

شناسایی اصول و راهکارهای اجرایی توسعه میان‌افزا در شهر تهران به عنوان یکی از ابعاد توسعه شهری پایدار

سید موسی پور موسوی^۱، انوشیروان ناصر مستوفی^۲، محمد صالح شکوهی بیدهندی^۳

چکیده

رویکردهای نوین توسعه شهری، برای حفظ محیط زیست و افزایش سرزندگی، اجازه‌ی گسترش افقی شهرها را نمی‌دهند. در این رویکردها، پیشنهاد می‌شود که به جای زیر ساخت و ساز بردن زمین‌های حاشیه‌ای شهرها، اراضی خالی مانده‌ی درون شهری هدف توسعه قرار گیرند. در این چارچوب، انگاره‌ی توسعه‌ی میان‌افزا، پیشنهاد ساخت و ساز در زمین‌های بایر درون شهری و کاربری‌های نامتجانس (همچون پادگان‌ها، زندان‌ها و صنایع بزرگ‌مقیاس آلاینده) را با هدف تأمین کمبودهای شهر (به ویژه کمبودهای خدماتی و فضای سبز) مطرح می‌سازد. از سوی دیگر، می‌توان به جای ساخت و ساز مسکونی در حومه‌های شهر، این ساخت و سازها را به سوی بافت‌های فرسوده‌ی درون شهر هدایت نمود، مشروط به اینکه ساخت واحدهای مسکونی، با افزایش سرانه‌ی خدمات شهری نیز همراه گردد. طرح جامع شهر تهران، موضوع «ساماندهی و صیانت از محدوده و جلوگیری از هرگونه گسترش شهر» را به عنوان نخستین راهبرد خود معرفی کرده است. علاوه بر این، محدوده‌هایی نیز به عنوان اراضی ذخیره نوسازی شهری در این طرح در نظر گرفته شده‌اند. بر این مبنا، مطالعه‌ی حاضر به این پرسش می‌پردازد که آیا می‌توان اصول توسعه میان‌افزا را به عنوان یکی از ابعاد توسعه شهری پایدار، در شهر تهران به کار گرفت؟ به منظور پاسخ به این سوال، در ابتدا مبانی نظری و تجارب جهانی توسعه‌ی میان‌افزا مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد و آموزه‌هایی که می‌توان از این مبانی و تجارب برای شهر تهران برگرفت استخراج می‌شوند. سپس، ویژگی‌های تاریخی توسعه شهر تهران مرور می‌شوند و بر مبنای آن، به منظور نیازسنجی توسعه‌ی میان‌افزا، این ویژگی‌ها در سه بعد اجتماعی-اقتصادی، کارکردی-عملکردی و کالبدی-محیطی تحلیل می‌گردند. در نهایت، با اتکا به شرایط تهران، راهبردها و سیاست‌هایی برای توسعه‌ی میان‌افزای تهران ارائه می‌شود. این راهبردها می‌توانند در زمان بازنگری در طرح جامع مورد استفاده قرار گیرند.

واژگان کلیدی: توسعه، توسعه میان‌افزا، توسعه شهری پایدار، شهر تهران

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۳/۰۵/۰۱

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۳/۰۷/۲۵

^۱ عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی Email: mpmousavi@yahoo.com

^۲ مدیر دبیرخانه شورای عالی نظارت بر توسعه شهری تهران (نویسنده مسئول) Email: anooshmostofi@yahoo.com

^۳ دکتری شهرسازی دانشگاه تهران و پژوهشگر دکتری آمایش فضای دانشگاه نانتر فرانسه Email: saleh.shokouhi@gmail.com

مقدمه

رشد شهری از جمله پدیده‌های مهم عصر جدید زندگی اجتماعی تلقی می‌گردد. شهرها به تدریج با واقعیاتی چون فزونی جمعیت و تراکم کالا و فعالیت به عنوان بخشی از حیات خود مواجه می‌شوند. رویکردهای مختلف رشد شهری، ممکن است به حذف تدریجی شبکه سنتی زندگی شهری و انطباق یافتن با اشکال تازه‌ی مناسبات اقتصادی و اجتماعی منجر شوند. این رویکردها از زوایای گوناگون به ابعاد اجتماعی، زیبایی‌شناختی و روان‌شناختی توسعه و عمران شهرها معطوف‌اند و کم و بیش در تغییر و اصلاح روندهای جاری زمان خود و بعداز آن تاثیر می‌گذارند. تبعات این قضیه عبارت از حاشیه‌نشینی گسترده، انبوهی فقر شهری و در غیاب هویت فرهنگی و انحطاط اخلاق شهروندی است. این روند به مرور زمان موجب رشد بی‌رویه شهرها به سمت پیرامون و یا رشد پراکنده شهرها شده است. این در حالی است که به موازات رشد افقی شهر به سمت حومه و پیرامون و از بین رفتن اراضی و محیط زیست طبیعی اطراف شهر، برخی فضاها در درون شهر رها شده و از روند توسعه بازمانده‌اند. این فضاهای رهاشده که در نوشتارهای نوشهرگرایی با نام اراضی ذخیره (زمین‌های قهوه‌ای)^۱ برای توسعه‌ی میان‌افزا خوانده می‌شوند، از آن حیث دارای اهمیت‌اند که به سبب استقرارشان در درون شهرها، دارای تأسیسات یا تجهیزات زیرزمینی و روزمینی و دسترسی مناسب به مراکز خدماتی و مزایایی از این دست‌اند. از جمله در بسیاری از شهرهای قدیمی ایران، هسته اولیه شهر که در قالب بافت فرسوده، تاریخی و دارای ارزش مورد توجه قرار می‌گیرد، چنین پتانسیلی دارد (رفعیان و دیگران، ۱۳۸۹).

رشد شتابان جمعیت شهرنشین، هجوم جمعیت مهاجر به شهرهای بزرگ کشور به ویژه تهران و لزوم ارائه خدمات شهری متناسب با نیازهای جمعیت شهرنشین، ضرورت به کارگیری ظرفیت‌های موجود شهر را نمایان می‌سازد. بدین منظور لازم است که به جای توسعه و رشد بی‌رویه شهر به صورت افقی، از طریق پر کردن بافت موجود شهر و تغییر کاربری بناهای نامتجانس و آلوده کننده، به رشد و توسعه پایدار شهر دست یافت. از سوی دیگر اقتضای زندگی شهرنشین امروزی چنین است که شهرها مکانی برای زندگی، کار و تفریح باشند و الگوی «سکونت در حومه‌ها، کار یا تحصیل در مراکز شهری» جذابیت کمتری برای بسیاری از شهروندان دارد. در پیاده‌سازی این توسعه انتخاب نقاط مناسب و مطلوب برای توسعه از اهمیت بالایی برخوردار است و شناسایی این نقاط مستلزم درک صحیح عوامل و مؤلفه‌های مرتبط و موثر در توسعه میان‌افزا است.

پرسش‌ها و اهداف تحقیق

اهداف پژوهش به دو قسمت تقسیم می‌گردد. این اهداف عبارتند از:

نخست- هدف کلان و نهایی: نیازسنجی و ارائه راهبردهای توسعه میان‌افزا در انطباق با ویژگی‌های شهر تهران
دوم- اهداف خرد و عملکردی:

- تبیین مفهوم توسعه میان‌افزا به عنوان یکی از ابعاد توسعه شهری پایدار
- قیاس اصول توسعه میان‌افزا با ویژگی‌های شهر تهران
- ارائه راهبردهای توسعه میان‌افزای شهر تهران

پرسش‌های مطرح در این پژوهش عبارت است از:

مفهوم توسعه میان‌افزا چیست و چه اصول و راهکارهایی دارد؟

ویژگی‌های شهر تهران و سابقه و پتانسیل‌های توسعه آن چه می‌باشد؟

آیا می‌توان اصول توسعه میان‌افزا را به عنوان یکی از ابعاد توسعه شهری پایدار، در شهر تهران به کار گرفت؟

اصول و راهکارهای توسعه میان‌افزا در شهر تهران، به نحوی که قابل اجرا باشد، دربرگیرنده چه مواردی می‌باشد؟

¹ - Baown Fields

مبانی نظری و مرور ادبیات مربوط به توسعه میان‌افزای شهری

سیاست توسعه میان‌افزای شهرها^۱ یکی از سیاست‌های سه گانه توسعه شهری است که در کنار دو سیاست توسعه شهری متصل یا پیوسته (ایجاد شهرک‌های متصل به شهر و در محدوده رسمی شهر) و سیاست توسعه منفصل یا ناپیوسته شهری (ایجاد شهرهای جدید با فاصله از مادر شهر) مطرح می‌شود. برخی این سیاست را دارای مزیت‌های متعددی نسبت به دو سیاست دیگر می‌دانند و معتقدند شهرهای موجود کشور از طریق توسعه میان‌افزا تا سالیان زیادی می‌توانند پاسخ‌گوی بسیاری از نیازها از جمله اسکان سرریز جمعیت شهری و ارتقای سرانه‌های خدمات شهری باشند و تاکید دارند مادامی که در درون شهر موجود ظرفیت لازم وجود دارد، استفاده از سایر سیاست‌های توسعه شهری هزینه اضافی بر مردم و دولت تحمیل می‌کند.

