



## ساختار ناسازگار تهران

احمد سعید نیا

### طرح مسئله

طی سالهای ۱۳۵۰ تا ۷۰، شهر - منطقه تهران تشکیل شد و در هر دهه از یک وضع بحرانی به وضع بحرانی دیگر در افتاد. هرگاه به عقب بنگریم، هر یک از ما تصویری متفاوت از این بحران خواهیم داشت و جلوه‌ای متفاوت از این بحران را مشاهده خواهیم کرد. از عمده ترین مسائل کلان شهر تهران، توسعه حومه‌های پراکنده در امتداد جاده‌ها و در پهنه اراضی کشاورزی در عرصه جغرافیایی منطقه شهری تهران است. این جریان با افزایش قیمت زمین و مسکن و سرزیر جمعیت از درون شهر به بیرون شهر و نارسایی خدمات شهری و اجتماعی محوطه‌های مسکونی در حومه‌ها دارای همبستگی است. در تهران طی دهه ۶۵-۱۳۵۵ میزان رشد جمعیت درون محدوده رسمی شهر به ۲/۹۸ درصد و در خارج از محدوده به ۱۴/۰۸ درصد رسید. معنی فضایی این جریان "واگرایی" توسعه فیزیکی شهر و تشدید "جدایی گزینی" اجتماعی از طریق بیرون راندن اقشار کم درآمد شهری از مادر شهر و اسکان در حومه‌های پراکنده است. بخش اعظم حومه‌های پیرامون کلان شهر، روستاهایی هستند که به شهر و شهرک میل شده‌اند. آمارگیری ۱۳۷۰ مجدداً نشان داد که میزان رشد جمعیت در شهر تهران از ۲/۹۸ درصد در دوره ۶۵-۱۳۵۵ به ۱/۴ درصد در دوره ۷۰-۱۳۶۵ کاهش یافته است. در جریان توسعه فیزیکی کلان شهر، تنها جمعیت‌های شهری نیستند که به خارج از محدوده‌ها انتقال می‌یابند، بلکه فعالیت‌های مختلف صنعتی، حمل و نقل، انبارداری و حتی خدمات بزرگ نیز به علت نیاز به اراضی وسیع و دسترسی به شبکه حمل و نقل منطقه‌ای در خارج از محوطه شهری استقرار می‌یابند و به تدریج شاغلین کم درآمد را نیز به دنبال خویش به بیرون می‌کشانند.

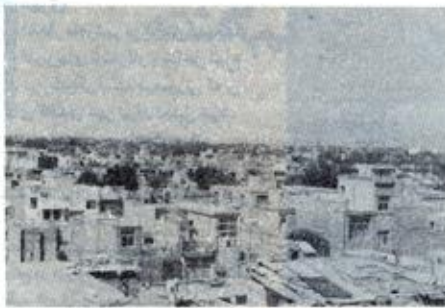
**انفجار فضایی کلان شهر**

جریان توسعه حومه‌ای در کلان شهرها یک پویای عام

شهرنشینی است که از دهه ۱۹۵۰ تاکنون در جهان روبه فرونی نهاده است. در دهه‌های ۱۹۷۰، ۸۰ روند توسعه اغلب کلان‌شهرهای جهان مورد پژوهش‌های وسیع قرار گرفت. بنفیلد (Banfield, 1974) سالین (Solomen, 1980) کسل (Casetelle, 1977) و جانستون (Johnston, 1982) ریشه این نوع توسعه را تحلیل کردند و پارامترهای اصلی ساختار کلان شهر را مشخص ساختند. اغلب این پارامترها، روندهای اجتماعی - اقتصادی (به ویژه بیکاری و تورم) و روندهای مربوط به حرکات جمعیتی است. نتایج تمام این تحقیقات مفهومی به نام «واقعیت شهری» را مطرح می‌سازد و پارادایم (Paradigm) یا الگویی از توسعه را تحت عنوان «انفجار متروپلیس» (Exploding Metropolis) ارائه می‌دهد. این مفهوم قبلاً در تحقیقات «بریان بری» (Berry, 1975) تحت عنوان «متروپلیس مهاجور» (obsolete Metropolis) و در تحقیقات «آلسو» (Alonso, 1978) تحت عنوان «متروپلیس بدون رشد» مطرح شده بود.

پدیده انفجار مادر شهر بر اثر افزایش قیمت زمین و ساختمان در درون کلان شهر و انتقال جمعیت و فعالیت به بیرون شهر شکل می‌گیرد و به تدریج کهکشان‌های ساختارهای پراکنده و گسیخته در پهنه وسیع منطقه شهری اطراف ظهور می‌کند. پیامد این پدیده، جدا افتادگی خانه و کارخانه (محل کار و زندگی) از همدیگر، افزایش فاصله‌ها و تزايد ترددهای شهری و فزونی آلودگی محیط است.

