

در تماس با جامعه‌های دیگر در بررسی هر مسأله اجتماعی، غیر از شناخت کامل بافت‌های خاص خود آن اجتماع، مسیر تحول این مسأله در رابطه با اثر گذاربهائی از جامعه دیگر و تماس با نوآوریهای مختلف است مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرد. عبارت دیگر شناخت ریشه، و شروع يك مسأله در زمان و مکان تحت شرایط خاص، با در نظر گرفتن مسیر حرکت و امواج مؤثر بر آن را باید مورد بررسی قرار داد. در این بررسی مجموعه‌ای بنام « محیطزیست » مورد نظر خواهد بود.

محیطزیست که عبارتست از محیطی که در آن زندگی می‌کنیم و فضای آن با تمام شرایط اقلیمی و تغییراتی که در آن بوجود آمده با تمام موجوداتی که در آن زندگی می‌کنند و در اینجا آدمها، حیوانات، رابطه افراد با هم، و رابطه آدمها با حیوانات محیط و عبارت دیگر « فضا باضافه مجموعه‌ای از روابط » قابل مطالعه و محتاج به شناخته شدن می‌باشد. برای ادامه هرگونه زندگی در آن فضا شناخت و بررسی این مجموعه ضروری و قابل اهمیت است. از این نظر بیش از هر زمان دیگر محیطزیست، مطالعه، شناخت و بهبود بخشیدن به شرایط این محیط مورد نظر و توجه قرار می‌گیرد.

منابع :

- 1_ Our Industrial Urban Civilization Nels Anderson
- 2_ Handbook for social research in Urban Areas by Philip M. Hauser.
- 3_ L, Environmert par Pierre George

طرح‌های جامع شهری

دکتر سیروس باور

در طول پانزده سال اخیر مسئله طرح‌های جامع Townplanning در مملکت ما اهمیت بسزایی پیدا کرده است، اگر چه بحث‌ها و جدلهای فرهنگی شدید و طولانی همچنان در جریان بوده‌است، باید گفت که هیچیک از این مباحث به يك نتیجه قابل توجه منجر نشده و هرگز يك پروژه تحقیقاتی و يك پژوهش سیستماتیک و علمی در زمینه توسعه و پیشرفت استخوانبندی جدید شهری بانجام نرسیده است. حقیقت آن است که در « شهر های امروزی » با تمام زشتی، هرج و مرج و تناقضات آن، که گاه تا حد ضد بشری

پیش می‌رود، منطقی وجود دارد که با منطق اسکماتیک و خنثی نهفته در طراحی شهری T. Planning قابل مقایسه است. ولی معمولاً سعی در آن است که وجود این واقعیت را نادیده بگیرند، همانطور که به مسئله محیط زندگی Environment که به عوض اینکه از تفکرات مایه بگیرد تنها در عمل ظاهر میشود، تا حال نادیده گرفته شده است - زیرا که مردم صحیح یا غلیظ، فکر میکنند که همه چیز را درباره آن میدانند.

اگر چه نوشته های متعددی درباره مسائل مربوط به توسعه نواحی شهری هر یک بطور جداگانه و بالاخص راجع به توسعه شهرهای بزرگ وجود دارد، بطور کلی هر یک از این پژوهش ها بهمان مورد خاص محدود میشود و معمولاً هدف آنست که بگویند، چه کسی مسئول شکست رویه های تشکیلاتی و برنامه های هماهنگ بوده است؟

مطالعاتیکه در بافت شهری Urban Morphology

بعمل آمده و مفاهیم پوشیده در همان عامل غیر منطقی و ناخوش آیند را که همه بوجود آن وقوف داریم و آن را می شناسیم، مورد تجزیه و تحلیل قرار داده است، حائز اهمیت بسیار میباشد زیرا که وجود تعداد بیشماری از این پدیده ها توجه دقیق نسبت با آنها را منطقی میسازد.

« مرفولوژی » شهری بطور کلی به مفهوم شکل ظاهری یک طرح شهری و یا استخوانبندی اقتصادی آن مورد استفاده قرار میگیرد.

بسیاری از معماران ایتالیائی سعی کرده اند که برای مشکل بفرنج مسائل معماری و شهرسازی امروزی راه حلی بیابند. تعدادی از طرح ها بمرحله عمل درآمد و بسیاری دیگر در مرحله طرح باقیماند. اما چه آنها که اجرا شدند و چه آنها که تنها مفاهیم جدیدی را عرضه کردند محصور در میان بافت شهری اطراف ادغام شدند و اکنون پس از گذشت چند سال مشکل می توان خصوصیات و یا مفهوم فرهنگی یک پیکر معماری را که بارنج و تفکر بسیار طرح شده، در میان تارهای بافت شهری تشخیص داد. در واقع نیز هنگامیکه بیننده مسائل مربوط به مناظر شهری را بطور کلی مورد ملاحظه قرار میدهد نمی تواند دقیقاً راه حل های طرح شده و حساب شده را از آنچه که بفرخور زمان و بدون طرح و نقشه قبلی بوجود آمده است مشخص کند. مگر اینکه هر جزء آن را بطور اختصاصی مورد مطالعه قرار دهد.

پیش از اینکه یک طرح شهرسازی بتواند قدم مؤثری در حل مشکلات شهری بردارد ضرورت وجودی آن باید مورد قبول مردم واقع شود. در ایتالیا اولین کوشش اساسی که در زمینه شهرسازی بعمل آمد در ششمین نمایشگاه سه ساله میلان بود

که به همت « جوزیه پاگانو » G. Pagano و « پیتر بوتانی » Bottani تشکیل شد. و هدف آن معرفی ایده طراحی شهری و ضرورت وجود و عملکرد آن بود. و امروز بسیاری بر آنند که هنگامیکه طرح ریزی شهری عملاً بتواند دست بکار شود کلیه مشکلات حل خواهد شد و بیش از ۸۰٪ نوشته ها و کارهای تحقیقی انجام شده در شهرهای ایتالیا در این جهت است.

مطالب گفته شده در بالا را می توان عیناً درباره سرزمین یا منطقه Territory مطرح کرد. با این تفاوت که در این مورد خاص علیرغم حمایت شدید دولت از نواحی شهری مرکز، یک تحقیق عمیق و ادامه دار که نتایج قابل لمسی را ارائه کند بعمل نیامده است. برای مثال پس از بیست سال که از عمر اولین طرح های شبکه بندی جاده ها میگذرد، هیچ نوع مطالعه سیستماتیک درباره نتایج، حد سودآوری، و تغییرات عمیق و اساسی که در نتیجه ایجاد تأسیسات بنیادی و ارتباطی Infrastructure در استخوانبندی زندگی جامعه ایجاد شده است، بعمل نیامده است. حال آنکه همه در مورد اینکه ایجاد چنین تأسیساتی سیما و عملکرد مملکتی را تغییر داده است توافق دارند.