بحث توسعه میان‌افزا اولین بار در سال ۱۹۷۶ در کنفرانس هیئت^۲ در کانادا مطرح شد (ارجمند عباسی، ۱۳۸۷: ۲) و سه سال بعد، در سال ۱۹۷۹، انجمن املاک و مستغلات آمریکا رسماً این مفهوم را تعریف کرده و در راستای اهداف اقتصادی به کار گرفت (Hudnut, 2001: 1). در سال ۱۹۸۹ پس از برگزاری کنفرانس برانتلند، گزارش WCED منتشر شد که به‌طور روشن به توسعه پایدار اشاره می‌کند. یک سال بعد و متأثر از این سند، گزارش سبز CEC در سال ۱۹۹۰ میلادی تهیه شد و در ۱۹۹۳ میلادی دستور کار ۲۱ سران انتشار یافت. این اسناد که با محوریت موضوع توسعه پایدار تهیه شدند، همگی کمابیش متأثر از پارادایمی بودند که بعد از دهه ۷۰ مبنی بر توسعه میان‌افزا شکل یافت، و هرکدام بخشی از این مفهوم را توسعه داده و آن را غنی ساخته‌اند. مفهوم توسعه میان‌افزا در طی این روند تکامل پیدا می‌کند. این نوع از توسعه که ابتدا در چارچوبی اقتصادی تعریف و تبیین می‌شود پس از درآمیختن با مفاهیم توسعه پایدار، به لحاظ زیست‌محیطی هم اهمیت پیدا می‌کند. هم‌اکنون از جمله مزایایی که برای توسعه میان‌افزا ذکر می‌شود، مزایای زیست‌محیطی و ارتقای شاخص‌های توسعه شهری پایدار است (Wiley&Sons, 2006: 456). بدین ترتیب می‌توان رابطه توسعه میان‌افزا با ابعاد زیست‌محیطی را به‌طور عمده متأثر از جنبش توسعه پایدار دانست.

به‌کارگیری رویکرد توسعه میان‌افزا به عنوان یکی از راهبردهای اساسی برای تحقق رشد هوشمند در هر نقطه‌ای از جهان هرچند منطقی به نظر می‌آید اما باید توجه داشت که شکل‌گیری و گسترش آن در بستری از اتفاقات اجتماعی و جنبش‌های پی‌درپی در غرب و بالاخص آمریکا مانند جنبش توسعه پایدار، نوشهرگرایی و رشد هوشمند روی داده است و انتقال آن به کشوری مانند ایران باید با ملاحظه غرض و هدف اصلی از این توسعه - یعنی محول کردن توسعه به بافت‌های داخلی شهرها- و انطباق آن بر شرایط اجتماعی- مدیریتی کنونی ایران باشد. زیرا در غیر این صورت این مفهوم تنها در حد اصلاح و بهبود (بالاخص کالبدی) وضع موجود تقلیل یافته و توسعه تمام عیار و همه‌جانبه را منجر نخواهد شد.

توسعه میان‌افزا شهر بر خلاف سایر سیاست‌های توسعه شهری با توجه به اینکه در بستر موجود و با حضور ساکنان و شهروندان و واحدهای همسایگی صورت می‌پذیرد موضعی پیچیده، چندوجهی، میان‌بخشی و حتی فرابخشی است، که نه فقط امری کالبدی است بلکه دارای ابعاد قوی اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست‌محیطی نیز هست. در توسعه میان‌افزا، به جای گسترش افقی، شهر به صورت عمودی گسترش می‌یابد، بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری احیا، بهسازی و نوسازی می‌شوند و اراضی بایر و رها شده شهری به کار گرفته می‌شوند. کاربری‌های نامتجانس نظیر زندان‌ها، پادگان‌های نظامی، کارخانجات و صنایع مزاحم که درون شهر مستقر شده‌اند انتظام بخشی می‌شوند. در مقابل، سطح معابر و شبکه‌های دسترسی، سطح فضای سبز و امثالهم به حد پاسخ‌گوی نیازهای شهروندان نزدیک می‌شود.

در توسعه میان‌افزا، بیشترین توجه معطوف به استفاده موثرتر از زمین‌هایی است که تحت پوشش توسعه شهری درآمده است. بخش اعظم رشد آینده جمعیت و نیاز مسکن در منطقه یا شهر را می‌توان از طریق پر کردن بافت موجود شهر، افزایش متعادل تراکم،

¹ - Infill development

² - Habitat

نوسازی و بازسازی مناطق متروکه و فرسوده و احیاء و تغییر کاربری بناهای قدیمی موجود برآورده ساخت. به عبارت دیگر توسعه میان‌افزا به کارگیری ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل موجود در سطح شهر برای رسیدن به شهری پایدار و مشارکتی است و همه ساختارهای اجتماعی، کالبدی، سیاسی و اقتصادی را برای رسیدن به تعادل کیفی و کمی و پایدار ارتقا می‌دهد (خادمی، ۱۳۹۲).

میان‌افزایی شهری، توسعه زمین‌های خالی و بلااستفاده در میان نواحی شهری است. توسعه میان‌افزا به معنای ساختن خانه‌های جدید، مکان‌های کار جدید، فروشگاه‌های جدید و امکانات و تسهیلات دیگر در میان یا محدوده موجود شهر است. این توسعه می‌تواند انواع مختلفی داشته باشد:

- ساختمان‌سازی در قطعات خالی و ایجاد کارکردهای جدید برای محدوده‌هایی با عملکرد پایین، (مانند قطعات پارکینگ یا سایت‌های صنعتی قدیمی)

- احیا و توسعه ساختمان‌های موجود (Maria Roth, 2000:6).

از طریق میان‌افزایی، محله‌ها و محدوده‌های شهری می‌توانند توسعه مسکونی و فعالیتی خود را به سمت فضاهای باز یا زمین‌های توسعه نیافته درونی و یا فرسوده، گسترش دهند (Maria Roth, 2000: 8). در گذشته، بخشی از زمین‌های قهوه‌ای برای خلق مکان‌های جذاب و سرزنده سازماندهی نمی‌شدند. اما در دهه‌های اخیر در خصوص چگونگی برنامه‌ریزی و طراحی پروژه‌های میان‌افزا به منظور ارتقاء کیفیت زندگی تلاش‌های بسیاری شده است (EPA, 2004:61). در ادامه برای درک و فهم بهتر موضوع ابعاد و مفاهیم توسعه میان‌افزا در نموداری به نمایش گذاشته شده است. ابعاد و شاخص‌های مطرح شده، مبنای عمل برای اقدامات طراحی با چارچوب فکری میان‌افزا می‌باشد (فرشچین، ۱۳۹۲).

