

انتقال پایتخت و یا جستجوی راه حل ؟

همانطور که میدانیم این روزها برخی ، مسئله انتقال پایتخت و یا مرکز کشور به مکان دیگری را ، مطرح نموده اند . در رابطه با این پیشنهاد ، اظهار نظرهای متنوع و متفاوتی هم ابراز شده است . در این نوشته کوشش خواهد شد ، نخست مسئله انتقال ، بطور کلی و با توجه به شرایطی که در آن قرار داریم ، از یک سو و از سوی دیگر تجربه و اهداف کشورهایی که پایتخت جدیدی را انتخاب نموده اند ، مورد توجه قرار دهیم . سپس در مقابل پیشنهاد انتقال پایتخت ، انهم در شرایط کنونی که حتی ممکن است افکار عمومی آنرا نوعی فرافکنی و فرار از انجام مسئولیت تعبیر نماید ، مسئله اصلی ، یا جستجوی راه کاری که رفع یا تعدیل تدریجی مشکلات کلان شهر تهران را میسر گرداند ، بررسی نمائیم .

با اندکی توجه به اظهار نظرهایی که در این مدت در رابطه با پیشنهاد انتقال پایتخت کشور مطرح شده ، میتوان آنها را به دو گروه مشخص تقسیم کرد . الف) نظریات کسانی که مسئولیتی در این امور داشته با برنامه ها و تصمیم گیری های مربوط به توسعه ، بویژه ، با سیاست گذاری های گسترش شهری و مانند آن سرکاردارند ، و یا اینکه در این زمینه مطالعه بیشتری انجام داده اند ؛ آنها بحق و بجا چنین پیشنهادی را غیر عملی و حتی نامربوط میدانند . ب) گروه دیگر که عمدتاً " با ابعاد مسئله آشنائی چندانی ندارند و بیشتر مبتنی بر نظر شخصی و یا بتنگ آمده از مشکلات روزمره کلان شهر تهران ، اظهار نظر مینمایند ، خواستار انتقال پایتخت به مکان دیگری هستند .

با رویکردی کلی به آنچه برخی مسئولین در این رابطه مطرح نموده اند ، برخی دیگر هم ، به اصطلاحی که امروزه مد شده ، آنرا ، مثبت ارزیابی ، نموده اند ! بیش از هر چیز متوجه عدم توفیق نوعی در ماندگی مسئولین و مشاورانشان در رفع و یا حداقل تعدیل مشکلات کلان شهر تهران میشویم .

اکنون ، بفرض اینکه کشورهایی مرکز شان را به مکان دیگری انتقال داده باشند ؛ با مختصر توجه ای به علل تغییر مکان پایتخت در این کشور ها ، میتوان گفت : الف) در اکثر این کشورها قصد انتقال پایتخت بسیار قدیمی و گاه در سده های هیجده و نوزده آغاز شده است . ب) و باز هم در اکثریت قریب به اتفاق این کشورها قصد انتقال مرکز کشور در اثر معضلات معاصر کلان شهری نبوده است . به

استثنای دو کشور برزیل و پاکستان که دارای کلان شهرهای پرجمعیتی هستند ، بقیه این کشورها ، هیچ کدام با مسئله تمرکز جمعیتی و یا باصطلاح امروزی بارشد ، بیش از حد! و بیرویه! جمعیت (که برخی بطور مداوم آن را مطرح مینمایند) مواجه نبوده اند . بعنوان مثال کشورهای استرالیا ، کانادا ، قزاقستان ، که پایتختشان را تغییر مکان داده اند ؛ معمولاً " نسبت به مساحتشان از کم جمعیت ترین مناطق جهانند . در کشور های برزیل و پاکستان هم که پر جمعیت محسوب میشوند انتقال پایتخت در اثر معضلات کلانشهری معاصر ، که در دهه های اخیر کشورهای معروف به توسعه نیافته ، و یا به تعبیر دیگر در حال توسعه ، با آن مواجه اند ، نبوده است .

اما عمده ترین هدفی که در غالب این کشورها موجب انتقال پایتخت شده : هدفی استراتژیک ، امنیتی و بلاخره مرکزیت دادن به پایتخت نسبت به کل قلمرو ملی بوده است . کافی است موقعیت مکانی ی برخی از این مراکز سابق را در رابطه با قلمرو ملی کشورشان مورد توجه قرار دهیم . فرضاً " موقعیت شهر الماتی در منتها علیه جنوب شرقی ی قزاقستان را با موقعیت شهر استانه مقایسه کنیم ؛ مضافاً در مورد قزاقستان با در نظر داشتن این واقعیت که ، فرضاً " ساکنین نیمه شمالی کشور ، اکثراً " غیر قزاق ، روسی ، تاتار و اقوام دیگرند ؛ مسلماً " چنین ویژگی ای ، وضعیت و ملاحظات امنیتی و استراتژیک خاص خود را ، برای این کشور ، پیش میآورد . بهمین صورت میتوان موقعیت مکانی کراچی نسبت به اسلام آباد و ریودو ژانیرو را نسبت به برازیلیا در نظر داشته ، و قضاوت نمود .