میان شهرهای محصور که می توان آنها را بصورت یک واحد مجزا بشمار آورد و منطقه که باید بطور کلی آنرا به عنوان مجموعه ای از ارتباطات متقاطع به حساب آورد، که هسته های شهری و غیر شهری و علت و معلول را در یک بعد دینامیک به یکدیگر مرتبط میسازد، و در حد نهایی مفاهیم مکان و زمان که از طریق آن موجودیت فیزیکی شیئی از دیرباز تعریف میشده است، رابطه مشکلی وجود دارد که علی رغم اعتقاد به اینکه باید محدوده دخالت های طرح ریزی شهری را وسعت بخشید و آنرا از یک شهرداری بیک ناحیه و منطقه ای از مملکت وسعت داد در ایران آنقدر احساس نشده است. و ما این تاخیر فرهنگی و عدم علاقه به تعمیم مسائل شهری - منطقه ای را نتیجه بذل توجه بیشتر بکارهای مجزا و سنبلیک معماری میدانم و گاه تا حد مبالغه آمیز « اکسپرسیو » بوده و گاه بصورت مونومانثال تجلی کرده است. ولی این طرز تفکر و توجه به جزء بجای کل دیگر نمی تواند در این مملکت با شرایط اقتصادی و اجتماعی امروز که کلیه جنبه های آن در حال دگرگونی میباشد مقابله کند. بخصوص که سیستم های ارتباطی ایجاد شده و در دست ساختمان، ارتباطات متقابل را امکان پذیر ساخته و موانع طبیعی را که تا بحال غیر قابل تسلط بشمار می آمد از پیش پا بر میدارند. کلیه این تغییرات در بیست سال اخیر با تحولاتیکه در شرایط ملی، اجتماعی، اقتصادی بوقوع پیوست و بطور کلی رفتار و تفکرات مردم را تحت نفوذ قرار داد بوجود آمد.

با هجوم مردم بطرف شهرها بخاطر توسعه امکانات اقتصادی و بوجود آمدن طبقات متوسط شهرنشین کم کم مسئله شهرهای بزرگ متروپولیس را در ایران نیز مطرح کرد و توجه دولت را نسبت به جنبه‌های نظری و مسائل و مشکلات اینگونه شهرها که تاکنون تصور میشد تنها در ممالکی وجود دارد که مانند ممالک اروپایی دارای تکنولوژی بسیار پیشرفته هستند جلب کرد .

تعریف « محیط شهری » به عنوان جزئی از يك شبکه‌بندی کامل که سطح منطقه وسیعی را دربر میگیرد امروز حتی در ایران نیز کاملاً قابل درک است . باین ترتیب جدائی مشخصی میان هیأت يك شهر که بصورت يك گره در شبکه بندی ناحیه مشخص میشود و سیستم‌های منطقه‌یی که هر شهر بر روی آن نقطه‌یی از مجموعه را بوجود می‌آورد امروز دیگر مطرح نیست و بنابراین سیستم‌های شهرسازی متفاوت و متعدد که هر يك نقطه‌ئی از مجموعه را مطابق با جنبه‌های خاص خود بوجود می‌آورند در قالب این دید کلی هماهنگی ندارد و بهمین دلیل است که دیگر آن ارتباط و هماهنگی لازم میان يك شهر و شهر دیگر و یا میان شهرها و مراکز تفریحی در سطح منطقه وجود ندارد . طبق این مفهوم هر گروه ، شهر و یا سیستم متروپولیس ، تنها قسمتی از يك شبکه ملی بشمار می‌آید و باین ترتیب است که می‌توان به مفهوم « شناخت محیط زیست » پی برد و با آنجا رسید که در حد نهایی به اقداماتی احتیاج است که کاملاً با نظریات انفرادی که مبدأ کلیه طرح‌های شهری است متفاوت میباشد .

تحمیل ناگهانی نقشه‌ها و طرح‌های بسیار بالاخره به ظهور تناقضات و انواع گرفتاریها و مشکلات در سطح منطقه منجر میشود ، تا آنجا که تعادل « محیط زیست » را از بین برده و آنرا بسوی بحرانهای بی‌شمار و غیر قابل حل سوق دهد .
به‌عنوان اولین کوشش برای حل این مشکل ، توضیح مختصری از جنبه‌های اساسی بوجود آوردن منظره شهری جدید را در قالب این مقدمه ارائه می‌دهیم . باین ترتیب و از طریق يك تقسیم‌بندی ساده و رسیونال میان ناحیه‌هاییکه اخیراً بدست مردم ساخته شده و محیط‌های طبیعی و تاریخی که بشر دخالت کمتری در بوجود آوردن آنها داشته است به توضیح آن پردازیم . بنابراین دو گروه اصلی را می‌توانیم متمایز کنیم :

۱- ساخته‌های جدید که بعد از تحولات اقتصادی - اجتماعی اخیر بوجود آمده است ، شامل :

الف - نواحی مسکونی و حومه شهرها

ب - نواحی شبکه بندی جاده‌ها

ج - نواحی صنعتی

در این گروه میتوان نواحی چهارمی رانیز در طبقه‌بندی و پلیس‌های ابتدائی مشخص کرد که همان نواحی تفریحی و استفاده از وقت آزاد است که در ایران به روشنی قابل تشخیص نیست و بیشتر زیر سرپوش سایر فعالیتهای شهری قرار می‌گیرد .

۲- محیط‌های طبیعی و تاریخی که می‌توانیم آنرا شامل نواحی زیر بدانیم :

