

دکتر کریم حسین زاده دلیر

حسن هوشیار

دانشگاه تبریز

دیدگاهها، عوامل و عناصر مؤثر در توسعه‌ی فیزیکی شهرهای اروان

چکیده

توجه به توسعه‌ی فیزیکی شهری پایدار، به عنوان یک ضرورت اساسی در برنامه‌های توسعه‌ی شهری، حاکی از اهمیت این موضوع در قویت جبهه‌های فرهنگی، اجتماعی و کالبدی شهر دارد. در ایران یکی از موارد مهم فواید شهرنشینی، گسترش سریع فیزیکی شهرهای آن است. افزایش بی‌رویه‌ی شهرها و رشد ناموزون آن‌ها به دلیل مهاجرت‌های بی‌رویه و افزایش جمعیت، یکی از مشکلات اساسی شبکه‌ی شهری کشور است. اکنون هم یکی از مسائل تمام شهرها، رشد شهرنشینی و به تبع آن گسترش شاخک‌های خزنده شهری بر اراضی پیرا شهری است، که پیامدهایی چون: حاشیه‌نشینی، لمبودی اراضی کشاورزی، افزایش جمعیت شهرها، عدم امکان پاسخگویی برخی از خدمات و کاربری‌ها در شهر، گسستگی بافت‌های فیزیکی، مشکلات زیست محیطی، خصوصاً آلودگی و نابسامانی سیمای شهری داشته است. پژوهش حاضر، به دنبال بررسی عوامل مؤثر بر رشد و توسعه‌ی فیزیکی شهرها، همچنین بررسی مباحث نظری- کاربردی مرتبط با لگاره «توسعه‌ی فیزیکی شهری پایدار» و سود چستن از آن به عنوان ابزاری در توسعه‌ی شهری پویا از دیدگاه مبحث توسعه‌ی پایدار، نگرش سیستمی و ملاحظات زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی است.

درآمد:

شهرها، همواره تحت تأثیر نیروها و عوامل گوناگونی شکل گرفته و گسترش می‌یابند. شهر در اساس پدیده‌ای اجتماعی- اقتصادی است، انسان‌ها برای کار و زندگی و ارتباطات، در پهنه‌ای محدود و کمابیش مترکم گرد هم می‌آیند و کم‌کم شهر را پدید می‌آورند. شهرها با تحولات اجتماعی، جنبه‌جایی‌های جمعیتی،

تغییرات اقتصادی و نوآوری‌های فن‌شناختی، دگرگون می‌شوند. با افزایش جمعیت نیز فعالیت و سرمایه‌گذاری به شدت توسعه می‌یابد و نظام و سازمان کلبدی شهرها دستخوش تغییرات اساسی می‌شود (سعیدنیا، ۱۳۷۸: ۱۹). بنابراین شهرها هم‌لند موجودات زنده، همواره از لحاظ کلبد 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 شیوه‌ی گسترش کلبدی شهر، عوامل مؤثر در تغییر ساختار شهر را آشکار می‌سازد. چرا شهر در این مکان ایجاد شده است؟ چگونه رشد کرده و علل پیشرفت آن چه بوده است؟

نگرش سیستمی جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری در مطالعه‌ی توسعه‌ی فیزیکی شهر

نگرش سیستمی در برنامه‌ریزی، به ویژه در عرصه‌ی شهری، به اواخر دهه‌ی هفتاد و اوایل دهه‌ی هشتاد باز می‌گردد، که برخی از پیشگامان آن با بهره‌گیری از دیدگاه مدون بر تالانفی، در زمینه‌ی نظریه‌ی عمومی سیستم‌ها، پایه‌های اصلی آن را بنا نهادند. این نگرش که برای اولین بار در اواسط دهه‌ی هفتاد به صورت مدون ارائه گردید، به سرعت به قلمرو دلشهای مختلف، به ویژه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، وارد شد و مسیر تکاملی خود را آغاز نمود. بیش از همه مک لولین، چد و یک، لیچفیلد و ویلسون، در بهره‌گیری از این نگرش برای برنامه‌ریزی شهری گام نهادند. (شهدی، ۱۳۶۹: ۱۲۱)

در این دیدگاه به عنوان مثال، کاربری اراضی در سیستم کالبدی، زیر سیستم یا عنصر، و سیستم شهر در ارتباط با کاربری اراضی، روسیستم یا محیط سیستم محسوب می‌شوند. همواره بین زیر سیستم‌ها، شبکه‌هایی بسیار زیاد و متنوع از روابط متقابل جریان دارد، ولی معمولاً آن بخش از روابط مورد توجه قرار می‌گیرد که در مسیر تحقق هدف سیستم عمل نماید.

