

دانشگاه پیام نور
دانشکده علوم اجتماعی و اقتصادی

گروه جغرافیا

درسنامه آموزشی:
برنامه ریزی شهرهای جدید

دکتر اسماعیل نصیری
استادیار دانشگاه پیام نور

فهرست مطالب

صفحه

عنوان

فصل اول

مبانی تئوریک برنامه ریزی شهرهای جدید

مقدمه

تبیین کلامی و مفهومی

معیارهای تعریف شهر جدید

مفهوم شهر جدید از دیدگاه علم برنامه ریزی شهری

سیر تاریخی مبانی نظری شهرهای جدید

دیدگاه‌های نظری

اهداف نظریه باغشهرها

نقد تئوری باغشهرها

فصل دوم سیری در تاریخ و تجارب برنامه ریزی شهرهای جدید

ضرورت احداث نوشهرهای معاصر

دلایل ظهور شهرهای جدید

تجارب کشورهای اروپایی

کشورهای امریکایی

تجارب افريقا

تجارب آسيا

فصل سوم سیاست شهرسازی و شهرهای جدید در ایران

اشکال و سیاست تمرکززدایی فضایی

مروری بر خاستگاه شهرهای جدید در ایران

شناخت تیپولوژی شهرهای جدید ایران

تیپولوژی شهرهای جدید ایران از نظر استقرار در فضا و عملکرد

ضرورت تداوم ایجاد شهرهای جدید در ایران

فصل چهارم تحلیلی بر ویژگیهای شهرهای جدید در ایران

تحلیلی بر عملکرد شهرهای جدید در ایران

موفقیتهای و عدم کامیابیها

کارایی شهرهای جدید

علل عدم تحقق نقش شهرهای جدید

بررسی عملکرد شهرهای جدید در ایران

جایگاه شهرهای جدید در طرحهای ملی و منطقه ای

تیپولوژی شهرهای جدید ایران از نظر استقرار در فضا و عملکرد

تحلیلی از شهرهای جدید ساخته شده

فصل پنجم اصول و چارچوب برنامه ریزی شهرهای جدید

جایگاه مطالعات جغرافیایی

الگوی طراحی طرح شهرهای جدید

طرح راهبردی مکان یابی

جایگاه شبکه ارتباطی در نظام بندی نوشهرها

نقش و موقعیت کاربریها

چارچوب روند تهیه طرح

مقوله تراکم در شهرهای جدید

فصل اول مبانی تئوریک برنامه ریزی شهرهای جدید (مفاهیم و تعاریف)

۱- مقدمه

برنامه ریزی شهری جدید در اوایل قرن بیستم و به منظور پاسخ دادن به شرایط ویژه تاریخی پس از انقلاب صنعتی شکل گرفت. تا پیش از انقلاب صنعتی، شهرنشینی و رشد شهرها بسیار محدود بود و به همان نسبت، مسائل و مشکلات شهری، دامنه‌ای محدود داشت. از این رو نیازی به دخالت گسترده و آگاهانه انسان در محیط شهری نبود. به ویژه از اواخر قرن نوزدهم، اوضاع شهرها به شدت بحرانی شد. کارخانه‌ها و کارگاه‌های صنعتی در شهرها یا نزدیک آنها استقرار یافت، روستاییان به شهرها هجوم بردند و به کارگران صنعتی مبدل شدند. زاغه‌نشینی و حاشیه‌نشینی رشد کرد و بر وسعت شهرها افزوده شد.

گسترش شهرنشینی و عواقب نامطلوب آن در آغاز مختص جوامع غربی و صنعتی بود، اما در طول قرن بیستم به سایر نقاط دنیا و کشورهای جهان سوم و در حال توسعه نیز کشیده شد. با پیدایش این وضعیت، دخالت گسترده انسان در محیط شهر ضرورت یافت و در قالب انواع نظریه‌ها و رویه‌های شهرسازی شکل گرفت.

برنامه‌ریزی شهری با توجه به رویدادها و تحولات گسترده در قرن بیستم، دوره‌های گوناگونی را از سرگذرانده و متناسب با شرایط، تغییراتی در اهداف و روش‌های آن به وجود آمده است. اما به طور کلی از آغاز تا کنون دو نوع برنامه‌ریزی شهری را می‌توان تشخیص داد. در نوع اول آن‌که از اوایل قرن تا دهه‌های ۷۰-۱۹۶۰ ادامه یافت نظریه‌ها و رویه‌های برنامه‌ریزی تحت نفوذ دولت‌های مقتدر و نخبگان فن‌سالار، ماهیت آمرانه و اقتدارگرا داشت. بر اساس این رویکرد برنامه‌ریزی شهری، تشخیص اهداف و روش‌های توسعه شهری در صلاحیت دانش فنی و اقتدار تصمیم‌گیران است و دخالت مردم در آن ضرورتی ندارد. در نتیجه هر گونه تغییر در محیط شهری، بدون نیاز به تعامل و گفت‌وگو با مردم، باید از بالا و به شیوه‌ای پدرسالارانه صورت گیرد.

از سال‌های ۷۰-۱۹۶۰ به بعد، نظریه‌ها و رویه‌های پیشین مورد تردید و اعتراض قرار گرفت و به تدریج گفتمان جدیدی در حوزه برنامه‌ریزی شهری رواج یافت. این گفتمان شامل مبانی و اصولی بود که در روال قبلی از آن غفلت شده بود و مواردی همچون توجه به نیازها و خواسته‌های متنوع مردم، ضرورت مشارکت مردم در تصمیم‌گیری، احترام به طبیعت و محیط زیست، تنوع و تکثر فرهنگی، ویژگی‌های بومی و محیطی، حقوق بشر، جامعه مدنی و نظایر آن را در بر می‌گرفت. در این رویکرد، اهداف و روش‌های توسعه شهری با توجه به خواسته‌ها و نیازهای مردم و در تعامل با آنان تدوین می‌شود و فرآیند تغییر و توسعه نیز با دخالت و مشارکت مردم در تصمیم‌گیری صورت می‌گیرد. این روال جدید از سال ۱۹۹۰ که ماهیتی مردم‌سالار و مشارکتی دارد در حال تکامل و گسترش است.

از دیدگاه تاریخ تفکر اجتماعی و فلسفی، الگوی اول برنامه‌ریزی شهری در دوره‌ای شکل گرفته و رواج یافته است که به مدرنیسم یا دوران مدرن شهرت دارد. الگوی دیگر هم‌زمان با دوره‌ای است که آن را در مقایسه با دوره قبل، دوره پست مدرن نامیده‌اند.

از سال‌های ۲۰۰۸ به بعد نظریه‌ها و رویه‌های مختلف شهرسازی در هر دوره تأثیرات ویژه‌ای بر شهر گذاشته و فضای اجتماعی و کالبدی آن را شکل داده‌اند. در واقع در هر دوره و متناسب با نظریه‌ها و رویه‌های آن دوره، گونه‌ای از شهر را می‌توان تشخیص داد که دارای ویژگی‌های اجتماعی و کالبدی متمایز با دوره‌های دیگر است. (برک پور، ۱۳۸۱، ۲۳۳)

(۲۳۴-

۱-۲ تبیین کلامی و مفهومی شهرهای جدید

تجربه دانش شهرسازی اگر چه تاریخی بس طولانی و کهن دارد، ولی در بیان و تفسیر دانش تخصصی شهرسازی معاصر معانی و مفاهیم روشن و واضحی ارائه نکرده است. این امر را می‌توان ناشی از عدم توجه و درک همه جانبه مسائل و مشکلات شهری و شهرسازی دانست.

به عبارتی، مرز بین تعاریف شهر و نوشهر در زبان محاوره‌ای و عامیانه نامشخص است. البته به غیر از پیشوند «نو» که در عبارت شهر اضافه شده است؛ با افزودن پیوند «ک» به شهر آنرا شهرک نیز می‌خوانند یعنی شهری که خردتر و کوچکتر از شهر است. جالب توجه است که با مطالعه منابع و مأخذ متعدد موجود روشن می‌شود که اصولاً مفهوم نوشهر در نقاط جهان به اشکال مختلف و شرایط متعدد مطرح گشته و معانی متفاوتی را داراست. این امر حاکی از آن است که کاربرد نوشهرها در ارتباط با نحوه عملکرد آنها و بنابر خواسته و خط مشی‌های حکومتی و یا نظامهای مدیریتی، مشخص و تعیین می‌گردد.

بنابراین لازم است تا به تفسیر و تشریح مواضع کلامی در بین انواع و اقسام گونه‌های شهری که تحت واژه‌ی نوشهرها در جهان مطرح می‌گردند، بپردازیم. تعاریف مختلف را مرور کنیم و از بین آنها مفهوم کلی «نوشهر» را در تقسیمات شهری، در سلسله مراتب شهری و شبکه شهری جستجو نماییم.

شاید به صراحت بتوان گفت که این خصلت‌گزینی برای نوشهرها تنها بر اساس متغیرهای کمی و کیفی بدست آمده و ریشه آن را می‌بایست در خطوط تدوین کننده برنامه‌های اقتصادی، اجتماعی و صنعتی در محدوده‌های جغرافیایی پهنه‌ی جهان می‌بایست جستجو کرد. بر اساس حدودی از اختیارات قانونی است که می‌توان این شهرها را از رویا به واقعیت جامعه عمل پوشانید. پس طبیعی خواهد بود که هر سرزمین و هر فرهنگ بر اساس خصوصیات بومی و قومی خود ویژگی‌هایی از عناصر اجتماعی و فیزیکی را در برنامه‌های خود تدوین کند. اصول کلی و عام استفاده و کاربرد نوشهر نیز در گروهی چنین اندیشه‌ای نهفته است.

با نگاهی به مجموعه‌ی مطالعات نوشهرها که در جهان انجام گرفته، مشاهده می‌شود که اصلاح «نوشهر» دارای طیف وسیعی می‌باشد که از توسعه‌ی شهری پیوسته تا یک شهر جدید تفاوت معنی و کاربرد دارد. بدین منظور تعاریف ارائه شده در مورد شهرهای اقماری و شهرهای جدید را مرور می‌کنیم تا تفاوت و تناقضات حاکم بر معانی و جنبه‌های عملکردی نوشهرها را بهتر بشناسیم.

در کتاب نوشهرها نوشته پیرمرلن سه حالت کلی از گونه‌های مختلف و قابل بررسی بیان شده است.

۱-نوشه‌هایی که خارج از یک منطقه شهرسازی شده ساخته می‌شوند.

۲-نوشه‌هایی که در چهارچوب یک منطقه شهرسازی شده اما بدون ارتباط و فقط با تراکم مسکونی با شهر موجود بنا می‌شوند.

۳-نوشه‌هایی که در ارتباط و با تراکم مسکونی با شهر موجود بنا می‌شوند.

مرلن ادعان دارد که: «گذشته از برخی از تشابهات، تفاوت‌های عمده‌ای نیز نمایانند. این تفاوت‌ها، تعاریف دقیقی را که از نوشه‌ها در آغاز ارائه شدند، دچار اشکال می‌سازد.» (شهیدی، ۱۳۷۷، ۷۱-۷۲)

به همین دلیل وی تعریف مشخص و واضحی از معنی و مفهوم نوشه را ارائه نمی‌دهد، بلکه تنها به ذکر برخی نکات ویژه نوشه‌ها که طبق سه رده‌بندی فوق در اروپا و آمریکا مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، می‌پردازد.

در بررسی دیگری که تحت عنوان «جغرافیا و شهرشناسی» از سوی یدالله فرید انجام شده، بخشی از مطالعات به نوشه‌ها و گونه‌های نزدیک بدان اختصاص یافته است. وی به نقل از داویدوویچ، جغرافیدان روسی، خصوصیات شهرهای اقماری را بدین شرح اعلام می‌کند:

الف-اقمار شهر بخشی از جمعیت خود را برای فعالیت‌های روزانه به شهر مرکزی اعزام می‌کند.

ب-اقمار شهر اصولاً خدمات خود را بویژه در زمینه خدمات فرهنگی از مادر شهرها می‌گیرد.

ج-اقمار شهر بخشی از جمعیت شهر را برای تفریح و استراحت در خود می‌پذیرد و لازمه چنین پیوندی وسایل ارتباطی گسترده است.

د-در بعضی از حالات، مادر شهر تک هسته‌ای ده برابر بزرگتر از اقمار شهر خود می‌باشد. (فرید، ۱۹۴، ۱۳۶۸)

بدیهی است که مفهوم و معنی شهرهای اقماری دلالت بر خرد بودن و گرایش به مرکزی قویتر و مسلط‌تر دارد مفهومی که پیرمرلن آن را در رده‌بندی سوم خود قرار می‌دهد و می‌گوید: «رده سوم از محله‌های جدیدی تشکیل شده است که در تداوم با شهر یا حتی در ناطی دور به عنوان شهرهای اقماری ساخته شده‌اند و برای آن‌ها اصطلاح شهر اقماری مناسب‌تر است تا اصطلاح نوشه». (پیرمولن، ۲۵۴، ۱۳۶۵)

معمولاً شهرهای اقماری همان‌گونه که از نام آن‌ها پیداست، مراکزی هستند که برای منظوری خاص و جهت مصارف خوابگاهی، تولیدی، صنعتی و خدماتی احداث می‌شوند. یدالله فرید در ادامه‌س سخنانش چنین جمع بندی می‌کند: «بعضی از جغرافی‌دانان قمرشهرها را بر حسب عملکرد و نقش آن‌ها به دو گروه قمرشهرهای خوابگاهی یا

مصرفی و قمرشهرهای تولیدی تقسیم می‌کنند و به نظر آنان قمرشهرهای واقعی همان شهرهای تولیدی هستند و بر این عقیده‌اند که قمرشهرهای خوابگاهی یا مصرفی را باید به عنوان حومه یاد کرد.»

در واقع، بنیان چنین تفکری بر زمینه‌های اقتصادی، تولیدی و صنعتی استوار است. سایر عوامل ممکن در بیان اقمار شهرها از قبیل دوری و نزدیکی به مادر شهرها و جنبه‌های فرعی آن در معنی و مفهوم دخالت نخواهند داشت.

در همین رابطه گیتی اعتماد، در بیان شهر جدید، اظهار می‌دارد: «منظور از شهر جدید شهری است که از نظر اشتغال به مادر شهر متکی نباشد و از لحاظ خدمات نیز تا حد امکان خودکفا باشد.»

ملاحظه می‌شود که بین شهر اقماری و شهر جدید عبارت خودکفا، خوداتکا و خودبسندگی عاملی است که می‌تواند جهت تمایز استفاده شود. از سوی دیگر دیگر حبیب‌الله زنجانی در تعریف از شهر جدید خصوصیات شهر جدید و شهرهای اقماری را متذکر شده و می‌گوید: «فرق شهر خوابگاهی و شهر اقماری با شهر جدید به معنی اخص کلمه در آن است که شهر جدید باید دارای پایه اقتصادی قوی باشد، به طوری که بتواند علاوه بر تأمین شغل ساکنین خود امکان کار و فعالیت را برای افراد دیگری نیز تدارک ببیند. علاوه بر آن، شهر جدید باید دارای هویت خاصی برای ساکنان خود و دیگران باشد تا بتواند به عنوان یک نقطه شهری جدید نقشی در مقیاس محلی و منطقه‌ای ایفا نماید. حال آنکه شهر خوابگاهی نه دارای هویت مشخص است و نه علی‌الاصول فعالیت مهمی در آنجا تدارک دیده می‌شود. شهرهای اقماری حالت بینابینی دارند و ضمن وابستگی به شهر اصلی، خود به تدریج به کانون‌های جدید فعالیت و اشتغال تبدیل می‌شوند. ولی در هر حال عملکرد آنها در ابعاد وسیعی در رابطه با خواسته‌ها، الزامات و سلطه‌ی شهر اصلی صورت می‌گیرد.» (زنجانی، ۱۳۶۸، ۶۸-۶۹) گونه‌شناسی و تبیین کلامی-فیزیکی نوشهرها را نمی‌توان بسادگی و جدا از اشکال ساخته شده آنان، که بنابر نظریات و اهداف سیاسی مراکز تصمیم‌گیرنده در سرزمین‌های مختلف بدست می‌آید، معنی کرد، زیرا شناخت نشانه‌ها و مفاهیم کمی و کیفی شهرهای در حبابی از ابهام سرگردان است. معانی و کاربردهای متعددی که در پس اهداف شهرهای جدید نهفته‌اند، آن‌ها را با ابهام فیزیکی-فضایی توأم می‌سازند. به عنوان مثال توسعه شهری بدان گونه که در فرانسه تحت عناوینی چون پوس POS، زاک ZAC و زوپ ZUP صورت می‌گیرد، بازتاب مطالعاتی است که برای کنترل و نظارت توسعه شهری در اشکال پیوسته و ناپیوسته مفهوم می‌یابد. همین موضع‌گیری در بیان و تفسیر گونه‌های متفاوت و متعدد نوشهر در سراسر جهان باعث گردیده تا استفاده از لفظ نوشهر اشکال متفاوتی را بوجود آورد. شاید تنها مورد صحیح و پسندیده‌ای که در مورد مفهوم نوشهر بکار می‌رود،

بوجود آمدن پایتخت‌های نوظهور باشد که از نظر معنی و تعریف شهر جدید به طور اخص نزدیک به مفاهیم نوشهرهاست.

درمجموع «پایتخت‌های جدید» نسبت به سایر گونه‌های نوشهرها موفق‌تر به نظر می‌رسند. البته این وضعیت را می‌توان به خصلت پایتخت بودن آن‌ها نسبت داد، زیرا دولت‌ها به واسطه‌ی کانالیزه کردن، حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری را بدان سمت سوق می‌دهند تا شدت و شتاب فیزیکی و نمادین شهر مانند ساختمانها و جمعیت سریعاً رشد کند. این شیوه‌ی عملکردی بدلیل امکانات بالقوه‌ای است که در سرشت دولت قرار دارد. شتاب در امور سازماندهی، بسیج مشاغل دولتی و عمومی، جهت‌گیری توسعه ملی، پایه‌ریزی برای ایجاد تجهیزات و تأسیسات زیر بنایی، نمونه‌های بارزی از این دست هستند. (حبیبی، ۱۴، ۱۳۷۰-۱۶)

۱-۳ معیارهای تعاریف شهرهای جدید

تعاریف مفهوم «شهر جدید» تاریخچه خود را دارد و در کشورهای مختلف آن قدری که لازم است مورد تفسیر قرار نگرفته است. نخستین شهر رابط میان مفاهیم «جدید» و «جوان» است. پاسخ به این پرسش برای بحث بیشتر در درجه اول اهمیت قرار دارد. اگر این دو را مترادف فرض کنیم، محدوده زمانی این تحقیق بی وقفه نخواهد بود و به سال‌های دوری که اولین شهرها در تاریخ بشر افزاشته شده‌اند افول می‌کند، با وجود اینکه جوانی آنها تنها در طول پهنه زمان معینی پاییده است.

به این دلیل است که نویسنده ترجیح می‌دهد واژه «شهر جدید» را به عنوان مفهومی که به هیچ دوره زمانی مربوط نیست (شهرهای جدید-چینی، یونانی، رومی، قرون وسطایی، مدرن و نظایر اینها) به کار گیرد. «جوانی» «شهر جدید» با مرحله آغازین تحول آنها مرتبط است.

این گزاره به ما امکان می‌دهد به تعریف «شهر جدید» نزدیک شویم؛ اما پرسش اصلی را حل نمی‌کند، که چه «نوع شهری را شهر جدید می‌توان نام نهاد؟»

آسان‌ترین پاسخ را می‌توان از ضوابط اداری و قضایی رسمی برگرفت، که مطابق این ضوابط شهرهای جدید، شهرهایی هستند که در طول ۳۰ تا ۵۰ سال گذشته شأن و مرتبه‌ی شهری یافته‌اند.

البته به هر حال تعریف مطرح شده به هیچ وجه دقیق نیست. به این دلیل که اعتبار شهر به وسیله مسئولان شهرداری و مطابق معیارهای متفاوتی تعریف می‌شود، که اینها هم در زمان و مکان متفاوت‌اند. معمول‌ترین معیار تعداد ساکنان

است که حتی این معیار نیز محدوده‌های گوناگونی در کشورهای مختلف و حتی در یک کشور دارد (شوروی سابق مثال خوبی در این زمینه است).

شهرها بر طبق ضوابط اداری نام گذاری می‌شوند و عملکردهای اداری چندی برای آنها عرضه می‌گردد. راه‌حل‌های اداری معمولاً داوطلبانه و بر مبنای استانداردهای قضایی هستند که در زمان تغییر می‌کنند و خاص هر کشور هستند. بنابراین معیارهای اداری به عنوان کمکی برای تعریف مفهوم «شهر جدید» محسوب می‌شوند.

تاریخ و سرآغاز شهر به عنوان بهترین معیار برای شناسایی شهر جدید در نظر گرفته شده است، که در معماری و ساختار فضایی آن نیز تأثیر گذاشته است. یکی از رویکردها در این معیار بر مبنای این گزاره است که «شهر جدید» واحد سکونتگاهی است که در مکانی مشخص، عموماً در «مکانی خالی» و مطابق با مفهوم دقیق شهری و معماری جدید خاص و یا حداقل با طرح کلی جدیدی ایجاد شده است. این رویکرد به اصطلاح به شیوه انقلابی ایجاد شهرهای جدید را پیشنهاد می‌کند که به معنی شکل‌گیری ساخت شهر (یا بخش عمده‌ای از آن) در طول دوره‌ای کوتاه است و ممکن است با شیوه تکاملی که فرض بر تغییرات آهسته و دگرگونی سکونتگاه‌های موجود دارد، مغایرت داشته باشد. (زیمانسکا، ۱۳۸۴، ۱۴۴-۱۴۵) این معیار پذیرفته شده است، اما تردیدهایی درباره امکان سنجی آن در قالب «شهرهای قارچی» جدید (روییده همچون قارچ‌های پس از باران) طبق واژه شناسی پیرجورج (۱۹۵۹) وجود دارد. «شهرهای قارچی» در شکل کلاسیک‌شان به واقع به وسیله شیوه‌ای انقلابی و حتی انفجاری ایجاد شده‌اند. (قارچ‌های پس از باران)؛ با وجود این، آنها برنامه شهری به شدت بی‌نظم و معماری آشفته دارند (گدینا در لهستان مثال مناسبی در این زمینه است). شهرهایی از این نوع در کشورهای مرکز شرق اروپا متعددند، بایستی بپذیریم که ظاهر آشفته آنها الگوی نمونه شهرگرایی در این دوره رشد صنعتی است.

معیار تاریخی ناشی از تحلیل تحول سکونتگاه شهری در یک ناحیه و یافتن زمانی است که شهر به واقع ظهور یافته است. اهمیت ساخت شهر در «مکانی خالی» همواره با بحث‌های مربوط به دلایل و روندهای شکل‌گیری شهر جدید مورد تأکید قرار گرفته است. پیدا کردن مثالی از یک شهر در کشورهای دارای شبکه فشرده سکونتگاه که بتواند در اراضی کاملاً شهری نشده رشد کند، بسیار مشکل است. در نتیجه نسبت‌های قید و بند برای شناسایی میان شهرهای قدیمی و نواحی به تازگی احیا شده بسیار حیاتی است تا بدین ترتیب بیان آنچه شهر جدید می‌نامیم ساده شود.

شناسایی شهر جدید با کمک معیارهای عملکردی کاری بس پیچیده‌تر است. مفهوم خود شهر، سکونتگاهی چند عملکردی است. این تعریف در معنای سنتی خودمان را مجبور می‌کند که به شهرهایی که از ویژگی استقلال بی‌بهره‌اند

(شهرهای اقماری اولین موردی هستند که جدا می‌شوند) و در مجاورت شهرهای بزرگ قرار دارند یا انباشت آنها عملکردهای خاصی همانند نواحی مسکونی را به نمایش می‌گذارند (شهرهای خوابگاهی) رجوع نکنیم در دنیای مدرن، با درجه بالای تحرک مردم، خود عملکرد دیگر کفایت مطلق خود را از دست داده است. در شهرهای مدرن که نواحی بزرگی را اشغال می‌کنند، عملکردهای اصلی شهری بایستی متمایز باشند، که در این میان پیش از هر چیز موارد مربوط به زندگی و تولید است. این تفاوت با تمایز فضایی به شکل نامتناوبی فراسوی محدوده‌های اداری شهر بسط می‌یابد. و مناطق حومه‌ای را با حضور طولانی‌شان، و یا در برخی موارد، شهرهای جدید در برمی‌گیرند. از سوی دیگر، تعریف عملکرد شهری خود نیاز به دقت دارد. به طور سنتی شاخص عملکرد-مبنای اقتصادی وجود شهر- به وسیله امکانات اشتغال و تعداد آن سنجیده می‌شود. در این خصوص شهر به عنوان سکونتگاهی با اشکال گوناگون برای به کارگیری نیروی کار دیده می‌شود. ضمن آنکه تصور چنین الگوی فضایی از عملکردهای شهری که در آن عملکردهای جدا در شهرهای خود متمرکز شده‌اند و نزدیک به هم قرار گرفته‌اند و ترکیب آنها انباشت‌های شهری یا منظومه‌های شهری و نظایر آن را ایجاد کرده است نیز پذیرفتنی است. بر مبنای بحث مطرح شده، معیار صحیح تر برای عملکرد شهری، به نظر ما تفاوت اشتغال افراد است. بنابراین نه محل کار بلکه منبع زندگی مسئول تعریف عملکردهای مختلف شهری است.

شهر جدید بایستی از طریق تعریف درجه‌ای از محصوریت از عملکردهای اصلی خود- عملکردهای زندگی، کار، استراحت، آموزش و فرهنگ شخصیت یابد؛ شهرهای جدید همچنین بایستی تنوع عملکردی داشته باشند؛ در کنار آن امکانات شغلی در شاخه‌های مختلف صنعت، انواع گوناگون خدمات و سایر فعالیت‌ها بایستی فراهم شود.

تنوع عملکردی که در باره آن بحث شد، منجر به تمایز اجتماعی، افزایش حرفه‌ها و تعداد مشاغل می‌شود. شرایط ذکر شده بایستی در مواردی که شکل فضایی ممکن است به عنوان شهر شناسایی شود، وجود داشته باشد. به گفته جلووایسکی و ایمبرت مجموعه‌های کارخانه‌ها، کارها، معادن و بلوک‌های سکونتی شهر نیستند، ولو جمعیت آن‌ها به چندین هزار نفر برسد. به این ترتیب، جستربی (Jestrzebie) در حوزه زغال سنگ ریبنیک در لهستان با ۱۰۰ هزار نفر جمعیت شهر نیست بلکه تنها مجتمع زیستی بسیار عظمی از معدنچیان است.

تمایز ممکن است به قدری زیاد باشد که برخی از شهرها که پیش‌تر شکل گرفته‌اند اما فاقد ساختار عملکردی در هم بافته‌اند که با مکان‌های اشتغال معین می‌شوند، به شیوه‌ای متفاوت و از منظر درآمدی‌های شان مدنظر قرار گیرند.

سکونتگاه‌های امروز هنوز اغلب مکان‌هایی برای خانه‌های مشترک گروه‌های شغلی متفاوت هستند. به این ترتیب آنها با سکونتگاه‌های کارخانه‌ای قبلی که تنها یک گروه شغلی در آن زندگی می‌کردند و در یک کارخانه کار می‌کردند، تفاوت دارند (برای سکونتگاه‌های نزدیک معادن و کارهای فلزی).

تغییر اساسی عملکردهای پیشین یا دگرگونی آن به انواع کاملاً متفاوتی از فعالیت‌ها که بر انواع نخستین برتری یافتند، نشانگر شالوده جدیدی از شهر است.

این معیار ممکن است به دلیل سایر تغییرات جمعیتی، زیرساختی و مورفولوژیکی که عمدتاً از عملکردها ناشی می‌گردد، جزو معیارهای اصلی در نظر گرفته شود. شهرهای جدید در تطابق با تغییر در عملکردهای شهری به وجود آمده اند: بدین ترتیب شهرهای قرون وسطا شهر-قلعه‌ها هستند؛ شهرهای صنعتی قرن به عنوان شهرهای اخیر-تشکیل دهندگان انباشت شهری اند، اما چون به لحاظ فضایی جدا افتاده اند و به لحاظ عملکردی ناشناخته (شهرهای اقماری در اروپای غربی)، به حفظ یکپارچگی اجتماعی-فضایی‌شان با منطقه یا انباشت شهری می‌پردازند. با فرض اینکه تغییر تاریخی عمده و جدی عملکردها، مطابق آن دگرگونی مورفولوژی شهر منجر به تولید «شهر جدید» می‌شود. بایستی کفایت تغییرات اساسی را در فعالیت‌های شهر قدیمی، با سایر دگرگونی‌های بنیادی برای تبیین شهر به عنوان شهر «جدید»، بپذیریم. (jalowieki, 2006, 23)

ضوابط یا معیارها ریخته‌شناسی (مورفولوژیک) برداشت بصری اولیه هر شهر جدید، دربردارنده احساسی است که بر مبنای طرح خاصی- که هرگز در شهرهای قدیمی که به‌طور طبیعی و تدریجی در طول حیات‌شان تغییر یافتند، وجود نداشت- ایجاد می‌شود یا توسعه می‌یابد. گرچه این معیار «طرح» همیشه در بررسی حجم و روند تغییرات آشکار نیست؛ بنابراین معمولاً مبهم باقی می‌ماند، زیرا شهری که «جدید» خوانده می‌شود بایستی مطابق طرح داده شده‌ای ساخته شود یا اساساً همه مثلاً یا بخشی از آن ممکن است بازسازی شده باشد. مثلاً مرکز یا محله‌هایی از آن، که بیشترین تعداد ساکنان را دارند یا بیشترین وسعت را به خود اختصاص داده اند، بازسازی گردد. این معیار بیش از سایرین نیازمند رویکردی خلاق به موقعیت است، زیرا تنها تحلیلی نقادانه می‌تواند دلایل شالوده تغییرات رخ داده در شهر را متمایز کند.

معیارهای ریخت‌شناسی معمولاً شامل شناسایی مقیاس تغییرات ناحیه شهری، زیرساخت‌ها، ساختار فضایی، ظاهر و عملکرد ساختمان‌های آن هستند. این معیارها در بردارنده اشکالی هستند که در ماهیت آنها ایجاد می‌شود، و به جزئیات تصویر ساختاری مشخصی از شهر می‌پردازند. اگر شهر به میزان گسترده‌ای تغییر یافته باشد، آن‌گاه یا ممکن

است شهر «جدید» مورد بحث قرار بگیرد، یا (بسته به مقیاس تغییرات) شهری دگرگون شود. این معیارها به زمان وابسته‌اند، زیرا که در طول عمر طولانی هر سکونتگاهی (برخی قرن‌ها در بسیاری موارد) سیما و ساختار فضایی آن نمی‌تواند بدون تغییر باقی بماند؛ در صورتی که دادن نام «جدید» به یک شهر با استفاده از دیدگاه معیار ریخت‌شناسی، نشانگر آن است که ویژگی‌های آن بایستی آشکارا در طول چرخه زمانی کوتاهی (چندسال) تغییر کنند. مشکل اساسی یافتن مرزی برای تغییرات است، و در آن صورت است که می‌توان در مورد شهر جدید بر طبق مقیاس تغییرات در کنار سایر معیارها که با مفاهیم تغییرات اساسی عمل می‌کنند، سخن گفت.

معیار بعدی برای شناسایی شهر جدید، ساختار ویژگی‌های اجتماعی جمعیت است. در سطح جزئی‌تر دیدگاه جمعیت افراد جوان در ساختار نسبی جمعیت، و همزمان احساس اجتماع و وابستگی‌های آنان به مکانی است که در آنجا زندگی می‌کنند چنین معیارهای جمعیتی یا اجتماعی، گاه «جمعیت‌شناسی جوان» نامیده می‌شود که معمولاً مترادف با جوان بودن خودشهر است. ساختار جمعیتی به تدریج در نخستین دوره‌های «کودکی» یا «بلوغ» ایجاد و توسعه شهرهای جدید، اعتبار بیشتری می‌یابد.

اهمیت معیارهای جمعیت‌شناختی در این امر خلاصه شده است که شهر به وسیله مردم و فضای شهری سازمان‌دهی شده به وسیله آنان شکل گرفته است. معیارهای پیش‌گفته، عموماً خطی‌مشی‌های کاربردی برای عنصر دوم (جوانی شهر)، که برشمرده شد، به شمار می‌آیند. «ویژگی جدید» هر شهر جدید، به یک سان با دگرگونی در الگوی فضایی و همچنین تغییرات خود جمعیت تعیین می‌شود. جابه‌جایی جمعیت نیز در این میان اهمیت دارد. مردم بومی و مهاجران اغلب از لحاظ جنبه‌های جمعیت‌شناختی، اجتماعی و همچنین ملی-قومی‌شان با هم متفاوت‌اند. در مورد آخر، جریان مهاجران از مناطق بیرون از حوزه بومی تأثیر شهر مدنظر است. از این رو رسیدن گروه‌های بزرگ مهاجران که به شدت متفاوت با بومیان اولیه است، ممکن است دلیلی برای ظهور شعری به لحاظ جمعیتی «جدید» باشد. این جمع‌بندی حاصل این واقعیت است که جوامع مختلف به لحاظ جمعیتی، اجتماعی، ملی-قومی ممکن است به طریق دیگری عمل کنند و فضای شهری را مطابق با عادت‌ها، مقتضیات و رفتارهای خود احیا کنند. همچنین ممکن است پویایی‌های تحول خاصی را نمایش دهند. شهر جدید بایستی به وسیله احساس اجتماعی مناسب با ساکنان آن و طرز فکر آنها نسبت به ناحیه‌ای معین شکل بگیرد.

زیر ساخت‌های شهری و سازماندهی زندگی جمعیت به عنوان معیاری کمکی در نظر گرفته می‌شود، به ویژه هنگامی که با معیارهای روابط اجتماعی سروکار می‌یابد. این معیار آخری به معنی تغییرات در استانداردهای رفتار مردمی و

سازوکارهای حاکم بر کنش‌های آنهاست. این پدیده تا حد مشخصی به پیشرفت در حیطه‌های اجتماعی و خدماتی، به رفاه جمعیت، میزان و کیفیت مسکن، قابل اعتماد بودن حمل و نقل و ارتباطات بستگی دارد. با توجه به تأثیر هر چه بیشتر رسانه‌ها در هر کشور، رفتار اجتماعی استاندارد خاصی پیدا می‌کند و تفکیک جمعیت به گروه‌های اجتماعی (روستایی، شهرهای کوچک، متوسط و بزرگ و نظایر اینها) کمتر واقعی است. کاهش اهمیت معیارهای روابط اجتماعی منتج شده از این شرایط، آشکار است.

بررسی معیارهای ارائه شده در اینجا و استفاده از آنها برای مفهوم «شهر جدید» البته اجمالی است (از دید جغرافی دانان اجتماعی-اقتصادی) زیرا تنها روندهای اصلی را نشان می‌دهد. در واقعیت، جنبه‌های بسیار دیگری در کنار آنهایی که پایه‌ای هستند، وجود دارند. این موارد بر طبق معیارهای مورد بحث نشان داده شده و کمی شده‌اند که البته دشوار بتوان آنها را به میزان کافی متمایز و دسته‌بندی کرد.

از جنبه‌های مهم برای تبیین و تعریف «شهر جدید»، نسبت «تازگی» به «کهنگی» است. شهر جدید به ندرت در مکانی کاملاً بدون آبادانی ایجاد می‌شود و معمولاً در مکانی ساخته می‌شود که در آنجا روستاها یا شهرهای کوچکی وجود دارند (در لهستان، مجارستان و بلغارستان نمونه‌های زیادی از این دست وجود دارند).

توجه به این نکته دارای ارزش است که مفهوم «شهر جدید» ایستا نیست و پویاست؛ یعنی هر شهری نمی‌تواند همواره «جدید» باشد، و به علاوه، هر شهر یک بار جدید بوده است. بنابراین فرایند شکل‌گیری مثلاً ممکن است با شروع پایانی تاریخی آن شناسایی شود. تولد «شهر جدید» برابر با تغییرات برجسته و گوناگون اجتماعی و شهری، محدود به نقطه معینی از فضای جغرافیایی است. همچنین ممکن است این تولد مترادف با لحظه نام‌گذاری یک سکونتگاه به عنوان شهر، ساخت مجدد آن، بازسازی آن پس از برخی خسارات یا فرایند انفجاری مهاجرت باشد.

۱-۴ مفهوم شهرهای جدید از دیدگاه علم برنامه‌ریزی شهری

کشورهای جهان سوم از جمله ایران، که از نظام تک شهری پیروی می‌کنند. الگوهای برنامه‌ریزی و طراحی شهرهای جدید را مانند سایر عناصر فرهنگی، از غرب اقتباس کردند و بکار گرفتند. در ایران جاذبه‌ی شهرها با دافعه‌ی روستاها مواجه است. در برنامه‌ریزی‌های شهری توجه یکطرفه به شهر نمی‌تواند پاسخگو باشد، چرا که از علت غفلت می‌شود. در واقع حل بسیاری از مشکلات بایستی همزمان با توسعه موزون و یکپارچه کشور باشد. مفهوم و تعریف شهرک یا شهر جدید مانند سایر مفاهیم علوم اجتماعی دارای تعریف جامعی که در برگزیده‌ی همه ویژگی‌های شهر جدید باشد

نیست. هرکس بنا بر شهر مورد نظر، اهداف و طراحی آن، تعریف خاصی دارد. در اینجا به سه تعریف نسبتاً نزدیک به شهر جدید اشاره می‌شود.

۱. "شهرهای جدید، شهرهایی هستند که از سال ۱۹۱۷ به بعد در نتیجه توسعه‌ی: الف) سرزمین‌ها و نواحی بایر یا نواحی با توسعه‌ی پراکنده؛ ب) آبادی و شهرک‌های تبدیل شده به شهر؛ و ج) شهرک‌های کوچک و متوسط که با درصد رشد توسعه‌ی بالا و افزایش شتابان جمعیت روبه‌رو بوده‌اند، به وجود آمده‌اند" (آندر هیل، ۱۳۷۰، ۴۹).

۲. "منظور از شهر جدید، شهری است که از نظر اشتغال به مادرشهر متکی نباشد و از لحاظ خدمات نیز تا حد امکان خودکفا باشد. ۳. شهر جدید، اجتماع برنامه‌ریزی شده‌ای است که در پایخ به اهداف از پیش تعیین شده ایجاد می‌شود. معمولاً شهرهای جدید برای تمرکززدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی در ناحیه شهری شهرهای بزرگ طراحی می‌شوند تا با وجود جاذبه نزدیکی به شهرهای بزرگ، جمعیت به خروج از مادرشهر تشویق شوند تا اسکان به همراه اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی-اجتماعی فراهم آید (زیاری، ۵، ۱۳۷۸).

ایده و خاستگاه یک شهر جدید. ایجاد و توسعه شهرهای جدید چه بسا به مثابه شکل دهنده‌ی اصلی تاریخ شهر گرایشی بشر مطرح باشد؛ زیرا همه‌ی شهرهای روی زمین روزی جدید و جوان بودند. پدیده شهر جدید در برداشت عمومی، مولفه‌ی معتبری از «فلسفه» شهرگرایی مدرن است. در نسخه کاربردی‌تر، پیدایش مفهوم شهر جدید هدف واقعی‌ای از شهرسازی مدرن (شامل جغرافیای شهری) در نظریه و فعالیت‌های عملی است، زیرا رشد بیشتر شهرنشینی در جهان، به طور اجتناب‌ناپذیری با ظهور و برخی اوقات پیشنهاد شبکه شهرهای جدید ارتباط می‌یابد.

دو نوع اصلی تکوینی را می‌توان برای شهرهای جدید مشخص کرد. نوع اول عملکرد هدایت‌کننده‌ی مشخصی را برنی‌انگیزد و به نظر می‌رسد خود شهر مکمل خاص این عملکرد باشد؛ در نوع دوم، شهر حکم نوعی قطب جذاب را برای انواع مختلف فعالیت‌ها بازی می‌کند. عملکرد هدایت‌کننده معمولاً به وسیله شاخه مشخصی از صنعت در یک مکان خاص معرفی می‌شود؛ متعاقباً نخستین چیزی که شکل می‌گیرد مکانی برای کار است که به دنبال آن عملکرد یک شهر به عنوان مکانی برای باز تولید نیروی کار تعریف می‌شود. چنین مواردی شهرهای جدید در لهستان و سایر کشورهای مرکز-شرق آسیا را شامل می‌شوند. کارخانه‌های صنعتی تنها مولدان شهر نیستند؛ مولدها ممکن است دانشگاه‌ها (Louvain-la-Neuve) در بلغارستان، Villeneuve d' Asq در فرانسه) یا عملکردهای اداری-سیاسی (برازیلیا، چاندیگار در هند) باشند. در دیگر موارد، فضای شهری می‌تواند بدون عملکرد شهری مسلط باشد. به دلیل نوع خاص شکل‌گیری فضای شهری، زمینه امکانات بلقوه توسعه در اینجا فراهم است: نواحی مسکونی، دفاتر، مناطق

صنعتی، مراکز خدماتی، نواحی تفریحی به منظور جذب مردم و فراهم آوردن شغل‌های مختلف برای آنان ساخته می‌شوند. شرایط اشتغال و زندگی بایستی برای عرضه جذاب باشند؛ و گرچه منازل و شرکت‌ها به عنوان چیزهایی برای فروش کافی نیستند، در ادامه می‌بایست ایده جدیدی وجود داشته باشد، تنها این ایده است که همراه با ساز و کارهای درک آن، برای پشرفت بسیاری از شهرهای جدید در کشورهای غربی در خور توجه است.

مفهوم «شهر جدید» بحث‌انگیز است. دو دیدگاه در این خصوص وجود دارد: یکی از آنها شهر جدید را به عنوان شکلی ایجاد شده در مکانی خالی برای رشد تغییرات اساسی در روستا تعریف می‌کند. مطابق دیدگاه دوم، «جدید» تنها به شهرهایی اطلاق می‌شود که مطابق با مفهوم جدید اجتماعی-شهری (درمقایسه با مفاهیم معمول) ساخته شده‌اند. دیدگاه دوم را می‌توان در شهرهای اقماری اطراف لندن، پاریس و سایر شهرهای بزرگ دید.

مخالف با هر یک از این دیدگاه‌ها نادرست فرض می‌کنیم، زیرا نوع دوم به هر حال تکمیل کننده‌ی نوع اول است. شعر جدید که به مثابه تجلی و نمود مفهوم اجتماعی-شهرنشینی تازای‌ای شکل گرفته است، چیزی جز موردی خالص از «شهری جدید» به طور کلی نیست؛ و در برداشت زمانی-فضایی شهر «جدید» شهری است مشتق شده از مفهوم اجتماعی شهری موجود یا واقع جدید. مفهوم «شهر جدید» به هیچ وجه ایستا نیست و اساساً پویاست، هیچ شهر تا ابد «جدیدی» وجود ندارد و علاوه بر این هر شهر تنها یک بار می‌تواند جدید باشد. بنابراین فرایند شکل‌گیری شهر جدید شروع و پایان تاریخی خود را دارد که قابل شناسایی است.

شهر جدید با تغییرات اجتماعی-اقتصادی که در نقطه مشخصی در فضای جغرافیایی رخ می‌دهد آغاز می‌شود. این موارد ممکن است به دلیل واگذاری موقعیت شهر به سکونتگاهی که در زمان حاضر وجود دارد، و یا به شهری که ممکن است در مکانی خالی ایجاد شود یا پس از تخریب بازسازی شده است، موجب مهاجرت انفجاری افراد در نتیجه‌ی دگرگونی‌های اقتصادی، سیاسی، نظامی و نظایر اینها شود. شالوده بدیع چنین واحد سکونتگاهی از طریق ماهیت انقلابی تغییرات در جریان تعیین می‌شود. بنابراین مرحله نهایی شکل‌گیری شهر جدید را چه بسا بتوان با کاهش تغییرات انقلابی و جایگزینی آنها با تغییرات تکاملی (یا در برخی موارد با کساد) شناسایی پیش از شروع بحث درباره مفهوم مذکور، باید به این اخطار عمده و مهم توجه شود. همان‌گونه که اشاره شد، مفهوم شهر جدید ممکن است به دوره‌های مختلف تاریخی برگردد. ما تنها شهرهایی را که در کشورهای مورد بحث هستند آن هم پس از جنگ جهانی دوم، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

با پذیرش این محدودیت، تنها آن دسته از سکونتگاه‌هایی می‌توانند «جدید» قلمداد گردند که خاستگاه پیدایش آنها (دست کم بخش عمده آن) بش از ۳۰ تا ۵۰ سال گذشته نباشد. این سکونتگاه می‌بایست دور از سایر اراضی باشد. سرآغاز آن ممکن است به تصمیم‌گیری برنامه‌ریزی شده مدیریتی برگردد که به صورت عملی در یک طرح شهری کامل و معماری مشخص اجرا شده است؛ گرچه توسعه خودجوش بدون هر طرحی در اینجا مد نظر نیست. ساکنان چنین سکونتگاهی زندگی‌شان را از طریق فعالیت‌های گوناگون غیر کشاورزی تأمین می‌کنند، و آنها حس اجتماع محلی را در محل اسکان و محل‌های کارشان دارند و جوانان در ساختار جمعیتی ساکنان مسلطاند. اندازه شهر جدید می‌تواند متفاوت باشد.

دو رویکرد جغرافیایی- اجتماعی پایه در بررسی و طراحی شهرهای جدید عبارت‌اند از:

- ۱) شهرهای ساخته شده در «مکان‌های خالی» با طراحی اولیه و ساختار عملکردی منحصر به فرد؛
 - ۲) شهرهای داری رشد خودجوش شهرهای اولیه که در زمانی خاص از تحول‌شان موقعیت شهری یافته‌اند.
- این رویکردها رویه تحقیق و طراحی را از پیش مشخص می‌کنند و راه برای بحث و تکمیل شدن‌شان باز است و نیاز به مطالعات تجربی بیشتری دارند که ممکن است گفته ما را اثبات یا رد کنند. (زیمانسکا، ۱۵۷، ۱۳۸۴-۱۵۸)

۱-۵- سیر تاریخی مبانی نظری شهرهای جدید

۱-۵-۱ دیدگاه نظری حاکم بر طرح شهرهای جدید

نظریه شهرهای جدید در واقع ملهم از نظریات گوناگونی است که ابنزر هاوارد به عنوان نظریه‌پرداز اصلی آن معرفی گردید. هاوارد نظریه خود را تحت عنوان "باغشهرها" مطرح ساخت. اما به تدریج بر بستر تحولات فکری قرن حاضر، نظریه "شهرک های اقماری"، "حومه‌های شهری"، "واحدهای همسایگی" و سرانجام نظریه "شهرهای جدید" هم در کنار آن ساخته و پرداخته گردیدند. به علاوه بر بستر ناشی از تحولات صنعتی (انقلاب صنعتی) دو نظریه "اصلاح گرایان" و "آرمان گرایان" نیز شکل گرفتند.

نظریه اصلاح گرایان در چارچوب دیدگاه فن شناختی، ساماندهی و بهبود محیط شهری را بدون نفی کلیت آن امکان-پذیر می‌دانست و معتقد بود که نوسازی و بهسازی شهرها باید از درون بافت آنها صورت گیرد. آرمان گرایان یا نوگرایان، تحت عنوان جنبش تعاونی معتقد به ایجاد شهرهای آرمانی یا به قولی شهرهای جدید، در مقابل گزینه صنعتی بودند. (مخبری، ۲۱۶، ۱۳۸۴) بر بستر تحولات ناشی از انقلاب صنعتی، دو نظریه «اصلاح‌گرایان» و «آرمان‌گرایان»

(یا آینده‌گراها) به وجود آمد. نظریه اصلاح‌گرایان در چارچوب دیدگاه فن‌شناختی، امر ساماندهی و بهبود محیط شهری را بدون نفی کلیت آن می‌داند و معتقد است که نوسازی و بهسازی شهرهای اروپایی باید از درون بافت آنها صورت پذیرد. نظریه آرمان‌گرایان یا آینده‌گراها که بنیانگذاران آن رابرت اوان، شارل فوریه و سن سیمون در چارچوب جنبش تعاونی هستند، معتقد به ایجاد شهرهای آرمانی در مقابل گزینه صنعتی‌اند. آنان آرمان شهرهای خود را مستقل از جوامع صنعتی و بر مبنای نیل به اهداف برابری و عدالت اجتماعی، محدود ساختن بخش خصوصی و دگرگونی محیط (کالبدی-اجتماعی) در خدمت انسانها می‌دانند. در این میان رابرت اوان (۱۷۷۰-۱۸۵۹) برای اجتماع آرمانی خویش، دهکده تعاونی با جمعیتی حدود ۱۲۰۰ نفر و مساحتی حدود ۴۰۰ تا ۶۰۰ هکتار را برآورد می‌کند و در چارچوب این طرح، ارتقاء کیفیت زندگی را تنها از طریق دگرگونی محیط کالبدی و اجتماعی و تأمین مشارکت اجتماعی در مدیریت همگن می‌داند و تفکیک نواحی مسکونی و صنعتی را به وسیله فضای سبز پیشنهاد می‌کند. بنابراین، آن ایجاد شهرهای جدید را در قالب صرف هزینه‌های اقتصادی در خدمت منافع اجتماعی مطرح می‌کند.

شارل فوریه نظریه خود را در اجتماعات آرمانی، در قالب «فالانستر» با جمعیتی بین ۱۵۰۰-۲۶۰۰ نفر به وسعت ۴۰۰ هکتار پیشنهاد می‌کند، که ساکنان آن ترکیبی از گروه‌های شغلی مختلف هستند و شهر به صورت گزینه‌ای در مقابل شهرهای زمان خود مطرح می‌شود. بنابراین، اسکان همراه با اشتغال، تعیین حد متناسب جمعیتی و موقعیت مطلوب نسبت به شهرهای بزرگ در زمره مشخصه‌های الگوی نظری اجتماعات آرمانی فوریه هستند.

در سال ۱۸۴۹ جیمز سیلک باکینگم رساله‌ای تحت عنوان «شهرهای جدید» با حد متناسب جمعیت ۱۰ هزار نفر انتشار داد. این نظریه در سال ۱۸۷۵ توسط سر بنجامین و ارد ریچاردسن با حد متناسب جمعیت برابر یکصد هزار نفر به عنوان شهر سالم بیان می‌گردد.

در سال ۱۸۸۵ «آسپانیارد آرتورو سوریا ماتا» (۱۹۲۰-۱۸۴۴) نظریه شهر خطی را ابراز داشت که بایستی در اطراف مادرید احداث می‌شد. وی معتقد بود که ستون فقرات شهر بایستی یک خیابان به عرض حداقل ۴۰ متر باشد که در مرکز آن مسیرهای رفت و برگشت راه‌آهن احداث گردد. در این بافت بلوکهای ساختمان چهارگوش نباید فضایی بیش از یک پنجم زمین مورد لزوم را اشغال کنند. شهرهای خطی ضمن توسعه طولی خود موجب اتصال شهرهای نقطه‌ای موجود با یکدیگر میشوند، به نحوی که در یک شبکه از مثلثها، شهرهای نقطه‌ای رئوس خطی اضلاع مثلث شبکه را تشکیل خواهند داد. بدین ترتیب، کلیه مناطق روستایی به وسیله یک شبکه از مثلثها پوشیده می‌شوند که مناطق داخل مثلثها به منظور فعالیت‌های کشاورزی و صنعتی در نظر گرفته خواهند شد. در این طرح تقسیم عادلانه زمین

وجود دارد. طرح سوریا طرح تکاملی نظریه هنری جورج آمریکایی است. طرح سوریا فقط در یک مقیاس بسیار معمولی در ۵ کیلومتر عملی شد که بعداً با رشد مادرید مدفون گردید. این طرح به شکست انجامید زیرا مسئله مالکیت زمین حل نشد. (زیاری، ۲۸، ۱۳۸۴)

در سال ۱۹۱۹ کنیزاس دل کاستیلو در نمایشگاه بازسازی در بروکسل نمونه بلژیکی یک شهر خطی را که به مراتب جا افتاده‌تر از نمونه اصلی طرح سوریا بود ارائه داد.

در این میان ابنزرهاوارد در سال ۱۸۹۸ نظریه‌اش را در کتاب کوچکی به نام فردا، مسیری صلح‌آمیز به سوی یک اصلاح واقعی منتشر کرد. در واقع نظریه‌ی وی متأثر از تجربه سفرش به آمریکا و توسعه سریع و مطلوب کشور آمریکا در مناطق در دست توسعه یا در حومه شهرهای بزرگ شهرهای بود. هاوارد در تجدید چاپ کتاب خویش تحت عنوان «باغشهرهای فردا» نظریه‌اش را اصلاح کرد. نظریه وی در زمانی ابزار شد که لندن بزرگترین شهر جهان و مرکز فرصتهای اقتصادی بود و در آلودگی و ازدحام به سر می‌برد. ابنزرهاوارد در پی راه‌حلی برای مشکلات شهر لندن و شهرهای پر ازدحام بود. مبانی نظریه‌ی هاوارد بر ساماندهی فضایی لندن و شهرهای بزرگ، پخشایش صنعت و جمعیت، ارائه مسکن، اسکان شاغلان بخش صنعت، حد متناسب اندازه‌ی جمعیت و مساحت، اشتغال و خودکفایی مبتنی است. در واقع نظریه‌ی وی شامل ازدواج شهر و روستاست. اطراف باغشهر را کمربند سبز فرا می‌گرفت و این کمربند سبز می‌بایستی غذا و سرویس لازم را فراهم می‌کرد. هاوارد باغشهر را در یک طبیعت سالم و خوش آب و هوا با چشم‌انداز متنوع پیشنهاد می‌کرد. باغشهرهای هاوارد شامل شهرکهای اقماری با ۶۰۰۰ اکر وسعت و ۳۲۰۰۰ نفر جمعیت با یک منطقه مرکزی با ۱۰۰۰ اکر وسعت و تراکم ۳۰ نفر در هر اکر و کارخانه‌ای در اطراف بود که کلاً به وسیله کمربند سبز احاطه می‌شدند. (miller, ۲۰۰۱, ۸۸-۸۹)

در واقع نظریه هاوارد گزینه‌ای در مقابل رشد نابسامان و فزاینده شهرهای بزرگ بود. باغشهرهای اقماری او یک واحد منطقه‌ای در قالب مجموعه‌ای سازمان یافته با ده شهر بودند. بهیچانی می‌توان گفت نظریه‌ی هاوارد، از نوشته‌های ویلیام موریس، هربرت اسپنسر و تامس اسپنسر به ویژه در مورد ضرورت تجدید سازمان جامعه در راستای اجتماعات مشترک و توزیع اساسی نعمتهای زندگی تأثیر پذیرفته است. در حقیقت هاوارد را می‌توان جزو مکتب طبیعت‌گرایان به حساب آورد.

در سال ۱۸۹۹ هاوارد انجمن باغشهرها را به وجود آورد که پیامد آن برنامه‌ریزی شهری و روستایی استو بنابرین، نظریه‌ی هاوارد به مرحله عمل درآمد. وی در سال ۱۹۰۲ شرکت باغشهر را به ثبت رساند. این شرکت اولین باغشهر را

به ثبت رساند. این شرکت اولین باغشهر را در سال ۱۹۰۲ و ۱۹۰۳ به نام لچورث مکان‌یابی کرد که در سال ۱۹۰۴ به وسیله دو معمار به نام ریمون آنوین و باری پارکر طراحی شد. بعد از جنگ جهانی اول، هاوارد و شرکتش برای یکپارچه کردن حرکت باغشهرها و خرابیهای ناشی از جنگ کوشش کردند، که حاصل آن ایجاد باغشهر ولوین در سال ۱۹۱۹ بود. (زیاری، ۲۰، ۱۳۸۴-۲۴)

بنابراین دستاورد بنیانگذاران جوامع هاوارد دیدگاه تخیل‌گرایان را در تدوین چارچوب کلی نظریه‌اش آورد و از دیدگاه اصلاح‌گرایان درباره زمین استفاده کرد. وی از بنجامین وارد ریچاردسون، جیمزسیلک باکینگهام و الگوی مجموعه «شهر ویکتوریا» در یک سرزمین کشاورزی و نیز در زمینه مالکیت عمومی زمین از فیلسوف بزرگ هربرت اسپنسر و توماس اسپنسر رادیکال تأثیر پذیرفت. او در زمینه حمایت‌های مالی سازمانهای شهری برای استفاده‌های خصوصی در موقع افزایش ناگهانی قیمت زمین، مرهون اصلاح‌گر و اقتصاددان معروف هنری جورج است. مجموعه داستانهای تخیل-گرایی ادوارد بلامی با عنوان «نگاه به عقب» بر هاوارد در زمینه طراحی باغشهرها تأثیر گذاشت. همچنین این مسأله سبب شد تا طراحی درباره ایجاد یک تمدن جدید بنویسد. جی. واک فیلد نخستین کسی است که درباره برنامه‌ریزی مهاجرت و سکونتگاه‌ها در مستعمرات جدید در قرن نوزدهم برای رسیدن به تعادل بین شهر و روستا، صنعت و کشاورزی بحث کرد. هاوارد با مکاتبه‌هایی که با واک فیلد و آلفرد مارشال داشت از نظریه‌های اجتماعی آنان بهره گرفت. وی بحثهای سیاسی را از جان استوارت میل آموخت. پیتر کروپتکین نظریه‌هایی درباره شرایط ناساعد کار شهری، بحرانهای اجتماعی آن زمان بر شهر و حومه و صنایع و کشاورزی داشت. وی روی تمرکز زدایی صنایع و کشتهای متمرکز نیز پافشاری می‌کرد. او معتقد بود با صنعت و کشاورزی در هر جامعه می‌توان به خودکفایی اقتصادی ناحیه‌ای رسید که لازمه این کار خودمختاری و تعاون در جوامع است. وی نیز بر هاوارد تأثیر بسیاری گذاشت.

سرانجام مسائلی چون مهاجرت‌های روستایی و حومه‌ها در دهه ۱۸۸۰ و ایده‌های اصلاح‌گرایان درباره مسائل شهری و ملی و نیز حرکت‌های برنامه‌ریزی برای نجات حومه‌ها و زنگی روستایی در تفکر هاوارد بسیار موثر بود. (semmel, ۱۹۶۰, ۶) بنابراین هاوارد از ایده آرمانگرایان، رادیکالها، ملی‌گرایان و اصلاح‌گرایان بهره بسیاری برد. اکنون نظریه باغشهر بررسی می‌شود.

تشدید مشکلات شهری و هجوم جمعیت روستایی به شهرهای بزرگ پیامد انقلاب صنعتی بود که به طرح پیشنهادهایی از سوی متفکران بسیاری منجر شد. یکی از این متفکران هاوارد است. وی در زمانی نظریه خود را ارائه داد که لندن با رشد سریع و بی‌قواره، مهاجرت شدید روستایی، ازدحام، زاغه‌های ناسالم و کاهش سطح زندگی سالم

اجتماعی مواجه بود. هر چند هاوارد از مشکلات عصر صنعت رنجیده بود و تحت تأثیر نظریه پردازان متعددی نیز قرار داشت، چاره کار را نفی از پیشرفتهای صنعتی نمی‌دید، بلکه به دنبال راهی بود تا جوامع انسانی از مزایای صنعت برخوردار شوند و مشکلات شهرهای بزرگ نیز رفع شود؛ بدین ترتیب او در سال ۱۸۹۸ در کتابی با عنوان فردا مسیری صلح‌آمیز به سوی اصلاح واقعی نظریه خود را بیان می‌کند و در سال ۱۹۰۲ با تجدیدنظریه‌هایی کتاب خود را با عنوان باغشهرهای فردا تجدید چاپ می‌نماید. وی در این کتاب از باغشهر به مثابه اصلاح شهری، سیاسی و اجتماعی یاد می‌کند. این دیدگاه، که اصلاح سیاسی و اجتماعی شهرهای متمرکز را در عدم تمرکز آنها می‌داند، مجموعه باغشهر و شهر اجتماعی نامیده می‌شود.

مسأله اساسی برای هاوارد، اصلاح اجتماعی بود؛ زیرا او به گذشته طلایی می‌اندیشید. وی معتقد بود وابستگی انسان به زمین باید باقی بماند؛ زیرا زندگی در زمینی زیبا و با آب و هوایی سالم، در جوامع پیش از صنعتی شدن نیز وجود داشته است. وی شهر را به آهنربا و انسان را به سنجاقی که بدان جذب شده باشد تشبیه می‌کرد و بر این باور بود که با ایجاد مغناطیسی در جوامع کوچک که قوه جاذبه آن بیش از قوه جاذبه مغناطیس شهر باشد، می‌توان به جای شهرهای شلوغ، زندگی سالم را در جوامع کوچک جستجو کرد. او در این باره تلفیقی از شهر و روستا را در نظر داشت. هاوارد در نظریه خود سه مغناطیس شهر، روستا و روستا-شهر را ارائه می‌دهد. وی مغناطیس شهر-روستا را ضامن زندگی مرفه انسان می‌داند.