الف - ناحیه‌های سبز

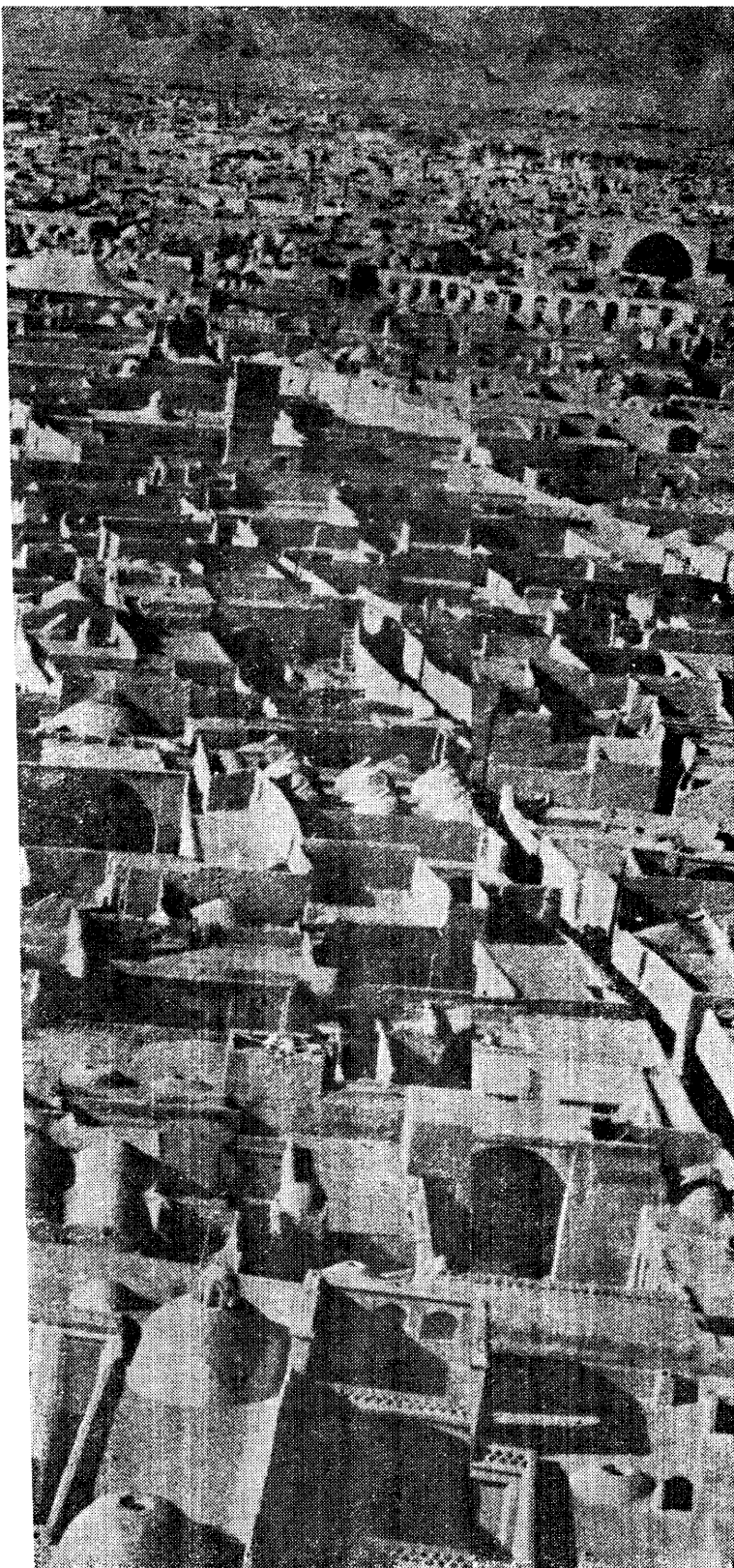
ب - نواحی ساحل

ج - نواحی تاریخی

شاید در نظر اول چنین بنظر آید که عناصر طبیعی و تاریخی عوامی کاملاً مجزا و مشخص از منظره شهری باشند اما بعداً به تفصیل توضیح خواهیم داد که سرزمین‌های وسیع و سبز، آبها و سواحل و همچنین نواحی تاریخی بخاطر همین ماهیت دارای خصوصیات هستند که زندگی يك متروپولیس را در ارتباط با مسائل و مشکلاتش مشخص تر نشان میدهند.

انفجار شهرها

در طول پانزده سال گذشته زندگی اجتماعی - اقتصادی ملت ایران بیشتر تغییرات تاریخ مدرن را بخود دیده است . در گذشته به علل متفاوت از جمله وابستگی دهقان به زمین ، نبودن وسایل ارتباطی ، پائین بودن سطح فرهنگ عامه ، و کم بود امکانات اقتصادی از یکطرف و حمایت دولت از مالکین زمینهای کشاورزی باعث شده بود که نوعی عدم تحرك در تمرکز جمعیت در سطح منطقه ایجاد شود و جمعیت بیست ملیونی ایران در مراکز بسیار متعدد منتشر شود ، و تعداد شهرهاییکه جمعیت آنها از پنجاه هزار نفر تجاوز نمیکرد از ده متجاوز نبود . بعد از جنگ جهانی دوم که تا حدی تحرك ایجاد کرد و پس از آن با فرا رسیدن تحولات اقتصادی اخیر و بخصوص بوجود آمدن گروهی تحصیل کرده دانشگاه‌های خارج و داخل و همچنین قوانین دگرگون کننده ایکه تدوین شد و رابطه طبقات مختلف مردم را بکلی تغییر داد و حمایت شدید دولت از صنایع داخلی و پشتیبانی از صنعتی شدن ، دوران جدیدی آغاز شد . نتیجه اینکه مسافرت داخل کشور فزونی گرفت . در نتیجه فعالیت‌های صنعتی ، علیرغم آنکه فعالیت‌های کشاورزی هنوز هم با وسایل نامناسب انجام میشد و تا حدی تحت الشعاع فعالیت‌های صنعتی قرار گرفته بود ، میزان افزایش درآمد ملی بین سالهای اخیر از ۶ تا ۱۴ درصد رسید . در نتیجه ، هجوم متداوم مردم از روستا به شهر و از شهرها بطرف شهرهای بزرگ که در آنها امکان کاربایی و درآمد بیشتر



وجود داشت، شکل و چهره شهرها را دگرگون کرده و مسائل و مشکلات شهرهای متروپلیس را پیش آورد. تعداد کارگران کشاورزی رو به کاهش رفت و تعداد کارگران صنعتی و کارمندان بخش تجاری و سایر خدمات مرتباً رو با افزایش مییابد که این تمایل خود نحوه تقسیم بندی جمعیت شناسی آینده را هم روشن میکند. در این مطالعه هدف این نیست که مبداهای پیچیده تحولات و تغییرات در جریان را مورد دقت قرار دهیم، بلکه دنبال فرضیاتی میگردیم که برخی از جنبه‌های مشخصه بافت جدید شهری را در ایران امروز توضیح دهد. مثلاً در وسیع‌ترین شهرهای ایران در ۱۳۴۰ حدود سه میلیون نفر زندگی میکردند که حدود ۱۵ درصد جمعیت را تشکیل میدادند. در سال ۱۳۵۰ این تعداد به حدود دو برابر رسید که بیست درصد کل جمعیت را تشکیل میداد و پیش‌بینی میشود که درسی سال آینده نصف جمعیت ایران در مراکز بزرگ شهری زندگی کنند و باین ترتیب موقعیت موجود در کشورهای بزرگ صنعتی تکرار شود. با توجه به میزان افزایش جمعیت $\frac{2}{8}$ درصد، جمعیت ایران سالیانه بطور متوسط حدود یک میلیون افزایش پیدا میکند. برای مثال در مورد طرح جامع شهر شیراز، با توجه به برنامه‌های عمرانی و اقتصادی در جریان، پیش‌بینی شد که جمعیت آن تا سال ۱۳۷۰ به هفتصد هزار نفر بالغ شود، که سه برابر جمعیت سال ۱۳۴۵ میباشد.

مطالعاتی که در این مقاله از آن سخن رفته است در مورد شهر شیراز بر این پایه استوار است. (در حال حاضر جمعیت شهر شیراز بالغ بر ۳۲۰ هزار نفر میباشد). در ده سال گذشته تجارت بین‌المللی ایران فوق‌العاده افزایش رفته و توسعه خطوط ارتباطی و سائط نقلیه موتوری مرتباً رو با افزایش است و تعداد سائط نقلیه نسبت به افراد همچنان سیر تصاعدی طی میکند.

این توضیح مختصر درباره تحولات ملت ایران از جهت جمعیت شناسی و در زمینه اقتصادی - اجتماعی بما امکان میدهد که نتایج قابل لمس انفجار شهرها را در ایران که از لحاظ استخوانبندی پایه‌ای طبیعیاً آمادگی چنین تحولاتی را نداشت و ناچار شد تغییراتی چنین شدید را تحمل کند مورد بررسی قرار دهیم.