نمودار ۱: ابعاد و مفاهیم ارزیابی از دیدگاه توسعه میان‌افزا

توسعه میان‌افزا		
اجتماعی-اقتصادی	کارکردی - عملکردی	کالبدی - محیطی
<p>ابعاد</p> <ul style="list-style-type: none"> - درگیر ساختن ساکنین در تمام شئونات - اعلان عمومی شرایط قطعات درون‌فضایی - استفاده از مالیات‌های مختلف در شرایط بازتوسعه - خلق مشارکت عمومی و خصوصی جهت مهیا کردن تسهیلات مالی - آگاهی یافتن در مورد هرگونه مجادله‌های سیاسی و تاریخی موجود - کار با همسایگان به طور سازنده و مفید - تنوعی از مساکن در اندازه‌ها و قیمت‌های متفاوت، هم برای فروش و هم برای اجاره - باززنده‌سازی جوامع رو به انحطاط - اجتناب از جابه‌جایی ساکنان در طول اجرای پروژه - تثبیت و حمایت مشاغل محلی و سازمان‌های غیرانتفاعی - تضمین سودمند بودن توسعه‌ی جدید برای جامعه - حفظ تصویر سنتی محله‌ها - ابعاد و مقیاس فضا باید تعاملات آسان و همراه با آرامش را بین انسان‌ها ایجاد کند <p>مفاهیم</p>	<ul style="list-style-type: none"> - کاهش و حذف سیمای عمومی پارکینگ - جداسازی هزینه پارکینگ از هزینه مسکن - استفاده از پارکینگ‌های اشتراکی - تعیین نواحی‌ای که دارای پتانسیل‌های ذاتی توسعه میان‌افزایی هستند - ایجاد ارتباط واضح و روشن مابین فضاهای عمومی و خصوصی - ایجاد احساس امنیت و ایمنی با عناصر طراحی - تسهیل امکان نفوذ پیاده‌روها و ماشین‌ها در درون بلوک‌های شهری 	<ul style="list-style-type: none"> - به روز رسانی برنامه و طرح کلی و کدهای پهنه‌بندی - استفاده از برنامه‌ها و طرح‌های ویژه - افزایش انتخاب‌های حمل و نقل - کاهش و حذف سیمای عمومی پارکینگ - توجه به گزارش‌های تاثیر محیطی در پروژه‌ها - اقدام به اجرا توسط آژانس-های بازتوسعه - ایجاد دستورالعمل و راهنمای طراحی شهری - بازسازی خانه‌های موجود به عنوان گزینه ترجیحی برای سازندگان

مأخذ: بر اساس فرشچین، ۱۳۹۲، با تصرف.

روش شناسی

در پژوهش حاضر از روش تحقیق تحلیلی- توصیفی بهره گرفته شده است. بدین منظور ابتدا با استفاده از روش توصیفی به بیان اطلاعات اسنادی و ارائه تعاریف، انگاره‌ها و چارچوب‌های نظری توسعه میان‌افزا به عنوان رویکرد پژوهش پرداخته شد و سپس از روش تحقیق تحلیلی به منظور تبیین روابط بین مؤلفه‌های مختلف مؤثر در ظرفیت‌سازی توسعه‌ای سطوح رها شده- که از بررسی نمونه‌های جهانی و مطالعات اسنادی در مورد روش‌های ظرفیت‌سازی و معیارهای مؤثر در آن به دست آمد- بهره گرفته شد.

یافته‌های تحقیق

تجارب جهانی: در این بخش، نمونه‌هایی از تجارب جهانی، به ویژه مواردی که مربوط به توسعه‌ی مجدد اراضی قهوه‌ای در جهت توسعه‌ی میان‌افزای شهری است تشریح می‌شوند. این موارد می‌توانند درس‌هایی را در برنامه‌ریزی اراضی ذخیره شهری به همراه داشته باشند. این بخش برگرفته از گزارش «پروژه ساماندهی اراضی ۸۸ هکتاری بازار آهن منطقه ۱۸ تهران» است که نگارنده در تهیه آن همکاری داشته است.

پارک دیاگونال بارسلون، گروه معماری EMBT

یکی از میراث‌های بازیه‌های المپیک ۱۹۹۲ احیا و بازسازی پهنه ساحلی بارسلون بود که امکان ایجاد «پارک دیاگونال^۷» را فراهم آورد. این پارک پروژه‌ای ۹۰۰ میلیون دلاری و چند کاربردی بود که از سال ۱۹۹۷ و با یک طرح توسعه ۱۰ ساله آغاز شد. پارک دیاگونال بعد از «پارک گوئل^۸» و «پارک دو لا سیواتادلا^۹» سومین فضای عمومی بارسلون محسوب می‌شود. پیش از احداث پارک دیاگونال، ساختمان‌های مخروطی و صنعتی که از یک طرف به ساحل مدیترانه راه داشتند در زمین این مجموعه که در جلوی منطقه راه آهن واقع شده، قرار گرفته بودند. نیمی از مساحت ۸۴ ایکری مجموعه (حدود ۱۳۴ ایکر^{۱۰}) به فضای باز پارک دیاگونال که در سال ۲۰۰۲ گشایش یافت، اختصاص دارد. در کنار آن، مجموعه‌ی «آونیدا دیاگونال^{۱۱}» (شامل ۵ پروژه مسکونی، ۱۴۰۰ واحد در ۱۵ ساختمان - ۳ هتل با مجموعاً ۹۵۰ اتاق، ۳ برج اداری با مجموع مساحت ۶۲ هزار متر مربع و یک مرکز خرید ۱۰۰ هزار متر مربعی) قرار دارد که از میان واحدهای همسایگی مجاور دسترسی مستقیم به دریای مدیترانه را فراهم کرده است. این دسترسی پیوندی قوی تر بین شهر به عنوان ساختار مصنوعی، ساکنانش و ساحل کنار شهر را به وجود می‌آورد.

ایده اولیه طراحی بر این اساس شکل گرفت که پارک دیاگونال به عنوان مسیری سبز و ارتباطی بین صدها هزار ساکن آن منطقه و دریای مدیترانه باشد. فضاهای بازی، تسهیلات ورزشی، یک کافه تابستانی سرباز، صندلی‌ها و محل‌های نشستن که در پناه سایه قرار دارند، در اطراف دریاچه‌ای مرکزی واقع شده‌اند. در طراحی محوطه شماری از این کاربری‌ها و المان‌هایی نظیر مدول‌های موزیکال و مجسمه‌هایی که آب به صورت مه و گرد از آن فواره می‌شود برای ایجاد یک فضای پیوسته و به جا گذاشتن خاطره‌ای فراموش نشدنی از حضور در یک فضای عمومی در کنار هم قرار گرفته‌اند. پلان پارک دیاگونال ترکیبی انتزاعی از کف‌سازی‌ها، آب و گیاهان است که در ساختاری مدرن از هنر و معماری اسپانیا در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند.

در سمت بالای مجموعه، برج‌های مسکونی مانند یک پس زمینه یک پارچه در پیرامون محوطه قرار دارند. پارک دیاگونال تنها یک فضای سبز برای تفریح و سرگرمی نیست. هرچند فراهم کردن شرایط مطلوب برای برآوردن این نیاز یکی از اهداف طراحان بوده است، اما ایجاد ارتباط بین محیط طبیعی و مصنوعی (دریا از یک سو و شهر از سوی دیگر) به عنوان هدف کلان و ایجاد یک باد شکن طبیعی در

⁷ - Parc Diagonal

⁸ - Parc Guel

⁹ - Parc de La civatadella

^{۱۰} - هر ایکر برابر ۴۰۴۶۰۸۵۶۴۲ متر مربع می‌باشد.