در بررسی توسعه کلان شهر تهران، می‌توانیم با این فرض شروع کنیم که ساختار فضایی شهر - منطقه تهران بازتابی است از تعامل تعدادی نیروی درونی، مانند قیمت زمین و ساختمان (مسکن) و نیروهای بیرونی، مانند مهاجرت و سرمایه گذاری. رابطه و همکاری عوامل درونی با عوامل بیرونی، اشکال مختلف محیط‌های زندگی و کار را در منطقه شهری پدید می‌آورد. نتیجه نهایی این تعامل تثبیت یا تشدید جدایی گزینی



یوسف آباد و بهجت آباد در شمال، جدا از یکدیگر اصلی شهر شکل گرفتند. این جریان در دهه ۵۰ گسترش وسیعی یافت و در دهه ۶۰ دامنه پراکندگی حومه ها و گسختگی بافت های حومه ای به شعاع ۴۰ تا ۵۰ کیلومتری تهران کشانده شد.

#### فرآیند گسختگی - پیوستگی

پارادایم «انفجار مادر شهر» تنها دارای مفهوم پراکندگی و گسختگی (فضایی و مکانی) نیست، بلکه در مضمون گسختگی کالبدی همواره پیوستگی نیز صورت می گیرد. همزمان با بسط گسختگی در هر دوره، عناصر پراکنده در حاشیه مادر شهر به یکدیگر می پیوندند و به مجموعه مادر شهر متصل می شوند. این جریان از هر دو سو رخ می دهد: هم یکدیگر مادر شهر گسترش می یابد و هم عناصر پراکنده حاشیه ای روبرو گسترش می گذارند و به تدریج مرزهای همدیگر را در می نوردند و در یکدیگر ادغام می شوند. به عبارت دیگر فضاهای شهری گوناگون به داخل همدیگر پور می برند.

فرآیند گسختگی - پیوستگی دارای خصلت همزمانی است. بدین ترتیب که هر قدر گسختگی (پراکندگی) در پهنه های دور افتاده تر منطقه شهری گسترش می یابد، پیوستگی در طیفهای همجوار مادر شهر نیز شتاب می گیرد. امواج همزمان پیوستگی و گسختگی منجر به تشکّل مجموعه شهری (Conurbation) می شود و به مرور زمان فضاهای میان حومه های پراکنده (صنعتی، مسکونی و ...) آکنده از محوطه های شهری می شود و تمام عرصه منطقه شهری از ساختارهای نامنسجم کالبدی پوشیده می شود.



اجتماعی است. بدین معنی که سرمایه گذاری در صنایع، حمل و نقل، انبارداری، توریسم، همچنین دامداری (گاوداری، مرغداری) و مانند آن و همین طور سرمایه گذاری در بخش ساختمان در حوزه کلان شهر و در امتداد جاده های ملی و منطقه ای دارای بالاترین بازده اقتصادی است. از سوی دیگر گرانی زمین و ساختمان برای اسکان حتی در نواحی حاشیه ای مادر شهر، گروههای کم درآمد و کارکنان فعالیتهای یاد شده را مجبور به سکونت در روستاها و شهرکهای نزدیک به مراکز فعالیت می کند و به تدریج تعداد بی شماری روستا شهر و شهرکهای خودروی حاشیه ای در حوزه پیرامونی مادر شهر پدید می آید و روبرو توسعه می گذارد. رابطه حیاتی بین مراکز اشتغال صنعتی، معدنی، دامداری با اقتدار کم درآمد و کارکنان تولیدی و خدماتی بنیاد انفجار فضایی مادر شهر تهران