او برای ساخت شهر زمینی به مساحت ۶ هزار ایکر در نظر می‌گیرد که در هزار ایکر آن تأسیسات شهری احداث می‌شود و بقیه زمین برای مصارف شهری به زیر کشت می‌رود که آن را کمربند سبز می‌نامد. او شکل کلی شهر را دایره فرض می‌کند. شهر به شش محله، شش بلوار و به عرض ۱۲۰ فوق تقسیم می‌شود. بلوارها از مرکز شهر منشعب می‌شوند. در مرکز شهر باغی است به مساحت پنج تا شش ایکر که گرداگرد آن بناهای عمومی مانند شهرداری، بیمارستان و غیره قرار دارد. بر گرد میدان اصلی شهر که به چمن آراسته است، پارکی به مساحت ۱۴۵ ایکر و بر گرد این پارک قصر بلورین قرار دارد. این قصر برای خرید، پناهگاه، تفریح و نمایشگاه است. هاوارد حد متوسط جمعیت این شهر و روستاهای اطراف آن را ۳۲ هزار نفر بیان می‌کند که ۳۰ هزار نفر در خود شهر و ۲ هزار نفر در نواحی روستایی اطراف شهر ساکن می‌شوند.

از آنجا که هاوارد یک سیستم ناحیه‌ای باغشهر را پیشنهاد می‌کند، طرح وی شامل یک مادرشهر با جمعیتی معادل ۵۸ هزار نفر و تعدادی باغشهر در اطراف آن است، که به وسیله وسایل نقلیه سریع السیر با یکدیگر مرتبط می‌شوند. این

باغشهرهای اقماری با کمربند مزارع و پارک جنگلی از یکدیگر و از شهر مرکزی جدا می‌شوند. این شهرهای اجتماعی چند مرکزی که مفهوم ناحیه چند مرکزی جدید را داشتند، می‌بایست نقش تمرکززدایی از شهرهای بزرگ را بعهده بگیرند تا رشد کالبدی، اجتماعی ایجاد جامعه‌ای متعادل، مالکیت عمومی زمین، تملک زمین توسط شهرداریها و برخورداری از مزایای شهر و روستا، مسکن، کار و اوقاف فراغت از وجوه مشخصه نظریه هاورد است.

هاورد معتقد بود فقط کافی است یک مجتمع نمونه از باغشهر احداث شود تا بقیه بسرعت و خود به خود به وجود بیایند؛ در این صورت ساکنان لندن، شهر پرتراکم خود را گروه گروه ترک می‌کنند و در خانه‌های ویلایی باغشهرها مستقر می‌شوند؛ بدین ترتیب محلات پست و فقیرنشین شهرهای بزرگ از بین می‌رود و هیچ مشکلی برای سرمایه‌های خصوصی به وجود نمی‌آید.

هاورد ایجاد شهرکها را اقتصادی می‌داند؛ زیرا چنین باغشهرهایی در زمینهای عمومی و متعلق به شهرداریها احداث و نیز از بورس بازی زمین جلوگیری می‌شود.

طرحهای کالبدی، ترکیب شهر و روستا، خانه‌های ویلایی و فضای سبز وی مشابهتهایی با سیستم ناحیه‌ای آرمان‌گرایان دارد. با این تفاوت که وی روی روابط اجتماعی بیشتر و استقلال در زندگی شخصی تکیه دارد (زیاری، ۲۲، ۱۳۸۴-۲۳)

۱-۱-۵- اهداف نظریه باغشهر

یکی از مهم‌ترین اهدافی که در طرح باغ شهرها مورد توجه قرار گرفت، تلفیق محل زندگی و اشتغال در محیطی سالم و ایجاد جامعه‌ای منسجم و با هویت بود. هاوارد معتقد بود که برای دستیابی به این هدف باید باغ شهرها به صورت اجتماعات کوچک . غیر متمرکز احداث شوند (Fishman, ۱۹۷۷, ۴۳). از این رو، با تعیین حداکثر جمعیت، مقیاس این باغ شهرها را محدود کرد. پیشنهاد هاوارد برای جمعیت مازاد بر میزان تعیین شده، احداث مراکزی مشابه با فاصله- ای مناسب از مرکز قبلی بود. در طرح هاوارد شش تا هشت باغ شهر در پیرامون شهر اصلی در نظر گرفته شده بود (تصویر). بدین ترتیب، هاوارد الگوی سکونتی پیشنهادی خود را سکونتگاه چند مرکزی (Polycentric settlement) نامید.

جمعیت مورد نظر هاوارد برای هر باغ شهر در حدود ۳۰۰۰۰ نفر بود. از دیگر توصیه‌های هاوارد که اغلب به درستی درک و بینان نشده است، میزان تراکم پیشنهادی وی در طرح باغ شهرهاست. تراکم پیشنهادی او ۱۵ واحد مسکونی در هر جریب یا ۳۷ واحد مسکونی در هر هکتار است. با توجه به ابعاد خانوار در آن زمان، این تراکم معادل ۲۰۰ الی ۲۲۰ نفر در هکتار است. در حقیقت، مقیاس و تراکم پیشنهادی هاوارد برای دسترسی بهتر افراد به یکدیگر، تقویت

روابط اجتماعی و فرهنگ مدنی در این شهرها بود، لذا وی باغ شهرها را شهرهای اجتماعی (Social cities) می‌خواند. (اردشیری، ۱۳۷۸، ۱۱۳)

در الگوی پیشنهادی هاوارد (تصویر) مراکز شهری جدید را کمربندی از فضای سبز به صورت اراضی کشاورزی، پارک و جنگل کاری احاطه می‌کند تا نه تنها از گسترش شهر جلوگیری شود، بلکه به حفظ هویت، استفاده بهتر از اراضی شهری، دسترسی سکنه به طبیعت و مناطق تفریحی و حفظ پاکیزگی هوا کمک شود. از این رو، پیشنهاد کرد که برای هر باغ شهر زمینی به مساحت ۶۰۰۰ جریب (معادل ۲۴۲۸ هکتار) خریداری شود و ۵۰۰۰ جریب آن (معادل ۲۰۰۰ هکتار) برای احداث کمربند سبز اختصاص یابد (Catanesa, ۲۰۰۰, ۶۷).

از دیگر نکات پیشنهادی هاوارد، نحوه مالکیت اراضی بایر، اتصال باغ شهرها به مادر شهر اصلی و تشکیل سازمان عمران باغ شهرها بود. او معتقد بود که اراضی بایر باید در تملک عمومی و متعلق به شهر باشند و از درآمد ناشی از افزایش قیمت زمین برای گسترش شهر استفاده شود. همچنین باغ شهرها به وسیله راه‌آهن یا تراموا به یکدیگر متصل شوند (Williams, ۲۰۰۰, ۸۷). سیستم حمل و نقل راه‌آهن از طرفی موجب پیوستگی عملکردی باغ شهرها و دسترسی ساکنان به خدمات شهری در منطقه می‌شد و از طرف دیگر از تخریب اراضی بین نوسهرها جلوگیری می‌کرد.

هاوارد همچنین به نحوه اجرای باغ شهرها پرداخت و برای این امر ایجاد شرکت عمران باغ شهرها را پیشنهاد کرد. وی معتقد بود که بخش خصوصی می‌تواند با اخذ وام در امر احداث باغ شهرها مشارکت کند. این شرکتها به خوبی قادرند از محل افزایش قیمت اراضی پس از عمران، اقساط وام را بپردازند و حتی از این طریق سود کافی نیز ببرند (Hall, ۲۰۰۰, ۱۴۴) لیکن تجربه‌ی احداث اولین باغ شهرها در لچ ورت (Letchworth) و لوین (Welwyn) نشان داد. که موفقیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به مقیاس شهر و فازبندی اجرائی بستگی دارد، و با افزایش حجم عملیات اجرائی از میزان موفقیت کاسته می‌شود. از جمله نظریات دیگر در باب توسعه‌ی شهری و شهرهای جدید، نظریه تونی گارنیه است که یک سال پس از انتشار نظریه‌ی هاوارد، در زمینه طراحی یک شهر نمونه ارائه شد.

وی در سال ۱۹۱۷ نظریه شهر صنعتی را منتشر کرد و آن را در زادگاهش لیون در مقیاسی ساده به مرحله عمل درآورد. گارنیه یک شهر خطی با محور خیابانی و با محلات مسکونی در دو جانب محور شهر طراحی کرد که صنعت عظیم نیمی از فضاها را به خود اختصاص می‌داد و نیمی از شهر به فضای سبز تعلق داشت. این شهر فاقد دادگاه و مراجع قانونی بود و کلیه زمینها در اختیار شهرداری بود.

در سال ۱۹۱۹ پل ولف نظریه‌ی ایجاد سه یا چهار باغشهر را در گروه‌های صدهزار نفری داد که در اطراف یک «فروم» که بناهای مختلف عمومی می‌توانستند در آن استقرار یابند مجتمع می‌شد. مهمترین تفاوتی که این نظریه با نظریه‌ی هاوارد داشت، پیش‌بینی محوطه‌ی بزرگ صنعتی در درون مجتمعی از باغ شهرها بود که به طور کاملاً مجزا از بخشهای مسکونی استقرار می‌یافت و با تمامی تأسیسات فنی لازم تجهیز می‌شد. (زیاری، ۲۸، ۱۳۸۴-۲۹)

در سال ۱۹۲۲ ریمون آنوین یکی از همکاران طرح لچ ورث نظریه‌ای متفاوت با نظریه‌ی هاوارد ارائه داد. نظریه‌ی وی برای یک شهر بزرگ و مبتنی بر اصل شهرکهای اقماری بود که کاملاً به صورت حومه‌های خوابگاهی طرح می‌شد. وی با پیش‌بینی مراکز صنعتی، اداری و تجاری جداگانه، نظریه‌ی اصلی هاوارد را درباره‌ی شهرکهای اقماری، که به صورت مجموعه‌های خودبار متشکل از مسکن و مراکز کاری و خدماتی‌اند، به کنار گذاشت. در نظریه‌ی وی، ساکنان شهر بزرگ ناچار بودند روزانه برای رفتن به سرکار از حومه به شهر و بالعکس در تردد باشند. بنابراین، چنین راه حلی مشکلات ترافیک را که از معضلات اساسی شهرهای بزرگ بود کاهش نمی‌داد.

در دهه ۱۹۲۰ با طرح آنوین و تشویق دولت انگلیس، طرحهای حومه‌نشینی با تراکم کم اجرا می‌شود. این طرحها که شامل مسکن کوچک است، در برنامه‌های اجرایی شهرداری این کشور مطرح می‌شود؛ در نتیجه بیش از یک میلیون مسکن ویلایی در حومه شهرهای بزرگ انگلیس تهیه می‌گردد که بعداً این الگو بهسایر نقاط جهان نیز گسترش یافت؛ مانند ایجاد باغشهرها و برنامه‌ریزی منطقه‌ای در آمریکا در دهه ۱۹۲۰ که در واقع تلفیقی از تفکرات گدس و هاوارد است؛ بدین ترتیب در این زمان، ارتباطی میان سنت باغشهر و برنامه‌ریزی به وجود می‌آید. از شهر بزرگ احداث می‌شوند. در بریتانیا در دهه ۱۹۲۰ شهرداری به سوی اجرای طرحهای بزرگ خانه‌سازی علاقه‌مند می‌شود؛ در نتیجه طرحهایی در مقیاس وسیع در استان لندن و خارج از آن اجرا می‌شود که آنها را «شهرکهای اقماری» می‌نامند. نظریه شهرکهای اقماری برای کنترل رشد جمعیتی و کالبدی شهرهای بزرگ به کار گرفته می‌شود؛ مثلاً در دهه ۱۹۳۰ برای رهایی مناطق حاشیه‌نشین بریتانیا اجرا شد.

نظریه شهرکهای اقماری یک مرحله حد واسط میان باغشهرها و شهرهای جدید است. این ایده بر راهبرد گسترش سطوح ناحیه شهری تأکید می‌کند، که در حقیقت دیدگاه دیگری از برنامه‌ریزی ناحیه‌ای است. این نظریه به طور قابل توجهی به دیدگاه ناحیه‌گرایی گدس در پیش از جنگ جهانی اول و دقیقاً به سیاست شهرسازی منطقه‌ای ابرکرامبی و دیگران در دهه ۱۹۲۰ مربوط می‌شود. اما این شهرکهای اقماری، اقتصادی و خودکفا نبودند و به مثابه عناصر کالبدی منفصل ظاهر شدند و خیلی کم پیشرفت کردند. (زیاری، ۲۵، ۱۳۸۴)

از سال ۱۹۲۰ به بعد در مکتب معماری در فرانسه و آلمان تحول به وجود می‌آید. پیشنهادهای این مکتب متفاوت با نظریه‌ی باغشهرها بود. لوکوربوزیه در فرانسه، میس وان درروه و والتر گروپیوس در باهاس آلمان، عقاید جدیدی در مورد برنامه‌ریزی شهرها داشتند. آنها به انسان مدرن فکر میکردند، و این دیدگاهی جدید و رادیکال در مورد معماری، برنامه‌ریزی و مسکن مردم بود.

لوکوربوزیه، بیشتر به دیدگاه مدرنیسم گرایش داشت. او طرفدار اسکان در ساختمان‌های بلندی بود که هزاران انسان را جای دهد. وی معتقد به هندسه بود و می‌گفت هندسه مشکل برنامه‌ریزی شهرها را برطرف می‌کند. جمله معروف «خانه ماشینی است برای زندگی» را او بیان داشت. لوکوربوزیه همانند هاوارد، مفهوم باغشهرها را به کار برد اما باغشهرهای او با باغشهرهای هاوارد متفاوت بود. مفهوم وی از باغشهرها یک شهر با ساختمانهای بلند، بلوکهای بزرگ بود و فضاها به وسیله درختان پوشانده می‌شدند. وی شهر جدید شاندیگار، پایتخت جدید ایالت پنجاب هند، را طراحی کرد. این شهر همانند شهرهای آمریکا و اروپا کاملاً مناسب برای ماشین خلق شده است. وی در طراحی و ساخت شهرهای ارتفاعی، هرگز از مردم سوال نکرد که آنها چگونه می‌خواهند زندگی کنند.

در سال ۱۹۳۳ «اریک گلودن» نظریه‌ای در مورد مجموعه‌ای از سلولهای شهری که به صورت خودگردان تجهیز می‌شوند و توسط زمینهایی که به زراعت اختصاص دارند از یکدیگر جدا شده‌اند، ارائه داد. وی طرفدار تمرکززدایی از شهرها به تبعیت از نمونه‌های روستایی بود. در نظریه‌ی وی هر واحد عملکردی خاص داشت (شهر دانشگاهی، شهر تجاری، شهر صنعتی و غیره) و هنرهای دستی و مدارس حرفه‌ای را در شهر قدیمی قرون وسطایی جای می‌داد. بنابراین نخستین باغشهر (لج ورث) در سال ۱۹۰۴ به فاصله ۳۵ مایلی لندن به گونه‌ای متفاوت و دومین آن ولوین در سال ۱۹۱۹ به کندی گسترش پیدا کرد. در این دوره تنها ۲ باغشهر با ۳۵ هزار نفر جمعیت ساخته شد. تا این مرحله سخن از ارزیابی کمی هزینه-فایده در توسعه‌ی شهری در میان نبود، بلکه تأمین مسکن و خدمات مناسب و بهبود زندگی مطرح بود.

اشتباه هاوارد، بیش از همه، دست کم گرفتن فشارهای اقتصادی در چگونگی توزیع جمعیت شهری بود. وی تأسیسات صنعتی را در حجمی کم در نظر گرفته بود. برداشت هاوارد از صنعت نادرست بود، چون صنایعی که وی پیشنهاد کرده بود چیزی نبودند که بتوانند به عنوان قطب جاذب جمعیت روستایی عمل کنند. اشتباه دوم هاوارد این بود که تصور می‌کرد باغشهرها به علت ارزانی زمین و نرخ پایین اجاره و سایر هزینه‌ها موجب جذب مهاجرتهای روستایی شوند، ولی چنین نشد. اشتباه سوم هاوارد این بود که گمان می‌کرد بخش خصوصی در ساختن باغشهرها سرمایه‌گذاری کند، ولی

تا حدی غیرواقعی است اگر گان کنیم بدون اصلاح و ترمیم مالی بتوان مجتمعهای شهری موجود را نظمی دوباره بخشید. از طرف دیگر، ساختن شهرکهای جدید نیز کار دشوار و پرخرجی بود که در مراحل اولیه برای سرمایه‌دارای بخش خصوصی چندان جاذبه نداشت و تأمین مسکن بدون کمک مالی دولت و تنها به اتکاء سرمایه‌های خصوصی عملی نبود. از طرفی، ساخت اجتماعی شهرهای لج ورث و لوین بخصوص در آغاز کار با ساخت اجتماعی معمول در شهرهای انگلیس تفاوت داشت و بخشی از کارگران کارخانه‌های این شهرها همچنان به زندگی در خارج از باغشهرها ادامه می‌دادند.

اما شهرهای جدیدی که امروز در نقاط مختلف جهان به نوعی احداث شده‌اند، برمی‌گردد به کوشش انجمن برنامه‌ریزی شهری و روستایی و توجه دولت انگلستان در دهه‌های ۱۹۳۰ و ۱۹۴۰ میلادی، یعنی وقتی که بریتانیا به وسیله آلمان بمباران و تخریب شد. یعنی، به نوعی، شهرهای جدید به شکل امروزی به عمل کمیسیون سلطنتی بریتانیا در ۱۹۸۳ در توزیع جمعیت و صنعت در تحت ریاست سرمونتیوبارلو و کیتمه لردریت و نظریات ابرکرامبی برمی‌گردد. کمیسیون سلطنتی بارلو نتیجه گرفت که برای برقراری سیاست عدم تمرکز، باید رشد بیشتر صنایع در لندن محدود شود و توزیع و پخشایش جمعیت و صنعت به وجود آید. در سال ۱۹۴۵ کمیته‌ای به ریاست لردریت تأسیس شد که هدف آن کطالعه‌ی مسائل مربوط به نهاد و طرح‌ریزی و تشکیل مدیریت نوشهرها در چارچوب سیاست عدم تمرکز در فضاهای شهری پر تراکم بود.

اهم نظریات لردریت به قرار زیر بود:

۱- اجتماعی پایدار، خوداتکا و دارای تعادل.

۲- فاصله ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر از مادرشهر لندن.

۳- حد متناسب جمعیت (۲۰ تا ۶۰ هزار نفر)

۴- ساختمان‌سازی بر روی زمینهای بکر.

۵- جذب سرریزهای جمعیتی شهرهای بزرگ، مهار و کنترل رشد آنها.

مسئولیت تحقق بخشیدن به نوشهرها به عهده‌ی «هیئت توسعه» بود و این هیئت امر ساختن، فروش، اجاره‌ی زمین، انعقاد قراردادهای درازمدت با شرکتها و اشخاص خصوصی و افراد محلی را در دستور کار خود داشت. (اوسروفسکی، ۱۲۰، ۱۳۷۳-۱۲۷)

در سال ۱۹۴۴ پاتریک ابرکرامبی طرح لندن بزرگ را برای کنترل رشد لندن پیشنهاد کرد. او معتقد بود که به هیچ وجه نباید به تأسیسات صنعتی در حومه‌ی لندن و در فضاهای خارجی مجاور آن اجازه داده شود. در طرح وی محدودیتهایی برای تراکم محدوده لندن اعمال شد و هدف اصلی طرح، اطمینان یافتن از کاهش جمعیت با ایجاد شهرهای جدید در اندازه‌های متوسط بود (سکنه‌ای قریب ۵۰۰۰۰ نفر) - مشابه باغشهرهایی که در اوایل قرن توسط ابنزرهاوارد پیش بینی شده بود و دو نمونه از آنها قبلاً به صورت جداگانه ساخته شده بود. طرح ابرکرامبی در چارچوب سیاست ملی طرح‌ریزی سرزمین جای می‌گرفت.

از جمله نظریات دیگر در این زمینه، نظریه فرانک لویدرایت «در باب شهر پهن‌دستی» یا «شهر فرد» به منظور تمرکززدایی از شهرهای بزرگ است. این نظریه امکان پراکنده زیستن جمعیت را در خانه‌های ویلایی تک خانواری مطرح می‌کند. محل کار در شعاع ۱۰ تا ۳۰ مایل از محل زیست (۱۰ تا ۴۰ دقیقه) با استفاده از وسایل نقلیه مدرن (هواپیما، هلیکوپتر، وسایل سریع‌السیار) قرار دارد. نظریه رایت مانند بسیاری از آرمانگرایان دارای عناصر شاعرانه و روستاگرایانه بود، به طوری که بر توسعه شهرهای بزرگ موجود تأثیر چندانی نداشت اما در مورد مجتمعات شهری مغشوش و بی‌نظم اثر مثبتی داشت.

۱-۶- نقد تئوری باغشهرها

براساس نظریه‌ی باغشهرها، شهرهای جدیدی در اغلب نقاط مختلف جهان از جمله کشورهای سرمایه‌داری، سوسیالیستی سابق و جهان سوم احداث شده است. در کشورهای سرمایه‌داری غرب، شهرهای جدید به عنوان گزینه‌ای در مقابل جذب سرریزهای جمعیتی شهرهای بزرگ، توزیع فضایی جمعیت و صنعت، تمرکززدایی از منطقه شهری، مادرشهرها، جلوگیری از رشد پایتختها، تمرکززدایی از مراکز شهری متراکم، تمرکززدایی اداری و علمی؛ و در کشورهای سوسیالیستی سابق برای محدودیت رشد شهرهای بزرگ، پخشایش صنعت و جمعیت به نواحی عقب مانده، بهره‌برداری از منابع سازماندهی فضایی شهرها، ایجاد قطبهای رشد، توسعه‌ی منطقه‌ای، ایجاد فضای مناسب اسکان کارگران؛ و در کشورهای جهان سوم در راستای عدم تمرکز متروپلها، مقابله با رشد شهرهای بزرگ در جنبه‌های سیاسی، انتقال مراکز اداری، سیاسی، عدم تخریب زمینهای کشاورزی، توسعه منطقه‌ای و بهره‌برداری از منابع، ساماندهی فضایی، توسعه مناطق عقب مانده، جذب سرریزهای جمعیتی، تجدید ساخت شهرهای تخریب شده، یکپارچه سازی روستایی، طراحی شدند- که نتایج گوناگونی به بار آورده است.

در این جا به اجمال اظهار نظر تعدادی از صاحب نظران در زمینه شهرهای جدید بیان می‌گردد.

پوردوم کتاب کوچک باغشهر هاوارد را یکی از مهمترین کتابهای قرن بیستم می‌خواند. لوکوربوزیه در زمینه‌ی باغشهرها معتقد است که آنها موجب اتلاف وقت ساکنان و هدر رفتن زمینها می‌شود و در آنها روحیه‌ی ضد اجتماعی حاکم است. زیگفرید گیدون نظریه‌ی باغشهرها را نوعی انحطاط دانسته و معتقد است که این نظریه هیچ راه‌حلی برای مشکل اصلی زمانه ارائه نمی‌دهد و نظریه‌ای موضعی است که چاره‌کار شهرسازی نیست، بلکه فقط برنامه‌ریزی کامل در مقیاسی که تمامی ساختار زندگی جدید را در همه ابعادش در بر گیرد قادر خواهد بود امور مهمی را که هاوارد در ذهن داشت به انجام برساند.

ادوار کارتر در مورد نظریه‌ی هاوارد می‌نویسد که او و پیروانش به هیچ وجه به مسئله اساسی و مسلم امروز توجه نکرده‌اند. مسئله احیاء و اصلاح بافت مرکزی شهر قدیمی در تحت تأثیر احساسات پرشور به سوی ساختن کامل شهرهای نوبنیاد گرایش یافته است و این مسئله لطمه‌ی شدیدی به شهرهای قدیمی زده است و موجب توسعه‌ی بیش از اندازه‌ی حومه‌ها می‌گردد و عدم هویت شهری را پدید می‌آورد.

جین جیکوبز معتقد است که نظریه‌ی هاوارد، در توسعه شهرهای آمریکا اثرات زیانبخشی داشته است، به این صورت که موجب تضعیف روابط اجتماعی بین ساکنان این شهرها شده است و محلات شهری یکنواخت و بی‌روحی پدید آورده است.

گیدن گلانی معتقد است علی‌رغم آنکه هنوز تحلیل واقعی از شهرهای جدید جهان صورت نپذیرفته است، اما در زمینه‌ی مشکلات مهاجرتی از روستا به شهر، مسئله‌ی مسکن، و عدم تخریب زمینهای کشاورزی، موفق بوده است. گودچاید، معتقد است که شهرهای جدید به عنوان شکست سلسه مراتب مرکزگرایی، بوروکراتیک و برنامه‌ریزی عقلانی و سیاست مسکن تلقی می‌گردد.

راولند معتقد است که بحران در شهرهای جدید در عدم درک شرایط توسط تکنوکراتها و تقلیل نقش مردم متجلی می‌گردد.

وای وات سانگتین، مدیر برنامه‌ریزی مسکن تایلند، معتقد است شهرهای جدید بانکوک برای تهیه مسکن برای اقشار کم درآمد و مشکلات شهرنشینی موثر بوده است و این شهرها را برای توسعه‌ی منطقه‌ای مفید بوده‌اند.

دیوید هال، مدیر انجمن برنامه‌ریزی شهری و روستایی لندن، در مقاله‌ای ایجاد شهرهای جدید در انگلستان را موفقیت آمیز می‌داند. ۳۲ شهر جدید به انضمام ۴ شهر جدید در ایرلند، بیش از دو میلیون نفر جمعیت را در محیطی دلپذیر جای داده است.

گوردون دیویز، مدیر شرکت توسعه و عمران شهر جدید لیوینگستون، ایجاد شهرهای جدید در بریتانیا را از لحاظ مکانیسم برنامه‌ریزی منطقه‌ای و تجدید حیات شهری، یکی از موفقیت‌آمیزترین برنامه‌های بعد از جنگ می‌داند. در دوره‌ی ۱۹۴۶-۱۹۷۳ حدود سی شهر جدید در بریتانیا مسئولیت برنامه‌ریزی منطقه‌ای را عهده‌دار بوده‌اند. پیرمرلن معتقد است اهداف شهرهای جدید جهان در لهستان و مجارستان برآورده نشده است مسائل اخلاقی شدید، آشفته‌گی مالی و اداری و هزینه‌ی بالای ساخت در آنها بروز نموده است. ساکتانکار و ساندارم، شهرهای جدید منطقه‌ای هندوستان را مطالعه کرده و معتقد است که این‌گونه شهرها بسیار ناموفق و ناسازگار با شرایط اجتماعی-اقتصادی هند هستند و در رسیدن به اهداف شکست خورده‌اند. پائولو سوما معتقد است که شهرهای جدید در آفریقا درزمینه‌ی نیل به اهداف ناموفق بوده‌اند و عمدتاً شکست خورده‌اند، و نقش عمده آنها خوابگاهی است، و این‌گونه شهرها اقتصاد محلی را از هم گسسته و شرایط زندگی را به سوی فساد کشانده‌اند و هزینه‌های زیادی را صرف کرده‌اند. بر این فیلد در مقاله‌ای نقش شهرهای جدید سنگاپور را در ارائه مسکن مثبت ارزیابی می‌کند. جان لئونارد، استاد برنامه‌ریزی شهری و مسکن در کالج هنر دانشگاه هربوت وات انگلستان، ایجاد شهرهای جدید جهان سوم را ملهم از سیاست برنامه‌ریزی جهان غرب و اروپا و بخصوص انگلستان بعد از جنگ جهانی دوم می‌داند.

فصل دوم سیری در تاریخ و تجارب برنامه ریزی شهرهای جدید

۲-۱ ضرورت احداث نوشهرهای معاصر

بعد از پایان یافتن جنگ جهانی دوم احساس شد این عمل بازتاب سیر تحول اندیشه شهرسازی نوین بود که پس از انقلاب صنعتی به اشکال مختلف در تفکرات اجتماعی دنیای غرب ظهور کرد، به طوری که تغییرات دنیای صنعتی غرب (پس از انقلاب صنعتی) باعث گردید که ساختار اجتماعی-اقتصادی دولت‌ها و سرزمین‌هایی چون اروپا و آمریکا دستخوش تحولات بنیادین گردند. (بنه ولو، ۱۳، ۱۳۵۵)

عدم هماهنگی بین ساختار اجتماعی وقت و رشد فزاینده صنعت و صنایع، جهان را به سوی جنگل‌ها هدایت نمود. توحش و وحشت ناشی از جنگ جهانی دوم دنیا را بدان سان در هم ریخت که بنای مجدد آن اجتناب ناپذیر به نظر می‌رسید. بدین جهت «بازسازی» و «دوران حاکم بر آن» در قاره اروپا نقش مهم و اهمیت عملکردی بسزایی در حیات سرزمین‌ها و دولت‌های نوظهور پیدا کرد. گذشته از ابعاد و تفاوت‌های سیاسی-عقیدتی که بین سرزمین‌های اروپایی جدید حادث شده بود، ظهور معماری مدرن جایگاهی برای بیان اندیشه‌های خود یافت، به گونه‌ای که ماهیت و نماد

فیزیکی آن، بخشی از تاریخ معماری معاصر را به خود اختصاص داد. شاید بتوان گفت که هیچ سبکی در معماری همانند معماری مدرن چنین گسترده و بی‌مهابا عرصه‌ی وجود در جهان را نیافته باشد. لذا آن دسته از نوشهرهایی که در پایان جنگ جهانی دوم در سراسر گیتی احداث شدند، تحت تأثیر اندیشه و تأملات حاکم بر معماری مدرن بودند. (بروس، ۱۲۰، ۱۳۷۱)

جنگ، قدرت تخریب و ویرانی آن باعث گردید که شهرها به عنوان اهداف نظامی تعیین شوند، زیرا در آن زمان شهرها منظومه‌ای از مراکز صنعتی، محل سکونت کارگران و کارمندان به همراه سایر تجهیزات دیگر، در مراکز مجتمع و فعالیت انسان‌ها محسوب می‌شدند؛ انسان‌هایی که به شکلی جنگ را هدایت می‌کردند. در نتیجه تخریب و اندام آنها با از بین بردن شهرتهایی صورت گرفت که خود نماد تمدن و رشد جهان صنعتی در تاریخ بشری بودند.

در پایان جنگ و در ادامه دوران بازسازی، شهرها مجدداً خصلت نمادین خود را بازیافتند. در این میان نوشهرهایی برای اهداف خاص اقتصادی-اجتماعی طراحی شدند. ویژگی و سبکی که از طریق طراحان، مسئولین و برنامه ریزان تدوین گشت، پیرو تفکرات متأثر از معماری مدرن بود. بنابراین آنچه به عنوان نوشهرهای دوران معاصر تا پایان دهه ۱۹۷۰ در جهان شکل گرفته، تحت تأثیر نظرات معماری مدرن باشد. در واقع موارد زیر مبانی اصلی احداث نوشهرهای دوران معاصر هستند:

- خصوصیات دوران بازسازی پس از جنگ در اروپا

*حضور و اعتلای معماری مدرن در سازماندهی فیزیکی شهرها و ایجاد نوشهرها (شهیدی، ۵۳، ۱۳۷۷-۵۴)

خصوصیت دوران بازسازی پس از جنگ در اروپا

در فردای پایان جنگ و اعلام آتش‌بس نابودی و ویرانی بخش بزرگی از جهان صنعتی در اروپا به چشم می‌خورد. بدیهی است که شرایط زمانی آن دوره ایجاب می‌کرد که هرچه سریعتر به امر بازسازی شهرها بپردازند، زیرا شهرها نبض جریان زندگی و حیات اقتصادی کشورها هستند.

در این زمان میزان خرابی‌ها و نابودی زیرساخت‌های شهری توأم با تلی از نخاله‌های ساختمانی چنان وسیع بود، که در وهله اول به عنوان یکی از بزرگترین مشکلات اولیه بازسازی شهرها محسوب می‌شد. مشکل بعدی وجود هزاران مین، بمب و سایر مواد جنگی عمل نکرده در لابلای ویرانی‌ها، اراضی مسکونی و غیر مسکونی شهرها بود، که جمع‌آوری و خنثی سازی آنها کار چندان ساده و آسانی به شمار نمی‌رفت. امکانات بهداشتی-درمانی، کمبود مواد خوراکی و غذایی و نیاز به مسکن قابل ملاحظه بود. خصوصاً پس از جنگ، بازگشت هزاران انسان از جبهه‌ها مسائل و مشکلاتی را

بوجود آورده بود که موقعیت شهرها و نژان بازسازی را تهدید می کردند. بنابراین بازسازی تنها به منظور ترمیم ویرانه‌ها و احداث مساکن در شهرها انجام نمی‌گرفت، بلکه می‌بایست برنامه و طرحی اختیار کرد که علاوه بر مسائل موجود کمبودها و مشکلات فیزیکی و ساختاری قبل از جنگ را نیز برطرف نماید. از این رو بازسازی به صرف یک ساخت و ساز معمولی انجام نگرفت. احتیاج به تولید و راه‌اندازی صنایع، نوسازی و استفاده از تکنولوژی بهتر و پیشرفته‌تر نسبت به قبل از جنگ، استفاده از منابع و مواد مورد نیاز تولید، اداره مناسبات تولید، توزیع متناسب حجم سرمایه‌گذاری‌ها، ارائه خدمات بهتر و وسیع‌تر و تأمین حقوق شهروندان در بخش‌های مختلف، مستلزم ایجاد مکانهای متعدد تولید متمرکز بود. از همین رو، تعیین خط‌مشی‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و حتی نظامی میسر گردید. این امر در حالی انجام شد که گسترش جابه‌جایی حجم وسیعی از کالا، بار و مسافر، تعیین و راه‌اندازی شبکه حمل و نقل اصلی کشور، استفاده از امکانات کشاورزی و معدنی، مورد بررسی قرار می‌گرفت. به عبارت دیگر امر بازسازی متشکل از مجموعه‌ای عواملی بود که مجدداً می‌بایست بنابر شرایط موجود بصورت نوینی ساماندهی شود. از همین رو نقش شهرها و نوسهرها در دوران بازسازی مسلم شد. (helwan, 2010, 48-50)

در مطالعاتی که برای پیشبرد بازسازی فیزیکی انجام گرفت، ارزیابی مجددی از شبکه شهری برحسب فعالیت‌های موجود و متحمل در آینده انجام شد. از این میان برای آن بخش از سرزمین و یا مناطقی که دارای قابلیت‌های رشدپذیری و توسعه شهری بودند، شهرهای جدیدی در برنامه بازسازی برای کشورهای جنگ‌زده اروپا در دهه ۱۹۵۰ در نظر گرفته شد. مطالعات پیرمرلن *pierre Merlin* درباره نوسهرها، در تمامی سرزمین‌های مورد مطالعه‌اش نشانگر ارتباط مستقیم بین امر بازسازی و احداث نوسهرهاست. در واقع خصوصیات کلی ساخت نوسهرها به منظور تدوین برنامه‌ها و رشد توسعه ملی کشور در پایان جنگ جهت بازسازی خرابی‌ها در نظر گرفته شد. مرلن جمع‌بندی خود را بر اساس نکات زیر نتیجه‌گیری می‌کند.

۱- اسکان و توزیع جمعیت در مقیاس کل کشور

۲- ایجاد و ارتباط، مراکز اشتغال‌زا (تولیدی)، مانند صنایع سنگین، معادن ...

۳- کاستن از بار خوابگاهی در مقیاس مادر شهر اصلی

۴- واگذار نمودن حقوق و امکانات جدید به برخی از محدوده‌های جغرافیایی (خدماتی، اداری و حکومتی)

۵- مبارزه با آلودگی و ایجاد شرایط بهتر زیست محیطی در یک منطقه فشرده شهری

۶- جلوگیری از تمرکزگرایی در راستای اهداف بازسازی کشور و برنامه توسعه ملی بعد از جنگ

چنانچه ملاحظه می‌شود، مفاهیم به کار رفته در مورد نوسهرها ارتباط مستقیم و تنگاتنگی با امر بازسازی در کشور دارند. بنابراین کاملاً عبث خواهد بود که منطق نوسهرها را جدا از امر و مفهوم بازسازی بدانیم. زیرا این دو در کنار هم و برای هم شرایط مناسب از حیث مانورهای سیاسی- اقتصادی و اجتماعی را در دوران بحران زده بویژه شرایط بعد از جنگ فراهم می‌آورند. (شهیدی، ۵۶، ۱۳۷۷)

ظهور و سقوط نهضت معماری مدرن دارای مراحل و دوره‌های مشخصی است که می‌توان آن را به اشکال مختلف و به دوره‌های متعدد تقسیم بندی نمود. لیکن در اینجا، هدف ما بررسی رشد و مبانی معماری مدرن نیست؛ بلکه نقد و عملکرد معماری مدرن در دوره خاصی از تحولات شهرسازی در جهان، مورد نظر است. (carr, ۲۰۱۰, ۳۳)

به عقیده گروهی، این دوره‌ی مورد نظر، آن بخش از معماری مدرن را در برمی‌گیرد که به حد اعتلای خود رسیده و جنبه غالب عقیدتی سبک (استیل) را در نمودهای فیزیکی خود نمایان می‌سازد. سبک مدرن در معماری یا معماری مدرن تا قبل از جنگ برد چندانی نداشت. گروه سیام Ciam تنها توانسته بود از طریق دو گردهمایی نظرات و خصوصیات معماری مدرن را جمع‌بندی و ارائه نماید. اگر چه لوکوربوزیه Le Corbusier در دوران اشغال فرانسه و زمامداری حکومت ویشی سعی کرد تا اندیشه و نظرات خود را در مورد پیامدهای معماری مدرن به دولتمندان وقت ارائه دهد، لیکن بواسطه شرایط بحرانی دوران جنگ جهانی دوم بدان اهمیت زیادی ندادند. شاید بدین خاطر که وی قبل از جنگ چنین کار مشابهی را در زمان حکومت استالین، در شوروی سابق انجام داده بود.

به مجرد اینکه جنگ تمام شد و دوران بازسازی نه تنها در فرانسه بلکه در تمام اروپا به اوج خود رسید، جایگاه معماری مدرن ازج و قرب فراوانی یافت بطوری که، دوران شکوفایی سبک معماری مدرن در عرصه‌ی پهنای جهان از سال ۱۹۴۶ تا ۱۹۶۹، مرز مشخص و محدود نداشت. این شرایط معلول چند نکته اساسی بود:

الف) تقسیم بندی و جناح بندی عقیدتی دیدگاه‌هایی چون نازیسم و فاشیسم، از یک سو و گروه متفقین، از سوی دیگر، که از طیفی چون (شوروی، آمریکا، انگلستان و فرانسه) بوجود آمده بودند. این جریانها در تنظیم و بیان افکار خود و صحنه رقابت در علوم به ویژه در ارائه هنر معماری در دو گرایش «معماری مدرن» و «معماری بومی» به طور آشکار به جناح بندی در این زمینه پرداختند. (hillier, ۲۰۱۰, ۸۸)

ب) بعد از اتمام جنگ جهانی دوم و پیروزی متفقین دوران بازسازی آغاز شد. به دلیل خرابی‌های فراوان و ضرورت تأمین مایحتاج عمومی میلیون‌ها انسان، شیوه‌ای نو در امر ساختمان و طراحی مورد نظر قرار گرفت تا هر چه سریعتر مشکل مسکن و مکان زیست افراد بی‌خانمان را تأمین نماید.

ج) در جهان صنعتی اروپا و آمریکا عصر نوینی آغاز گردید. بنابراین لازم به نظر می‌رسید تا نهاد، سمبل و شیوه‌ای خاص و نو، عظمت و جلال دوران خود را (مدرنیسم) در برابر آدمیان و اعصار پیش به نمایش بگذارد. از این رو مدرنیسم عناصر و سمبل‌های مورد نظرش از جمله اتوبان‌ها، آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، مجتمع‌های مسکونی بزرگ، ساختمان‌های مرتفع (برج)، مجتمع‌های کلان صنعتی و ... ارائه شد.

د) شیوه ساخت و احداث، ویژگی نوینی را در ساختمان‌سازی نوید می‌داد. موردی که در عین تأمین مسکن می‌بایست جوابگوی تولید انبوه، ایجاد اشتغال و جذب سرمایه باشد. (لوکوبورزیه، ۱۳۵۵، ۴۸)

ه) می‌توان استفاده از تکنولوژی به دست آمده در دوران جنگ، توسعه ماشین‌بازیم، توأم شدن حرکات و رفتار انسانی بر مقیاس زمان در اجتماع، خودکار شدن Automation، همگام شدن انسان با ابزار کار، سرعت بخشیدن بیشتر در نقل و انتقالات و دستیابی به سبک و الگوی واحد و جهانشمول که از شرق تا غرب و از شمال تا جنوب را یکسان سازد، از مشخصات مدرنیسم ذکر کرد.

نکان فوق نگاه‌های جمالی به نحوه عملکرد نهضت سبک معماری مدرن و اثرات متقابل بر ساختار اجتماعی، اقتصادی و نیز سیاسی وقت بود، تا اهمیت این جنبش را در دوران بازسازی و سازندگی در اروپا درک نمائیم. آنچه که به نام نوشهرها در فاصله زمانی پس از جنگ جهانی دوم تا سال ۱۹۷۰، کشورهای اروپایی و جهان را متأثر از اندیشه خود کرد، حاصل نظریه و عملکرد معماری مدرن بود. بدون تحلیل پدیده مدرنیسم و بویژه معماری مدرن عملاً بخشی از دوران بازسازی و تاریخ حیات بشری نامفهوم و نامشخص باقی می‌ماند، زیرا یکی از ویژگی‌های این دوران فعالیت مجدد نوشهرها در تاریخ معاصر است. (proshansky, ۲۰۱۰, ۲۲)

۲-۲ دلایل ظهور شهر جدید، انواع و ویژگی‌های آنها

پیدایش شهرهای جدید دلالتی دارد که مهم‌ترین آنها را می‌توان چنین برشمرد:

دلیل اول که معمولاً در خیزش تصادفی/احتمالی شهرهای بزرگ رخ می‌دهد، ضرورت نظام‌مند کردن توسعه مراکز انباشت بزرگ است (نظام‌مند کردن در اینجا به معنای حذف شرکت‌ها و عملکردهایی است که ممکن است خارج از مرکز شهر عملکرد داشته باشند). نظام‌مند کردن با سه شیوه اجرا می‌شود:

۱) شهرهای جدید و شهرهای اقماری تنها به منظور اسکان به وجود آمده‌اند و شهرهای خوابگاهی که پیش از این مطرح شدند و نمی‌توانند جمعیت خود را با اشتغال در محل داشته باشند. در لهستان چنین شهرهای جدیدی در اطراف ورشو پدید آمدند که عبارت‌اند: از جزفو، زیلونکا، سولجووک و زبکی.

۲) شهرهای اقماری نیمه خود مختار، که اشتغال در محل را برای بخشی از نیروی کار و جمعیت توانمند فراهم می‌کنند (در بازگشت به مثال لهستان دو شهر میلانوک و پیاستو در اطراف ورشو؛ در شوروی شهرهای کولپینو، پترودرتس، سستروتسک در اطراف لنینگراد همراه با کاهش دائم جمعیت).

برخی متخصصان این دو شکل از شهرهای جدید را برای رهایی از اندازه مراکز انباشت چندان اثر بخش نمی‌دانند، زیرا ساکنان شاغل آنها (یا به عبارتی بخش عمده‌ای از جمعیت‌شان) به «مسافران ابدی» مبدل شدند که از مکان اسکان خود در شهر به سوی محل کار و برعکس در حرکت‌اند. ما با این دیدگاه موافقیم. از این رو ایده ناپیوستگی اراضی مسکونی و محل‌های کار که برای توسعه «شهرهای خوابگاهی» بنیادی است، جذابیت و ضرورت بسیار کمتری از آنچه در ابتدا به نظر می‌رسید، پیدا کرد.

۳) شهرهای اقماری ایجاد می‌شوند که تقریباً متضمن اشتغال کامل در دوران شهر برای ساکنان‌شان هستند و قادرند امکانات لازم برای خدمات فرهنگی را فراهم کنند؛ مثال این شهر گروزدیسک، پروچکا و پیاسه‌چو در اطراف ورشو و زلنوگراد در نزدیکی مسکوست. در این حالت شهر جدید به لحاظ عملکردی متوازن است، یعنی مجموعه کاملی از فعالیت‌های شهری را دارد. این نوع، پیشرفته‌ترین شهر اقماری است.

دلیل دوم ایجاد شهرهای جدید، ناشی از ضرورت‌های منطقه‌ای است و عبارت است از ضرورت فعالیت اجتماعی-اقتصادی قلمروی مشخص. این علت شکل‌گیری شهرهای جدید به عنوان مراکز فعالیت‌ها در مناطقی تشویق می‌شود که عمدتاً دارای نواحی صنعتی پراکنده است؛ از جمله برای مناطق دارای معادن زغال سنگ در انگلستان، که خطر عدم اشتغال به دلیل همگنی در تخصص‌های موجود واقعی بود (شهرهای جدید کومبران، نیوتاون در ولز، آی کلیف، پیتربی، واشنگتن در شمال انگلستان و نیوکسل به عنوان مرکز). یک زیرگروه دیگر از شهرهای جدید در مناطقی که کشاورزی به شکل ضعیفی توسعه یافته و سطح پایینی از شهرنشینی وجود دارد قابل تعریف است. از همین روی در قزاقستان در دوره‌ی احیای زمین‌های بکر شهرهای جدید در ژاوینسک و اوکتیابرسک ایجاد شدند. از این طریق، مراکز محلی گوناگونی برای برآوردن نیازهای جمعیت روستایی و جذب فعالیت‌های غیر کشاورزی شکل گرفت.

دلیل سوم برای ایجاد شهرهای جدید، ضرورت ساخت شبکه سکونتگاهی منطقه‌ای متراکم‌تر بود این وضعیت در نواحی‌ای رخ می‌دهد که دارای شبکه ضعیفی از شهرها (به ویژه شهرهای بزرگ) هستند، گرچه خود این مناطق ممکن است در کشاورزی و تفرج پیشرفته باشند. در مورد کشاورزی جمعیت زیاد بسیار مهم است و شکل‌گیری

شهرهای جدید به پیوند طبیعی میان روستا و شهر کمک می‌کند. مثال مناسب در این زمینه شاید شهرهای جدید در مرکز آسیای کشور شوروی سابق باشد. اورگوت یا Katta-Kurgan در ازبکستان.

دلیل چهارم، احیای معادن (صنایع) اقتصادی چه در نواحی قدیمی و چه بیشروست.

در مورد اول مشکلات بسیاری پیش‌روی توسعه شهرهای جدید در مناطقی که نظام سکونتگاهی موجود است، قرار دارد (از جمله Nowyi Orlan Almetievesk در منطقه نفت‌خیز باکوی دوم؛ Belchatow در حوزه معدنی لهستان). پیوندهای جدید در نظام سکونتگاهی قدیمی، در کنار عناصر جدید در توزیع عملکردها، ظاهر می‌شود. وقتی احیای اولیه‌ای در ناحیه‌ای با رسوب‌های کعدنی ادامه می‌یابد، کانون‌های احیای جدید در نواحی عظیمی شکل می‌گیرند. گاهی اوقات احیا از منطقه به سوی شهر پیش نمی‌رود، بلکه جهتی مخالف دارد؛ در اینجا تأثیر شکل‌دهی به منطقه که ناشی از شهر جدید است بسیار آشکار است. این وضعیت، نمونه‌ای از احیای معادن اقتصادی، و توسعه شاخه‌های مختلف صنعت معدن در مناطق جدید است. این پدیده در بخش شرقی شوروی سابق، در بریتیش کلمبیای کانادا در برخی مناطق دیگر بسیار چشمگیر است.

دلیل پنجم، اجرای عملکردهای خاصی است که منافع کل سرزمین را در بردارد؛ از جمله منافع سیاسی، اقتصادی، نظامی، علمی و تفریحی. انواع به شدت فردی شهرهای جدید نتیجه انجام چنین وظایفی هستند: مراکز صنعتی بزرگ تخصصی‌ای وجود دارند که دارای اهمیت ویژه‌ای هستند (در برخی موارد حتی فراتر از منافع یک کشور، همانند شهرهای Cherepovet, chelmy Stanyi oskol Naberezhnyie Toyliatti در شوروی). شهرهای علمی دانشگاهی دارای الگوی ساختمانی، مکانی و اجتماعی ویژه (همانند Zhukovskiye protivino pushchino no در oke Dubna در مجاورت مسکو، Akadem gorodak در نزدیکی Npvosibirsk، villeneuve d' Asq، Planernoie Borzhomi kislovodsk Sochi در شوروی سابق، Bragov در فرانسه)، مراکز تفریحی مختلف (همانند Los Alomos Stentforth) است.

نمونه‌های شگفت‌انگیزی از شهرها جدید که منشاء آنها ملاحظات سیاسی است، در سطح بین‌المللی طاحیگر دیده و در قالب پایتخت‌ها ساخته شده‌اند - برازیلیا، کانبرا، شان‌دیگار - پایتخت پنجاب و پایتخت نیجریه (ابوجا) و در آرژانتین نیز در حال ساخت است. خوب است در اینجا به نقل قولی از مقاله پیونر و دوسیلوار در موضوع خاص مجله معماری برزیل، در مورد طراحی و ساخت شهر برازیلیا اشاره شود. «این شهر بایستی حکومت را از فشاری که از طریق مراکز بندرگاهی

بزرگ بر آن اعمال می‌شود برهاند؛ خود آگاهی مردم می‌بایست افزایش یابد، پایتخت جدید باید ابزاری برای نفوذ در موقعیت‌های اقتصادی پر تنش کشور باشد، چیزی شبیه به یک شوک فیزیکی.» (cambo, ۲۰۱۰, ۲۲-۲۴)

شهرهای مجاور ایستگاه‌های نیروی هسته‌ای معروف زیرگروه خاصی از این نوع شهرهای جدید هستند. در جمع‌بندی اشاره به این نکته ارزشمند است که سیاست‌های دولتی در حوزه شهرهای جدید نمی‌بایست پیرو برنامه‌های ایدئولوژیکی متعصبی باشند که مخالف قوانین عینی شهرنشینی و کل توسعه اجتماعی است. بنابراین تعیین محل شهر جدیدی نزدیک به پایتخت تاریخی لهستان-کراکو- (نواهوتا) مطابق ایده‌های جزمی گرایانه برای قطبی شدن کراکو. زیر پا گذاشتن خرد اقتصادی بود و در کنار آن موجب وخیم‌تر شدن شرایط اکولوژیکی کراکو شد. از دیگر انواع راه‌حل‌های غلط شهر جنیکوو با کارخانه نوشابه‌سازی آن است که بر روی خاکی بسیار مرغوب ساخته شده است، حال آنکه کارخانه می‌توانست در ۱۰ کیلومتری شهر موجود قرار گیرد.

در زمان حاضر بسیاری از زمین‌های حاصلخیز کشاورزی برای ذخیره‌ی پس مانده‌های کارخانه نوشابه‌سازی مورد استفاده قرار می‌گیرند. از جمله علت‌های دیگر ساخت شهر جدید ناهمگون با قواعد اقتصادی موجود، ملاحظات سیاسی ذهنی و غیر واقعی هستند، همچون تولد رهبران سیاسی کشور. این علت وجودی، شهر Dzhizak در ازبکستان و پروتز در بلغارستان است. در چنین کارها و کنش‌هایی کم خردی موج می‌زند و متأسفانه در زندگی واقعی چنین چیزهایی رخ می‌دهند .

دلایل پیش گفته برای شکل‌گیری شهر جدید (در مرکز-شرق اروپا و سایر کشورها)، مثالی را برای گونه‌شناسی آنان و تحلیل کلی مشکلات گوناگون و همچنین روندهای شهر جدید در توسعه‌شان فراهم می‌آورد.

این گونه‌شناسی چه به لحاظ عملکردی و چه به لحاظ پیدایشی در اساس منطقی به نظر می‌رسد. تلاشی برای شناسایی ویژگی‌ها و مشکلات گونه‌های مختلف (و زیر گروه‌های آنان) شهرهای جدید در ادامه ارائه شده است.

نوع اول. شهرهای جدید در انباشت بزرگ

مسایل و ویژگی‌های مشترک توسعه در شهرهای جدید این گروه به این شرح‌اند:

توسعه شهرهای اقماری در حد مشخصی از رشد، انباشت هسته‌ای را متوقف می‌سازد و به گسترش انباشت‌های بالقوه در ناحیه‌ای وسیع کمک می‌کند؛ و در عین حال در توسعه‌ی خود انباشت نیز موثر است.

این شهرهای جدید در طبیعی‌ترین حالت با نظام انباشت همکاری می‌کنند به طوری که در عوض اینکه تبدیل به جزایری جدا شوند، به مولفه‌های طبیعی سیستم تبدیل می‌شوند. شهرهای اقماری عناصر نظام‌های سکونتگاهی هستند

و پیوندهای تولیدی-اقتصادی و فرهنگی-وجودی مشترکی با محوطه پیرامون خود و با عناصر دیگر انباشت دارند. این شهرها زیر ساخت‌های شهری و اکولوژیکی، ساختارهای جمعیتی تکمیلی، اشتغال با نوسان شدید و مهاجرت‌های فرهنگی مشترکی دارند.

شکل‌گیری نوعی مبنای شهری آشکارتر، با پیش‌نیازهای آن در سطح مشخصی از تکامل انباشت هسته‌ها ظاهر می‌شود، که اینها هستند: از بین بردن تولیداتی که به لحاظ اکولوژیکی خطرناک‌اند. یا نواحی بزرگی را پوشش می‌دهند؛ محل دپارتمان‌های شرکت یا کارخانه‌های بزرگ که مکمل مجموعه تولیدی شهر اصلی هستند (Zelenograd, Sumgait, Rustavi, Kstovo, etc). ایجاد مراکز علمی تخصصی (Troitzk, Pushchino, Obninsk, Cherogolovka, Akadem gorodok)؛ شکل‌گیری شهرهای اقماری بر مبنای مجموعه‌های مهندسی حمل و نقل (فرودگاه‌ها، بندر، و نظایر اینها) انتخاب گونه‌ای از توسعه برنامه‌ریزی شده از تحلیل گزینه‌های مناسب برای همه انباشت‌ها مشتق شد. الگوی توسعه حلقه‌ای، توسعه در امتداد چند محور همانند رودخانه، خطوط پای تپه، اتصالات راه‌آهن، سواحل مصنوعی با جهتی رو به خلیج.

مدیریت توسعه شهرهای جدید، خصوصیت مشترک آنهاست. معروف است که تنها در صورتی که سیاستمداران دولت و مدیریت ساخت و ساز شهری به تحقق اهداف قوانین سکونتگاه‌ها و تحول شهرنشینی بپردازند، نتایج مثبتی حاصل می‌شود. خلاف این امر، با شکست مواجه می‌شود. بنابراین تلاش‌ها برای توقف رشد جمعیت در شهرهای بزرگ با توان بالقوه بالای توسعه در شوروی سابق، لهستان و انگلستان، چندان اثربخش نبودند.

توسعه شهرهای جدید نیز در چنین مواردی موفق نبوده است. وقتی شهرهای جدید اقماری ایجاد شدند، پیشرفت کل انباشت در مرحله خاصی قرار داشت و انباشت آماده‌ی تخریب بود و شهرهای جدید بدون مزاحمت رشد کردند. برای مثال برنامه ایجاد زلنوگراد به مدت ۲۰ سال در کارگاه شهری معطل مانده بود و تا زمانی که برای مجموعه صنعتی مسکو، داشتن شهر اقماری با امکانات الکتریکی پیشرفته ضرورت نیافت، این شهر ایجاد نشد. سپس شهر ساخته شد و اکنون به عنوان نوعی توسعه پویا عمل می‌کند. (جمعیت آن از ۱۱۰۰۰ نفر در سال ۱۹۵۹ به ۱۴۰۰۰۰ نفر در سال ۱۹۷۹ و ۲۰۶ هزار نفر در سال ۲۰۰۲ رسید) (simak, ۲۰۰۹, ۱۷-۱۸)

مکان شهرهای اقماری در کشورهای فاقد حمل و نقل سواری پیشرفته به وسیله سیستم راه‌آهن تعیین می‌شود؛ و به عکس در کشورهای غربی که ارتباطات خودرویی غالب است، شهرهای اقماری معمولاً در نزدیکی بزرگراه‌ها قرار می‌گیرند.

نوع دوم. شهرهای جدید به عنوان مراکز فعال سازی منطقه‌ای

یک نوع وضعیت مشترک وجود دارد: احیای یک منطقه نیازمند شهری جدید است، این شهر به عنوان پاسخی به تقاضاهای قلمروی خاص در قالب مرکزی توزیعی برای حمل و نقل سازمان یافته، و مرکزی اقتصادی یا نهادی (ادارات، دفاتر مالی و غیره) ایجاد می‌شود. متعاقباً نوعی «انباشت وخیم و بحرانی» از توسعه منطقه ضروری است، که به نوبه‌ی خود، شکل‌گیری شهر جدید را پیشاپیش تعیین می‌کند.

دلیل اصلی شکل‌گیری شهرهای جدید نوع دوم (شهرهای جدید به عنوان مراکز فعال سازی منطقه‌ای)، تدارک عملکردهای خدماتی برای منطقه است: حمل و نقل، توزیع، پردازش تولیدات محلی، امکانات خدمات فرهنگی و نظایر اینها برای جمعیت محلی.

ایجاد شتابان شهرهای جدید بر پایه‌ی سکونتگاه‌های روستایی بدون زیربناهای شهری کافی منجر به افزایش رسمی سهم جمعیت شهری می‌شود اما به واقع توسعه شهری به شمار نمی‌آید. پدیده‌ی شهرنشینی ساختگی در این زمینه می‌تواند مورد اشاره قرار بگیرد که به ویژه در کشورهای در حال توسعه معمول است و سبب تمرکز جمعیت حاشیه‌ای نیمه روستایی و مواجه شدن روستا با بحران کشاورزی می‌شود. این شهرهای جدید در واقع ویژگی‌های شهری بسیار اندکی دارند. دو زیر گروه یا نوع فرعی را می‌توان در میان شهرها یا مراکز فعالیت، مشخص ساخت:

الف) شهرها یا مراکز فعالیت در مناطق صنعتی

ب) شهرها یا مراکز فعالیت در نواحی روستایی که توسعه اندکی یافته و با سطح پایینی از شهرنشینی همراه است.

الف) در مورد اول امکانات جدیدی برای اشتغال ظهور می‌یابند که به پیشرفت منطقه کمک می‌کنند. برای مثال در شهرهای بی‌رونق، در نزدیکی ذخایر معدنی نیمه استخراج شده مراکز صنعتی پردازشی ایجاد می‌شوند که مردم را از شهرهای بی‌رونق جذب می‌کنند. عملکرد جدیدی در منطقه معرفی می‌شود که جایگزین عملکرد قبلی (مثلاً صنعت استخراج معدن در زمین‌های دارای زغال سنگ انگلستان) می‌گردد. نمونه‌ی مناسب این شهرها نوریلسک (با ۲۳۵۲۰۰ نفر جمعیت در سال ۲۰۰۲) است که از سال ۱۹۷۹ جمعیت آن به دلیل کسادی معادن کاهش یافت. شهرهای جدید در حیطه اطراف نوریلسک شکل گرفتند: Oktiabrskiy (استخراج نیکل) و Nadezhda (کارخانه فلزگری-متالوژی). در برخی شهرها در نواحی دارای زغال سنگ قدیمی عملکردهای جدید ظاهر می‌شود. برای مثال محصولات زغالی در Cheremkhovo افزایش نیافته و در عوض مجموعه‌ی ساخت ماشین آلات بزرگی برای ساخت در مجاورت آن با شهر جدیدی به عنوان مرکز، برنامه‌ریزی شده است.

این شهرهای جدید معمولاً تک عملکردی‌اند، زیرا به سیستم شهرهایی که در زمان حاضر وجود دارند وارد می‌شوند. ب، شهرهای مراکز فعال‌سازی در نواحی روستایی کم توسعه یافته با سطح شهرنشینی پایین. این شهرها معمولاً در مکان‌هایی با امکانات حمل و نقل مطلوب و تولیدات کشاورزی ایجاد می‌شوند. تنها در این شهرهاست که عملکردهای اقتصادی و فرهنگی مناسبی قابل اجراست که می‌تواند تقاضای جمعیت روستایی در این مناطق را برآورده سازد (نزدیک ایستگاه‌های راه‌آهن، تقاطع بزرگراه‌ها و نظایر اینها). این شهرها نسبت به شهرهای اقماری، ابعاد کوچک‌تری دارند. در زمان طراحی آنها از انی جنبه‌ها با اهمیت به نظر می‌رسند، ویژگی عمدتاً چند عملکردی آن، نظام بازتولید و گونه‌های رفتاری جمعیت ساکن در نواحی روستایی مجاور، زیرا جمعیت شهر جدید به هزینه نواحی روستایی همسایه شکل خواهد گرفت. به عکس شهرهای جدید در مکان‌های احیای پیرو جمعیت شهری از مهاجران نزدیک مشتق می‌شود و در برنامه‌ریزی آنها می‌بایست ویژگی‌های اجتماعی‌شان مورد توجه قرار گیرد، یعنی تحول تدریجی مردمان روستایی، به شهرهای جدید، روستاییان بسیاری در شهرها کار می‌کنند اما به زندگی در روستا ادامه می‌دهند، و برخی اوقات اعضای خانواده آنها در آنجا باقی می‌مانند. چنین ساکنان روستایی-شهری (یا شهروندان-روستایی) در شهرهای جدید واقع در مناطق روستایی لهستان متعینند. این افراد در سفرهای روزانه کاری‌شان از اتوبوس استفاده می‌کنند. از این رو حیطه جدیدی در متون لهستان برای این پدیده تحت عنوان «انقلاب اتوبوسی» پدید آمده است (اتفاق مشابهی در بسیاری مناطق روستایی شوروی سابق، با استفاده از ارتباطات اتوبوسی رخ داده است). (fanderk, 2008, 8-9).