^{۱۱} - Avenida Diagonal

مقابل طوفان مدیترانه به عنوان یک راهکار اقلیمی همساز با محیط نیز مد نظر طراحان بوده است. کف‌سازی‌های بتنی، نیمکت‌های چوبی و سایه‌بان‌های فلزی میزان اهمیت در پرداختن به زیبایی محیطی و بصری را به عنوان یکی از دغدغه‌های طراح منعکس می‌کند. پارک دیاگونال به عنوان اولین نمونه طراحی پایدار بارسلونا، مستقیماً زیر نظر شهرداری بارسلون و کمیته «HINES» به عنوان کارفرما و برنامه ریز طرح انجام شده است. کمیته HINES در واقع یک تیم طراحی است که برای گسترش محیط و فضاهای پایدار در اسپانیا و انگلستان فعالیت می‌کند. محیط پایدار در واقع محیطی است که ساختار طبیعی آن در روند ساخت و ساز مصنوعات بشری از بین نرود و ماهیت و طبیعت اصلی آن حفظ شود. این محیط تنها در سایه یک طراحی پایدار و همساز با طبیعت دوام دارد. طراحی پایدار به دنبال برقراری تعادل میان انسان و منابع طبیعی، حفظ اکوسیستم‌های طبیعی، توجه به اختلافات فرهنگی و بومی، ترویج عدالت و توسعه اقتصادی، تعادل میان نیازهای بلند مدت، کوتاه مدت، منابع موجود و نگهداشتن منابع طبیعی است.

در روند طراحی مجموعه‌ی پارک دیاگونال، عوامل زیر در نظر گرفته شده است:

۱. خلل و فرج ایجاد شده در کف‌سازی‌ها به منظور جلوگیری از به هدر رفتن نزولات جوی و بازگشت آن به دریا.
۲. استفاده از درختان بومی برای کاهش نیاز آن‌ها به آبیاری و استفاده از نزولات جوی.
۳. سطح دریاچه ۲ متر پایین‌تر از سطح آزاد دریا در نظر گرفته شده است تا آب‌های سطحی باقیمانده منبعی برای تامین آب مورد استفاده قرار گیرند.
۴. بسترکف دریاچه کاملاً به صورت دست نخورده باقی مانده و هیچ دخالتی در اکوسیستم آن صورت نگرفته است.
۵. تمام فضاهای اطراف دریاچه برای تعدیل طوفان‌های دریایی در نظر گرفته شده‌اند.

این پروژه یک نمونه با ارزش و نشان دهنده نقش معماری منظر در رهبری یک تیم بزرگ متشکل از متخصصان توسعه، پیمان‌کاران، سهامداران و دولت‌مردان است و علاوه بر این که به عنوان یک اثر معماری بین واحدهای همسایگی قدیمی و ساختمان‌های بلند مسکونی و تجاری (همسایگی‌های جدید) ارتباط برقرار کرده است، به همین اندازه نیز توانسته در ایجاد انسجام و وحدت میان ساحل و شهر، به عنوان دو محیط متضاد، یکی طبیعی و دیگری مصنوع موفق باشد. پارک دیاگونال فراتر از همه این‌ها در تغییر یک محله مخروبه به یکی از نقاط دیدنی بارسلون، بسیار موفق بوده و مکانی مناسب را برای عموم مردم به وجود آورده است که در آن خرسند باشند.

محله له‌آل

محله له‌آل^{۱۲} جایگاه پیشین بازارهای عرضه محصولات پروتئینی پاریس است. تا سال ۱۹۷۰ این بازار در این مکان قرار داشت. در کنار این بازار ایستگاه مرکزی متروی پاریس با نام ایستگاه شتله-له‌آل قرار دارد. این ایستگاه بزرگترین ایستگاه مترو در جهان است. در سال ۱۹۷۱ این بازار تخریب و به مکان جدیدی در حومه پاریس منتقل شد.

له‌آل بازار مرکزی سنتی در پاریس بود. در ۱۸۸۳، به دستور شاه فیلیپ دوم بازار بزرگی در پاریس ساخته شد. به علاوه سرپناهی نیز برای تجاری که از سراسر فرانسه برای فروش وسایل خود به پاریس آمده بودند، ایجاد گردید. در دهه ۱۸۵۰ با احداث ساختمان‌های عظیم شیشه‌ای و آهنی، له‌آل به خاطر شیوه ساخت خود مشهور گردید. در این زمان، له‌آل به عنوان «دل پاریس» شناخته می‌شد.

در سال ۱۹۷۱، با توجه به ناتوانی له‌آل برای رقابت در بازار اقتصادی جدید و همچنین نیاز به تعمیرات گسترده در آن، غرفه‌ها و مغازه‌های تجاری ناپدید و برج‌چیده شد و بازار عمده فروشی به حومه شهر نقل مکان کرد.

برای چندین سال، سایت بازار گودال عظیمی باز بود که با نام مستعار «سوراخ پاریس» شناخته می‌شد. گسترش سه خط مترو شهر به جنوب، شرق و به غرب و اتصال در ایستگاه زیرزمینی جدید در این منطقه منجر به توسعه آن شد. ساخت و ساز در سال ۱۹۷۷ در له‌آل جدید به

پایان رسید. بخشی از طبقه زیر زمین تجاری متعدد و مرکز خرید، در سال ۱۹۷۹ افتتاح شد. این ساختمان مورد انتقاد قرار گرفت تا نهایتاً به انجام مشاوره در خصوص بازسازی این منطقه منجر شد. در حال حاضر، مرکز له آل، یک فروم بزرگ تجاری است که بر روی یکی از بزرگترین ایستگاه‌های مترو واقع شده است. با این حال، عملیات عمرانی در این سایت همچنان ادامه دارد و این محدوده تا سال‌های آینده توسعه یافته‌تر خواهد شد.

مرکز هنر و رسانه دوسلدورف

دوسلدورف^{۱۳} شهری است در غرب آلمان و مرکز ایالت نوردراین وست فالن است. بندر شهر دوسلدورف کنار شهر قدیمی در رودخانه راین در طول ۱۰ سال گذشته از نظر شهرسازی و تجارت پیشرفت زیادی کرده است. برای توسعه مجدد بندرگاه اصلی شهر دوسلدورف به منطقه‌ای پویا و درخور توجه، نیاز به فضاهای متعددی از جمله دفاتر اداری، شرکت‌های تبلیغاتی، استودیوهای هنری، فضاهای تجاری و رستوران‌های مختلف بوده است.

زها حدید معمار ساختار شکن، گونه‌ای منظر مصنوعی با دید به سمت رودخانه را خلق کرده است که در واقع امتداد فعالیت‌هایی است که بر روی رودخانه انجام می‌شود. این فضای باز به وسیله یک ساختمان با طول ۶۰ متر که در برگیرنده فضاهای اداری است، از اطراف و به ویژه سر و صدای ترافیک محیط جدا می‌شود. یک سطح مثلثی شکل فلزی عظیم که از رودخانه آغاز می‌شود، سایت را قطع می‌کند و در محل تقاطعش با دیواره حائل، رامپ ورودی را شکل می‌دهد. شکاف‌هایی که در سطح صفحات تشکیل دهنده‌ی زمین ایجاد شده است، ساختمان استودیوهای فنی، مغازه‌ها و رستوران‌ها که در زیر سطح زمین جای گرفته‌اند را آشکار می‌کند.

دیوار حایل که به سمت خیابان می‌باشد با شیارهای بسیار کوچک بتنی حکاکی شده است و در سمت رودخانه لایه‌های طبقات بصورت طره‌ای (اتصال یک طرفه تیر) معلق شده‌اند که به صورت عمود به خیابان قرار می‌گیرند. ساختمان آخر که متشکل از مجموعه‌ای از صفحات شفاف است عمود بر خیابان قرار گرفته است. جایی که سطوح طبقات به صورت همگرا به هم می‌پیوندند، فضایی خالی به صورت مدور شکل می‌گیرد که محل اتاق‌های کنفرانس و فضاهای نمایشگاهی است. مکعب شیشه‌ای ساده (مینیمال) توسط مجموعه‌ای از ستون‌ها و پایه‌ها و سازه‌های عظیم مثلثی شکل احاطه شده است. در محل لابی ورودی، خیابان و فضای باز اطراف رودخانه به طور کامل به هم پیوند خورده‌اند.