برای اشنائی بیشتر با نحوه شکل گیری خواست اجتماعی چنین اهدافی - انتقال پایتخت - که گاه بصورت یک ارزو و یا خواست ملی در میآید ؛ باختصار سرگذشت احداث برازیلیا را به روایت از منابع محلی ، نقل میکنیم . برزیل با وجود دارا بودن کلانشهرهای پرجمعیت ، متمرکز و مسئله داری همچون سائو پائولو (سومین کلانشهر جهان بعد از توکیو و شهر مکزیکو) و ریودو ژانیرو انتقال مرکز اش از شهر ریودو ژانیرو به برازیلیا ربطی به پر جمعیتی تمرکز و مسئله سازی این کلان شهر نداشته است . نمونه برزیل از این جهت قابل اهمیت است که ، تنها کشور تغییر پایتخت داده ایست که هم نسبتاً " پر جمعیت است ، و هم مرکز سابقش ریودو ژانیرو کلان شهری بسیار پر جمعیت ، متمرکز و مسئله دار است . با همه ی اینها

با توجه به داستان برازیلیا در میابیم که شکل گیری تصمیم به انتقال پایتخت روال دیگری داشته است .

ملاحظه فرمائید :

درسال 1761- مارکز دو پومپال ، بدلائیل سیاسی و استراتژیک (ناشی از رقابت پرتقال و اسپانیا در دوران استعمار) ایجاد پایتخت جدیدی برای پرتقال و مستعمراتش را در قلب سرزمین برزیل پیشنهاد مینماید. در این صورت این شهر جدید میتواندست ، در مرکز مستعمرات پرتقال قرار گرفته و به این سرزمین ها ، که در دوطرف اقیانوس اطلس قرار دارند ، مصونیت و امنیت زیادی ببخشد .

1883- در شهر کوچکی بنام بل چی در ایتالیا کشیش برزیلی مقیم ان شهر بنام پدر ژوان بوسکو

خواب نما شده وپیدایش مکانی در برزیل ، بین نصف النهار 15 تا 20 درجه ، بنظرش میاید که در ان تمدن بزرگی ظهور خواهد کرد ؛ شهری در ان بنا خواهد شد که در جویبارهایش شیر و عسل جریان خواهند داشت . از قضا و اتفاقا" این مکان دقیقا" همان جائی است که هم اکنون شهر برازیلیا در ان بنا شده است .

1890- طی مقالاتی که در جریده کوریا برازیلینز چاپ لندن انشار میافت ؛ روزنامه نگاری بنام

ژوزه دا کاستا همواره ، لزوم احداث پایتخت جدیدی دور از ساحل اقیانوس ودر درون فلات برزیل را ، پیشنهاد مینمود .

1891 - اولین قانون اساسی جمهوری ، در ماده سوم خود مکانی را که پایتخت آینده جمهوری

میبایست در ان احداث شود ، در نظر گرفت .

1892 - پرزیدنت فلوریانو پی شوتو گروهی بسرپرستی رئیس موسسه ستاره شناسی ان زمان را

مامور تعیین محل دقیق پایتخت جدید نمود

1893 - نقشه ای ازکشور برزیل تهیه شده که در ان در فلات گویانیا مثلثی روی نقشه ترسیم میگردد

که از ان به بعد بنام « بخش فدرال» نامیده میشود .

1922 - دریک فضای جشن و سرور ، در هفتم سپتامبر (روز استقلال برزیل . م) اولین سنگ بنای

پایتخت جدید ، در 9 کیلومتری شهر گویایس ، نصب میگردد .

1946 - با دمکراتیزه شدن اوضاع مسئله تغییر پایتخت به فلات مرکزی ، بعنوان یک خواسته ملی ، بار دیگر مطرح میگردد . پرزیدنت گاسپار دوترا کمسیون ویژهای را برای آغاز مطالعات مربوط به ان تشکیل میدهد .

1955- درگرد همائی انتخاباتی کاندیدای ریاست جمهوری ، انزمان ، ژوسیلینو کوبیچک در

پاسخگوئی بیکی از حاضرین متعهد شد ، در صورت انتخاب ، مسئله ی انتقال پایتخت را در سر لوحه برنامه های خود قرار دهد .

1956 - تغییر پایتخت در کنگره به تصوب میرسد . بااستناد همین تصویب ، طرح شهر بین معماران به مسابقه گذاره میشود . در همان سال معمار برزیلی لوسیو کاستا برنده طرحی میگردد که مطابق انتظار بصورت صلیب طراحی شده بود .

1957- اولین خانه های چوبی معروف به شهر ازاد که از پرداخت هرگونه عوارضی معاف بودند ، بعنوان آغاز کار ، احداث میگرددند . در روز هفتم ماه مه همان سال مراسم عشای ربانی با مشارکت پانزده هزار نفر در محل احداث شهر جدید برگزار میشود .

1959 - در حدود 60 هزار کارگر انتخاب شده با جدیت هر چه تمامتر بنای شهر جدید را آغاز نمودند . ساکنین شهر در آغاز یکهزار نفر بودند ولی پس از یک سال تعدادشان به یکصد هزار نفر رسید .