«در نظریه‌ی سیستم‌ها، شهر به عنوان سیستم‌های واقعی مطرح شده، و در طبقه‌بندی سیستم‌ها، که توسط بولدینگ به عمل آمده، از آن به عنوان «پیچیده‌ترین سیستم» یاد شده است. علت این پیچیدگی، تنوع عناصر آن (عناصر فیزیکی و طبیعی تا بیولوژیک و انسان ساخت) تنوع ارتباطات اعم از (ارتباطات فیزیکی، روان‌شناختی و اقتصادی و اجتماعی و...) سلسله مراتب گسترده اهداف و اجزاء آن است». (شکوئی ۱۳۷۳: ۳۷۰-۳۵۰) سیستم شهر، برآیند روسیستم یا محیط، مشکل از سیستم‌های جغرافیایی، اقلیمی، جمعیتی، اقتصادی و فرهنگی است که خود دلای زیر سیستم‌های اقتصادی، اجتماعی و کلبدی و روابط متقابل خاص بین آنهاست. (هاگت،

۹۸:۱۳۷۳) تظاهر جسمانی یا فیزیکی سیستم‌های مختلف شهر را می‌توان در سیستم کلبدی آنها ملاحظه کرد. به این ترتیب، سیستم کلبدی شهر به عنوان عنصری از سیستم شهری، برای زیر سیستمهایی چون فضا (کاربرها، مختلف زمین) و ارتباطات (انواع شبکه‌های مختلف ارتباطی) است که برای تحقق هدف یا اهداف خاصی در حرکت‌اند.

هدف، عمده‌ترین رکن یک سیستم و فلسفه‌ی وجودی آن است. هدف در سیستم کلبدی شهر، عامل اصلی سازواری و سازمان دهی آن بوده و شکل‌گیری نظام ساخت و سازمان سیستم و تعداد عناصر و روابط آنها، همه در جهت همین هدف صورت می‌گیرد. (فرشاد، ۱۳۶۲: ۱۴۱)

جغرافیا و برنامه ریزی شهری با نگرش سیستمی، وقتی می‌تواند پایه‌ی مطالعات توسعه‌ی شهر قرار گیرد که سیستم کلبدی شهر مجموعه‌ای از فضاها، کاربریهای مختلف و شبکه‌های ارتباطی بین آنها باشد. که تحت تأثیر سیستم‌های جغرافیایی، اقلیمی، اکولوژیکی، اقتصادی و...، به عنوان محیط سیستم، در مسیر فراهم آوردن شرایط زندگی مطلوب برای ساکنان آن (هدف) قرار دارد. از طرفی این سیستم‌ها همواره تحت تأثیر سیستم‌های محیط از یک طرف و سیستم‌های تشکیل دهنده‌ی آن (انواع کاربریهای زمینی، تراکم کاربریهای مختلف، مکان‌یابی و ترکیب مکانی یا همجواری کاربریها، کربایی یا فوسودگی فضاها و کاهش عملکرد فضاها)، از طرف دیگر، دچار دگرگونی شده و در مسیر تحقق هدف (زندگی مطلوب و عادلانه) دچار اختلال می‌شوند. این وضعیت موجب شده تا سیستم شهری از تعادل خود، که برای تحقق سطح کیفی و کمی خاصی از زندگی در نظر گرفته شده، خارج شود و از این رهگذر بازده عناصر یا کاربریها یا فضاهای شهری، به جای گرایش به سوی تعادل، عملاً از آن دور گشته و در مسیر کاهش کیفیت سطح زندگی (هدف) پیش می‌رود. این موضوع، امروزه در شهرها به صورت گرانی سفتهای درون شهری، تأخیرهای طولانی، تخریب محیط زیست، پیدایش مناطق مسکونی غیر قانونی، ایجاد مراکز تولیدی ناسالم در کنار مناطق مسکونی به طراح‌ی مراکز اداری فشرده و غیراستاندارد نزدیک به مرکز شهر، پارکهای شلوغ و آلوده و نلتناسب، از بین رفتن باغها و تبدیل فضاهای مسکونی به فضاهای تجاری، بلا استفاده ماندن و تغییر عملکرد برخی کاربریها و یا ایجاد فضاهای جدید مانند: شهرکها، پاساژها، یا تغییر موقعیت مکانی شهر، فلند انتقال عملکرد هسته‌ی اصلی شهر به هسته‌های جدید، تعطیلی یا تغییر عملکرد بخشهایی از فضاهای شهر، به روشنی دیده می‌شود. بنابراین، علم برنامه ریزی شهری با نگرش سیستمی خود می‌تواند در ارتقاء سطح کمی و کیفی سیستم مؤثر باشد.