شهرهای مورد بحث معمولاً در مکان‌های خالی شکل گرفته‌اند. اینها بیشتر در واقع شکل تحول یافته سکونتگاه‌های روستایی بزرگی هستند که به دلیل موقعیت مطلوب حمل و نقلی شکل گرفته‌اند. در شوروی سابق این شهرها منشاء بسیاری از مراکز منطقه بوده‌اند.

شکل‌گیری شهرهای جدید در نواحی روستایی سبب کاهش جمعیت آنها می‌شود. با پایین آمدن کارآمدی نیروی کار به دلیل کاهش جمعیت کشاورز، پدیده نامطلوبی رخ می‌دهد. در حالی که اگر این تعداد زیاد باشد وضعیت مزارع طبیعی خواهد بود.

بایستی مد نظر قرار داد که جریان جمعیت به خارج از روستاها ممکن است سبب از میان رفتن تجارت‌های روستایی سنتی شود لازم است از چنین پدیده‌ای در جایی که این تجارت از زمان‌های دور وجود داشته‌اند، جلوگیری شود. (چنین تجارت‌هایی در مرکز روسیه و در بسیاری از مناطق روستایی چینی شناخته شده‌اند) برخی اوقات این تجارت‌ها تغییر می‌کنند اما باقی می‌مانند (در قالب کارگاه‌های واقع شده در مراکز مناطق چینی تجارت‌هایی).

نوع سوم. شهرهای جدید در نواحی دارای تمرکز منابع صنعتی (معادن اقتصادی، منابع آبی، انبوه جنگل‌ها)

مسائل و ویژگی‌هایی از این دست در این نوع شهرها معمول‌اند:

تضاد میان محل‌های تمرکززدایی شده سایت‌های معاون اقتصادی و تمایل به متمرکز کردن آنها تا حد ممکن (سکونتگاه معدنی-سکونتگاه تجاری)؛ گریز از آنها از طریق توسعه سیستم‌های سکونتگاهی محلی ممکن به نظر می‌رسد. مکان‌یابی منطقی نواحی مسکونی، که نبایستی در کنار رسوب‌های معدنی شکل بگیرد و در غیر این صورت از بین می‌رود یا تخریب می‌شود. تمایز شهرهای جدید بر طبق عملکردهای آنها و دوره زمانی ممکن برای وجود آنها پذیرفتنی است: اصلی، پایه‌ای، موقتی (شامل متحرک یا دوره‌ای).

تخلیه رسوبات می‌بایست پیش‌بینی گردد و متعاقب آن عملکرد جایگزینی برای جمعیت ساکن اندیشیده شود. به هنگام پیش‌بینی افزایش جمعیت در شهرهای جدید، توسعه عملکردهای کمکی و اضافی به موازات عملکرد مبنا می‌بایست پیش‌بینی شود (در زمان محاسبه تعداد جمعیت باید توجه داشت که تعداد آینده به صورت غیر واقعی پایین در نظر گرفته شود).

سه زیر گروه در خصوص این نوع کاملاً مشخص است:

الف) شهرهای جدید در مناطق قدیمی با تمرکز منابع صنعتی؛

ب) شهرهای جدید در نواحی احیا شده‌ی پیشرو؛

ج) شهرهای جدید نزدیک ایستگاه‌های انرژی آبی (HPS) که در اینجا زیر گروه ویژه‌ای را تشکیل می‌دهند.

ما تاکنون برخی ویژگی‌ها از شهرهای جدید را در مناطق صنعتی قدیمی مورد بحث قرار دادیم:

ایجاد شهرهای جدید در مکان‌های خالی (در نواحی احیا شده پیشرو) مزایای بسیاری دارد. ضرورتی وجود ندارد که شهر جدید را با ارگان‌های شهری موجود تطبیق داد، یا در مقابل کمبودهای بهداشتی و مدیریتی و کل ساختار آن که با نیازهای مدرن بشر ناسازگار است، تلاش کرد. حل مسئله منطبق شدن با نظام سکونتگاهی نیز چندان دشوار نیست. زیرا در این حالت، شهرهای جدید معرف پیوند منطقه‌ای-سیستمی هستند مفهوم صریح شهری ممکن است برای چنین شهرهایی که شامل عناصر سازنده و معماری هستند، به کار رود. تمام عناصر شهری ممکن است به راحتی طراحی شوند و تمام ساختارهای عملکردی آن ایجاد گردد. حمل و نقل مدرن نیازمند مدنظر قرار دادن فضایی برای پارکینگ‌ها و بزرگراه‌هاست. امکانات بسیاری برای توسعه سیستم خدمات اجتماعی مناسب، برای طراحی کمربندهای سبز که کل شهر را با باغ‌ها و بولوارها و نظایر اینها احاطه می‌کند، وجود دارد.

مسائل زیر، برای شهرهای جدیدی که ایستگاه‌های انرژی آبی دارند، می‌توانند حساس باشند:

* تغییر اساسی طراحی در منطقه‌ای که دارای مخازن است، انتقال سکونتگاه‌ها، شکل‌گیری شبکه شهری جدید، توسعه مراکز صنعتی بزرگ به دلیل HPS (با استفاده از پتانسل انرژی و سازنده آن- شکل‌گیری مغازه‌ها و ساختمان‌ها و نظایر اینها).

* روز آمد کردن تعریف عملکردها و اندازه شهر جدید در زمانی که HPS ساخته خواهد شد.

* شکل‌گیری یک شهر در همه موارد ممکن برای HPS و مجتمع‌های صنعتی مشتق شده از آن (Zaporozhye, Zhgulevsk, Volzhskiy, Divngorsk). گرچه شهرهای خود مختار کوچکی ممکن است وجود داشته باشند که تنها با HPS مطابقت دارند و در کوهستان جای دارند- Nurek در تاجیکستان-چنین شهرهایی ممکن است به عنوان زیر گروه دوم سلسله مراتب، دسته‌بندی شوند.

شهرهای جدید مورد بحث نمایانگر پایداری و عملکردی فراوانی هستند. این شهرها برای چرخه زمانی ۱۰۰ ساله طراحی شده‌اند. برای مدتی طولانی تک عملکردی باقی می‌مانند. جمعیت این شهرها همانند دیگر شهرهای جدید به سرعت رشد نمی‌کند، زیرا عملکرد شکل دهنده شهر تحول نمی‌یابد.

نوع چهارم. شهرهای جدید که هدفشان شناسایی عملکردهای خاصی با اهمیت ملی است.

زیر گروه‌های بسیاری از این نوع وجود دارند، به ویژه: پایتخت‌ها، شهرهای علمی، شهرهای تفریحی، شهرهای محرمانه- رمزی (نظامی یا مراکز نظامی، صنعتی)، شهرهای پایگاهی هسته‌ای و دیگران. برخی نمونه‌های این شهرها پیش‌تر مورد بحث قرار گرفت. شهرهای علمی معمولاً کوچک هستند، این شهرها در نزدیکی شهرهای بزرگ واقع شده‌اند و شرکت‌های آزمایشی دارند (دانشگاه و سایر مراکز علمی نزدیک مسکو، لنینگراد، نووسیبیرسک، شهرهای دارای دانشگاه و «کارخانه‌های ایده‌پردازی» همانند مراکز مهندسی-علمی (ایالات متحد آمریکا، شهرهای فنی ژاپن).

هر چه شهر بزرگتر باشد، ساختار صنعتی آن نیز می‌بایست پیچیده‌تر باشد، زیرا شهرهای بزرگ، مطلوب‌ترین شرایط را برای توسعه تولید علمی، به دلیل تمرکز تخصص‌های مهارتی در خود دارند. به همین دلیل است که توسعه شهرهای علمی در مجاورت آنها بالاترین کارآمدی را دارد. بسیاری متخصصان اشاره دارند که پیش از این در طول مطالعه‌ی حیطه‌ای در ایالات متحده آمریکا و سایر کشورها و توجه اصلی به معادن اقتصادی مبذول شده است، حال آنکه اکنون ابعاد زیر دارای اولویت هستند: کیفیت آموزش عالی چیست؟ مباحث مطرح شده در دانشگاه محلی کدام‌اند؟ چند دانشمند و مهندس در این دانشگاه هستند؟ مطابق گفته تامپسون، دانشمند آمریکایی، مبنای اقتصادی واقعی یک

شهر مدرن متشکل از دانشگاه‌ها و مسئولان محقق آن، مهاجرت حرفه‌ای کمپانی‌های ساخت ماشین‌آلات و موسسات مالی آن است... که برای گذار سریع آسان از شاخه‌های مرده قدیمی صنعت به شاخه‌های جدید و پیش رونده است» (Tompson, ۱۹۶۹).

اهمیت منطقه‌ای مراکز علمی و دانشگاه‌ها در کشورهای توسعه یافته در حال افزایش است. این مراکز شرکت‌های صنعتی و کمپانی‌های جدیدی را جذب می‌کنند، به ویژه آنها که به شاخه‌های علم-مصرف گرایش دارند. هزاران کمپانی در اطراف مراکز دانشگاهی نیوانگلند، کالیفرنیا و میدل وست ظاهر شده‌اند. بزرگراه شماره ۱۲۸ اطراف بوستن و سیلکون ولی در کالیفرنیا در سطح جهانی، به دلیل وجود صدها کمپانی در حواشی آن و سرمایه‌گذاری‌های متعدد بر آخرین یافته‌های علمی و فنی، شناخته شده‌اند. برای مراکز صنعتی-نظامی بایستی به شهرهای جدید *povolzhie*, *Ural*، قزاقستان، سیبری، روسیه مرکزی اشاره کرد.

آنها از طریق *zlatous* به رسانه‌های عمومی معرفی شدند؛ که عبارت اند از: *۶۵-chelyabinsk* و *۷۰ Zlatoust* *۱۶ Arzamus* *۴۵ Krasnoyarsk* *۷ tomsk* *۱۰ perza*. این شهرها هم در نزدیکی شهرهای بزرگ و هم دور از آنها در حیطه مقتضیات متعهد شده آنها واقع شده بودند. فاصله از شهری بزرگ ممکن است به عنوان معیاری برای شناسایی نوع دوم باشد. معمول چنین «شهرهای رمزی» ثبات عملکردی و طراحی در خور توجه است. این شهرها عمدتاً تک عملکردی هستند و عملکردهای اضافی جذب نمی‌شوند. تعداد جمعیت‌شان در مقایسه با سایر شهرهای جدید ثابت و یا به تدریج در حال افزایش است. از جمله اینکه در سال ۱۹۷۰ جمعیت *Severomorsk* ۴۱۰۰۰ نفر بود. این شهر که در سال ۱۹۵۱ تأسیس شده بود جمعیت آن در سال ۱۹۹۰ به ۶۴۰۰۰ نفر رسید؛ در سکونتگاهی از نوع شهری، *Soasnoviy Bor* در سال ۱۹۷۰، ۴۲۰۰۰ جمعیت داشت و در سال ۱۹۹۰، ۵۶۰۰۰ نفر. سهم جمعیت دارای تحصیلات بالاتر معمولاً در این شهرها بیشتر است و در مقایسه با سایر شهرها یکپارچگی بیشتری وجود دارد.

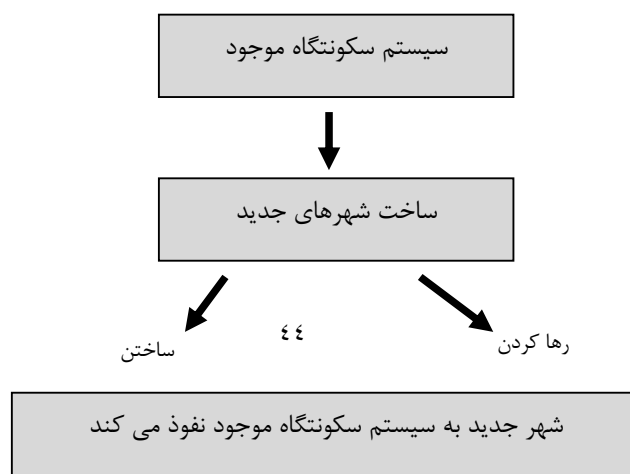
تعداد ساکنان در چنین شهرهایی (به جز پایتخت‌ها) بین ۳۰ تا ۸۰ هزار نفر است. (زیمانسکا، ۱۶۱، ۱۳۸۴-۱۶۳) شهرهای نزدیک به ایستگاه‌های نیروی هسته‌ای (تمامی آنها در تعریف ما شهرهای جدید هستند)، ممکن است به طور خلاصه ویژگی‌هایی به این شرح داشته باشند: مدنظر قرار دادن عامل اکولوژیکی و جدا نکردن خطر فاجعه، به نظر می‌رسد امکان قرار دادن NPS در مناطق خاص دور از نواحی پرجمعیت وجود داشته باشد.

شهرهای تفریحی از طریق حمل و نقل پیشرفته و سیستم‌های خدماتی فراسوی مقتضیات جمعیت محلی شناخته می‌شوند. مکان این شهرها خاص است و معمولاً به وسیله عوامل طبیعی تعیین می‌شود. شهرهای تفریحی ممکن است در آرایشی وسیع به عنوان گونه‌ای از شهرهای وابسته به منابع طبیعی دسته‌بندی شوند.

گونه‌شناسی شهرهای جدید که در اینجا ارائه شد کامل نیست، زیرا شهرهای دارای ترکیب‌های متفاوت از املاک وجود دارند. در مجموع بایستی تاکید کرد که گونه‌شناسی ارائه شده به دلیل واقعیت شهر پروری که در آن شهرهایی از نوع مختلط وجود دارند، جامع نیست. علاوه بر این گونه‌شناسی مذکور می‌بایست از طریق نگاه به فرایند تولید شهر به عنوان مقدمه‌ای برای ایجاد ابتکار در نظام سکونتگاهی، غنی شود، و فرایند معرفی ابتکارات به تدریج رخ می‌دهد.

باید به خاطر داشت که از طریق ساخت یا تأسیس یک شهر جدید، عنصر تکمیلی کاملاً جدیدی- واحد سکونتگاهی جدید-به ساختار سکونتگاهی موجود معرفی می‌شود (در این مورد ایجاد این واحد سکونتگاهی جدید به طریقی تکاملی از هم شکلی واحد سکونتگاهی روستایی یا به طریقی انقلابی از یک طرح ممکن است).

شکل. ورود شهر جدید در نظام سکونتگاهی



ساخت شهرهای جدید همیشه لزوماً پایان نیافته و در برخی مواقع طرح رها شده است. این موضوع اغلب با تغییرات ناگهانی در موقعیت سیاسی و اقتصادی در منطقه همراه بوده است. وجود یک شهر بستگی به این واقعیت داشته است که منطقه‌ای که شهر در آن واقع شده است با مواد خام خاصی یا سایر منابع مورد نیاز همراه باشد. در برخی مواقع وجود شهری در یک منطقه دارای اهمیت استراتژیک از طریق موقعیت سیاسی تعیین می‌شود. از این رو تغییرات در سیاست‌ها یا تقاضای بازار ممکن است منجر به ترک طرح‌ها برای ایجاد شهرهای جدید شود. مثال‌های روشن کننده‌ای برای «شهرهای شرکتی» در کانادا وجود دارند که ایجاد و توسعه‌شان بستگی به اصول مشخص شده به وسیله کمپانی‌ها به وجود آمده دارد. مواردی به چشم می‌خورد که ساخت شهر به دلیل تغییرات در موقعیت اقتصادی خاتمه یافته است. موارد مشابهی را می‌توان در ایالت متحده و سایر کشورهای جهان یافت.

با وجود این در اکثر موارد ساخت شهر جدید اتمام یافته و با ظهور آن، شهر جدید شروع به نفوذ سکونتگاهی موجود کرده است. مسئله جدیدی که در این مرحله نمایان می‌شود این است که آیا ارگانیزم شهر جدید به وسیله نظام سکونتگاهی موجود پذیرفته خواهد شد یا نه؟ مواردی -هرچند نادر- وجود دارند که نظام سکونتگاهی موجود، واحد سکونتگاهی جدید را رد می‌کند و آن را به عنوان بیگانه، در ساختار خود نمی‌پذیرد. این موقعیت را می‌توان با عمل جراحی پیوندی ناموفق مقایسه کرد. این نوع رد کردن شهر جدید زمانی رخ می‌دهد که نظام سکونتگاهی و انباشت شهری هنوز آماده معرفی واحد سکونتگاهی جدیدی در ساختار شدن نیستند.

به نظر می‌رسد که پراکنش مناسبی در مورد شهرهایی که مراکز فعال‌سازی مناطقی خاص به شمار می‌آیند، در نواحی صنعتی و در نواحی کشاورزی کم توسعه یافته که سطح شهرنشینی پایین است، وجود دارد. همین مورد درباره شهرهایی که در مناطق قدیمی تمرکز صنعتی ایجاد شده‌اند، یعنی همان مناطقی که ایجاد شهرها در آنها با معدن، استخراج و پردازش منابع محلی مرتبط است، نیز مصداق می‌یابد.

به ویژه پراکندگی خوبی در مناطقی که دارای توسعه پیشرو هستند و نیازی ندارند که شهر جدیدی برای تأثیرگذاری و تخصیص فضا رقابت کند، رخ داده است؛ به این دلیل که شهر در ناحیه‌ای خالی به وجود آمده است که ایجاد شبکه سکونتگاهی جدید در فاز آغازین آن و توسعه خود شهر جدید در به وجود آمدن سیستم جدید اهمیت دارد.

زمانی که پراکندگی کامل شود و شهر جدید به سیستم سکونتگاهی عرضه گردد، حوزه نفوذ آن رشد می‌کند تا کل سیستم سکونتگاهی را در برگیرد. ساز و کارهای بازخوردی تقویت می‌شوند، فرایندهای تقویتی و در برخی مواقع

جبرانی رخ می‌دهند (یعنی شهر جدید بر برخی از عملکردهای سیستم فائق می‌آید). از این لحظه واحد سکونتگاهی جدید در سیستم سکونتگاهی می‌آمیزد. (رشد می‌کند) و با سازوکارهای نظام‌مند آن نیز سازگار می‌گردد (از این دست‌اند فرایندهای خود تنظیمی و خود سازماندهی)، و اینها منجر به تأثیرگذاری در تغییرات در ساختار سکونتگاهی کل ناحیه می‌شوند. باید اشاره شود که در برخی مواقع شهر جدید سیستم سکونتگاهی را از کار می‌اندازد، گویی برای مدتی آن را منجمد کرده است. این موضوع در مواردی که محتاطانه شهر جدیدی بسیار بزرگ ساخته می‌شود، رخ می‌دهد.

در ادامه این تحلیل خلاصه از شهر جدید، این واحدها نقش‌های مختلفی را در شکل‌دهی به سیستم‌های سکونتگاهی در سطح سلسله مراتبی خاصی بازی می‌کند. شهرهای نوع اول (در انباشت‌های بزرگ، شهرهای اقماری) عملکردهای خود را در سیستم‌های سکونتگاهی محلی به کامل‌ترین شکل اجرا می‌کنند. شهرهای جدید نوع دوم و سوم (مراکز فعال‌سازی در مناطق کمتر توسعه یافته و شهرهای در مناطق متروک و دارای منابع طبیعی) در شکل‌دهی به سیستم‌های سکونتگاهی منطقه‌ای نقش دارند. اهمیت شهرهای نوع چهارم (پایتخت‌ها، مراکز توسعه علمی یا مراکز نظامی-صنعتی و نظایر اینها) در سطح نظام سکونتگاهی کشور مطرح می‌گردد. در این خصوص می‌بایست به عوامل تشویق‌کننده ایجاد و توسعه شهرهای جدید توجه شود. در برخی موارد، تقاضا برای شهر و توسعه آن در نتیجه‌ی تقاضاهای منطقه‌ای رخ می‌دهد، در دیگر موارد این فرایند حفظ می‌شود. شهر به شکلی فعال بر شکل‌گیری یک منطقه تأثیر می‌گذارد.

ویژگی‌ها و مسائل معمولی توسعه شهرهای جدید- اکثریت شهرهای جدید در لهستان، شوروی سابق و دیگر کشورهای مرکز شرق اروپا مبدل به مراکز مهم اشتغال با فرصت‌های شغلی رو به فزونی برای جمعیت شاغل شدند با وجود این موقعیت مناسب در بازار کار، شهرهای جدید فعالانه به تبادل نیروی کار با نواحی پیرامونی پرداختند. سهم عمده‌ای از مردم شهرهای‌شان را برای شغل ترک کردند. این رقم در غرب ۳۰ درصد است (در سال ۱۹۸۷ در انگلستان ۳۲/۸ درصد). تقریباً ۳۴ درصد نیروی کار-جمعیت توانمند به محل کار خود در شهرهای جدید سفر می‌کردند و این رقم در شهرهای لهستان به ۵۰ درصد رسید (در دهه ۶۰). این واقعیت نشان دهنده گسترش پیوندهای منطقه‌ای شهرهای جدید از یک سو و توجه به عدم توازن میان کیفیت زندگی و ساختار اشتغال در دسترس از سوی دیگر در این شهرهاست.

شهرهای جدید اکثراً صنعتی بوده‌اند، به ویژه آنها که در مرکز- شرق اروپا ایجاد شدند. با پیشرفت اقتصاد بازار، شهرهای تک منظوره در این کشورها اغلب شروع به افول کردند. (kardabyk, ۱۹۹۹, ۸۳)

۲-۳ تجارب کشورهای اروپایی

(کشورهای اروپایی)

-انگلستان

اساساً جنبش احداث شهرهای جدید در جهان با طرح احداث باغ‌شهرها توسط ابنزر هاوارد (Ebenezzer Howard) در اواخر قرن نوزدهم آغاز شد. ظهور ایده‌ی احداث باغ‌شهرها در آن زمان ناشی از اثرات مخرب انقلاب صنعتی بر شهرهای بزرگ نظیر لندن، و ضرورت از میان بردن محلات فقیرنشین و پرازدحام در این شهرها بود. رشد شهرنشینی در اروپا و گسترش محیط‌های غیر بهداشتی در شهرها موجب شد که مقیاس شهرهای صنعتی و گسترش آنها در اراضی کشاورزی پیرامون امری شیطانی تلقی شود (Devas & Rakodi) از این رو، شرایط برای پذیرفتن ایده‌ی باغ‌شهرها مساعد بود.

هاوارد برنامه‌ریز یا معمار حرفه‌ای نبود، لیکن بر پایه‌ی تجارب و مشاهدات شخصی و همچنین نظریان پیشینیان اصولی را برای احداث باغ‌شهرها پیشنهاد کرد که هنوز مورد بحث و توجه کارشناسان و برنامه‌ریزان شهری قرار دارد. یکی از ارکان باغ‌شهرهای جدید تمرکززدایی از شهرهای بزرگ از طریق انتقال صنایع و کارکنان آنها به مناطق روستایی اطراف بود. البته در آن زمان انتقال بعضی از صنایع و احداث منازل کارکنان در اطراف کارخانه عملاً توسط افرادی نظیر ویکفیلد (Wakefield) و جیمزسیلک باکینگم (James silk Buckingham) تجیه شده بود، لیکن هاوارد این ایده را به انتقال جمعی صنایع تعمیم داد.

ایده‌ی هاوارد در انتقال صنایع بیشتر متأثر از توجیهات اقتصادی الفرد مارشال (Alfred marshal) بود. در این توجیهات، مارشال به هزینه‌ی اجتماعی مسکن اقشار کم‌درآمد و محیط‌های غیر بهداشتی اشاره داشت و معتقد بود که جوامع شهری دیر یا زود ناگزیر از پرداخت این هزینه‌ها هستند. به اعتقاد مارشال، با گسترش شهرها بر میزان هزینه‌ها به شدت افزوده می‌شد که این خود موجب غیر اقتصادی شدن شهرهای بزرگ می‌شد. بدین ترتیب، طرح باغ‌شهرهای هاوارد وسیله‌ای برای انتقال صنایع موجود بود. (catanese, ۲۰۰۸, ۵۵)

باید افزود که احداث شهرهای جدید در انگلستان بر طبق دو طرح ابر کرامبی و کمیسیون زیت انجام شده است. در سال ۱۹۴۴ ابرکرامبی طرح لندن بزرگ را ارائه داد. وی حداکثر تراکم شهر لندن را معادل ۲۵۰ نفر در هکتار معین کرد؛ زیرا سرریز جمعیت این شهر که به بیش از یک میلیون نفر می‌رسید، می‌بایست از حلقه داخلی خارج شود تا ده

شهر جدید در پشت کمر بند سبز لندن ایجاد شوند. احتمالاً در پذیرش عمومی چنین پیشنهاد سختی، مقررات زمان جنگ و شوک انفجارات ناشی از حملات هوایی سهیم بوده است.

در سال ۱۹۴۵ کمیسیون ریت برای ساختمان‌سازی شهرهای جدید به وجود آمد، که پیامد آن ایجاد «شرکت عمران» مرکب از پنج تا نه عضو بود که از طرف وزارت شهرسازی منصوب می‌شدند. برای تأمین منابع مالی، تدوین برنامه، تملک و آماده‌سازی زمین به منظور ایجاد خدمات شهری و شبکه جاده‌ای، از سوی وزارت مسکن و مقامات محلی وام‌های شصت ساله به شرکت‌های سازنده شهرهای جدید اعطا شد. همچنین دوره واگذاری زمین به شرکتها ۹۹ ساله بود و یارانه‌های لازم به آنها نیز تعلق می‌گرفت. به طور کلی شهرهای جدید انگلستان به وسیله شرکت‌های عمران و زیر نظر دولت ساخته می‌شوند و پس از اتمام باید بتدریج خود گران شوند و نیز بازگشت سود داشته باشند.

بدین ترتیب تا سال ۱۹۵۰ در بریتانیا، ۱۴ شهر جدید ساخته شد که در ۸ شهر در اطراف لندن برای اسکان و اشتغال ناحیه‌ی شهری لندن بود. این تعداد در سال ۱۹۷۱ به ۲۹ شهر و در سال ۱۹۷۳ به ۳۳ شهر رسید. این شهرها برای اجرای سیاست تمرکززدایی مراکز جمعیتی و صنعتی، جذب سرریزهای جمعیتی، رشد و توسعه اقتصادی در ابعاد ناحیه‌ای ایجاد شدند. شهرهای جدید ناحیه لندن بیشتر با شبکه راه‌آهن به لندن متصل شده‌اند. فقط در رانگورن خطوط ویژه‌ای برای حرکت اتوبوس در نظر گرفته شده است.

مامفورد در سال ۱۹۷۱ در مقاله‌ای با عنوان «ایده باغشهرها، مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی جدید» ضمن اشاره به مشکلات شهرهای جدید انگلستان، در مجموع آنها را موفق می‌داند. وی در این باره می‌نویسد: «شهرهای بزرگ آزمایش بزرگی هستند و در مسیر کسب موفقیت‌های چشمگیری قرار دارند. البته اشتباههایی صورت گرفته است و هنوز مشکلات بسیاری وجود دارد که باید از میان برداشته شوند، اما این شهرها بهترین وضعیت زندگی را برای هزاران خانوار در بریتانیا فراهم می‌آورند و برای صنایع نیز شرایط لازم برای کارآیی هر چه بیشتر را به همراه دارند.»

اولین دنینگون در کتاب شهرهای جدید برای کی، شهرهای جدید انگلستان را در ابعاد شارپ کاری، مهار رشد شهرهای بزرگ و کاهش مشکلات شهرنشینی موفق، ولی آنها را در زمینه خوداتکایی ناموفق می‌داند و اظهار می‌کند که اینگونه شهرها پس از گذشت ده سال ساخت، سود سرمایه‌گذاری را بازگردانده‌اند.

فرانسه:

در فرانسه در پایان قرن نوزدهم برای مشکل کمبود مسکن، باغشهرهای چندی در اطراف پاریس احداث شد؛ هر چند طرح این باغشهرها مانند باغشهرهای هاورد بود و با مبانی نظری آن ارتباط محدودی داشت. بنیانگذاران باغشهرهای

فرانسه جورج بینوت لوی، جولز زیگفرید و جورج رایسلر هستند. جورج بینوت لوی در سال ۱۹۰۵ مجموعه کتابهایی را به نام باغشهرها با توجه به نظریه هاوارد نوشت. این افراد بر مسائلی مانند مسکن و اصلاحات اجتماعی و صنعتی تأکید کردند. بعداً عده‌ای از نوگراها و سیاستمداران ملی از ایده باغشهر آنان حمایت کردند. به طور کلی در فرانسه در هنگام جنگ جهانی اول باغشهرهای محدودی احداث شدند. برنامه‌ریزان شهری فرانسه در سال ۱۹۱۳ در نمایشگاه برنامه‌ریزی شهری در نانسی به باغشهرها توجه کردند؛ در نتیجه کمیسیونی که طی سالهای ۱۴-۱۹۱۱ روی ناحیه پاریس کار می‌کرد، پس از جنگ جهانی طرحهای بازسازی را برای شهرکهای صنعتی با اندازه متوسط تهیه کرد که شامل تعدادی باغشهر بودند.

در سال ۱۹۱۹ طرح شرکت‌های اقماری در اطراف پاریس اجرا شد گروهی به نام پدرگرایان در دهه ۱۹۲۰ نظریه باغ مسکنها را مطرح کردند، که هدف اصلی از آن توسعه باغ مسکنها در پروژه‌های برنامه‌ریزی شهری بود. در سال ۱۹۶۵ که جمعیت ناحیه پاریس به ۹ میلیون نفر رسید، ضرورت ارائه و اجرای طرح ناحیه‌ای جدید آشکار شد. در این طرح پیشنهاد شد که پنج شهر جدید در اطراف پاریس با جمعیتی معادل ۵۰۰ هزار نفر برای هر کدام احداث شود.

آلمان:

در آلمان، در اوایل قرن بیستم دو راهبرد برای شهرهای بزرگ مطرح شد:

اولین راهبرد بر تمرکززدایی، جذب مازاد طبقات کارگر و جمعیت از نواحی داخلی شهرهای شلوغ به حومه‌های پیرامونی استوار بود. این راهبرد شکل دهی حومه‌ها و انتقال صنایع به بیرون از شهرها را در نظر داشت. دومین راهبرد بر توسعه شهرهای مهاجرنشین تأکید داشت که مبتنی بر عدم تشویق مردم در مهاجرت از روستا به شهرهای بزرگ بود.

دیدگاه دیگری هم وجود داشت که بهبود استانداردهای زندگی کشاورزی در حومه‌ها و نگهداری جمعیت را پیشنهاد می‌کرد که بیشتر به وسیله مالکان استانها حمایت می‌شد.

در آلمان ایده «باغشهرهای هاورد» نتوانست احساسات را برانگیزد. این مسأله را فقط سیاستمداران محافظه کار، برنامه‌ریزان و منحصمان حرفه‌ای شهرها به نوعی بیان می‌کردند؛ زیرا آنان آرزوی اصلاح اجتماع سنتی خویش را داشتند، در نتیجه ادوارد فون بر لپشه فون لندز در سال ۱۹۰۷ مدل ساده و تعدیل شده شهر اجتماعی هاوارد را تهیه کرد و کاستاف لنجن در سال ۱۹۱۱ آن را تعدیل کرد.

این طرح برای توسعه شهری، مبتنی بر باغشهرهایی همانند شهرکهای اقماری بود که به طور فیزیکی از شهر مرکزی جدا می‌شدند و با کمربند سبز و به صورت منفصل قرار می‌گرفتند. در این شهر مرکزی به وسیله شهرکهای اقماری پیرامون احاطه می‌شود و بین آنها کمربند سبز و فضای باز قرار دارد؛ بدین ترتیب مفهوم باغشهر در آلمان بدین‌سان تعدیل می‌شود و نیز ایده شهرکهای اقماری آنوین بر برنامه‌ریزان مدرنیست آلمانی در دهه ۱۹۲۰ اثر بسیاری گذاشت. نازیها در دوره تسلط خویش با شهرهای بزرگ مخالف بودند و اینگونه شهرها را به دلیل ایجاد مشکلاتی که منجر به کاهش نژاد آلمانی می‌شد محکوم می‌کردند. آنان در سال ۱۹۳۵ پیشنهادهایی برای «ساماندهی سرزمین» مطرح کردند و والتر کریستالر در سالهای ۴۲-۱۹۴۰ جنبه‌های فنی ساختار فضایی مطلوب و چهار چوب اداری جدید را عنوان نمود. او نظریه مکان مرکزی خویش را بر اساس استقرار نظم فضایی در مفاهیم جدید مانند توزیع کالا، وجود مراکز اداری و شبکه راهها و ارتباطات ارائه داد. کریستالر بر دهکده به عنوان سکونتگاه پایه تأکید داشت. در واقع طرح وی با طرح باغشهرهای هاورد مغایرتها و شباهتهایی داشت. (زیاری، ۵۰، ۱۳۸۴-۵۴)

لهستان:

زمان پس از جنگ در لهستان، به دلیل نرخ بالای شهرنشینی در نتیجه صنعتی شدن و تغییرات اجتماعی- اقتصادی در این کشور، دوره‌ای خاص است. شهرنشینی مترقی هم در پیشرفت شهرهای موجود و هم در تأسیس شهرهای جدید نمایان است.

این بخش نگاهی دارد به موقعیت جغرافیایی و ساختار عملکردی شهرهای ایجاد شده در لهستان، پس از جنگ دوم جهانی. البته انجام مطالعات تجربی دقیق، بر روی این موضوع که کدام یک از شهرها بایستی «جدید» خوانده شوند دشوار است: این مطالعه نیاز به تحقیق و بررسی دقیق هر شهر به صورت مجزا دارد که ممکن است اطلاعات آماری دقیقی نیز از آن وجود نداشته باشد. نویسنده به خوبی از ناکافی بودن دلایل برای رویکردی که در اینجا مطرح شد آگاه است؛ و با وجود این وی فرض بر این دارد که به عقیده بسیاری از دانشمندان، بحث اصلی برای شناسایی شهر به عنوان شهری «جدید»، زمان پیدایش آن یا موقعیت شهری یافتن آن پس از جنگ است. این واقعیت بدون شک شاهدهی است بر نوع بلوغ اجتماعی- اقتصادی سکونتگاه، که امکان «شهر» نامیدن آن را فراهم آورده است.

علاوه بر این، گروه بزرگ‌تری از شهرها در لهستان هستند که در حیطه‌های ترکیب جمعیتی و زیر ساخت مسکونی (به دلیل توسعه صنعتی) به قدری مدرن شده‌اند که چه بسا می‌توان آنها را «شهرهای جدید» یا حداقل شهرهای شبه جدید، خواند.)

مقیاس ظهورشهرهای جدید در لهستان چیست؟ فرایند تولد و دگرگونی شهرها پس از جنگ جهانی دوم فعال و متنوع بود، و این امر با مقایسه‌ی کتاب‌های مرجع آشکار است. در نخستین کتاب در سال ۱۹۴۶، ۷۰۳ شهر ذکر شده‌اند، در حالی که در کتاب سال ۲۰۰۰ این تعداد به ۸۷۴ شهر رسیده است در اوایل سال ۱۹۵۰ حدود ۱۰ میلیون نفر در کل شهرهای استان زندگی می‌کردند، و در سال ۲۰۰۰ جمعیت شهرها برابر با ۳۲/۸ میلیون نفر بود. رشد جمعیت در شهرها در طول ۵۰ سال، به دلیل رشد طبیعی (۴۴/۱ درصد) جریان مهاجرت جمعیت جمعیت به داخل (۴۳/۳ درصد)، و توسعه شهرهای جدید با تغییرات در مرزهای قانونی شهرهای موجود (۲۱/۶ درصد) بوده است.

پارامتر آخر، که با حدود ۲/۵ میلیون نفر جمعیت مطابقت دارد، مقیاس پیشرفت شهرهای جدید را توصیف می‌کند. همان گونه که پیش از این نیز اشاره شد، در فاصله سال‌های ۱۹۴۵ تا ۲۰۰۰، ۲۰۴ سکونتگاه شهر شدند و الباقی شامل شهرهای دیگری بودند (شکل ۱). منصفانه است اشاره کنیم که بیش از ۳۰ درصد (از ۱۵۸ شهر) از شهرهای جدید، حداقل برای دومین بار موقعیت شهر شدن .

تعدد تعیین شهرها در دوره ۱۹۴۵-۲۰۰۰ از یک تا ۳۶ شهر در سال متفاوت بود. میزان رشد حقیقی سالانه، ۴ یا ۵ شهر در سال بود. زمان‌هایی که فرایند شکل‌گیری مثلاً در مقایسه با رشد سالانه‌ی شاخص‌های دیگر شدت یافته بود، سال‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۲ هستند. به نظر می‌رسد رشد فراوان شهرها در سال ۱۹۵۸ با تغییرات تقسیمات اداری لهستان مرتبط باشد؛ یعنی زمانی که مراکز «پاویت» جدید (مناطق اداری دستور دوم در لهستان) تبدیل به شهر شدند. با این حال موقعیت شهری اکثر سکونتگاه‌ها مطابق با سطح اقتصادی خاصی که به آن رسیده بودند و متعاقب آن با افزایش جمعیت، تعیین می‌شد.

عمده شهرها (۴۸ درصد) در دهه ۶۰ و برخی نیز (۲۸ درصد) در دهه ۵۰ قرن بیستم در عصر صنعتی شدن فعال بنا نهاده شدند. از این رو شالوده‌ی ۶۲ درصد شهرهای پس از جنگ از نوع صنعتی بود (یعنی شهرهایی که بیش از نیمی از جمعیت آن در صنعت اشتغال داشتند).

در ملاحظه‌ی الگوی فضایی شهرهای جدید، تراکم بالا در سیله‌ی زیادی علیا (منطقه کتووایس و نواحی اطراف بخشی از چستوچاوا و اپل در منطقه سادتی (مناطق والبرزیچ و جلنیاگورا و در منطقه پایتخت جلب نظر می‌کند. در دو مورد اول استخراج مواد خام از معادن و پردازش آنها در بخش جنوبی لهستان، باعث تشکیل شهرهای جدید شدند. اندیشه‌ی «نانابشت» (دگلمراسیون) ورشو که در سال ۱۹۵۰ مطرح شد، پاسخگوی پدیده مورد مطالعه است .

ساختار توسعه شهرهای جدید در سیله زیادی علیا و منطقه ورشو، کاملاً متفاوت است. سکونتگاه‌های صنعتی در مورد اول غلبه دارند؛ و شهرهای اقماری (باری مثال تی چی و لسترنی و صنایع اقماری [در این مورد] کمتر به چشم می‌خورند. در این مورد برخی شهرها اقماری هستند؛ برای مثال تی چی معمولاً به عنوان شهر اقماری منطقه صنعتی سیله زیادی علیا مطرح می‌شود که از طریق اندیشه‌ی «ناباشت» این ناحیه، به منظور توسعه شهرهای جدید، مواردی چون نو و تی چی پیسکوویچ و زابکوویچ ایجاد شده است. توجه به این نکته خالی از ارزش نیست که نوهوتا به عنوان شهر اقماری کراکر مطرح است و اندازه آن این امکان را می‌دهد که کراکو را در شهر «دوبلی» خاص تعبیر کنیم، چه بسا بتوان این دیدگاه را در نشریات علمی یافت. (knox, 2011, 60-61)

شهرهای جدید در منطقه ورشو کاملاً متفاوت‌اند، این شهرها معمولاً برای خوابیدن هستند (شهرهای خوابگاهی)، و برخی از آنها مراکز صنعتی، خدماتی یا صنعتی-خدماتی به شمار می‌آیند.

شهرهای جدید به لحاظ ابعاد تفاوت دارند. حدود ۷۰ درصد از تعداد کل آنها کمتر از ۱۰/۰۰۰ ساکن دارند و ۳۰ درصد از آنها دارای حدنصاب جمعیت شهری هستند. در شهرهای زیر ۵۰۰۰۰ نفر، تفاوت حتی عمده‌تر هم می‌شود. ۹۵ درصد شهرها جدید هستند.

تحلیل الگوی شهرهای جدید و اهمیت نظام سکونتگاهی، امکان معرفی سه گروه شهر را می‌دهد. دسته اول «شهرهای جدید» به عنوان عناصر شکل‌های سکونتگاهی خوشه‌ای هستند. مبدأ آنها به صنعت استخراج معدن برمی‌گردد. این شهرها در نواحی معادن زغال سنگ سیله زیادی علیا و در مناطق استخراج مس منطقه لجنیکا قرار دارند. دسته دوم شهرهای جدید در مجاورت و یا در داخل انباشت (تجمع)‌های بزرگ واقع‌اند، یا به عبارت دقیق‌تر در منطقه نفوذ شهری بزرگ قرار گرفته‌اند. چنین شهرهایی در اطراف ورشو عبارتند از: لچی نور، میلانووک، بروینو، کوبلیکا و برخی دیگر. دسته سوم شامل مراکز خودگردان در نظام‌های سکونتگاهی هستند، که به توسعه نظام‌های جمعیتی محلی کمک می‌کنند از جمله مونکی، جیلونوو، جنیکوو، چارنا، بیالوستوکا و سایر شهرها.

مشکلات خاصی در شهرهای جدید وجود دارد. ناکافی بودن نقدینگی برای سیستم‌های خدماتی (در ابتدای تولد شهرهای جدید، به ویژه شهرهای صنعتی) منجر به کمبود امکانات شغلی برای زنان و در نتیجه مازاد آشکار نیروی کار شد. اخیراً در بسیاری از شهرهای جدید از طریق افزایش سیستم‌های خدماتی، برای حل این مشکل تلاش شده است (پس از گذار اقتصادی به نظام بازار در سال ۱۹۹۰ بسیاری مراکز تجاری خصوصی ظاهر شدند) و یا از طریق استقرار شرکت‌های کارآفرین صنایع سبک در این راه اقدام گردید. برای مثال در شهر جوان جنیکوو که ۷۰ درصد از مردمان آن

در صنایع شیمیایی مشغول به کارند، شغل‌های جدیدی از طریق سازماندهی شعبه‌ای از کارخانه خیاطی پروچیک، برای زنان ایجاد شده است شکل گیری شهرهای جدید اغلب موجب بروز پدیده‌های منفی در پیرامون آنها می‌شود، که از آن جمله است کاهش جمعیت روستاهای اطراف، ایجاد شهر جدید با ساختمان‌های آپارتمانی، شکل‌گیری فرصت‌های بیشتر شغلی و سرمایه‌گذاری برای زیر ساخت‌ها، همراه است. همه این پدیده‌ها به شدت برای جمعیت روستایی جذاب‌اند. افراد بسیاری زیادی در لهستان مشغول کشاورزی هستند و حرکت آنها به سوی شهرها می‌تواند مثبت باشد. با وجود این، از آنجا که بسیاری از جوانان اقدام به ترک روستاها و والدین‌شان می‌کنند، تنی واقعیت به اثبات می‌رسد که این حرکت، که به دلیل سطح پایین مکانیزاسیون کشاورزی و مسائل پیش گفته صورت می‌گیرد، منفی است. یکی دیگر از مسائل خاص شهرهای جدید مراکز آنهاست که در بسیاری از شهرهای جدید در حال بازسازی است. ساخت و ساز مسکونی با حداقل مطلوبیت در درجه‌ی اول اهمیت تصور شد، و بدین لحاظ حل مشکلات مرکز شهر به تأخیر افتاد. ما همچنین به دیدگاه اخیر در مورد مرکز، شهر که به عنوان عنصری غیر ضروری در شهرهای مدرن - به ویژه شهرهای بزرگ - مطرح است، توجه داریم.

ما مخالف این عقیده‌ایم که مراکز میتوانند کمکی برای اتحاد ساکنان در شهر بومی خود باشند و اینکه مراکز احساس اجتماعی را از طریق تلاش‌های پیون دهنده ایجاد می‌کنند. برای منظور دوم مرکز صرفاً نمادی است که تماس‌های اجتماعی را تقویت می‌کند یا حتی موجب برانگیختن آنها می‌شود. مرکز به جای اینکه مکانی برای خرید روزانه باشد، می‌بایست برای درک سطح بالاتر تقاضا شکل بگیرد که تا کنون در این خصوص ناکار آمد بوده است. در نوهوتا، برای مثال، انواع خدمات به دلیل فقدان مرکزی مشخص، در سطح شهر پراکنده شده‌اند وضعیت در سایر شهرهای جدید نیز مشابه است. ساکنان Jastrzebie-zdroj، که به آن اشاره شد، تعیین دارند که مرکز بایستی محل تمرکز نهادهای فرهنگی، تجاری و خدماتی، و اقامتگاهی برای مسئولان شهری باشد. ساکنان لچنا نیز عقیده مشابهی دارند. در پرسشنامه‌ای که ساکنان شهرهای جدید پرکرده‌اند، دائماً تصویری از مرکز و شیوه‌هایی برای ایجاد آن مشاهده می‌شود. آنها ترجیح می‌دهند که در مرکز، بازاری در کنار شهرداری، ساختمان‌های بزرگ و زیبا، یادمان‌ها یا برخی سوژه‌های دیگر را که می‌توانند نمادهای شهر قلمداد شوند، ببینند. مرکز می‌بایست مملو از سرسبزی و مکانی برای برقراری تماس میان مردم باشد. در شهرهای معمولی-صنعتی جدید روابط اجتماعی نیز بسیار پیچیده‌اند. خاتسگاه مهاجرت نمی‌تواند به ایجاد پیوندهای اجتماعی میان ساکنانی که از بخش‌های مختلف کشور و از لایه‌های مختلف اجتماعی آمده‌اند کمک

کند (شکل گیری «جامعه جدید» کندتر صورت می‌گیرد). معمولاً در شهرهای قدیمی جمعیت از نزدیک ترین محدوده‌های اطراف تشکیل شده دو فرایند یکپارچگی در آنها سریع‌تر است. (French, 2010, 33-34)

مطابق عقیده لندکر مشکل یکپارچگی جامعه جدید را می‌توان در ابعاد مختلفی مورد بحث قرار داد: فرهنگی، هنجاری، عملکردی، ارتباطی و احساسی. فقدان یکپارچگی اجتماعی در شهرهای (عمدتاً در شهرهای جدید) سیله زیادی علیا به وسیله ریلیل نشان داده شد. محدوده مورد مطالعه پیش از این میان سه منطقه آسترو - مجارستان (منطقه صنعتی غرب کراکو)، پروسیا (سیله زیادی علیا) و روسیه (معدن زغال سنگ دبرووا تقسیم شده بود.

نویسنده ناهمگنی فضایی ازدواج را در دوره ۱۹۸۴ تا ۱۹۸۵ تحلیل کرد و به این نتیجه رسید که اکثراً (۶۵ تا ۷۰ درصد) همسان بوده‌اند؛ یعنی مردمانی که با هم ازدواج کرده بودند در منطقه‌ای یکسان به دنیا آمده بودند. خانواده‌شان از این منطقه بودند، و این موضوع تاکنون ادامه یافته است.

در شهرهای جدید به شدت خاص (صنعتی) شده، در کشورهای مرکز شرق اروپا، پیش از هرچیز مشکل و آلودگی زیست محیطی حاد است (بایستی توجه که اخیراً این مشکل تا حدی حل شده است).

عقاید به شدت گسترده‌ای وجود دارد که منبع بحران‌های اکولوژیکی مربوط به فضا و پدیده‌های آسیب‌شناسی در بسیاری از شهرهای لهستان را ناشی از پذیرش راهبرد کمونیستی پس از جنگ جهانی دوم و شرکت در توسعه جامعه مدرن صنعتی از طریق ارتقای پیشرفت صنعتی گسترده در مراکز شهری می‌داند. از جمله پیامدهای معکوس این راهبرد سرعت گرفتن شهرنشینی و تخریب طبیعت است که بدان اشاره شد.

در سال ۱۹۵۰، واقع‌گرایی سوسیالیستی در هنر و معماری به صورت رسمی اعلام شد و از آن زمان مانع توسعه معماری لهستان و سدی برای ارتباط آن با ایده‌های جهانی گردید. با وجود اینکه پروژه نوواهووتا به شدت مورد انتقاد واقع شد، پراکندگی معماری بلوک‌های مسکونی دوران واقع‌گرایی سوسیالیستی به زمان حاضر-ساخت و سازهای یک روزه-نزدیک‌تر از ساخت‌وسازهای پس از این دوره است.

واقع‌گرایی سوسیالیستی در سال ۱۹۵۶ از بین رفت و مدرنیسم دوباره جایگزین آن شد. توسعه ماشین‌آلات ساخت مسکن، تولید بلوک‌های آماده‌ی استفاده و پل‌ها به افت معماری دامن زد. تعداد بی شمار بلوک‌های مسکونی، سیمای شهر قدیمی را تهدید می‌کنند و منظر آن را خراب کرده‌اند. آخرین راه فرار برای انگاره‌های معماری، کلیساهای جامع و دیگر بناهای مذهبی (کلیساهای) هستند؛ اما این کمک کوچک نمی‌تواند از هجوم‌های آسیب رسانده به معماری به لحاظ تاریخی بی‌نظیر کراکو جلوگیری کند. (زیمانسکا، ۱۳۸۴، ۱۴۸-۱۵۰)

در لهستان شهرهای جدید بر اساس طرح‌ریزی کشوری و توسعه اقتصادی متعادل بین نواحی آن، با توجه به تخریب ناشی از جنگ و با الهام از طرح لندن بزرگ سال ۱۹۴۴ ایجاد شده‌اند. شهرهای جدید در این کشور سه نوع است:

۱. شهرهایی که در قطب صنعتی ایجاد می‌شوند؛

۲. شهرهایی که برای وسعه مجموعه‌های جدید صنعتی ایجاد می‌شوند و دلایل سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در آنها موثر است.

مسأله اشتغال در همه شهرهای جدید لهستان به یکسان مطرح نمی‌شود، زیرا عدم تعادل و عدم تحرک اجتماعی در آنها وجود دارد. به طور کلی شهرهای جدید برای ارائه مسکن مراکز صنعتی برنامه‌ریزی شده‌اند و حد مطلوب جمعیت آنها ۵۰ هزار تا ۲۰۰ هزار نفر است

تلاش امروز سیاست شهری در لهستان، گسترش شهرهای کوچک و متوسط موجود است؛ یزرا هزینه عملیات ساختمانی آنها دست‌کم ارزانتر برآورد می‌شود.

از دیدگاه ناظران غربی، شهرهای جدید لهستان یأس آور و خانه‌های مسکونی آنان کوچک است (به طور متوسط دو اتاق). مسأله مدیریت و شیوه سرمایه‌گذاری ضعف شهرهای جدید لهستان می‌باشد. البته مشخص نیست که سیاست نوشهرها در دراز مدت مقرون به صرفه باشد و در هر حال مهاجرت‌های آونگی وجود دارد. (زیاری، ۱۳۸۴، ۶۴-۶۵)

شوروی

ایده‌های شوروی و روسی کمک بسیار مهمی به نظریه توسعه‌ی شهر مدرن کرده‌اند. در دوره زمانی نسبتاً کوتاه و برابر با چند دهه-خطوط بسیاری از رویکردها در شوروی سابق گسترش پیدا کرد، که یافتن اشکال جدید سکونتگاهی و ایجاد نظام سکونتگاهی مشخص در سطوح سرزمینی گوناگون را امکان‌پذیر ساخت.

تاریخ برنامه‌ریزی شهری در شوروی سابق نشان می‌دهد که بسترسازی برای عملی ساختن ایده‌های مفهومی در توسعه شهری بسیار دشوار بوده است. بازسازی نظام سکونتگاهی قدیمی و توسعه‌ی بیشتر آن بر مبنای تقاضاهای فزاینده‌ی جامعه هدف بزرگی است که می‌بایستت در طول چند دهه تحقق پیدا کند. برای رسیدن به این هدف ضروری است شناخت روشنی از الزامات جامعه و الگوی سکونتگاهی وجود داشته باشد. تحقیق بر روی اشکال جدید سکونتگاه با شمکلات فراوانی در شوروی سابق همراه بود زیرا این فرایند ریشه را در پیشینه اقتصادی کشور داشت که عمدتاً جمعیت روستایی در آن زندگی می‌کردند. به همین دلیل جالب است که نظریه توسعه شهری شوروی اهمیت عقلایی و علمی کسب کرده است.

در اینجا به برخی از دستاوردهای نظری و عملی توسعه شهری در شوروی، که با این دستاوردها در اروپای غربی مرتبطند، به اختصار اشاره می‌شود.

چنین می‌نماید که دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰، دورانی غنی در توسعه شهری شوروی به شمار می‌آیند. ایده‌ها و پروژه‌های رها شده، ناگهان از سرگرفته شدند؛ گویی انقلاب اکتبر به طیفی از ابتکارات خلاق تولد بخشید که برنامه‌ریزی شهری را در شوروی از طریق پیش انداخت. نوآوری این ایده‌ها می‌بایست با ارزش‌ها برآورده می‌شد و نیازها بایستی به دقت مورد مطالعه قرار می‌گرفتند.

برای ارائه تصویر روشنی از فضای حاکم بر مسکو در دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ لوکوربوزیه با استفاده از توصیفات دربردارنده سیما می‌نویسد: «... مسکو چنان کارخانه‌ای است از طرح‌های گوناگون، و سرزمین موعودی است برای متخصصان، پروژه‌های بسیاری برای انواع و اقسام مقوله‌های ساخت و ساز، همچون ماشین‌آلات، کارخانه‌ها، سدها، خانه‌ها و حتی شهرها با استفاده از همه دستاوردهای پیشرفت، طراحی شده‌اند، معماری شکوفا شده است و آماده‌ی بهره‌رساندن به همه کسانی است که آن را ستایش می‌کنند. علاوه بر این، برای ساخت یک موتور بزرگ از متخصص آمریکایی در زمینه طراحی سکونتگاه‌های کارگری دعوت شده است. محوطه‌های مسکونی‌ای که وی طراحی کرده است، به زندان شبیه‌اند، اما این مدل سکونتگاه کارگری آمریکایی است. این سکونتگاه ناپه‌نچار است و با روحیات زمانه متناسب نیست. این رویداد دقیقاً موقعیت مسکو را در زمان مورد بحث به تصویر می‌کشد. پروژه‌ها، طرح و

کمیسیون‌های متعددی برای مطالعه وجود داشت. طرح ۵ ساله احتمالاً محور استحکام تمام تکنیک‌های مدرن است در دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ بسیاری از برنامه‌ریزان ایده سکونتگاه منطقه‌ای را بهترین شیوه برای ایجاد الگوی سکونتگاهی مرتبط با طرح GOELRO می‌دانستند (برنامه سکونتگاه‌های بی‌وی. سکولین، که حلقه‌ای از شهرهای اقماری در اطراف مسکو فراهم می‌آورد که با شبکه‌های راه‌آهن به هم متصل می‌شدند، ۱۹۱۸؛ و همچنین پیش‌نویس طرح جامعی برای مسکو و پیرامون آن که به وسیله اس شستاکو مطرح گردید، (۲۵-۱۹۲۱). همچنین پیشنهادهایی برای سکونتگاه‌های خطی از لدوویکی و میلیوتین و پیش از همه برای مراکز صنعتی همانند استانیگراد، مگنیتورگورسک و نظایر اینها مطرح شد. ایده‌های سکونتگاه‌های منطقه‌ای و خطی در دهه‌ی ۱۹۲۰ پیشرو بودند و از آخرین دستاوردها و زمینه توسعه شهری از جمله برنامه‌های سکونتگاهی پیشنهادی لوکوربوزینه و دوکسیادش استقبال می‌کردند. مفهوم توسعه موفق شهرهای موجود که در بطن تعدادی از پروژه‌ها بود (برای مثال طرح ۱۹۱۸ مسکوی جدید که به وسیله شچوزف و ژولتوفسکی ارائه گردید، و طرح جامع ۱۹۳۵ برای مسکو) از اهمیت نظری اولیه بهره

برده است. این موارد به هیچ وجه قابل مقایسه با برنامه‌های متعدد دور از دسترس سکونتگاهی که هدفشان حذف رشد و توسعه شهرهای بزرگ و کوچک موجود و ایجاد موارد جدید بود، نیست (پروژه لوکوربوزیه تأسیس شهر پایتختی جدید را در شمال غرب مسکو مدنظر قرار می‌داد و پروژه می به تخریب شهر قدیمی مسکو به منظور ساخت شهری جدید اشاره داشت). ایده‌های طرح جامع ۱۹۳۵ مسکو شامل ایجاد سیستم راه‌های شعاعی هم مرکز، به همراه پیشنهادی برای بازسازی شهر در منظومه پیرامون آن و به وجود آوردن حلقه‌ای از شهرهای اقماری در اطراف مسکو بودند. طرح جامعه ۱۹۲۸ نودسی برسیک نیز بایستی مدنظر قرار گیرد؛ این مورد طرحی منحصر به فرد در تاریخ پروژه‌های توسعه شهری است که رشد جمعیت را تا ۱۳۵۰ هزار نفر در طول ۵۰ سال پیش‌بینی کرده است (در سال ۱۹۷۸ جمعیت ساکنان به میزان مورد انتظار رسید) بایستی اشاره کرد هنگامی که ساخت شهرهای جدید مدنظر است. دو روند را در توسعه آنها می‌توان بررسی کرد. ظهور شهرهای اقماری که در دهه ۱۹۲۰ آغاز شد، و ظهور شهرهای فابریکاپلنت (۴۷) که با توسعه مناطق جدید در شوروی سابق همراه بود و در اوایل دهه ۱۹۳۰ آغاز گردید.

رشد شهرهای کوچک و بزرگ جدید به عنوان بخش بسیار مهم و منظم شهرنشینی در شوروی سابق در حیطه فعالیتی کاملاً دولتی برای بهبود ساختار سکونتگاهی در بسیاری مناطق کشور و کمک به ظهور مجتمع‌های صنعتی جدید بوده است. مطابق هر طرح پنج‌ساله در حدود ۸۰ تا ۹۰ شهر جدید در مناطقی ظاهر می‌شدند که دارای منابع طبیعی متمرکز بودند و ایستگاه‌های نیروی آبی و گرمای الکتریکی، سدها و سایر خدمات فنی به همراه مراکزی با درجه صنعتی بسیار بالا و حوزه‌های تحت نفوذ مرتبط در آنها ساخته می‌شدند.

در دوره رشد سریع اقتصادی تعداد زیادی شهر جدید در بسیاری از مناطق شوروی سابق پدید آمدند و حتی شبکه سکونتگاهی، قلمرو وسیعی از کشور را از جمله در غرب و شرق سیبری پوشاند. شهرهایی که در مکانی خاص شکل گرفتند، دگرگونی‌های فراوانی را در نظام سکونتگاهی سراسر کشور موجب شدند. این شهرها نه تنها از نظر اندازه بلکه از نظر تمرکز محصولات صنعتی متمایز بودند و با برون داد بالای خود ارزش دولتی را ارتقاء بخشیدند. تعداد شهرهای جدید در میان کل شهرهای بزرگ به ۲۰ درصد رسیده است. این موضوع ویژگی اصلی سکونتگاه شهری در شوروی سابق است که با پویایی فراوان در توسعه اقتصاد ملی انعکاس یافته است (Keller, ۲۰۱۲, ۱۰-۱۱).

از این زمان انفجار بزرگ شهرنشینی در شوروی سابق آغاز شد که به شدت با صنعتی شدن کشور مرتبط بود. توسعه صنعتی اجباری دلیل رشد سریع بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ بود. به راحتی می‌توان این موضوع را از نمونه‌ای از اطلاعات موجود در شوروی دریافت. در سال ۱۹۳۰ ساخت شهر مگنیتوگورسک شروع شد و امروز جمعیت آن به

۴۲۶ هزار نفر رسیده است (۲۰۰۲). در سال ۱۹۳۲ Komsomoisk na Amure رشد کرد و تا سال ۲۰۰۲ این

شهر ۲۸۷ هزار نفر ساکن داشت. بسیاری از سکونتگاه‌ها و روستاها نیز به مراکز صنعتی بزرگ بدل گشتند).

بسیاری شهرهای جدید در نقشه روسیه با افزایش همزمان جمعیت شهرهای موجود شکل گرفته‌اند. در سال‌های ۱۹۵۹ تا ۱۹۸۹، ۱۶۰ شهر جدید شکل گرفتند اما شکل‌گیری فشرده این شهرها و ایجاد شهرها، از اواخر سال‌های دهه ۸۰ قرن بیستم کمی ضعیف‌تر شد. همان‌گونه که پیش‌تر هم اشاره شد، اکثر شهرهای جدید در دهه‌های ۵۰ و ۶۰

قرن بیستم، و به طور متوسط در طی ۸ تا ۱۲ سال تأسیس شدند. (۹-۲۰۰۴، symanska)

توسعه شهری در شوروی سابق، گذشته از ایجاد شهرهای جدید در سرزمینهای دور افتاده، شهرهای موجود را هم متحول کرده است؛ به طوری که در دو برنامه پنجساله (۱۹۷۱ تا ۱۹۸۰)، در مناطق ماورای قفقاز و آسیای مرکزی، ۱۸۷ میلیون متر مربع یعنی ۱۷ درصد کل فضای مسکونی ساخته شده در کشور، فضای مسکونی ساخته شد. حدود ۱۵۳ میلیون متر مربع فضای مسکونی در شمال سیبری و خاور دور ساخته شد. این برابر با ۱۵ درصد کل فضای مسکونی ساخته شده در شوروی سابق در این مدت است. بنابراین اجرای سیاست اسکان ملی از طریق ایجاد شهرهای جدید در شوروی سابق نسبتاً موفق بوده است؛ زیرا متناسب با رشد شهرنشینی آن می‌باشد.