1960- در 21 اوریل برازیلیا همراه با مراسم جمعی ی دعا وگوش فرادادن به پیام رادیوئی پاپ ژان پل بیست وسوم از واتیکان ، در حالیکه همگی ی شرکت کنندگان درمراسم افتتاح در مقابل صلیب زانو زده بودند و هنگامیکه نماینده کنگره ، مازیلی ، گفت : ".....خواست مردم برازیلیا بعنوان معجزه ایمان به حقیقت پیوست" وبدین صورت برازیلیا بعنوان پایتخت جدید به همگان معرفی شد .

نقل از تاریخ برازیلیا : ژوزه ادیرسون گونسالس

اشاره به گوشه هائی از داستان انتقال پایتخت برزیل به شهر جدید برازیلیا و نحوه شکل گیری این خواسته که، نسبتاً با جزئیات بیشتری آورده شد با این نیت است که ملاحظه شود چگونه خواسته ها و ارزوهای یک ملت طی زمانی نسبتاً طولانی شکل میگیرد، یعنی انقدر در افکار عمومی مطرح شده که بصورت خواست ملی در میاید. لذا، درست یا نادرست، چنین خواسته هائی بسیار متفاوت است با پیشنهاد انتقال مرکز کشور از تهران، که در واقع بیشتر به از میان برداشتن صورت مسئله میماند تا پیشنهادی که همگان خواهان آن باشند. اهداف امنیتی، استراتژیک و مرکزیت دادن به پایتخت این کشورها، در این انتقالها بحدی مشهود است که بعنوان مثال در کشور برزیل طی قرن گذشته یکی از شعارهای معروف که همواره تکرار میشد شعار: " اشغال کن تا از دست ندهی " بود.

Ocupa para nao perder

(اشاره به اشغال مناطق مرکزی و غربی برزیل است که، با بیش از 80 درصد مساحت کشور، کمتر از یک پنجم جمعیت در آن ساکنند. چون اکثریت قریب به هشتاد درصد جمعیت در باریکه کناره اقیانوس اطلس ساکنند که با عرض کم بیش شش هزار کیلومتر طول داشته و از این نظر شباهت زیادی به سرزمین طویل کشور شیلی دارد و بهمین سبب این باریکه نزد مردم برزیل به شیلی ی برزیل معروف است.)

اما مسئله بسیار مهم دیگری که در رابطه با تغییر پایتخت یک کشور، ویا اقدامات نظیر آن، همواره میبایست مورد نظر باشد ارزیابی ی نتیجه آن است. اولین اظهار نظری که در مورد شهر برازیلیا به خاطر دارم سخنان اسکار نیمایر معمار معروف و طراح اغلب بناهای برازیلیا بود.

در شب یادبودی که جهت گرامیداشت این افتخار بزرگ برای او در سال 1968، در دانشگاه فدرال ریودو ژانیرو، برگزار شده بود؛ بر حسب اتفاق اینجانب هم در این مراسم شرکت داشتم، اسکار نیمایر در سخنان کوتاهی در پاسخ به این گرامیداشت، که با تلخی و ابراز تاسف ایراد نمود؛ این بود که: " بلاخره شهری بناشد، اما اکنون اکثریت قریب باتفاق ویا حتی بدون استثنای سازندگان واقعی آن در

بیقوله های اطراف و در الونک ها زندگی میکنند . این برای من اگر احساس شرم نباشد ، انچنان هم افتخار امیز نیست "

تاانجا که میتوان ، به ارزیابی های بسیار محدودی که در زمینه نتیجه حاصله از انتقال پایتخت ، در کشور های مورد بحث موجود است ، استناد نمود ؛ انهم ، البته نه چندان دقیق و مستند ، این استکه : نتیجه این انتقالها انچنان که انتظار میرفته ، نبوده است . در باره شهر برازیلیا و انتظاراتی که از ان داشته اند ، چه دربرزیل و چه در سطح بین المللی بیشتر از سایر مراکز انتقال داده شده ارزیابی و یا نقد معتبر و قابل استنادی صورت گرفته است . توجه به بعضی از این نتایج میتواند بسیار مفید و ارزشمند باشد . از انجمله : برازیلیا شهری بود که میبایست در سال 2000 حداکثر 600 هزار نفر جمعیت داشته باشد . ولی جمعیت شهر برازیلیا و حول ان هم اکنون (در سال 2007) از مرز 2.5 ملیون هم گذشته است . قابل توجه انها ئی که با ساده انگاری بسیار میگویند : شهر جدید نباید بیش از 250 هزار نفر داشته باشد !