بطور کلی رشد شهرها در وحله اول حالت لکه روغنی را دارد که بیشتر و بیشتر روی زمینه پخش میشود، سپس عامل موتوریزه شدن رفت و آمد بوجود میآید که بنوبه خود آزادی بیشتری در نحوه قرار گرفتن مراکز مسکونی و صنعتی را فراهم میآورد. این همان روندی است که بتدریج و بطور اجتناب‌ناپذیر باعث میشود که مفهوم متعارف شهر درهم ریزد، باین معنی که

مفهوم محیط شهری با صفات مشخصه و روشن و قابل تشخیص از بین می‌رود و بجای آن شبکه‌ئی کلی‌تر بوجود می‌آید که تراکم ناحیه‌های مختلف آن مطابق با فعالیتی که در آن انجام می‌شود تغییر میکند .

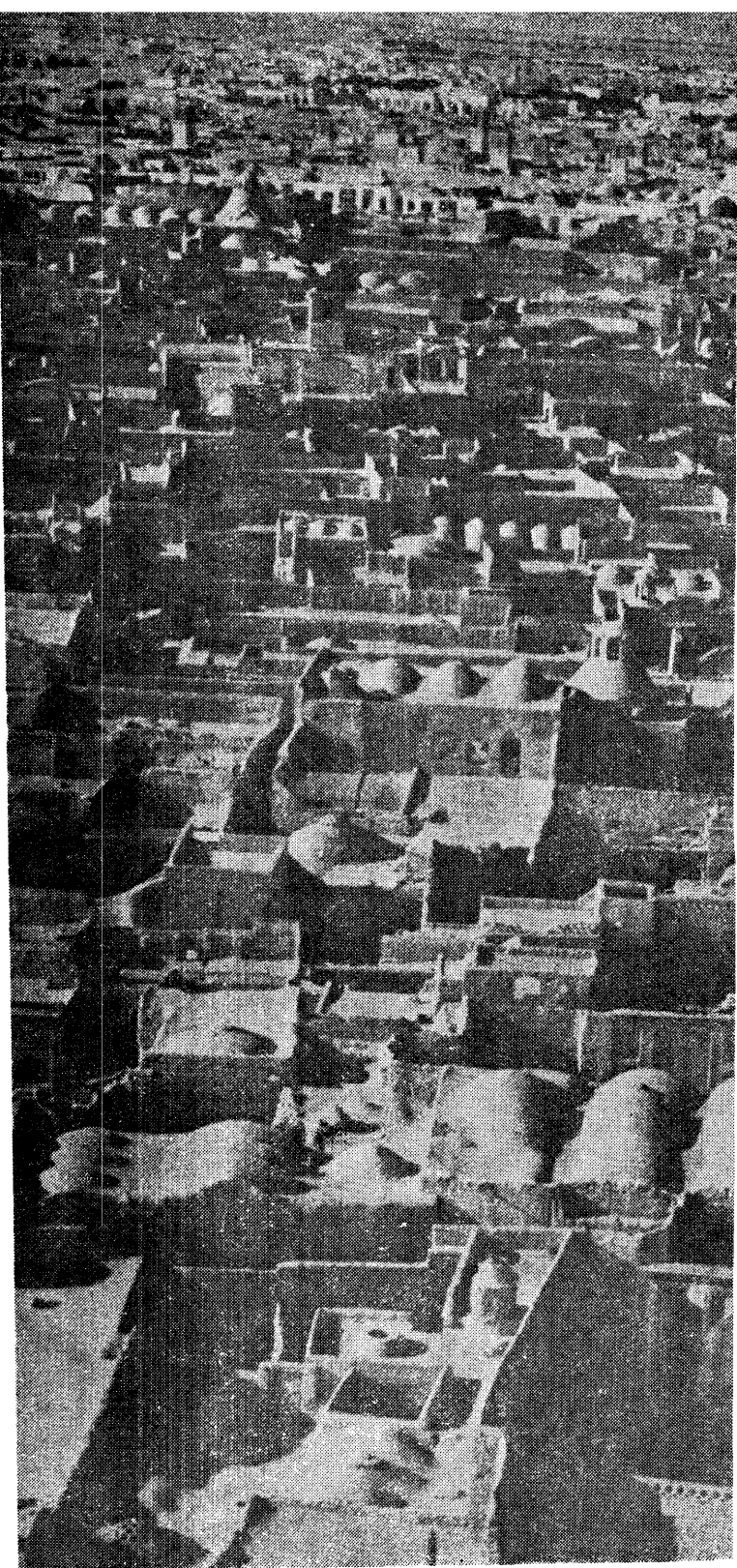
وظیفه فعلی ما آن است که خصوصیات بافت شهری را که تاکنون تحت شرایطی که شرح داده شد بوجود آمده است بطور مشخص بازگو کنیم . بد نیست که کلام را اینگونه آغاز کنیم که : بجز یکی دو مورد استثنائی بین شهرهاییکه با نقشه و یا بدون نقشه و آزادانه توسعه پیدا کرده‌اند فرق چندانی نیست و یا میان نواحی‌ایکه توسط معماران مشهور طرح شده‌اند و یا آنهائیکه بعهد معماران کم اهمیت‌تر گذاشته شده ، از آنجا که همه آنها در توسعه متروپلیس‌ها از معیارهای سنجیده و حساب شده تبعیت نکرده‌اند تفاوت چندانی نیست . اشاره به عیوب تکنیکی و عملی در شهرسازی مفهوم نخواهد داشت مگر اینکه ما یکی از این شهرها را در نظر بگیریم و ببینیم اگر واقعاً طرح‌های جامع همانطور که طرح شده‌اند اجرا می‌شدند چه عیوبی بوجود می‌آوردند .

باین ترتیب است که اصولاً وجود شهر از بین می‌رود و بجای آن منطقه‌ایست با تعدادی نقاط مشخص که از قبل وجود داشته و تعدادی مراکز تاریخی که در شبکه‌ئی از خطوط ارتباطی که محل‌های مختلف را بیک دیگر مرتبط می‌سازند محصور شده و همچنین با تعدادی از حومه‌ها و مراکزى که آنقدر به شهر نزدیک شده‌اند که دیگر نمیشود نام روستاهای اطراف شهر بآن اطلاق کرد ، و آنقدر بی‌شکل و فرم نیافته هستند که نام شهر هم نمیشود بر آنها نهاد .

این است قیافه شهرهای در حال گسترش ایران ، همه بهم شبیه ، زشت ، یک‌نواخت ، خاکی . (برای مثال کافی است یک نمونه از ساختمان‌های معمار ساز را با کلیه مشخصاتش در نظر گرفت که در تمام شهرهای در حال توسعه ایران تکرار میشود ، و یا شکل و فرم میادین و یا خیابانهای سراسری که مراکز شهرها را بدون منطق بریده‌اند .)