محسوب می شود. فرض دوم: جریان جدایی گزینی جمعیت و فعالیت در منطقه شهری تهران علاوه بر مکانیزم اجتماعی - اقتصادی تحت تأثیر خط مشی ها (Policy) و سیاست گذاری - های دولتی و نهادهای عمومی تشدید می شود. گلیکمن (Glickman, 1980) در اثر مشهور خود «اثرات شهری سیاستهای دولت مرکزی» آشکار ساخته است که توسعه در حوزه کلان شهر از فرآیند سیاستی پدید می آید که به اندازه فرآیندهای اجتماعی - اقتصادی و فرآیندهای فیزیکی در انفجار کلان شهر مؤثر است. سیاست تعیین محدوده های شهری به منظور کنترل توسعه و ساماندهی درونی شهرها مؤثرترین عامل در جداسازی فضای درونی شهر از پیرامون شهر محسوب می شود. از سوی دیگر، سیاستهای شهری از دیدگاه اکولوژیکی عناصر ناسازگاری مانند صنایع، حمل و نقل، انبارداری، گورستان، ترمینال، فرودگاهها و پادگاهها را به بیرون از شهرها می راند و در عرصه جغرافیایی پیرامون شهر مستقر می سازد. البته ضرورت های عملکرد این فعالیتهای نیز چنین مکان یابی را اجتناب می کند. نکته مهم در توسعه شهری اسکان جمعیت های کم درآمد و کارکنان صنعتی و خدماتی در مناطق نزدیک به این فعالیتهای است که با پیوستن گروههای همکن اجتماعی بدانها زمینه تشکّل حومه ها در منطقه شهری فراهم می شود.

تجربه هفتاد ساله توسعه تهران حاکی از این پویا است. در فاصله سالهای ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ در جریان صنعتی شدن و مدرنیزه شدن تهران تمام صنایع جدید، شامل چیت سازی، بلور سازی، چرم سازی، سیمان، دخانیات، رسومات، صنایع هواپیمایی شهناز در بیرون از محدوده اصلی شهر، در جنوب، شرق و غرب تهران احداث شدند. در همین زمان ایستگاه راه آهن تهران، گمرکات، پنگاهای باربری و گاراها در دروازه قزوین و شاه عبدالعظیم توسعه یافتند. سه فرودگاه دوشان تپه (۱۳۰۳)، قلعه مرغی (۱۳۰۵) و تأسیسات اولیه فرودگاه مهرآباد در جنوب، شرق و غرب ایجاد شدند.

در دوره بعد طی سالهای ۱۳۲۰-۱۳۴۰ سکونتگاههای کارگر نشین جوادیه، نازی آباد در جنوب و نیرو هوایی و تهران نو در شرق، سلسبیل و فلاح در غرب در ارتباط با این عملکردها پدید آمدند. در دهه ۴۰ مجموعه های مسکونی نارمک و تهران پارس در شرق، گیشا و شهرآرا در غرب،



شرقی شهر آماده سازی شده است تا صنایع و مشاغل مزاحم بدانجا منتقل شوند. علاوه بر این محوطه های صنعتی، استقرار ایستگاه راه آهن آبرین در اسلامشهر، استقرار فرودگاه بین المللی امام در رباط کریم و مکان یابی شهرهای جدید اندیشه، پردیس و پرند و صدها شهرک مسکونی در پیرامون تهران، گسترده ترین طیف توسعه فضایی و جدهایی گسیختگی کلان شهر را برای آینده نزدیک تصویر می کند. بر اساس فرآیند پیوستگی - گسیختگی به سادگی می توان ساختار ناسازگار شهر تهران را برای آینده پیش بینی کرد: توسعه فیزیکی این کانونها و پدیدار شدن فضاهای خودرو در میان آنها و اتصال ناموزون این مجموعه های ناهمگن به یکدیگر نظام فضایی خاصی را پدید می آورد که می توان آنرا بی قوارگی شهری نامید.

نگاهی به آینده و تصویری کلی از شهر تهران هشدار می دهد که گسترش انفجاری کلان شهر به وسیله تصمیمات یک بُعدی و برنامه ریزیهای خام تشدید خواهد شد. تصویر کلی آینده کلان شهر تهران وضعیت وخیمی از «واقعیت شهری» را از نظر زیست محیطی و زندگی جامعه شهری نشان می دهد. مواجهه با وضعیت انفجاری و شرایط وخیم نیاز به برنامه ریزی ابداعی و سیاست گذاری خلاق دارد. تجربه نشان داده است که هرگز نمی توان از طریق تصمیم گیری بوروکراتیک و برنامه ریزی محافظه کارانه، وضعیت بحرانی را به تعادل و توازن بازگردانید.

#### منابع

- 1- Alonso, w. (1978) Metropolis without Growth, The public Interest : 68-86
- 2- Banfield, E.C. (1974) The Unheavenly City Revised Boston: Little Brown & CO.
- 3- Berry, B.J.L. (1975) The Decline of The Aging Metropolis. New Brunswick, N.J: Rutgers University.
- 4- Caselle, M. (1977) The Urban Question, London: E.Arnold.
- 5- Glickman, N.J. ed (1980) The Urban Impacts of federal policies. Baltimore: Johns Hopkins.
- 6- Johnston, R.J. (1982) City and society in The United States. New York: ST. Martins Press.
- 7- Larry S.B. ed (1982) Internal Structure of The City. New York: Oxford University Press.
- 8- سعیدنیا، احمد، جواد مهدیزاده و دیگران، مسائل ناشی از توسعه فضایی - کالبدی شهر تهران طرح تحقیقاتی، مؤسسه مطالعات محیط زیست دانشگاه تهران ۱۳۷۱.
- 9- عکسهای این مقاله از آرشیو عمارتشی و همکاران تهیه شده است.