در اوایل انقلاب اکتبر ۱۹۱۷ میزان شهرنشینی در این کشور در سطح پایینی قرار داشت به طوری که فقط ۱۸ درصد جمعیت در شهرها زندگی می‌کردند. سلسله مراتب شهری بسیار محدود بود و شهرهای بزرگ فقط به دو شهر پتروگراد (لنینگراد) و مسکو محدود می‌شد. نخستین برنامه پنجساله در سال ۱۹۲۸ تهیه شد که در نتیجه آن تا سال ۱۹۳۹ جمعیت شهرنشین به ۳۳ درصد رسید؛ یعنی انفجار جمعیت شهری. طبق این برنامه حدود ۴۰۰ شهر جدید و حومه‌های شهری به وجود آمد. بین سال‌های ۳۹-۱۹۲۶، میزان رشد شهرنشینی در شوروی سابق ۶/۵ درصد بود، ولی طی دو دهه از ۱۹۳۹ تا ۱۹۵۹ این رشد کاهش یافت و به ۳/۳ درصد رسید. بین سال‌های ۵۹-۱۹۵۰ رشد شهری ۴/۱ درصد بود که دوباره بین دوره ۷۰-۱۹۵۹ به ۳/۳ درصد رسید. بین سال‌های ۷۷-۱۹۷۰ نرخ رشد به کمی بیشتر از ۲/۵ درصد رسید.

برنامه ریزان حد مطلوب جمعیت شهرهای جدید را بین ۱۵۰ هزار الی ۲۰۰ هزار نفر و برای شهرهای اقماری از ۵۰ هزار تا ۱۰۰ هزار نفر در نظر گرفته بودند و همواره ترتیبات ناحیه‌ای ارتباط بین بزرگترین و کوچکترین سکونتگاهها را مشخص می‌کرد. (زیاری، ۶۰، ۱۳۸۴-۶۱)

مجارستان

مجارستان. مجارستان کشوری است با الگوی بسیار ویژه سکونتگاهی. برای مثال در قرون وسطی شبکه مترامی از شهرهای کاملاً توسعه یافته، در لهستان گسترش فراوان پیدا کردند. مطابق اطلاعاتی که گورینسکی ارائه می‌دهد، بیش از ۹۰۰ شهر در مرزهای مدرن این کشور وجود داشتند. به عکس در مجارستان تنها ۴۶ شهر تا قرن بیستم (تا ۱۹۱۸) وجود داشت که «شهرهای روستایی» محسوب می‌شدند. علاوه بر این می‌بایست اشاره کرد که تراکم در بوداپست نقش نقش مسلطی در فرایند شهرنشینی این کشور داشته است.

گرچه سرمایه‌داریدر مجارستان همانند آنچه در اروپای غربی به ویژه در لهستان رخ داد، به شدت گسترده نشد. اما تأثیرات آن بر رشد سرمایه‌ای بسیار حائز اهمیت بود. بوداپست با توجه به موقعیت مرکزی‌اش تبدیل به شهری عمدتاً صنعتی شد. همزمان دیگر مناطق کشور دور از صنعتی شدن و فرایند توسعه شهری بودند.

پس از جنگ جهانی دوم رشد صنعت، چارچوب سازمان شبکه شهری و تمرکز جمعیت در شهرها شتاب گرفت. بوداپست و شهرهای جدید به سرعت رشد کردند. و ۵۶/۸ درصد از میزان کل شهرها را به خود اختصاص دادند. سهم شهرهای متوسط و بزرگ نیز افزایش یافت و تعداد جمعیت روستایی به ویژه در سکونتگاه‌های کوچک کاهش پیدا کرد. از سال ۱۹۴۵ تا ۱۹۸۷، ۷۱ شهر که ۵۷ درصد از میزان کل شهرها را تشکیل می‌داد، در مجارستان ساخته شد. بسیاری از این شهرها در مکانی که رسوتا یا سکونتگاه کوچکی وجود داشت، ایجاد شدند و بخشی در مکان‌های خالی شکل گرفتند.

پس از جنگ جهانی ۴ سکونتگاه به موقعیت شهری رسیدند: تاتینیا، ازد، هتون و اروشازا. همسو با گسترش صنعتی شدن، رشد شهرهای جدید شامل مراکز صنعتی می‌شد، و «شهرهای سوسیالیستی» به خوبی توسعه یافته در طول سال‌های ۱۹۴۹ تا ۱۹۶۹ ظاهر شدند. همچنین ۳ سکونتگاه که دارای عملکردهای اصلی در قلمرو مشخصی بودند- مستقل از صنعتی شدن این قلمرو-موقعیت شهر یافتند Keszthely, Tata, Torokszenmiklos به این ترتیب ۱۴ شهر جدید در سال‌های ۱۹۴۵ تا ۱۹۶۰ به وجود آمدند. (pesci, ۲۰۰۶, ۸-۹)

در مجارستان شهرهای جدید ماهیتی اقتصادی و شهر سازانه دارد و معمولاً پس از جنگ برای احداث صنایع به وجود آمده است. بنای شهرهای جدید این کشور از طرح ریزی ناحیه‌ای و سرزمینی ۱۹۶۳ پیروی می‌کند. اهداف شهرهای جدید مجارستان ایجاد مراکز متعادل و اسکان شاغلان بخش صنعت می‌باشد و بر اساس طرح‌ریزی سرزمین و جلوگیری از رشد بوداپست است که با اهداف شهرهای جدید غربی متفاوت است. نکات منفی شهرهای جدید مجارستان عبارتند از:

۱. اشتباه انگلسیها و فرانسویها را در غفلت از توسعه فعالیت‌های رده سوم مشاغل (خدمات) تکرار می‌کند.
۲. یکنواختی در ساختمان آنها به طرح‌ریزی اقتصادی مشروط است؛ زیرا خانه‌های مسکونی شهرهای جدید مجارستان ۵۳ متر مربع است که ۲۴ درصد ۱/۵ اتاق، ۶۸ درصد ۲/۵ اتاق و ۸ درصد ۳ اتاق دارند.
۳. ساختار اشتغال این شهرها نامتعادل است و مهاجرت آونگی وجود دارد.
۴. ساختار سنی شهرهای جدید جوان و عدم تعادل در ترکیب جنسی مشهود است.

به طور کلی اهداف شهرهای جدید در مجارستان برآورده نشده است و فساد اخلاقی، بزهکاری و فحشا رایج و نارسایی خدماتی وجود دارد. همچنین این شهرها دچار عواقب آشفتگی اداری و مالی شده‌اند، زیرا هزینه ساختمان‌سازی آنها گران تمام شده و در حال حاضر از نظر طراحان، ایجاد نوشهرهای دوران ۱۹۵۰ سپری شده است و طراحان این کشور به سوی سیاست احداث شهرهای کوچک و روستا روی آورده‌اند. (mallen, ۲۰۱۲, ۱۰-۱۱)

لازم به ذکر است در این میان برخی شهرهای جدید هم بودند که به دلیل صنعتی شدن برنامه‌ریزی شده‌ی مناطق شکل گرفتند که ناشی از توسعه شتابان صنعت معدن، انرژی و صنایع پردازشی بودند. این شهرها در مناطق کوهستانی ترنسداونیا، در مناطق شمالی کشور و در امتداد رودخانه دانوب و رودخانه تیسا (Tisanvaros) ظهور یافتند. بیشتر بخش‌های این شهرها در مکان‌هایی که یک یا دو روستا وجود داشتند، شکل گرفتند و سایر بخش‌ها در نتیجه منظومه‌های شهری مراکز اداری بزرگ و پایتخت برای فراهم آوردن تقاضاهای جمعیت رو به افزایش شهری، ایجاد شدند.

فرایند شهرنشینی به طور باثباتی در مجارستان افزایش یافت. جمعیت شهری در سال ۱۹۸۸، ۵۹ درصد در مقایسه با ۲۶/۲ درصد در سال ۱۹۹۰ محاسبه شد. این رقم با افزایش میزان شهرها (در سال ۹۰ معادل ۱۲۵ شهر) را با افزایش جمعیت در شهرهای قدیمی و جدید توجیه‌پذیر است. توزیع رشد شهری منجر به کاهش تعداد جمعیت در شهر پایتخت در مقایسه با الگوی رشد سنتی در شهرهای کوچک شد.

در بیست سال گذشته (۱۹۷۰-۹۰) میانگین افزایش جمعیت شهری ۶۶۰۰۰ نفر بوده است. بالاترین نرخ رشد (۱۳۰-۱۲۰ درصد) برجسته‌ترین ویژگی مراکز صنعتی و شهرهای جدید، در مقایسه با دیگر شهرها (۱۱۵-۱۱۴ درصد) است. از این رو همان طور که انتظار می‌رفت در شهرهای جدید افزایش پویاتر جمعیت (۱۲۲ درصد در سال‌های ۱۹۷۰-۹۰ در مقایسه با رشد ۱۱۴ درصد، شهرهای قدیمی) نیز به چشم می‌خورد.

بلغارستان

: تاریخچه این کشور به شدت به شکل‌گیری شبکه سکونتگاهی مرتبط است که در نتیجه‌ی ترکیب پیچیده عوامل تاریخی، سیاسی و اجتماعی- اقتصادی و همچنین تحولات زیست محیطی حاصل شده است. در پایان قرن نوزدهم شهرنشینی در بلغارستان بسیار کم‌رنگ و ضعیف بود. پس از آزادی این کشور در سال ۱۸۷۸، مهاجرت افراد (با ملیت ترک) در بلغارستان رخ داد که به علت فقدان ضعف هیچ شرایطی برای سازماندهی زندگی شهری وجود نداشت. در سال ۱۸۸۷ جمعیت شهری تنها ۱۸/۸ درصد کل جمعیت را تشکیل می‌داد. شهرها اندازه شان کوچک بود، و صوفیه پایتخت جدید تنها ۲۰ هزار نفر جمعیت داشت و پلوودیو، راس، وارنا، جمعیتی معادل ۲۵۰۰ نفر داشتند. در میان شهرها خانه‌های چوبی سنتی غالب بودند. در اواخر قرن نوزدهم خانه‌های دو طبقه سنگی داشتند کم کم برپا می‌گردیدند. تجربه‌ای که حاصل از اروپای مرکزی و غربی بود به عنوان مبنایی برای طراحی معماری، پس از جنگ جهانی اول به کار گرفته شد. سکونتگاه‌های جدید و مراکز اداری و تجاری نیز ظاهر شدند؛ ولی با وجود این شهرنشینی به کندی پیش می‌رفت. تا سال ۱۹۲۰ میزان جمعیت شهری از ۲۰ درصد تجاوز نمی‌کرد، در سال ۱۹۳۴ به ۲۱/۴ درصد رسید و در سال ۱۹۳۹ به ۲۳ درصد. سال‌ها بعد پس از جنگ جهانی دوم (۱۹۴۶) سهم جمعیت شهری تنها به ۲۵ درصد رسید. در سال ۱۹۹۴، ۱۰۴ شهر در کل کشور وجود داشت.

سلطه‌ی پانصد ساله‌ی ترک‌ها بر این کشور دلیل اصلی کندی توسعه اقتصادی آن بود. تنها پس از جنگ جهانی دوم بلغارستان توانست به کشوری صنعتی-کشاورزی تبدیلی شود. به ویژه صنایع سنگین رشد یافتند، شهرهای قدیمی همانند صوفیه، پرنیک، گابروار، وارنا و روس بزرگ شدند و شهرهای جدید و مراکز صنعتی شکل گرفتند، همچون دیمیتروگارو، ولینگارد و جز اینها. در بلغارستان نیز همانند دیگر کشورها صنعتی شدن منجر به افزایش جمعیت شهری شد، و آن هم از ۲۵ درصد در سال ۱۹۴۶، به ۶۶/۲ درصد در سال ۱۹۹۰ رسید. در سال ۱۹۶۹ تعداد جمعیت شهری و روستایی مساوی بود و از آن زمان تعداد ساکنان شهری هر سال به دلیل گسترش شهرهای موجود، ظهور شهرهای جدیدی و همین‌این واقعیت که بسیاری از سکونتگاه‌ها در سال‌های ۱۹۶۴، ۱۹۶۰، ۱۹۷۴، ۱۹۶۹ موقعیت شهری یافتند رو به افزایش است. در سال ۱۹۶۹ تنها ۳۲ سکونتگاه به این موقعیت دست یافتند. در نتیجه تعداد شهرها در سال ۱۹۴۶، ۱۰۶ شهر، در سال ۱۹۵۶، ۱۱۲ شهر، ۱۳۷ شهر در سال ۱۹۶۵، ۱۷۲ شهر در سال ۱۹۷۰، ۲۱۴ شهر در سال ۱۹۷۵ و ۲۳۷ شهر در سال ۱۹۹۰ بود. در زمان حاضر ۱۳۳ شهر جدید، محل اسکان ۷۸۰۰۰ نفر یا ۱۳/۴ درصد از کل جمعیت شهری شدند. تعداد میانگین ساکنان در هر شهر جدید در بلغارستان ۵۸۶۷ نفر است در حالی که این تعداد در لهستان

۱۳۷۰۰ نفر و در مجارستان ۱۹۰۰۰ نفر است. بزرگ‌ترین شهر، دیمیتروگارد نام دارد (با ۵۴ هزار نفر جمعیت) و

کوچک‌ترین هابولیارو (۱۹۷۳ نفر)، شیپکا (۱۷۹۳ نفر) و ملنیک (با ۳۴۰ ساکن) هستند. (shine, ۲۰۱۲, ۶۱-۶۲)

چگونگی وضعیت شهرهای جدید کشورهای سرمایه‌داری از نظر اهداف، استراتژی، الگو، نقش و ارزیابی

نام کشور	سال احداث	اهداف	سیاست استراتژی	الگوی* شهری	جمعیت بهینه	فاصله از مادرشهر (کیلومتر)	نقش و عملکرد	ارزیابی نقش و عملکرد
انگلستان	۱۹۰۴	- حذف سرریزهای جمعیتی لندن و شهرهای بزرگ - توزیع فضایی صنعت و جمعیت - عدم تمرکز از شهرهای بزرگ	- آمایشی - طرح‌ریزی کشوری - ارایه سوبسید - توسط دولت	اقماری مستقل پایتختی	۶۰۰۰	۴۰-۵۰	- جذب سرریزهای جمعیتی - جلوگیری از مهاجرت - ارائه مسکن	- ۳ درصد از مشکل مسکن جدید بریتانیا حل شد - ۱۲ درصد افزایش جمعیت دوره ۷۰-۱۹۵۱ جذب شد. - مرکز لندن همچنان مرکز فعالیت و قطب تجاری باقی ماند و موسسات افزایش یافت و فشار زیادی بر شبکه ارتباطی تحمیل شد. - عدم خودکفایی و اشتغال زایی کافی - دارای بازگشت سود سرمایه بودند - مشکل عدم تمرکز و تمرکززدایی از لندن و شهرهای بزرگ حل نشد - فقدان زندگی اجتماعی، انزوا، بی تفاوتی طبیعی و اجتماعی
آمریکا	۱۹۶۰	- مبتنی بر تمایل بخش خصوصی و سوددهی - دارای اهداف مشخصی نیست	- مبتنی بر سود بدون استراتژی مشخص و مبتنی بر تمایل بازار	- خودپایدار اقماری - شهر درون شهر گسترده	۱۰۰۰	-	- علمی، اداری، تفریحی، قمارخانه‌ای، نژادی - ارائه مسکن	- شهرهای جدید باعث تخلیه شهرهای مرکزی - خروج سرمایه از شهرهای قدیمی و باعث بیکاری شهرهای مرکزی شده است. - تنها ۱/۳ شهرهای جدید خودکفا هستند. - در حل مشکل مسکن طبقات کم درآمد کمتر تسهیلاتی فراهم کرده است.
فرانسه	۱۹۵۰	- ساماندهی فضای منطقه پاریس	عدم تمرکز فضاهای شهری	اقماری		۲۰-۳۰	کاهش جاذبه و کشش پاریس (توده خنثی کننده)	- هنوز مشخص نشده و ارزیابی صورت نگرفته است.
سوئد	۱۹۵۰	- تمرکز زدایی منطقه شهری	تمرکز زدایی	اقماری	۵۰۰۰		- تخلیه کننده مرکز	- عدم خودکفایی و اشتغال زایی - فقط جنبه خوابگاهی داشته است.

						شهرهای بزرگ		
فنلاند	-تمرکززدایی	تمرکززدایی	اقماری	۱۵۰ ۰۰		خوابگاهی و ارائه مسکن	اشتغال زا	
دانمارک	-تمرکززدایی منطقه مادرشهر	ساماندهی فضائی	اقماری	۱۵۰ -۰۰ ۶۰۰ ۰۰		ارائه مسکن	-عدم خودکفائی، فقدان زندگی اجتماعی واقعی	
کره جنوبی	-تمرکز زدایی از شهرهای بزرگ -توزیع فضایی مناسب جمعیت در منطقه سئول	توسعه مناطق عقب مانده	-اقماری -مستقل و خودکفا	بین ۱۷۰ تا ۳۹۰ هزار	۲۵-۳۰	-جذب سرریزهای جمعیتی (خوابگاهی) -اسکان شاغلان (ارائه مسکن)	-تثبیت قیمت مسکن -ارجحیت دادن به کیفیت مسکن -کاهش تراکم جمعیت از منطقه سئول -کمیاب شدن مصالح ساختمانی و نیروی کار برای دوره محدود	

چگونگی وضعیت شهرهای جدید کشورهای سوسیالیستی سابق از نظر اهداف، استراتژی، الگو، نقش و ارزیابی

نام کشور	سال احداث	اهداف	سیاست استراتژی	الگوی شهری	جمعیت بهینه	فاصله از مادرشهر (کیلومتر)	نقش و عملکرد	ارزیابی نقش و عملکرد
شوروی (سابق)	۱۹۱۷	-محدودیت رشد شهرهای بزرگ -پخشایش صنعت و جمعیت به نواحی عقب مانده -بهره‌وری از منابع	-در راستای سیاست کلان منطقه‌ای -ایجاد قطب رشد	-مستقل -اقماری	۱۵۰۰۰ -۰ ۲۰۰۰۰ ۰		توسعه منطقه‌ای -توسعه اقتصادی -اجتماعی -ارائه مسکن	-سیاست شهرهای جدید و اسکان با موفقیت همراه بوده است. -ولی جمعیت و جابه‌جایی در شهرهای بزرگ با موفقیت همراه نبوده است. -نظریه شهرهای جدید به عنوان تمرکززدایی جواب داده و پذیرفته شده است.

	-توده خنثی کننده - خوابگاهی	۴۰-۸۰		اقماری	ساماندهی	-کنترل رشد مسکن -ساماندهی فضایی مسکن	۱۹۶۰	روسیه
-دچار عدم تعادل و عدم تحرک اجتماعی -هزینه بر و ارزانتر از انگلیس تمام شده است. هنوز مهاجرت حل نشده است.	-توسعه اقتصادی -ارائه مسکن		۵۰۰۰۰ - ۱۰۰۰۰ ۰		آمایش سرزمین و توسعه اقتصادی متعادل	-ایجاد قطب رشد --اهداف سیاسی- اقتصادی- اجتماعی	۱۹۵۰	لهستان
اشتغال در این شهرها نامتعادل است -مهاجرت وجود دارد -عدم تعادل در ترکیب جنسی -اهداف برآورده نشده است -فساد اخلاقی، خشونت، فحشا وجود دارد نارسایی خدماتی -سیاست شهرهای جدید دچار آشفتگی شده است -هزینه زیادی صرف شده است. در حال حاضر سیاست شهرهای جدید کنار گذاشته شده است و به سوی توسعه شهرهای کوچک و روستاها روی آورده اند.	-اسکان شاغلان بخش صنعت -چند نقشی			-مستقل	آمایشی	-اقتصادی -احداث یک فضای مناسب برای کارگران	۱۹۶۳	مجارش تان

منبع زیاری، ۱۳۸۴، ۷۵.

۲-۴ تجارب کشورهای آمریکایی

برنامه‌ریزی احداث شهرهای جدید در ایالات متحده به عنوان روندی ملی در احداث نواحی شهری و حومه‌ای به کار گرفته شد. این الگو که از دهه ۱۹۲۰ در آمریکا شروع شد، مبتنی بر کسب سود بوده است. در این کشور تا دهه ۱۹۶۰ حدود ۶۰۰ شهر جدید که ۵ میلیون واحد مسکونی را در برمی‌گرفته احداث شده است. حدود ۱۰ درصد مسکن آمریکا در شهرهای جدیدی ایجاد شده است. اولین تجربه شهر جدید در این کشور به شهر جدید رادبرن و نیوجرسی بر می‌گردد. کلارنس اشتاین و هنری رایت رادبرن را در سال ۱۹۲۸ طراحی کردند. در دهه ۱۹۶۰ نیز تعدادی شهرهای جدیدی پایتختی و غیره احداث شد؛ مانند رستن، ویرجینیا، ماری لند، ایروین و کالیفرنیا.

در دهه ۱۹۷۰ شهرهای جدید آمریکا در الگوهای اقماری، درون شهری، بیلابقی، آموزشی و پژوهشی و نیز مرکز خریدی احداث شدند. ارائه مسکن، ایجاد اشتغال، گذران اوقات فراغت و رونق تجارت از نقشهای عمده این شهرهاست. این شهرهای کوچک با پتانسیل رشد برای سرویس‌دهی و جلوگیری از رشد بی‌قواره شهری و جذب مهاجرین از شهرهای بزرگ طراحی و احداث شده‌اند. یک سوم این شهرهای جدید خود اتکا هستند.

در آمریکای لاتین شهرهای جدید، بیشتر به صورت قطبهای رشد برای توسعه ناحیه‌ای احداث شده‌اند؛ مثلاً پایتخت جدید برزیل (برازیلیا) در بخش داخلی کشور برای توسعه ناحیه‌ای طراحی و احداث شده است. در مکزیک اخیراً شهرهای جدید، برای اجرای سیاست عدم تمرکز شهر بزرگ به کار گرفته می‌شوند. در ونزوئلا شهرهای جدید برای توسعه صنعتی و ناحیه‌ای و تمرکززدایی از مادرشهر طراحی شده‌اند.

در حال حاضر تعدادی از کشورهای آمریکای لاتین به جای اجرای سیاست ایجاد قطبهای رشد، سیاست احداث شهرهای جدید درون شهر قدیم را در پیش گرفته‌اند. هدف از این سیاست ایجاد اشتغال، مسکن، خدمات عمومی، مراکز تجاری و تسهیلات رفاهی-تفریحی برای شهروندان است. این الگو موجب صرفه‌جویی در هزینه زیر ساختها می‌شود؛ زیرا خدمات اصلی شهر قبلاً ایجاد شده است یا در نزدیک آن قرار دارد. الگوی توسعه شهر جدید در درون شهر بیشتر برای ارائه مسکن است که می‌توان آن را جزو نظریه واحدهای توسعه یا واحد برنامه شهری دانست. (زیاری، ۵۶، ۱۳۸۴-۵۷)

همان طور که گفته شد بعضی از کشورهای آمریکای لاتین سیاست احداث شهرهای جدید درون شهر قدیم را در پیش گرفته‌اند، به دلیل آنکه سیاست ایجاد قطب رشد موفق نبوده است.

۲-۵- تجارب افریقا (مصر)

۲-۵-۱ شهرک‌های اقماری و شهرهای جدید (مصر)

در سال ۱۹۷۹ میلادی، سیاست شهرهای جدید که دولت آغاز کرد براساس قانونی تنظیم شد که بر طبق آن ۱۷ شهر جدید در منطقه‌ای به مساحت ۲۴۰۰ کیلومتر مربع معادل ۶۰ درصد از سطح مفید کشور (کیلومتر مربع ۳۶۲۸۰) و تقریباً معادل سطح شهری موجود (کیلومتر مربع ۲۴۹۷) احداث شود. در مجموع پیش‌بینی شد که ۶/۱۴۵/۰۰۰ نفر جمعیت در بین چهار نوع شهر توزیع شود.

• چهار شهر بزرگ، هر کدام با ۵۰۰/۰۰۰ نفر جمعیت واقع در ۴۰ تا ۹۰ کیلومتری قاهره و اسکندریه. (دهم

رمضان، ششم اکتبر، شهر سادات و شهر برج العرب)

• چهار شهرک، هر کدام با ۲۵۰/۰۰۰ نفر جمعیت در ۳۰ کیلومتری پایتخت (پانزدهم مه، العبور، بدر و العمل)؛ و

همچنین شهر بندری Damietta، شش شهر، خواهر خوانده شهرهای باستانی در مصر مرکزی و مصر علیا، که در حاشیه صحرا در امتداد دره باریک نیل احداث می‌شوند. جمعیت این‌ها بین ۶۰/۰۰۰ نفر تا ۱۳۰/۰۰۰ نفر، متفاوت خواهد بود.

(بنی سیوف، سوهاق، منیه، سیوط، آسوان، و الاقصور)

• دو شهر روستایی در مناطق کشت ناشدنی احیا شده، برای سکونت یکصد هزار نفر (النوبیه و الصالحیه).

علاوه بر این شهرهای جدید ۱۰ مجتمع جدید نیز با نام «زیستگاه‌های جدید» در امتداد شعاعی ۲ تا ۴ کیلومتری در اطراف قاهره بزرگ پیش‌بینی شد که می‌بایست استقرار جمعیت مازاد از خارج بخش کشاورزی را در خود جای دهند.

در سال ۱۹۹۰، ده سال پس از آغاز ساخت این مجتمع‌های جدید، پرسشی درباره ارتباط گزینش‌های صورت گرفته و سلسله مراتب‌شان مطرح گردید.

به علاوه، این پرسش نیز مطرح شد که آیا مصر توان چنان شیوه‌های مالی را دارد که به اهداف اعلام شده دست یابد؛

و آیا انتخاب این مکان‌ها برای اسکان انسان‌ها موجب ادغام‌شان خواهد شد.

• همه شهرهای جدید نسل اولی، که منظور همان مجتمع‌های کلانشهری هستند، فقط ۲۰۲۷۱۰ نفر جمعیت را در

خود جای داده‌اند که دو سوم (۰.۷۳/۵) هدف اصلی در تنها ۳ شهر از آن‌هاست؛ یعنی شهرهای پانزدهم مه، ششم

اکتبر و دهم رمضان.

• شهر اول (پانزدهم مه) که فقط یک سوم کل شمار ساکنان را در خود جای داده است به عنوان گسترش کمربندی

شهری محاط بر منطقه صنعتی حلوان (Helwan) واقع در جنوب قاهره بزرگ ساخته شد. این شهر شمار بیشتری

از کارگران این منطقه را جذب کرده و به خوبی هم در شبکه حمل و نقل ادغام شده است که این امر مرهون خط متروی شمال، جنوب است.

• دومین شهر در جاده قاهره به فایوم (Fayoum)، در جنوب غربی پایتخت واقع شده است که توسعه سریعی داشته و مکان ترجیحی برخی تجار نزدیک به محافل دولتی برای سرمایه‌گذاری در طول چند سال گذشته بوده است. دانشگاه‌های خصوصی، تسهیلات تفریحی، مراکز بیمارستانی مجلل و Cinecitta جدید در آن‌جا تأسیس شده‌اند. همه این افزوده‌ها به جاذبه آن کمک فراوان کرده است. دو مسیر سریع‌السیار جدید، یکی از «معادی» Maadi در جنوب به نیل می‌رسد و مسیر دیگری نوعی پل دره‌ای و دهانه کوتاه (Viaduct) است که نقطه عزیمت از منطقه موسوم به «مهندسین» در کرانه باختری به شمار می‌آید. این دو مسیر دسترسی سریع و آسان را، از طریق بزرگراهایی که به اینجا منتهی می‌شوند، تضمین کرده‌اند. البته جمعیت منطقه در طی ده سال تقریباً دو برابر شده است و اکثریت عمده آن از طبقات مرفه‌اند که به الگوی ویلاهای دارای باغچه که از سال‌ها پیش اکثر منازل واقع در شهرهای مصر ناپدید شده بود، جان تازه‌ای دمیده‌اند.

شهر ششم اکتبر، با آن که عملاً جمعیتی پایین‌تر از میزان ارزیابی پیش‌بینی شده دارد (۳۵۴۷۷ نفر به جای ۱۵۰/۰۰۰ نفر) در واقع موفقیت بزرگی به حساب می‌آید. شهرنشینی سریع در منطقه اهرام ثلاثه مصر توجیه‌کننده وجود مدارس معتبر زبان، تسهیلات تفریحی عامه‌پسند، محوطه‌ها و مرکز خرید پیاده و فراتر از همه منطقه‌ای باستان‌شناسی است که در فهرست «میراث انسانی» به ثبت رسیده است و موزه جدید قاهره نیز به آن افزوده خواهد شد. همه این‌ها، عوامل مطلوب برای توسعه و ادغام این شهر جدید محسوب می‌شوند.

• سومین شهر، یعنی دهم رمضان، شهری پیشرو است؛ چون روند شهرنشینی صحرا از همین شهر آغاز شد. احداث این شهر در سال ۱۹۷۶ با پیش‌بینی ۱۵۰/۰۰۰ برای آن تا سال ۲۰۰۰ آغاز گردید و جمعیت آن در سال ۱۹۹۶ به ۴۸/۰۰۰ نفر رسید. موقعیت مکانی این شهر، در قلب کریدوری که به شهرهای واقع در «منطقه کانال» منتهی می‌شود، از یک طرف برای انتقال صنایع از پایتخت، و از طرف دیگر برای ایجاد زیستگاه‌های انسانی تازه، جایگاهی ممتاز و دارای اولویت به آن داده است.

• شهر سادات که زمانی پایتخت اداری بالقوه کشور پنداشته می‌شد از جنبه رشد و تأمل بسیار عقب مانده است. سایر شهرها، اعم از جدید یا شهرک اقماری، تاکنون جمعیت اندکی را جذب کرده‌اند. آن شهرهایی که در جنوب مصر قرار

دارند، که خواهر خوانده سایر شهرها در درّه‌اند و در دهه ۸۰ میلادی افتتاح شدند، بالاخره در رده انتهایی این فهرست قرار می‌گیرند.

از جنبه اقتصادی، سه شهر پیش گفته آخری مناطق صنعتی را کنترل می‌کنند و در سطح استاندارد مناسبی به فعالیت می‌پردازند. در آن جا ۵۰۰ کارخانه وجود دارد که در سال ۱۹۹۰ میلادی ۳۵۰۰۰ کارگر را در استخدام خود داشتند.

نمودار - توزیع جمعیت در شهرهای جدید ۱۹۹۶ - ۱۹۸۶

نام شهر	مکان	جمعیت در سال ۱۹۸۶	جمعیت در سال ۱۹۹۶
ششم اکتبر	صحرای واقع در جاده فایوم Fayoum	۵۲۷	۳۵/۴۷۷
برج العرب Borgel Arab	صحرای غربی، منطقه اسکندریه		۷/۰۱۶
دامیه‌الجديده Damiatl Badida	منطقه شهر دامیته	۷۰	۶/۵۱۷
الصالحیه Al Salheya	صحرای غربی		۸/۳۱۲
السادات Al Sadat	صحرای غربی	۶۹۹	۱۶/۳۱۲
دهم رمضان	صحرای غربی	۸/۵۰۹	۱/۰۸۴
پانزدهم مه	قاهره جنوبی	۲۴/۱۰۶	
بدر Badr	صحرای شرقی		۱۳/۹۸۴
العمل Al Amal	متوقف شد		۶۸
بنی سیوف Bani Suief	دره نیل، صحرای شرقی		۲۰۲/۷۱۰
النوبریه Novbareya	صحرای غربی		
العبور Al Oboor	صحرای شرقی		
ناتورن Natroun	صحرای شرقی		
المنیعه Al Menya	دره نیل، صحرای شرقی		
جمع			

منبع: آمار فعالیت و جمعیت، A. R. E، ۱۹۸۶ و ۱۹۹۶

۵ - ۲۰۰۰ - ۱۹۹۵ المشهریه و املاکیه، پروژه‌های عظیم

در طول دو دوره پیشین، فتح و تسخیر صحرا از طریق توسعه منطقه‌ای، احیای زمین در دوران ناصر، ایجاد شهرهای جدید صنعتی در «درّه» و ترفیع و رواج گردشگری سینا و ساحل شهری دنبال شد و دوره سوم در سال ۱۹۹۵ میلادی با پیروزی توسعه چندبخشی آغاز گردید. در این امر دو ناحیه مشارکت دارند، که عبارتند از (۱) «دره» در جنوب و

«سینا» در شمال، (۲) منطقه پورت سعید. (الکادی، ۳۸، ۱۳۸۳، ۴۰-)

۲-۶ تجارب کشورهای آسیایی-اندونزی

۲-۶-۱ توسعه شهرهای جدید در JMR (جاکارتا)

شهر جاکارتا در سه دهه اخیر رشدی بی سابقه داشته است. جمعیت آن از نزدیک ۲ میلیون نفر در سال ۱۹۴۸ به حدود ۶/۵ میلیون نفر در سال ۱۹۸۰، ۸/۲ میلیون نفر در ۱۹۹۰ و ۸/۳۴ میلیون نفر در سال ۲۰۰۰ افزایش یافته است. در اواسط دهه ۱۹۷۰، هنگامیکه روند رو به رشد جاکارتا فراتر از مرزهایش رفت، دولت نظریه جابوتابک (Jabotabek) یا «منطقه کلانشهری جاکارتا» را ارایه کرد. یک هیئت همکاری در توسعه در این منطقه آغاز به کار کرد. منطقه کلانشهری جاکارتا (JMR) که شهر جاکارتا (که با نام DKI جاکارتا نیز خوانده می شود) و مناطق حومه بوگور (Bogor)، تانجریگ (Tangerang)، و به کاسی (Bekasi) را در بر می گیرد (شکل ۱)، جمعیتی در حدود ۲۰/۴ میلیون نفر را در سال ۲۰۰۰ در خود جای داده بود و نرخ رشد آن در طی دوره ۲۰۰۰ - ۱۹۹۰ به ۲۱/۸ درصد می رسید. مساحت این منطقه، تقریباً در حدود ۷۵۰۰ کیلومتر مربع است. منطقه کلانشهری جاکارتا، دگرگونی فضایی گسترده ای را پشت سر گذاشت که از اواخر دهه ۱۹۶۰ و اوایل دهه ۱۹۷۰ آغاز شد. شهر جاکارتا عمدتاً به منظور تسهیل در بازرگانی و فعالیت های کسب و کار بین المللی که منطبق با خواسته های تجار چند ملیتی در حال حضور است، بازسازی شد در طی این دوره، بی عدالتی های زیست محیطی و اجتماعی میان فقیر و غنی در این منطقه رشد بی رویه ای داشته است. پیدایش دگرگونی در جاکارتا با استقرار دوباره ساکنان غنی در شهرهای JMR همراه بوده است.

با وجود این که تاریخچه توسعه شهرهای جدید در JMR به دوران استعمار آلمان در اوایل قرن نوزدهم بر می گردد، اما تمرکز این مقاله بر روی توسعه اخیر شهرهای جدید در JMR خواهد بود.

اهداف عمده در توسعه شهرهای جدید در JMR از دیدگاه لایخ (Leisch) بدین قرار است:

۱ - پاسخ به خواسته مردم برای داشتن محیط زندگی آرام، مدرن و امن؛

۲ - برای فراهم آوردن فرصت های سرمایه گذاری برای افراد؛ و

۳ - برای به دست آوردن منافع مالی کلان و زود هنگام.

از آغاز دهه ۱۹۸۰، چند شهر جدید در JMR تأسیس شده اند. در اواسط دهه ۱۹۹۰، حدوداً ۲۵ پروژه بزرگ ریزبخشی در JMR وجود داشت که مساحت ۵۰۰ تا ۶۰۰۰ هکتار را تحت پوشش داشتند (جدول ۱). عمدتاً بساز و

بفروش‌های خصوصی متعلق به «مستغلات اندونزی» (REI) که انجمنی است از سازندگان مسکن جمعی در استرالیا - این پروژه را راه‌اندازی و هدایت کرده‌اند. شهرهای جدید لیپو کاراواچی (Lippo Karawaci) ، لیپو سیکارنگ (Lippo Cikarang) و بومی سرپونگ رامای (Bumi Serpong Damai) در منطقه، همگی تحت مالکیت خصوصی هستند. بانک‌های سرمایه‌گذاری خصوصی از جمله لیپو گروپ (Lippo Group) و ال بانک (L Bank) تماماً مالک این شهرهای جدید که تقریباً در ۳۵ کیلومتری خارج جاکارتا واقع شده‌اند هستند. این شهرهای جدید که جمعیتی بین ۳۰ تا ۶۰ هزار نفر دارند، خانه‌سازی حومه‌ای را گسترش داده‌اند که تقریباً مشابه است با املاک آرینج کانتی (Orange Country) ، شهر ایروین (Irvine) و دیگر شهرهای جمعی توسعه یافته در جنوب کالیفرنیا. از نظر ترکیب نژادی، جمعیت این شهرها اساساً با رده بالاتر از متوسط چینی - اندونزیایی شکل گرفته است. این قوم طبقه ممتازی در اندونزی است که به لحاظ تاریخی توانسته است شرایطی را برای خود فراهم آورد که گروه‌های دیگر از آن محروم بوده‌اند. اغلب نیروی کار این ساخت و سازها (که عمدتاً مسلمان‌اند). در منطقه دور افتاده کامپونگز (Kampungs) که این شهرها را احاطه کرده است، زندگی می‌کنند. (زبردست، ۱۳۳، ۱۳۸۳-۱۳۵)

جدول - پروژه‌های شهرهای جدیدی که ۵۰۰ هکتار مساحت (یا بیشتر) را در منطقه کلانشهری جاکارتا اشغال کرده-

اند.

ردیف	پروژه	مساحت (هکتار)	محل	۱۹۹۵	۲۰۰۱
۱	بومی سرپونگ دامای (BSD)	۶۰۰۰	تانگه رنگ	×	
۲	کوتاتیگا راک	۳۰۰۰ - ۱۷۰۰	تانگه رنگ	×	×
۳	بینتارو جایا	۱۰۰۰	تانگه رنگ	×	×
۴	گادینگ سرپونگ	۱۰۰	تانگه رنگ	×	×
۵	گادینگ سرپونگ	۷۷۰	تانگه رنگ	×	×
۶	آلام سوترا	۷۰۰	تانگه رنگ	×	×
۷	کوتاجایا	۱۷۴۵	تانگه رنگ	×	×
۸	پانتای اینداکاپوک	۸۰۰	تانگه رنگ	×	×
۹	لیپو کاراواچی	۷۰۰	تانگه رنگ	×	-
۱۰	لیپو سیکارنگ	۳۰۰۰	تانگه رنگ	×	×
۱۱	کوتا لجندا	۲۰۰۰	به کاسی	×	×
۱۲	هاراپان ایندا	۷۰۰	به کاسی	×	×
۱۳	سیکارنگ بارو	۵۴۰۰	به کاسی	×	×
۱۴	رانکامایا	۵۵۰	به کاسی	×	-
۱۵	رویال سنتول	۲۷۰۰	بوگور	×	×

۱۶	بانپو بوآنا	۵۰۰	بوگور	×	-
۱۷	ماهارانی سیترا پرتیوی	۱۶۷۹	بوگور	×	×
۱۸	بانگونجایاتریپوکاسا	۵۰۰	بوگور	×	-
۱۹	کورپیان جایا	۵۰۰	بوگور	×	-
۲۰	رسور دانائو لیدو	۱۲۰۰	بوگور	×	-
۲۱	پانتای مدرن	۵۰۰	بوگور	×	×
۲۲	کوتاویساتا	(در دسترس نیست)	جاکارتا	×	-
۲۳			بوگور	×	-

این شهرهای جدید آرایه کاملی از تسهیلات شهری شامل فعالیت‌های تجاری، صنعتی، آموزشی، بهداشتی، اجتماعی و تفریحی را دارا هستند. یک وب سایت تبلیغاتی در BSD (مرکز آلمان تجارت و صنعت ۲۰۰۴) این شهر را به مثابه امکانی برای زندگی در دل طبیعت همراه با اجتناب از شلوغی، آلودگی و گرانی جاکارتای مرکزی، در معرض فروش قرار می‌دهد: «توسعه BSD و شهرهای همسایه آن لیپو کاراواچی و بینتارو، ظهور دوران جدیدی را در برنامه‌ریزی شهری اندونزی رقم زده است که در آن مراکز تجاری معتبر و صنایع دارای تکنولوژی بالا در مجاورت سطح گسترده‌ای از مناطق مسکونی اعیانی واقع شده‌اند. زندگی و کار در این شهرهای خودکفا در مقایسه با دیگر جاها متفاوت است و در نهایت گزینه انتخابی پر جاذبه‌ای را در مقابل جاکارتا پیش‌رو قرار می‌دهد. این بدان جهت است که از یک طرف می‌توان از تمام امکانات رفاهی کلانشهر استفاده کرد و از طرف دیگر می‌توان در میان طبیعت زندگی کرد، بدون آن‌که با مشکلاتی همچون ترافیک آشفته، هوای آلوده و زندگی پر هزینه سروکار داشت.

ویژگی‌های شهرهای جدید در JMR

ویژگی‌های شهرهای جدید در JMR را می‌توان به صورت زیر خلاصه کرد:

- کنشگران زیادی دست‌اندرکار توسعه شهرهای جدید در JMR بوده‌اند:
- بساز و بفروش‌ها؛ که در تلاش بودند تا از تجارت زمین در منطقه بیشترین منافع اقتصادی را کسب کنند. آن‌ها زمین‌های ارزان قیمت را از مالکان‌شان خریداری می‌کردند و با قیمت‌های گزافی به مشتریان می‌فروختند.
- مؤسسات مالی بین‌المللی و داخلی؛ که بودجه سرمایه‌گذاری را به آسانی در اختیار بساز و بفروش‌ها قرار داده بودند. بسیاری از بانک‌های خصوصی و دولتی اندونزی اعطای وام به بساز و بفروش‌هایی را که دارای پشتوانه محکمی بودند و یا با بانک‌ها همکاری داشتند، از حد گذرانده بودند.

• دولت مرکزی و محلی؛ آژانس ملی املاک (BPN)، به‌طور گسترده‌ای تملک زمین را برای بساز و بفروش‌ها از طریق سیستم‌های زمین و مجوز ساخت تسهیل کرده بود.

• مشتریان؛ برخاسته از گروه‌های پر درآمد و متوسط که املاکی را در مناطق شهری جدید برای سکونت و یا سرمایه‌گذاری به امید افزایش قیمت ملک خریداری کرده‌اند.

• صاحبان املاک؛ که عمدتاً قربانیان توسعه شهرهای جدید به شمار می‌آیند، چرا که حق فروش زمین‌هایشان را به کسی جز بساز و بفروش‌های تأیید شده ندارند (چون آژانس ملی املاک که مجوز ساخت و ساز را به بساز و بفروش‌ها داده است).

• شهرهای جدید در JMR اکثراً از خانه‌هایی با تراکم پایین، خانه‌های تک خانواری و مناطق مسکونی سطح بالا برای اقشار پر درآمد و متوسط تشکیل شده است. (Hogan, 2001, 23)

۲-۷ توسعه شهرهای جدید در منطقه کلانشهری سئول (SMA)

به علت تمرکز بی‌رویه جمعیت و فعالیت در سئول، دولت کره سعی در تثبیت توسعه در سئول با پذیرش سیاست «کمربند سبز» داشته است. اما این امر منجر به پیدایش کمبودهای جدی در تأمین مسکن شد. در پاسخ به کمبود مسکن و روند صعودی قیمت مسکن، دولت کره طرح ساخت دو میلیون واحد مسکونی را به اجرا درآورد. (۱۹۹۲ - ۱۹۸۸) در چارچوب این طرح، دولت سیاست ساخت ۵ شهر جدید بوندانگ (Bundang)، ایلسان (Ilsan)، پیونگ چون (Pyeongchon)، سانبون (Sanbon)، و جونگ دونگ (Joongdong) را در آوریل ۱۹۸۹ در SMA پذیرفت. آن‌ها می‌بایست ۱/۱۶ میلیون نفر را در ۵۰ کیلومتر مربع اسکان می‌دادند.

پنج شهر جدید به عنوان شهرهای مساعد برای زندگی و کار به همراه اشتغال، فروشگاه، تسهیلات شهری، تسهیلات فراغت و ورزش، پارک و فضای باز و هر آن‌چه لازم است در شهر باشد، طراحی شدند. این شهرها به منزله شروعی تازه برای سئولی‌هایی که به معضل ازدحام بی‌وقفه دچار بودند، تلقی می‌شد.

هر پنج شهر در فاصله‌ای یکسان از مرکز سئول توزیع شده‌اند (۲۰ تا ۲۵ کیلومتر). این شهرها از نظر وسعت با یکدیگر تفاوت دارند. بوندانگ (۱۹۶۴ هکتار) و ایلسان (۱۵۴۷ هکتار) از دیگر شهرهای جدید که وسعت‌شان از ۴۲۰ تا ۵۴۵ هکتار است، وسیع‌ترند. شهرهای جدید بوندانگ و ایلسان در میان مناطق توسعه نیافته ساخته شده‌اند و از شهرهای تأسیس شده کنونی فاصله دارند. بوندانگ به عنوان منطقه مسکونی با سطح درآمد متوسط و بالا به مانند مرکز فرعی تجاری و بازرگانی سئول احداث شده است. ایلسان بسیار نزدیک به گانگ‌بوک (Gongbuk). CBD قدیمی سئول

واقع شده است. شهرهای جدید کوچکتر، پیونگ‌چون، سانبون، و جونگ دونگ در مجاورت مناطق ساخته شده شهرهای از پیش موجود آنیانگ (Anyang)، و بوچهاون (Bucheon) احداث شدند (شکل ۲، ۲۰۰۴، friman, ۱۶-۱۷)

۲-۸ تجربه کشور کره

۲-۸-۱ مکانیابی و ویژگی‌های شهرهای جدید سئول

۵ شهر جدید در شعاع‌های ۱۰ تا ۳۰ کیلومتری از مرکز شهر سئول مکانیابی شده‌اند. شهر جدید بوندانگ (Bundang) کاملاً نزدیک به منطقه کانگنام (Kangnam) است که یک مرکز شهری جدیداً توسعه یافته است. به دلیل همین مزیت مکانیابی، شهر جدید بوندانگ به عنوان یک منطقه مسکونی برای طبقات با درآمد متوسط و بالا توسعه یافته است و زیر مرکز تجاری - بازرگانی شهر سئول نیز محسوب می‌شود.

علیرغم این که شهر جدید ایلسان (Ilsan) کاملاً نزدیک به کانگبوک (Kangbok) است این ناحیه مرکز تجاری قدیمی سئول است (CBD) لیکن توسعه‌اش به دلایلی تا مدت‌ها عقب افتاده بود. شهر جدید ایلسان (Ilsan) به عنوان یک باغ شهر توسعه یافته و در طول رودخانه‌ها (منطقه کاملاً حفاظت شده از نظر زیست‌محیطی)، مکانیابی شده است.

سه شهر جدید دیگر در مجاورت شهرهای موجود بوچئون (Bucheon)، گونپو (Gunpo) و آنیانگ (Anyang) مکانیابی شده‌اند. این سه شهر جدید به عنوان «شهرهای جدید متصل به شهر» در نظر گرفته شده‌اند و انتظار می‌رود که به عنوان مراکز تجاری جدید برای شهرهای متبوع خود عمل کنند. به عبارتی دیگر، دو شهر جدید بوندانگ و ایلسان شهرهای جدید مستقل و خودکفا، و سه شهر جدید دیگر بافت‌های پیوسته به شهرهای متبوع تلقی می‌شوند. برنامه‌ریزی کاربری زمین در برنامه‌ریزی شهر جدید عامل بسیار مهمی است. برنامه‌ریزی کاربری زمین به ملاحظاتی در ابعاد مختلف، از قبیل تراکم کاربری، جمعیت، استاندارد زندگی و سایر عوامل جغرافیایی و فرهنگی نیاز دارد. همانطور که در جدول (۲) مشاهده می‌شود، بیشترین سهم اراضی به کاربری مسکونی اختصاص دارد که دامنه آن از ۳۲/۴ درصد در شهر جدید بوندانگ به ۴۵/۶ درصد در شهر جدید سانبون می‌رسد. بیشترین سهم بعدی از اراضی به جاده‌ها و پارک‌ها و فضاهای باز اختصاص دارد که مقدار آن از شهری به شهر دیگر متفاوت است. قابل ذکر است که میزان اراضی تجاری و بازرگانی نیز از شهری به شهر دیگر فرق می‌کند؛ به‌طور مثال، این مقدار برای شهر جدید جونگدونگ

بیش از ۱۰ درصد است در صورتیکه برای شهر جدید سانبن فقط حدود ۵ درصد در نظر گرفته شده است و بقیه اراضی به کاربری‌های از قبیل مدارس و تسهیلات اداری و غیره اختصاص یافته است.

اندازه شهرهای جدید از ۴۱۹ تا ۱۸۹۴ هکتار است. سقف جمعیتی پیش‌بینی شده برای هر یک از شهرهای جدید کوچک برابر با ۱۷۰ هزار نفر است، در حالیکه دو شهر جدید بزرگتر هر کدام برای اسکان ۳۹۰ هزار و ۲۷۶ هزار نفر برنامه‌ریزی شده‌اند. (جدول ۱) میانگین تراکم ناخالص جمعیت برای ۵ شهر ۲۳۵ نفر در هکتار است که بسیار بیشتر از تراکم سنول است (میزان تراکم سنول ۱۸۱ نفر در هکتار است). میزان تراکم خالص مسکونی چشمگیر است و متوسط تراکم خالص برای ۵ شهر ۶۸۶ نفر در هکتار است، در حالیکه برای سنول ۳۶۴ نفر در هکتار است. متوسط مساحت واحدهای مسکونی برای سه شهر جدید کوچکتر در دو مورد ۹۰ متر مربع و در یک مورد ۸۸ متر مربع، و برای دو شهر جدید بزرگتر یکی ۹۶ و دیگری ۹۸ متر مربع است. (حناچی، ۱۳۷۸، ۹۵) ایجاد شهرهای جدید تأثیر بسزایی، اعم از مثبت یا منفی، بر اقتصاد کشور کره داشته است. دستاورد مثبت ایجاد شهرهای جدید، تثبیت قیمت مسکن بوده است. ارزش سهام مسکن موجود، از زمانی که اولین گروه برای سکونت در شهرهای جدید اقدام کردند، روبه کاهش گذاشت و به نظر می‌رسد که این روند تا سال‌های بعد ادامه یابد. ویژگی دیگر ایجاد شهرهای جدید ارجحیت دادن به کیفیت مسکن است، بدین معنا که توسعه شهری در این قالب به‌طور قابل توجهی از میزان تراکم بالا و کاهش کیفیت زیست-محیطی در کشور کره جلوگیری کرد.

جدول

شرح	شهر جدید بوندانگ	شهر جدید ایلسان	شهر جدید جونگدونگ	شهر جدید پیونگچون	شهر جدید سانبن
مساحت (هکتار)	۱۸۹۴	۱۵۷۳	۵۴۴	۴۹۵	۴۱۹
جمعیت پیش‌بینی شده	۳۹۰۰۰۰	۲۷۶۰۰۰	۱۷۰۰۰۰	۱۷۰۰۰۰	۱۷۰۰۰۰
تعداد واحدهای مسکونی	۹۷۵۰۰	۶۹۰۰۰	۴۲۵۰۰	۴۲۵۰۰	۴۲۵۰۰
سازندگان	KLDC	KLDC	KLDC KNHC Buchon City	KLDC	KNHC
مدت زمان ساخت	۱۹۸۹ - ۹۳	۱۹۸۹ - ۹۳	۱۹۸۹ - ۹۳	۱۹۸۹ - ۹۳	۱۹۸۹ - ۹۳
هزینه‌ها* شامل	۳/۸۷۳	۳/۰۶۳	۱/۴۶۰	۱/۱۵۸	۸۵۹

					مالکیت زمین و آماده‌سازی اراضی
۳۹۲	۳۴۴	۳۱۲	۱۷۶	۱۹۸	تراکم ناخالص جمعیت (نفر در هکتار)
۹۳۷	۸۷۰	۹۰۷	۵۲۵	۶۱۵	تراکم خالص مسکونی

۲-۸-۱- شهر جدید بوندانگ

به منظور آشنایی بیشتر با اهداف، ایده‌های برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای طرح شهرهای جدید در کشور کره جنوبی به ذکر نکات قابل توجهی در مورد شهر جدید بوندانگ می‌پردازیم؛ زیرا این نکات مبانی نظری و اصلی مشترک در برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای شهرهای جدید کره را نشان می‌دهند که آگاهی از آنها می‌تواند دریچه‌هایی از این تجربه را برای خواننده بگشاید:

* مقاصد مورد نظر در پروژه شهر جدید بوندانگ

- ۱ - ایجاد شهری خود اتکاء و مجهز به انواع عملکردهای شهری به منظور تمرکز زدایی جمعیت از متروپل سئول.
- ۲ - ایجاد شهر جدید نه فقط به منظور کسب تجربه در برنامه‌ریزی و طراحی شهری بلکه با هدف ایجاد فرصت برای سایر نهادهایی که هر کدام به نوعی در امر توسعه مشارکت دارند.
- ۳ - قادر ساختن حکومت کره به اتخاذ سیاست‌های بلند مدت و پایدار در امر مسکن..(shin, ۱۹۹۷, ۲۲۷)

۲-۹- تجربه ژاپن

در ژاپن باغشهر رادن ان تاشی می نامند. تاشی یعنی منظر زیبا و دن ان یعنی روستا یا حومه. در این کشور «دن ان» را مزارع یا شالیزار سبز با دهکده‌هایی با نسیم ملایم می‌نامند. در واقع کلمه «دن ان» در برابر شهر است (غیر شهری و یا ضد ارزش شهری).

ژاپنیها در سال ۱۹۰۷ به وسیله کتاب باغشهرها در نظریه و عمل ای.آر. سنتس با مفهوم باغشهر و طی سالهای ۱۵-۱۹۱۰ با مفاهیمی چون باغ حومه، باغ دهکده، برنامه‌ریزی شهری و مسکن آشنا شدند. در سال ۱۹۰۷ تومایچی انیوی که رهبر گروهی در اداره محلی وزارت کشور بود ایده باغشهر را در ژاپن به طور رسمی اعلام کرد. یکی از مشکلات انیوی و گروه او را پیدا کردن کلمه‌ای ژاپنی برای باغشهرهای بود؛ از این رو آنان ابتدا کلمه دن ان تاکی (روستا شهر) سپس کلمه کن تاش (باغشهر شکوفه) و سرانجام کلمه دن ان تاشی را انتخاب کردند. ابتدا تصور گروه از باغشهر باغی

پر از شکوفه و مرکز فیزیکی شهر بود، سپس به یک دهکده صنعتی که صنعت، کشاورزی و مسکن شاغلان بخش صنعت را در بر می‌گرفت تغییر کرد.

ژاپن پس از جنگ جهانی اول در نتیجه صنعتی شدن با مشکلات شهرنشینی مواجه شد؛ از این رو وزارت کشور مسئول تدوین سیاست شهری می‌شود و قوانین نظریه‌های برنامه‌ریزی شهری را تدوین می‌کند. بر این اساس ژاپن به سیاست احداث حومه‌های جدید به عنوان باغشهر روی می‌آورد و وزارت کشور در کنار دهکده‌های کشاورزی در حومه‌های شهری، باغشهرها را احداث می‌کند. این الگو تا سال ۱۹۴۵ ادامه می‌یابد.

ژاپن پس از جنگ جهانی دوم برای بازسازی کشور از تجربه‌های اروپا درباره جابه‌جایی و سرریز جمعیت شهری استفاده می‌کند و بر این اساس طرح «توکیوی بزرگ» را که به صورت شهرهای جدید بریتانیایی با کمر بند سبز و نیز در قالب بنای چند شهر جدید اقماری به شیوه سوئدی است ارائه و اجرا می‌کند. دو نمونه از این شهرهای جدید در دوره ۷۰-۱۹۶۳ با سرمایه‌گذاری مشترک بین دولت و شرکت هانه‌سازی ژاپن در حوزه «اوزاکا» احداث شده است و خط ترن سریع السیر این شهرهای جدید را با شهر اصلی مرتبط می‌کند. ژاپنیها در بنای شهری جدید سبکی مخصوص به خود دارند و آن تلاش برای ایجاد شهرهای یک میلیون نفری است. هدف از ایجاد شهرهای جدید ژاپن تمرکززدایی اداری، جذب سرریزهای جمعیتی و هویت علمی شهرهاست.

در حال حاضر ژاپن به طرحهای توسعه شهری روی آورده که طرح توسعه افقی شهر از آن جمله است. این طرح که به نام «شهرک شناور مخابراتی توکیو» معروف است و در چهار ناحیه واقع در خلیج توکیو به وسعت ۴۴۸ هکتار پیاده خواهد شد اهدافی مانند تمرکز اداری، راحتی مردم و به نمایش گذاردن فن جدید مخابراتی دارد. این طرح مبتنی بر ساخت پایگاه بسیار مجهز ارتباط بین المللی با شبکه ماهواره‌ای است که تمام مراکز تجاری کره زمین را پوشش می‌دهد و برای مردم جهان نمایشگاه دائمی بین المللی را در محیط مناسب به وجود می‌آورد و بدین ترتیب شهر ایدئال یا «آرمانشهر» قرن بیستم به نام تکنوپلیس ایجاد می‌شود. بافت شهر طوری طراحی شده است که محلهای مسکونی تجاری، بهداشتی، مخابراتی و غیره جدا از هم قرار دارند.

طرح دیگری به نام «آسمان شهر شناور» به ارتفاع ۲۰۰۱ متر در دست تهیه است این شهر با جمعیتی معادل ۳۰۰ هزار نفر و در پانصد طبقه با عمر مفید ششصد سال طراحی شده است و در مدت ۲۵ سال ساخته خواهد شد. این طرح در خلیج توکیو اجرا می‌شود و فونداسیون آن در عمق ۲۰۰ متری دریا قرار دارد و در برابر چهارده ریشتر زلزله مقاوم خواهد بود. (زیاری، ۱۳۸۴، ۶۶-۶۷)

فصل سوم سیاست شهرسازی و شهرهای جدید در ایران

۳- اشکال و سیاست‌های تمرکز زدایی فضایی

یکی از ویژگی‌های جوامع توسعه یافته و همچنین یکی از شاخص‌های توسعه، عدم تمرکز است. گرچه عده‌ای معتقد به تعادل‌های ناحیه‌ای به طور طبیعی هستند، و مداخله دولت‌ها را در زمینه تمرکز زدایی موثر نمی‌دانند و هر گونه تلاشی را در این زمینه تلف کردن وقت و منابع مالی می‌دانند، لیکن تلاش برای متوازن سازی نظام شهری و لزوم تعدیل جریان‌های مهاجرت به سوی شهرهای بزرگ از مواردی است که کاربرد سیاست تمرکز زدایی را توجیه می‌کند؛ زیرا «آرامش ملی، در نتیجه اسکان معقول جمعیت حاصل می‌شود و تا این آرامش به دست نیاید، دیگر برنامه‌های توسعه با شکست مواجه می‌شود.» (چاووشی، ۱۳۷۳، ۱۳۴).

امروزه بسیاری از کشورها به شیوه‌های مختلف، سیاست تمرکز زدایی را پیگیری می‌کنند. به طور کلی، راهبرد عدم تمرکز متمرکز به واسطه ملاحظات محیطی مقبولیت بسیار زیادی یافته است و می‌تواند به صورت ایجاد شهرهای مجزا در خارج از شهر اصلی که با چرخه مناسبی از حمل و نقل همگانی به یکدیگر متصل شده باشند، مطرح گردد (عزیزی، ۱۳۸۲، ۶۷). در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ در کشورهای مختلف جهان، برنامه‌ریزی‌های مختلف فضایی در جهت تمرکز زدایی و تعادل‌های ناحیه‌ای به انجام رسید. این سیاست‌های فضایی عبارت‌اند از :

۱- تمرکز زدایی و دگرگونی اقتصاد روستایی؛

۲- تمرکز زدایی و کنترل مهاجرت؛

۳- تمرکز زدایی صنعتی و کنترل شهرهای بزرگ؛

۴- تمرکز زدایی و نقش شهرهای کوچک؛

۵- تمرکز زدایی و ایجاد پایتخت‌های جدید؛ و

۶- تمرکز زدایی فضایی و ایجاد شهرهای جدید (شکوئی، ۱۳۷۳ : ۴۱۹-۴۰۶).

اجرای اشکال گوناگون تمرکز زدایی در کشورهای جهان نتایج متفاوتی را در پی داشته، به گونه‌ای که در بعضی موارد موفق و در پارهای دیگر ناموفق جلوه‌گر شده است.

اصولاً برای موفقیت تمرکز زدایی، تمرکز زدایی و تمرکز گرایی باید به همزیستی مسالمت آمیز بپردازند و از یکدیگر حمایت متقابل به عمل آورند، نه اینکه به صورت رقیب در عرضه سیاست کشورها نمایان شوند؛ زیرا این دو دارای وابستگی متقابل‌اند و تمرکز زدایی خود تمرکز غیر متمرکز است (نگهبان مروی، ۱۳۸۱، ۲۷).