برازیلیا چنانکه انتظار میرفت نتوانست اهداف استراتژیک مورد انتظار بر آورده نماید ، موجب گسترش شبکه شهرها بسط ان به مرکز و غرب سر زمین شود . ویالینکه تداوم تمرکز استقرارها ، در دو منطقه کلان شهری ریودوژانیرو و بویژه سائو پائولو که در جوار یکدیگر قرار دارند ، به قوت خود باقی است . هم اکنون این شهرها هرکدام بیش از 20 درصد جمعیتشان الونک نشین هستند . والونک نشینی طی دودهه گذشته هم بدون وقفه ادامه داشته است . (ر.ش. به شهرسازی در پیرامون دنیای گلوبالیزه شده ، همین سایت .) البته در مورد نتایج انتقال پایتخت برزیل به شهر جدید برازیلیا مطالعات و بررسی های قابل استناد فراوانی وجود دارد ، که فعلا " ذکر بیش از این خارج از حوصله این بحث است ؛ در فرصت دیگری میتوان این نتیجه گیری ها را بعنوان تجربه عینی و مشخص کشور دیگری که مشکلات و مسائل توسعه ، و خاصه توسعه شهریشان تا اندازه ای مشابه جامعه ماست ، مطرح نمود .

اکنون ، چرا چنین پیشنها دی - انتقال پایتخت در شرایط کنونی - بیش اینکه حلال مشکلی باشد واقعا" مسئله ساز و مزید بر علت خواهد شد ؟

همانطور که در مباحث دیگر این سایت در رابطه با مشکلات کلان شهر تهران مطالبی مطرح گردید ؛ مشکلات کلان شهر تهران ، واصولا" جامعه شهری ما ، قبل از هر چیز ، مربوط به این مرحله از توسعه و ، علاوه بر آن ، مرده ریگی است که از سابق برجای مانده است . از انجمله این عوامل سه گروه برجسته ترند : - تاخیر ، کندی و گاه عقب گرد توسعه کشور . 2- نابسامانی و بلاتکلیفی های اقتصادی اجتماعی و سیاسی ی موجود . 3- تاثیر مستقیم و غیرمستقیم تحولات بین المللی در روندهای درجریان ، بویژه از یک سوی فشار و محدودیت هائی که از طرف غرب (بصورت تحریم های مختلف) بر کشور ما اعمال میشود ؛ و از سوی دیگر شوک اقتصادی ایکه ، عملا" در اثر تحمیل سیاست ها و نسخه های نو لیبرالیستی ، طی دوسه دهه گذشته ، در کل جهان و خاصه کشورهای در حال توسعه ، موجب ناهنجاری های فلاکت بار بسیاری شده است . (کافیه است برای صحت این ادعا به اوضاع کنونی کشور های در حال توسعه ، بویژه کشورهای امریکای لاتین توجه گردد) به سه گروه عوامل فوق میباید ، تقلید و شیفتگی برخی از دست اندر کاران و مشا وراثشان به راهکار هائی ، که ظاهری کارشناسانه داشته ولی محتوایشان ادامه همان تجویز های نو لیبرال است ؛ که ، بخصوص در شرایط کنونی ، بسیار هم مد هم شده ، اضافه نمود .

با توجه به وضع موجود و همینطور در نظر داشتن محدودیت هائی که عوامل مذکور بوجود میاورند ؛ میباید شرایط حاکم بر روند استقرار جمعیت و امکانات ، و یا روند شکل گیری ساختار های فضائی و یا سازمان یابی انرا در شرایط حاضر از جهات کمی و کیفی ، مستدل و مستند ، مورد مطالعه و تجزیه و تحلیل قرار داد . مطالعاتی ، که واقعا" بصورت مستند و قابل قبول و همه جانبه ای تاکنون انجام نشده و فقدان ان خود یکی از علل اصلی تداوم برنامه ریزی های تقلیدی و کلیشه ای رایج است .

در رابطه با روند شکل گیری استقرار ها ، بدون نیاز به ارائه ادله بیشتر ، میتوان در یافت که : روند مذکور فعلا" ، بعلت تداوم تاثیر عوامل پیش گفته ، گرایش نسبتا " شدید به تمرکز در فضا و بویژه در مرکز را دارد (ر.ش . به تمرکز و راهکار های رفع و یا تعدیل ان . همین سایت) لذا باز هم واضح است که برای فراهم شدن شرایط جهت تعدیل گرایش به تمرکز مذکور ، و یا از نظر استقرار فضائی ، سامان

دادن و در خدمت توسعه و منافع جمعی قرار داشتن استقرارها ، نیاز به مشی و استراتژی مشخص میباشد . بنا بر این ، همواره باید این واقعیت در نظر باشد که : توفیق در این امر الف - مشروط به تسریع در روند توسعه است . ب- گذر از نا بسامانی ، باتکلیفی و بلاخره سیاست گزارى های ضد و نقیضی است که خاصه در محدوده برنامه ریزی های فضائی اغلب به علت عدم توجه به مشروط کننده های وضع موجود ، با روندهای در جریان در تقابل قرار گرفته و اساساً بهمین سبب همچنان که شاهدیم ، باعث ناکارآمدی تدریجی طرح ها میشوند .