ایران امروز در تضاد شدید با گذشته بوجود آمده بطوریکه کلیه عیوب اساسی و ابتدائی شرایط اجتماعی جدید را دارا بوده و همچنان سرسختانه به موجودیت متغیر خود ادامه میدهد ، که عوامل و مسائل متعددی را در آن می‌توانیم مشخص کنیم :

۱ - خانه‌سازی و بافت شهری حومه‌های جدید .
بطور کلی ایرانیها و بالاخص مردم روستایی که به شهر می‌آیند ، شهرها را با یک دید منفی نمی‌نگرند ، بلکه بالعکس



آنها همان طور که هست درست قبول میکنند. در زندگی شهر فعالانه شرکت میکنند و بعبارت دیگر در تشدید جنبه‌های ناخوش آیند آن مانند سروصدا، عدم نظم و هرج و مرج بصری و محیطی و بالاخره در همی و حرکت دائم آن سهیم میشوند. از طرف دیگر هنوز از وجدان اجتماعی راجع به مفاهیم مختلف زندگی شهری و مشکلاتی که با آن دست بگریبان است آگاهی لازم را ندارد و تمایل نسبت به قبول تراکم شهری، عواقب شدیدتری در استخوانبندی محیطی بافت شهری بوجود می‌آورد. برای مثال در حالیکه حومه‌های اروپایی از خانه‌های بک یا چند فامیلی با فضای سبز و باغچه و تجهیزات کافی شهری تشکیل شده در اطراف شهری مثل تهران، مجموعه‌های نامنظم و درهمی از نواحی مسکونی با ساختمانهایی از همه نوع که تقلیدی از سایر قسمتهای شهر است بوجود آمده که بعلت نداشتن تجهیزات و تأسیسات کافی و احتیاج روزمره ساکنین به رفت و آمد در سایر قسمت‌های شهر و عدم وجود وسایل ارتباطی مناسب آنچنان وضعی را بوجود آورده که به زحمت میشود اسم شهر را بر آن نهاد. و این نمونه‌ایست از کلیه شهرهای ایران که بعلت صنعتی شدن و با بعلت ایجاد مناطق صنعتی در اطراف آن در حال توسعه و گسترش میباشد.

در واقع یک ایرانی که تازه به شهر آمده یک زندگی شهری با سروصدا، وجود فیزیکی همسایه‌ها و گرفتاریهای مشخصه آنرا طالب است، در حالیکه شخصی که به طبقه‌ای قدیمی‌تر وریشه‌دارتر متعلق است و برای مثال در یک اجتماع انگلیسی - دلش می‌خواهد در شهری گسترده، میان شهر و روستا، در خانه‌ای که باغچه‌ای شخصی که حداقل برای بازی بچه‌ها و برخی از انواع ورزشهای بزرگترها مناسب باشد زندگی کند. همانطور که در ایام قدیم خود ما زندگی میکردیم، در حالیکه در حال حاضر که مردم اروپا و بخصوص آمریکایی‌ها که خالق آسمان خراش هستند، به جنبه‌های غیر انسانی این نوع تراکم پی برده و از نو به سوی محله‌های مسکونی گسترده رو آورده‌اند، ما با اشتیاق تمام اشتباهات گذشته آنها را دنبال میکنیم و هر روز بیشتر مشتاق زرق و برق شهرهای متروپولیس و تسهیلاتی که تکنولوژی بوجود آورده گردیده با استفاده غلط از آن به درهمی و غیر قابل تحمل بودن زندگی شهری کمک میکنیم.

اگر این مسئله را بادقت بیشتر نگاه کنیم خواهیم دید که این طرز رفتار مختص طبقه متوسط یا بورژوازی تازه پا نیست بلکه بطور کلی با سیاست و مدیریت دولت در سطح ملی کاملاً منطبق است. حمایت دولت و شهرداریها از ساختمانهای بلند و تشدید تراکم بدون در نظر گرفتن احتیاجات محیطی آنها مصداق

این مدعا است. حتی در مورد شهرک‌ها و حومه‌هایی که در نواحی مختلف با حمایت و پشتیبانی بانک‌ها طرح‌ریزی و ساخته میشود، یک پدیده کاملاً آشکار است و آن این است که این شهرها بهیچ عنوان شهرهای واقعی نیستند و تنها بصورت ناحیه‌ئی وسیع برای خوابیدن درآمده‌اند.

با توجه باینکه در تجربیات تازه طرح‌های جامع شهری، هدف وسعت دادن امکانات توسعه شهر تا سرحد امکان بوده، خواهی نخواهی طراحان و شهرسازان دچار اشتباهاتی از این قبیل میشوند مگر اینکه عملکرد شهری در یک مقیاس منطقه‌ئی و در رابطه با برنامه‌های صحیح دولت از نقطه نظر صنعتی، کشاورزی و اداری مطالعه شود و روابط شهرها را در منطقه و در سطح ملی در نظر گیرد.

پدیده بسیار پراهمیت دیگر، پروژه‌های نظری و تجربی و مطالعاتی میباشد که در سالهای اخیر توسط معماران، استادان و دانشجویان معماری روی مفهوم شهر و بخصوص شهر با وابستگی تام با مفهوم جدید تکنولوژیکی «ماکرواستراکچر» مورد مطالعه قرار گرفته است.

سؤال این است که آیا می‌توان این مطالعاتی را به عنوان تجربیات آینده بشمار آورد؟ و آیا میشود در آینده کلان شهرها را همانطور که «سنت الیا» میگوید به عنوان «تصویر مجذوب کننده و شاعرانه خارج از مقیاس توصیف کرد» کسی که معتقد است «هر نسل در خانه خودش».

تراکم ساختمان روی زمین یکی از ضرایبی است که کیفیت و خصوصیت یک شهر را نشان میدهد و طبق محاسبات «مانفورد» نشان دهنده جنبه‌های دیگر تراکم شهری نیز میباشد.

برای مثال در برخی از شهرهای اروپایی مثل میلان تراکم ساختمانی در برخی از نواحی به ۶۵ هزار نفر در کیلومتر مربع میرسد و در شهر ناپل به ده متر مکعب بر متر مربع بالغ میشود. یکی از عواقب قبول طرحهای نواحی شهری با تراکم زیاد و فشرده همان عارضه مضمّن کمبود خدمات نواحی سبز، اهمیت به پیاده رو، فضای بازی کودکان، پارکینگ و سایر تاسیسات عمومی است. و این، آن چیزی است که همه به عنوان یکی از مشخصات نامطلوب نواحی مسکونی جدید در ایتالیا شناخته‌اند، که خود یکی از مظاهر و نتایج سودبری بیشتر از زمین میباشد که قوانین جاری آنرا اجازه داده و مجربان قانون و مراجع عمومی نیز اگرچه همواره بی‌علاقه و بی‌اعتنا نبوده‌اند، آنرا پذیرفته و اجرا کرده‌اند. همین رویه اگر در مملکت ما نیز همانطور که تاکنون سابقه داشته است ادامه پیدا کند و طرحهای جامع شهری با مطالعات کافی طرح نشود و بمرحله اجرا در نیاید

ما نیز گرفتار عواقبی بمراتب بدتر خواهیم شد .
 در طرح شیراز سعی شده است که عواقب و فاکتورهای فوق تا سرحد امکان رعایت شود ، نه فقط از نقطه نظر سیمای شهر و تراکم‌های مختلف و جهت و نحوه گسترش ، بلکه به جنبه های اجتماعی - اقتصادی و طرز فکر و زندگی مردم و درآمد سرانه و امکانات آتی بیشترین توجه داده شده است . در این طرح نه تنها شهر به عنوان يك واحد مجزا در درون خود مطالعه گردیده است ، بلکه آنرا در رابطه صحیح با منطقه و در سطح ملی مورد مطالعه قرار داده ایم که در فرصت مناسب توضیحات کافی راجع بآن داده خواهد شد .