۲-۳ ضرورت تمرکززدایی فضایی و ایجاد شهرهای جدید

با توجه به رشد آتی جمعیت شهرنشین، گسترش شهری در راس مسائل شهری جهان است مهم‌ترین عامل گسترش شهری پایخ به نیاز اسکان جمعیت رو به رشد شهری از ابعاد مختلف است. برای جلوگیری از رشد بی‌رویهی شهری که پدیده مطلوبی به شمار نمی‌آید، راهکارهایی شامل نظارت بر نرخ رشد طبیعی جمعیت شهرنشین و کنترل نرخ رشد بالای مهاجرت به شهرها ضرورت دارد. این دو راه حل را نتوان انجام داد و یا انجام آن موفقیت‌آمیز نبود، گسترش شهری حتمی است. اشکال گسترش شهری بدین ترتیب است :

۱- بهسازی و نوسازی بافت‌های درونی شهرهای موجود؛

۲- رشد کالبدی شهرهای موجود؛ و

۳- گسترش ناپیوسته شهرهای موجود.

معمولاً از میان اشکال گسترش شهری، بهسازی و نوسازی بافت‌های درونی شهرهای موجود، به منظور بهره‌وری بهینه از فضای شهری در اولویت نخست قرار می‌گیرد. از این الگو به عنوان نوشهر در شهرنیز نام برده شده است «مفهوم نوشهر در شهر، بهسازی بزرگ مقیاس، مدرنیزاسیون و تجدید توسعه هسته شهر را آشکار می‌کند» (راهنما، ۱۳۷۵، ۱۷۰) در صورتی که الگوی بهسازی و نوسازی بافت‌های درونی شهرهای موجود کفایت افزایش جمعیت شهری را نکرد، الگوی می‌دانیم که در ایران از زمان‌های دور نمونه‌های بسیاری از ساخت شهرهای جدید وجود داشته است. تاریخ ایران به قدمت تاریخ اسکان بشری است. جنوب ایران بخشی از تمدن بین‌النهرین بوده است که شهرهای اولیه به عنوان اولین سکونتگاه‌ها در آنجا یافت شده‌اند. پس از پیروزی مقدونی‌ها و قوانین سلوکیان (۳۳۰ تا ۲۵۰ قبل از میلاد) تعداد شهرهای موسوم به شهر-کشور در سرزمین‌های فتح شده ساخته شدند، همچون دورا-اروپوش، مرو، ای خانوم و طخیله. اوایل سلسله ساسانیان (۲۲۴-۶۴۱ بعد از میلاد). دوران شکوفایی ساخت شهرهای جدید بود. به ویژه در نیمه دوم قرن سوم و چهارم که با موج دوم در قرن ششم دنبال شد. در این شهرهای جدید، مهاجران برای توسعه کشاورزی و صنعت استقرار یافتند و مراکز اداری برای امپراتوری که قوانین سیاسی متمرکز خود را بر سرزمین‌هایش مستحکم می‌کرد، در این شهرها به چشم می‌خورد).

پس از پیروزی عرب‌ها در قرن هفتم، ماهیت ساخت شهرهای جدید تغییر یافت. زیرا فاتحان در پادگان‌هایی در خارج از شهرهای موجود زندگی می‌کردند تا بتوانند آنها را کنترل کنند و همچنین فاصله ایمنی از آنها داشته باشند. این شهرهای جدید، معاش را از شهر قدیم خارج کردند و خود مبدل به مراکز شهری بزرگی شدند که به تازگی ظهور

یافتند. برای دو شهر حدود چهار قرن طول کشید تا با ساختار واحدی یکپارچه شوند. ساخت شهری جدید در کنار شهر موجود به دست صفویان صورت گرفت (۱۷۲۲-۱۵۰۲)؛ آنان «حومه باغ پارس» خود را در نزدیکی اصفهان ساختند، به این ترتیب هسته شهر به مکانی خارج از مرکز قدیمی آن انتقال یافت، اما هسته‌های جدید و قدیمی رابطه عملکردی را با یکدیگر حفظ کردند.

۳-۳ مروری بر خاستگاه شهرهای جدید ایران

سابقه ایجاد شهرها در ایران به زمان‌های گذشته برمی‌گردد. در این زمینه می‌توان بسیاری از شهرها را ذکر کرد، که از پایه و اساس در یک محدوده زمانی مشخص ایجاد شده و با تعریف شهرهای جدید تا حدودی سازگار است. تخت جمشید، بیسابور، سلطانیه و غیره از آن جمله‌اند. شهرهای جدید در دوران اخیر به برکت وجود معدن، راه و راه‌آهن، پادگان نظامی و حتی مناظر و مزایای طبیعی و سیاحتی و ایرانگردی و جذب سرریزهای جمعیتی به وجود آمده‌اند (پیران، ۱۳۷۰، ۱۳۶).

سیر انحطاطی اقتصاد ایران که از اواخر دوره صفویه آغاز شده بود تا پایان دوره قاجاریه ادامه می‌یابد. این روند در کشاکش میان قیایل و سلسله‌های مدعی حکومت و دخالت‌های بیگانگان شکل می‌گیرد و در اثنای آن اقتصاد ایران از اقتصادی پویا با بخش‌های متوازن در چهارچوب نظام اجتماعی-اقتصادی سنتی ایران به اقتصادی وابسته و عقب مانده در قیاس با دوره قبل و اقتصاد غرب تغییر شکل می‌دهد و تمام اجزاء متشکله آن از جمله شهرها پویایی خود را از دست داده و شهرگرایی و شهرسازی دوره رکورد و حفیض خود را می‌گذرانند. (سلیمانی، ۱۰۷، ۱۳۷۲-۱۰۹)

تلاش‌های گوناگونی برای تکامل صنایع بومی ایجاد کارخانه‌های بزرگ جدید صنعتی در سالهای آخر قرن سیزدهم به عمل آمد، لیکن کلیه واحدهای تولیدی ایجاد شده، به علت هزینه سنگین مواد اولیه، هزینه بالای حمل و نقل ماشین آلات در داخل کشور، محدودیت علم و فن و عدم کارایی نیروی کار، رقابت خارجی و توطئه‌های قدرتهای استعماری خصوصاً روس و انگلیس، پس از چند سال ورشکست شدند. بطوریکه در سالهای پایانی قرن سیزدهم فعالیت‌های صنعتی ایران به کارگاه‌های کوچک و به منظور تولید کالاهای گوناگون صنعتی بویژه فرش، شال، پارچه‌های پشمی و نخی و ابریشمی و محصولات چرمی برای مصرف داخلی محدود گردید و کارگاه‌های بزرگ صنعتی (به معنای کارگاه‌هایی با تعداد ۱۰ نفر کارگر یا بیشتر) در ایران وجود نداشت.

شرایط فوق‌الذکر گو‌انیکه انگیزه محدودی در جهت رونقش شهرگرایی و شهرنشینی در تعدادی از شهرهای عصر قاجار گردید، لیکن به هیچ وجه موجدی برای شهرسازی نوین و بنیانگذاری شهرهای جدید، آنگونه که در کشورهای اروپایی

اتفاق می‌افتد، نگریدید. چه، شهرگرایی و شهرنشینی تنها در شهرهائی رونق می‌یابد که از دیرباز عهده‌دار نقش بازرگانی نیز بوده و در جریان مبادلات عظیم بین‌المللی قرار داشته‌اند. (رزاقی، ۱۰، ۱۳۶۸-۱۹)

شرایط تاریخی و سیاستهای حاکم وقت به گونه‌ای بوده است که طرحها و برنامه‌های مدرنیزاسیون عمدتاً به شهرها محدود شده و روستاها به ندرت در معرض اثرات آن قرار می‌گیرند. در این دوره شهر و روستا به عنوان اجزاء یک سیستم در ساخت اقتصادی و سازمان فضایی کشور موقعیتی دوگانه داشته و هریک به شیوه‌ای خاص در فرآیند شهرنشینی و شهرسازی این دوره ایفای نقش کرده‌اند.

در این دوره (فاصله سالهای ۲۰-۱۳۰۰ ه.ش) روستا مکان اصلی تولید و استقرار جمعیت بوده، بطوریکه ۸۰ درصد کل تولیدات اقتصادی کشور به آن تعلق داشت و ۷۲ درصد کل جمعیت کشور را در خود جای می‌داد و یا اینکه نقدینه کاری و رواج کشت محصولات صادراتی نظیر پنبه، تریاک و... در ساختار اقتصاد روستائی گسترش یافته بود و از این طریق پیوندها و وابستگی‌های روستا به شهر بیشتر شده بود، نظام ارباب رعیتی همچنان بر سرنوشت روستا حاکم و ابزار تولید کماکان ابتدایی و سنتی و شیوه تولید دست نخورده باقی مانده بود. شاید تنها جنبه‌ای از مدرنیزاسیون که در جامعه روستائی آن زمان تاثیر داشت تشکیل ارتش نوین بود که موجب گردید گروهی از روستائیان را در بدنه خود جای دهد و از این طریق باعث آشنائی و جذب اقشاری از جامعه روستائی با زندگی جدید شهری و در نتیجه مهاجرت به شهرها گردد. (حسامیان، ۲۰، ۱۳۷۰-۲۷)

از اوایل دهه ۱۳۰۰ ه.ش گروههای وسیعی از زمین‌داران بزرگ و کوچک رجال سیاسی، سران بسیاری از ایلات و عشایر مهاجرت و سکونت در شهرهای بزرگ و خاصه تهران را آغاز نکردند. این امر از یکسو به عنوان اهرمی در جهت انتقال هر چه بیشتر مازاد اقتصادی مناطق روستائی به شهرهای بزرگ، بویژه تهران عمل می‌کرد و توان اقتصادی شهرهای بزرگ بویژه تهران را افزایش می‌داد و از سوی دیگر، زمینه پیدایش طبقه‌ای را در اجتماع شهری ایران فراهم می‌آورد که از آن پس اهرمهای قدرت اقتصادی و بطور ضعیفتری سیاسی را در ایران بدست می‌گیرد. حضور این طبقه در شهرها بویژه شهرهای بزرگ و عمدتاً تهران موجب رشد دوگانگی اقتصادی-اجتماعی و فضائی شهرها می‌گردد. از اینرو نتیجه منطقی شرایط و فرایندهای حاکم بر ، شهرنشینی و شهرسازی این دوره، چنین بوده که هرگونه دخالت آگاهانه در ارتباط با ایجاد فضاهای جدید شهری خاصه ایجاد کوی‌ها و شهرکهای جدید را به مفهوم خاص، منتفی ساخته است. درعین حال کلیه اقداماتی که در فاصله دو جنگ جهانی، در ارتباط با ایجاد شهرها و شهرکهای جدید صورت گرفته،

اگر چه بطور غیر مستقیم فارغ از دگرگونیهای صنعتی نبوده، لیکن اغلب ارتباط مستقیمی با نیازهای فضائی بلا واسطه صنعت نداشته و بطور عمده شامل موارد ذیل بوده است:

الف- شهرهایی که با اهداف سیاسی-نظامی ویژه ایجاد شدند مثل زاهدان و نوشهر.

ب- شهرهایی که با اهداف اقتصادی معین بنیاد شده‌اند مثل نوشهر در شمال و نفت شهرهای جنوب نظیر آبادان و مسجد سلیمان.

ج- کوی‌های کارمندان دولت در مجاورت شهرهای بزرگ، مثل محله‌های جدید شمال تهران، کوی کارمندان راه‌آهن اراک و....

نوشهرهای ساخته شده در دوره میان دو جنگ، اغلب بر پایه یک هسته روستائی تکوین یافته و امروز جزء شهرهای پرونق کشور هستند و در منطقه نفوذ خود نقش اقتصادی و سیاسی اداری یافته‌اند. کوی‌های مسکونی نیز که در این دوره در مجاورت شهرهای بزرگ ساخته شده‌اند، اکنون در اثر توسعه این شهرها جزء بافت اصلی شهر شده و اغلب بواسطه نظم شهری خود از سایر بخش‌های شهر متمایز می‌شوند. (اشکوری، ۲۴، ۱۳۷۰)

در ایران به دهه ۱۳۰۰ هجری شمسی (۱۹۲۱ میلادی) می‌رسد که به موازات مداخله در بافت‌های شهری موجود بدون توجه به ارزش‌های میراث فرهنگی، شهرهای جدیدی نیز در طول چند دهه و در مقاطع مختلف احداث شدند. این شهرها را به گروه‌های زیر می‌توان تقسیم کرد.

۱- شهرهایی که پس از بروز حوادث طبیعی احداث شدند، همچون سلماس و قوچان.

۲- شهرها و یا شهرک‌هایی که برای اسکان کارکنان مجتمع‌های صنعتی به وجود آمدند، مانند شوشترنو، شهرجراحی، نفت شهر آبادان، مس سرچشمه، آریاشهر (فولادشهر) اصفهان.

۳- شهرهایی با نقش سیاسی و یا نظامی، چون، یاسوج، نوشهر، پیرانشهر، شاهین شهر.

۴- شهرک‌هایی که با سرمایه بخش خصوصی احداث شدند، مانند تهران پارس، نارمک، جهان شهر، مهرشهر کرج.

۵- شهرهای جدید بر اساس مصوبه ۱۰۸۳۲۸ هیئت وزیران در تاریخ ۱۳۶۴/۴/۲۰ با هدف ایجاد کانون‌های اشتغال، پالایش شهرهای مادر، جلوگیری از حاشیه نشینی، تأمین مسکن طبقات کم درآمد و حفظ مناطق با ارزش زیست محیطی.

۶- ابداعات جدید شهری زیر نام هفت باغ، و جز اینها.

توسعه‌های شهری گروه اول و دوم و سوم عمدتاً با سرمایه‌های دولتی ایجاد شدند، و طرح و اجرای آنها چه بسا در پوشش محرمانه بودن به انجام رسید. بنابراین دستاوردهای آنها بر فرهنگ شهرسازی ماجیژی نیفزوده، زیرا حمایت دولتی نتوانست رقابتی با سازمان‌های خودجوش از بخش خصوصی و مشارکتی از نوع شهرک‌های گروه چهارم داشته باشد. در مواقعی محله‌های مسکونی صنعت نفت آبادان با فضاهای باز و حیاط‌های وسیعی که با پرچین از هم جدا می‌شدند به باغشهر نسبت داده می‌شود؛ که باید آن را نوعی سطحینگری انگاشت. البته چنین برداشتی حتی در مغرب زمین نیز به عمل آمده است، یعنی خانه‌های وسیع با گل و گیاه و با حال و هوای روستایی باغشهر نامیده شده‌اند؛ در حالی که اینها با افکار مترقیانه هاوارد بسیار فاصله داشته‌اند و بالاخره می‌توان به شهرهای سیاسی و نظامی اشاره کرد که هدف خاص منطقه‌ای از احداث آنها مورد نظر بوده است. (توکلی مهر، ۱۳۸۴، ۱۲۶)

درمیان آنچه ذکر شد، گروه چهارم در این تقسیم‌بندی ارزش مطالعه و بررسی بیشتری دارد، زیرا درست در همین مورد است که می‌توان نمونه نگرش مثبت و نزدیک به سنت باغشهر در ایجاد باغشهرک‌ها را جست و جو کرد و توفیق نسبی آنها را در عمران شهری دریافت. مبتکران این نوع توسعه‌های شهری پیام اجتماعی هاوارد را - هرچند که ممکن است نام آن را نیز نشنیده باشند- به صورت غریزی احساس کرده‌اند. از این نمونه موردی شهرک تهران پارس است که در دهه ۱۳۳۰ در شمال شرقی تهران به وسیله‌ی سازمان عمرانی بخش خصوصی، با هدف تأمین مسکن طبقه فرهنگیان شروع به فعالیت کرد. هر چند طرح توسعه شهری از یک نظام ساده شطرنجی پیروی می‌کرد. ولی خدمات شهری و رفاهی نسبتاً مطلوبی در آن زمان به وسیله‌ی سازمان مجری احداث شد، که افراد بسیاری را از سایر مناطق شهر تهران برای استفاده از خدمات رفاهی به خود جذب می‌کرد.

در مجموعه شهرک تهران پارس، با توجه به اشتغال اکثریت ساکنان در امور فرهنگی، روحیه تعاون حاکم بود و برابری نسبی در آمدها باعث ایجاد نوعی توازن اجتماعی در تهران پارس شده بود. طرح واحدهای مسکونی در قطعات نسبتاً کوچک و متوسط آرزوی بسیاری از ساکنان را برای داشتن خانه‌ای مستقل با باغچه در محیط اجتماعی خوب و همگن برآورده می‌کرد. تراکم‌های مسکونی در تهران پارس در حدود ۴۰ واحد مسکونی در هکتار و بسیار نزدیک به باغشهرها بود که رفاه نسبی را برای ساکنان به وجود می‌آورد. البته به هر حال، کمبود فضای عمومی و خدمات شهری احساس می‌گردید.

نمونه موردی دیگر از گروه چهارم، شهرک‌های اطراف کرج است. فعالیت‌های شهرک‌سازی در اطراف شهر کرج بعد از ۱۳۴۰ رونق گرفت و در طول یک دهه نزدیک به ۱۸ شهرک با سطحی نزدیک به ۴۰۰۰ هکتار احداث گردید. بسیاری

از این توسعه‌های شهری برای طبقه مرفه جامعه شهری تهران به منظور سکونت در قطعات اراضی بزرگ مطلوب به نظر می‌رسید که هنوز هم بعضی از آنها همچون مهرشهر به عنوان شهرک‌های خوابگاهی تهران محسوب می‌شوند. این گونه الحاقات شهری را می‌توان با Garden village در فرهنگ شهرسازی مغرب زمین و انگلستان مترادف دانست که روحیه محله‌ای و زندگی جمعی در آنها هنوز پس از گذشت چند دهه ایجاد نشده است.

گروه پنجم در برگیرنده شهرهای جدید احداث شده پس از انقلاب اسلامی است. اهداف یاد شده در تصویب‌نامه شهرهای جدید نشانگر آن است که مبانی نظریه باغشهر در آن تاثیر داشته است. اما اتفاقی مشابه کشورهای اروپایی در ایران نیز روی داد و آن دسترسی به این آرمان‌ها به وسیله سازمان‌های دولتی و شرکت عمران شهرهای جدید ولی با سرمایه‌های مردم بود..

از زمان تصویب و صدور مجوز احداث شهرهای جدید در سال ۱۳۶۵، عملیات اجرایی ۱۹ شهر جدید آغاز شده است: اندیشه، پرنده، پردیس، هشتگرد و لتیان و اشتها در استان تهران، گلپهار و بینالود در مشهد، سهند در آذربایجان، مهاجران در استان مرکزی، صدرا در فارس، علوی در هرمزگان، عالی شهر در بوشهر، پولاد شهر، مجلسی و بهارستان در استان اصفهان، رامشار در استان سیستان و بلوچستان، طیس در چابهار و شهر جدید رامین در استان خوزستان. شهرهای جدید کلاردشت، شیرین شهر و ایوانکی نیز در دستور کار بوده و شهر جدید سیراف در منطقه پارس جنوبی به تصویب شورای عالی شهرسازی رسیده است. پس از دو دهه از شروع احداث شهرهای جدید در ایران توفیق این شهرها به روشنی مورد مطالعه دقیق قرار نگرفته است؛ اما آنچه از ظواهر امر بر می‌آید این است که، برنامه ریزی شهرهای جدید در مسیر پیش‌بینی شده آن بر اساس تصورات اولیه یعنی ایجاد شهرهایی با کیفیت مطلوب و با هویت به پیش نرفته‌اس. به هر حال نقد شهرهای جدید ایران موضوع این مطالعه نیست و چنین چیزی نمی‌تواند در این فرصت کم انجام پذیرد. بلکه امید است تا ارزیابی‌های مجدد از شهرهای جدید در شرایط حاضر به دور از هر گونه تعصب به وسیله کارشناسان مسائل شهری به عمل آید و با اعمال روش‌های اصلاحی اهداف عمران و آبادانی این شهرها تحقق یابد.

گروه ششم: این تقسیم بندی در نظام طرح‌ریزی شهری بی‌اعتبار است. این نوع توسعه‌های شهری با استفاده از نام اغواگر باغشهر و تفکیک قطعات ۲۰۰۰ - ۱۰۰۰ متری با هدف جلب طبقات پردرآمد شهری با احداث واحدهای مسکونی ویلایی در اراضی حومه بعضی از شهرها مانند شیراز رونق گرفته است. هرچند این گونه تفکیک در داخل محدوده شهرهای جدید برای ایجاد تعادل اجتماعی و اسکان خانوارها از طیف‌های اجتماعی مختلف موجه جلوه

می‌کند، اما تفکیک اراضی حومه شهرها در محدوده‌های استحفاظی شهرهای جدید به حذف حقوق حقه ساکنان این شهرها از داشتن فضاهای باز شهری و در دسترس همگان خواهد انجامید. هرچند تاثیرات زیست محیطی این گونه توسعه‌های شهری با درخت و گل و گیاه جذاب و نویدبخش به نظر می‌رسد ولی تامین خدمات و تاسیسات شهری آنها که نه وابسته به شهر مادر هستند و نه وابسته به شهر جدید، مشکلات عدیده‌ای را در آینده به وجود خواهد آورد. (مهندسین مشاور شهر و برنامه، ۷۰، ۱۳۸۳-۷۵)

بدین منظور تجربه ایران در ایجاد شهرهای جدید معاصر د دو مقطع زمانی قبل و بعد از انقلاب اسلامی قابل بررسی است.

الف- ایجاد شهرها قبل از انقلاب اسلامی

در دوره قبل از انقلاب شاهد ظهور شهرهای جدیدی بودیم که به اشکال و منظوره‌های مختلف احداث شده بودند و عبارت بودند از :

۱. شهرهای سازمانی-صنعتی: مانند «آبادان، اندیشمک، مسجد سلیمان، پولادشهر، پیرانشهر، بندر شاهپور، آغاچاری، هفتگل، زردنو، شهرک مس سرچشمه و شهرک‌های صنعتی البرز، ساوه، رشت و غیره» (زیاری، ۱۳۷۸، ۱۴۸). این شهرها برای استفاده و بهره‌وری از منابع کشور در مناطق مختلف کشور طراحی و احداث شدند. این شهرها خود اتکاء بودند و مشاغل و خدمات کافی برای ساکنان خود داشتند.

۲. شهرهای سیاسی-نظامی : مانند زاهدان و نوشهر، این گونه شهرها نظیر زاهدان دارای یک هسته موجود روستایی بوده است. اما بعدها در نتیجه گسترش بافت شهری، بافت روستایی آن از رونق افتاد و در بافت اصلی و جدید شهر حذف شد. شهر زاهدان در سرشماری سال ۱۳۷۵ در بین شهرهای مرکز استانی ایران رتبه دهم جمعیتی را دارا بوده است. (ابراهیم زاده، ۱۶۰، ۱۳۸۷-۱۶۲)

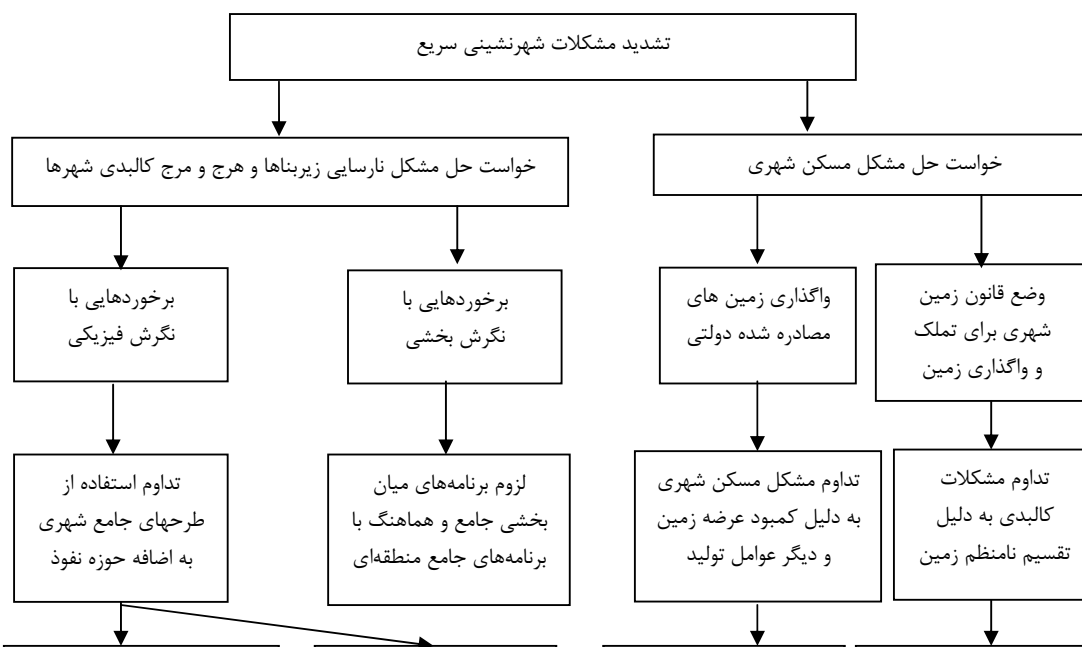
۳. شهرهای بازسازی شده پس از زلزله: از زمره این شهرها می‌توان قوچان و سلماس را نام برد (سعیدنیا، ۱۳۶۹، ۳۴). این شهرها در نتیجه وقایع غیر مترقبه در محدوده مکان اولیه شهر (قبل از زلزله) احداث شدند. علاوه بر شهرهای فوق می‌توان شهرهایی مانند شاهین شهر در اصفهان، اسلامشهر در تهران، یاسوج در کهگیلویه و بویر احمد، دزفول و شوشتر نو در خوزستان، مرودشت در فارس و فریمان در خراسان (مشهدیزاده، ۵۰۴، ۱۳۷۴، ۴۴۹) را نیز از شهرهای قبل از انقلاب دانست. شهرهای بعد از انقلاب اسلامی بر مبنای مصوبه سال ۱۳۶۴ هیأت وزیران و در راستای اهدافی

چون هدایت سرریز جمعیت و تمرکززدایی از شهرهای بزرگ و مادر شهرها و پاسخگویی به نیاز مسکن گروه‌های کم و میان درآمد تصویب شدند (نمودار ۲).

بدین منظور در سال ۱۳۶۷ اساسنامه‌ی شرکت عمران شهرهای جدید تصویب شد و این شرکت متولی احداث شهرهای جدید گردید. در حال حاضر ۱۸ شهر جدید در کل کشور در دست احداث است، و تعدادی دیگر در دست مطالعه و بررسی است (غمامی، ۱۳۷۸، ۷۶). اگر چه در طراحی و احداث شهرهای جدید، در دوره بعد از انقلاب اسلامی از تجارب بسیاری از کشورها در این زمینه بهره برده شده است. اما برخی محققین، شهرهای جدید ایران را متأثر از الگویبرداری از کشور انگلستان می‌دانند. تفاوت شهرهای جدید بعد از انقلاب با قبل از انقلاب در عملکرد آنهاست. چرا که «طی سالهای پی از انقلاب، هدف از احداث شهرهای جدید نوعی عملکردگرایی اقتصادی-تک یا چند پایه بوده، در حالی که شهرهای جدید امروزی محل اسکان سرریزهای جمعیت شهرهای بزرگ تلقی می‌شوند و این ویژگی، آنها را بیشتر به شکل شهرهای جدید اقماری در می‌آورد تا شهرهای جدید صنعتی» (زیاری، ۱۳۷۸، ۹۴). همچنین این شهرهای جدید، بیشتر جهت توسعه ناپیوسته شهر اصلی ایفای نقش می‌کنند.

از نظر توزیع فضایی، از تعداد ۱۸ شهر جدید مصوب بعد از انقلاب اسلامی، ۱۲ شهر در اطراف مادرشهرهای بزرگ ایران، یعنی تهران، مشهد، اصفهان، تبریز و شیراز مکانیابی شدند. ۶ شهر جدید دیگر نیز در اطراف مادرشهرهایی چون بوشهر، اراک، بندرعباس، اهواز، زابل و چابهار مکانیابی گردیده‌اند.

از مشخصات این شهرهای جدید، از نظر فاصله شهرهای جدید با مادرشهرها، کمترین، ده کیلومتر مربوط به لتیان و بیشترین، شصت و پنج کیلومتر مربوط به هشتگرد و مجلسی است. از لحاظ جمعیت، بیشترین جمعیت ۵۰۰ هزار نفر مربوط به هشتگرد و کمترین جمعیت ۶۰ هزار نفر مربوط به رامشیر و مهاجران است. به لحاظ مساحت، بیشترین مساحت شهرهای جدید مصوب، هفت هزار هکتار مربوط به فولادشهر و کمترین ۸۲۶ هکتار مربوط به مهاجران است.



ماخذ: (صرافی، ۱۳۶۹، ۴۶)

جدول موقعیت و مشخصات شهرهای جدید بعد از انقلاب اسلامی در ایران

ردیف	نام شهر جدید	نام شهر مادر	فاصله از شهر مادر (km)	تاریخ تأسیس شرکت	جمعیت پیش بینی شده در طرح (نفر)	مساحت شهر (ha)	تاریخ تصویب طرح جامع
۱	پردیس	تهران	۲۵	۷۰/۵/۷	۱۵۰۰۰۰	۲۰۰۰	۷۴/۴/۲۲
۲	هشتگرد	تهران	۶۵	۶۹/۲/۲۴	۵۰۰۰۰۰	۴۰۰۰	۷۲/۴/۲۸
۳	اندیشه	تهران	۳۰	۷۰/۱۲/۱۸	۱۰۰۰۰۰	۱۱۰۰	-
۴	پرند	تهران	۳۵	۶۹/۳/۲۲	۸۰۰۰۰	۱۴۶۷	۷۷/۶/۹
۵	لتیان	تهران	۱۰	۷۱/۱۲/۲۶	-	۱۱۰۰	-
۶	بهارستان	اصفهان	۱۵	۶۸/۶/۱	۳۲۰۰۰۰	۳۰۰۰	۷۲/۷/۱۹
۷	فولادشهر	اصفهان	۲۵	۶۸/۶/۱	۳۲۰۰۰۰	۷۰۰۰	۷۳/۳/۱۹
۸	مجلسی	اصفهان	۶۵	۶۸/۷/۶	۱۴۰۰۰۰	۳۰۰۰	۷۲/۶/۲۲

۷۷/۴/۱	۳۱۴۸	۹۰۰۰۰	۷۰/۹/۹	۲۰	تبریز	سهند	۹
۷۴/۱۱/۲۳	۲۰۴۸	۲۰۰۰۰۰	۷۰/۶/۶	۱۵	شیراز	صدرا	۱۰
۷۲/۴/۷	۴۰۰۰	۴۰۰۰۰۰	۶۹/۵/۲	۴۰	مشهد	گلپهار	۱۱
-	۴۰۰۰	۱۲۰۰۰۰	۷۰/۱۲/۵	۴۵	مشهد	بینالود	۱۲
۶۵/۷/۱۷	۴۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۶۸/۱۲/۱۹	۲۴	بوشهر	عالیشهر	۱۳
۷۶/۵/۲۰	۸۲۶	۶۰۰۰۰	۶۹/۱/۱۹	۲۸	اراک	مهاجران	۱۴
-	۳۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۶۹/۱/۲۲	۴۰	بندرعباس	علوی	۱۵
-	۱۰۰۰	۶۵۰۰۰	۷۰/۱۲/۱۵	۳۵	اهواز	رامین	۱۶
-	۱۰۰۰	۶۰۰۰۰	۷۰/۹/۲۷	۳۵	زابل	رامشار	۱۷
-	۱۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۷۰/۹/۲۷	۳۰	چابهار	تیس	۱۸

مأخذ: (شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۷۸، ۵۶-۱۰)

۳-۴ شناخت تیپولوژی شهرهای جدید

۳-۵ برخی اهداف احداث شهرهای جدید

اهداف احداث شهرهای جدید در کشورهای مختلف برحسب ضرورت‌های ایجاد آن‌ها و نظام‌های حاکم بر کشورها متفاوت است. امروزه هدف از احداث شهرهای جدید صرفاً تحقق ایده سکونت‌گاه‌های ایده‌آل تاریخ شهرنشینی (یعنی مدینه فاضله، مدینه کامله، شهر خدا، شهر آفتاب، شهر خوبان، شهر نیکان، مدینه سالمه و شهر پاک) (صرافین، ۱۳۸۲، ۱۴) نیست بلکه تحقق عمده‌ترین هدف شهرهای جدید امروزی است، یعنی «تمرکز زدایی از مراکز شهری، تا امکانات مادی و انسانی [می‌بایست] در کلیه بخش‌های جامعه توزیع گردد». (ربانی، ۱۳۸۱، ۱۹۷)

با وجود این سایر اهداف شهرهای جدید در برگیرنده مواردی از این دست است: جلوگیری از رشد بی‌رویه شهر مادر؛ انتقال صنایع مزاحم از شهر مادر؛ ایجاد کانون‌های اشتغال در شهر جدید؛ جلوگیری از بورس بازی زمین در شهر مادر؛ پالایش شهر مادر؛ کاهش هزینه‌های حمل و نقل از شهر مادر به کانون‌های صنعتی اطراف؛ از ایجاد حاشیه‌نشینی در شهر مادر؛ کاهش بار ترافیک شهر مادر؛ نزدیک کردن محل سکونت به محل اشتغال در شهرهای جدید و رعایت فواصل شرعی (در کشورهای مسلمان)؛ جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی حومه شهرهای بزرگ؛ تأمین مسکن اکثریت مردم؛ کاهش هزینه‌های توسعه تأسیسات زیر بنایی شهر مادر؛ آزادسازی اراضی شهر مادر از طریق انتقال صنایع به شهر جدید؛ جلوگیری از آلودگی محیط زیست شهر مادر (عبدی دانشپور، ۱۳۷۳، ۹۷) و استفاده از زمین‌های بکر و ارزان قیمت اطراف شهرهای مادر تحت عنوان مکان‌های مناسب رشد جمعیت و نظایر این‌ها.

۳-۶ اهداف و مقایسه با وضعیت موجود شهرهای جدید

ایجاد شهرهای جدید را می توان یکی از مهم ترین سیاست های وزارت مسکن و شهرسازی برشمرد. واضح است که اگر این سیاست اتخاذ نمی گردید، قطعاً با رشد فزاینده جمعیت و رشد بالای شهرنشینی در کشور، معضلات بخش مسکن و سایر مسائل و مشکلات شهرهای بزرگ به مراتب افزون تر می شد.

همچنین با توجه به ضرورت ایجاد شهرهای جدید به منظور جذب سرریز جمعیت شهرهای بزرگ و رسیدن به اهداف تعیین شده، در سال های آتی شهرهای جدید می توانند نقش مهمی در نظام سلسله مراتب شهری ایران، جذب جمعیت، اشتغال و موارد دیگر داشته باشند. اما با این توصیف در صورت مقایسه وضع موجود شهرهای جدید در ایران با اهداف در نظر گرفته شده، می توان گفت که در بعضی از موارد شهرهای جدید نتوانسته اند به اهداف خود برسند.

عدم تعیین دقیق جایگاه قانونی شهرهای جدید و تعریف نشدن منابع تامین هزینه های ساخت این شهرها و ناهماهنگی و نبود همکاری سازمان های مختلف، فقدان امکانات زیربنایی و نبود فعالیت های اقتصادی، از مهم ترین دلایل عدم موفقیت کامل شهرهای جدید برای رسیدن به اهداف تعیین شده بوده است. (نوری نژاد، ۱۳۸۴، ۳۵۱)

آنچه در مقوله جمعیتی شهرهای جدید در خور توجه است، جذب بطنی جمعیت و روند کند آن است. به طوری که جمعیت این شهرها با اهداف پیش بینی شده تا افق ۱۳۹۰ فاصله زیادی دارد.

به عنوان نمونه جمعیت پیش بینی شده برای شهر جدید هشتگرد که یکی از شهرهای جدید موفق کشور به شمار می آید، ۵۰۰ هزار نفر بوده اما در زمان حاضر توانسته است تنها ۲۸۰۰۰ نفر از جمعیت کلانشهری مثل تهران را جذب کند.

مهاجران در وهله اول برای سکونت در شهر جدید این سوال را مطرح می کنند که در صورت ساکن شدن در یکی از شهرهای جدید، فعالیت های اقتصادی آنان چگونه خواهد بود؟ بنابراین، ایجاد فعالیت های اقتصادی رکن اصلی جذب جمعیت و توسعه اقتصادی اجتماعی شهرهای جدید به شمار می آید.

در نظر گرفتن فعالیت های اقتصادی و استقرار آن در شهرهای جدید نه تنها پاسخگوی اشتغال جمعیت ساکن است، بلکه باعث جذب جمعیت فعال از دیگر مناطق به این گونه شهرها نیز می گردد. ایجاد فعالیت های اقتصادی در مکان های مناسب در این گونه شهرها با پیش بینی جمعیت آینده و ساکن جمعیت فعال باید مدنظر برنامه ریزان شهری قرار گیرد؛ در حالی که این موضوع در شهرهای جدید ایران مورد توجه قرار نگرفته است.

از جمله دیگر مسائلی که در ایجاد و تعیین مکان برای شهرهای جدید باید مورد توجه قرار گیرد و تاکنون کمتر به آن توجه شده در نظر گرفتن نظام سلسله مراتبی شهرهای ایران و ارتباط آن با شهرهای جدید است.

در دهه‌های اخیر، شهرها با سرعت بالایی گسترش یافته و به شهرهای بزرگ تبدیل شده اند. این گسترش بی رویه و ناموزون در کشورهای توسعه نیافته و در حال رشد حادثر است. تمرکز جمعیت در شهرهای بزرگ تا جایی پیش‌رفته است که حتی در بعضی از کشورها بیش از ۳۰ درصد از جمعیت‌شان را شامل می‌شود. این کلانشهرهای بزرگ موجب بروز مشکلات اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی، آلودگی‌های صوتی و هوایی و روانی برای شهروندان می‌شوند. لذا برای یافتن راه‌حل‌هایی به منظور جلوگیری از تمرکزهای بی حد و مرز و مشکلات ناشی از آن، مطالعه در نوع پراکندگی، شبکه شهری، نظام سلسله مراتبی، نوع عملکردها و نقش آن‌ها ضرورت پیدا می‌کند.

ایجاد شهر جدید باید باتوجه به نظام شهری و سلسله مراتب شهری صورت گیرد. نظام شهری ایران دارای ویژگی‌هایی است که از مهم‌ترین آنها می‌توان به افزایش تعداد شهرهای بزرگ و مادر شهرها، افزایش تعداد شهرهای کوچک، توسعه شهرهای بزرگ و تراکم جمعیت در آنها اشاره کرد که هنگام جانمایی شهرهای جدید باید به آن توجه خاص به عمل آید. (وزارت صنایع، ۱۳۸۰، ۱۲-۱۳) برای ایجاد تعادل در نظام شهری، اقداماتی از قبیل توسعه امکانات برای شهرهای متوسط و تاسیس شهرهای جدید از طریق ایجاد شهرهای اقماری در اطراف شهرهای بزرگ، تغییر مرکز سیاسی، ایجاد قطب‌ها و شهرهای صنعتی، تغییر در نظم اداری-

عمده ترین اهداف ایجاد شهرهای جدید از نظر شورای عالی شهرسازی و معماری در ایران را می‌توان به شرح زیر اعلام نمود.

- جلوگیری از توسعه بی رویه و کلان‌شهر شدن شهر مادر
- انتقال کارگاه‌ها و صنایع مزاحم و بعضاً بدون مجوز از شهر مادر به شهر جدید به منظور هدایت، مدیریت و کنترل خدمات مورد نیاز این صنایع که اجرای این هدف و انتقال واحدهای تولیدی مزاحم از بافت مسکونی شهر مادر که در حال حاضر در اکثر شهرها و از جمله تهران، بعنوان مهمترین مشکل وجود دارد، بسیاری از مسائل و مشکلات موجود را حل خواهد کرد.
- جذب سرریز جمعیت از طریق ایجاد کانون‌های اشتغال در شهر جدید
- جلوگیری از بالا رفتن بی رویه قیمت زمین در شهر مادر و بورس بازی روی زمین به علت توسعه نامحدود شهر مادر
- پالایش شهر مادر به منظور سازماندهی توسعه آن به صورت منفصل

- کاهش ایاب و ذهاب از شهرمادر به مناطق صنعتی اطراف شهرهای بزرگ و حذف زمان تلف شده کارکنان مناطق صنعتی مذکور و جایه‌جایی ساکنین به علت وسعت شهر بزرگ
- جلوگیری از ایجاد حاشیه نشینی در شهرهای بزرگ
- سبک شدن بار ترافیک در داخل شهر مادر
- احداث محل سکونت در نزدیکی محل کار
- رعایت فواصل شرعی در مورد ایاب و ذهاب بین محل کار و سکونت
- استفاده از اراضی غیر زراعی جهت ایجاد شهرهای جدید و جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی حومه شهرهای بزرگ
- ایجاد اشتغال در شهر جدید و جلوگیری از خوابگاهی شدن آن
- تنزل بهای تمام شده واحدهای مسکونی به علت پایین بودن بهای زمین با توجه به نسبت هزینه ساخت و قیمت زمین در شهرهای بزرگ و در نتیجه امکان صاحب دارای مسکن شدن اکثریت مردم
- جذب سرمایه‌های کوچک مردم از کارهای واسطه‌ای به سرمایه‌گذاری روی مسکن و صنایع و کارگاه‌های تولیدی به علت پایین بودن قیمت زمین و حذف سرقفلی‌های کلان در شهرهای بزرگ
- کاهش هزینه‌های توسعه تاسیسات زیربنایی شهر مادر
- آزاد شدن سطوح کارخانجات و کارگاه‌های مزاحم داخل شهر مادر، جهت تاسیسات مورد نیاز زیربنایی شهر از قبیل فضاهای سبز، آموزشی، خدماتی و ترافیکی
- جلوگیری از آلودگی محیط زیست در شهرهای بزرگ که در بعضی از شهرها از جمله تهران به صورت خطرناکی درآمده است.
- احداث شهر از پیش برنامه‌ریزی شده و متناسب با نیاز واقعی جامعه
- امکان کنترل ساخت و سازها در شهر جدید طبق ضوابط مناسب و مطالعه شده
- پالایش شهر از شغل‌های کاذب و مخرب که با توسعه رشد شهرهای بزرگ رو به ازدیاد است. (منوری، ۱۳۸۵، ۱-)

(۲)

- ۷- **تیپولوژی شهرهای جدید در ایران** از نظر استقرار در فضا و کارکرد

شهرهای جدید ایران از نظر استقرار در فضا و کارکرد در پنج الگو طبقه‌بندی می‌شوند:

۱. شهرهای جدید سازمانی - صنعتی

این الگو به عنوان نخستین اقدام در زمینه ایجاد شهرهای جدید و برای استفاده بهینه از منابع و امکانات بالقوه در مناطق مختلف کشور طراحی و احداث شده است. اینگونه شهرها به دلیل دارا بودن موقعیت جغرافیایی و شرایط اقتصادی-اجتماعی خاص، پذیرای نقش ویژه‌ای شده‌اند و بیشتر آنها از خوداتکایی برخوردار بوده‌اند و مشاغل و خدمات کافی برای ساکنان ایجاد کرده‌اند؛ مانند آبادان، اندیشمک، مسجد سلیمان، پولادشهر، پیرانشهر، بندر شاهپور، آغاچاری، هفتگل، زرنندو، شهرک مس سرچشمه و شهرکهای صنعتی البرز، ساوه، رشت و غیره.

۲. شهرهای جدید اقماری

متداولترین نوع ایجاد شهرهای جدید در ایران شهرهای جدید اقماری است. ضرورت احداث چنین شهرهایی ناشی از رشد روزافزون مشکلات شهری بزرگ در قبل و بعد از انقلاب بوده است. از این الگو بیشتر در اطراف شهرهای بزرگ بخصوص تهران استفاده شده است و نقش عمده آن ساماندهی فضایی شهر اصلی و جذب سرریزهای جمعیتی شهرهای بزرگ می‌باشد.

پیش از انقلاب به دنبال اجرای طرحهای جامع شهری و ناحیه‌ای دهها شهرک و قطب صنعتی به وجود آمده‌اند که علاوه بر بخش خصوصی، وزارت مسکن و شهرسازی در احداث آنها سهمیم بوده است؛ علاوه بر این شهرها، بعد از انقلاب نیز شهرهای جدیدی در دست احداث هستند. بعضی از شهرهای جدید در قبل و بعد از انقلاب عبارتند از شاهین شهر، مجلسی و بهارستان در اصفهان، هشتگرد، پرند، و اندیشه در تهران؛ علوی دربندرعباس؛ سهند در تبریز؛ صدرا در شیراز؛ رامین در اهواز؛ رامشار در زابل؛ طیس در چابهار؛ گلپهار و بینالود در مشهد و مهاجران در اراک. اینگونه شهرها در خارج از محدوده طرح جامع و بیشتر در ناحیه‌ی شهری مادرشهرها برای تحقق راهبرد ایجاد شهرهای جدید مصوب شورای عالی شهرسازی کشور احداث شده‌اند و برای توسعه ناپیوسته شهر اصلی ایفای نقش می‌کنند.

۳. شهرهای جدید با هویت مستقل

این الگو برای تعادل در توزیع جمعیت و امکانات، توسعه ناحیه‌ای، خودکفایی نسبی از نظر اشتغال و خدمات، رعایت اصول زیست محیطی و در نهایت جدایی‌گزینی از مشکلاتی که شهرهای بزرگ با آنها مواجه هستند به کار می‌رود. در ایران از نظر کارکرد هیچ کدام از شهرهای جدید ساخته شده موفق به ایفای کارکردی از این نوع نبوده‌اند.

۴. شهرهای جدید پیوسته

شهرهای جدید پیوسته بیشتر در چهارچوب طرح جامع مادرشهر مکان‌یابی شده‌اند و به عنوان بخش مسکونی یا صنعتی آن عمل می‌کنند. بیشتر این شهرها با گذشت زمان از نظر فیزیکی در شهر اصلی ادغام شده‌اند و فضای زیستی-تولیدی دوگانه‌ای را با آن ایجاد کرده‌اند؛ مانند ملک شهر و خانه اصفهان در اصفهان؛ کوی ولی عصر در تبریز؛ رضاشهر در مشهد؛ لویزان، کن و اکباتان در تهران؛ صفائیه در یزد و معالی آباد در شیراز که همه آنها با هدف شهرکها و مجتمعهای مسکونی برای تأمین مسکن کارمندان دولت و افراد و نیز ساماندهی فضایی مادرشهر ایجاد شده‌اند. ویژگی بارز آنها عدم وجود اقتصاد پایه‌ای و نقش تولیدی است. اینگونه شهرها در پیش از انقلاب برای اجرای برنامه پنجم عمرانی و پس از انقلاب برای تحقق سیاست‌واگذاری زمین شهری به افراد احداث شده‌اند. (زیاری، ۱۵۰، ۱۳۸۴-۱۵۱)

۵. شهرهای شرکتی

شهرهای شرکتی، اجتماعهای برنامه‌ریزی شده‌ای برای اسکان شاغلام مجتمعهای جدید صنعتی است؛ همانند کشت و صنعتها و مجتمعهای صنعتی-معدنی و کشاورزی. اینگونه شهرها برای اقدامهایی نظیر استقرار صنایع جدید در نواحی دور افتاده و بهره برداری از منابع طبیعی در نقاط جدید به وجود آمده‌اند. این شهرها عموماً در گذشته بر اساس سیاست توسعه برون‌زا و بدون توجه به اوضاع جامعه و منافع ملی و فقط بنا به خواست برنامه‌ریزان خارجی ایجاد شده‌اند. برای ایجاد آنها به شرایط تاریخی، سنتی، فرهنگی و روانشناسی مردم توجهی نشده است و بیشتر در بن بست توسعه گرفتار شده‌اند. این الگو، اغلب فاقد مطالعات مکان‌یابی دقیق است و مسائلی همانند هزینه هنگفت ساخت و ساز، فقدان منابع طبیعی سرشار، فقدان شرایط مساعد برای حمل و نقل، فقدان آب کافی و نامساعد بودن آب و هوا موجب عدم جذابیت آنها شده است. اینگونه مجتمعها با توجه به دور افتادگی، دارای خصلت جزیره‌ای بوده، همچنین محرومیت‌های متعددی در زمینه بهداشت، آموزش، اوقات فراغت، تأمین مایحتاج زندگی و روابط اجتماعی گسترده دارند؛ مانند کشت و صنعت نیشکر هفت تپه، کارون، دو شهر کارگری و دو شهرک کارمندی که طی دهه چهل در فاصله ۲ تا ۲۷ کیلومتری کارخانه تولید و تصفیه نیشکر و همچنین شهرکهای بوستان، نی‌آباد و شوشتر نو که برای اسکان ۹۵۰۰ نفر از کارکنان کشت و صنعت کارون در سال ۱۳۵۶ احداث شده‌اند. از جمله مشکلات اینگونه شهرها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- وابستگی شهر به یک فعالیت اقتصادی و اشتغال ناشی از آن؛
- محدودیت جمعیت شهر که ناشی از فقدان تشکیلات آزاد رشد جمعیت است، زیرا فقط کارکنان شرکت، جمعیت شهر را تشکیل می‌دهند؛

- مالکیت انحصاری شرکت بر اراضی؛
- الگوی مسکن سازمانی به عنوان شیوه عمده تصرف مسکن؛
- وابستگی خدمات شهر به شرکت؛
- جدایی شهر از شبکه شهرها و آبادیهای ناحیه؛
- فقدان رونق شهری؛
- تضادهای اجتماعی و فرهنگی؛

هزینه سنگین نگهداری شهر و مشکلات توسعه آن. (حاتم، ۱۳۷۱، ۷۹-۸۷)

احداث شهرهای جدید به عنوان تکامل نظریه محله سازی و شهرک سازی

رواج محله سازی در توسعه شهری و شهرک سازی در مجاورت شهرهای بزرگ طی چند دهه اخیر و اثبات فواید و امتیازات آن در کشورهای مختلف جهان موجب شده است که فکر احداث شهر جدید در نواحی که قابلیت توسعه دارند به وجود آید و قوت پیدا کند.

بین شهر جدید و شهرک جدید در مفاهیمی که در کشور ما به کار برده می شود تفاوت محسوسی نمی توان تشخیص داد، و ضوابط حقوقی حاکم بر آنها نیز یکسان است. هر دو آنها تابع دستورالعمل مصوب اسفندماه ۱۳۵۶ شورای عالی شهرسازی و آیین نامه ای ایجاد و احداث شهرهای جدید مصوب سال ۱۳۷۱ هیئت وزیران است. در آیین نامه مذکور مقرر گردیده است: «شهر جدید به مکانی اطلاق می شود که در محدوده ای آن برای اسکان و فعالیت جمعیتی بیش از پنجاه هزار نفر یا دست کم ده هزار واحد مسکونی به اضافه ای ساختمانها و تأسیسات مورد نیاز عمومی، اجتماعی و اقتصادی ساکنان آن در خارج از حوزه شهری و حریم استحفاظی شهرهای موجود پیش بینی شده باشد (ماده ۱)» ولی طبیعی است که هر شهر ابتدا شهرک (شهر کوچک) است و تدریجاً توسعه پیدا می کند و به صورت شهر درمی آید، با این حال شاید بتوان گفت شهر جدید از سه جهت نسبت به شهرک جدید متمایز است:

۱. طرح اولیه شهر دارای وسعت زیادتری است، یا قابلیت توسعه زیاد آن در آینده نزدیک قابل تشخیص است، در صورتی که در شهرک چنین حالتی وجود ندارد.

۲. شهر، تنها مسکونی یا صنعتی، یا کشاورزی یا خدماتی یا توریستی و تفریحی یا دانشگاهی و نظایر آنها نیست، بلکه چند هدف و منظر در آن جمع آوری شده است (Multi purposed) در صورتی که شهرک غالباً می تواند یک نقش داشته باشد (single purposed).

۳. شهر وابسته یا در زیر نفوذ شهر و شهرداری دیگری نیست و مستقلاً عمل خواهد کرد. در صورتی که شهرک می‌تواند از لحاظ تأمین خدمات زیر نظر شهرداری شهر اصلی قرار داشته باشد.

اگر چه ایده اصلی شهر جدید، چنانکه در بالا اشاره شد، ماخوذ از محله‌سازی و شهرک‌سازی در توسعه شهرهای موجود و امتیازات آن از لحاظ طرح‌ریزی جامع و همه‌جانبه، و منظور داشتن کلیه نیازهای زیربنایی و تجهیزات شهری در آن است، ولی علاوه بر تمایزهایی که در بالا توضیح داده شد، تفاوت‌های دیگری نیز بین این دو وجود دارد.

مهم‌ترین مسئله در احداث شهر جدید، تشخیص و تعیین انگیزه اصلی و اهداف و وظایف آن از نظر اقتصادی و مخصوصاً نقش تولیدی آن است، حال اینکه در محله‌سازی یا شهرک‌سازی اقماری این مسائل مطرح نیست و اهداف و وظایف اقتصادی آنها تابع شهر اصلی است که از قبل مشخص شده است.

باید توجه داشت که شهر تنها سکونتگاه تعدادی انسان نیست، بلکه مسئله‌ای که برای انسانها حائز اهمیت درجه اول است غالباً اشتغال به کار و تحصیل درآمد است و سکونت فرع بر آن است و این موضوع حتی در مورد شهرها یا شهرکهای دانشگاهی و یا توریستی و تفریحی نیز تا حدود زیادی صدق می‌کند.

مشاغل خدماتی نیز اگر چه در پاره‌ای از موارد ممکن است بیش از نصف جمعیت آماده به کار یک شهر را مشغول کند، ولی اساساً تابعی از کارگاهها و مشاغل تولیدی است و به تنهایی نمی‌تواند ایجاد شود یا رشد و توسعه یابد.

بنا به توضیحات بالا، مهم‌ترین و اصلی‌ترین عامل در احداث شهر جدید، وجود بالفعل یا بالقوه‌ی کارگاهها و کارخانه‌های صنعتی و تولیدی در مجاورت نزدیک به آن، و یا به عنوان مناطقی از آن است، و چون سکونت فرع بر اشتغال و تحصیل درآمد است، وسعت شهر جدید چه در طرح‌ریزی اولیه و چه در توسعه‌های قابل پیش‌بینی برای آینده تابعی خواهد بود از ظرفیت صنعتی و تولیدی آن. این حقایق نشان می‌دهد که طرح‌ریزی و احداث شهرکهای صنعتی، بدون آنکه در مجاورت آنها مناطق مسکونی و تجاری و خدماتی و رفاهی در نظر گرفته شود کاربرد ندارد و مشکلاتی را به دنبال خواهد داشت. لذا این پدیده که طی سالهای اخیر در طرح‌ریزی توسعه‌ی شهرهای موجود، مناطق صنعتی آنها در فاصله‌ی بالنسبه زیاد از شهر در نظر گرفته می‌شود احتیاج به بازنگری دارد، چه به زودی در مجاورت این قبیل مناطق صنعتی مناطق مسکونی و خدماتی به طور خودرو و بدون طرح و نقشه ایجاد می‌شود و توسعه پیدا می‌کند و اصلاح آنها در آینده در ایران طی دهه‌های اخیر، محله‌سازی در شهرهای مختلف رواج زیادی یافته است که به طور نمونه می‌توان محله‌های نارمک، تهران‌پارس، تهران‌نو، صاحبقرانیه، کوی گیشا و آ-اس-پ را در تهران و ملک شهر، خانه اصفهان، کوی امام و کوی سپاهان را در اصفهان نام برد. در هر یک از این محله‌ها حالات مختلفی از لحاظ احداث

تأسیسات زیربنایی و تجهیزات شهری، کیفیت تأمین و پرداخت هزینه آنها، اجرای عملیات مربوط به ایجاد تأسیسات، احداث و فروش ساختمانها، و نیز فروش قطعات اراضی به کار رفته است. (هاشمی، ۲۸، ۱۳۷۸-۲۹)

شهرک سازی و احداث شهرهای جدید، مرحله‌ی تازه‌ای از توسعه‌ی شهری

درمورد شهرک و اینکه تفاوت آن شهر با شهر جدید، یا محله‌سازی در مجاورت شهر موجود، چیست تا کنون تعریف جامع و کاملی که مورد قبول همگان باشد ارائه نشده است، ولی انواع چندی از آن را در ایران و سایر کشورها با کیفیتهای مختلف می‌توان به قرار زیر مشاهده کرد:

۱- شهرکهای اقماری یا وابسته

رایج‌ترین نوع شهرک، که چه در ایران و چه در سایر کشورها می‌توان نمونه‌ی آن را ملاحظه کرد، شهرکهای اقماری است. این نوع شهرکها محله‌ی بالنسبه وسیعی هستند که با طرح‌ریزی جامع و هماهنگ، در مجاورت یک شهر بزرگ و در حوزه نفوذ آن ایجاد می‌شوند و از لحاظ اهداف اقتصادی و اشتغال سکنه از شهر اصلی و مخصوصاً از همان بخش از شهر اصلی که شهرک در مجاورت آن احداث می‌شود تبعیت می‌کنند. در این قبیل شهرکها، هنگام طرح‌ریزی شبکه ارتباطی و کاربری اراضی حد فاصل آن با شهر اصلی، و مکان‌یابی تأسیسات عمومی و اجتماعی باید هماهنگی آن با شهر اصلی ملحوظ گردد تا در آینده بلند مدت ایجاد اشکال نکنند.

در این شهرکها تأسیسات زیربنایی و همچنین تأسیسات و تجهیزات عمومی، اجتماعی و رفاهی طوری در نظر گرفته می‌شود که بدون کمک گرفتن از شهر اصلی بتواند نیازهای سکنه را تأمین کند. حتی گاهی ممکن است کمبود پاره‌ای از تأسیسات و تجهیزات شهر اصلی را در آنها جبران کرد و به این ترتیب جذابیت آنها را نیز بالا برد.

در ایجاد شهرکهای اقماری معمولاً دو هدف به موازات یکدیگر مورد نظر قرار می‌گیرد. اول اینکه بار شهر اصلی سبک‌تر و از وسعت بی‌بند و بار آن جلوگیری شود، و دوم اینکه با استفاده از زمینهای ارزان قیمت بتوان با هزینه کمتر نیازهای تویعه صنعتی و سکونت‌ی و خدماتی گروهی از جمعیت کشور را تأمین کرد.

شهرکهای اقماری ممکن است دارای شهرداری مستقل از شهر اصلی نیز باشند، ولی ضرورت خواهد داشت طرح ریزی کالبدی آنها در سطح منطقه و در هماهنگی با طرح منطقه‌ای و همچنین در هماهنگی با طرح کالبدی شهر اصلی انجام

شود. (وزارت مسکن و شهرسازی، ۵۲، ۱۳۸۰-۵۵)

۳-۸ ضرورت تداوم ایجاد شهرهای جدید در ایران

با توجه به تحولات شهرنشینی اخیر در ایران حال به این مسئله باید جواب داد که آیا ضرورت‌هایی که در گذشته منجر به راهبرد ایجاد شهرهای جدید در کشور شد همچنان به قوت خود باقی است یا در شرایط فعلی آن ضرورت‌ها از بین رفته است؟ اصولاً جامعه صنعتی شهرنشین است و با توجه به اینکه کشور ایران در مرحله گذار از جامعه سنتی به جامعه صنعتی است؛ در نتیجه با افزایش جمعیت شهرنشین، مهاجرت شدید روستاییان به شهرها (به ویژه شهرهای بزرگ) و افزایش تعداد شهرها روبه‌روست. با توجه به برآوردهای کارشناسی «جمعیت ایران در سال ۱۴۰۰ به احتمال قریب به یقین، به ۱۳۰ میلیون نفر خواهد رسید که نزدیک به ۱۰۰ میلیون نفر از این جمعیت در شهرها زندگی خواهند کرد. ما در سال ۱۴۰۰ حداقل ۱۰ مادرشهر بسیار گسترده خواهیم داشت» (زنجانی، ۱۳۷۱، ۷۶) بنابراین، افزایش جمعیت شهرنشین، برنامه‌ریزی درمورد توسعه شهری را بیش از گذشته با اهمیت نموده است.

اصولاً به هنگام شهرنشینی سریع، مشکلات تشدید می‌شود. در همین راستا وزارت مسکن و شهرسازی سه سیاست توسعه شهری را به طور موازی پیگیری می‌کند که این سه سیاست عبارتند از: ۱. بهسازی و نوسازی بافت‌های درونی شهرها؛

۲. توسعه فیزیکی شهرهای موجود؛

۳. ایجاد شهرهای جدید.

درموردی که نیازهای توسعه شهری به وسیله دو گزینه نخست، برآورد نگردد؛ لزوم توسعه ناپیوسته شهری ضرورت می‌یابد (نگاه کنید به نمودار ۲). هر شهر جدید، «ناگزیر است برای ساکنین خود شغل‌های مورد نیاز را تهیه کند، احتیاجات روزانه آنها را برطرف سازد، امکانات تفریحی جهت مردم فراهم نماید و بالاخره برای هر طبقه و گروهی واحدهای مسکونی مشخصی بیاید» ، تا به اهداف پیش‌بینی شده خود دست یابد.

همچنین ضرورت ایجاد شهرهای جدید کشور را می‌توان در نوع برخورد با پدیده تمرکز نیز بررسی نمود. جهت تمرکززدایی و توزیع فضایی جمعیت شهرنشین دو راه حل اساسی می‌توان پیشنهاد کرد. «نخست: تمرکززدایی از کلان شهرها، دوم: تمرکززدایی در نواحی و مناطق حاشیه‌ای و عقب مانده ولی دارای قابلیت‌ها و استعدادها توسعه». تمرکززدایی از کلان‌شهرها اصلی‌ترین عامل اتخاذ سیاست احداث شهرهای جدید در ایران بوده است. چرا که شهرهای جدید کشور در دوره بعد از انقلاب بیشتر به شکل توسعه ناپیوسته شهرمادر مطرح و الگوی اقماری داشته‌اند.