معیارها و ضوابط توسعه‌ی فیزیکی شهر

با توجه به مطلب گفته شده و تحلیل‌های مربوط به پیدایش شهر و برنامه‌ریزی کالبدی، در جهت توسعه و رشد شهری و تأمین نیازهای اقتصادی و اجتماعی آن، معیارهای زیر لازم‌الاجرا است:

۱. تأمین مولین ایمنی، بهداشت، رفاه و محیط سالم، حق انتخاب و قابلیت تحرک و انعطاف کالبدی شهر؛
۲. بهبود کیفیت ساختمانی و در نهایت بهبود سیمای شهر؛
۳. قابلیت تطبیق کلبد شهری با نیازهای آتی؛
۴. تنظیم برنامه‌ی صحیح برای مراحل مختلف توسعه‌ی شهری (Shade, 2004: 16)؛
۵. امکان حداکثر استفاده از خصوصیات طبیعی با تهیه‌ی طرحها؛
۶. تهیه‌ی برنامه جهت شناسایی و حفاظت آثار باستانی؛
۷. پیش‌بینی امکانات اقتصادی لازم جهت توسعه و کارآیی تجهیزات و تأسیسات شهری؛
۸. پیش‌بینی ایجاد تسهیلات در سیاست دولت در امر تجدید توسعه (Buzbee, 2004: 52).

اشکال توسعه‌ی فیزیکی شهر

توسعه در حلت کلی خود، به سه شکل صورت می‌گیرد:

۱. توسعه‌ی متصل به شهر؛
۲. توسعه‌ی منفصل با فاصله‌ای که امکان اتصال آن در محدوده‌ی زمانی مشخص به شهر محتمل باشد؛
۳. توسعه‌ی منفصل با فاصله‌ای که امکان اتصال آن در محدوده‌ی زمانی مشخص به شهر محتمل نباشد. محدوده‌ای که توسعه‌ی متصل و منفصل در آن شکل می‌گیرد، می‌تولد در حوزه‌ی نفوذ مستقیم شهرها باشد، زیرا توسعه‌های قرار گرفته در خارج از این محدوده، در واقع توسعه‌های مستقل و یا متکی به دیگر نقاط رشد منطقه است (Listokin, 2002: 16).

عوامل مؤثر در توسعه فیزیکی شهرها

الف) عوامل طبیعی و توسعه شهر

استقرار و توسعه فیزیکی شهرها، در وهله اول، تاریخ شرایط محیطی و جغرافیای آنهاست. فضاهای مجاور شهری در ارتباط با عوامل گوناگون محیط طبیعی، از جمله شکل ناهمواریها، وهمجواری آنها با عوارض طبیعی، ملند کوه، دشت، رودخانه، جلگه و سواحل دریا و شرایط اقلیمی حاکم بر آنها در چگونگی توسعه شهرها نقش تعیین کننده ای دارند، به طوری که شهرها به تبعیت از این شرایط شکل می گیرند و ضمن برقراری ارتباط با یکدیگر، به رشد و توسعه خود ادامه می دهند. این شرایط در تعیین نقش اندازه شهرها و روستاها سهم عمده ای دارند و مناسب بودن محیطهای جغرافیایی به صورت ناحیه ای، تأثیر به سزایی در روند شکل گیری و توسعه آنها خواهد داشت. (Bullard, 2003: 22)

عواملی مانند: موقعیت جغرافیایی، ارتفاع از سطح دریا، شکل ناهمواری، آب و هوا، خاک و پوشش گیاهی و شبکه ای آبها، هر یک به گونه ای در پیدایش و شکل گیری، وسعت و گسترش مراکز شهری و تعیین نقش آنها مؤثرند و هر کدام به صورت مجزا یا مشترک در ارتباط با عملکرد نسبی آنها در شرایط حاکم بر جغرافیای منطقه، سیمای کنونی شهرها و روستاهای ایران را متأثر می سازند.

عرض جغرافیایی، که بیانگر موقعیت خصوصی یک شهر است، در چگونگی توزیع شهرهای ایران نقش داشته است. به موازات افزایش عرض جغرافیایی و دور شدن از نواحی گرم و خشک ایران و نزدیک شدن به نواحی معتدل و عرضهای میانه، با کاهش درجهی حرارت و افزایش میزان ریزشهای جوئی، بر تعداد ساکنان شهرها افزوده می شود. لذا با افزایش عرض جغرافیایی، میل به اسکان به صورت شکل های شهری زیاد می شود. این پدیده نشان می دهد که وجود آب کافی و اعتدال هوا در عرضهای جغرافیایی بالای ایران، موجب جذب جمعیت بیشتری نسبت به دیگر نواحی شده است و برقراری امکانات طبیعی و انسانی- اقتصادی در یک مکان، آنها را برای استقرار مراکز شهری آماده کرده است (رضوانی، ۱۳۷۴: ۱۱۷)

مسأله ناهمواری نیز در بفت و چهره ی خارجی شهرها و نقش آنها تأثیر گنلشته است. برای مثال در مصب رودخانه هایی که به دریا می ریزند، حد بدرها با حد اعلای قلمروی دریا مطلق می کند و این شکل طبیعی

نقش آن‌ها را نیز تعیین می‌کند. عملکرد شهرهای بندری که در مرز آب و خاک واقع هستند، در زمینه‌ی امور تجاری، به‌ویژه واردات و صادرات کالا و توریسم، از دیگر شهرها چشمگیرتر است.