آنچه که باعث میشود طرح‌های جامع در اجرا عیوب و نواقصی را آشکارکنند که در مرحله طرح کمتر مطرح میشود ، نواقصی در مدیریت اجرا است ، زیرا که عوامل و افراد حقیقی و حقوقی که در بوجود آمدن نواحی مسکونی و سایر تاسیسات شهری دست‌اندرکارند آنقدر متعدد و متنوع میباشد که کنترل آنها از عهده مقامات اداری با وسعت متعارف خارج است . برای روشن شدن موضوع ، کافی است تعدادی از افراد و موسساتیکه دست‌اندرکار ساختن مجتمع‌های شهری هستند نام ببریم .

- ۱ - سرمایه‌گذاران و مقاطعه‌کاران .
- ۲ - طراحان .
- ۳ - شهرداریها ، که مسئول تامین تاسیسات زیر میباشد .
- الف - تاسیسات عمومی و خیابانها .
- ب - تهیه و تنظیم فضاهای عمومی .
- ج - خدمات شهرداری ، مثل پلیس شهرداری و آتش‌نشانی .
- د - بازارهای روز میدانها و غیره .
- ۴ - ادارات مذهبی ، برای ساختن مساجد و غیره .
- ۵ - اداره پست و تلگراف .
- ۶ - تربیت بدنی برای ساختن تاسیسات ورزشی .
- ۷ - اداره‌های حمل و نقل عمومی .
- ۸ - ادارات خدمات عمومی ، مثل گاز ، برق آب ، فاضلاب ، تلفن و غیره .
- ۹ - ادارات آموزش و پرورش ، برای ساختن مدارس ، کتابخانه و غیره .

۱۰ - سرمایه‌گذاری های بخش خصوصی برای فعالیت های تجاری ، بانک‌ها ، سینماها ، کارگاههای تولیدی صنایع دستی و فعالیت های خانه سازی .

باین ترتیب بدیهی است که حتی در مورد طرح‌های جامعی که قبلا تهیه و تکمیل میشوند مسئله هماهنگی ساختن و اجرای يك پارچه آن مطابق با تداوم زمانی و با در نظر گرفتن اولویت

ها و انجام هر مرحله در جای خود و در رابطه با مرحله قبل و بعد ، و همگام با نیروهای موثری که از آنها نام برده شد و بادر نظر گرفتن تیادلالات مالی و پولی منتج از آن و با تبعیت از محدودیت‌ها و در مقابله با عقاید مختلف و متضادی که از آن ناشی میشود به تنهایی امری است که لااقل در حال حاضر بیشتر جنبه رؤیا یا بهتر بگوئیم «اوتوپیا» دارد .

مسئله اینکه اگر کار دستگاههای سازنده بنا ، چه دولتی و چه خصوصی هماهنگ نباشد منظره شهری را در مقیاس کلی محیطی نامتجانس خواهد ساخت . زیرا در زمانهای مختلف با سلیقه‌های مختلف و مصالح متفاوت ساخته شده و در نتیجه محصول نهائی باعث قطعه شدن نمای کلی منظره شهری خواهد شد . این عدم پیوستگی و نامتجانس بودن مصالح ، رنگ و تزئینات خارجی از خصوصیات کلیه نواحی مسکونی شهرهای ایران است که تمایل به مخلوط کردن اقسام مختلف ساختمانها و در عین حال سعی به متفاوت ساختن یکی از دیگری برداشت آن میافزاید . نتیجه ، باین طریق منظره شهری که از آن ناشی میشود غیر منطقی ، قابل تغییر و نظم نیافته است . از طرف دیگر زمین های بازو ساخته نشده به تناسب محل قرارگرفتنشان مورد استفاده قرار میگیرند مانند پارکینگها ، محل نصب اعلان‌های تبلیغاتی و غیره . باید توجه داشت که مراجع دولتی که کلیه عملیات ساختمانی را تحت کنترل خود دارند کوچکترین قدرتی روی این نوع فضاها ندارند . فضاهایی که نقش بسیار مهمی را در منظره دید محیطی ایفا میکنند و روی نقشه به عنوان فضای سبز مشخص شده‌اند . از طرف دیگر فضاهای باز ، بسته به امکانات آنها ارزش خاصی پیدا کرده‌اند و بصورت وسیله ابراز قدرت درآمده‌اند . بهمین دلیل سعی میشود که آنها را در معرض دید قرار دهند و مدیران شرکت های بزرگ که به خصوصیات محیطی کاملا وارد هستند آنها را بصورت هروسیله اقتصادی دیگری بکار میگیرند . باین صورت است که تصویر کنونی شهر بصورت يك شیئی تجاری وسودآور درمیآید و زندگی شهری بدست گروه‌های قدرت‌مند ملی و بین‌المللی میافتد .

با توجه به مراتب بالا هنگامیکه يك شهر ساز شروع بکار میکند ، گذشته از ایده‌ئولوژیها و مسائل اقتصادی اجتماعی و تکنیکی ، در عمل با مسائل و مشکلات بی‌شماری روبرو میشود که نتیجه پذیرفتن مطلق روندهای متعارف چه از طرف مردم و چه از طرف مقامات اداری شهری میباشد . برای مثال طبقه تفکیک زمینها را که نه تنها از قبل انجام میشده بلکه هنوز هم در جریان است نام میبریم .

در حالیکه محله های مسکونی فشرده و پرجمعیت بدون

يك مدل منظم و حساب شده در مقیاس شهری بوجود می‌آید. کار تفکیک و تقسیم‌بندیهای زمین نیز توسط اشخاص و مالکین غیر متخصص و صرفاً به منظور نفع اقتصادی انجام می‌شود. در يك قسمت ثروتمندان زمینها را به قطعات بزرگ تفکیک می‌کردند و در آنها خانه‌های بزرگ و باغ با کلیه تزیینات می‌ساختند که کوچکترین جزئیات آن از قبل طرح شده بود. در حالیکه در قسمت دیگر از شهر، زمینها به قطعات نامنظم و بسیار کوچک تقسیم شده و بناهاییکه صرفاً به‌عنوان يك پناهگاه بوجود آمده بودند بدون هیچ ضابطه و معیار و فاقد هرگونه تاسیسات و تسهیلات شهری ساخته می‌شدند. باین ترتیب کیفیت تفکیک زمینها عامل مشخصه دیگری در جدا ساختن قشرهای مختلف اجتماعی بشمار می‌آمد.

اولین کیفیتی که يك ناحیه مخصوص طبقه مرفه را مشخص میکند تراکم کم و دیگر وجود حریم اختصاصی است. آپارتمانها در دو یا سه طبقه ساخته شده و تعداد معدودی خانواده را در خود جا می‌دهد. در حالیکه در محله‌های کم‌درآمد، تراکم جمعیت نسبت به سطح ساخته شده شاید به‌يك نفر در هر چهارمتر مربع میرسد. تراکم ساختمانی روی زمین هم نسبت به قدرت خرید مردم و طبقه اجتماعی آنها و شدت وضع بورس بازی زمین در يك ناحیه خاص متفاوت است این نوع تفکیک که بدنبال نظریه مالکیت فردی انجام میشود از طرف تشکیلات شهری نیز مورد حمایت است و تاکنون هیچ قانونی نتوانسته است بطور کامل از این بورس بازیها جلوگیری کند.