بدین منظور سیاست‌های شهرهای جدید به کار گرفته شد و دولت طرح‌هایی را در جهت هدایت رشد آتی جمعیت شهرنشین و فعالیت‌های اقتصادی از شهرهای بزرگی چون تهران، مشهد، اصفهان، تبریز و شیراز به نوشهرهای اطراف

آنها تدوین کرد. به طور کلی، طرح ایجاد شهرهای جدید به منظور پاسخگویی به شهرنشینی سریع، نیاز گسترده به مسکن و جلوگیری از پیدایش شهرهای خودرو در منطقه شهری مادرشهرها مطرح و به عنوان یک سیاست و ضرورت جدی در دستور کار دولت قرار گرفت. (ابراهیم زاده، ۱۶۲، ۱۳۸۷-۱۶۴) جدول ذیل خصوصیات شهرهای جدید ایران را ارائه می‌کند.

جدول خصوصیات شهرهای جدید ایران در دوره بعد از انقلاب اسلامی

ردیف	شاخص	شهرهای جدید ایران
۱	حدود جمعیت اولیه (پایه) نفر	صفر
۲	حدود جمعیت آماج- سال افق برنامه ریزی	۲۰۰۰۰-۱۵۰۰۰۰ نفر سال (۱۴۰۰-۱۳۹۵)
۳	معیارهای مکانیابی شهرهای جدید	۱- موجود بودن اراضی ۲- نزدیکی به مادر شهر ۳- نزدیکی به مجتمع‌های صنعتی بزرگ (انتخاب مکان توسط وزارت مسکن و شهرسازی)
۴	حدود سال ایجاد شهرهای جدید	۱- موجب جدید تفکر از سال ۱۳۶۴ برابر با ۱۹۸۵
۵	هدف های پایه در ایجاد شهرهای جدید	۱- جلوگیری از توسعه بی رویه و کلانشهر شدن شهر مادر ۲- انتقال صنایع مزاحم از شهر مادر ۳- ایجاد کانون‌های اشتغال در شهر جدید ۴- جلوگیری از بورس بازی زمین در شهر مادر ۵- پالایش شهر مادر ۶- کاهش هزینه‌های حمل و نقل از شهر مادر به کانون‌های صنعتی اطراف ۷- جلوگیری از ایجاد حاشیه‌نشینی در شهر مادر ۸- کاهش بار ترافیک شهر مادر ۹- نزدیک کردن محل سکونت به محل اشتغال در شهرهای جدید و رعایت فواصل شرعی ۱۰- جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی حومه شهرهای بزرگ ۱۱- تامین مسکن اکثریت مردم ۱۲- کاهش هزینه‌های توسعه تاسیسات زیربنایی شهر مادر ۱۳- آزادسازی اراضی شهر مادر از طریق انتقال صنایع به شهر جدید ۱۴- جلوگیری از آلودگی محیط زیست شهر مادر

۶	اسناد مرجع در ایجاد شهرهای جدید: چهارچوب تصمیم گیری در مورد ایجاد شهرهای جدید	-مصوبه سال ۱۳۶۴ هیأت وزیران
۷	نحوه تصرف اراضی	برطبق مصوبات شورای عالی معماری و شهرسازی ایران
۸	مسئولیت برنامه ریزی، اجرای برنامه ها و مدیریت	۱- شرکت عمران شهرهای جدید وابسته به وزارت مسکن و شهرسازی ۲- مشاوران خصوصی معماری و شهرسازی ۳- ادارات دولتی
۹	نحوه تصرف فضاهای ساخته شده	۱- ادارات دولتی ۲- افراد ۳- بخش خصوصی
۱۰	مکانیزم کنترل ارزش اراضی و فضاهای ساخته شده	در حال حاضر این گونه مکانیزمها یا موجود نبوده یا به دلیل عدم قدمت شهرهای جدید کارایی خود را تثبیت نکرده اند.

درارتباط با ضرورت ایجاد شهرهای جدید در زمان فعلی جدیدترین اظهارنظر در این باره، ضرورت ایجاد این گونه شهرها را در سه عامل دانسته است.

الف- روند شهرنشینی و افزایش میزان جمعیت شهری کشور در آینده نیز تداوم خواهد داشت.

ب- جریان پدید آمدن شهرها فرآیندی اجتناب ناپذیر است و اگر بر اساس برنامه‌ای از پیش سنجیده شده صورت نگیرد، شهرها به صورت خود به خودی به وجود خواهند آمد.

ج- روند شهرنشینی در ایران، ضرورت ایجاد شهرهای جدید به مثابه سکونتگاه‌های از پیش برنامه ریزی و طراحی شده را به عنوان یک راه حل به قوت خود باقی گذاشته است (معصوم، ۱۳۸۰، ۱۳).

اگر چه احتمال رسیدن جمعیت شهر نشین کشور در سال ۱۴۰۰ به ۱۰۰ میلیون نفر خیلی قطعی نظر نمی‌رسد؛ با این وجود نقش شهرهای بزرگ و منطقه شهری آنها در آینده به عنوان نقاط جاذب جمعیت همچنان موثر و قابل توجه می‌باشد. بنابر این بحث توسعه شهری همچنان در رأس مسائل شهری کشور قرار خواهند داشت. در چنین شرایطی «سیاست استمرار شهرهای جدید، به دلیل ظرفیت انعطاف پذیر آن از نظر اجرایی» همچنان به عنوان یک راه حل مورد توجه بوده و خواهد بود. چرا که در غیر این صورت، چنانچه جهت سرریز جمعیت شهرنشین، چاره‌ای اندیشیده نشود، شاهد پیدایش شهرهای خودرو و گسترش حاشیه‌نشینی خواهیم بود. در نتیجه در درازمدت مجبور به صرف هزینه‌های

گزارش جهت حل مشکلات شهرهای خودرو و بی‌برنامه که با رشد قارچی به وجود آمده‌اند، خواهیم بود. (ابراهیم زاده، ۱۶۵، ۱۳۸۷، ۱۶۶)

فصل چهارم

تحلیلی برویژگیهای شهرهای جدید در ایران

۴- تحلیل بر عملکرد شهرهای جدید در ایران، موفقیت‌ها و عدم کامیابی‌ها

۴-۱- مزیت‌های اقتصادی شهرهای جدید

مهمترین مزیت شهرهای جدید در مقابل رقبای خود، ارزانی نسبی زمین است. این مزیت در برابر گسترش‌های ناپیوسته روستایی اطراف شهرهای بزرگ به حد پایینی خود می‌رسد و در رقابت با ساخت و سازهای درون شهری، به حد بالایی خود صعود می‌کند.

بهای زمین شهرهای جدید، با شرایط خرید و قیمت زمین‌های شهری و عوامل مؤثر بر اقتصاد عمومی و بازار مسکن مشروط می‌شود. این ویژگی‌ها و عوامل مؤثر اقتصادی به شرح زیرند:

• امکان‌ات رشد کالبدی و تأمین خدمات عمومی و رفاهی در شهرک‌ها و شهرهای اطراف کلانشهرها تا چه حد به سطح اشباع خود نزدیک شده باشند.

• روند نزولی افزایش سالانه جمعیت نقاط شهری با چه شدتی ادامه یابد، با توجه به این‌که تأثیر برنامه‌های تجدید جمعیت و اثر عوامل اقتصادی محدود کننده رشد جمعیت در شهرها سریع‌تر آشکار می‌شود. (طالقانی، ۱۳۷۸، ۹)

۴-۲- کارایی شهرهای جدید

کارایی شهرهای جدید و توان رقابت آن‌ها با فعالیت‌های رقیب را می‌توان برحسب وضعیت هریک از شهرهای جدید یا بخش‌هایی از آن‌ها - آماده‌سازی‌ها - مورد سنجش قرار داد. آن‌چه مسلم است میزان شهرنشینی و رشد سطوح شهری، چه به صورت گسترش شهرهای موجود - در سطح یا ارتفاع - و چه به صورت ایجاد نقاط شهری جدید، تا مدت‌ها ادامه خواهد داشت.

شهرهای جدید، چنان‌که اشاره کردیم، در قیمت زمین و شرایط ساخت شهری واجد مزیت اقتصادی هستند و می‌توانند در بازار رقابت زمین و مسکن به خوبی عرض اندام نمایند. بدیهی است که چنین توانی موکول به کارایی در عملکرد، توجه به بهره‌وری از منابع موجود و رعایت صرفه‌های اقتصادی است. منظور از صرفه‌های اقتصادی معطوف شدن به

قیمت کمتر از طریق کاهش کیفیت نیست. یکی از دو مزیت عمده‌ای که برای شهرهای جدید بر شمردیم، وجود طرح و کیفیت مناسب کالبدی، زیست محیطی و اجتماعی در این شهرهاست و مدیران شهرهای جدید بایستی از این مزیت، با وجود هزینه‌هایی که خواهند داشت، بهره‌ لازم کسب نمایند.

شهرهای جدید متقاضیان و مشتریان خود را دارند و شرکت‌های ایجاد کننده شهرهای جدید نبایستی آن‌ها را به رقیبان واگذار کنند. این امر با توجه به بهای زمین، تولید انبوه و مشارکت تعاونی‌های مسکن و حمایت خدمات عمومی دست یافتنی است.

مسئله دیگر جلب سرمایه از طریق مشارکت‌های مردمی است که رسمیت نیز یافته است. در این عرصه شهرهای جدید بایستی کارایی و بازده مناسب مؤسسات خود را برای سرمایه‌گذاران تشریح کنند شهرهای جدید علاوه بر سود مشارکت امکانات ویژه‌ای در اختیار دارند که موقعیت مناسبی برای آن‌ها ایجاد می‌کند و به ویژه سرمایه‌گذاران کوچک را بسیار علاقه‌مند می‌سازد - سرمایه‌گذارانی که احتمالاً مصرف کننده نهایی محصول نیز خواهند بود.

۴-۳ علل عدم تحقق نقش شهرهای جدید در منطقه شهری کلانشهرها

توجه به نقش شهرهای جدید در شکل‌گیری سکونتگاه‌های منطقه شهری سابقه‌ای حدود ۳۰ ساله دارد و نخستین توجهات به اول دهه ۵۰ شمسی یعنی زمان تهیه طرح آمایش سرزمین (ستیران) برمی‌گردد. اما متأسفانه به رغم این توجهات که در طرح‌های گوناگون ملی و منطقه‌ای طی ۳۰ ساله گذشته مد نظر قرار گرفته، تحقق جمعیت پذیری این شهرها آن‌طور که انتظار می‌رفت به وقوع پیوسته است. برخی از دلایل این امر را می‌توان به شرح زیر توضیح داد:

۱ - عدم تفکیک برنامه‌های بلند مدت، میان مدت و کوتاه مدت

یکی از عوامل بسیار مؤثر در کندی حرکت شهرهای جدید، عدم درک مناسب جامعه حرفه‌ای از تفاوت برنامه‌هایی با افق‌های متفاوت است. ایجاد شهرهای جدید، با توجه به درگیر بودن گروه‌های مختلف در مکانیابی و طراحی و اجرا، مسلماً در مقیاس طرح‌های بلند مدت جای می‌گیرد. به عبارت دیگر توقع شکل‌گیری یک شهر جدید در دوره ملی ۵

تا ۱۰ ساله توقعی منطقی نخواهد آید - عدم انطباق با ساختار و استخوان‌بندی کالبدی مجموعه

در مکانیابی شهرهای جدید مجموعه شهری تهران، در مورد سه شهر جدید هشتگرد و پردیس و اشتهارد، به ساختار کالبدی مجموعه توجه نشده است. معیار اصلی در انتخاب مکان این شهرها - مثل بقیه شهرهای جدید - عمدتاً وجود اراضی قابل تملک و بی معارض، فاصله گرفتن از اراضی کشاورزی، ضوابط و ملاحظات فنی و... بوده و رعایت ساختار و استخوان‌بندی کالبدی مجموعه در زمره معیارهای اصلی قرار نگرفته است؛ در حالیکه واقعیت این است که تغییر دادن

این ساختار، به ویژه با توجه به امکانات بسیار محدود ما (به لحاظ مالی، فنی و مدیریتی)، در ایجاد و تجهیز فضاهای جدید شهری، و پراکنده‌تر و گسترده‌تر کردن ساختار کالبدی مجموعه اولاً به سادگی ممکن نبوده و ثانیاً به پراکندگی و گسترش بیشتر نابسامانی‌ها و تشدید عوارض اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی آن منجر می‌شود. نکته بسیار مهمی که در هرگونه اقدام با هدف تغییر، اصلاح یا ساماندهی این ساختار از جمله احداث شهرهای جدید، باید به آن توجه می‌شد این است که مکان‌گزینی و اسکان و استقرار جمعیت و فعالیت‌ها در فضاهای شهری تحت تأثیر عوامل اقتصادی و اجتماعی و در طی فرایندی تدریجی و پیچیده و در ارتباط متقابل با شرایط جغرافیایی و طبیعی (عوارض و جنس زمین و خاک، شرایط اقلیمی و...) و ساختارهای مصنوعی (شبکه راه‌ها، شهرها و آبادی‌ها، کارخانه‌ها و کارگاه‌ها و... صورت می‌گیرد، و نمی‌توان به سادگی و فقط به حکم پندارهای ما از «معقول» و «مطلوب»، و طرح‌ها و برنامه‌های صرفاً مبتنی بر معیارها و ضوابط فنی و مهندسی، جمعیت و فعالیت‌ها را از جایی به جای دیگر برد، و یا به هر جایی هدایت کرد، حتی اگر جایی که انتخاب کرده‌ایم، به لحاظ ارتفاع از سطح دریا و جهت باد و جنس و دانه‌بندی و مقاومت خاک و سطح سفره آب‌های زیرزمینی و ایمنی در برابر زلزله و الزامات حفاظت از محیط زیست و... مناسب‌ترین باشد. عامل انسانی و تمایلات و توانایی‌ها و محدودیت‌های گروه‌های مختلف جمعیت هم، لاقلاً به اندازه معیارهایی که برشمردیم مهم هستند.

با توجه به آنچه گذشت، می‌توان «عدم انطباق با ساختار و استخوان‌بندی کالبدی مجموعه» را یکی از دلایل عدم تحقق اهداف شهرهای جدید در مجموعه شهری تهران دانست.

۲ - عدم انطباق با ساختار اجرایی و نظام مدیریت شهری و مجموعه

نظام اجرائی و مدیریت شهری ما، فارغ از بحث شهرهای جدید، و به لحاظ ساختاری، دچار مشکلات و نارسایی‌هایی است که آثار و عوارض آن به ویژه در مجموعه شهری تهران بیشتر خود را نشان می‌دهد. هر مجموعه شهری، از جمله مجموعه شهری تهران، متشکل از شهرها و آبادی‌ها و کانون‌های متعدد جمعیت و فعالیت است که در ارتباط همه جانبه و متقابل با یکدیگر قرار دارند و سرنوشت هیچ یک از آن‌ها از دیگری جدا نیست. شکل‌گیری کرج یک میلیون نفری، اسلامشهر ۳۰۰ هزار نفری، سه شهر ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار نفری (قدس و ورامین و قرچک)، ۵ شهر بالای ۵۰ هزار نفر، و بیش از سی کانون جمعیتی بالای ده هزار نفر و... در شعاع ۳۰ - ۴۰ کیلومتری تهران، طی فقط سی سال، ناشی از وجود تهران است. همچنین شکل‌گیری ده‌ها شهر و کانون جمعیتی مهم در اطراف کرج،

اسلامشهر، شهریار، ورامین و... بدون وجود این شهرها ممکن نبود. هر روز هزاران و دهها هزار نفر جمعیت بین این شهرها و آبادی‌ها برای رسیدن به خانه یا محل کار در رفت و آمد هستند.

اما در مجموعه‌ای که عناصر و اجزای آن چنین به هم پیوسته و مرتبط هستند، اداره امور به عهده مجموعه ناهماهنگ و نامنسجمی از ۳۴ شهرداری مستقل و ۱۲ فرمانداری است، که هر کدام ناگزیر بنا به مصالح و مقتضیات خود و فارغ از آن چه در اطراف می‌گذرد، عمل می‌کنند.

علاوه بر این، به دلیل حاکمیت نظام بخشی در مدیریت اجرائی کشور، تأمین نیازهای متعدد این مراکز جمعیت و فعالیت در زمینه راه، زیر ساخت (آب، برق، گاز و...) و خدمات (آموزشی، بهداشتی، درمانی و...) به عهده وزارتخانه‌های متعددی است که آن‌ها نیز هر یک بنا به مصالح و مقتضیات خود (که عمدتاً از سیاست‌ها و خط‌مشی‌های ملی و منطقه‌ای و نه محلی سرچشمه می‌گیرد) عمل می‌کنند، و چارچوب‌های تعریف شده و مشخص برای هماهنگی آن‌ها در اغلب امور وجود ندارد. به این ترتیب، مدیریت‌های محلی (فرمانداری‌ها و شهرداری‌ها)، علاوه بر مشکل از هم گسیختگی و ناهماهنگی، به دلیل نقش مهم بخش‌ها، برای حل مسائل و تأمین نیازهای حوزه تحت مدیریت خود فاقد اختیارات قانونی لازم هستند.

اما به همه این مشکلات، مدیریت‌های محلی و بخش‌های اجرائی در قبال آن چه در حوزه عمل و وظایف آن‌ها می‌گذرد مسئولند و به موقع یا با تأخیر، نیازهای متعدد مردم شهرها و آبادی‌ها را در زمینه راه، آب، برق و مدرسه، درمانگاه ... و امنیت، تأمین می‌کنند.

اما شهرهای جدید، در عمل، خارج از این سیستم قرار دارند. مدیریت آن‌ها به عهده شرکت‌های عمران است. برخورد بخش‌های اجرائی با آن‌ها بسیار متفاوت از برخورد آن‌ها با سایر شهرها و آبادی‌هاست. در حالیکه بسیاری از شهرها و شهرک‌ها و آبادی‌ها و تعاونی‌ها، حتی آن‌ها که غیر رسمی شکل گرفته‌اند، از خدمات بخش‌های اجرائی برخوردار می‌شوند، تأمین آب و برق و مدرسه و پاسگاه و امکانات رفت و آمد و دسترسی شهرهای جدید بسیار ساخت و گاه ناممکن است. هرچند در مصوبات مسئولان، بخش‌های اجرائی ملزم به حمایت از شهرهای جدید هستند، اما در واقعیت تأمین این حمایت بسیار مشکل است. نتیجه این که بسیاری از شهرهای جدید در حالیکه راه‌ها و خانه‌ها و مغازه‌ها و... را ساخته‌اند، به دلیل نبود آب یا برق یا مدرسه یا پاسگاه یا اتوبوس یا... قابل سکونت نیستند. این وضعیت، یعنی فقدان پیوند و ارتباط ساختاری، و جدایی نظام مدیریت شهرهای جدید از نظام اجرائی و مدیریت مجموعه، نیز از عوامل مؤثر در عدم تحقق اهداف شهرهای جدید به شمار می‌آید. (غمامی، ۱۳۷۸، ۷۸)

۲ - عدم جدیت سیاستگذاران و عدم تطابق برنامه‌های عملیاتی و سیاست‌های کلان

از دیگر چالش‌هایی که در راه تحقق نقش شهرهای جدید رخ نموده است عدم جدیت و باور سیاستگذاران کلان درگیر موضوع شهرسازی بوده است. می‌توان گفت غیر از شرکت عمران شهرهای جدید که بنا به وظایف خود به دنبال احداث شهرهای جدید بود، حتی در بدنه وزارت مسکن و شهرسازی نیز احداث شهرهای جدید با جدیت دنبال نمی‌شد و همواره با مخالفت‌هایی روبه‌رو بود. این امر در سایر دستگاه‌های درگیر نظیر دستگاه‌های تأمین کننده آب، یا ارتباطات جاده‌ای و ریلی، همچنین تأمین‌کنندگان بودجه، نهادهای محلی توسعه شهری و خلاصه تمامی نهادهای درگیر با شدت بیشتری دنبال می‌شد. به عبارت دیگر به موضوع احداث شهرهای جدید که نوعی سیاست فزاینده کلان به منظور تأمین مناطق مناسب توسعه برای جمعیت رو به افزایش شهرنشین کشور بود، با دید یک پروژه اجرایی بخشی نگاه می‌شد که کسی خود را ملزم به همکاری با آن نمی‌دید. هرچند از شدت این امر با تصویب قانون ایجاد شهرهای جدید - و پس از آن آیین‌نامه اجرایی آن - کاسته شد.

۳ - تغییر سیاست‌های کلان شهرنشینی از جهت‌گیری در ایجاد مطلوبیت و کیفیت شهری به سوی جهت-

گیری مرتبط با تأمین مسکن

رشد شتابنده جمعیت شهرنشین کشور موجب بروز مشکل مسکن به شکل گسترده گردید. این امر توجهات مسئولان شهرنشینی را از سیاست‌های کلان شهرنشینی که ایجاد نقاط مناسب سکونت است، به مسئله تأمین مسکن آن با دیدی کمی نگر تغییر جهت داد.

این موضوع سبب شد شهرهای جدید که به‌طور همزمان به کمیت و کیفیت توجه داشتند در اثر تغییر سیاست‌های مقطعی، تولید انبوه مسکن را در اولویت قرار دهند. لذا شهرهای جدید به نقاطی برای اسکان افراد کم درآمد و میان درآمد جامعه تبدیل شدند و ساخت و سازهای تعاونی‌های مسکن اولین نمود کالبدی شهرهای جدید شد. این امر خود تأثیرات روانی‌ای به دنبال داشت که باعث عدم تمایل گروه‌های بالای درآمدی یا گروه‌های خواهان زندگی در فضای مطلوب گردید. در حالیکه با توجه به مشکلات مختلف موجود در تهران نظیر آلودگی‌های زیست‌محیطی، خطر سوانح طبیعی، ترافیک، آسیب‌های اجتماعی و نظایر این‌ها، این شهرها می‌توانستند به عنوان نقاط رقیب برای تهران جاذب جمعیت بیشتری باشند. جمعیتی که به هر طریق برای رهایی از مشکلات تهران طی ۱۵ سال گذشته در پیرامون این شهر با تبدیل نقاط روستایی به شهرک‌های حومه‌ای در پی مفری برای گریز از مشکلات تهران بود.

۴ - عدم توجه به تفاوت‌های بنیادین شهرهای جدید با سایر نقاط شهری و اشتباهات برنامه‌ریزی به دلیل

نو بودن موضوعات مرتبط

هرچند شکل‌گیری شهرهای جدید مخصوصاً در دوره معاصر و پس از جنگ جهانی دوم سابقه گسترده‌ای در بین کشورهای گوناگون دارد که در بخش مربوط به آن ملاحظه شد، اما موضوع ایجاد شهرهای جدید به شکلی متمرکز و در تعداد بسیار، موضوع کاملاً جدیدی در تجربیات کشور بود. این امر موجب بروز اشتباهاتی در برنامه‌ریزی‌ها و پیش‌بینی‌های مرتبط گردید. از فاحش‌ترین اشتباهات که تقریباً در تمامی طرح‌های جامع شهرهای جدید تکرار شده است، پیش‌بینی حجم و گروه‌بندی جمعیتی در این شهرهاست که به مسئله ایجاد توقعات زود هنگام از طرح‌های بلند مدت دامن زده است. با توجه به بررسی‌های انجام شده به وسیله نگارنده تقریباً در تمامی طرح‌ها ترکیب جمعیتی اسکان یابنده در شهرهای جدید مشابه مناطق پیرامونی یا شهر مادر در نظر گرفته شده، در حالیکه مطالعات میدانی حاکی از اسکان جمعیت جوان در شهرهای جدید است که مشابهتی با نقاط پیرامونی ندارد. بررسی انجام شده در شهر جدید اندیشه و شهر جدید هشتگرد، جوانی جمعیت اسکان یافته در شهرهای جدید را تأیید می‌کند. در مطالعات انجام شده در ۹ شهر جدید دیگر نیز این امر تأیید گردید. از طرف دیگر جمعیت‌پذیری شهرهای جدید معمولاً براساس نمودار خطی با شتاب افزایش ثابت در طی دوره برنامه‌ریزی در نظر گرفته شده است. به عبارت دیگر تغییرات در سال‌های اولیه بسیار کند است، سپس با شیب ملایم و از زمان رسیدن به حدی از جمعیت با شتاب بسیار زیاد انجام می‌پذیرد. نمودار تغییرات جمعیتی پولاد شهر و اندیشه به خوبی نشان‌دهنده این امر است. تفاوت‌های برشمرده موجب گردید که پیش‌بینی‌ها - که دارای مشکلات اساسی بود - تحقق نیابد و دل‌نگرانی نسبت به این که اساساً آینده این شهرها چه خواهد شد پدیدار گردد.

۵ - اعمال روبه‌های متناقض

یکی از دلایل عدم شکل‌گیری به موقع شهرهای جدید اعمال سیاست‌های متناقض و عدم پایبندی به طرح‌های از پیش اندیشیده بود، که مخصوصاً در منطقه شهری تهران بسیار مشهودی به چشم می‌خورد.

به‌رغم پیش‌بینی‌های طرح جامع تهران (مصوب ۱۳۷۰) ظرفیت جمعیتی شهر تهران را ۷ میلیون و ۶۵۰ هزار نفر تعیین کرده بود و اسکان بیش از این جمعیت را خارج از توان جمعیت‌پذیری شهر می‌دانست. این امر در زمان حاضر کاملاً مشهود است و فقدان توان‌های محیطی در شهر تهران هر روز بحران جدیدی را ایجاد می‌کند. در این میان شهرداری تهران به سیاست افزایش تراکم ساختمانی و در نتیجه افزایش جمعیت بر اثر افزایش تراکم ساخت و ساز

روی آورد و به رغم هشدارهای جدی کارشناسی، سیاست معروف تراکم فروشی را از ابتدای دهه ۱۳۷۰ آغاز کرد، که با شدت و ضعفی که در دوره‌های مختلف با آن روبه‌رو بود، همچنان به‌طور غیرمنطقی ادامه دارد. ظرفیت اشباع شده ترافیکی معابر شهری بارزترین نمود این سیاست اشتباه است که تقریباً شهر تهران را قفل کرده است. اعمال این سیاست دو اثر متفاوت داشت: اول آن‌که به لحاظ افزایش قیمت مسکن گروهی از مردم که امکان خرید مسکن در شهر را نداشتند به حاشیه‌ها روی آوردند و دوم آن‌که شهرهای جدید متقاضیان بالقوه خود را از دست دادند.

اولی به‌طور غیرمستقیم نیز بر روی جمعیت‌پذیری شهرهای جدید تأثیر گذاشت. به عبارت دیگر اول که به حاشیه روستاهای کلانشهری رانده شدند موجب گردیدند تا سیاست‌های انفعالی در پیش گرفته شود و این روستاها یکی پس از دیگری به شهر تبدیل گردند. همانگونه که در بخش شکل‌گیری کالبدی شهر تهران ذکر شد، طی مدت ۱۰ سال تعداد شهرهای منطقه شهری تهران به حدود دو برابر افزایش یافتند. این روستاهای شهر شده نقطه رقیبی برای شهرهای جدید شدند. هرچند شاید در مرحله اول چه بسا ساکنان این دو نوع سکونت‌گاه با یکدیگر اختلاف فاحشی دارند اما پس از شهر شدن این نقاط، امکان رقابت ایجاد می‌گردد. (داودپور، ۱۳۸۳، ۷۵-۷۶)

۶ - عدم انطباق با ویژگی‌های اقتصادی - اجتماعی جمعیت نیازمند مسکن

یکی از هدف‌های مهم و اعلام شده شهرهای جدید پاسخگویی به نیاز مسکن گروه‌های کم و میان درآمد بوده است، اما وضع موجود نشان می‌دهد که این هدف تحقق نیافته است: بخش قابل توجهی از جمعیت مجموعه شهری تهران از گروه‌های کم درآمد هستند. این گروه‌ها به دلیل عدم توانایی پرداخت قیمت زمین و مسکن در محدوده شهر تهران و سایر شهرهای مجموعه، عمدتاً به صورت غیر رسمی در اراضی حاشیه یا اطراف شهرها و آبادی‌ها و راه‌های اصلی مجموعه ساکن شده‌اند. ابعاد این پدیده با توجه به زمان نسبتاً کوتاهی که از گسترش اسکان غیر رسمی و شکل‌گیری مجموعه شهری تهران می‌گذرد قابل توجه است. برآوردها نشان می‌دهد که طی بیست ساله ۱۳۵۵ - ۱۳۷۵، حدود ۴۰ درصد از پنج میلیون نفر اضافه جمعیت مجموعه به صورت غیر رسمی در آن ساکن شده‌اند. بزرگترین شهرهای مجموعه، پس از تهران و کرج یعنی اسلامشهر و قدس و قرچک و... کانون‌هایی بوده‌اند که به صورت غیر رسمی شکل گرفته و بعداً به شهر تبدیل شده‌اند. تنها طی پنجاه ساله ۱۳۷۰ - ۱۳۷۵، از ۹ شهر تازه مجموعه، ۴ شهر عمده آن یعنی اکبرآباد، ملارد، پاکدشت و حسن‌آباد با مجموع جمعیت حدود ۲۳۰ هزار نفر جزو مراکز اسکان غیر رسمی بوده‌اند. طی دو سال گذشته نیز از ۹ آبادی که به شهر تبدیل شده‌اند، ۸ آبادی در زمره مراکز اسکان غیر رسمی بوده‌اند

(باقرآباد، سلطان‌آباد و...) در حال حاضر نیز ۱۷ مرکز اسکان غیر رسمی که هر یک بیش از ده هزار نفر جمعیت دارند در انتظار شهر شدن هستند.

روند اسکان غیررسمی گروه‌های کم درآمد معمولاً به این صورت است که هر جا که به شهر تبدیل می‌شود و قیمت زمین در آن افزایش می‌یابد، فرد کم درآمد چون قادر به خرید زمین شهری نیست، به دنبال زمین ارزان، به بیرون از محدوده شهر رو می‌آورد. شهرهای جدید به دلیل تبعیت از «سیاست خودکفایی» (یعنی تأمین زیرساخت‌ها و خدمات از منابع مالی شرکت‌های عمران و بدون کمک دولتی) قیمت زمین را بر مبنای هزینه‌های آماده‌سازی و نیز قیمت زمین در شهرهای همسایه تعیین می‌کنند. در نتیجه امکان ساکن شدن گروه‌های کم درآمد در این شهرها به دلیل قیمت بالای زمین میسر نیست.

علاوه بر این، اندازه قطعات تفکیکی و نوع واگذاری‌ها نیز شهرهای جدید را از دسترسی کم درآمدها دور کرده است: قطعه ۲۰۰ متری، در واگذاری انفرادی، برای خانوار کم درآمد، هم بزرگ است و هم گران. قطعات مشاعی نیز که استفاده از آنها مستلزم تشکل در تعاونی‌هاست، برای بخش وسیعی از مردم کم درآمد که شغل‌های غیر سازمان یافته، موقت یا غیررسمی دارند مناسب نیست.

مسئله مهم دیگر این است که برای گروه‌های کم درآمد، دسترسی به کانون‌های اصلی تمرکز فرصت‌های اشتغال و تسهیلات و خدمات شهری اهمیت حیاتی دارد. بنابراین شهرهای جدیدی که از این مراکز دور هستند (هشتگرد، پردیس و اشتهارد) برای گروه‌های کم درآمد جاذبه ندارند.

گروه‌های میان درآمد هیچ یک از مشکلات فوق را ندارند، لیکن وجود تسهیلات و خدمات شهری و امنیت برای آنها بسیار اهمیت دارد. گروه‌های کم درآمد به جایی که آب و برق و مدرسه و... نیست عادت دارند، اما گروه‌های میان درآمد بدون این‌ها نمی‌توانند زندگی کنند. بنابراین، شهرهای جدید که هر کدام در بعضی از این تسهیلات و خدمات دچار مشکل هستند، با وجود این‌که جهت‌گیری آنها در عمل به سمت گروه‌های میان درآمد بوده است، تاکنون نتوانسته‌اند متناسب با سرمایه‌گذاری‌های انجام شده این گروه‌ها را جذب کنند. مشکل دیگر گروه‌های میان درآمد (که اغلب در چارچوب تعاونی‌ها اقدام به ساختمان سازی کرده‌اند)، ناتوانی آنها در تأمین به موقع منابع مالی، و نیز ناکارایی تشکیلات تعاونی‌هاست که به طولانی شدن زمان ساختمان و گاه توقف آن می‌انجامد. سیاست کاهش حمایت از تعاونی‌ها و پشتیبانی از انبوه‌سازان نیز که برای حل این مشکل اتخاذ شده است، تاکنون حاصل نداده است.

خلاصه این که «عدم انطباق با ویژگی‌های اقتصادی - اجتماعی جمعیت نیازمند مسکن» نیز به دلیل فقدان جهت‌گیری‌ها و سیاست‌های مشخص اجتماعی در زمینه تأمین مسکن (و در نتیجه نبود هدف‌های کمی و مشخص برنامه‌های مسکن)، یکی دیگر از دلایل عدم تحقق اهداف شهرهای جدید بوده است.

۷ - فقدان سیاست‌ها و برنامه‌های جامع و یکپارچه در زمینه مسکن و توسعه کالبدی مجموعه شهری

همه آن‌چه تا این‌جا به عنوان علت‌های عدم تحقق اهداف شهرهای جدید برشمردیم، ناشی از علت اصلی دیگری هستند و آن «فقدان سیاست‌ها و برنامه‌های جامع و یکپارچه در زمینه مسکن و توسعه کالبدی مجموعه شهری» است. در زمان آغاز اجرای سیاست شهرهای جدید (۱۳۶۵)، جمعیت مجموعه شهری تهران حدود ۷/۹۳۰/۰۰۰ نفر بود که تا سال ۱۳۷۵ به حدود ۱۰/۳۴۴/۰۰۰ نفر افزایش یافته و طبق پیش‌بینی‌های انجام شده (مطالعات جمعیتی طرح مجموعه شهری تهران) تا سال ۱۴۰۰ به حدود ۱۷/۸ میلیون نفر خواهد رسید. شهرهای جدید مجموعه شهری تهران در نهایت تکلیف مکان و نحوه اسکان حدود یک میلیون نفر را معلوم می‌کنند. تا امروز ۲/۵ میلیون نفر اضافه جمعیت ده ساله گذشته (۱۳۶۵ - ۱۳۷۵)، بالاخره به شکلی در مجموعه جا گرفته‌اند، اما تکلیف ۷/۵ میلیون نفر اضافه جمعیت آینده چیست؟

پاسخ به این سؤال و سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی و اقدام برای حل مسئله‌ای با این اهمیت به عهده کدام مرجع است؟ ممکن است گفته شود که «این حرف درست، ولی چه ارتباطی به موضوع خاص شهرهای جدید دارد؟» چرا که سازنده شهرهای جدید نه سرمایه‌گذاری خصوصی، که وزارت مسکن و شهرسازی و دولت است، و حوزه عمل دولت، لاقلاً در عرصه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی، کل یک مسئله است نه بخشی از آن.

اگر تصویری را که از تحول جمعیتی گذشته و چشم‌انداز آینده داده شد مبنا قرار می‌دادیم، قطعاً به این نکته مهم توجه می‌کردیم که تمامی سطوح شهری جدیدی که در جریان افزایش جمعیت ۲/۵ میلیون نفری ده سال گذشته به سطح مجموعه شهری تهران اضافه شده‌اند و یا برای پاسخگویی به نیازهای ۷/۵ میلیون نفر افزایش جمعیت آینده اضافه خواهند شد، همه، به اعتباری، شهرهای جدید هستند. در این صورت، این تصور محدود و جدا از واقعیت را که الان داریم نمی‌داشتیم و تعریف ما از شهر جدید (در یک منطقه کلانشهری) چیز دیگری بود، و اقدام ما هم چیز دیگر.

اگر سیاست و برنامه و طرحی برای هدایت توسعه کالبدی مجموعه شهری می‌داشتیم، که در آن ارتباط بین ساختار کالبدی مجموعه و تمایلات و توانایی‌ها و محدودیت‌های گروه‌های مختلف مردم معلوم شده بود، و شهرهای جدید نه به صورت جزایری مستقل، که به عنوان اجزا و عناصر یک طرح یکپارچه و هماهنگ و ابزاری برای ساماندهی توسعه

منطقه، در آن مطرح شده بودند، مشکل «عدم انطباق موقعیت و مکان شهرهای جدید» با ساختار کالبدی مجموعه را نمی‌داشتیم.

اگر سیاست و برنامه‌ی جامعی برای حل مسئله مسکن می‌داشتیم که در هماهنگی و در چارچوب یک سیاست و برنامه و طرح کالبدی، و بر مبنای نیازها، تمایلات و امکانات و محدودیت‌های گروه‌های مختلف جامعه شکل گرفته بود، و سهم و نقش دولت، بخش خصوصی، تعاونی‌ها و مردم در تحقق آن معلوم شده بود، مشکل «عدم انطباق با ویژگی‌های اقتصادی - اجتماعی گروه‌های نیازمند مسکن» را هم نمی‌داشتیم. در چنین صورتی اگر هدف ما گروه‌های کم درآمد می‌بود، به جای این که با قواعد بازار زمین بفروشیم، حمایت همه جانبه و «تأمین حداقل نیاز» آن‌ها را در دستور کار قرار می‌دادیم، مکان شهرها را درست انتخاب می‌کردیم، نحوه‌ی عرضه‌ی زمین (تفکیک، واگذاری، قیمت و...) و نحوه‌ی ساخت لازم مسکن را با امکانات آن‌ها هماهنگ می‌کردیم و... اگر هدف ما گروه‌های میان درآمد می‌بود، به آن‌ها در تأمین منابع مالی و رفع موانع اداری و فنی بیشتر کمک می‌کردیم، اولویت‌های اجرائی را به نحو دیگری تعیین می‌کردیم و سرمایه‌ها و توان‌های محدود خود را به سمتی هدایت می‌کردیم که شهرهای جدید قبل از هر چیز بتوانند تسهیلات و خدمات ضروری مورد نیاز آن‌ها را عرضه کنند.

و بالاخره، از سیاست و برنامه و طرح جامع و یکپارچه برای تأمین مسکن و هدایت توسعه کالبدی مجموعه می‌داشتیم، اولاً به این نکته توجه می‌کردیم که هرچند موضوع تأمین مسکن و نیز موضوع هدایت توسعه شهری به عهده‌ی یک «بخش» (وزارت مسکن و شهرسازی) است، اما هر دو موضوع به لحاظ ماهیت «میان‌بخشی» هستند و برخورد با آن‌ها، هم در سطح سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی و هم در سطح اجرائی، مستلزم فعالیت مستمر و هماهنگ و یکپارچه بخش‌ها و سازمان‌های متعدد است؛ و ثانیاً معلوم می‌شد که این هماهنگی در چارچوب نظام فعلی مدیریت شهری (که به مشکلات آن اشاره شد)، قابل حصول نیست. با روشن شدن این دو مطلب اولاً برای اصلاح وضع موجود و ایجاد «مدیریت سطح کلانشهر» اقدام می‌کردیم، و ثانیاً مدیریت شهرهای جدید، به جای این که با موضوع شهرسازی، همانند پروژه‌های عمرانی (مثل سدسازی، راه‌سازی، و خانه‌سازی و...) برخورد کند، با قرار گرفتن در چارچوب «مدیریت واحد کلانشهر»، توانایی لازم برای تحقق اهداف خود را به دست می‌آورد. در این صورت مشکل «عدم انطباق با ساختار اجرائی و نظام مدیریت شهری مجموعه» را هم نمی‌داشتیم.

و اما این که چون آن چه آغاز کرده‌ایم باید به انجام برسد، اقداماتی که تاکنون به منظور تأمین حمایت و کمک مالی دولت به شهرهای جدید، جلب مشارکت سرمایه‌گذاران و انبوه‌سازان، هماهنگی با مدیریت‌های محلی و... از سوی

مراجع مسئول و شرکت عمران شهرهای جدید برای رفع مشکلات و موانع موجود انجام شده‌اند، همه ضروری و مفید هستند. ولی اگر برخورد مؤثر و همه جانبه با مسئله مسکن و توسعه شهری، و استفاده صحیح (و به دور از اتلاف) از منابع محدود مالی و فنی و انسانی مورد نظر باشد، تهیه و تدوین سیاست‌ها و برنامه‌ها و طرح‌های جامع و کل نگر در زمینه تأمین مسکن و هدایت توسعه شهری - بر مبنای ویژگی‌های اقتصادی - اجتماعی گروه‌های مختلف جمعیت، و همچنین اصلاح نظام مدیریت مجموعه شهری، متناسب با نیازها و الزاماتی که بر شمرديم، ناگزیر و ضروری است. (افضلی، ۴۲، ۱۳۸۸)

۴-۳ بررسی عملکرد شهرهای جدید ایران

از مجموع ۱۸ شهر جدید مصوب پس از انقلاب، ۱۳ شهر در مرحله اجرایی (آماده‌سازی زمین) قرار گرفته‌اند. از این تعداد به جزء بینالود، ۱۲ شهر جدید دیگر وارد جریان زندگی و اسکان جمعیت شده‌اند. به دلیل این‌که مهمترین نقش و عملکرد شهرهای جدید کشور جذب سرریز جمعیت و آرایه مسکن می‌باشد، شاخص ساخت و سازهای مسکونی و جمعیت اسکان یافته بر مبنای جدیدترین اطلاعات موجود در این شهرها به شرح زیر می‌باشد.

الف- وضعیت ساخت و سازهای مسکونی

کل واحدهای مسکونی در ۱۲ شهر جدید تا پایان شش ماهه اول سال ۱۳۷۸ برابر با ۸۷۲۶۷ واحد بوده است. از این تعداد ۵۷۸۳۱ واحد یا به عبارتی ۶۶/۲۷ درصد در حال احداث و ۲۹۴۳۶ واحد یا ۳۳/۷۳ درصد تکمیل شده و پایان یافته است. همچنین بیشترین ساخت و ساز مربوط به بهارستان (با ۱۸۷۹۵ واحد) و کمترین مربوط به پرنده (با ۷۳۶ واحد) بوده است.

جدول - تعداد ساخت و سازهای مسکونی در شهرهای جدید تا پایان شش ماهه اول سال ۸۷

رتبه	نام شهرهای جدید	واحد مسکونی در حال احداث	واحد مسکونی پایان یافته	جمع
۱	بهارستان	۸۲۴۵	۱۰۵۵۰	۱۸۷۹۵
۲	پردیس	۱۵۸۰۰	۲۳۰۸	۱۸۱۰۸
۳	اندیشه	۹۳۵۳	۵۱۲۸	۱۴۴۸۱
۴	هشتگرد	۸۷۶۱	۲۲۲۴	۱۰۹۸۵

۷۹۲۶	۳۷۵۶	۴۱۷۰	پولادشهر	۵
۳۸۴۹	۳۳۸۵	۱۵۶۴	مهاجران	۶
۳۸۲۸	۷۷۸	۳۰۵۰	سهند	۷
۲۶۶۸	۳۸۸	۲۳۸۰	گلبهار	۸
۲۴۵۰پ	۹۰۳	۱۵۴۷	مجلسی	۹
۲۲۰۵	۴۹۰	۱۷۱۵	صدرا	۱۰
۱۲۳۶	۶۴۹	۵۸۷	عالی شهر	۱۱
۷۳۶	۷۷	۶۵۹	پرند	۱۲
۸۷۲۶۷	۲۹۴۳۶	۵۷۸۳۱	جمع	

منبع (شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۷، ۱۶)

جهت افزایش ساخت و ساز حمایت از سازندگان واحدهای مسکونی (اعم از انفرادی، تعاونی ساز و انبوه ساز) به طرق گوناگون در شهرهای جدید از قبیل اعطای تسهیلات بانکی و غیره می تواند مفید باشد.

ب- جمعیت اسکان یافته

پس از شروع روند ساخت و سازهای مسکونی، جذب و اسکان جمعیت و تأمین خدمات و امکانات شهری از اهمیت فوق العاده برخوردار است. هرچه میزان اسکان و جذب جمعیت در شهرهای جدید بیشتر باشد، روند توسعه آن نیز مطلوب تر خواهد بود.

جذب و اسکان جمعیت در ۱۲ شهر جدید مطابق جدول بیانگر آن است که تا پایان شش ماهه اول سال ۱۳۷۹، تعداد ۱۴۷۷۳۶ نفر در این شهرها ساکن شده اند. از نظر تعداد جمعیت، بیشترین تعداد مربوط به شهر جدید بهارستان با ۵۰۰۰۰ نفر جمعیت و کمترین مربوط به شهر جدید پرند با ۵۸۸ نفر جمعیت است. جمعیت پذیری شهرهای جدید «تابعی از ضریب توسعه بوده و از مدل نمایی تبعیت می کند. بنابراین، می توان انتظار داشت که به تأمین تأسیسات زیر بنایی و خدمات روبنایی و توسعه اشتغال در شهرهای جدید، امکان پذیری و قابلیت جذب جمعیت در این شهرها به سرعت بالا رفته و به آستانه های پیش بینی شده برسد». عملکرد شهرهای جدید ایران از نظر شاخص ساخت و سازهای مسکونی و جمعیت اسکان یافته، به طور کلی (به جز شهر جدید بهارستان) ضعیف است. به دلیل این که شهرهای جدید ایران تا این زمان باید ارقامی به مراتب بیش از این، از این دو بعد به دست می آوردند، و پیشرفت کارها می-

بایست بیشتر از اندازه‌های کنونی باشد لذا با بررسی عملکرد شهرهای جدید ایران چنین نتیجه می‌گیریم که این شهرها، هزینه زیادی داشته‌اند، از لحاظ خدمات متکی به مادر شهر بوده‌اند، مسأله مهاجرت و حاشیه‌نشینی حل نشده است و شهرهای جدید عملکرد خوابگاهی پیدا کرده‌اند. (عیسی زاده، ۱۶۸، ۱۳۸۳)

ج- عمده‌ترین مسائل شهرهای جدید کشور

به‌طور کلی عمده‌ترین مسائلی که باعث عملکرد ضعیف شهرهای جدید کشور شده‌اند، عبارتند از: نخست: «فقدان برنامه‌ریزی منطقه‌ای و توجه صرف به طرح‌های شهری که نتیجه این امر در غالب موارد باعث ایجاد صدمات جبران‌ناپذیر به توان زیست محیطی و منابع غیر قابل احیاء بوده است». این عامل متوجه انواع توسعه‌ها و ساخت و سازها می‌شود که در مورد شهرهای جدید نمودی قوی‌تر دارد.

دوم: اعلام این مطلب که از سوی وزارت مسکن و شهرسازی که این شهرها بدون کمک دولت ساخته می‌شوند و در نتیجه هیچ یک از بخش‌ها و دستگاه‌های دولتی تعهدی برای پاسخگویی به نیازهای این شهرها ندارد، و سبب بار مالی سنگین برای مدیران شهرهای جدید شده است. سوم: مهمترین مشکل شهرهای جدید در تمام دنیا فقدان هویت است. در مورد شهرهای جدید ایران نیز « باید بگویم شهرهای جدیدی که بنیاد گذارده‌ایم از آنرو که فاقد یک خصیصه متمایز هویتی است هیچ انگیزه غرورآمیزی برای شهروندان آن که خود را وابسته به آن بدانند ایجاد نکرده است». (عیسی زاده، ۱۶۷-۱۶۹، ۱۳۸۳)

۴-۴ جایگاه شهرهای جدید در طرح‌های ملی و منطقه‌ای

طرح مجموعه شهری تهران و شهرهای جدید

طرح مجموعه شهری تهران آخرین طرحی است که تاکنون برای تهران در قالب یک مجموعه شهری به تصویب رسیده است. در این طرح منطقه کلانشهری تهران - یعنی تهران و شهرها و روستاهای پیرامون آن در محدوده استان تهران، به استثنای شهرستان فیروزکوه - مورد بررسی و طراحی قرار گرفته است. نقطه آغاز این طرح، مصوبه مورخ ۱۳۷۴/۷/۲۶ هیئت وزیران بوده و توجه اصلی به مدیریت و طرح‌ریزی منطقه شهری تهران معطوف بوده است.

در مطالعاتی که برای مکانیابی اراضی قابل توسعه در حوزه‌های شهری در سطح منطقه مشمول طرح مذکور انجام شده، معیارهای زیر مد نظر قرار گرفته است:

– استفاده حداکثر از ظرفیت محدودهای شهری طرح‌های مصوب.

– حفاظت از اراضی کشاورزی و باغ‌ها.

- جلوگیری از پراکندگی توسعه مسکونی.
 - ایجاد انسجام در ساختار کالبدی حوزه‌های شهری.
 - تقویت شهرهای جدید در دست احداث.
 - استفاده حداکثر از شبکه‌های تأسیسات زیر بنایی موجود و مصوب.
 - افزایش ایمنی در برابر سوانح (با توجه به خطر زلزله در منطقه).
- همانگونه که ملاحظه می‌شود، علاوه بر آن که تقویت شهرهای جدید در دست احداث از جمله معیارهای در نظر گرفته شده است، اما بقیه موارد نیز می‌تواند در قالب توسعه شهرهای جدید صورت پذیرد.
- وجود شهرهای جدید در منطقه این امکان را فراهم کرده است که با توجه به ظرفیت محدوده‌های مصوب و گنجایش شهرهای جدید مصوب، در مراحل توسعه حوزه‌های شهری در مقاطع کوتاه مدت و میان مدت نیاز به اراضی مکانیابی شده برای توسعه مناطق جدید به حداقل برسد.
- براساس مطالعات طرح مجموعه شهری تهران در سال ۱۳۷۵ حدود ۱۰/۳ میلیون نفر در محدوده طرح زندگی می‌کردند که ۹۲/۶ درصد آن‌ها در داخل حوزه‌های شهری پیش‌بینی شده در طرح سکونت داشتند. براساس پیش‌بینی طرح مذکور در سال ۱۴۰۰ حدود ۴۷/۵ درصد از کل جمعیت مجموعه در محدوده شهر تهران و ۴۲/۹ درصد در ۸ حوزه شهری مجموعه و ۹/۶ درصد نیز در ۱۰۳۰ آبادی پراکنده که خارج از حوزه‌های شهری مجموعه قرار دارند ساکن خواهند شد. (داودپور، ۷۲، ۱۳۸۳)

طرح پایه آمایش سرزمین اسلامی

طرح پایه آمایش سرزمین اسلامی به عنوان اقدامی برای بهینه کردن رابطه جمعیت، فضا و فعالیت‌ها تهیه گردید. اهداف طرح مذکور این‌ها هستند:

- ساماندهی فضای ملی به منظور جلوگیری از رشد نامتعادل در مقیاس و عملکرد شهرها و کاهش تمرکز بیش از حد در تهران.
- تأمین و تنظیم فضاهای توسعه در قالب محورها، نواحی و کانون‌های سازمان یافته.
- سازماندهی و تقویت جامعه روستایی هماهنگ با ضرورت توسعه ملی به منظور کاهش تفاوت بین شهر و روستا.
- ساماندهی جامعه شهری به منظور پشتیبانی از جامعه روستایی و توسعه امکانات اشتغال صنعتی مولد در کشور.

- تأمین پوشش مناسب خدمات و امور زیر بنایی (به ویژه شبکه‌های ارتباطی و انتقال انرژی) و توزیع بهینه فعالیت-ها در پهنه سرزمین به منظور از بین بردن عدم تعادل‌ها.

- توزیع مناسب فضاهای زیست و فعالیت‌ها با بهره‌گیری بهینه از امکانات طبیعی در جهت حفاظت محیط زیست و احیای منابع طبیعی.

- سازماندهی فضای توسعه کشور براساس تقویت پیوندهای اجتماعی میان اقوام مختلف و حفظ میراث فرهنگی جامعه.

در این طرح اولویت‌های مکانی در توسعه فضای مورد توجه بوده است و در بخش سیاست‌های شهری ضمن سطح‌بندی شهرها، سیاست‌گذاری‌های مورد نظر در خصوص شهرها، با توجه به اندازه شهر مشخص شده است.

در این طرح همچنین نقش‌های مورد نظر برای شهرهای جدید به شرح زیر تعریف می‌شود:

- کمک به ساماندهی فضا و جلوگیری از قطبی شدن بیش از حد آن.

- تعادل بخشیدن به نظام مراکز جمعیتی.

در طرح آمایش سرزمین اسلامی، ایجاد شهرهای جدید در مناطقی پیش‌بینی شده است که نیاز به مرکزی جدید محسوس باشد، ولی به علت تاریخی و شرایط منطقه‌ای و ملی امکان ظهور آن در گذشته فراهم نشده باشد. بایستی یادآوری کرد که در زمان تهیه طرح پایه آمایش سرزمین اسلامی احداث نسل جدید شهرهای جدید در ایران آغاز شده بود و حدود یک دهه از اولین مصوبات مربوط به احداث شهرهای جدید می‌گذشت.

طرح کالبدی ملی

طرح کالبدی ملی از دیگر طرح‌های در سطح ملی است که به عنوان بخشی از طرح جامع سرزمین به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید. در تعریف اهداف این طرح به سه هدف اصلی اشاره شده است:

- مکانیابی برای گسترش آینده شهرهای موجود و ایجاد شهرهای جدید.

- پیشنهاد شبکه شهری آینده یعنی اندازه شهرها و چگونگی استقرار آن‌ها و سلسله مراتب میان شهرها به منظور تسهیل مدیریت و خدمت‌رسانی به مردم.

- تعیین چارچوب مقررات ساخت و ساز در کاربری‌های مجاز زمین‌ها.

به رغم آن که چگونگی مکانیابی برای گسترش آینده شهرهای موجود و ایجاد شهرهای جدید اولین هدف طرح کالبدی ملی است، اما متأسفانه در مطالعات و پیشنهادهای این طرح به غیر از فاصله مکانی مورد توجه برای ایجاد شهرهای جدید، توجه جدی دیگری به این نوع از توسعه شهری نشده است.

برنامه توسعه اقتصادی اجتماعی ۵ ساله

برنامه‌های پنج ساله اقتصادی و اجتماعی کشور از دیگر زمینه‌های برنامه‌ریزی کلان کشورند و حد واسطی بین برنامه‌های کوتاه مدت و بلند مدت مانند آمایش سرزمین به شمار می‌آیند. در واقع نگاه این برنامه‌ها به موضوعات مختلف سیاست‌های میان مدت را تبیین می‌کند. آغاز برنامه‌های عمرانی پیش از انقلاب اسلامی به سال ۱۳۳۷ بر می‌گردد و در برنامه‌های اول و دوم، با توجه به کند بودن روند شهرنشینی کشور، اهداف کلان عمران شهری، به تنظیم و تنسيق اداره امور شهرهای موجود، محدود و خلاصه می‌شد و تا پایان برنامه عمرانی چهارم ادامه یافت. البته در برنامه عمرانی چهارم (۵۱ - ۱۳۴۷) تهیه طرح‌های جامع شهری مورد توجه قرار گرفت. اما سیاست ایجاد شهرهای جدید در برنامه وجود نداشت. که این با توجه به ویژگی‌های شهرنشینی در زمان مورد نظر امری طبیعی است. اما در برنامه عمرانی پنجم (۵۶ - ۱۳۵۲) که آثار تشدید مهاجرت‌ها به شهرهای بزرگ و تشدید عدم تعادل‌های منطقه‌ای در کالبد شهرها به شکل بروز آثار برون‌گرا و توسعه حاشیه‌ای و منفصل شهرهای بزرگ تبلور یافت، توجه به موضوع برقراری تعادل مطلوب بین شهرها مطرح گردید و اولین توجهات به موضوع شهرک‌های اقماری با هدف تأمین مسکن و جای دادن سر ریز جمعیت شهرهای بزرگ آغاز شد. در برنامه ششم یعنی آخرین برنامه قبل از انقلاب اسلامی که به اجرا نرسید، توجه به موضوع شهرنشینی با هدف تعدیل رشد منطقه‌ای به خصوص در مناطق کلانشهری مورد نظر قرار گرفت و شهرهای جدید اقماری با ترکیب اشتغال متعادل و با وظیفه جلوگیری از تخریب منابع محیطی و ایجاد مناطق تفریحی و تأمین مسکن مناسب در نزدیکی صنایع بزرگ مد نظر قرار گرفتند. این برنامه در پی سیاست‌های کلان آمایش سرزمین تدوین گردید.

بعد از برنامه پنجم عمرانی، که دوره زمانی آن تا سال ۱۳۵۶ بود، تنظیم برنامه‌های پنج ساله بر اثر شکل‌گیری انقلاب اسلامی و آغاز جنگ تحمیلی تا سال ۱۳۶۸ به تعویق افتاد و اولین برنامه توسعه اقتصادی - اجتماعی پنج ساله برای دوره ۱۳۷۲ - ۱۳۶۸ تنظیم گشت. در این دوره با توجه به تغییرات عمده سیاسی و اجتماعی و اقتصادی و افزایش جمعیت کل کشور، رشد جمعیت شهرنشین شتاب فراوان یافت و ایجاد تعادل‌های منطقه‌ای و شهری و نیز شبکه متعادلی از سلسله مراتب شهرها در کشور مورد توجه قرار گرفت. در این دوره برای اولین بار از شهرهای جدید یاد شد

و در بخش استراتژی‌ها و سیاست‌های کلان عمران شهری، توسعه شهرهای جدید در مناطق کمتر توسعه یافته و ایجاد شهرهای جدید در پیرامون شهرهای بزرگ - و مخصوصاً تهران - به منظور انتقال بخشی از فعالیت‌ها به خارج از محدوده آن‌ها، همچنین ایجاد مراکز سکونتی جدید با توجه به واحدهای تولیدی در دستور کار قرار گرفت. در ابتدای این برنامه در سال ۱۳۶۸، براساس سیاست‌های تعادل بخشی و تمرکز زدایی مصوبه‌ای در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به تصویب رسید که براساس آن شش شهر جدید در پیرامون شهر تهران به منظور توزیع متعادل‌تر جمعیت شهر تهران در منطقه احداث گردید. این شهرها عبارتند از:

هشتگرد	با ظرفیت اولیه	۵۰۰ هزار نفر	برای سال ۱۳۹۰
رباط کریم (پرند)	با ظرفیت اولیه	۲۰۰ هزار نفر	برای سال ۱۳۹۰
آب انجیرک (پردیس)	با ظرفیت اولیه	۲۰۰ هزار نفر	برای سال ۱۳۹۰
شهرک دیپلماتیک (لتیان)	با ظرفیت اولیه	۱۰۰ هزار نفر	برای سال ۱۳۹۰
زاویه	با ظرفیت اولیه	۲۰۰ هزار نفر	برای سال ۱۳۹۰
اشتهارد	با ظرفیت اولیه	۳۰۰ هزار نفر	برای سال ۱۳۹۰

در برنامه دوم توسعه (۷۸ - ۱۳۷۳) هنوز هم تعادل بخشی توزیع جمعیت در سرزمین و جلوگیری از تمرکز بیش از حد امکانات در نظر بوده؛ اما این بار تکیه بر توجه بیشتر به شهرهای کوچک و متوسط بوده است. بدین ترتیب توسعه شهرهای جدید محدود شد و به عوض افزایش تعداد شهرهای جدید، اولویت تکمیل شهرهای جدید در دست احداث به منظور عرضه سریع مسکن مورد توجه قرار گرفت و مقرر گردید که کمک مالی دولت به منظور تقلیل هزینه تأسیسات زیر بنایی در موارد ضروری و خاص انجام پذیرد.

از آن‌جا که برنامه‌ریزان می‌اندیشیدند که شهرهای جدید احداث شده بایستی تاکنون نقش خود را ایفا کرده باشند، و چنین امری محقق نشده بود، شهرهای جدید از حدود سال‌های ۱۳۷۳ اندک‌اندک با علامت سؤال در مقابل اثربخش بودن مواجه شدند. در برنامه سوم توسعه شهرهای جدید به شدت محدود گشت، به طوری که صراحتاً در برنامه اعلام شد که بایستی از ایجاد شهرهای جدید، جز موارد «خاص» پرهیز گردد و برای شهرهای اقماری موجود پیرامون کلانشهرهای کشور نقش و عملکردهای مورد نظر تعریف شود.

در این دوره محدودیت‌های نسبتاً شدیدی برای شهرهای جدید در برنامه توسعه اقتصادی - اجتماعی کشور در نظر گرفته شد. نکته جالب آن‌که اتفاقاً در این دوره شهرهای جدید توانستند نقش مورد نظر خود را ایفا کنند و به رغم بدبینی‌های ایجاد شده، نقش خود را در جایگاه سلسله مراتب شهری تعریف کردند. اگر از قبل به بلند مدت بودن

سیاست ایجاد شهرهای جدید توجه می‌شد این امر بسیار طبیعی می‌نمود. به این موضوع در جای خود و در بخش علل عدم تحقق نقش شهرهای جدید پرداخته خواهد شد. (داودپور، ۱۳۸۳، ۷۰-۷۱)

تحلیلی از شهرهای جدید ساخته شده

شهر جدید هشتگرد

هشتگرد در شصت و پنج کیلومتری غرب تهران و بیست و پنج کیلومتری شهر میلیونی و همجوار کرج قرار دارد. شهر جدید هشتگرد در شمال مسیر ارتباطی قوی اتوبان تهران- قزوین مکانیابی شده است. هشتگرد همچنین از مسیرهای ارتباطی دیگری چون راه قدیمی تهران- قزوین و مسیر راه آهن غرب کشور بهره‌مند است. شهر جدید هشتگرد نسبت به سه شهر دیگر حومه تهران پزند، پردیس و اندیشه فاصله‌ای دورتر نسبت به پایتخت دارد، ولی مسیرهای ارتباطی که به آن اشاره شد، این شهر را در فاصله زمانی چهل دقیقه با اتومبیل از تهران قرار می‌دهد و در آینده‌ای نزدیک پروژه ادامه خط ریلی تهران- کرج به هشتگرد این شهر را در مدت زمان بیست دقیقه به شبکه قطار زیرزمینی پایتخت اتصال خواهد داد. ارتباط ریلی فوق همچنین شهر میلیونی کرج را در فاصله زمانی خیلی کوتاهی از هشتگرد قرار خواهد داد و پیش‌بینی می‌شود با محدودیت‌های توسعه شهر کرج، هشتگرد پذیرای سرریز جمعیت این شهر میلیونی نیز باشد.