از دیگر عوامل طبیعی مؤثر در توسعه‌ی شهرها شیب است. چنان‌که شیب مناسب برای شهرسازی حداکثر ۹ درصد است، حد شهرک‌های پایکوهی معمولاً با وضع شیب ناهمواریهای محلی مطابقت دارد. شهرهایی که در یک دره قرار دارند، از شکل نهمواری تبعیت می‌کنند و در امتداد آن گسترش می‌یابند. شهر خوانسار واقع در استان اصفهان، از جمله شهرهای میان دره‌ای ایران به شمار می‌آید که توسعه‌ی خود را در امتداد دره‌ای تنگ که دو طرف آن را ناهمواری مرتفع احاطه کرده‌اند، ادامه داده و به لحاظ محدودیت زمین در طرفین دره مذکور، به شکل طولی بوده است به گونه‌ای که تعداد زیادی از روستاها را نیز در خود ادغام کرده است. این موضوع عملاً در شهر مهاباد، واقع در استان آذربایجان غربی هم مشاهده می‌شود. (هوشیار، ۱۳۸۱: ۱۱۵)

میزان بارندگی هم در ایران که با نحوه‌ی شکل‌گیری و جهت‌یابی و ارتفاع لاهمواری‌های البرز و زاگرس و کوه‌های منفرد مرکزی و شرقی ارتباط نزدیکی دارد، تأثیر آشکاری بر مکان‌گزینی شهرها و شکل‌گیری محیط زندگی لسان داشته است. کویر بزرگ داخلی و صحاری مرکزی ایران موجب شده‌اند که در این قسمت از کشور جمعیت فوق‌العاده کمی تمرکز یابد (رضوانی، ۱۳۷۴: ۱۲۳)

در شمال کشور، عامل رطوبت و دسترسی به آب در نحوه‌ی استقرار و توسعه‌ی مراکز شهری نقش مهمی داشته و آب از عوامل نشو و نما‌ی این شهرها در زمینه‌های کشاورزی و صنعتی به شمار می‌رود.

عوامل محلی آب و هوا، مانند: جهت دامنه‌ها، دره‌ها و چاله‌ها، پوشش گیاهی، توده‌ی آبها حجم ناهواری و تأثیر آن در افزایش یا کاهش بارندگی، ارتفاع و تأثیر آن در تغییر دما نیز به‌ویژه از دیدگاه میکروکلیماتولوژی در توسعه‌ی شهرهای کشور، دارای اهمیت ویژه‌ای است. (خاللی، ۱۳۷۲: ۱۴)

(ب) عوامل اقتصادی و توسعه‌ی شهر

پایه‌ی اصلی مطالعات شهرسازی و طراحی شهری، مطالعه‌ی پایه‌ی اقتصادی شهر است که بر اساس آن اشتغال، جمعیت، درآمد و نهایتاً میزان نیاز به فضا مشخص می‌شود. (شعیب، ۱۳۸۰: ۱۱۶)

به این ترتیب سرنوشت هر شهری با میزان و چگونگی فعالیت‌های تولید و درآمدزایی آن معلوم می‌شود. اصولاً علل پیدایش، توسعه و رونق شهرها قبل از هر چیز دیگر اقتصادی است. شهرهایی که در سر راه‌های

اصلی ارتباطی (جله ابریشم) قرار گرفته‌اند، شهرهای بندری و شهرهایی که در کنار مراکز کشاورزی و صنعتی به وجود آمده‌اند، پیدایش و رونق خود را صرف نظر از نوع فعالیت اقتصادی (خدماتی، کشاورزی یا صنعتی) مدیون عامل یا عواملی هستند که موجب ایجاد در آمد برای محل می‌شود. زیرا تولید و توزیع کالا و خدمات اشتغال به وجود می‌آورد و وجود زمینه‌های اشتغال موجب جذب افراد به محل خواهد گردید. (بحرینی، ۱۳۷۷: ۱۴۸) بنابراین می‌توان گفت که توسعه فیزیکی و اندازه‌ی هر شهر، ارتباط مستقیمی با میزان اشتغال شهری دارد (حسین زاده دلیر، ۱۳۸۰: ۱۱۶)

در کشورهای جهان سوم تحت نظام سرمایه داری پیرامونی و بر پایه‌ی توسعه‌ی برون‌زا، شبکه‌ی شهری موزون از بین رفته و تبدیل به شبکه‌ی زنجیره‌ای و یا شبکه‌ی شهری نهمگون شده است. (پیران، ۱۳۶۸: ۷۹) در حالی که در اروپا و ایالات متحده آمریکا، با رشد اقتصادی و بر پایه‌ی اقتصاد درون‌زا، به تدریج توسعه‌ی شهری از چند شهر بزرگ به سایر شهرها نیز سرایت کرده و در نتیجه سلسله مراتب شهری هماهنگ به وجود آمده است. (Mayer, 2001: 1028)