مجموعه پوتسدامر پلاتز

با فروریختن دیوار برلین در ۱۹۸۹، فکر باززنده سازی منطقه پوتسدامر پلاتز به عنوان مرکزیت جدید شهری شکل گرفت. میدان قدیمی شهر که قبلاً با فعالیت‌های شهری پیوند داشت و روزگاری دیوار برلین آن را به دو نیم شرق و غرب تقسیم کرده بود، بخشی از ساختار تاریخی برلین بود. سالهای ۱۹۲۰، نقطه عطفی برای پوتسدامر پلاتز بود. در آن زمان پوتسدام قلب تپنده‌ی برلین بود و حیات اجتماعی و اقتصادی به طور شبانه‌روزی در آن امتداد داشت. به همین سبب مرکزیت شهر برلین را به خود اختصاص داده بود. در زمان جنگ جهانی دوم این مرکزیت شهری تخریب شد. پس از آن برلین به دو بخش تقسیم شد و دیوار برلین از میان پوتسدام عبور کرد. دو بخش ایجاد شده هر کدام مرکز خود را بنیان نهادند؛ برلین شرقی به مرکزیت الکساندر پلاتز و برلین غربی به مرکزیت کودام. اما پوتسدام پس از آن واقعه تبدیل به بیابانی خالی از سکنه شد. قبل از ایجاد ارتباط میان برلین شرقی و غربی و فروریختن دیوار برلین، مساله احیا و بازسازی این مکان مورد توجه واقع شد.

جمعی از معماران در برلین به نام IBA به همراه جمعی از سیاستمداران بر بازسازی این مجموعه به توافق رسیده بودند. اساس این ذهنیت بر پایه‌ی زنده و پویا کردن مرکزیتی تاریخی و رشد و توسعه‌ی زندگی در آن قرار داشت که به واسطه ساخت خانه‌های مسکونی،

ساختمان‌هایی همگانی و شهری نظیر فروشگاه‌ها، دفاتر و مؤسسات تحقق می‌یافت. بدین ترتیب از ابتدای برنامه‌ریزی برای پوتسدامر پلاتز، طرح بر پایه‌ی احیای هویت تاریخی مکان در یک بافت شهری و ایجاد فضای زندگی در غالبی شهری با امکانات فضایی کار و تفریح و گذران اوقات فراغت و ... و دسترسی مناسب به نیازمندی‌های ساکنان این مرکزیت قرار داده شده بود.

پس از برگزاری چندین مسابقه طی سال‌های ۱۹۹۱ و ۱۹۹۲ برای طرح و برنامه فضایی پوتسدامر پلاتز، هیلمر و ساتلر برندگان اول مسابقه شدند. طرح آن‌ها بر پایه‌ی احیای هویت تاریخی خیابان اصلی و میدان، با حفظ تناسب انسانی بود. به این ترتیب، به وجود آوردن پهنه‌ی شهری زنده و پویا، با ترکیبی از کاربری‌های متنوع و کارآمد و با در نظر داشتن نیازهای سکونتی، کار، گذران اوقات فراغت و ... و برتری نسبت کاربری مسکونی بر دیگر کاربریها به عنوان هدف کلان در طرح ارایه شده توسط هیلمر و ساتلر مطرح شد. این مجموعه هم اکنون یکی از بزرگترین‌ها در انواع مشابه خود در جهان است.

همچنین بعد اقتصادی شکل‌گیری منطقه نیز با امکان ظهور و سکونت و خرده‌فروشی از طریق ایجاد تنوع در قیمت و توان خرید و اجاره و امکان تملک از نظر دور نمانده بود. پس از آن دولت آلمان زمین پروژه را به تفکیک سه بلوک و با نرخ ارزان به شرکت‌هایی بزرگ واگذار کرد و از تقسیم آن بین چندین شرکت بزرگ و کوچک امتناع ورزید. شرکت‌های سونی، A+T و دایملر-بنز^{۱۴} هر یک بخشی از طرح مرکز شهری پوتسدامر را به تفکیک ارایه دادند. به همین سبب از طرح اولیه هیلمر و ساتلر دور شدند. هر یک از شرکت‌ها مسابقه‌ای برگزار نمودند و رنزو پیانو بخش دایملر-بنز، هلموت یان برنده سونی و جیورجیو گراسی^{۱۵} برنده A+T شدند. برندگان مسابقه از همکاری طراحان دیگری استفاده کردند و در نتیجه طرح جانمایی اولیه دستخوش تغییرات اساسی شد.

پوتسدامر پلاتز با شهر برلین از طریق ایستگاه جدید قطار شهری زیرزمینی و روزمینی ارتباط برقرار می‌کند. این ایستگاه با حفر تونلی زیرزمینی در شمال رودخانه و عبور از رودخانه و پارک وحش برلین ساخته شد. به علاوه، تونل زیرزمینی دیگری در همان جهت برای عبور سواره در دو طرف کانال آب ساخته شد. هزینه‌ای که در برنامه کار برای این تونل محاسبه و تنظیم شده بود، یک دهم هزینه‌ی نهایی ساخت بود. عملیات پشتیبانی احداث و اجرای سایت جدید قابل توجه بود. محوطه‌ی وسیعی در جنوب رودخانه در نظر گرفته شد. ترمینال بارگیری و باراندازی و همچنین وسایل مناسب جهت حمل و نقل و بارگیری خاک و مواد زاید حاصل از حفاری و مصالح مورد نیاز برای اجرای سازه‌های ساختمانی، پیش‌بینی و احداث شد.

دایملر-بنز نوزده ساختمان را در پوتسدامر پلاتز ساخت. مساحت سایت آن ۶۸۰۰۰ مترمربع و با زیربنایی بالغ بر ۳۴۰۰۰۰ مترمربع احداث شد. بخش اعظم بناها به کاربری اداری، در حدود یک پنجم به کاربری مسکونی و بقیه فضاها شامل فروشگاه‌ها، خرده‌فروشی‌ها، رستوران، هتل، تاتر چند منظوره، تالار موسیقی و مرکز سینمایی اختصاص یافته است.

دایملر-بنز بیشترین ساخت و ساز را در بین سه شرکت اصلی سازنده پوتسدامر پلاتز دارد. مجموعه اداری طراحی شده توسط ریچارد راجرز و همینطور سینمای سه بعدی رنزو پیانو از شاخص‌ترین بناهای این بخش از مجموعه هستند. اولین ساختمان‌هایی که در سال ۱۹۹۸ به اتمام رسید، دو ساختمان اداری که توسط آراتا ایسو زاکی و رنزو پیانو طراحی شده، می‌باشد.

هلموت یان مساحت ۲۶۵۰۰ مترمربع و ۱۳۲۵۰۰ مترمربع زیربنا را ساخت. این بخش که در یک حجم یک پارچه با مقیاسی فراتر از مقیاس انسانی و بدون آن که هیچ معبری از میان آن عبور کند، ساخته شد، طرح جامعی که توسط هیلمر و ساتلر داده شده بود، را کاملاً نقض می‌کند.

¹⁴ - Daimler-Benz

¹⁵ - Giorgio Grassi

ساختمان‌های اداری، شالوده اقتصادی و مالی طرح را تشکیل می‌دهند که اصلی‌ترین قسمت آن مرکز اروپایی سونی است که در امتداد خیابان اصلی پوتسدام کشیده شده است. به جز این مرکز، برج بیست و شش طبقه که نماد دروازه غرب به شرق است، در کنار میدان پوتسدامر پلاتز ساخته شده است. قسمتی از هتل تاریخی اسپلاندا که از جنگ جهانی باقی مانده است را در طبقه‌ی همکف مرکز سونی، قرار داده‌اند. بخش‌های باقیمانده هتل شامل سالن اصلی و تالار صبحانه است. در مرکز سونی، مجموعه بناها در اطراف یک فضای مرکزی قرار گرفته‌اند که مساحت آن ۴۰۰۰ متر مربع است و فرم آن بیضی شکل است.

بخش A+T را جیورجیو گراسی به همراه همکارانش طراحی کرد. این مجموعه دارای ۱۶۵۰۰ مترمربع مساحت و زیربنای ۷۴۰۰۰ مترمربع می‌باشد. ساختمان‌ها ۱۲ و ۸ طبقه هستند. بیان معماری این قسمت با سایر بخش‌ها کاملاً متمایز است. پنج ساختمان با اجر قرمز پوشیده شده‌اند. پنجره‌ها در نما به طور یکنواخت، منظم، عمودی و مشبک هستند.