جدا از مزایا و تسهیلات ارتباطی موجود و یا پیش‌بینی شده برای این شهر، هشتگرد از پتانسیل‌های مطلوب طبیعی نیز برخوردار است. شهر جدید در دامنه کوه‌های زیبای البرز و در فضایی بدون عوارض طبیعی عمده و در هوایی پاک و بری از هر نوع آلودگی زیست محیطی مکانیابی شده است.

وجود زمین‌های مناسب غیر کشاورزی با مالکیت عمدتاً عمومی، شیب قابل قبول برای شهرسازی و خاکی مناسب برای استقرار سازه‌های بلند مرتبه، تأمین آب شهر جدید از منابع مناسب آب‌های زیرزمینی و سدهای نزدیک حومه آن، سایت صنعتی با طراحی زیبا با تولیدات غیرآلاینده، دسترسی مناسب به نیروی انسانی متخصص و غیرمتخصص در محور غرب پایتخت و همچنین وجود اراضی غنی کشاورزی در مجاورت این شهر در هشتگرد قدیم و نظراً به همگی گویای پتانسیل‌های مطلوب و مساعدی برای توسعه و جمعیت‌پذیری این شهر جدید به شمار می‌روند.

مناطق مسکونی، اداری، تجاری، و دیگر کاربری‌های شهری در بخش شمالی شهر واقع شده است و مساحت آن بالغ بر چهار هزار هکتار می‌شود. در بخش جنوبی ناحیه صنعتی و یا اشتغال شهر قرار دارد. و تا سیصد و پنجاه هکتار

قابل توسعه است. بخش صنعتی شهر از طراحی مناسب برخوردار است و یکی از زیباترین سایت‌های صنعتی کشور به شمار می‌رود. صنایع تولیدی آن غیر آلاینده هستند و سایت صنعتی شهر توسط فضایی سبز از مناطق مسکونی حومه خود جدا شده است.

بافت بخش مسکونی از طراحی - خطی - شطرنجی شکل گرفته و در حال حاضر به چهار قسمت و یا فاز تقسیم گشته است. عملیات اجرایی و عمرانی در فاز یک شروع و در فازهای دیگر شهر ادامه دارد. در بخش مسکونی تا کنون سی هزار نفر اسکان داده شده است. طرح جامع این شهر در سال ۱۳۷۱ به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی ایران رسیده است.

سقف جمعیتی این شهر تا افق سال ۱۴۰۰، پانصد هزار نفر پیش‌بینی شده است. هشتگرد نیز مانند دیگر شهرهای جدید احداث شده در حومه پایتخت در مدت زمان کوتاه ساخت و ساز خود توانسته است از تمامی خدمات روبنایی و زیربنایی شهری بهره‌مند گردد. (شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۰، ۶۶-)

(۷۷)

شهر جدید اندیشه

مهاجرت‌های بی‌رویه و گسترش کانون‌های جمعیتی خود رو، اسکان غیر رسمی و پدیده حاشیه نشینی از سویی و شرایط اقلیمی و جغرافیایی چون رشته کوه‌های شمالی و شرقی و کویر سمت جنوب از سوی دیگر، تهران را با مشکلات عمده اقتصادی، اجتماعی، و کالبدی مانند تراکم‌های مسکونی و جمعیتی، عوارض زیست محیطی، انهدام فضاهای کشاورزی و باغ‌ها و همچنین محدودیت‌های عمده توسعه کالبدی روبه‌رو ساخته است.

برای رفع و تعدیل معضلاتی که به آن اشاره شد و با دو هدف اصلی کاهش بار جمعیتی و فعالیتی پایتخت و توزیع متناسب جمعیت و فعالیت در مکان‌های مناسب، احداث شهرهای جدید در حومه تهران و دیگر کلان شهرهای کشور در آخر دهه شصت از سوی وزارت مسکن و شهرسازی پیشنهاد شد و به تصویب هیأت محترم دولت رسید.

تا کنون در حومه تهران چهار شهر جدید در شرف ساخت و ساز و شکل‌گیری هستند. ذیلاً با شهر جدید و پرجمعیت حومه تهران، اندیشه آشنا خواهیم شد.

شهر جدید اندیشه در فاصله‌ای نزدیک در سی کیلومتری محور غرب و جنوب غربی پایتخت مکانیابی و احداث شده است. شهر اندیشه از امکانات بالقوه‌ای چون مجاورت و نزدیکی به نواحی صنعتی و خدماتی غرب تهران و همچنین محورهای کشاورزی جنوب و غرب دشت کرج برخوردار است.

وجود شبکه‌های ارتباطی مناسب چون آزادراه و جاده تهران- قزوین و جاده‌های شهریار به اشتهارد و تهران به رباط کریم از سمت جنوب و همچنین مسیر راه آهن شهری تهران- کرج از سمت شمال این شهر را از دسترسی‌های مناسبی بهره‌مند ساخته است.

همچنین عملیات اجرایی تبدیل جاده چیتگر به بزرگراه در مسیری به طول چهارده کیلومتر و احداث دو پل بر روی این جاده تا شهر جدید اندیشه آغاز شده و تا کنون ده کیلومتر آن به بهره برداری رسیده است. بزرگراه فوق که با تلاش و اعتبارات لازم از سوی شرکت عمران شهر جدید اندیشه و وزارت راه و ترابری و استانداری تهران در شرف اتمام است، شهر جدید را از مسیری امن و سریع برخوردار می‌سازد.

اراضی شهر جدید که ۱۴۹۵ هکتار مساحت را در بر می‌گیرد، در شمال و غرب شهریار و در جنوب شرقی شهر کرج و در شرق محور ملارد واقع شده است.

بافت شهری اندیشه حول محورهای ارتباطی درون شهری آن شکل گرفته است و از بافتی خطی- شطرنجی تبعیت می‌کند. ساخت و سازها و عملیات عمرانی در این شهر در پنج ناحیه یا فاز شهری به اجرا درآمده است.

عملیات اجرایی در فاز یک آغاز و در دیگر فازهای شهر به نحو گسترده‌ای ادامه دارد. هم اکنون شهر با گذشت تنها کمی بیش از یک دهه از احداث آن به شهری کامل تبدیل گشته است.

فاز چهار توسعه این شهر جدید دویست و بیست هکتار وسعت دارد. طرح آماده‌سازی اراضی آن در نیمه دهه هفتاد آغاز گشته است. ساخت و سازهای مسکونی به صورت منازل ویلایی دو طبقه و آپارتمانی چهار طبقه به وسیله تعاونی‌های فرهنگی، اداری و کارگری به اجرا درآمده است.

فاز پنج توسعه شهر جدید که در بخش شمالی این شهر واقع است، صد و نود و چهار هکتار وسعت دارد. ساخت و سازهای مسکونی این فاز در سطح گسترده‌ای از سوی تعاونی مسکن کارکنان وزارت دفاع در شرف اتمام است.

علاوه بر فازهای توسعه شهری که به آن اشاره شد فاز شش توسعه این شهر که به صورت نواری ممتد در غرب شهر واقع است، چهارصد هکتار وسعت دارد و هم اکنون مراحل اولیه مطالعات و اجرای آماده‌سازی خود را می‌گذراند.

شایان ذکر است که به موازات احداث اماکن مسکونی در این شهر جدید، طیف گسترده‌ای از خدمات اعم از مجتمع‌های تجاری، فرهنگی، آموزشی، بهداشتی، مذهبی و همچنین مراکز تفریحی چون پارک‌ها، گردشگاه، سینما و سالن‌های ورزشی ایجاد و مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. (شرکت عمران شهرهای جدید، ۴۴، ۱۳۸۰-۴۷)

جمعیت نهایی شهر جدید صد و هجده هزار نفر پیش‌بینی شده است. هم اکنون با گذشت کمی بیش از ده سال از احداث این شهر، نیمی از این جمعیت در شهر جدید اسکان یافته‌اند. نزدیکی این شهر به پایتخت و دیگر کانون‌های جمعیتی حومه خود و مکانیابی آن در مسیر محور صنعتی غرب تهران و دسترسی‌های سریع شهر به مراکز اشتغال منطقه‌ای خود از عوامل عمده جمعیت‌پذیری و رشد سریع این شهر جدید بوده است.

شهر جدید پردیس

شهر جدید پردیس در منطقه‌ای نیمه کوهستانی و زیبا، از شمال و غرب به سلسله جبال البرز و از جنوب به اراضی روستای کرشت، سیاه سنگ و طاهرآباد و از شرق به بومهن محدود می‌شود. این شهر در فاصله سی کیلومتری از شرق پایتخت و در مسیر راه ترانزیتی تهران- آمل مکانیابی شده است. نزدیکی این شهر با تهران و استقرار آن در مسیر یکی از جاده‌های اصلی کشور و تراکم بسیار کم جمعیت در این ناحیه و همچنین وجود مناظر و چشم اندازهای طبیعی زیبا و آب و هوای مطبوع همگی از عوامل مهمی بوده است که در مکانیابی این شهر نقش داشته است. ارتفاعات، شیب و اراضی مناسب برای شهرسازی، رودخانه‌ها، مسیل‌ها، پوشش گیاهی مناسب و دارا بودن چشم اندازهای فراوان از جاذبه‌های محیطی و طبیعی شهر جدید پردیس به شمار می‌رود.

کانون‌های عمده جمعیتی حومه شهر جدید پردیس رودهن، بومهن، آبعلی و دماوند هستند. همچنین محور صنعتی جاجرود و محور توریستی آبعلی کانون‌های فعالیت حومه این شهر را تشکیل می‌دهند.

نقش شهر جدید پردیس به مثابه شهری میانی در ناحیه شرقی منطقه شهری تهران از این نظر حایز اهمیت است که روند رشد افزایش جمعیت در دو دهه گذشته در شهرها و آبادی‌های بزرگ محور شرق پایتخت در مسیر جاده مازندران و همچنین استقرار مراکز صنعتی مجاز و غیرمجاز در این محور همگی گویای سرریز ملموس جمعیت شهر تهران و مازاد فعالیت‌های اقتصادی آن به سوی این محور بوده است. شهر جدید پردیس با برنامه‌ریزی مدون و از قبل سنجیده نقش مهمی را در جذب سرریز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی پایتخت و دیگر کانون‌های جمعیتی محور شرقی آن ایفا خواهد کرد. مکانیابی و برنامه‌ریزی‌های عمرانی در شهر پردیس با تبه مسایلی که به آن اشاره رفت، صورت گرفته است.

شهر جدید پردیس هم اکنون از جمعیتی حدود سی هزار نفر برخوردار است. طرح جامع این شهر که در سال ۱۳۷۴ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است، سقف جمعیتی این شهر را تا افق سال ۱۳۹۵، دویست هزار نفر پیش‌بینی کرده است. وسعت شهر دو هزار هکتار را در بر می‌گیرد. (مهندسیین مشاور اتک، ۱۳۷۲، ۷۸-۸۸)

شهر جدید پرند

شهر جدید پرند در فاصله‌ای مناسب در بیست و پنج کیلومتری جنوب غربی پایتخت و در مسیر شریان‌های مهم ارتباطی نظیر آزادراه و جاده تهران- ساوه و راه‌آهن سراسری تهران- ساوه و راه آهن سراسری تهران- جنوب واقع شده است.

پرند در دشتی صاف و مسطح مکانیابی شده است. محدوده شهر جدید از شمال به ارتفاعات کوه‌های تخت رستم، از جنوب به رودخانه شور و از شرق به اراضی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی محدود می‌گردد. اراضی غرب و شمال غربی شهر را اراضی بایر تشکیل می‌دهد. با در نظر گرفتن محدودیت‌ها و پتانسیل‌ها یفوق تا افق سال ۱۳۹۵ اسکان جمعیتی برابر هشتاد هزار نفر در این شهر پیش‌بینی شده است.

در طراحی شهر پرند اهمیت ویژه‌ای به محیط طبیعی و پیرامونی آن داده شده، به نحوی که شیب و توپوگرافی زمین و ویژگی‌ها یان الگوی توسعه و استقرار کاربری‌های شهری را به طریق مناسبی توجیه کند.

بهره‌گیری از چشم انداز و منظری مناسب در طراحی با هدف دستیابی به رفع نیازهای مسکونی، خدماتی، فرهنگی، مذهبی، ورزشی و تفریحی شهروندان از سویی و دسترسی به امکانات و ارتباط با شبکه‌های حمل و نقل در سطح شهر و منطقه از سویی و دسترسی به امکانات و ارتباط با شبکه‌های حملو نقل در سطح شهر و منطقه از سویی دیگر، از شاخصه‌هایی است که از بدو احداث این شهر مد نظر برنامه‌ریزان و مجریان آن قرار گرفته است.

جدا از اهداف عمده‌ای که به آن اشاره شد، شهر پرند از سایت صنعتی با طراحی مناسب و زیبایی نیز برخوردار است. سایت صنعتی شهر پرند در فاصله‌ای مناسب در جنوب شهر احداث شده است و به وسیله جاده و نواری از فضای سبز دور از مناطق مسکونی قرار دارد. فعالیت‌های اقتصادی سایت صنعتی که مشتمل بر واحدهای صنعتی غیر آلاینده است، رد دست ساخت و ساز بوده و هم اکنون تعدادی از این واحدها مشغول به فعالیت هستند که از آن جمله می‌توان به صنایع فلزی، صنایع شیمیایی، محصولات مورد مصرف در صنایع نساجی، تولید مواد غذایی و همچنین تولید

کپسول‌های گاز یک بار مصرف اشاره داشت. واحدهای مسکونی این شهر نیز در مقیاسی وسیع در حال ساخت است و هم اکنون پروژه احداث شش هزار و سیصد واحد مسکونی که شامل منازل ویلایی و آپارتمانی می‌شود، به وسیله تعاونی‌ها در قالب انبوه‌سازی در مساحتی بالغ بر هشتاد و یک هکتار در دست ساخت است. نیازهای جانبی ساکنان از قبیل فضاهای آموزشی، تجاری، مذهبی، درمانی، تفریحی و ورزشی مجموعه فوق که حدود شش هکتار را به خود اختصاص می‌دهد، نیز در حال ساخت است. (مهندسین مشاور شامند، ۱۳۸۳، ۹۹-۱۰۳)

شهرهای جدید حومه شهر مشهد

شهر جدید گلپهار

شهر جدید گلپهار از اولین شهرهای جدید احداث شده در حومه شهر مشهد به شمار می‌آید. این شهر در فاصله چهل کیلومتری شمال غربی کلان‌شهر مشهد بر روی محور ارتباطی مشهد به قوچان مکانیابی شده است. گلپهار از شمال به دامنه کوه‌های هزار مسجد و رودخانه کشف رود و از جنوب به سلسله جبال بینالود محدود می‌شود.

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، هدف از احداث شهر جدید گلپهار نه تنها جذب سرریز جمعیت منطقه شهری مشهد و ایجاد اشتغال برای ساکنان آن، بلکه ایجاد مرکزیتی به منظور ارائه خدمات عالی و تخصصی و جلوگیری از تخریب ارزی کشاورزی در منطقه شهری مشهد و ایجاد اکوسیستم مناسب و طبیعی بوده است. مراحل توسعه شهر جدید گلپهار در چهار فاز مختلف پیش‌بینی شده است.

با توجه به الگوهای توسعه که ذکر آن رفت، طرح جامع شهر در سال ۱۳۷۲ به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی ایران رسید. طرح جامع محدوده شهر را چهار هزار هکتار و جمعیت نهایی آن را چهارصد هزار نفر پیش‌بینی کرده است.

طرح تفصیلی شهر گلپهار نیز در محدوده‌ای به وسعت دو هزار و هشتصد هکتار تهیه و در سال ۱۳۷۷ به تصویب کمیسیون ماده پنج شورای عالی شهرسازی و معماری رسیده است. محدوده طراحی شده از دو منطقه و چهار ناحیه شهری تشکیل یافته است.

- در منطقه یک که بخشی از مرکز شهر نیز به شمار می‌رود، احداث یازده محله و دو مرکز ناحیه پیش‌بینی شده و هسته مرکزی شهر جدید گلپهار نیز در این منطقه تشکیل می‌شود. در این منطقه طرح اسکان صد و ده هزار نفر در نظر گرفته شده است.

- منطقه دوم این طرح شامل ده محله و دو مرکز ناحیه است و مرکز اصلی شهر در ادامه مرکز شهر منطقه یک طراحی و برنامه‌ریزی شده است. در این منطقه نیز اسکان صد و پانزده هزار نفر پیش‌بینی شده است. کاربری‌های فرهنگی، مذهبی، ورزشی، تفریحی و مانند آن بر اساس سرانه‌های پیشنهادی طرح جامع در منطقه‌ای که ذکر آن رفت، پیش‌بینی شده است.

طراحی این شهر از بافتی خطی - شطرنجی تبعیت می‌کند. تا کنون خدمات و امکانات شهری از مراکز خدمات ناحیه‌ای در فاز یک آغاز و به صورت خطی در حال توسعه است. مرکزیت شهر که حول محور خطی در حال شکل‌گیری است، با دیگر مراکز ناحیه‌ای شهر مرتبط خواهد شد. سرویس‌دهی خدمات و ارتباطات محلات مسکونی با مرکز شهر از این طریق تأمین خواهد گردید. از آن جا که شهر جدید گلبهار از طراحی قانونمند و برنامه‌ریزی از قبیل سنجیده برخوردار است ایجاد تأسیسات زیربنایی و امکانات خدماتی در این شهر از بدو احداث آن مد نظر متخصصان و برنامه‌ریزان بوده است. شهر جدید هم اکنون برخوردار از شبکه‌های برق، گاز، مخابرات، آب و فاضلاب برخوردار است. (طلاچیان، ۶۶، ۱۳۸۴-۶۹)

شهر جدید بینالود

افزایش سریع جمعیت شهرنشین استان خراسان و تمرکز حدود نیمی از جمعیت شهرنشین این استان در شهر مشهد، این شهر را بعد از تهران به دومین و پرجمعیت‌ترین کلان‌شهر کشور تبدیل نموده است. به دلیل ویژگی‌های منطقه‌ای و به مثابه قطبی شهری، زیارتی، اقتصادی و تجاری، شهر مشهد همواره شاهد افزایش جمعیت خود بوده است. نزدیکی این شهر با کشورهای آسیای میانه و همچنین کشور افغانستان و وجود مرقد امام هشتم در این شهر، زائران، بازرگانان و مهاجران داخلی و خارجی را از دیرباز به خود جذب کرده است.

برای جلوگیری از چنین روندی و به منظور ساماندهی به رشد و توزیع مناسب جمعیت در اواخر دهه شصت هیأت دولت با تصویب ایجاد شهرهای جدید در حومه این کلان‌شهر موافقت کرد و به دنبال مطالعات بعدی شهرهای جدید این استان در مکان‌های مناسبی در حومه شهر مشهد مکانیابی شده‌اند. در صفحات قبل با شهر جدید گلبهار آشنا شدیم ذیلاً با دیگر شهر جدید احداث شده در حومه این کلان‌شهر، یعنی شهر جدید بینالود آشنا خواهیم شد.

در مطالعات طرح توسعه و عمران و الگوی توسعه مصوب شهر مشهد، احداث شهر جدید بینالود به عنوان دومین شهر جدید حومه کلان‌شهر مشهد تصویب شده است. این شهر با هدف جذب سرریز جمعیت شهر مشهد و همچنین ایجاد قطبی اقتصادی و صنعتی که پاسخگوی اشتغال ساکنان آن باشد، احداث شده است.

شهر جدید بینالود در فاصله چهل و پنج کیلومتری جنوب غربی مشهد و در مسیر محور مهم مواصلاتی مشهد به نیشابور مکانیابی شده است. شهر جدید در دامنه‌های جنوبی رشته کوه‌های مرتفع و زیبای بینالود و در مسیر جاده و شاهراه تاریخی ابریشم قرار گرفته است. تلاقی شبکه‌های اصلی حمل و نقل جاده‌ای و ریلی از شاخصه‌های مهم در مکانیاب یابین شهر جدید بوده است.

شهر بینالود دو هزار و پانصد هکتار مساحت دارد و اسکان صد و سی هزار نفر جمعیت در آن پیش‌بینی شده است. بافت شهری بینالود از دو قسمت مسکونی و صنعتی شکل گرفته است.

از شاخصه‌هایی که شهر جدید بینالود را از دیگر شهرهای جدید احداث شده در حومه کلان‌شهرهای کشور متمایز می‌سازد، احداث و ایجاد صنایع قبل از اسکان جمعیت در این شهر بوده است. هم‌اکنون صنایع خودروسازی، کارخانه پانصد تنی آرد، کارخانه فرآورده‌های بتنی (بتن آماده و قطعات بتن) و پروفیل‌سازی (پروفیل‌های در و پنجره) و کارخانه نوشابه‌های بدون گاز در این شهر در شرف احداث هستند و یا به بهره‌برداری رسیده‌اند. ایجاد صنایع خودروسازی شرکت ایران خودرو با تولید بیش از پنجاه هزار خودرو در سال و ایجاد چهل هزار فرصت شغلی، شهر جدید بینالود را به یکی از قطب‌های عمده اقتصادی شرق کشور تبدیل خواهد کرد. (شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۵، ۴۳-۴۵) عملیات آماده‌سازی در فازهای مختلف این شهر در مقیاس گسترده‌ای به اجرا در آمده است. پروژه‌های زیربنایی از قبیل شبکه‌های برق رسانی، مخابراتی، آبرسانی و همچنین احداث خیابان‌ها، بلوارها، فضاهای سبز و اجرای پل‌های دسترسی بین محلات و در تقاطع بلوارهای احداث شده از جمله پروژه‌های انجام یافته در این شهر جدید به شمار می‌رود. (طلاچیان، ۱۳۸۴، ۷۶-۷۹)

شهرهای جدید حومه شهر تبریز

شهر جدید سهند

شهر سهند از جمله شهرهای جدیدی است که به منظور ایجاد محیط شهری سالم و مناسب با هدف جذب و توزیع جمعیت و ایجاد اشتغال در حومه کلان‌شهر تبریز ایجاد شده است. منطقه شهری تبریز به عنوان یکی از قطب‌های مهم تولیدی و صنعتی کشور محل تمرکز کارخانه‌هایی چون، تراکتورسازی، ماشین‌سازی، بلبرینگ‌سازی و همچنین پالایشگاه و صنایع تولیدی کارگاهی از قبیل کارگاه‌های قالبی و نظایر آن است. شهر تبریز هم‌اکنون با بیش از یک میلیون و دویست هزار نفر جمعیت بیش از یک سوم از جمعیت استان آذربایجان شرقی و بیش از نیمی از

جمعیت شهر یابین استان را در خود جای داده است. در حال حاضر شصت درصد از صنایع سبک و سنگین استان آذربایجان شرقی در شهر تبریز و حومه آن متمرکز شده است.

تمرکز جمعیت، صنایع و فعالیت‌های گوناگون اقتصادی این شهر را با معضلات عدیده زیست محیطی چون آلودگی هوا، انتشار پساب مراکز صنعتی و مسکونی و تراکم زباله‌های صنعتی و شهری و همچنین آلودگی‌های ناشی از تردد وسایط نقلیه روبه‌رو ساخته است. شهر جدید سهند با هدف رفع و کاهش معضلاتی که به آن اشاره شد، و در فاصله بیست کیلومتری جنوب غربی تبریز در مسیر محور ارتباطی تبریز- آذرشهر و در منطقه‌ای کوهپایه‌ای در دامنه کوه سهند مکانیابی و احداث شده است.

- جلوگیری از ایجاد سکونت گاه‌های غیررسمی و خورو در حومه کلان‌شهر تبریز

- جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی، باغ‌ها و فضاهای سبز پیرامون این شهر

- کاهش بار جمعیتی و فعالیت‌های اقتصادی و همچنین پیشگیری از آلودگی‌های بیش‌تر زیست محیطی منطقه

شهری تبریز

- جذب جمعیت با هدف کاهش جمعیت روبه رشد کلان‌شهر تبریز به سوی اراضی موات و غیرکشاورزی

ایجاد اشتغال و همچنین ایجاد مراکز آموزشی، فرهنگی، مذهبی، تفریحی و نیز مرکز بزرگ تحقیقاتی و دانشگاهی

در شهر جدید از دیگر عوامل عمده‌احداث شهر جدید سهند بوده است.

طرح جامع شهر سهند که در سال ۱۳۷۷ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است، مساحت شهر را ۳۱۴۸ هکتار و گنجایش جمعیت نهایی آن را نوددهزار نفر پیش‌بینی کرده است. ساختار فضایی این شهر از بافتی خطی شکل گرفته که در طول شهر و در امتداد خط القعرها ادامه می‌یابد. شهر سهند حول پنج محور طراحی شده است.

در طول محور میانی مرکز اصلی شهر پیش‌بینی شده است و حول محورهای مجاور این مرکز اماکن مسکونی، تفریحی، فرهنگی، مذهبی و نظایر آن در شرف شکل‌گیری و احداث هستند. ساخت و سازها و عملیات اجرایی در قالب چهار فاز آماده‌سازی در دست انجام است.

- آماده‌سازی اول مشرف به دره اسکو و در قسمت جنوب غربی این شهر واقع است و از سه محله و یک مرکز ناحیه تشکیل شده است. در این قسمت از شهر مراکز تجاری، اداری آموزشی و اماکن مسکونی اعم از ویلایی و آپارتمانی از سوی شرکت‌های تعاونی مسکن، انبوه‌سازان و سرمایه‌گذاران خصوصی ایجاد شده است.

طراحی فضاهای شهری در این فاز به نحوی است که مسیرهای پیاده و سواره در داخل محلات از یکدیگر تفکیک شده است. طرح کریدور پیاده جدا از ایمن‌سازی و ترویج فرهنگ پیاده‌روی و همچنین غنا بخشیدن به مناظر و مزایای شهری باعث ارتباطات اجتماعی بین ساکنان واحدهای همسایه در این بخش از شهر نیز شده است.

- طرح آماده‌سازی دوم که در مجاورت طرح آماده‌سازی اول قرار دارد از سه ناحیه و نه محله تشکیل شده است. اختلاف ترازهای موجود در داخل زمین مخصوصاً «خط القعرها» منظر متنوع و جالبی را ایجاد کرده است

(مهندسین مشاور آراس، ۱۳۸۴، ۳۲-۳۵)

شهرهای جدید حومه شهر اصفهان

شهر جدید بهارستان

شهر جدید بهارستان در فاصله‌ای نزدیک یعنی در پانزده کیلومتری جنوب شرقی اصفهان در مسیر محور ارتباطی اصفهان- شیراز مکانیابی شده است. این شهر در منطقه‌ای زیبار دامنه کوه‌های لاشتر و رشته‌کوه‌های کم ارتفاع میانکوه با برخورداری از آب و هوایی دلپذیر و مطلوب این منطقه واقع است.

اراضی شهر جدید از سمت جنوب آن با شیبی ملایم به دشت سرسبز زاینده‌رود اتصال می‌یابد. کوتاه‌ترین فاصله این اراضی با رودخانه زاینده‌رود سه کیلومتر است. شهر جدید بهارستان در زمینی نسبتاً مسطح با شیب متوسط دو تا هفت درصد از جنوب به سوی شمال گسترده است. این شهر از وسعت زیادی برخوردار است. بر اساس مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری کشور، شهر جدید بهارستان دارای محدوده قانونی به وسعت سه هزار و دویست هکتار و حریمی استحقاقی به وسعت پانزده هزار هکتار است. پیش‌بینی می‌شود با توجه به اراضی گسترده پیرامون شهر، بهارستان در سال‌های آتی گنجایش پذیرش پانصد هزار نفر جمعیت پیش‌بینی شده را خواهد داشت.

اهداف عمده احداث شهر جدید بهارستان مکانیابی شده در فاصله‌ای نزدیک از شهر تاریخی اصفهان عبارتند

از:

- جذب سرریز جمعیت رو به افزایش شهر اصفهان با توجه به محدودیت‌های توسعه این شهر و لزوم حفظ آثار با

ارزش تاریخی آن

- جلوگیری از تخریب و انهدام اراضی کشاورزی و دیگر معضلات زیست محیطی به دلیل گسترش بی‌رویه و غیر

قانونمند روند شهرسازی در این استان

- ایجاد مراکز خدماتی، آموزشی، تحقیقاتی، توریستی و تفریحی به منظور کاهش بار فعالیتی و تمرکز زدایی از

کلان شهر اصفهان

- ایجاد صنایع سبک غیرآلاینده و کارگاهی با هدف ایجاد اشتغال و همچنین فاصله مناسب شهر بهارستان از مراکز اقتصادی این استان در تامین اسکان شاغلین آنها از جمله عوامل و اهدافی بوده‌اند که در مکانیابی این شهر جدید نقش اساسی داشته‌اند.

شهر جدید بهارستان که طراحی آن به بافتی تقریباً شطرنجی شباهت دارد، از دو محور اصلی، یکی شرقی- غربی و دیگری شمالی- جنوبی که عمود بر هستند، تشکیل شده است. محور شرقی- غربی که در تمامی طول شهر ادامه دارد، در بخش غربی به جاده اصفهان- شیراز متصل می‌شود. این محور دارای عملکردهای تجاری، اداری و خدماتی است. محور دیگر در جهت شمالی- جنوبی بر بستر طبیعی زمین طراحی شده است و شکاف ارتفاعات زیبای میانکوه را به انحنا زاینده‌رود متصل می‌کند. عملکرد این محور فرهنگی و تفریحی است. در محل تقاطع دو محور مذکور باغ بزرگ بهارستان قرار دارد. (شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۷، ۱۱-۱۳)

شهر جدید مجلسی

به دنبال مطالعات در اواخر دهه ۱۳۶۰ شهرهای جدید این استان بهارستان و مجلسی احداث و چنان که پیش‌تر آمد، شهر جدید فولادشهر نیز با تغییراتی بنیادی و تبدیل آن از یک شهرک سازمانی و خوابگاهی به شهری جدید، خودکفا و پویا به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی ایران رسید.

در ذیل به معرفی شهر مجلسی، سومین شهر جدید استان اصفهان، خواهیم پرداخت.

شهر جدید مجلسی نسبت به دو شهر جدید دیگر استان اصفهان فاصله دورتری دارد. این شهر در شصت و پنج کیلومتری جنوب غربی شهر اصفهان در پهنه دشت مبارکه و در مسیر ارتباطی اصفهان- مبارکه- بروجن- خوزستان و با فاصله شش کیلومتری از مجتمع فولاد مبارکه مکانیابی شده است.

هدف از احداث این شهر نه تنها ایجاد محیط شهری مناسب برای اسکان سرریز جمعیت منطقه اصفهان، بلکه اسکان شاغلین مجتمع فولاد مبارکه و دیگر صنایع جانبی نیز که در فاصله نزدیک از این شهر واقع شده‌اند، بوده است. شهر جدید مجلسی با ده هزار هکتار مساحت از وسیع‌ترین شهرهای جدید کشور به شمار می‌رود. مطالعات و طراحی این شهر پس از تهیه طرح جامع و تصویب آن در شورای عالی شهرسازی و معماری در سال ۱۳۷۲ آغاز گشت.

توسعه و بافت کالبدی شهر جدید مجلسی از نظمی منسجم برخوردار است. طراحی فضاهای شهری به نحوی است که از مقیاس‌های کوچک اجزای معماری تا مقیاس‌های بزرگ که ترکیبی از کاربری‌های فضای شهری اعم از مسکونی، خدماتی، فرهنگی، مذهبی، آموزشی و نظایر آن است نزد بیننده، فضای شهری قانونمند، برنامه‌ریزی شده و منسجم را مجسم می‌سازد.

توسعه شهر جدید به صورت خطی - شطرنجی حول محورهایی پیش‌بینی شده است که علاوه بر تأمین ارتباطات درون شهری کاربری‌های خدماتی را نیز در بر گیرد.

ساخت و سازهای واحدهای مسکونی در قالب خانه‌های ویلایی و آپارتمانی خصوصاً به صورت انبوه‌سازی به اجرا در آمده، از پروژه‌های مهمی به شمار می‌آید که هم اکنون در دست اجرا است.

میدان مرکزی شهر با وسعتی برابر هشت هزار متر مربع، الگو گرفته از میدان نقش جهان اصفهان است که هسته مرکزی شهر را تشکیل می‌دهد و در برگزیده خدمات فرهنگی، مذهبی و اجتماعی شهر خواهد بود.

عارضه‌های طبیعی خصوصاً کوه کلک در شمال شهر جدید منظره خاص و زیبایی را به شهر بخشیده است. فضاهای مرکزی و اصلی شهر به ترتیبی طراحی شده است که پیوسته این کوه دید بیننده را به طرف شمال شهر جلب می‌کند. عملکردهای تفریحی، توریستی و فرهنگی در جوار این منظر طبیعی پیش‌بینی شده است. (مهندسیین مشاور طرح، ۱۳۸۴، ۳۷-۳۹)

شهر جدید پولادشهر

احداث و مکانیابی شهر جدید پولادشهر که از وسیع‌ترین شهرهای جدید کشور به شمار می‌رود، همزمان با طرح ایجاد کارخانه ذوب آهن به کمک متخصصان روسی به دهه ۱۳۴۰ برمی‌گردد. پولاد شهر با هدف اسکان کارکنان صنایع ذوب آهن بنیان گذاشته است، لیکن بر اساس طرح جامع مصوب منطقه اصفهان در سال ۱۳۶۴، با تغییراتی اساسی و بنیادی در نقش و عملکرد آن از یک شهرک سازمانی و خوابگاهی به شهری جدید، پویا و خودکفا در سطح منطقه‌ای تبدیل گشت. از سال ۱۳۶۶ شرکت عمران شهر جدید پولادشهر در قالب یک شرکت وابسته به وزارت مسکن و شهرسازی به عنوان سیاست‌گذار و متولی توسعه این شهر تشکیل و فعالیت رسمی خود را آغاز کرد.

در حال حاضر پولادشهر با جمعیتی بیش از شصت هزار نفر از پرجمعیت‌ترین شهرهای جدید کشور به شمار می‌رود. پولادشهر در فاصله‌ای نزدیک در بیست و پنج کیلومتری جنوب غربی شهر اصفهان و در مجاورت بزرگراه ارتباطی اصفهان - شهرکرد واقع شده است. پولادشهر از محیط طبیعی و زیبایی برخوردار است. شهر از جنوب و غرب

به رشته کوه‌های اشترخان و زرد مطبخ، از شمال به اراضی محدوده نجف آباد و از شرق به دشت زیبای لنجان محدود می‌شود.

شهر جدید پولادشهر با مساحتی بالغ بر هفت هزار و هفتصد هکتار که حوزه قانونی آن را تشکیل می‌دهد و با شانزده هزار هکتار حوزه استحفاظی، همان‌طور که اشاره شد، از وسیع‌ترین شهرهای جدید احداث شده در کشور است. در طرح جامع پولادشهر، دو تپه موجود در شهر به عنوان دو عنصر مهم شهری کالبد شهر را شکل بخشیده و ساختار شهر را به دو منطقه شمالی و جنوبی تقسیم کرده است. منطقه شمالی با بافت شهری شطرنجی و منطقه جنوبی با بافت شهری شعاعی طراحی شده است. مناطق فوق هر کدام به چند برزن که همان ناحیه شهری است، تقسیم شده و هر برزن یا ناحیه نیز به چندین محله تفکیک شده است. در مجموع نه برزن و پنجاه و یک محله را در بر می‌گیرد. برای هر محله اسکان پنج هزار نفر پیش‌بینی شده است. استخوان‌بندی شهر متکی بر شبکه ارتباطی سواره است. (شرکت عمران شهرهای جدید، ۶۷، ۱۳۸۶-۶۸)

شهرهای جدید حومه اراک

شهر جدید مهاجران

شهر جدید مهاجران مانند دیگر شهرهای جدیدی کشور با برنامه ریزی از قبل سنجیده در فاصله‌ای مناسب از مادرشهر خود واقع شده است. این شهر در بیت و هشت کیلومتری غرب شهر اراک در جوار شبکه‌های قوی ارتباطی جاده‌ای و ریلی کشور چون بزرگراه سراسری کشور و همچنین شبکه راه آهن تهران اواز بندر امام مکانیابی شده است. اراضی این شهر که جمعاً هشتصد و سی هکتار را در بر می‌گیرد، از شمال به جاده اراک. ملایر، از شرق به بزرگراه سراسری کشور، از جنوب به جاده اراک. بروجرد و از جبهه شمالی و غربی به دامنه کوه‌های خونین و قیراج محدود می‌گردد.

دلیل وجودی شهر جدید مهاجران اسکان کارکنان صنایع پتروشیمی، پالایشگاه هفتم تفت و همچنین اسکان سرریز جمعیت شهر اراک بوده است. وجود صنایع فوق در حومه نزدیک شهر مهاجران باعث شده که این شهر به شهری خوابگاهی تبدیل نگردد.

دو قطب صنعتی مهم پتروشیمی و پالایشگاه از سویی و وجود مراکز اشتغال و ارتباط مناسب شهر اراک و شهر جدید از سویی دیگر، نه تنها باعث رونق اقتصادی شهر جدید گشته است، بلکه شهر جدید را به قطبی جمعیتی در حل مشکلات شهر اراک تبدیل کرده است.

ایجاد واحدهای بزرگ صنعتی در دو دهه قبل و بع از انقلاب، شهر اراک و حومه آن را به یکی از قطب‌های مهم صنعتی و تولیدی کشور تبدیل کرده است. صنایع ماشین‌سازی، کمباین‌سازی و کارخانجات بزرگ تولید محصولات آلومینیوم، دیگ‌های چدنی و واحدهایی چون واگن‌سازی و صدها واحد تولیدی متوسط و کوچک دیگر اراک را به مرکز اصلی تولیدات صنایع فلزی تبدیل ساخته است. احداث صنایع پتروشیمی و همچنین پالایشگاه نفت در محدوده نزدیک شهر مهاجران نقش صنعتی و خصوصاً تمرکز صنایع مهم کشور در این استان را تثبیت کرده است. (وزارت مسکن و شهرسازی، ۲۴، ۱۳۸۴-۲۶)

شهرهای جدید در جنوب کشور (استان بوشهر)

به دلیل موقعیت ویژه بوشهر توسعه در این شهر با محدودیت‌های عمده کالبدی و جمعیتی مواجه است. آب‌های خلیج فارس از جهت‌های شمال و غرب از سویی و وجود پایگاه‌های نظامی در این مناطق از سوی دیگر و همچنین لزوم رعایت حریم ایمنی نیروگاه اتمی بوشهر که از استانداردهای آژانس بین‌المللی انرژی اتمی است و مضافاً مسایل عمده زیست محیطی از قبیل شیب کم زمین و بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی که موجب محدودیت تأسیسات زیربنایی اعم از شبکه مناسب فاضلاب و همچنین تأمین آب آشامیدنی است، از دیگر عوامل مهم محدود کننده توسعه کالبدی شهر بوشهر به شمار می‌آید.

جمعیت بوشهر نیز علی‌رغم نازل بودن آن نسبت به دیگر شهرهای کشور (۱۴۳۶۴۱ نفر در سال ۱۳۷۵) نسبت به دهه‌های گذشته خصوصاً از بعد از انقلاب تا کنون دارای رشد قابل ملاحظه‌ای بوده است. چنان که بر اساس برآورد مرکز آمار کشور در سال ۱۳۸۰ جمعیت شهری استان بوشهر از رشد ۲/۳۴ درصد در دوره زمانی ۷۵-۱۳۶۵ برخوردار بوده است، از این میان شهر بوشهر به تنهایی در همین دوره زمانی دارای رشد ۱/۴۲ درصد بوده است.

به منظور جذب جمعیت و توسعه شهری موزون و با در نظر گرفتن معیارهایی چون حفاظت از محیط زیست، بهره‌گیری از اراضی دولتی و همچنین امکان تأمین تأسیسات و تجهیزات زیربنایی با شرایط سهل اجرایی و صرفه اقتصادی از میان پنج نقطه در استان بوشهر، شهر جدید عالیشهر در بیست و چهار کیلومتری جنوب شرقی بوشهر در مسیر جاده دلووار و در جوار روستاها و جنگل‌های مصنوعی و مورد تأیید شورای عالی شهرسازی و معماری ایران قرار گرفت.

طرح جامع شهر جدید عالیشهر که هزار هکتار مساحت را در برمی‌گیرد، برای اسکان صد هزار نفر پیش‌بینی شده است. عملیات اجرایی در این شهر در سه مرحله در قالب طرح جامع در سال ۱۳۶۵ به تصویب رسیده است. مرحله اول

توسعه شهر که سیصد و پنجاه هکتار مساحت دارد، در دو فاز هشتاد و پنج و صد و بیست هکتاری به اجرا در می‌آید. در این مرحله ساخت هفت هزار واحد مسکونی برای اسکان سی و پنج هزار نفر پیش‌بینی شده است. در حال حاضر عالیشهر توانسته است هفت هزار نفر را اسکان دهد.

اراضی شهر جدید عالیشهر سی متر از سطح دریا بالاتر است و در مقایسه با شهر بوشهر از ارتفاع کاملاً محسوس‌تری برخوردار است. پدیده مذکور امکان جذب و استفاده از بادهای غالب منطقه بوشهر را میسر ساخته است. به دلایل فوق، شهر جدید عالیشهر از شرایط اقلیمی مناسب‌تری از شهر بوشهر برخوردار است. اراضی این شهر در شیبی ملایم در دامنه رشته کوه کلاتک و حوزه آبریز آن که در محور شمالی جنوبی دامنه ارتفاعات قرار دارد، واقع شده است. طراحی شهر نیز به صورت خطی در راستای شمالی جنوبی شکل گرفته است. (طلاچیان، ۸۸، ۱۳۸۴-۹۰)

شهرهای جدید استان فارس

شهر جدید صدرا

استان فارس با مساحتی بالغ بر ۱۲۱۸۲۵ کیلومتر مربع چهارمین استان بزرگ کشور است. بنابر برآوردهای مرکز آمار در سال ۱۳۸۱ استان فارس با جمعیت ۴۱۳۵۲۵۱ نفر بعد از استان‌های تهران، خراسان و اصفهان از پرجمعیت‌ترین استان‌های کشور به شمار می‌رود. نقاط شهری این استان ۲۵۱۱۳۲ نفر و نقاط روستایی آن ۱۶۲۲۹۳ نفر جمعیت را به خود اختصاص داده است.

مطالعات شهر جدید صدرا در ابتدای سال ۱۳۶۸ آغاز گردید. این مطالعات بر پایه موقعیت مکانی شهر شیراز و شهرهای اقماری آن و همچنین دورنمای توسعه این مناطق مطرح گشت. شهر صدرا به طور ناپیوسته در پانزده کیلومتری شمال شهر شیراز در جوار کوه‌های کم ارتفاع و در فاصله‌ای مناسب از مسیر محور ارتباطی شیراز- سپیدان مکانیابی شده است.

شهر جدید صدرا نه تنها با هدف جذب سرریز جمعیت مناطق مختلف استان فارس و خصوصاً کلان شهر شیراز احداث شده است، بلکه هویت بخشیدن به این شهر جدید و ایجاد عملکردهای فرهنگی، علمی و تحقیقاتی نیز مد نظر برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران بوده است.

این شهر جدید که به صورت خطی طراحی شده است، به وسیله یک محور مجهز شهری که ستون فقرات شهر را تشکیل می‌دهد، از شرق به غرب آن ادامه دارد و به یاری دسترسی‌های مناسب‌نواحی مختلف مسکونی، تجاری،

خدماتی، درمانی، آموزشی و ورزشی و تفریحی آن را با هم مرتبط می‌سازد. در حاشیه این محور اصلی پارک‌ها و فضاهای سبز پیش‌بینی شده است. (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۶، ۷۶-۷۹)

لازم به ذکر است، این محور در عین حال شهر را به دو فاز شرقی و غربی تقسیم کرده است. فاز اول مسکونی در سمت شرق و فاز دوم مسکونی در قسمت غرب شهر واقع است و در آن عملیات عمرانی به وسیله تعاونی‌ای مسکن به اجرا در آمده است. اماکن ایجاد شده تا کنون از غرب به شرق این شهر شمال قرارگاه نیروی انتظامی، شعب دانشگاه شیراز، دانشکده علوم پزشکی، هنرستان‌های مختلف و فعالیت‌های سبک صنعتی می‌شود.

از شاخصه‌های این شهر جدید طراحی دویست و پنجاه هکتار زمین در چهار منطقه مجزا برای احداث باغشهرهایی به وسعت هزار متر مربع بوده است. باغشهرهای زیبای ایجاد شده در این شهر در دامنه کوه‌های جنوبی آن قرار دارد. فضاهای سبز احداث شده در این اماکن باعث ایجاد کمربندی سبز در این قسمت از شهر شده است.

تا کنون بیش از سه هزار واحد مسکونی در این شهر جدید احداث شده و دوازده هزار نفر در آن اسکان یافته‌اند. (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۷، ۱۱۲-۱۱۶)

فصل

پنجم اصول و چارچوب برنامه ریزی شهرهای جدید

جایگاه مطالعات عوامل جغرافیایی در مکانیابی شهرهای جدید

رابطه و وابستگی فعالیت‌های انسانی با مکانی که این فعالیت‌ها در قلمرو آن ظاهر می‌شوند و هماهنگی‌ها و ناهماهنگی‌های طبیعی که در نواحی مختلف وجود دارد، بس مهم و شایان توجه است.

شرایط محیط طبیعی، چه از دیدگاه منطقه‌ای و چه از نظر موقعیت‌های خاص هر شهر همراه عامل پیشرفت یا بازدارنده بوده است. انسان‌ها، مسکن شهری و حتی نوع معشیت اقتصاد خود را براساس داده‌های طبیعی بنیان نهاده‌اند. عوامل محیط طبیعی، در شکل‌گیری شهرها مخصوصاً شهرهای جدید امروزی و گسترش یا انهدام آن‌ها مؤثر بوده است؛ به همین علت این مقاله در ادامه به مطالعه و نقش این عوامل در مکانیابی شهرها می‌پردازد.

عوامل زمین‌شناختی و مطالعات آن در مکانیابی شهرهای جدید

مطالعات زمین‌شناسی و نتایج حاصل از آن کاربردهای متعددی در مکانیابی و طرح‌ریزی شهری دارد که از چند دید درخور توجه است:

- کاربرد فیزیکی

کاربردهای فیزیکی مطالعات زمین‌شناسی بیشتر مربوط به شناخت محتوای درونی زمین می‌شود. اصلاحات تکتونیکی و حرکات زمین از پدیده‌هایی است که رخنمون‌های آن برای هرکس مشهود نیست و فقط اهل فن می‌توانند شواهد آن را به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم تشخیص دهند. یک اختلاف سطح اندک در طول یک مسیر ممکن است از دید فرد ناظر عادی چندان مهم جلوه نکنند، ولیکن از دید تخصصی می‌تواند رخنمون یک گسل باشد که با فعالیت کند خود در ساخت فضا و ایجاد بنا بر روی آن، آثار منفی زیادی را برجای بگذارد.

تشخیص نفوذپذیری سنگ‌ها و خاک‌ها نیز از جمله کاربردهای فیزیکی زمین‌شناسی است. آبخیزداری، حفظ منابع طبیعی، جلوگیری از فرسایش خاک، تثبیت پوشش گیاهی و تغذیه سفره‌های آب زیرزمینی و دفع آب‌های زائد، امروزه مهمترین مسائل زیست محیطی شهری محسوب می‌شوند.

- زلزله

یکی دیگر از کاربردهای فیزیکی مطالعات زمین‌شناسی شناخت خصوصیات زلزله‌خیزی زمین است؛ و این به ویژه در ایران که دو خط عمده زلزله از آن می‌گذرد بس مهم است. تجربیات تلخ به جای مانده از این رویداد، ناشی از عدم توجه به این نکته، به خوبی ما را از اهمیت مطالعات زمین‌شناسی و ارزش کاربرد فیزیکی آن آگاه می‌سازد.

معمولاً در طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌های شهری و منطقه‌ای، بایستی به هنگام ایجاد مراکز جمعیتی جدید، احتیاط لازم را به عمل آورد. از نظر فنی، نوع جنس و مصالح ساختمانی تبعیت ایجاد ابنیه، طبقات ساختمان‌ها و پراکندگی یا به هم فشردن بودن آن‌ها بایستی دقیقاً با در نظر گرفتن زلزله و احتمال وقوع آن، پایه‌گذاری شود. در این امر می‌توان با تهیه نقشه‌های آسیب‌پذیری ناحیه و مطالعات پهنه بندی زلزله با توجه به شدت و ضعف درجه آسیب، استحکام مناسبی را برای ساخت و ساز در نظر گرفت.

- شکل زمین (توپوگرافی)

عوامل و شرایطی که مکانی را برای ایجاد شهری مساعد می‌کند و امکان توسعه‌های بعدی آن را فراهم می‌آورد، متعدد است. معمولاً شهرها در نقاط مرتفع توسعه نمی‌یابند بلکه در جلگه‌ها، دشت‌ها و نقاطی که ارتفاع زیاد نداشته باشند به وجود می‌آیند.

توجه به خصوصیات توپوگرافیک در مطالعات جغرافیای شهری و ایجاد شهرهای جدید کاربردهای فراوانی دارد. پهنه زمین که شهر بر روی آن ساخته می‌شود همیشه دارای خصوصیات توپوگرافی یکسانی نیست؛ از این‌رو بررسی‌های توپوگرافیک برای بسیاری از مسائل و مقوله‌های شهری مانند لوله‌های آب، گاز، تخلیه آب‌های سطحی و فاضلاب

شهری و یا جهت‌گیری مسیر خیابان‌ها برای دریافت نور آفتاب، و همچنین آمود حفاظت خاک و آبخیزداری در پیرامون شهر و یا حفظ و ایجاد فضای سبز، اهمیت شایانی دارد. اراضی پست و بلند، از نظر توسعه شهر درخور تأمل‌اند. نقاطی که پست و کم ارتفاع هستند، معمولاً از جمله اراضی مرغوب برای ایجاد شهرها به حساب نمی‌آیند؛ خاصه در نواحی سیل‌گیر، ضمن آن‌که امکان بروز سیل در آن‌ها می‌رود از نظر توسعه شبکه‌های آب و فاضلاب و جمع‌آوری و دفع آب‌های سطحی نیز با مشکلاتی روبه‌رو می‌گردند. نقش پستی و بلندی زمین در احداث راه‌ها، سیمای شهرها، ارتفاع ساختمان‌ها و بالاخره دید و منظر شهری بسیار درخور تأمل است. قرارگاه شهر و شکل ناهمواری‌های زمین ممکن است گاه مانع رشد آن‌ها و گاه باعث رشد و توسعه آن‌ها گردد. مثلاً اگر شهری در محل تلاقی کوه و جلگه واقع شده باشد، ایجاد و توسعه آن با مشکلات چندانی روبه‌رو نخواهد شد ولی وقتی با کوه‌ها محصور شد موانع و مشکلات عمده‌ای برای توسعه به وجود می‌آید.

عوارض توپوگرافی به هنگام گسترش شهرها نقش مهمی دارند و باعث متوقف شدن گسترش شهر می‌شوند، زیرا اراضی هموار پیرامون شهر ممکن است اراضی کشاورزی باشد و توسعه به این طرف هدایت شود و به از بین رفتن این اراضی بی‌انجامد. همچنین کف دره‌ها از نظر تجمع آلودگی هوا و آب‌های آلوده، برای توسعه شهری چندان مناسب نیستند. این نکته باید در تهیه طرح‌های مکانیابی و آماده‌سازی مورد توجه قرار گیرد که این امر با مطالعه نقش‌های توپوگرافی میسر است. افزون بر این‌ها پستی و بلندی همچنین در تغییرات آب و هوایی نیز مؤثر است.

یکی دیگر از کاربردهای مطالعات توپوگرافی شناسایی مراکز دارای توان فراغتی و استراحتی است که خود نوعی برنامه‌ریزی برای تعادل بخشیدن به منظومه شهری به شمار می‌آید. مطالعات توپوگرافی در فعالیتهای اقتصادی شهرهای جدید نیز نقش دارد.

- قابلیت اراضی

برای ایجاد شهرهای جدید اراضی درجه ۱ و ۲ و ۳ مناسب نیستند و برای کاربرد کشاورزی بهترند؛ لیکن اراضی درجه ۴ برای احداث آن‌ها توجیه‌پذیر است. برای درجه‌بندی اراضی می‌توان از منطقه عکس‌های هوایی و ماهواره‌ای گرفت و سپس آن‌ها را به نقشه تبدیل کرد.

- شیب

بازرترین پارامتر شکل زمین که در توسعه شهری و ایجاد شهرهای جدید مطرح می‌شود، شیب است. شیب زمین عامل بنیادی در احداث و بازسازی مناطق مسکونی به شمار می‌آید. قابلیت دسترسی، پی‌کنی ساختمان‌ها و دفع پساب‌ها در

مناطق توسعه رابطه مستقیم با شیب زمین مورد نظر دارد. به طور ساده می‌توان گفت که هر قدر شیب زمین برای توسعه شهری کندتر باشد. هزینه سرمایه‌ای آن بالاتر و میزان تخریب در محیط‌زیست نیز بیشتر خواهد بود. بارزترین این‌گونه تخریب‌ها، فرسایش خاک و آب‌شویی خاک‌ها در مناطق مسکونی است. در شیب تند تنها با هزینه سرمایه‌ای و مهمتر از آن هزینه فراوان نگهداری است که می‌توان به چنین امری دست یافت.

معمولاً برای احداث شهرها در مطالعات مکانیکی آن‌ها، شیب تا ۱۵ درصد در نظر گرفته می‌شود و در شیب‌های بالای ۱۵ درصد، ساخت و سازی صورت نمی‌گیرد، زیرا ساخت شهرها در ان شیب از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نیست. مناسبترین شیب برای شهرسازی از صفر تا ۶ درصد است، اما در شیب‌های تا ۹ درصد نیز مجتمع‌های مسکونی و تأسیسات و تجهیزات شهری ساخته می‌شود. هرچه شیب زیادتر باشد قیمت زمین ارزانتر و هزینه ساخت و سرمایه‌گذاری و نگهداری آن زیادتر است و تخریب پیوسته محیط‌زیست را هم به دنبال دارد. (شیعیه، ۲۰۱، ۱۳۷۳)

- سیل

این پدیده با شیب زمین مرتبط است. بارندگی‌های متوالی، طغیان رودخانه‌ها و جاری شدن آب در دشت‌های مسطح، از جمله عواملی است که در بنیاد محیط‌های مختلف مسکونی مورد توجه قرار دارد. از استقرار و توسعه شهرها در شیب‌های تند، نقاط پست و سیل‌گیر، باید جداً پرهیز شود، و پیش‌بینی‌های لازم در مورد احتمال طغیان رودخانه‌ها و سیلاب صورت پذیرد. حتی‌الامکان می‌بایست از توسعه شهر در جهت اراضی پست و سیل‌گیر، دوری جست.

- ارتفاع از سطح دریا و جهت جغرافیایی

انتخاب ارتفاع مناسب از سطح دریا و نیز جهت جغرافیایی مناسب برای توسعه شهرهای جدید در دست طراحان این شهرهاست. اما با مطالعات انجام شده می‌توان دریافت که شهرهای جدیدی که در ارتفاعات پایین واقع شده‌اند از شهرهایی هستند که دچار آلودگی هوا و سایر مشکلات زیست‌محیطی شده‌اند.

- کاربرد اقتصادی

مطالعات زمین‌شناسی بیش از هر چیز کاربرد اقتصادی دارد، اما آنچه که از این نظر برای شهرها اهمیت می‌یابد، یافتن نقش‌های بالقوه دیگر برای شهرهای جدید است. شناسایی کنسارهای قابل بهره‌برداری برای ایجاد اشتغال در مجاورت شهرها، می‌تواند از جمله سازنده‌های مهم فعالیت‌های اقتصادی شهر باشد. وجود کنسارها خود می‌تواند عاملی

برای احداث شهرک‌های جدید باشد. همچنین مطالعات زمین‌شناسی می‌تواند برای دستیابی به مصالح ساختمانی مورد نیاز شهرها مؤثر باشد.

مطالعات اقلیم در مکانیابی شهرهای جدید

آب و هوای شرایط جوی:

بین عوامل طبیعی، آب و هوا نقش بسیار مهمی را در فعالیت‌های انسانی دارد. مساعدت یا عدم مساعدت آب و هوا بیش از سایر عوامل طبیعی در زمینه ایجاد ستون‌های جدید و توسعه شهری آن مؤثر است. انواع تغییرات آب و هوا و تغییرات سالیانه یا فصلی آن، انسان‌ها را در جهت ساختن و به وجود آوردن انواع فضای زیستی خود، و ایجاد نقاط مسکونی مرتبط با نوع آب و هوای محیطی که در آن زندگی می‌کنند، ملزم ساخته است. از آن‌جا که برخی از مناطق شهرهای جدید از پیش تعیین گردیده‌اند و همچنین به خاطر وجود زمستان‌های سرد و تابستان‌های گرم در اغلب نقاط کشور، آب و هوا نقش بسیار تعیین کننده‌ای دارد. طول و عرض در و پنجره‌ها، ضخامت دیوارها، شکل و فرم ساختمان، نوع سقف، جنس مصالح، ارتقای ساختمان و همه و همه با شرایط محیط طبیعی و به ویژه عوامل آب و هوایی، مرتبط و هماهنگ‌اند. عناصر و عوامل آب و هوایی و شناخت ویژگی‌های کیفی و کمی آن در مطالعات شهرهای جدید، کاربردهای مختلفی دارند. باید به این مورد توجه داشت که محیط جغرافیایی و دگرگونی در ساخت و سازهای موجود در آن، به شدت به شرایط آب و هوای حاکم بر محیط وابسته است.

به‌طور کلی مطالعات آب و هوایی برای مکانیابی شهرهای جدید را می‌توان این‌گونه دسته‌بندی کرد:

- ۱ - کاربردهای فیزیکی در ساخت شهر.
- ۲ - کاربردهای اقتصادی در انتخاب نوع مصالح ساختمانی متناسب.
- ۳ - مکانیابی کاربردهای متفاوت.
- ۴ - حفاظت خاک و جلوگیری از فرسایش آب‌های سطحی حاصل از بارندگی‌های تند و رگبار.
- ۵ - انتخاب گونه‌های گیاهی سازگار با آب و هوای محیط در ایجاد فضاها، سبز و پارک‌ها و کمربند سبز.
- ۶ - نقش آب و هوا و عوامل بازدارنده آن در حمل و نقل.
- ۷ - حفاظت شهر جدید در مقابل خطر سیل.
- ۸ - استفاده از انرژی و انتخاب نوع آن در سیستم گرمایش.

۹ - انتخاب گونه معماری متناسب با شرایط محیطی محل.

۱۰ - امکان کنترل اقلیم شهری.

ریزش‌های جوی در فصول مختلف سال، تأثیرات متفاوتی را در پراکندگی جمعیت و ایجاد شهرها (از جمله شهرهای جدید) و تأمین معشیت آن‌ها اعمال می‌کند. نوع مسکن در اقلیم‌های مرطوب و خشک تفاوت اساسی دارد. میزان بارندگی با نوع سقف و جنس آن در ساختمان و طول و عرض معابر و شیب طبیعی محله‌های داخل شهر جدید و حتی فرم‌گیری ساختمان‌ها، رابطه مستقیمی دارد. حتی میزان ریزش‌های جوی با کیفیت آسفالت و پوشش سطح معابر ارتباط می‌یابد.

درجه حرارت:

درجه حرارت در مکان‌گزینی و توسعه شهرها و نقاط مسکونی، نقش فراوانی دارد. درجه حرارت بالا، نوعی خاص از شهرها و اماکن مسکونی را ایجاد می‌کند. میزان مساحت چنین شهرهایی با در نظر گرفتن نوع و درجه حرارت تعیین می‌شود. درجه حرارت بالا و پایین هر کدام نوع متفاوتی از بنا را با توجه به نوع ساختمان، جنس مصالح، پوشش ساختمانی و تراکم ایجاد می‌کند.

باد:

از نظر موقعیت تأسیسات شهری، باد نقش تعیین کننده‌ای در مکانیابی شهرهای جدید دارد. موقعیت صنایع آلودکننده هوا و گورستان‌ها نمی‌بایست همسو با جهت وزش باد اصلی به سمت شهرها باشد. همچنین اثر باد در پراکنده کردن بیماری‌ها، تغییر و تبدیل درجه حرارت و شرایط آب و هوایی و استقرار مسکن در نقاط مناسب یا نامناسب، تأثیر عمده‌ای دارد. باد عامل مهم انتقال رطوبت، بخار آب و تراکم آن است. به علاوه باد در تولید ابر و باران عامل بسیار مهمی است و در فرسایش خاک و حرکت شن‌های روان مؤثر است. در شهرهای امروزی، وزش باد در ساعات مختلف شبانه‌روز همان‌قدر اهمیت دارد که بهداشت و سلامت مردم؛ زیرا در شهرهای مجاور صنایع یا نزدیک شهرهای بزرگ، باد می‌تواند محیط آلوده را پاک کند. از طرف دیگر شهرهای جدید را نباید در مکانی جانمایی کرد که بادهای آلودگی صنایع و شهرهای بزرگ را به آن‌جا انتقال دهند.