از جمله عوامل اقتصادی که شهر را به وجود می‌آورد و به آن نقش می‌دهد، نوع فعالیت اقتصادی حاکم بر شهر است. این فعالیت ناشی از امکانات مساعد ناحیه‌ای و روستاهای پیرامونی آن است و در این ارتباط، عامل ارتباطات و حمل و نقل نقش مهمی را به عهده داشته و دارد، زیرا به نقل و انتقال منابع اولیه و کالاهای مورد نیاز مراکز شهری و دیگر محصولات کشاورزی تسریع می‌بخشد و در آن نواحی که امر ارتباط آسان است، مراکز شهری بیشتری شکل می‌یابند (Richard, 2002: 282)

در کشور ما، تفاوت‌های مکانی از نظر توزیع منابع اقتصادی و ثروتی، موجب شده‌اند تا مراکز معیشتی به نواحی پیرامونی کشور، که از نظر اقتصادی و منابع معدنی و صنعتی غنی‌تراند، سوق یابند. و نابرابری اکولوژیکی بین نواحی پیرامونی با نواحی مرکزی و بخش‌های کوهستانی و دشت‌های حاشیه‌ای باعث شده تا فعالیت‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در نواحی خارج از بخش‌های مرکزی شکل بگیرند. مکان‌گزینی مراکز حکومتی نیز، چه در قدیم و چه در قرن‌های اخیر، در شهرهایی مانند: اصفهان، قزوین، شیراز، مشهد، تهران و سایر شهرهای عمده، از این قانون‌مندی پیروی کرده است و این مراکز بیشتر در بخش‌های پیرامونی و نواحی پست جلگه‌ی خوزستان و سواحل دریای مازندران و دشت‌های پایکوهی مجاور کوهستان استقرار یافته‌اند.

احداث شبکه‌ی راهها، اعم از راههای زمینی، دریایی و هوایی، وجود مراکز شهری را می‌طلبد. توسعه‌ی حمل و نقل همواره هم علت و هم معلول تمرکز و رشد شهرها بوده است و ترویج امکانات جدید در الگوی مصرف و حمل و نقل که امر جابجایی را تسریع بخشیده، به ایجاد شهرهای جدید و گسترش شهرهای قدیم، کمک فراوانی کرده است (اعتماد، ۱۳۷۵: ۱۵۰) که ثرات آن به صورت توسعه‌ی ناحیه‌ای به رونق خدمات شهری انبجیده است. عملکرد اقتصادی حمل و نقل را می‌توان در شهرهای تاکستان، آوج، اسد آباد، میانه و بسیاری از محورهای اصلی کشور مشاهده کرد. در شهرهای مزبور، استقرار مراکز پذیرایی و خدمات حمل و نقل مسافری در مسیر راههای ارتباطی، به میزان قابل توجهی رشد و توسعه‌ی فضایی شهر را به سمت خود سوق داده، و از این طریق، سیمای ظاهری و ترکیب فعالیت‌های اقتصادی را در این شهرها، دگرگون ساخته است.

پ) عوامل اجتماعی و توسعه‌ی شهر

در مطالعات شهری، به موازات بررسی خصوصیات تیپوگرافی طبیعی و ساختمان، لازم است به تیپوگرافی اجتماعی گروههای مستقر در شهرها نیز توجه شود. مقصود از آن بررسی منزلت‌های اجتماعی محله‌های مختلف شهر است که هر یک به تناسب امکانات و چشم اندازها، ساختمانهای فضایی معینی را در محیط به وجود می‌آورند. تیپوگرافی اجتماعی می‌تواند توضیح لایه بنهای اجتماعی موجود در شهرها را با توجه به خصوصیات فرهنگی، معیشتی، مسکونی و رفتاری آنان مورد توجه قرار داده و در تصمیم‌گیریهای شهری، حدود فعالیت و چگونگی برخورد با آنها را مشخص کند. در جغرافیای اجتماعی شهرها تیپوگرافی اجتماعی مبنای سنجش جدایی‌گزینی اقشار مختلف ساکن شهرها به شمار می‌رود، که ممکن است به دلایل قومی، نژادی، دینی و مذهبی و یا به علل دیگر جدای از هم باشند. (رهمایی، ۱۳۶۹: ۲۶) اما توسعه‌ی شهر، در ارتباط تنگاتنگ با میزان رشد جمعیت شهری است و در این ارتباط افزایش طبیعی جمعیت شهری، میزان مهاجرت خالص به شهر، انتقال ساخت جمعیتی جوامع غیر شهری به شهر و ساخت جمعیت شهر از عوامل اساسی به شمار می‌روند.

مهاجرت نیز به عنوان یکی از معلولهای سیاسی اقتصادی و اجتماعی، که خود تأثیر عمده‌ای در ایجاد ساختارهای جدید اقتصادی - اجتماعی دارد، نقش عمده‌ای در توسعه‌ی فیزیکی شهرها بر عهده داشته است.