طرح‌های جامعی که در آن از سیستم Zoning تبعیت شده است طبیعتاً باعث میشود که همین روند ادامه یابد. و با تقسیم‌بندی محیط‌های شهری به قسمت‌های پرتراکم و کم‌تراکم نه فقط جدائی قشرهای مختلف اجتماع را تشدید میکند بلکه با جدا ساختن فعالیت‌های مختلف از یکدیگر با نام‌های فضای سبز، ناحیه صنعتی، ناحیه تجاری، ناحیه مسکونی و غیره عوامل فوق را تشدید کرده، تشکیل و یکپارچگی پیشین را که در بافت شهرهای تاریخی وجود داشت از بین می‌برد.

در طرح جامع شیراز سعی شده است که این مرزها چه از نقطه نظر قشرهای اجتماعی و چه از نقطه نظر ناحیه‌بندی Zoning از بین برود یا بحد اقل تقلیل داده شود. و اساس تقسیم‌بندی شهری را بر نوع فعالیت‌های موجود در اجتماع قرار دهد. باین ترتیب که هر کس بتواند با ساده‌ترین وسیله و در زمان کم‌بین محل سکونت و محل کار حرکت کند. در نتیجه در ادامه فعالیت بازار، گسترش بازار و ناحیه مسکونی آن، و در ادامه هر يك از فعالیت‌های خدماتی و تجاری و فرهنگی و غیره،

گسترش متناسب با آن از لحاظ امکانات سکونت در نظر گرفته شده است، بدون اینکه از لحاظ کیفیت به يك محله از محله دیگر امتیاز داده شده باشد.

برای اینکه بین اجتماع ساکن در محله‌های مختلف مسکونی جدائی ایجاد نشود و با هویت و عناصر خاصی مشخص نگردند. هیچ نوع حد و مرزی آنها را از یکدیگر جدا نساخته و تنها مدل مقیاس و تقسیم‌بندی اداری آنها وجود دبستانها است که به نسبت جمعیت تقسیم‌بندی شده است.

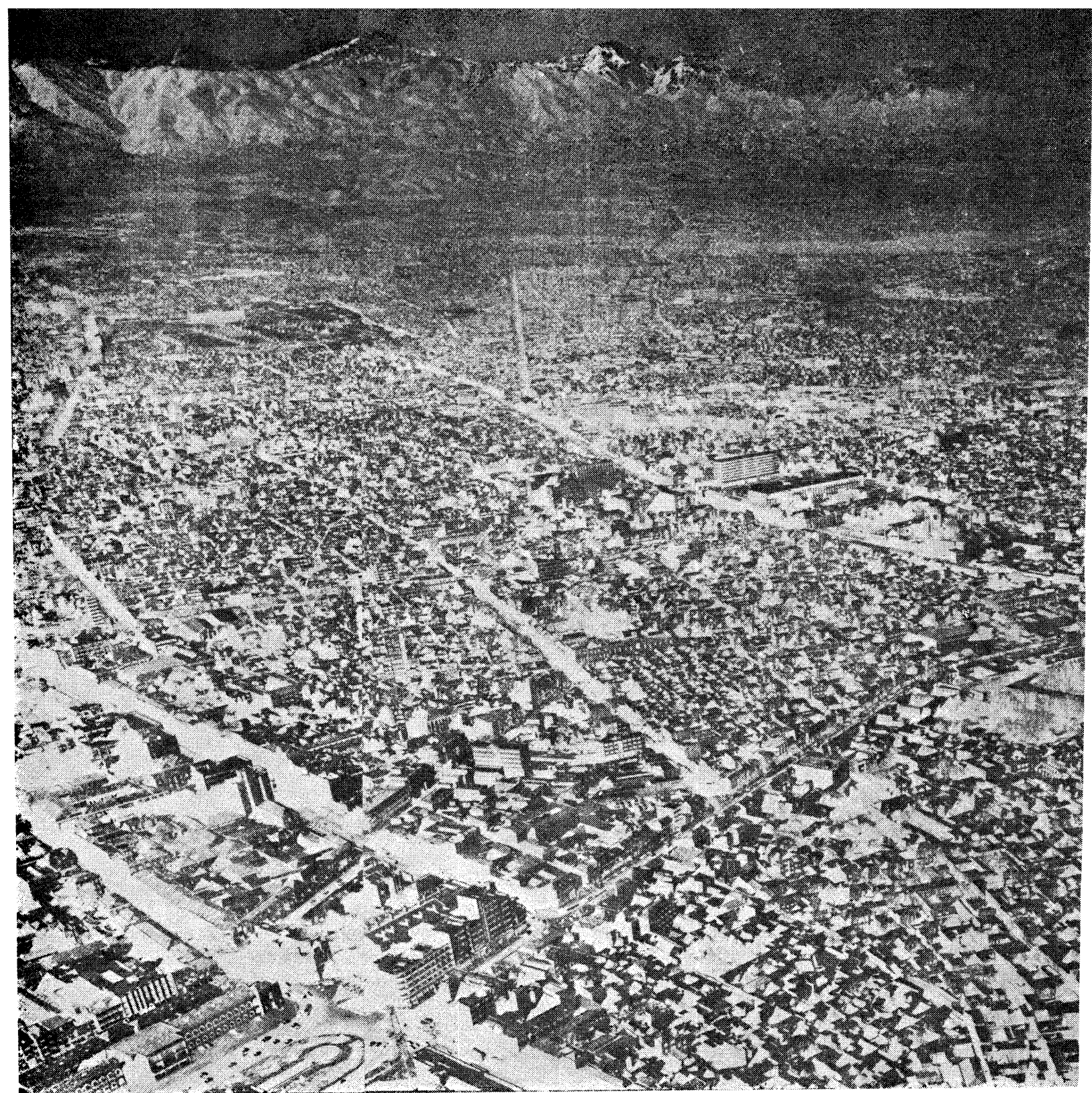
قرار گرفتن کلیه فعالیت‌های اداری، دولتی، خصوصی و غیره روی يك محور خطی شکل متداوم بخودی خود کلیه محله، ناحیه‌ها و منطقه‌های شهری را بهم مرتبط می‌سازد.

بافت قدیمی شهر که بیشتر محل سکونت کسبه و مردم بومی است به طریقی در مجموعه شهری قرار گرفته است که در رابطه بیشتری با سایر نواحی در حال گسترش می‌باشد.

مجموعه شهری با محیط طبیعی و جغرافیائی اطراف بوسیله جاده‌های محلی و منطقه‌ئی تلفیق شده در حالیکه ورودیها و خروجیها حدود آنرا مشخص میکنند.