جمع‌بندی تجارب جهانی

برای جمع‌بندی تجارب مورد مطالعه، جدولی در نظر گرفته شده که مشخصات اقدامات انجام شده در اراضی قهوه‌ای در جهت توسعه‌ی میان‌زا را نشان می‌دهد و همچنین درس‌هایی که در هر یک از این اقدامات مستتر است را تبیین می‌نماید.

نام تجربه	شهر و کشور	ویژگی‌های مکانی	برنامه ریز طرح	کاربری قدیمی	کاربری جدید	رویکرد طراحی	دهیافت‌هایی برای درس‌آموزی
پارک دیاگونال	بارسلون اسپانیا	پهنه ساحلی در جلوی منطقه راه آهن	زیر نظر شهرداری بارسلون و کمیته «HINES»	ساختمانهای مخروبه صنعتی	فضای سبز و عرصه عمومی شامل فضاهای بازی، تسهیلات ورزشی، کافه تابستانی سرباز	ایجاد یک مسیر سبز و ارتباطی بین صدها هزار ساکن آن منطقه و دریای مدیترانه	در تغییر یک محله مخروبه به یکی از نقاط دیدنی شهر، بسیار موفق بوده و مکانی مناسب را برای عموم مردم به وجود آورده است که در آن خرسند باشند.
محله له‌آل	پاریس فرانسه	در کنار ایستگاه مرکزی مترو پاریس		بازارهای عرضه محصولات پروتئینی	کاربری تجاری و مرکز خرید	انتقال کاربری‌های مزاحم به حومه شهر و توسعه مجدد محله	بهره‌گیری از سه خط مترو شهر به جنوب، به شرق و به غرب و همچنین همگرایی و اتصال خطوط در ایستگاه زیرزمینی جدید منجر به توسعه تجاری منطقه شد
مرکز هنر و رسانه	دوسلدورف آلمان	بندرگاه اصلی شهر دوسلدورف	زها حدید	بارانداز بندرگاه	فضاهای تجاری، اداری، شرکت‌های تبلیغاتی، استودیوهای هنری و رستوران	توسعه مجدد از طریق خلق منظر مصنوعی با دید به سمت رودخانه	توجه به طراحی محیط و منظر به منظور ارتقاء ارزش اقتصادی و اجتماعی
مجموعه پوتسدامر پلاتز	برلین آلمان	میدان قدیمی شهر که زمانی دیوار برلین آن را دو نیم کرده بود	جمعی از معماران نظیر رنزو پیانو و جیورجیو گراسی	دیوار برلین	میدانی با بدنه مسکونی و ساختمان‌های عمومی نظیر فروشگاه‌ها، دفاتر، موسسات	زنده و پویا کردن مرکزیتی تاریخی و رشد و توسعه زندگی در آن، حیات اجتماعی و اقتصادی روز و شب	تقویت فضای عمومی به منظور هویت بخشی و افزایش کیفیت زندگی در محل

شناخت روند توسعه و ویژگی‌های شهر تهران

در این بخش سیر تحول و الگوی توسعه شهر تهران طی دهه‌های اخیر با توجه به ویژگی‌ها و پتانسیل‌های آن مورد مطالعه قرار می‌گیرد. شهر تهران، به ویژه در پنجاه سال اخیر، از حیث توسعه افقی سرعت رشد قابل توجهی داشته است. تاریخ پنجاه سال اخیر تهران را می‌توان با انقلاب سفید و اصلاحات ارضی (۱۳۴۱) آغاز نمود. اصلاحات ارضی، با ایجاد تغییرات ساختاری در نظام کشاورزی، نظام سنتی کشاورزی را دگرگون ساخت. فرآیند اصلاحات ارضی، اشراف قدیمی را ترغیب کرد تا هر چه بیشتر جذب بورژوازی شهری و روستایی شوند. توزیع نابرابر زمین، یک طبقه‌ی متوسط روستایی به وجود آورد. این امر همچنان آن‌هایی را که زمین کافی به دست آورده یا زمینی

نصب‌شان نشده بود، بر آن داشت تا به شهرها مهاجرت کنند (مدنی‌پور، ۱۳۸۱: ۳۰). بنابراین، آغاز دهه‌ی چهل شمسی، مصادف با جریانی گسترده از مهاجرت به شهرهای بزرگ و به ویژه شهر تهران بود.

افزایش جمعیت شهر تهران و پیدایی «مسئله»‌هایی نظیر مسکن، بافت‌های فرسوده، منظر شهری و رشد شهر، موجب گردید تا توجه مدیران به برنامه‌ریزی شهری جلب گردد. سیدمحسن حبیبی شرایط تهران در این سال‌ها را تحت عنوان «شهر - مسئله» تحلیل نموده است: اصلاح قانون توسعه معابر و زمین‌گودهای جنوب تهران، مصوب سال ۱۳۴۲ ه.ش. (۱۹۶۳ م.) نشان می‌دهد که مناطق فرسوده شهری تا چه اندازه برای دولت مشکل‌آفرین شده‌اند. «شهر - مسئله» چهره می‌نماید تا آنجا که از دل دستگاه وزارت کشور، وزارت خانه‌ای جدید برای پرداختن به آن شکل می‌گیرد. «قانون تشکیل وزارت آبادانی و مسکن» در سال ۱۳۴۳ ه.ش. (۱۹۶۴ م.) جوابی روشن به «شهر - مسئله» است (حبیبی، ۱۳۸۲: ۱۸۹).

سازمان برنامه و بودجه در سال ۱۳۴۴ قرارداد «طرح جامع تهران» را با مهندسان مشاور «عبدالعزیز فرامفرائیان» و «ویکتور گروئن» به امضا رسانید. برنامه زمانی اجرای طرح ۲۵ سال و تا ۱۳۷۰ پیش بینی شده بود. نتیجه مرحله اول مطالعات طرح جامع تهران در آذر ماه ۱۳۴۷ به تصویب رسید (فرمان‌فرائیان، ۱۳۴۷).

این طرح، طبق نظر شاه ایران (و بر خلاف محاسباتی که جمعیت را برای افق طرح در سال ۱۳۷۰ معادل ۱۲ تا ۱۶ میلیون نفر پیش‌بینی می‌کرد)، جمعیت تهران را برای افق ۲۵ ساله، معادل ۵/۰۵ میلیون نفر در نظر گرفته بود. بر مبنای این طرح، رشد تهران به سمت غرب هدف‌گذاری شده بود. حدود توسعه و شبکه‌ی بزرگ‌راه‌ها و شریان‌های شهری مهم‌ترین بخش اجرا شده از پیشنهادهای طرح جامع اول و طرح‌های تفصیلی آن به شمار می‌رود. لکن نحوه‌ی استفاده از زمین، برنامه‌های مربوط به تأمین خدمات شهری و مقررات مربوط به تراکم ساختمانی و غیره به طور مرتب توسط کمیسیون ماده پنج^{۱۶}، شورای شهر و در بسیاری موارد رأساً توسط شهرداری‌های مناطق یا شهرداری مرکز تغییر یافته و هیچ یک از سازمان‌های مرتبط با بخش‌های مختلف توسعه (مانند آموزش و پرورش، بهداشت و درمان، تربیت بدنی و غیره) اقدامی در جهت تحقق پیشنهادهای طرح به عمل نیاوردند (فریور صدی، ۱۳۸۸: ۳۴).

تهیه و تصویب طرح جامع تهران، نه تنها مسئله‌ی ناعدالتی را در شهر تهران حل نکرد، بلکه با طرح مرزهایی تحت عنوان «محدوده‌ی خدماتی پنج ساله» و «محدوده‌ی قانونی ۲۵ ساله»، به افزایش ناراضی‌تبی شهروندان ناشی از نابرابری توزیعی منجر گردید. به ویژه اینکه مجلس سنا در سال ۱۳۵۲، قانون «نظارت بر گسترش شهر تهران» را به تصویب رساند که به موجب آن، «شهرداری پایتخت مکلف است ابنیه و تاسیساتی را که بدون پروانه ساختمان» و بدون تأیید شورای نظارت بر گسترش شهر تهران «در خارج از محدوده خدمات شهری فعلی [وقت] تهران احداث گردد جلوگیری و تخریب نماید» (مجلس سنا، ۱۳۵۲).