(خلیلی عرفی، ۱۳۶۷: ۱۰۶) نرخ رشد شهری هم مهمترین پدیده‌ی تغییر شکل سکونتگاههای انسانی در کشورهای در حال توسعه است و نیاز به مدیریت بهتر برای این رشد توسط اشخاص، اجتماعات و حکومتها حیاتی است. در این کشورها، شهرها به طور معمول دو سوم افزایش جمعیت کل و بیشتر از نصف رشد جمعیت شهری و در نتیجه افزایش طبیعی و مهاجرت روستا به شهر را جذب می‌کنند. (Mcgill, 1998: 464)

ت) عوامل سیاسی و نقش دولت‌ها در توسعه‌ی شهر

سیاست دولت‌ها از جنبه‌های مختلف می‌تواند در توسعه‌ی شهرها مؤثر باشد، از جمله توسعه‌ی شهرهای اداری، سیاسی، وابستگی اقتصادی شهرهای جهان سوم، روابط تولیدی حاکم بر جامعه و ایجاد زاغه نشینی، حومه نشینی، فسادگی شهر مرکزی، ایجاد بلک زمین و کنترل فرم توسعه‌ی شهرها و استفاده‌ی بهینه از زمین‌های شهری، دخیل است.

امروزه، نقش دولت‌ها در فضا سازی جغرافیایی، که قبلاً در مطالعات جغرافیایی فراموش شده بود، از عوامل تعیین کننده است و در تمام زمینه‌های جغرافیایی، به ویژه جغرافیای شهری، بر آن تأکید می‌شود. (شکویی، ۱۳۷۳: ۲۹-۳۱) لذا تصمیم گیرهای سیاسی می‌توانند مجموعه‌ی یک شهر را جذب یا علری از جذابیت سلزند و می‌توانند وضعیتی را که برای سرمایه گذاری و همچنین جایگزینی‌های دیگر مساعد است، به طور کامل تغییر دهند. از جمله‌ی این تصمیمات، تعیین خطوط مرزی و تأثیر آن بر رشد و توسعه‌ی شهر و همچنین انتقال نقش‌های اداری و ارشادی به شهرهاست که بر دینلیزم شهرها مؤثر است.

نقش دولت‌ها و تصمیمات سیاسی اقتصادی آنها، بسته به متمرکز بودن یا نبودن امور سیاسی و اجتماعی کشورها، اثرات خلرجی متفاوتی از خود بر جای می‌گذارند. در نظام سرطایه داری، نقش دولت‌ها در فرایند توسعه‌ی شهرها، چنان چشمگیر نبوده است، ولی در اقتصاد برنامه ریزی شده، دولت‌ها مهمترین نقش را دارند. آنها سیاست‌های اقتصادی را تعیین می‌کنند و سرمایه‌ها را در مسیرهای تعیین شده به کار می‌گیرند. در نتیجه، از توسعه‌ی شهرهای بسیار بزرگ جلوگیری می‌کنند. در نواحی نامساعد، حقوق و دستمزد بیشتری می‌پردازند و به توسعه‌ی شهرهای میانی و کوچک و سرمایه گذاری در آنها، اولویت می‌دهند. (شکویی، ۱۳۷۳: ۳۳۹).

با نگاهی به سیمای شهرهای بزرگ و متوسط ایران، می‌توان به اهمیت نقش دولت و سازمانهای اداری آن پی برد. فضا‌های اداری و خدماتی شهرها که شامل مراکز اداری، درمانی، بهداشتی، فرهنگی، مذهبی، آموزشی،

انبارداری، خلمات، جهانگردی و فراغتی، نظامی و انتظامی، و سایر موارد است، نمودی از نقش دولت در شکل‌دهی سیمای شهرهای ایران است که در کنار دیگر فضاها ساخته شده، چشم انداز کونی را برای شهرهای کشور به وجود آورده است.

محدودیت‌های توسعه‌ی فیزیکی شهرهای کشور

محدودیت‌های طبیعی: یا محدودیت‌هایی که به وسیله‌ی عوامل طبیعی به وجود آمده‌اند و از نظر نوع و کیفیت به دو دسته تقسیم می‌شوند:

الف) ناشی از عوامل طبیعی؛

ب) ناشی از عوامل ساخته‌ی دست انسان.

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 توسعه‌ی شهری است. عموماً آب و هوا، درجه‌ی گرما و سرما، جهت وزش بادهای و میزان بارندگی تأثیرات قابل ملاحظه‌ای در برنامه‌ی شهرسازی دارند.

محدودیت‌های ناشی از عوامل دست ساز انسان، ملند جاده‌ها، شاهراه‌ها، ساختمان‌های اداری، بیمارستان‌ها، آثار فرهنگی قابل نگهداری، مجتمع‌های مسکونی، شبکه‌های آب رسانی و ... که معمولاً با هزینه‌های سنگینی به وجود آمده‌اند و یک رشته محدودیت‌های اساسی در طرح ریزی کالبدی شهر و برنامه‌های آینده شهر، به وجود می‌آورند.