تأثیر شبکه جاده‌ها بر گسترش شهرها

بطور کلی در دنیای امروز برخلاف گذشته این دیگر شهرها نیستند که موقعیت جاده‌ها را معلوم میکنند. بلکه این جاده‌ها هستند که موقعیت شهرها را مشخص کرده و در سطح منطقه و در مقیاس ملی باعث میشوند که برخی از نواحی اهمیت بیشتری پیدا کنند - که البته رابطه مستقیم با انواع فعالیت‌های مختلف در سطح مملکت و نحوه قرار گرفتن قطب‌های صنعتی دارد - برای مثال. ساختمان جاده‌های «پلی» که استفاده از آنها از ۱۹۵۵ در اروپا شروع شد را نام می‌بریم. ساختمان این جاده‌ها بطور ناگهانی سیما و عملکرد مملکت ایتالیا را عوض کرد. زیرا که بستگی جاده‌ها را با خصوصیات جغرافیائی زمین از بین برد. در حال حاضر در ایتالیا حدود ۳۴۰۰ کیلومتر شاهراه وجود دارد و بهمین نسبت هم در دست ساختمان است این موضوع تأثیر مستقیمی روی رشد کلان شهرها و بهتر شدن وضع دهکده‌ها و شهرک‌ها داشته و باعث شده است که میان مراکز صنعتی و قسمت‌های مسکونی وابستگی خاصی بوجود آید. از طرف دیگر وجود فیزیکی این شبکه بندیها قیافه و شکل طبیعی سرزمینها را تغییر داده است. همانطور که در ایران در ۱۵ سال اخیر احداث جاده‌های سراسری با تکنیک جدید میزان تحرك مردم را چندین برابر ساخته و بتدریج سیمای مراکزی را که در



سر راه آنها قرار میگیرد بکلی تغییر میدهد .

شهر شیراز در سر راه های اصلی شمال به خلیج فارس قرار گرفته است . در نتیجه کلیه تأثیراتی که خطوط ارتباطی می تواند بر یک شهر داشته باشد شیراز نیز از آن بهره میگیرد . برای اینکه حداکثر استفاده از این موقعیت شده باشد و جاده فقط جنبه عبور سریع را از کنار شهر پیدا نکند . در طرح شیراز سعی شده است که شهر و خطوط ارتباطی به نحوی با یکدیگر تلفیق شوند . وجود ترمینال های مشخص با عملکردهای متفاوت زندگی جاده ها را با زندگی شهری مربوط میسازد . چون ورودی و خروجی شهر تأثیر مهمی روی منظره شهری و جلب مسافرین رهگذر دارد ، سعی شده است که مناظری زیبا جانشین منظره های نامطلوب (تعمیرگاهها و گاراژها) گردد .

همانطور که قبلا گفته شد مسئله صنعت و نواحی چه در داخل و چه در خارج شهرها از عواملی است که سایر مسائل شهری را در شرایط امروزی تحت الشعاع قرار داده و شهرسازان را با مسائل متعددی روبرو میسازد .

از آنجا که هر یک از مردم با عقاید خاصی به موضوع صنعت و صنعتی شدن توجه میکنند . قضاوت بدون پیش داوری در مورد آن بسیار مشکل است . از میان عقایدی که تا حال ابراز شده بطور کلی دو نظر متفاوت را میشود مشخص کرد . یکی اینکه بعضی از مردم تکنولوژی و آثار آنرا به عنوان عنصری از منظره جدید شهری بشمار میآورند . که میتوان آنرا از جالب ترین موفقیت های بشر بشمار آورد و برای آن امکانات زیبایی بسیار قائل شد . دسته دیگر از صنعت تنها دود سیاه ، آلودگی آب ، هوا ، زمین و بطور خلاصه آلودگی محیط را در نظر میگیرند ، در واقع این دو نظریه دو طرف یک سکه است که از طرفی زندگی می بخشد و امکانات بسیار زیادی برای بیان احساس در منظره شهری بوجود می آورد و از طرف دیگر شهر را خراب و آلوده میسازد .

بهبتر است بگوئیم که صنایع نه زشت است و نه زیبا و درست مانند سایر عناصر محیطی هستند که بشر از زمان انقلابات صنعتی به بعد در آن زندگی میکند . این ما هستیم که با خواسته های تکنیکی ، اقتصادی و سیاسی و با درجه دانش خود در استفاده از آن و با نحوه مدیریت در کنترل توسعه زمین و استفاده از منابع آن یکی از دو جنبه آنرا تقویت میکنیم . از لحاظ محل استقرار ، صنایع پیش از عناصر شهری تابع قوانین خاصی میباشند که همه جنبه اقتصادی دارند . مثلا کارخانه هایی که با مواد اولیه سروکار دارند ترجیح میدهند در نزدیکی معادن قرار گیرند و از مشکلات و هزینه حمل و نقل برکنار باشند . و صناعی که ادامه حیات

آنها به توزیع صحیح و سریع تولیدات بستگی دارند سعی دارند در کنار خطوط آهن و شبکه جاده ها قرار گیرند . در اقتصادهایی که از صنایع متعدد و وابسته تغذیه میشوند ، تعداد بسیاری از کارخانه ها به تدریج در یک نقطه متمرکز میشوند تا تبادل مواد آسان تر صورت گیرد و هزینه ها کمتر شود و در نتیجه مجموعه وسیعی در یک محل مجتمع شوند .

خوشبختانه شیراز یک شهر صنعتی پیش بینی نشده است . چه در مطالعاتی که توسط آقای کندراکی در شورای عالی شهرسازی انجام شد و چه در مطالعاتی که توسط مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران انجام گردید ، هر دو این مراجع در یک مقیاس مملکتی شیراز را مرکز خدمات پیشنهاد کردند که خود اجازه میدهند که این شهر یک زندگی ارگانیک ادامه دهد و از توسعه عجولانه ای که معمولا گریبان گیر شهرهای صنعتی میشود در امان بماند . تنها صنعت مزاحم و دودزاکه باعث آلودگی محیط میگردد در شیراز همان کارخانه سیمان است که به غلط درست در مکانیکه نمی بایست قرار گیرد مستقر شده است . در طرح جامع محل آینده کارخانه سیمان و احیانا سایر کارخانه جات سنگین در قسمت شرق شیراز در نظر گرفته شده است . سایر صنایع سبک که اصولا مزاحمتی ایجاد نمیکند در قسمت جنوبی شهر و اطراف جاده های اصلی پیش بینی شده است .

شبکه جدید ارتباطی در سطح مملکت این امکان را فراهم کرده است که صنایع در انتخاب محل از آزادی بیشتری برخوردار باشند . مصداق این امر صنایع پتروشیمی و پالایشگاه شیراز است که در فاصله کمی دور از شهر قرار دارد . و اگر چه باین ترتیب شهر از آلودگی های احتمالی مصون میماند ولی هسته های کاملاً جدا از شهر بوجود آورده و خود جنبه سمبلیک و مونومانتال در مقیاس منطقه پیدا کرده است .

منابع محیطی که یک شهر بطور معمول در اختیار دارد مثل چوب جنگل . آب و غیره که جنبه اقتصادی شدید دارد و با منابعی است مثل فضاهای سبز ، گذرگاه های اطراف شهر و مشابه که جنبه اقتصادی کمتر دارد ، در شهرهای صنعتی استفاده غلط و عجولانه از این منابع هر چه و مرج و مشکلات بسیاری بخصوص در حومه شهر بوجود می آورد . در مطالعه شهر شیراز با در نظر گرفتن کلیه شرایط سعی شده از منابع محیطی بهترین استفاده بعمل آید . همین طور فضاهای آزاد برای تأمین هوا و نور کافی و منظره و مناطق تفریحی می تواند جزء منابع بشمار آید که بدین منظور در آخرین نقطه شرقی و غربی توسعه شهر پارکهای تفریحی و ورزشی بزرگ پیش بینی شده است .

منابع :