بادهای از جمله عوامل جغرافیایی هستند که در برنامه‌ریزی شهری باید مورد توجه قرار گیرند. در ساختمان‌های مسکونی نیز به دلیل ایجاد تبادلات حرارتی و نحوه استقرار ساختمان‌ها نقش باد بسیار تعیین کننده است.

شناخت بادهای منطقه‌ای، تعداد روزن‌های بدون باد و آرام نیز تعداد روزهای حاکمیت وارونگی دما از نظر مکانیابی و استقرار واحدهای صنعتی و چگونگی جانمایی مناطق مسکونی نسبت به مناطق صنعتی بسیار اهمیت دارد. باد غالب هم در پارامترهای زیست محیطی در آینده شهرهای جدید مؤثر است.

تابش آفتاب و رطوبت:

تابش آفتاب در ایجاد شهرهای جدید و بافت آن‌ها عامل مهمی به حساب می‌آید. تابش آفتاب، در ایجاد مسکن و طرح آن دخیل است. ارتفاع ساختمان‌ها، تعداد پنجره‌ها، طول و عرض آن‌ها، فاصله ساختمان‌ها با یکدیگر، میزان استفاده از نور طبیعی در ساختمان‌ها، ضخامت دیوارها، جهت ساختمان‌ها، نوع مصالح ساختمان و نظایر این‌ها بستگی به میزان تابش روزانه و سالیانه آفتاب و زاویه تابش آن دارد.

ارتفاع مکان، طبقات مختلف، هوا، تابش خورشید و اشعه حرارتی آن، در فشار هوا مؤثر است. فشار هوا در رطوبت نسبی نیز تأثیر دارد. در نقاطی که فشار هوا کم است، تابش آفتاب و حرارت بیشتر خواهد بود و میزان رطوبت نیز نسبتاً کم خواهد شد.

همانطور که بالا یا پایین بودن درصد رطوبت از جمله عوامل مؤثر جغرافیایی در مکانیابی شهرهای جدید است، میزان رطوبت با توجه به جنس مصالح ساختمان و فشردگی یا گسترده بودن آن نیز درخور تأمل است.

مطالعات منابع آب در مکانیابی شهرهای جدید (هیدرولوژی شهرهای جدید)

مطالعات منابع آب در طرح‌ریزی‌های شهری و مکان‌یابی شهرهای جدید نه تنها به منظور تأمین آن برای مصارف شهری بلکه برای اهداف و مقاصد جانبی دیگر نیز انجام می‌شود. از آن‌جا که توسعه شهری بدون وجود منابع آب کافی امکان‌پذیر نیست، نقاط دارای منابع آب مناسب در زمرهٔ اراضی مساعد برای توسعه شهر به شمار می‌آیند. در انتخاب مکان شهر باید به عامل حجم آب‌های سطحی و زیرزمینی نیز توجه داشت. همواره بین میزان آب استحصال شدنی و مصارف سرانه جمعیت شهری و مصرف سرانه صنعتی شهر، نوعی رابطه برقرار است. به‌طور کلی یا از طریق آب استحصال شدنی برای یک شهر امکان محاسبه توان جمعیت‌پذیری شهر جدید وجود دارد؛ یا برعکس از طریق تعداد کل جمعیت می‌توان حجم آب مورد نیاز شهر را محاسبه کرد. آب از عوامل اساسی در مکانیابی شهرهای جدید و یا هرگونه ناحیه صنعتی است. معمولاً متوسط مصرف سرانه آب در مجموع ۱۹۵ لیتر در ثانیه است. در مکانیابی شهرهای جدید باید به خصوصیات کلان اقلیمی (ماکروکلیم) و خرد اقلیمی (میکروکلیم) محل با توجه به کاربری زمین توجه کرد؛ یعنی درجه حرارت، مقدار تابش خورشید و مطلوب بودن یا نبودن آن، سرعت باد غالب روزانه و تغییرات روزانه و

فصلی. علاوه بر آب‌های سطحی، از آب‌های زیرزمینی نیز می‌توان استفاده کرد و معمولاً چگونگی بهره‌برداری از سفره- های آب زیرزمینی به میزان ذخیره و کیفیت شیمیایی آب بستگی دارد که با تهیه نقشه هیدرولیکی شهر مشخص می- شود. به این ترتیب بین جمعیت حال و آینده و حجم آب و همچنین بین میزان آب منطقه با صنایعی که در آن احداث خواهند شد رابطه برقرار کرد.

چیزی که به هیدرولوژی با توجه به محیط‌زیست شهرهای جدید نقش می‌دهد، علاوه بر کیفیت و کمیت آب، بستر یا مخزن و منبع آب است. تمام زمین‌هایی که سفره آب زیرزمینی در آن‌ها بالاست، آب سطحی به همراه خاک هیدرومرف دارند. بستر خشک رودخانه‌ها و سیل‌ها و محل گذر زهکشی‌های طبیعی به هیچ‌وجه برای توسعه شهری مناسب نیستند. در مورد منابع آب و کیفیت آن‌ها باید نقشه‌ای مناسب تهیه کرد که از طریق آن بتوان در مورد کیفیت منابع آب قضاوت درستی به عمل آورد تا در مکانیابی شهر جدید مورد استفاده قرار گیرد.

در این نقشه، شوری، اراضی سیل‌گیر و محدوده‌های کارستیک هم مشخص می‌شود. به‌طور کلی می‌توان کاربرد مطالعات آب را در مکانیابی شهرهای جدید به شرح زیر خلاصه کرد:

- ۱ - تأمین آب مورد نیاز مصارف شهری و صنعتی؛
- ۲ - تأمین آب مورد نیاز مصارف فضای سبز و آبیاری؛
- ۳ - شناسایی حوزه‌های آبخیز آب‌های سطحی؛
- ۴ - ارزیابی امکان ذخیره‌سازی آب‌های سطحی؛
- ۵ - پیش‌بینی خطر ناشی از بروز سیل؛
- ۶ - آگاهی از قدرت تخریب جریان‌های سطحی برای اقدامات مربوط به حفاظت خاک و آبخیزداری؛ و
- ۷ - امکان جمع‌آوری آب‌های سطحی.

اهمیت مطالعات خاک در مکانیابی شهرهای جدید

به همان اندازه که عوامل آب و هوایی و سایر عوامل طبیعی بر مکانیابی شهرهای جدید و بافت و ساخت آن‌ها تأثیر می‌گذارند، کیفیت خاک نیز در این امر مؤثر است. مطالعات خاک‌شناسی و طرح‌ریزی‌های شهری با ملاحظات خاصی صورت می‌گیرد:

- ۱ - استعداد اراضی
- ۲ - خصوصیات فیزیکی و مکانیابی خاک

حسن خاک با توجه به میزان نفوذ آب و بارندگی‌ها، و درجه حرارت مقاومت آن در مقابل دستیابی تأسیسات ساختمانی و طبقات ساختمان‌ها، دارای اهمیت ویژه‌ای است. مسلماً در صورت عدم مقاومت خاک نمی‌توان برای احداث ساختمان‌های چند طبقه و بزرگ بدون استفاده از تکنیک‌های فنی که هزینه‌های سنگینی را نیز به همراه دارد همت گماشت. در صورتیکه مطالعات خاک انجام نگیرد، شهرها برای دفع آب‌های اضافه و فاضلاب‌ها دچار مشکل خواهند شد. به علاوه، جنس خاک برای توسعه کشاورزی در اطراف شهر، ایجاد فضاهای سبز داخل شهر و فضای سبز خارج شهر مؤثر است.

بافت، عمق و رطوبت خاک، نقش عمده‌ای در بازسازی و نوسازی مناطق دارد. خاک باید تحمل سازه‌ها را داشته باشد و دسترسی را ممکن سازد و آلاینده‌ها را جذب کند.

تعیین مقاومت خاک، تهیه پروفیل‌های خاک، تعیین دانه‌بندی خاک، و تعیین جنس خاک، اطلاعاتی مهندسی است که برای عملیات ساختمانی، خاک‌برداری و اجرایی در مکانیابی شهرهای جدید، ضروری است.

مطالعات پوشش گیاهی در مکانیابی شهرهای جدید

انتخاب پوشش گیاهی مناسب برای شهرهای جدید از دو نظر اهمیت دارد. اول آن‌که پوشش گیاهی موجود می‌تواند راهنمایی برای ایجاد فضای سبز در آینده باشد، زیرا قابلیت و استعداد سرزمین را برای کشت گونه‌های مختلف نشان می‌دهد. دوم، آن‌که خود پوشش گیاهی موجود می‌تواند در نوسازی شهرهای جدید به منظور ایجاد فضای سبز و تهویه به کار گرفته شود. بنابراین مطالعات مهم در این زمینه از نظر کمی و کیفی برای مکانیابی بهینه شهرهای جدید مؤثر است.

دسترسی در مکانیابی شهرهای جدید

پارامتر دسترسی نیز نقش مهمی در مکانیابی شهرهای جدید دارد. معمولاً در شهرها سه نوع دسترسی به چشم می‌خورد:

دسترسی زیرزمینی، روی زمینی و فضایی. بیشتر عواملی که موقعیت این سه سطح را تعیین می‌کند، به توپوگرافی یعنی وضعیت خاک یا زمین (توان زمین برای تحمل حمل و نقل زمینی) و وضعیت ژئولوژیکی (توانایی خاک برای تحمل ساختمان‌های زیرزمینی با در نظر گرفتن گسل‌ها، لغزش‌ها و نشست‌ها) مربوط می‌شود. حرکت در بالای زمین نیز به وضعیت هوا بستگی دارد. (زیاری، ۱۱۳، ۱۳۸۳)

– الگوی طراحی پیشنهادی سه سطحی برای تهیه طرح‌های شهری شهرهای جدید

در چارچوب اصول مبانی و سلسله مراتب تهیه و نتایج ارزیابی تنگناهای وضع موجود تهیه طرح‌های شهری، کلیات الگوی زیر به عنوان الگوی تهیه برای شهرهای جدید پیشنهاد می‌شود:

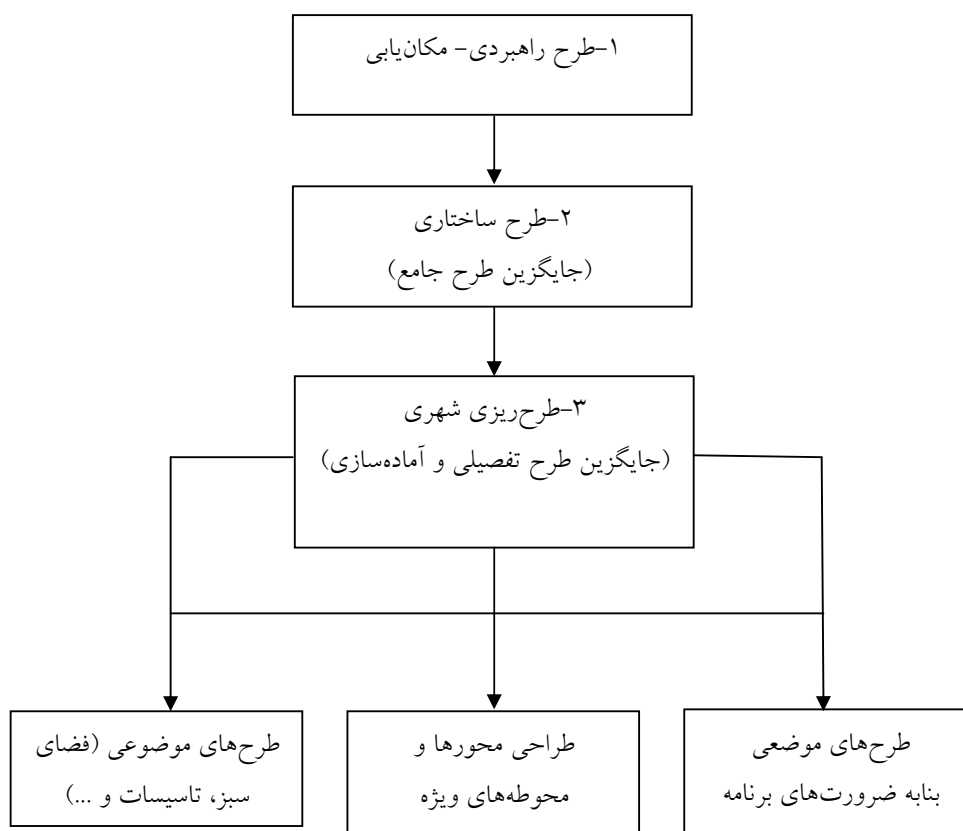
سطوح سه گانه طرح عبارت‌اند از:

۱- طرح راهبردی مکان‌یابی؛

۲- طرح ساختاری (جایگزین طرح جامع توسعه و عمران)؛ و

۳- طرح‌ریزی شهری (جایگزین طرح‌های تفصیلی آماده‌سازی و طراحی شهری).

لازم به اشاره است که در بطن طرح‌های شهری که دارای خصلت عملیاتی‌اند، انواع مختلفی از طرح‌ها جای می‌گیرند که کلیات برنامه‌های‌شان در چارچوب سیاست‌های عملیاتی طرح ساختاری مشخص و تعریف می‌شوند. این طرح‌ها معمولاً می‌توانند همزمان با طرح‌ریزی شهری برای بخشی از شهر جدید تهیه شوند. مدل یا الگوی زیر سطوح طرح‌های پیشنهادی در شهرهای جدید را نشان می‌دهد:



طرح راهبردی مکان‌یابی

محتوای طرح راهبردی مکان‌یابی همانا شناسایی منطقه و اراضی مناسب برای استقرار شهر جدید است، به طوری که گنجایش پذیرش جمعیت و فعالیت شهری کامل را داشته باشد. نیز می‌بایست ضمن دارا بودن جایگاهی مناسب در نظام سکونت‌گاه‌های موجود منطقه، مکان گسترش آن در آینده بدون تداخل به عرصه‌ها و گستره‌های نامناسب فراهم باشد.

فرآیند مکان‌یابی شهرهای جدید را نمی‌توان از فرآیند برنامه‌ها و سیاست‌های راهبردی در مقیاس کلان و خرد جدا کرد. در واقع انتخاب محل شهر و سیاست توسعه شهر، کلیتی واحد و طرحی یکپارچه را تشکیل می‌دهند. بنابراین مطالعات برای مکان‌یابی به موازات مطالعات برای راهبردهای توسعه صورت می‌گیرد و سرانجام طرحی یکپارچه تحت عنوان طرح راهبردی مکان‌یابی تدوین می‌گردد. محتوای این طرح شامل مطالعات و فعالیت‌هایی به شرح زیر است:

- تعیین مشخصات عمومی منطقه مورد مطالعه از نظر ساختار طبیعی، فضایی و نظام سکونتگاه‌ها و فعالیت،
- تعیین جایگاه شهر جدید در منطقه مورد مطالعه به عنوان عنصری مکمل یا تقویت کننده،
- تعیین ظرفیت پذیری منطقه و اراضی از نظر توسعه جمعیت و فعالیت،
- تعیین و مشخص ساختن ظرفیت شبکه‌های ارتباطی و داده و ستاده حمل و نقل،
- تعیین الگوی فضایی ریاضی مکانیابی محل استقرار شهر،
- پیشنهاد گزینه‌های امکان‌پذیر استقرار شهر جدید،
- ارزیابی امکان‌پذیری استقرار شهر جدید،
- ارزیابی محدودیت‌ها، امکانات، فرصت‌ها و مخاطرات برای توسعه شهر،
- تدوین اهداف کلان و عملیاتی استقرار توسعه شهری در چارچوب ارزیابی محدودیت‌ها، امکانات، فرصت‌ها و مخاطرات،
- ارزیابی مناسبت‌های محیطی ظرفیت پذیری اراضی انتخابی مکان شهر جدید،

- تدوین سیاست‌های عملیاتی (برنامه سیاست‌ها) براساس سنجش توان‌های محیطی محل استقرار شهر،
- تعیین قطعی مکان استقرار شهر و تعیین حدود و ثغور توسعه شهر جدید،
- تدوین برنامه راهبردی (جمعیت، فعالیت، اشتغال) و توسعه و عمران شهر جدید، (سعیدنیا، ۹۵، ۱۳۸۴-۹۷)
- ارائه راه کارهای اجرایی برای تثبیت اراضی، حدود محدوده‌ها، استقرار عناصر و بناهای اولیه و اقدامات اجرایی قانونی، مالی و اداری، و ...
- ارائه طرح راهبردی،

فرایند طرح‌های راهبردی مکان‌یابی

طرح‌های راهبردی مکان‌یابی، پایگاه اصلی شهری شهرهای جدید به شمار می‌رود. راهبردها و سیاست‌های طرح‌های مذکور تا پایان برنامه‌ریزی و طراحی شهر جدید ادامه خواهد یافت. زیرا ویژگی‌های محلی و موضع استقرار شهر به طور طبیعی سرنوشت شهر را رقم خواهد زد. فرایند مطالعات طرح‌های راهبردی مکان‌یابی تابع فرایند کلی و علمی تهیه طرح‌های شهری، بدین شرح است:

● اهداف کلی

این اهداف براساس سیاست‌ها و راهبردهای طرح‌های بالادست و مراجع برنامه‌ریزی و مدیریت شهری تدوین می‌گردند. اهداف کلی ملاک اصلی انجام بررسی‌ها و مطالعات شناسایی منطقه و محل استقرار شهر به شمار می‌آیند.

● بررسی و شناسایی

بررسی و شناسایی در گستره منطقه مورد مطالعه به منظور شناسایی پتانسیل‌ها و قابلیت‌ها و تعیین جایگاه شهر جدید انجام می‌پذیرد. به عنوان شناسایی کلان ویژگی محیطی، فیزیکی، ارتباطی اراضی مناسب برای استقرار شهر جدید نیز شناسایی می‌گردد، که شامل اینهاست:

- الف - بررسی منطقه مورد مطالعه و اراضی محل استقرار شهر به منظور تشخیص وضعیت،
- ب - تحلیل وضعیت اراضی (موضع شهر) و موقعیت اراضی (موقع شهر) در منطقه مورد مطالعه،
- ج - جمع‌بندی وضعیت حال و پیش‌بینی آینده به منظور تشخیص محدودیت‌ها، امکانات، فرصت‌ها و مخاطرات،

● تدوین اهداف عملیاتی

- تحلیل و آزمون اهداف کلی براساس جمع‌بندی و استنتاج مطالعات به منظور تعدیل و تدقیق اهداف اصلی صورت می‌گیرد.

- تدوین اهداف عملیاتی به منظور آزمون و ارزیابی معیارهای مکانیابی.

• تدوین گزینه‌های مکانیابی اراضی

پیشنهاد گزینه‌ها براساس جمع‌بندی و استنتاج از مطالعات، به منظور مکانیابی شهر جدید ارائه می‌گردد. این مطالعات باید در چارچوب اهداف کلی و اهداف عملیاتی انجام پذیرد. (انجمن صنفی مهندسان مشاور، ۱۳۸۰، ۴۵)

• تدوین سیاست‌های کلان (راهبردها)

انتخاب محل و حدود کلی توسعه فیزیکی، جمعیتی، فعالیتی شهر جدید در چارچوب اهداف برای درازمدت راهبرد اصلی توسعه شهر جدید محسوب می‌شود و براساس آن جهت‌گیری اصلی در زمینه جمعیت، فعالیت، جامع و محیط شهر آینده را مشخص می‌سازد. راهبردها از طریق ارزیابی امکانات و محدودیت‌ها، فرصت‌ها و مخاطرات برای استقرار و گسترش شهر جدید تدقیق می‌شوند.

• تدوین سیاست‌های عملیاتی (برنامه سیاست‌ها)

تبدیل راهبردها به سیاست‌های کاربردی و عملیاتی در واقع راه عملی کردن راهبردها و نظریه کلی توسعه است، که مبنای راهکارها و اقدامات اجرایی قرار می‌گیرند. سیاست‌های عملیاتی از یک سوی دیگر از طریق ارزیابی مناسبت‌های محیطی و ظرفیت‌پذیری مکان شهر جدید (گزینه انتخابی) به دست می‌آید.

• تدوین برنامه

برنامه راهبردی برنامه‌ای است که میزان جمعیت‌پذیری شهر جدید در دوره‌های مختلف (بلند مدت، میان مدت، کوتاه مدت)، ساختار اقتصادی و فعالیت، حدود کلی توسعه و نحوه گسترش و خصوصیات کالبدی شهر جدید را تعیین می‌کند و مبنای طرح راهبردی شهر جدید قرار می‌گیرد. لازمه تهیه برنامه راهبردی مشخص شدن مکان و محل قطعی استقرار شهر جدید است.

• طرح راهبردی / مکانیابی

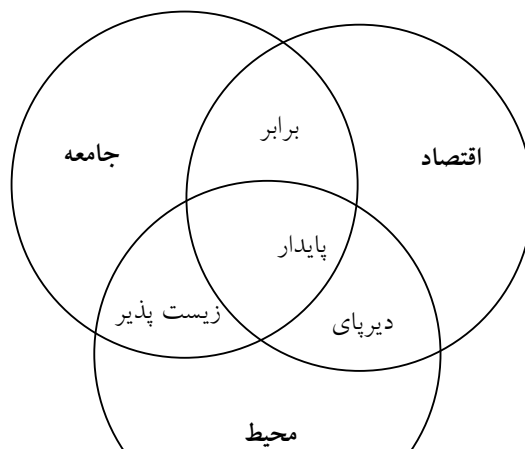
برنامه راهبردی از یک سو نظام کلی کالبدی یا ساختار شهر جدید را مشخص می‌سازد و شامل مجموعه پیشنهادها، برنامه‌ها و ضوابط و سیاست‌های اجرایی است که براساس اهداف، راهبردها و سیاست‌های عملیاتی (بر مبنای مطالعات پایه) آینده شهر را ترسیم می‌کند. طرح‌های راهبردی بعداً ملاک تهیه طرح‌های ساختاری قرار می‌گیرند.

۲- چگونگی ارزیابی اندازه پایداری در نوشهرها

برای ارزیابی پایداری در نوشهرها در آغاز باید روند تکاملی این شهرها مورد بررسی قرار گیرد. "جان اود رولیه" چنین می‌گوید: " ما می‌توانیم چهار شرط را برای تکامل مناسب برای نوشهرها در نظر بگیریم:

- یک استراتژی یکپارچه، در بردارنده برنامه‌های بلندمدت و کوتاه مدت، فراتر از اختیارات یک دوره انتخاباتی؛
- یک سیاست آمایش سرزمین در خدمت این استراتژی؛
- رویکردی درون-بخشی [inter-commune] بر تمام سرزمین مورد توسعه؛ و
- سازماندهی پایه‌ای و تضمین کار مشترک طراحان و اجراکنندگان."

در تعریف تکامل نوشهرها سه ستون اصلی توسعه پایدار (توسعه اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی) همواره در رویکردهای گوناگون به عنوان نقطه شروع در نظر گرفته شده‌اند. در مجموع می‌توان گفت که انواع این رویکردها کاملاً وابسته به شرایط ویژه هر منطقه بوده‌اند و با توجه به آماج مورد نظر و سیاست‌ها تعریف می‌شوند.



نمودار : ستون‌های پایه توسعه پایدار (همبستگی، دوراندیشی، همکاری)

در گزارش برانتلند (۱۹۸۷) توسعه پایدار بدین ترتیب معرفی می‌گردد: " توسعه‌ای که نگاهش به نیازهای امروز است، بدون دست‌اندازی به منابع نسل‌های آینده برای دسترسی به نیازهای ویژه خود".

مضمون مورد نظر توسعه پایدار، یکپارچه و هماهنگ ساختن پیامدهای اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی در تصمیم‌سازی و سیاست در همه مراحل است. این یکپارچه‌سازی تمامی بخش‌های سنتی اقتصادی و فعالیت‌های دولتی شامل برنامه‌ریزی اقتصادی، کشاورزی، بهداشت، انرژی، منابع طبیعی، صنعت، آموزش و محیط زیست را در بر می‌گیرد و بدین ترتیب بسته به نوع وزارتخانه‌های اصلی دولت، آنها را نیز شامل می‌گردد. فرض همگرایی، در نمایه‌های توسعه

پایدار نمود می‌یابد؛ به گونه‌ای که گزینه‌های اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی و سازمانی را در بر می‌گیرد و باید در روندی به منظور همگرایی اصولی همچون شوراها و کمیته‌های توسعه پایدار ملی و قوای کاری، به عنوان استراتژی‌هایی برای توسعه پایدار، به کار گرفته شوند. این رویکرد اساسی به توسعه پایدار باید همواره در مراحل مختلف توسعه همچون آزمایش و به کارگیری نمایه‌ها به عنوان زمینه ذهنی وجود داشته باشد.

ارزیابی و برآورد، فرایندی فراگیر است و باید در مرحله توسعه جای گیرد و اعضای وزارت‌خانه‌ها، کارشناسان، و کمیته علمی منطقه و سایر بخش‌های جامعه شهری را در بر گیرد. این ارزیابی باید بر ساختار ظرفیت‌های فنی، تصمیم‌سازی و سازمانی تمرکز داشته باشد.

مجموعه‌ای از روش‌شناسی، به وسیله سازمان ملل در ماه اوت ۱۹۹۶ با عنوان "نمایه‌های توسعه پایدار: چارچوب و روش‌شناسی" به چاپ رسید. این سند، همچون "برنامه کاری" بین همه دولت‌ها پخش شد و به کارگیری و آزمایش نمایه‌های ارائه شده، به منظور ارائه بازخورد نتایج به آن‌ها پیشنهاد گردید. هدف، همانا دستیابی به گروهی از نمایه‌های پایدار پذیرفتنی‌تر و صریح‌تر برای سال ۲۰۰۱ بود.

جایگاه شبکه ارتباطی در نظام بندی نوشهرها

شبکه ارتباطی در تعیین نظام قطعه بندی و ساخت نوشهرها به ویژه در روند شکل‌گیری آنان، دارای جایگاه خاصی در کل مجموعه نوشهر است. شبکه ارتباطی با دو گرایش نظام یافته، موقعیت و مکان نوشهرها را در پهنه‌ی جغرافیایی منطقه تثبیت می‌کند.

گرایش اول که در سطح کلان مورد بررسی قرار می‌گیرد، ارتباط نوشهر را بنابر عوامل توسعه برون‌ی شکل می‌دهد که می‌بایست این جریان را در گسترش و ایجاد شبکه ارتباطی هر چه وسیع‌تر در منطقه دید. اصولاً فرآیند و عملکرد شبکه ارتباطی بین شهری در مقیاس کلان دارای بحثی روشن و مشخص در نظریه‌های جغرافیایی شهری به ویژه حمل و نقل و ارتباطات است. (bradon, ۲۰۰۸, ۲۸)

تحکیم موقعیت نسبی نوشهر حتی برای آن دسته از مراکز جدید سکونتگاهی در اطراف کلان‌شهر و مادر شهرها، تاییدی بر مطالب فوق است. حجم فزاینده ساکنان مراکز خوابگاهی در طی شبانه‌روز به سوی مراکز اشتغال‌زا و غیره تناوب داشته و باعث حرکت آونگی این رفت و آمد از طریق کانالیزه شدن در مسیرهای ارتباطی می‌شود. به همین منظور مشاهده می‌شود که تشکیل این مراکز جدید در راستا و محورهای خطوط ارتباطی چون راه‌آهن و مترو میسر است.

به همین دلیل نباید به نقش و اهمیت حمل و نقل عمومی بهای اندک داد. نقشی را که نوسهرهای نسل بعدی در کشورهای اروپایی بویژه غربی در توسعه حمل و نقل عمومی در مقیاس شهری و بین شهری داشته‌اند شایان توجه و تحسین است. زیرا با اتفاقاتی که در دهه‌ی اخیر، در جهان روی داده است، از قبیل کمبود انرژی و دستیابی به انرژی ارزان و آسان (که به آن مشکلات آلودگی هوا را نیز باید اضافه کرد) پیش‌بینی و آینده‌نگری در زمینه توسعه و نوآوری در حمل و نقل عمومی به ویژه زمینی، (راه آهن، مترو و تراموا) به اثبات رسیده است.

در گرایش دوم، شبکه ارتباطی بیشتر متوجه عوامل درونی بوده و در مقیاس و محدوده شهری و محلات کاربرد خود را نشان می‌دهد. هدف از ایجاد زمینه (شبکه ارتباطی) در مراحل بعدی شکل‌گیری شهر، یعنی تکوین و تبیین ساخت کالبدی نوسهر است. بنابراین، گرایش مزبور خصلتی درونی دارد و در مقیاس بسیار خردتر عمل می‌کند. در اینجا شبکه ارتباطی به منظور انسجام و پیوستگی محدوده شهر و محلات با کاربری‌ها توسعه می‌یابد. این جهت‌گیری بخاطر شتاب و ضرورت در ایجاد نوسهر خلاصه می‌شود، زیرا مراحل توسعه و رشد فضایی-کالبدی نوسهر از همان آغاز حیات شهر تعیین و مشخص می‌شود. چرا که، دلیل است که از نوسهر به عنوان شهرهای برنامه‌ریزی شده نیز صحبت کرده‌اند.

در شبکه بندی خطوط ارتباطی در نوسهر توجه به موقعیت و وضعیت مورفولوژی اراضی مورد مطالعه نوسهر امری الزامی است، زیرا تطبیق کامل شبکه‌بندی خطوط ارتباطی نمی‌تواند خارج از بستر و پهنه بندی طبیعی اراضی نوسهر انجام گیرد. (شهیدی، ۱۳۶، ۱۳۷۷-۱۳۷) (۱۳۷)

در طی تاریخ تمدن انسانی، این نحوه نگرش جهت احداث شهرها از ابتدای تولد نوسهرها اولیه تا به امروز ادامه داشته است. خصوصاً اینکه، اکثر نوسهرهای دیروز و بسیار قدیمی‌تر در تاریخ شهرنشینی، همگی از شبکه شطرنجی استفاده کرده‌اند.

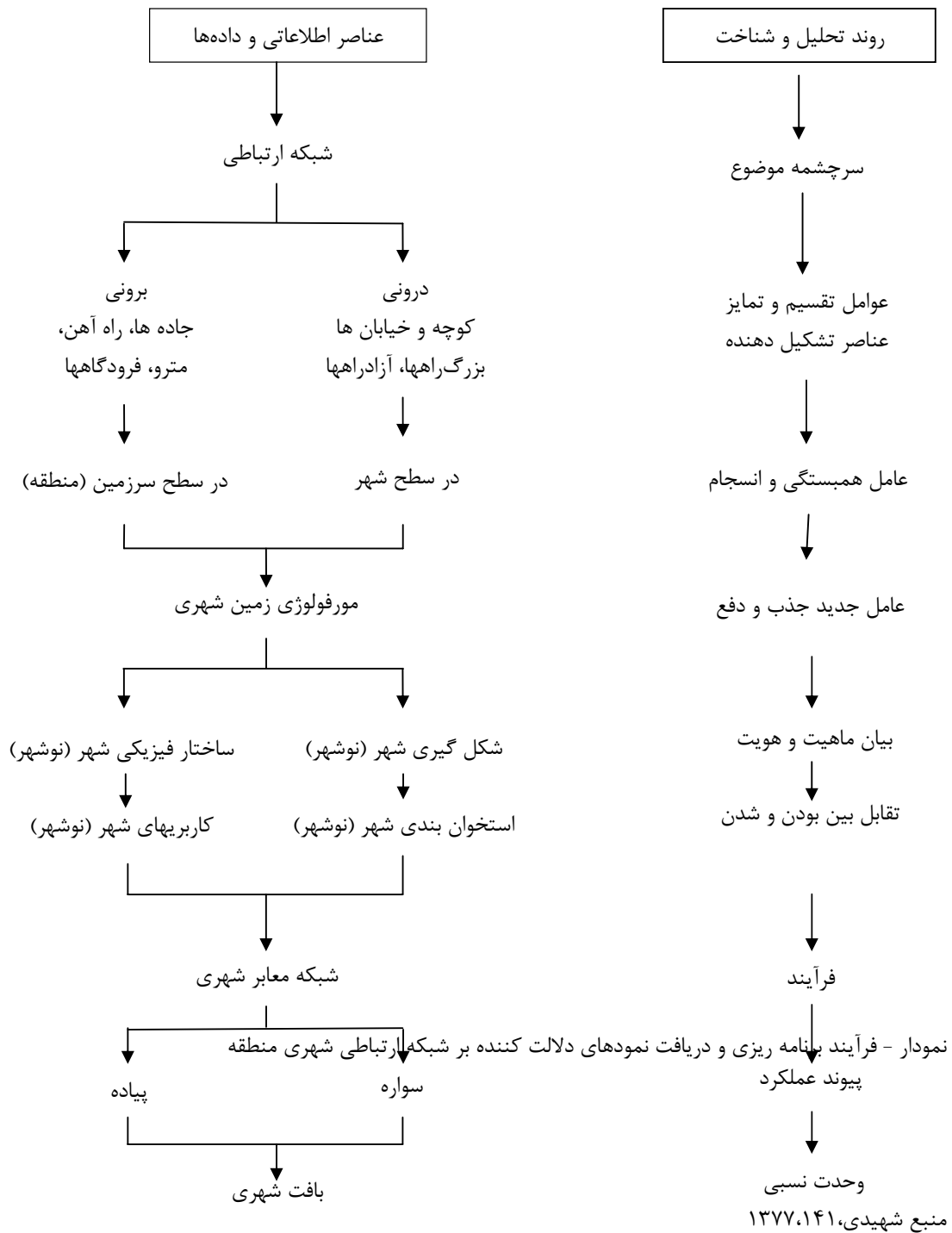
جیمز موریس نویسنده کتاب تاریخ شکل شهر می‌گوید: «... در طی تاریخ، این شبکه شطرنجی به عنوان عامل تعیین کننده‌ی شکل شهرهای طراحی شده معرفی شده است.

مطلب فوق گویای این حقیقت است که ساده‌ترین و منطقی‌ترین نوع تفکر جهت طراحی یک شهر و استقرار نوع مالکیت‌ها، شبکه شطرنجی است. چون نه تنها جوابگوی شبکه ارتباطی بوده بلکه مطلوب‌ترین راه حل برای ارائه امکانات حمل و نقل داخلی در سطح شهر می‌باشد؛ به طوری که از بسیاری جهات قابلیت‌های ویژه‌ای برای کلیت شهر به وجود می‌آورد. (موریس، ۲۲، ۱۳۶۸-۲۳)

البته نباید فراموش کرد که این امر مطابق با عوارض طبیعی زمین است، زیرا اکثر شبکه‌های شطرنجی معمولاً در اراضی مسطح و صاف قرار گیرند و کمتر اتفاق افتاده است که چنین شبکه‌ای در مناطق کوهستانی احداث گردد. مورد دیگری که در همین رابطه قابل بررسی است، تفکر و عملکرد «معماری مدرن» در بیان و ایجاد «خیابان» و «بدنه-سازی» حاشیه شبکه ارتباطی است. نوشهرهایی که بعد از جنگ جهانی دوم در اروپا احداث شدند (با این دیدگاه که محورهای اصلی سواره به صورت بزرگراهها (پارک وی‌ها) شبکه ارتباطی شهر را تشکیل می‌دهند) برای سلسله مراتبی شدن خیابان‌بندی‌ها و خطوط ارتباطی درون شهری اهمیت فراوانی قائل بودند؛ در حالی که ماهیت و مضمون «خیابان» و «بدنه‌سازی» شهری را در نوشهرها نادیده گرفتند و تنها بر عامل سرعت و تفکیک آنان در محدوده استفاده وسایل نقلیه تکیه کردند.

همچنین در این دوره، مسئله‌ای به نام بن‌بست «Cul-de-sac» در شهرسازی مدرن به وجود آمد که نه مانند کوچه بن‌بست‌های سابق بود و نه شباهتی به خیابان داشت. دلایل این تفکر را می‌بایست در سرشت کلی اندیشه «معماری مدرن» دید، زیرا یک دوره کامل از «شهرسازی مدرن» در جهان متأثر از گرایش و اندیشه‌ای بوده که زندگی شهری و ارتباط انسان شهری را تا حدودی مختل ساخته است.

حاصل چنین برداشتی از تفکر سلسله مراتبی، توصیف شبکه درختی برای نوشهرهاست، که عملاً استخوان‌بندی شهری را با گرایش جزء به کل (محلات به مرکز شهر) و یا بالعکس تعریف می‌کند. در این راستا ارتباط محیطی بین فضا و انسان عملاً نادیده گرفته می‌شود، بطوریکه ابتکار عمل دیگر آزادگونه و برخاسته از انسان به عنوان فرد متکی به خود نیست؛ بلکه اهداف و نوع فعالیت‌ها از طریق شبکه ارتباطی کانالیزه و برای انسان تعیین می‌شود که کجا برای چه کاری مناسب است. اساس و کلیت نموده‌های دلالت‌کننده شبکه ارتباطی که در مورد نوشهرها مصداق دارد در وجود و گستردگی بزرگ راهها و عریض بودن خطوط مواصلاتی است. شبکه ارتباطی مزبور نه محصور بدنه‌سازی است و نه آنکه جاذبه‌های کهن شهرها را در طی مسیرهای پیاده دارا می‌باشد. این فرآیند مجزا ولی مرتبط، برای شناخت موضوع (شبکه ارتباطی) بصورت عناصر اطلاعاتی و داده‌ها از طریق عوامل تحلیل و شناخت مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. (کریستوفر، ۲۰۰۳، ۱۳۵۹-۳۲)



نقش و موقعیت کاربری‌ها

تسلسل و ارتباط عوامل متعدد باعث می‌گردد تا مجموعه شهری بنیاد فیزیکی خود را از طریق یافتن هویت عناصری که در سطوح کاربریها بکار رفته است، به صورت انسجام کل مجموعه شهری در استخوان‌بندی شهر نمایان سازد. موجودیت این مراکز در ساختار فیزیکی-کالبدی شهر بیانگر نوع نیازمندی‌های آن جامعه شهری است که بر حسب فعالیت ساکنینش از طریق عملکردهای این مراکز در کل فضا و مجموعه شهری حادث می‌شود. در این معادله سعی بر این است تا عوامل و عناصر ویژه و عامی در جهت هماهنگی و همگامی با کل مجموعه شهری مطرح شود. این فرایند ناشی از دو مولفه مهم در یک نظام شهری است، به طوری که این مولفه‌ها می‌بایست در هم‌نشینی و جانمایی سطوح کاربریها با توجه به گرایش همگونی، به حد مطلوب ممکن در شهر نزدیک شوند. در واقع نزدیکی این دو به هم باعث همگونی، یکدستی و تداوم حد مطلوب می‌گردد. این دو مولفه به شرح زیر می‌باشند:

الف) ارتباط کاربری‌ها با یکدیگر در فضای مشترک

ب) ارتباط کاربری‌ها با انسان‌ها در فضای مشترک (فضای شهری)

این وجوه شاید در وهله اول زیاد ملموس و روشن نباشند، لیکن اهمیت موضوع در این است که مجموعه عوامل به هم پیوسته مانند کاربریها می‌توانند شکل‌گیری و غلیان مفهوم زندگی شهری را با توجه به عامل زمان، در درون شهرها (نوشهرها) تسریع کنند. عبارتی شناخت و پیگیری موارد فوق‌الذکر باعث می‌گردند ارتباط انسان‌ها با یکدیگر از طریق نکات مورد بحث در کاربریها و به نحو کامل‌تری برقرار شود.

همچنین، عواملی چون زمان شکل‌گیری یا دوره فعالیت کاربریها می‌توانند سکونت و اسکان را در بین ساکنان تشویق و ترغیب کنند. سایر جنبه‌های کیفی منتج از کاربریها می‌توانند خود عواملی برای هویت و شاخص مناسبی برای مکان و مجموعه شهری محسوب شوند.

با توجه به خصوصیات و ویژگی‌های درون کاربری‌ها، نقش و سیمای تکوین‌کننده‌ی کاربری‌ها در رشد نوشهرها، در دو بعد متفاوت مشخص می‌شود. این دو جنبه را می‌توان به شکل زیر دسته‌بندی کرد:

۱- خصوصیات فیزیکی-عینی کاربری‌ها.

۲- خصوصیات غیرفیزیکی-ذهنی کاربری‌ها. (راپاپورت، ۴۸، ۱۳۶۶-۴۹)

شرایط فیزیکی-عینی کاربری‌ها

در طول تاریخ، به تناسب رسالت نوشهرها، مساحت آنها در نظر گرفته می‌شد. حال اگر از نوشهرهای اولیه در پیدایش تمدن بر روی کره زمین آغاز کنیم و در مقاطع مختلف تاریخ تا به امروز پیش باییم، مشاهده خواهیم کرد که تعدادی از مراکز و عناصر متشکله نظام شهری در سیر تحول تاریخی تکرار شده‌اند. لیکن این عناصر فیزیکی که ما در اینجا آنها را سطوح کاربری‌ها نام می‌بریم، به مرور زمان تغییراتی از حیث نمادهای فیزیکی حاکم بر شهر داشته‌اند، به طوری که این دگرگونی در ساختار شهر از طریق تحول و یا تکامل عناصر و عوامل فیزیکی موثر در تعیین سطوح کاربری‌ها، صورت گرفته است.

نیاز به سکونت، گردهمایی و اسکان، امری کاملاً سیاسی و نشأت گرفته از اعمال و رفتار انسان‌هاست. به نحوی که در سرلوحه حقوق و قوانین موجود و کهن انسانی از حق مسکن و سکونت صحبت شده است. بدیهی است که شهری بدون فضا و مراکز کسکونی در ساختار نظام شهری شکل نگیرد. چه پادگان نظامی رومی (کسترا) باشد، چه مراکز دوک نشین‌ها، پرنس نشین‌ها و یا باستیدها، فرقی در ماهیت امر ندارد. هدف، اسکان، سکونت و تقسیم مجدد جمعیت انسانی در قلمرو سرزمین است؛ حتی اگر نوشهرها به منظور کنترل، نظارت و دفاع از مرزها طرح‌ریزی شده باشند، تمرکز و سکونت انسان، تعیین کننده نقش و مفهوم شهری است. بر این مبنای اکثریت سطح اراضی اختصاص یافته به نوشهر به امر کاربری مسکونی محدود می‌گردد.

دومین مورد از این گونه، مراکز و سطوح اختصاص یافته به اداره و مدیریت شهر- منطقه است. این سازمان اداری- مدیریتی را می‌توان به اشکال مختلف در درون شهرها با مقیاس و اندازه‌های متفاوتی دید. کاخ‌های حک‌متمی، مرکز ستاد فرماندهی، پادگان‌ها، شهرداری‌ها، دفتر امور و مدیریت شرکت‌ها و مراکزی چون بخش‌های صنعتی، معدنی و حتی کشاورزی از این قبیل هستند.

سومین مورد شامل مراکز مذهبی و آیینی می‌شود. این پدیده هم آغاز با شکل‌گیری شهر در تاریخ، جایگاه خود را درون شهرها یافت؛ حتی استقرار و جانمایی آن از حیث نمادی در شهرهای دوران باستان شیوه خاص حکومت و تداوم نظام عقیدتی آنها را تعیین می‌نمود. (ارسطو، ۳۳، ۱۳۶۴-۳۴) این شاخص فیزیکی به تناسب زمان و مکان تغییر شکل داده و تا قبل از انقلاب صنعتی، اهمیت ویژه‌ای داشته است. لیکن از این تاریخ به بعد، اهمیت بنیادین آن در مقایسه با مناسبات اجتماعی پیشین تغییر کرده و در عوض نمادهای دیگری از درون سطوح کاربری‌ها در مقیاس شهری مطرح شده است.

چهارمین مورد، سطوح فضای بار و خالی درون شهرها است. این مورد ویژه، خود به چندین کاربری در سطوح مختلف شهری مربوط می‌گردد که هر کدام نحوه‌ی عملکرد و استفاده ویژه‌ای از زمین را مطرح می‌سازد. وحدت تمامی این کاربری‌ها بر اساس فضای باز و خالی است که آنها را به یکدیگر پیوند می‌دهد و وجوه اشتراک مابین آنها محسوب می‌شود. این سطوح کاربری‌ها شبکه‌ی ارتباطی (سواره و پیاده)، میداین، فضاهای سبز، زمین‌های بازی، اراضی بایر و یا ذخیره در داخل شهرها و کلاً هر آنچه پوشیده و سر بسته نیست را در برمی‌گیرد.

پنجمین مورد را می‌توان بر حسب نوع و استقرار جغرافیایی-شهری تعیین نمود، یعنی اگر نوشهر گرایش نظامی داشته و به صورت بندرگاه بوده. و یا در مسیر کاروان‌ها قرار داشته و یا در نزدیکی معادن و صنایع باشد، نوع مراکز آن مشخص می‌شود. این کاربری‌ها معمولاً بر حسب نوع و فعالیتشان در داخل محدوده و یا در حوالی و یا خارج از محدوده شهری قرار می‌گیرند.

ششمین و آخرین مورد به امر تجهیزات شهری اختصاص می‌یابد. مانند کانال‌های آبرسانی و یا دفع فاضلاب، حصار (البته برج و بار و استفاده نظامی دارد ولی دروازه به غیر از کاربرد نظامی، برای مصارف شبکه ارتباطی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد). در برخی موارد می‌توان بیمارستان‌ها و مراکز آموزشی را در این رده جای داد.

آنچه که به صورت کاربری‌ها و مراکز فیزیکی-عینی در سطح نوشهرها پیش‌بینی می‌شود، موقعیت آنها را در رابطه با نحوه استفاده این مراکز از زمین و مساحت شهر، و شن می‌سازد. در مجموع، شش خصوصیت کلی برای تعیین کاربری‌ها می‌توان در نظر گرفت. البته نوع و مقدار آن به تناسب اهداف و شرایط جغرافیایی فرق خواهد داشت. همچنین نوع و شیوه مدیریت حکومتی نیز در تعیین و نقش کاربری‌ها موثر است. این شش خصوصیت به ترتیب شامل موارد زیر می‌گردند:

۱- مراکز مسکونی-سکونتی

۲- مراکز اداری-حکومتی

۳- مراکز تفریحی، فضای سبز و باز

۴- مراکز تولید و کار

۵- مراکز تجهیزات و تأسیسات شهری

۶- شبکه ارتباطی اتصال دهنده مراکز به یکدیگر

شرایط غیر فیزیکی-ذهنی کاربری‌ها

از آنجا که کاربری‌ها در داخل شهرها باعث ایجاد زندگی شهری می‌گردند، تنوع و گستردگی در آنها می‌تواند عامل موثری در تقویت روحیه اجتماعی و نوع فعالیت‌های روزانه در سطح نوشهر محسوب شود. توسعه مراکز تفریحی و خدماتی می‌تواند در گسترش شهر و اشتغال زایی آن موثر باشد. این نکته در آثار مختلف صاحب‌نظران پیشین دیده می‌شود. گستردگی در مشاغل و کاربری‌ها، محدوده زندگی شهری را وسعت داده و از آن، جهت جلب و جذب جمعیت به سوی شهرها استفاده می‌شود. به همین دلیل می‌بایست نقش کاربری‌ها را درون شهرها و نوشهرها جدی گرفت تا مفهوم "شهریت" برای آن دسته از مراکز شهری فاقد هویت و بنیان زندگی شهری عاملی جهت توسعه و تسریع فرهنگ شهرنشینی باشد. این خصوصیت مهم درسازگاری بین کاربری‌های نوشهرهای باستان و کهن‌شهرهای امروز قابل مشاهده است. اما از ورای آمار ارقام نوشهرها مشاهده می‌شود که آن دسته از نوشهرهایی که در پایان جنگ جهانی دوم در اروپا احداث شدند، از سطوح خدماتی و رفاهی کمتر از حد نصاب لازم برخوردار بودند. از این‌رو برای نوشهرهای پس از این دوره، اوضاع قدری بهتر گردید.

این نکته آنچنان مسائل نوشهرها را تحت تأثیر خود قرار داده بود که حتی ساکنان، علاقه‌ای به ماندن در محل را نداشتند. مشکلات و کمبود کاربری‌ها باعث شده بود تا رخوت و نوعی افسردگی در داخل شهرها شدت یابد، و یا از سر بی‌حوصلگی فعالیتی در سطح شهر صورت نگیرد.

معمولاً جنبه اقتصادی مانع عظیمی برای توسعه کمی و کیفی کاربری‌ها بویژه در بخش خدمات رفاهی، تفریحی و ورزشی بوده است. شاید از همین رهگذر است که پیرمرلن در مطالعاتش بدین نتیجه می‌رسد که مراکز شهری جدید را می‌بایست در مقیاس و اندازه‌های بزرگ و وسیع احداث نمود. تا بتوان به بجنبه‌های مورد نیاز در نوشهرها با توجه به خصوصیات زندگی دوران معاصر همگام شد.

حیات زندگی شهری در فعالیت‌های روزانه ساکنان منحصر به وجود کاربری‌های زیادی است که باعث تنوع می‌گردد و نیز رقابت بین کاربری‌های هم سطح و هم طراز، تحرک ایجاد می‌کند. این تحرک خود عاملی برای غلیان و جوشش زندگی بویژه در داخل شهرها است. بیشترین تحرک در سطح را گروه سنی جوانان و میانسالان دارند. بنابراین می‌توان مفهوم کاربری‌ها را در ارتباط با گروه‌های سنی در داخل نوشهرها مرتبط دانست. از آنجایی که حجم خاصی از طوح کاربری برای استفاده مقدار مشخصی از کاربردها تعیین می‌شود. کمیت استفاده کننده می‌بایست با موجودیت کاربری هماهنگ باشد. حال اگر این نکات به دقت با برنامه‌های توسعه نوشهر همگام نشود، اثرات مخرب و کند کننده‌ای برای

رشد نوشهر بوجود می‌آورد. (شهیدی، ۱۴۲، ۱۳۷۷-۱۴۸)

چهارچوب روند تهیه طرح‌های شهری شهرهای جدید

روند موجود تهیه طرح‌های شهری شهرهای جدید از پنج مرحله اصلی تشکیل شده است که هر مرحله پیش‌نیاز مرحله

بعدی محسوب می‌گردد. این پنج مرحله اینها هستند:

مرحله اول-مطالعات مکان‌یابی و تعیین مناسب‌ترین مکان برای استقرار شهر جدید.

مرحله دوم-مطالعات و تهیه طرح توسعه و عمران (طرح جامع) شهر جدید.

مرحله سوم- مطالعات و تهیه طرح تفصیلی.

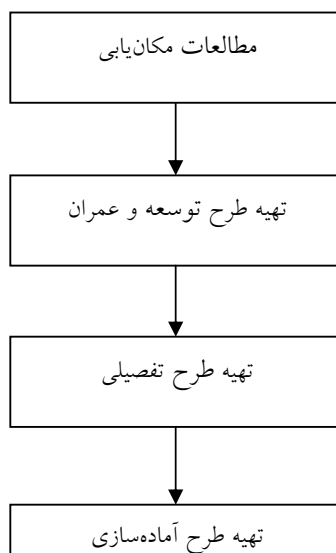
مرحله چهارم-مطالعات و تهیه طرح آماده‌سازی.

مرحله پنجم-مطالعات طراحی شهری.

این مراحل، به استثنای مرحله مطالعات مکان‌یابی، درست تابع شیوه مطالعات و تهیه طرح‌های شهری برای شهرهای

موجود است، که از طرف وزارت مسکن و شهرسازی برای شهرهای کشور تهیه می‌گردد. (سعیدنیا، ۸۶، ۱۳۸۴)

روند مکان‌یابی تا طراحی شهری در شهرهای جدید



۲.۱. روش تهیه طرح شهر جدید

رویه مطالعات و ارائه طرح در تمام مراحل پنج گانه فرآیند تهیه طرح‌های شهری، در شهرهای جدید، در دو مرحله انجام می‌گیرد:

مرحله اول شناسایی تحلیلی

این مرحله در مکان‌یابی شامل شناسایی تحلیلی منطقه و زمین‌های مورد نظر برای شهرهای جدید است. در مرحله طرح توسعه و عمران، تفصیلی، آماده سازی و طراحی شهری این فعالیت شامل موارد وسیعی است که به طور کلی شناسایی تحلیلی ویژگی‌های طبیعی، جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی و کالبدی موضوع طرح را در بر می‌گیرد.

مرحله دوم - تحلیل، جمع بندی و نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

این قسمت شامل جمع بندی افقی مطالعات مرحله اول است که با توجه به اهداف و اصول طرح‌های شهرهای جدید، ضمن ارائه گزینه‌های مختلف، طرح پیشنهادی تعریف می‌شود و به کمک نقشه‌های توضیحی توجیه می‌گردد.

تحلیل دقیق‌تر محتوای طرح‌های شهری در شهرهای جدید نشان می‌دهد که شیوه مطالعات طرح تابع رویه رایج

شناسایی - تحلیل - طرح است. (سعیدنیا، ۲۲، ۱۳۸۰)

پیش‌بینی جمعیت و اشتغال

پیش‌بینی جمعیت و اشتغال در شهرهای جدید معمولاً در چهارچوب اهداف کلی و در مقیاس برنامه‌ریزی آمایش سرزمین و ناحیه انجام می‌شود. در شهرهای جدید رسیدن به هدف‌های جمعیتی و اشتغال همواره لازم و ملزوم یکدیگرند؛ زیرا برای جذب جمعیت نیاز به ایجاد اشتغال است و نیز ایجاد فعالیت‌های اقتصادی به جمعیت مشخصی نیاز دارد؛ بنابراین در مراحل اولیه ایجاد شهر نیاز به کمک‌های دولتی بیشتر احساس می‌شود. همچنین سیاست‌هایی که

در این مرحله اتخاذ می‌گردد برای ادامه حیات شهر سرنوشت‌ساز خواهد بود؛ زیرا زمانی شهر جدید می‌تواند به طور متعادل به حیات خود ادامه دهد که به جمعیت مناسبی برسد. پیش‌بینی جمعیت معمولاً در شهرهای جدیدی که ایه جمعیتی ندارند بر اساس برآوردهای احتمالی و به روش‌های ترکیبی انجام می‌شود که استفاده از نرم‌افزارهای پیشرفته رایانه‌ای (نمونه PAS ، Lotus ، People) این پیش‌بینی را تسهیل می‌کند. بهترین راه پیش‌بینی‌های جمعیتی و شاخص‌های مربوطه در گروه‌های سنی و جنسی به فاصله پنج سال است. (زیاری، ۱۱۷، ۱۳۸۴-۱۱۹)

مقوله تراکم در شهرهای جدید

یکی از موارد مهم در امر شهرسازی معاصر، پرداختن به مقوله تراکم‌هاست. این موضوع اجتماعی که بار مفهومی اکولوژیکی نیز دارد، در جامعه‌شناسی و مطالعات شهری مدیون نظرات و دستاوردهای مکتب شیکاگو است که گاهی از آن به عنوان «اکولوژی انسانی» نیز نام می‌برند.

نمود فیزیکی مقوله تراکم از یک سو برقراری تعادل و توازن بین انسانها و از سوی دیگر ارتباط انسان با امکانات محیطی را مطرح می‌کند.

چگونگی استفاده مطلوب از فضا در دوره‌های مختلف تنها به وسیله تراکم‌ها قابل شناسائی است، به همین جهت در شهرسازی به طور کلی دو گونه تراکم مطرح است:

- تراکم انسانی

- تراکم ساختمانی

نوشهرها نیز از این قاعده مستثنی نیستند، و چون شهرهای موجود و قدیمی دارای معضلات و مشکلات متنابهی از حیث مسائل شهری از جمله تراکم‌ها هستند. در نوشهرها نیز از ابتدا مقوله تراکم از اهمیت ویژه و خاصی برخوردار بود. به ویژه می‌دانیم که یکی از اهداف کلی برای ساخت نوشهرها در جهان کاهش و تنزل تراکم انسانی و ساختمانی در مادرشهرهای منطقه‌ای است. لیکن بر اساس مطالعات منطقه‌ای و یا آمایشی، میزان مشخصی از تراکم انسانی و ساختمانی را برای نوشهرها در نظر می‌گیرند که شاید بتوان بخشی از این محدودیت را ناشی از عوامل اکولوژیک منطقه دانست.

تعمیم همین عامل (مسائل اکولوژیک) در روند اقتصادی و فرآیند فیزیکی نوشهر متظاهر می‌شود. اگرچه سعی شده است که مرکزیت نوشهر از طریق احداث ساختمانهای متراکم و بلند هویت یابد، اما این امر با آنچه در کهن شهرها مشاهده می‌شود تفاوت بسیاری دارد.

روند تراکم بهینه در شهرهای جدید

در تجربیات اولیه در مورد نوشهرها، مقدار تراکم انسانی بسیار اندک و پایین تر از حد «تجمع انسانی» در نظر گرفته شده بود. این نظریه بر اساس دستاوردهای هوارد برای احداث باغشهرهای پیشنهادیش تداوم یافت، تا تلفیقی از جنبه‌های مثبت شهرنشینی و روستاگرینی را با یکدیگر در هم آمیزد. به همین جهت وی برای شهرهای جدیدش عبارت «باغ‌شهر» را انتخاب کرد.

در تمامی اروپا نوشهرهای اولیه که پس از جنگ جهانی دوم خلق شدند تراکم انسانی بسیار پایین و اندکی داشتند. این شاخص کمی، بنابر شرایط وقت و ملزومات آن دوران محاسبه شد، به طوریکه در انگلستان تراکم متوسط جمعیتی برای نوشهرها را ۳۰ نفر در هکتار پیش‌بینی کرده بودند. چنین برخوردی برای گونه‌های مختلف شهرهای جدید که جهت مصارف متعدد احداث می‌شوند دارای نتایج متفاوتی است.

البته لازم به ذکر است که این موارد با مفهوم اصلی کلمه «نوشهر» فاصله بسیار دارد. لیکن به عنوان نمونه‌های اولیه که نسل اول نوشهر پس از جنگ در انگلستان حائز اهمیت هستند. برای اطلاعات بیشتر به جدول زیر مراجعه شود. (شهیدی، ۱۱۶، ۱۳۷۷)

تراکم مراعات شده در طراحی	تراکم پیشنهادی کمیسیون ریت	نوشهر
۳۵-۳۰ نفر در هکتار ۳۵-۳۰ نفر در هکتار	۱۵ نفر در هکتار ۳۰ نفر در هکتار	نوشهر با کمربند سبز نوشهرهای بدون کمربندهای سبز با مناطق مسکونی
بیش از ۵۰ نفر در هکتار	۴۲ نفر در هکتار	نوشهرهای مسکونی با شبکه‌های ارتباطی و خدمات
بیش از ۱۰۰ نفر در هکتار	۷۵ نفر در هکتار	نوشهرهای مسکونی بدون خدمات

مأخذ: نوشهرها/ پیر مرلن

بعدها به واسطه توسعه سریع شهرهای منطقه‌ای و نیز مقرون به صرفه نبودن احداث نوشهرهای کوچک و کم جمعیت، تعدیلاتی در تراکم و پذیرش جمعیت (۱۰۰ الی ۲۵۰ هزار نفر) به عمل آمد، که خود حاکی از افزایش و بالا بودن میزان تراکم در بین نوشهرهاست.

امروزه در پایان قرن بیستم برای اکثر متخصصان مسایل شهری از دریچه علوم و دانشهای مختلف روشن گردیده است که تراکم انسانی پایین تر از حد معین، اثرات غیرمطلوب اقتصادی، اجتماعی و سیاسی به همراه خواهد داشت. در واقع بحث کمیت و کیفیت در مورد مقوله تراکمها ارتباط مستقیم خودشان را در رسیدن به تعادل و بیان مطلوب، به خوبی نشان می دهد. این توزیع و ساخت عناصر کالبدی و کاربریها در سطح نوشهر جلوه گر می شود. نظریه آستانهها می تواند گواه مناسبی بر این ادعا باشد. آنچه از این نظریه برای مقوله تراکمها قابل استنتاج است اینکه عملاً وجود تراکم انسانی پایین شرایط نامناسب نیازمندیها و مدیریت شهری را دستخوش رکود، عقبماندگی تکنولوژیک در ساخت و تأسیسات نموده و موجب بروز شرایط نا امن (بهداشتی و اجتماعی) در مکان می گردد. به همین دلیل رغبتی برای توسعه و سرمایه گذاری در مکان صورت نمی گیرد و جمعیت سیر نزولی پیدا می کند که در نهایت منجر به مهاجرت از مکان نامبرده می گردد. البته این نکته را نیز نباید فراموش کرد که افزایش جمعیت که باعث بالا رفتن تراکم در سطح می شود در کفه دیگر این ترازو قرار دارد. همین تراکم بالا باعث عدم کنترل صحیح و به موقع آلودگیها، متمرکز شدن بیش از حد شهر، تشدید رقابت و بروز تنشهای اجتماعی می گردد. اگر از واژه صحیح اکولوژیکی آن استفاده کنیم منجر به «توالی» در سطح مکانها می شود، یعنی همان موردی که برای کلان شهرها به وجود آمد. (بهرام فریور، ۱۳۶۱، ۴۸)