محدودیت‌های ناشی از عوامل اجتماعی

این گونه عوامل به دلیل کیفیت خاص خود، کمتر از عوامل فیزیکی ملموس‌اند. ارزشیابی تمایلات و گرایشهای اجتماعات بر اساس و مبنای ارزشهای قابل لمس، تا حدودی امکان پذیر است، ولی اهمیت آنها را نمی‌توان لم‌دید گرفته. در طرح ریزی کالبدی شهر و برنامه‌های آتی توسعه باید به سنن و آداب دینی و مذهبی، فرهنگی و قومی ساکنان شهر توجه داشت و برنامه‌های توسعه با توجه به این گونه محدودیت‌ها دارای انعطاف کافی باشد تا با نیازهای گروههای مختلف اجتماعی مطابقت پیدا کند.

محدودیت‌های اشی از عوامل اقتصادی

محدودیت‌های مالی و اقتصادی، مهمترین مشکل اجرای طرحهای توسعه و عمران شهری اند موضوع حقیقی قدم، تعیین اولویت و ارجحیت برنامه‌ای نسبت به برنامه‌های دیگر، در چارچوب هدفهای طرح مورد بررسی و مطالعه و مقایسه انجام گیرد و با امکانات سرمایه گذاری بخش خصوصی در جهت توسعه توجه می‌شود. (Neuman, 2004; 16)

طرح ریزی کلبدی شهر و پیشنهادهای مربوط به توسعه شهری، باید با امکانات سرمایه گذاری بخش خصوصی و عمومی مطبق باشد.

محدودیت‌های اشی از عوامل فنی

نبود کلرکان ماهر در زمینه‌های تخصصی، اجرای برنامه‌های شهرسازی را دچار وقفه نموده و کمبود ماشین‌آلات و یا نفلنسب بودن آنها، اجرای برنامه‌های شهر سازی را با مشکل روبرو می‌سازد. اتخاذ تصمیم و اجرای طرح جمع باید با وسایل و روشهای موجود و متداول منطبق باشد و به مرور زمان بر حسب نیازها و امکانات روز، تعدیل شود.

محدودیت‌های اشی از عوامل اداری و سیاسی

با توجه به این که طرح توسعه و عمران شهری، کلیه‌ی جلوب زندگی مردم را در بر می‌گیرد، لذا موفقیت آن بستگی کامل به میزان همکاری بین سازمانها و دستگاههای دولتی و نهادهای و به طور کلی دست اندرکاران اجرای طرح دارد. تنظیم طرحهای اجرایی و هماهنگی و مرحله بندی عملیات اجرایی، هنگامی به صورت یک کوشش واحد درمی‌آید، که هماهنگی کامل در سطوح بالای مسؤولان اجرای طرح به وجود آید. از این رو باید مدیران و مسؤولان امور به مقصود و مفاهیم و اهداف طرح توسعه و عمران و طرحهای سازمانهای ذی ربط، 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، دست یافت.

نتیجه‌گیری

هنگام برنامه‌ریزی برای توسعه‌ی پایدار فیزیکی یک شهر، باید قبل از هر چیز بستر طبیعی شهر مورد بررسی قرار گیرد. ژئومورفولوژی، با فعالیت انسان‌ها و مسائل مربوط به آنان ارتباط دارد، برای این که فعالیت‌های انجام شده، بازدهی دلخواه داشته باشد، باید متناسب با پویایی محیط و با در نظر گرفتن نقش عوامل مورفوتیک تنظیم شود. شناخت مناطق با ثبات یا ناپایدار و محاسبه‌ی میزان پایداری و آسیب پذیری یک شهر، در ارتباط با نوع فعالیت، در ختم برنامه‌ریزان قرار می‌گیرد.

اقتصاد نیز بخش مهمی از مبحث توسعه‌ی پایدار فیزیکی یک شهر را تشکیل می‌دهد و در کاربرد سیاست‌های کلان اقتصادی برای دستیابی به توسعه‌ی پایدار کشور، باید محتاطانه برخورد کرد، چرا که اقتصاد شهری کشور در برابر سرمایه‌های عظیم خارجی شکننده است. در غیر این صورت شهرهای با محلات طشیه‌ای و چهره‌ی روستایی در کشور نمایان می‌شوند.

همچنین تفاوت‌های مکانی منابع اقتصادی و ثروتی در کشور، موجب اختلاف در چشم‌اندازهای شهری شده و هر یک از شهرها بافت اقتصادی خاص منطقه‌ای خود را گرفته و عملکرد خود را نیز از همان شرایط بریافته است. لذا وضع فعالیت، اشتغال، درآمد، مالکیت، ثروت و فقر از عوامل اقتصادی سازنده‌ی شهرها هستند و هر یک به نوبه‌ی خود، محرک پیشرفت و یا عقب ماندگی به حساب می‌آیند.

شبکه‌ی ارتباطی و کیفیات آن از عوامل دیگر توسعه‌ی پایدار شهری محسوب می‌شود. ایجاد توسعه‌ی پایدار ارتباطات محله‌ای در سطح شهر، از طریق احداث شبکه‌ی ارتباطی مناسب میان مناطق و محلات شهری و حوزه‌ی نفوذ شهر امکان‌پذیر است. و در این باره الگوهای شبکه‌ی ارتباطی باید با مراکز سکونت‌گاهی پایدار شهری، مطابقت داشته باشد.