همان گونه که ملاحظه میگردد ، هنگامیکه بعد فضائی توسعه یعنی ، چگونگی استقرارها و چیدمان فضائی آنها و بلاخره بحث هدایت روند استقرارها (و یا وظیفه اصلی برنامه ریزی های فضائی) -- ازان جمله سیاست گزارى های مربوط به گسترش شهری -- را مورد توجه قرار دهیم . میبینیم ، بدون رفع و یا تعدیل تاثیرات ، گروه عوامل پیش گفته ، برنامه ریزی موفق که حاصل و نتیجه اش ، رافع و حداقل تعدیل مشکلات باشد ، با موانع زیادی مواجه خواهد بود . اکنون پرسشی را که میتوان مطرح نمود این است که ، باوجود همه ی اینها تکلیف چیست ؟ یعنی مشخصاً همانگونه که در بحث های قبلی مطرح شد . چه را میتوان ، چه را باید و مهم تر از همه چه را نباید انجام داد ؟

هنگامی که مسئله توان موجود مطرح میشود ، در واقع نیت دوری جستن ، از گنده گوئی ها و سنگ های بزرگی است که در فرهنگ غنی ما واقعا" علامت نزدن هستند ، میباشد ؛ نظیر : بزودی قیمت زمین را به صفر میرسانیم !؟ سالانه بیش چند ملیون واحد مسکونی احداث خواهد شد ! در صد بیکاری یک رقمی شد ! و بسیاری از ادعا ها و گنده گوئی هائیکه با توان و امکانات و واقعتهای موجود تناسب چندانی ندارند و مطرح نمودن مستمر آنها نهایتاً باعث کاستن از اعتبار مجریان نزد افکار عمومی میگردد ؛ اعتباری که مهمترین عاملی است که مجریان میباید به مدد آن با مشکلات روبرو شوند .

اکنون در رابطه با بررسی عواقب عملی نمودن پیشنهادی همچون تخییر پایتخت ، که مقوله ایست در حوزه هدایت استقرار های فضائی کشور ، باید دید ، مرز میان مثبت و یا منفی بودن نتایج ان را چگونه میباید در نظر داشت ؟ یعنی اگر چنین اقدامی جزئی از راه حل باشد ، میباید حداقل باعث تعدیل

مشکلات پیشرو گردد. آیا چنین خواهد شد؟ خیر! چون: الف - در شرایط کنونی توسعه ی در جریان ، با وجود عوامل بازدارنده پیش گفته ، کند و با افت و خیز بسیار مواجه است. فعلا" ، به همین سبب - توسعه - هم موجب تمرکز میشود و هم در این مرحله (فرضا" بعنوان مثال تا برقراری تعادل نسبی میان عرضه و تقاضای نیروی کار و یا نا چیز شدن و از میان رفتن پدیده هائی چون اشتغال کاذب ، خود گردان و بیکاری پنهان در ساختار اشتغال) خود به تمرکز نیاز دارد. بنا بر این باروند استقرار متمرکزی مواجه ایم که هرگونه اقدامی که با ماهیتی سلبی و دستوریدر مورد ان انجام شود ، با روند توسعه عمومی ، در تقابل قرار خواهد گرفت. لذا میتوان چنین پیشنهادی ، یعنی انتقال پایتخت را ، بصورت مانع واخلال در راه توسعه تلقی نمود. ب - و باز هم در شرایط کنونی ، یعنی در این مرحله از توسعه اگر از منظر روند ساختار گیری شبکه و سیستم شهر ها به شهرنشینی معاصر ، در بعد فضائی ان ، توجه نمائیم ؛ میبینیم شهرهای ما با مرکزیت (قریب به مطلق) تهران و در رابطه و با وابستگی کامل به نیروی محرکه ان ، انهم با روابط متقابل توسعه نیافته ، بسیار شکننده و ناپایداری در حال شکل دادن به سیستم شهر های کشورند. این سیستم متاثر از تمام ویژگیها و مشروط کننده های ساختاری این مرحله از توسعه ، «عملکرد» سیستمی اش بسیار جزئی است. یعنی برای اینکه ، هم توسعه یابد و هم در خدمت توسعه باشد و از دور نسبتا" باطل کنونی -- که بصورت ایجاد مشکلی مزید بر مشکل قبلی در آمده -- رهائی یابد ؛ علی رقم اینکه استقرار متمرکز مسئله ساز است ، ولی توسعه در جریان شدیدا" به ان نیاز دارد!

سیستم شهری در حال توسعه کنونی که با روابط متقابل درون سیستمی شکننده و بعضا" ناپایدارش بیش از هر چیز وبگونه ای مبرم نیاز به تثبیت ، قوام و ساخت گیری ی مبتنی بر هدایت آگاهانه و هوشمندانه دارد. حال در مقابل چنین وضعیتی ، مسئولانه و منصفانه ، تغییر پایتخت اقدامی خواهد بود که بتوان انرا بصورت جزئی از راه حل در نظر گرفت؟ و یا خود مزید بر علت شده و بصورت بحران در بحران و افزایش مشکلات موجود عمل خواهد کرد؟ هر تغییری در نقش مرکز اصلی شبکه و سیستم شهرها در شرایط کنونی که سیستم و شبکه مذکور مشخصا" در ابعاد اقتصادی ، اجتماعی ، سیاسی - نهادی در حال ساختار گیری ی مجدد است ؛ یعنی گسترش ناهنجاریها و تشدید مشکلات موجود و لا غیر.

