱ ۴۲۲ ۴۲۳ ۴۲۴ ۴۲۵ ۴۲۶ ۴۲۷ ۴۲۸ ۴۲۹ ۴۳۰ ۴۳۱ ۴۳۲ ۴۳۳ ۴۳۴ ۴۳۵ ۴۳۶ ۴۳۷ ۴۳۸ ۴۳۹ ۴۴۰ ۴۴۱ ۴۴۲ ۴۴۳ ۴۴۴ ۴۴۵ ۴۴۶ ۴۴۷ ۴۴۸ ۴۴۹ ۴۵۰ ۴۵۱ ۴۵۲ ۴۵۳ ۴۵۴ ۴۵۵ ۴۵۶ ۴۵۷ ۴۵۸ ۴۵۹ ۴۶۰ ۴۶۱ ۴۶۲ ۴۶۳ ۴۶۴ ۴۶۵ ۴۶۶ ۴۶۷ ۴۶۸ ۴۶۹ ۴۷۰ ۴۷۱ ۴۷۲ ۴۷۳ ۴۷۴ ۴۷۵ ۴۷۶ ۴۷۷ ۴۷۸ ۴۷۹ ۴۸۰ ۴۸۱ ۴۸۲ ۴۸۳ ۴۸۴

حال اگر بتوانیم، بجای جلوگیریهای کاملاً اجباری، نهایتاً مسئله ساز، روند مذکور را سازمان یافته

و مبتنی بر راهبردی اصولی و واقع گرا در جهت بسط وانتگر اسیون نقاط منطقه کلان شهری تهران هدایت

کنیم . همچنین [۱] [۲] [۳] ایرقطب های شهری اصلی کشور [۴] هم بموازات تهران در اولویت

قراردهیم این قطب ها در آینده جمعیت وامکانانشان را به نفع تهران از دست ندهند در نتیجه تقویت

انتگراسیون □ قلمرو کلان شهری □ شهرهای بزرگ ، هم امکان جذب حاشیه نشینان به جامعه کلان شهری

□ بیش از پیش فراهم میشود . و هم به میزان زیادی از قطبی شدن جامعه کلان شهری کاسته شده □

زمینه برای توزیع موزون استقرارها بتدریج فراهم میگردد.

فلاویو ویلاسا (13) در این برنامه ریزی شهری در امریکای لاتین میگوید:

" عراق نیست اگر بگوئیم: روند شهرنشینی مهم ترین روند اجتماعی در جهان کنونی است. بنا بر این

اندازه گیری وسنجش این روند اهمیت بسیاری دارد. بهمان ترتیب عراق نیست اگر بگوئیم: شهرها

بهر صورت در حال گسترش میباشند. بنابر این عرصه سرزمینی ای (تریتوریال) که میباید پاسخگوی

این روند رو به گسترش شهری باشد ، نمیتواند محدود و ثابت باشد . عمل و در واقعیت ، روند رایج بدین

صورت استکه ، شهرها حدودشان قانونا" معین می‌گردد . تا اینجا ظاهر" همه چیز منطقی بنظر میرسد .

ولی این محدوده گاه بگاه به سبب ضرورت های گسترش شهر $\square$ وسیع تر میشود . بدین صورت محدوده

شهر در عمل هیچگاه ثابت و معین باقی نمی ماند ! .. "

همانطور که ملاحظه میشود گسترش عرصه شهری در شرایط کنونی جامعه ما عمدتاً □ □ □

گرایش به تمرکز ی است که خود معلول ضعف روابط متقابل درون سیستم و شبکه شهر هاست. □ □

و ناهنجاری ای که اکثراً "□ □ □ □ □" به اجرا در □ □ □ □ □ امایش سرزمین میداندند . منتها □ آنچه در رابطه با

ویژگیهای ساختاری روند های در جریان مطرح میکنیم این است که: چنین امایشی – در مرحله گذار -

هنگامی قابل حصول است که برنامه ریزی شهری در وهله اول در کلانشهرها زمینه را برای تحقق گام بگام

□ □ فراهم آورد. این مهم هنگامی میسر است که «توسعه» ارتباطهای درون و میان کلان شهرها و در

واقع تثبیت و تقویت نقش کلان شهرها از یکطرف و سیستم و شبکه آنها از طرف دیگر در اولویت نخست قرار
اقدام توام با توهمی که بصورت پراکنده نمودن امکانات و استقرارها، تحت عنوان عدم تمرکز،
بشیوه های سلبی و دستوری، در نظر داریم، خودداری نمائیم.

آنچه در رابطه با موقعیت تهران در سیستم و شبکه شهرهای کشور و علاوه بر آن نقشی که برای
تهران بعنوان نیروی محرکه اصلی و توسعه، تحول و تثبیت شبکه شهرها، در مرحله گذار و پشت سد نهادن
توسعه نیافتگی ها مطرح میباشد، بطور مختصر مطرح گردید. اکنون بفرایند و ویژگیهای مطرح
باید دید، هدایتی که برای تحولات بعدی کلانشهر تهران قابل طرح است مبتنی بر چه طرح
مسئله و اهداف میتواند باشد؟ با توجه به اهم، ویژگیهای ساختاری روندهای درجریا
مرحله ای که گرایش تمرکز جمعیت و امکانات به سوی کلان شهرها هنوز متوقف نشده، یعنی استقرارها
به مرحله تثبیت فضائی نرسیده اند، هرگونه جلوگیری از این گرایش، علقم کلیه مشکلاتی که بوجود
میاورد، گذشته از اینکه روند توسعه را بشدت دچار اختلال میکند! مانع ایفای نقش کلانشهرها در توسعه
یگانه کننده (انتگراتیو) قلمروهای کلانشهریشان میشود.