#### ادغام عناصر ناسازگار شهری

حاصل نهایی فرآیند انفجار مادرشهر در پویش گسیختگی - پیوستگی، ادغام انواع کاربریهای ناسازگار و تداخل انواع بافتهای ناهمگون شهری در یکدیگر است. در صورتی که بر اساس این مفاهیم، بافتهای کالبدی شهر تهران تحلیل شوند، ناسازگارهای عملکردی و ساختاری در بافتهای میانی و بیرونی مادرشهر ناشی از ادغامهای زیر آشکار می گردد. ادغامهای کالبدی در ساختار شهر تهران، طی توسعه های نیم قرن گذشته چنین طبقه بندی می شود:

- ۱- ادغام صنایع مختلف با بافتهای مسکونی، منظور صنایع عملکردهای حمل و نقل واقع در دروازه های قدیمی شهر و در امتداد جاده های قم، شاه عبدالعظیم، قزوین، ساوه و خراسان است که اکنون در داخل بافتهای میانی شهر تهران قابل شناسایی هستند.
- ۲- ادغام تأسیسات راه آهن، شامل ایستگاه و خطوط راه آهن تهران - قزوین و تهران - قم و تهران - ورامین با بافتهای گوناگون مسکونی در جنوب و غرب تهران.
- ۳- ادغام فرودگاههای قله مرغی، دوشان تپه و مهرآباد در بافتهای مسکونی میانی شهر تهران در جنوب، غرب و شرق.
- ۴- ادغام پادگاههای متعدد در نواحی مختلف شهر تهران با بافتهای شهر در فضاهای میانی و بیرونی شهر تهران.
- ۵- ادغام مراکز حمل و نقل و اتوباداری، پنگاههای باربری در بافتهای میانی و بیرونی شهر تهران.
- ۶- ادغام گورستانهای قدیمی امام زاده عبدالله، ابن بابویه در بافتهای میانی و بهشت زهرا در بافتهای بیرونی.
- ۷- ادغام گوردهای آبریزی و معادن شن و ماسه در جنوب تهران از گوردهای دروازه غار تا دولت آباد، هاشم آباد و دولت خرابه با بافتهای مسکونی میانی و بیرونی شهر تهران و تبدیل بسیاری از آنها به انبارهای اسقاطی اتومبیل و صنایع سنگ بری و فعالیتهای متفرقه.
- ۸- ادغام کامل ۵۷ روستا از ۱۲۸ روستای داخل محدوده تهران به پیکر اصلی شهر در قسمت های مختلف شهر به ویژه در جنوب و در دامنه کوهبایه البرز.
- ۹- ادغام دو شهر شمیران و ری با پیکر اصلی مادر شهر. بر اثر عوامل ناسازگار شهری و ضد شهری در پیکر کلان شهر تهران، فضاهایی با کیفیت های متضاد و متفاوت پدید آمده است که شالوده مسائل ساختاری کلان شهر را تشکیل می دهد. پیوستگی بافتهای گوناگون و نامنسجم شهری و روستایی، مسکونی و حمل و نقل، صنعتی و نظامی و حالت های مختلفی از هم جواری و اتصال و ترکیب بافتها و کاربریهای متضاد در بخش های وسیعی از جنوب، شرق و غرب شهر تهران، ساختارهای ناسازگاری به کالبد آن بخشیده است.

#### آینده تهران

یکی از سیاستهای مهم در برنامه ریزی کالبدی شهر تهران «در طرح ساماندهی» پالودن شهر از عناصر ناسازگار و مزاحم صنعتی، نظامی و حمل و نقلی است. انتقال صنایع آلوده کننده، مشاغل مزاحم و پادگانها از درون شهر به بیرون شهر یکی از سیاستهای اساسی ساماندهی تهران محسوب می شود. برای این منظور تعدادی شهرک صنعتی در شعاع ۴۰-۳۰ کیلومتری اطراف تهران پیش بینی شده است و تعداد ۳ محوطه صنعتی، هر یک به وسعت ۲۵۰ هکتار در ۱۰ کیلومتری جنوب و جنوب