برنارد اورکاد در توضیح دگرگونی‌های تهران در دوره‌ی سلطنت محمدرضا پهلوی، سه دوره‌ی متفاوت را برمی‌شمارد:

- دوران تحکیم جدایی شمال - جنوب که با حضور موقت پادشاه در اقامتگاه‌های واقع در شمال (نیاوران) رنگی نمادین به خود گرفت^{۱۷}؛
- دوران نخستین برنامه‌ریزی شهری به سال ۱۳۴۸، که طی آن تلاش حاکمیت مصروف بر آن شده بود تا شهر را بر اساس محوری شرقی - غربی شالوده‌بندی کند. این برنامه‌ریزی از اعتبار محله‌های قدیمی به شدت می‌کاست، توسعه‌ی شهر را به محدوده‌های ۲۵ ساله منحصر می‌کرد و گاه کار را به ویرانی محله‌های تهیدست خارج از محدوده می‌کشاند؛

^{۱۶} - در خصوص جایگاه کمیسیون ماده ۵ در ساختار قدرت در مدیریت شهری و تغییرات اعمال شده از سوی این کمیسیون در طرح‌های توسعه شهری رجوع شود به (Habibi, Shokouhi et al, 2012).

^{۱۷} - این فاصله‌ی نمادین را می‌توان حتی در عرصه‌ی هنر و به ویژه در فیلم سینمایی «جنوب شهر»، اثر فرخ غفاری (۱۳۳۷) نیز مشاهده نمود. با گذر نسل‌ها، به نظر می‌رسد که امروزه نمود هنری این شکاف طبقاتی، جنبه‌ی نوستالژیک نیز پیدا کرده است که برای مثال می‌توان به ترانه‌ی «پایین شهر» از گروه تی ام بکس اشاره نمود، البته نمونه‌های مشابه بسیار زیاد دیگری نیز در این خصوص وجود دارد.

- دوران پس از افزایش فوق‌العاده‌ی بهای نفت در ۱۳۵۳ که عصر صحنه نهادن بر اعتبار سیاسی رژیم و جاه‌طلبی‌های بی‌رویه‌ی آن بود و بازتاب این بزرگ‌نمایی را در آفرینش یک «سیتی» بین‌المللی، شهری آینده‌گرا و سحر آمیز در بخش شمالی، یعنی «شهستان پهلوی» می‌توان بازجست که بر آن بود که تا بر نقش جهانی پایتخت ایران پیش از همیشه تأکید نهد (هورکاد، ۱۳۸۸: ۱۱-۱۰).

مداخلات دولتی در هر سه دوره‌ی فوق‌الذکر، به افزایش بی‌عدالتی‌ها و عمیق شدن شکاف طبقاتی و فضایی در شهر تهران دامن می‌زد. به ویژه تعریف محدوده‌ها که از نتایج طرح جامع اول تهران بود، به تدریج به تقابل طبقات اجتماعی منجر می‌شد. داخل محدوده و خارج از محدوده از این پس، نه تنها به عنوان یک مسئله‌ی کالبدی-فضایی بلکه به عنوان معضلی اجتماعی-فرهنگی رخساره می‌نماید و ساکنین خارج از محدوده به عنوان عناصر فعال اجتماعی در سرنوشت شهر نقش عمده‌ای بازی خواهند کرد (حبیبی، ۱۳۸۲: ۲۰۰). در سال ۱۳۵۲، قانون نظارت بر گسترش شهر تهران تصویب می‌گردد (همان: ۲۰۸). هرچند با لغو محدوده‌ها تلاش برای بازگشت اعتماد حاشیه‌نشینان مشهود بود، اما این تلاش به نتیجه نرسید و نهایتاً این نارضایتی‌ها، در سال ۱۳۵۷ به انقلاب اسلامی منتهی گردید. برخی تحلیل‌گران حتی انقلاب را تا حدود زیادی متأثر از شورش‌های حاشیه‌نشینان شهرهای بزرگ و به ویژه تهران دانسته‌اند (هورکاد، ۱۳۸۸: ۱۱) و گروهی دیگر نیز، با تأکید بر نقش «سیاست‌های خیابانی» در تهران، انقلاب اسلامی را محصول جنبش تهیدستان (بیات، ۱۳۹۱) و کارگران (اشرف، ۱۳۸۹) می‌دانند.^{۱۸}

شهرسازی تهران در سال‌های اول پس از انقلاب اسلامی را دوره‌ی «مدرن‌ستیزی بی‌الگو و نفی گذشته» نامیده‌اند (عندلیب، ۱۳۸۸: ۲۵). در جریان انقلاب اسلامی (۱۳۵۷ ه.ش- ۱۹۷۹ م.) و پس از آن نیز به طور کلی همه‌ی طرح‌ها و برنامه‌های قبلی کنار گذاشته شد (فریور صدری، ۱۳۸۸: ۳۴). در این دوره طرح جامع مصوب کنار گذاشته می‌شود. شعار کاهش مهاجرت و معکوس نمودن روند مهاجرت به تهران مطرح می‌گردد، اما مجموعه‌ی سیاست‌ها و اقدامات به خصوص در سال‌های (۱۳۶۰-۱۳۵۷) موجب تشدید مهاجرت به تهران می‌گردد. به تبع این مهاجرت، توسعه بدون برنامه‌ای به سمت شمال، غرب و جنوب تهران اتفاق می‌افتد. در این دوره، با نفی گذشته، رخداد مثبتی در حوزه‌ی شهرسازی و برنامه‌ریزی قابل تشخیص نیست (عندلیب، ۱۳۸۸: ۲۶). با چنین رویکردی، شهر تهران تا سال‌ها بدون برنامه اداره می‌شود.

رشد و گسترش سریع تهران، به خصوص پس از انقلاب اسلامی در ایران، و بروز مشکلات و الزامات جدید به ناکارآمدی طرح جامع تهران افزود. این امر نیاز به بازنگری و اصلاح طرح جامع را موجب گشت و سرانجام از سال ۱۳۶۶ مقدمات تهیه طرح حفظ و ساماندهی شهر تهران توسط مهندسين مشاور آتک فراهم گردید. این طرح سرانجام در سال ۱۳۷۱ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید (مهندسان مشاور آتک، ۱۳۷۱).

در هر حال، با توجه به عدم هماهنگی میان وزارت مسکن و شهرسازی (کارفرمای تهیه‌کننده طرح) و شهرداری تهران (مجری اصلی طرح) و با توجه به قدرت وقت شهردار تهران، طرح جامع دوم تهران (معروف به طرح جامع ساماندهی آتک) در سال ۱۳۷۱ با وجود تصویب، به اجرا درنیامد. بنابراین، پس از سال ۱۳۷۰ و با رسیدن به افق برنامه‌ی جامع اول، تهران رسماً بدون برنامه ماند. شاید مهم‌ترین تأثیری که این طرح در جریان توسعه‌ی شهر تهران به جای گذاشت، حذف محدوده‌ی خدماتی و ورود منطقه‌ی ۲۲ (در غرب تهران) به محدوده‌ی توسعه‌ی شهر بود. طرح تفصیلی منطقه‌ی ۲۲ (مبتنی بر طرح جامع ساماندهی آتک)، تنها طرح تفصیلی در شهر

^{۱۸} - در این گونه تحلیل‌های طبقاتی معمولاً خطر تقلیل‌گرایی و فروکاست موضوع وجود دارد. در این مورد، علاوه بر نقش حاشیه‌نشینان شهری، نباید از همراه شدن گروه‌های دیگر با جریان انقلاب نیز غافل شد. به طور خاص می‌توان به نقش مشخص بازاریان تهران (Keshavarzian, 2009) و روحانیان (جوادزاده، ۱۳۸۷) در جریان انقلاب اسلامی اشاره نمود. علاوه بر این، به ویژه با ورود روحانیان به عرصه‌ی مبارزه علیه شاه، عوامل مذهبی نیز به انگیزه‌های انقلابیان اضافه می‌گردد.