جستجوی راه حل .

قبلا در این بحث و همینطور در دیگر مباحث این سایت آنچه بعنوان گام نخست در مقابله با مشکلات کلان شهر تهران مطرح گردید ؛ ضرورت تدوین مشی و استراتژی قابل دفاع در این زمینه بود . در این مورد آنچه معمولاً " مطرح میگردد این استکه : مگر طرحها و برنامه ریزی های در جریان ، فرضاً" طرح جامع قدیم و یا جدید تهران بدون مشی و استراتژی اند ؟ خیر ، انها مشی و استراتژی خاص خود را دارند ولی مشکل اینجاست که ، آنچه اغلب این طرحها بعنوان استراتژی و یا مشی کلی شان مطرح میکنند ، ناشی از طرح مسئله مشخص در رابطه با ویژگی های ساختاری این مرحله از توسعه و یا مشی ای در « تعامل» با روند های در جریان نیست . بهمین سبب پس از مدتی با این روند ها (فرضاً" روند روبه تمرکز جمعیت و امکانات و یا روند در حال تغییر ساختار اشتغال از نظر دگرگونی های که در نحوه سازمان یابی کار در حال تحقق است و) در تقابل قرار گرفته و بتدریج کارایی شان را از دست میدهند .

با رویکردی همه جانبه به گرایشهای ساختاری استقرار ها در کلان شهر تهران ، بعنوان مرکز فعلی شبکه و سیستم شهر های کشور و کنکاش ژرفتری در روابط درون سیستم و شبکه ی شهرها ، مشخصاً" در ابعاد اقتصادی ، اجتماعی - جمعیتی ، سیاسی- نهادی و بلاخره فیزیکی - فضائی و علاوه بر ان توجه ای واقع گرایانه (و نه دستوری) به دورنمائی که پیش رو داریم . بسهولت به این نتیجه میرسیم که مشکل تهران (ویا همچنین کلان شهر های دیگر) در شرایط کنونی را باید در خود این شهرها جستجو نموده و در ان آنها به رفع یا تعدیل ان پرداخت ونه در جای دیگر ! اظهار نظر زیر مبین این واقعیت استکه راه کار ها جز این نمیتوانند باشند .

" در پایان رویکرد اصلی وزارت مسکن و شهرسازی و توسعه شهر های جدید عنوان کرد و اظهار داشت ، برای توسعه کلانشهرها و کاهش قیمت ها در مراکز شهری راهی جزء رونق ساخت و ساز در شهرکهای اقماری و شهرهای جدید نداریم ، جهت گیری امکانات و تسهیلات نیز متوجه توسعه این شهرک هاست تا جایی که هم اکنون احداث مترو برای اتصال کلانشهرها به شهرک های اقماری در تمامی کشور تصویب شده و در آینده شاهد اجرای آن خواهیم بود . "

انچه مطرح گردید چند نکته مهم را مشخص میکند : الف-- همانگونه که گفته شد ، مشکل تهران را باید در تهران جستجو نمود و در آنجا نیز در رفع و یا تعدیل آن کوشید . مشکل در واقع توسعه ایست که بوقوع نیپوسته ، قصور در قصوری است که سالها بلکه دهه هائی است که ادامه دارد . بنابر این نباید با طرح پیشنهادهای نا بجائی مانند انتقال پایتخت و یا شکوه از نبود طرح امایش سرزمین که باصطلاح ، میخواهد با تعیین عقلائی استقرار ها همه ی کاربرد ها را در مقیاس سرزمین از پیش تعیین نموده راه بوجود آمدن مشکلات را پیشاپیش سد نماید . بلاخره نظریات بظاهر منطقی مشابه دیگر ، بیجهت به فرصت سوزی ها ادامه دهیم . ب -- سخنان فوق مبین جهت گیری صحیح در جهت تعدیل تدریجی بن بست کنونی است . بنا براین با پذیرش اظهارات مسئول وزارت مسکن و شهرسازی ، بعنوان بخشی از راه حل باید به از موم و سنجش آن در رابطه با بخش شهری کشور و واقعیات کمی ، کیفی و ساختاری شبکه و سیستم شهرها پرداخته ، انچه گفته شده را بصورت جزئی از راه حل پذیرفته و با بسط و تکمیل آن تا حد تدوین استراتژی و مشی اصولی پیش برد .

بخش شهری ما ، بعلت بی برنامه گی ، ضعف مدیریت ، بی رویه بودن ها و مثال آن دچار این معضلات نشده ، بلکه این وضعیت حاصل روند ساختاری تاریخی استکه ، نتیجه ای جز این را نباید از آن انتظار داشت . این بخش شهری همانطور که میدانیم در رابطه متقابل با بخش روستاهی کشور

توسعه نیافت که حاصلش ، در مقایسه (انهم مقایسه ایکه بعضا" بدون توجه به واقعیات موجود همراه با سطحی نگری بسیار مطرح میشود) با کشورهای سرمایه داری صنعتی ، فرضا" با رویه ! و یا اصولی ! باشد .