عوامل اجتماعی نیز از دیگر عواملی هستند که در توسعه‌ی شهرها نقش بارزی ایفا می‌کنند؛ به طوری که در این میان، عناصری چون رشد طبیعی جمعیت، مهاجرت و جدایی‌گزینی اجتماعی به دلایل قومی، نژادی، دینی و مذهبی، باعث شکل‌گیری محلات مختلف در شهر می‌شوند. عامل سیاسی هم به نوعی در توسعه‌ی شهرها دخیل است و در این زمینه، نقش دولت و سازمان‌های وابسته به آن، به عنوان یکی از مهمترین عوامل شناخته شده است که سیاست‌گذارهای آن می‌تواند در توسعه‌ی شهر مؤثر باشد؛ مثل تصمیم‌گیری‌های دولت در ایجاد یک بزرگراه، احداث خطوط راه آهن و مترو، اثرات شبکه‌ی حمل و نقل در قیمت زمین، جا به جایی محل

سکونت جمعیت‌ها، تغییر محل مراکز تجاری و سامانه‌های حمل و نقل شخصی، که بافت کالبدی و شیوه‌ی توسعه‌ی شهری را دگرگون می‌سازند.

منابع و مآخذ

۱. اعتماد، گیتی (۱۳۷۴)، *تغییرات شبکه‌ی شهری ایران در دهه‌ی اخیر*، مجموعه مقالات هشتمین کنگره جغرافیادانان ایران، دانشگاه اصفهان.
۲. بحرینی، سید حسین (۱۳۷۷)، *فرایند طراحی شهری*، انتشارات دانشگاه تهران.
۳. پیران، پرویز (۱۳۶۸)، *توسعه‌ی برون‌زا و شهر*، مجموعه مقالات شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهر نشینی وزارت مسکن و شهر سازی.
۴. حسین زاده دلیر، کریم (۱۳۸۰)، *برنامه ریزی ناحیه‌ای*، انتشارات سمت.
۵. خلیل عراقی، منصور (۱۳۶۷)، *شناخت عوامل مؤثر در گسترش بی‌رویه‌ی شهر تهران*، دانشگاه تهران.
۶. راهمایی، محمد قی (۱۳۶۹)، *مجموعه مباحث و روشهای شهر سازی*، (جغرافیا) وزارت مسکن و شهر سازی.
۷. رضوی، علی اصغر (۱۳۷۴)، *روابط متقابل شهر و روستا با تأکید بر ایران*، دانشگاه پیام نور.
۸. سعید نیا، احمد (۱۳۷۸)، *کتاب سبز*، جلد اول: شهرسازی، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور.
۹. شکویی، حسین (۱۳۶۹)، *اکولوژی شهری، جغرافیای اجتماعی شهرها*، اشارات جهاد دانشگاهی.
۱۰. شکویی، حسین (۱۳۷۳)، *دیدگاههای نو در جغرافیای شهری*، انتشارات سمت.
۱۱. شهیلی، محمد حسین (۱۳۶۹)، *دیدگاه سیستمی در مفهوم برنامه ریزی و مدیریت شهری و منطقه‌ای*، شهرهای جدید فرهنگی جدید در شهرنشینی، گزارش و مقالاتی از سمینار شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید.
۱۲. شیعه، اسماعیل (۱۳۸۰)، *مقدمه‌ای بر مبانی برنامه ریزی شهری*، اشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
۱۳. فرشاد، مهدی (۱۳۶۲)، *نگرش سیستمی*، انتشارات امیرکبیر، تهران.
۱۴. هاگت، پتر (۱۳۷۳)، *جغرافیا ترکیبی نو* (جلد اول)، ترجمه‌ی شاپور گودرزی نژاد، انتشارات سمت.
۱۵. هوشیار، حسن (۱۳۸۱)، *برنامه ریزی توسعه‌ی فیزیکی شهرهای میانه انانام: مورد مهاباد*، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز.

17. Buzbee, W. (2004). *Urban Sprawl, Federalism, and the Problem of Institutional Complexity*. Fordham Law Review, 68, 57
18. Listokin, D (2002). *A National Perspective on Land Use policy alternatives and Consequences*. Prepared for the Farm Foundation
19. Mayer,david(2001). *The long- term impact of health on economic growth in latin America*. World development. Vol, 29. No.6.
20. Mc Gill, ronald (1998). *Urban management in developing countries*. Cities.Vol,1.No 6.
21. Neuman, N. (2004). *Fiscal Impacts of Alternative Land Development Patterns in Michigan: the Costs of Current Development verses, Compact Growth* Prepared for the Southeast Michigan Council of Governments.
22. Richard, peiser(2002) “ *Decomposing urban sprawl?*”. Town planning Review. Liverpool. Vol, 172.No3.
23. Shade,N(2004). *The evolution of the Sprawl Debate in the United State*. Hastings Journal of Environmental Law and Policy, 5, 137