علاوه بر ایفای نقش مورد بحث که تعیین کننده اصلی هدفها خواهد بود؛ بنظر میرسد هدف گیری ها
باید همچنین بصورتی باشند که بعد کافی نقش تعدیل کننده مشکلات و کاستی های عمده کلان شهر را ایفا
نمایند.

مشکلات کلان شهر تهران را امروزه میتوان بصورت سه مشکل اصلی و یا بااهمیت تر
مشکلات حمل و نقل و یا ترافیک و یا مشکلات شهر (مشکل مسکن و یا مشکلات کاستی های فیزیکی- ساختاری وزیر ساختی شهر. آنچه مطرح است و در عمل تعیین کننده میزان کار امدی
و موفقیت طرح خواهد بود، مشخصا "مشکلات حمل و نقل و یا ترافیک و یا مشکلات شهر" این است که: مشی هدف گیری ها
یاسیاست گزاریهایی پایه طرح بگونه باشد که موجب تشدید مشکلات سه گانه فوق
میتوان گفت: طرح به بیراهه می رود و مزید بر علت شدن و یا عدم توفیقش اش حتمی است! با بررسی
کمی و کیفی حجم کاستی هائی که مشکلات سه گانه فوق مطرح مینمایند در هر زمان و هر لحظه میتوان میزان

کارامدی و توفیق آینده طرح را سنجید . بنا براین همچنانکه ملاحظه میشود ، انتظار این نیست که طرح جامع شهر ، فرضاً " مشکل مسکن را حل کند ولی اگر سیاست گذاری هاوتعیین اهدافش بگونه ای باشد که موجب تشدید مشکل فوق شود در آن صورت مسیری که طرح می پیماید مسیری است که با منافع اکثریت در تضاد بوده و نهایتاً به بن بست کشیده میشود . در جایی خواندم که یکی از مسئولین این امور گفته اند : " شهرسازی را فدای مسکن نکنیم ! این برداشت ویا اظهار نظر به خوبی گویای بی راهه رفتن هدف گیری ویا تعیین اهداف دستوری ایست که با واقعیت ها بیگانه اند . در این مورد باید پرسید : بنظر ایشان شهرسازی چیست ؟ که انرا نباید فدای مسکن کرد .

در این زمینه سهولت قابل درک است این است که : هنگامیکه در شرایط کنونی گرایش جابجائی های جمعیت به سمت مرکز ادامه دارد ، جلوگیری از گسترش شهر نه تنها مشکل مسکن را تعدیل نمی کند ، بلکه بشدت بر آن میافزاید .

جالب است که برخلاف آنچه ظاهراً " برخی میپندارند جلوگیری از گسترش فیزیکی شهر تهران (هرچند دیری نخواهد پائید که چنین سیاستی اثرش را در گسترش فیزیکی شهر بیافزاید !) بازهم نه تنها از مشکل کنونی ترافیک نخواهد کاست ، بلکه اگر ساختار اشتغال واکولوژی کنونی کار را از نظر ساختاری در رابطه با تاثیرات اعمال محدودیت کامل بر گسترش فیزیکی شهر مورد مطالعه قرار دهیم ، بسادگی میتوان تاثیر منفی انرا در تعدیل مشکل ترافیک مشاهده نمود . در مقوله سوم ، یا بهسازی و رفع کاستی های ساختاری- فیزیکی شهر هم مشکلاتی که پیش روست کاملاً شبیه به دومقوله دیگر است . یعنی بفرض برقراری جلوگیری از گسترش فیزیکی شهر ، بجای هدایت سازندگی ها بسمت انتگراسیون و بسط همه جانبه قلمرو کلان شهری - قلمرو ای که داخل و خارج محدوده رادر بر گیرد - بصورتی در اثر ان بتدریج مانع تشدید قطبی شدن جامعه کلان شهر شد . با وجود محدودیت گسترش فیزیکی شهر هر اقدامی که در بهسازی و بالا بردن ظرفیت ساختارهای فیزیکی انجام شود ، از یکسو حداقل به همان نسبتی که بهسازی فرضی ما ایجاد تسهیل میکند بهمان نسبت ویا بیشتر سرمایه سوداگر را وارد این

معرکه مینماید ، که نتیجه اش ، باز هم جز تشدید قطبی شدن جامعه شهری و روستایی ده های بیشتری به حاشیه نخواهد بود .

بهمن 1387 مهدی کاظمی بید هندی

9. Cepal: Comisao Economica para a America Latina
10. Raul Prebisch
11. «جه کوندو» معضل شهرهای بزرگ ترکیه . همین سایت
12. بحران مسکن در قاهره ، با وجود هزاران واحد مسکونی خالی . همین سایت
13. Flavio Vilaca : Ilusao do Plano Diretor