در شرایط کنونی آنچه بصورت مسئله دار بودن ویا معضلات در پیش روست ، « عمداتا"» مربوط به تهران وسایر قطبهای اصلی منطقه ایست ؛ که انها را کلان شهر مینامیم .

جهت تعیین سمت وسوی یک استراتژی قابل دفاع برای هدایت استقرار ها وتوسعه شهری وسامان دادن به ساختار گیری این بخش ، نخست باید به ویژ گیها ، نتایج ویا عواقب منفی ای که این روند ها بر جای گذاشته اند در ابعاد مختلفه ودر رابطه با اهمیت ان در بعد فضائی اشاره کرد .

در بعد اقتصادی ، عدم تعادل میان بزرگی اقتصاد وحجم نیروی کار (بعلت کندی توسعه) موجب بوجود آمدن فوق ذخیره نیروی کار شده است . بعلت فراهم بودن زمینه ، جهت بهره کشی مضاعف از نیروی کار ، فعالیت های اقتصادی تقریباً" در همه ی بخشها صرفه را در کاربرد مداوم تکنولوژی وافزایش مقیاس تولید ندیده ، بویژه در بخش صنعت عمدتا" در سطح کارگاهی باقی مانده اند ، در نتیجه ضرورت استقرار متمرکز فعالیت ها جهت بهره مندی از صرفه های ناشی از تجمع جمعیت و سهولت ها و تمرکز روز افزون در فضا نه تنها کم نشده ، بلکه تشدید هم شده است . از طرف دیگر بعلت ، اضطراری ، که فقر و تهیدستی اقشار فرودست بوجود آورده ، جمعیت و امکانات ، مرحله به مرحله ، به استقرار متمرکز سوق داده شده اند .

در بعد اجتماعی بعلت بقای فوق ذخیره نیروی کار وبرخورداری محدود طبقات کم در آمد ویا در واقع اکثریت اقشار فرودست تر جامعه از حقوق اجتماعی پایه : اشتغال مطمئن برای تضمین حداقل درآمد لازم ، تغذیه کافی ، بهداشت ودرمان ، مسکن ، آموزش . در کلان شهرها قطبی شدن جامعه کلان شهر ، جدانشینی ، حاشیه نشینی ودر کل ضعف یگانگی (انتگراسیون) جامعه شهری باز هم در حال افزایش است .

در بعد سیاسی ، مشارکت جزئی اکثریت مردم در تصمیم گیری و سیاست گذاری ، در زمینه های مختلف زندگی اجتماعی ، را میتوان نامبرد .

در بعد فیزیک-فضائی دسترسی هر زمان مشکل و محدود تر به امکانات و سهولت شهری ، گذشته از اینکه تقریباً کلیه ساختار های فیزیکی شهر را با فوق کاربرد و گاه در حد اشباع کامل ظرفیت مواجه نموده ، عامل عمده در جهت تشدید مشکلات دیگری نظیر مشکل مسکن ، الودگی محیط زیست و یا کلاً " آنچه تحت عنوان « کیفیت زندگی » در شهر میتوان مطرح نمود گشته است .

وبدین سان مجموعه این کاستی ها زندگی جامعه شهری را دچار مشکلات و معضلات وسیعی مینماید از انجمله : چندپارگی فضای شهری ، تداوم ضعف ارتباط متقابل میان جزء سیستم های تشکیل دهنده شهر (بعنوان مثال ارتباط متقابل و هماهنگ سیستم حمل و نقل و جابجائی های درون شهری با سایر سیستمهای متشکله شهر) و بسیاری از جوهی که با عملکرد متنوع سیستم شهری از یک سو و بلاخره شاخص های مربوط بکیفیت زندگی شهر از سوی دیگر در ارتباط میباشند .

در وضعیتی قرار داریم ، که ویژگیهای عمدتاً ساختاریش ، ضعف و کاستی هایش ، این چنین اند :
گرایش به تمرکز از یک سو و ضعف یگانگی (عدم انتگراسیون) اجزای متشکله شهر از سوی دیگر .
فوق کاربرد ساختار های فیزیکی - فضائی از یک سو و افزایش مداوم نیاز به کاربرد ساختار های مذکور از سوی دیگر است .

باتوجه به بخش شهری ، به شبکه شهرها ، به سیستم شهرها و بلاخره به سلسله مراتب شهر های کشور ، میبینیم کاستی های مورد بحث در شرایط کنونی عمدتاً کلان شهرها را شامل میشوند . البته ادعا نمیشود که شهرهای مراتب پایین تر بدون کاستی و کمبود هستند . ولی در کلان شهرها این کاستی ها به حد بحران زائی رسیده ، در نتیجه از هر زاویه ای که وضعیت آنها در این مرحله از توسعه مورد توجه قرار دهیم ، سامان یابی امورشان نسبت به رده های کوچکتر ، هم در اولویت قرار میگیرد ، هم بصورت قاطعی در امر توسعه تعیین کننده است . علاوه بر کاستی هائی که به برخی از ان اجملاً

اشاره شد ؛ مسئله بسیار با اهمیتی که میباید مطرح نمود : عواقب تداوم عملکرد ضعیف ، نارسا و جزئی « نقش کلانشهری ی » اکثریت قریب به اتفاق شهرهای بزرگ و قطب های منطقه ای ، بر کل بخش شهری ، و یا مشخصا" روند ساختار گیری شبکه و سیستم شهرها در آینده نزدیک ، است . فرضا" برای ادامه این بحث ، میتوان ابتدا پرسشی را مطرح نمود : میدانیم شهرهای بزرگ کشور ، که امروزه آنها را کلان شهر مینامیم ، متناسب با بزرگی جمعیت شان در حوزه نفوذ خود نقش کلان شهری چندانی را ایفا نمیکند . با مختصر توجه به شهرهایی که امروزه جمعیتی بیش از یک ملیون دارند بسهولت میتوان توسعه نیافتگی ی این نقش را مشاهده نمود . حال در چنین شرایطی آیا این مراکز میتوانند در آینده جمعیتشان را تثبیت نموده و آنها را به نفع قلمرو منطقه کلان شهری تهران از دست ندهند ؟ مسئله این است که گرایش ، فعلا" ، اثبات نشده فوق ، میتواند اهمیتی کلیدی در نحوه توزیع فضائی ی گسترش کلان شهرها ی کشور ، در آینده نه چندان دور ، داشته باشد . مسئله ای که ، برای امکان تدوین استراتژی عمومی هدایت توسعه شهری نیاز به بررسی وسیع و همه جانبه ای دارد .

همانطور که در مباحث ، بحران مسکن در کلان شهر تهران ، تمرکز ، راهکارهای رفع یا تعدیل ان (در همین سایت) تحت عنوان راه حل و یا تعیین اجزای متشکله استراتژی هدایت توسعه شهری مطرح گردید .؛ با پوزش از تکرار مجدد و درخاتمه این بحث آنچه قبلا" مطرح گردید را ، بصورت برخی گام های ضروری ، باختصار مطرح مینمائیم .

-- پذیرش اصل مرحله ای بودن استراتژی هدایت ارایش فضائی استقرار شهری ، در عوض رویکردی که معتقد به راهکاری جامع برای کل بخش شهری است . با این برداشت که در مرحله گذر کنونی طرحهایی که در پی هدایت جامع هستند ، چون فعلا" شرایط لازم فراهم نیست ، همانطور که همواره شاهدیم ، باروندهای در جریان در تقابل قرار گرفته و تدریجا" با مشکلات وسیعی مواجه میشوند .

-- از آنجا که استراتژی پیشنهادی بر اساس تعامل با روند های در جریان مطرح میگردد ؛ در پی هدایت استقرار بگونه ایست که موجب تعدیل قطبی شدن جامعه شهر ، از میان رفتن تدریجی جدانشینی ها و بلاخره کمک به یگانگی (انتگراسیون) بخشهای مختلف جامعه شهری در مقابل گسترش حاشیه نشینی است . در اینصورت نخستین اقدام جهت فراهم شدن زمینه برای نیل به هدف های فوق ، جایگزین نمودن عرصه منطقه کلان شهری به جای محدوده خدمات شهری کنونی است . یعنی فضاهائی که امروز درحاشیه و حول کلان شهر قراردارند را جزو محدوده ای آورد که در حد منطقه کلان شهر است . با این استدلال که در شرایط کنونی در کلیه کلان شهرهای ما امروزه فضاهای حول کلان شهرها بیش از هر وضعیت ویا مراتب شهری دیگر جاذب جمعیت هستند .

--- این استراتژی هدایت توسعه شهری ، فعلا " ، روی دومقوله تاکید عمده خواهد داشت .

الف - بسط ، توسعه و تحکیم روابط متقابل درون « منطقه کلان شهری » و همینطور روابط متقابل میان « مناطق کلانشهری » ، یعنی در این مرحله تاکید در توسعه ، تحکیم و تثبیت ساختاری بخشی از شبکه و سیستم شهرها یعنی عمدتا " شبکه و سیستم کلان شهرها ست . سیستم و شبکه ای که جزئی از سیستم و شبکه شهرهای کشور و نه همه ی آن است . یعنی در واقع ستون فقرات ویا تنه اصلی شبکه شهرهای کشور .

-- در این استراتژی مرحله ای اولویت اول با تهران و سایر قطب های اصلی خواهد بود ؛ البته نه بدین معنی که سایر مراتب شهری و روستاهی به فراموشی سپرده شود ، بلکه بدین صورت که در مرحله گذر یعنی تا تثبیت نسبی ساختار فضائی شبکه شهرها اولویت اصلی در هدایت استقرارها در بخش شهری منحصر به کلان شهرها بوده و به سایر مراتب ، هماهنگ با توسعه کلان شهرها و در واقع در پی تثبیت ساختاری کلان شهرها ، پرداخته خواهد شد .