تهران بود که کاملاً مورد استناد قرار می‌گرفت و شهرداری منطقه پس از تصویب طرح به سرعت شروع به صدور پروانه‌های ساختمانی بر مبنای این طرح (به ویژه برای تعاونی‌های مسکن) می‌کرد^{۱۹} (فریور صدی، ۱۳۸۸: ۳۶).

از دیگر برنامه‌های مرتبط با شهر تهران، طرح مجموعه شهری تهران است که با مقیاسی بالاتر از طرح‌تر از طرح‌های جامع و در پاسخ به مشکلات منطقه‌ی کلانشهری تهران تهیه شده است. تهیه این برنامه را در پی اعتراضات حاشیه‌نشینان (ساکنان باقر آباد (باقر شهر کنونی)) به بی‌عدالتی میان شهر تهران و حومه‌ی آن و به ویژه وضعیت دسترسی به زیرساخت‌های شهری (آب آشامیدنی) دانسته‌اند (بوم‌سازگان، ۱۳۸۵: ۱۰). در تاریخ ۱۳۷۴/۷/۲۶، هیئت وزیران به موجب صورت‌جلسه‌ای تحت عنوان «طرح ریزی و مدیریت مجموعه شهری تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور و شهرهای اطراف آنها»، مدت دو سال به وزارت مسکن مهلت داد تا «طرح "مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن" را تهیه نماید (هیئت دولت، ۱۳۷۴). هشت سال پس از این ابلاغیه، کلیات، مشخصات و شروط تحقق اهداف طرح مجموعه شهری تهران، در جلسه هیئت وزیران در تاریخ ۱۳۸۲/۳/۵ به تصویب رسید (هیئت دولت، ۱۳۸۲). آتلیه‌ی برنامه‌ریزی پاریس (اپور) در بخشی از گزارش خود درباره‌ی طرح مجموع شهری تهران، این طرح را از این جهت که برای اولین بار به حومه‌ی تهران توجه دارد ارزشمند می‌داند. در عین حال، اپور نسبت به رویکرد «بیش از حد کمی» طرح مجموعه‌ی شهری تهران انتقاد وارد می‌کند (Apur, 2005: 17). در هر حال، به دلایل مختلف و از جمله فقدان نهاد متولی جدی برای اجرای این برنامه، طرح مجموعه‌ی شهری تهران تا حدود زیادی کم‌اثر شد. به خصوص آن‌که با تصویب نمایندگان مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۸۹/۴/۲، بخشی از استان تهران با عنوان استان البرز به طور رسمی از این استان جدا گردید (مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۹).

در چنین شرایطی، تهیه و تصویب طرح جامع جدیدی برای تهران، برای پاسخ‌گویی به مسائل این شهر در دستور کار قرار گرفت: در سال‌های پایانی دهه هفتاد، پس از سال‌ها بلا تکلیفی در مدیریت شهری تهران، لزوم جایگزین کردن برنامه و طرح به جای بخش‌نامه، دستورالعمل و چاره‌جویی‌های موردی، بین مسئولان ذی‌ربط، به ویژه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به تدریج قوت گرفت و سرانجام به اتخاذ تصمیمی انجامید که در عمل زمینه‌ی همکاری وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری را برای تهیه طرح‌های توسعه و عمران شهری جدید تهران، میسر ساخت. سند طرح جامع شهر تهران در سال ۱۳۸۶ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری رسید. این سند (تهیه شده توسط مهندسان مشاور بوم‌سازگان)، در سه بخش راهبردی، ساختاری و عملیاتی طراحی گردیده است و به همین جهت «طرح راهبردی - ساختاری توسعه و عمران شهر تهران (طرح جامع تهران)» نامیده شده است (نهاد مطالعات و تهیه طرح‌های توسعه شهری تهران، ۱۳۸۶: ۲).

در طول این سال‌ها مسائلی نظیر فقر، حاشیه‌نشینی، بدمسکنی، تحدیدهای آزادی‌های اجتماعی، نابرابری‌ها و عدم احقاق حقوق مدنی در شهر تهران، پاسخ‌هایی درخور نیافتند و مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که هنوز شهر تهران با این مسائل به شکلی جدی مواجه بوده است. مطالعات انجام شده نشان‌دهنده‌ی انواعی از مسائل اجتماعی، اقتصادی و فضایی در شهر تهران هستند. به ویژه وجود دو گانه‌ی شمال - جنوب در شهر تهران که پیش از این و در دوران پهلوی آغاز شده بود، همچنان به شدت محسوس است (شکوهی بیدهندی، ۱۳۹۲).

^{۱۹} - جالب آنکه همزمان با تهیه و تصویب طرح تفصیلی منطقه ۲۲، طرح مجموعه شهری تهران نیز تهیه گردید و به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید. در طرح مجموعه‌ی شهری تأکید شده بود که در منطقه‌ی ۲۲ به هیچ عنوان توسعه‌ی مسکونی جدید نباید در نظر گرفته شود، لکن شهرداری تهران این طرح را به شهرداری‌های مناطق ابلاغ نکرد و طرح تفصیلی مصوب کمیسیون ماده‌ی ۵ که مغایر پیشنهادهای طرح مجموعه شهری بود، کماکان ملاک عمل شهرداری قرار داشت (فریور صدی، ۱۳۸۸: ۳۶).

رشد و گسترش تهران در مناطق بیست و دو گانه شهرداری در امتداد خیابان‌ها و بزرگراه‌ها ادامه یافته و بافت‌ها در مناطق زیادی متحدالمرکز شده‌اند. طرح شهرهای جدید در اطراف کلانشهر تهران، طرح اسکان استان، طرح حفظ و ساماندهی شهر، طرح‌های جامع و هادی شهرهای اطراف آن، و طرح منطقه شهری تهران، تهیه شد. همه این عوامل نشان دهنده گسترش کالبدی-فضایی کلانشهر تهران و موفق نبودن طرح‌های مذکور است که یک دلیل عمده آن می‌تواند توجه نکردن به توان‌های کنونی این کلانشهر و تطبیق آن با اهداف و برنامه طرح‌ها باشد (ساسان پور، ۱۳۹۱).

بنابراین، اگر بخواهیم ویژگی‌های رشد شهر تهران در دهه‌های اخیر را جمع‌بندی کنیم می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- گسترش بسیار زیاد مساحت شهر و شکل‌گیری یک کلانشهر بزرگ از اتصال سکونت‌گاه‌های شمالی و جنوبی
 - جهت‌گیری رشد شهر تهران به سمت غرب متأثر از طرح جامع اول (فرمان‌فرمائی)
 - توسعه‌ی کالبدی، بدون همراه داشتن توسعه‌ی اقتصادی
 - آسیب‌های اجتماعی، دوگانگی فضایی و شکاف میان شمال و جنوب شهر
 - فرسودگی کالبدی مرکز شهر و تهی شدن شهر از درون
 - ساخت و سازهای حاشیه‌ای که در دو شکل برنامه‌ریزی شده (که در گذشته در نمونه‌هایی مثل نارمک، تهران‌پارس، سعادت‌آباد و ... مشاهده می‌شد و امروز در مسکن مهر مشهود است) و خودرو (همچون اسلام‌شهر) صورت می‌گیرد.
- با این تفاسیر، طرح جامع تهران، موضوع «ساماندهی و صیانت از محدوده و جلوگیری از هرگونه گسترش شهر» را به عنوان اولین راهبرد خود مطرح کرده است. این سند بالادستی، و نیز سایر سیاست‌گذاری‌های کلان شهر تهران، در جهت کاهش مسائل مورد اشاره، موضوع محدودیت توسعه‌ی افقی شهر تهران را مدنظر قرار داده‌اند.

بحث و نتیجه‌گیری

در این مرحله با بررسی راهکارهای توسعه میان‌افزا و ویژگی‌های شهر تهران، تحلیلی روی انطباق آن‌ها انجام می‌گیرد. مطابق نمودار شماره ۱ که پیش از این مشاهده شد، این تحلیل و بررسی را می‌توان در سه بعد اجتماعی-اقتصادی، کارکردی-عملکردی و کالبدی-محیطی صورت داد. در ادامه، توضیحی از شرایط تهران در این سه بعد در ارتباط با توسعه میان‌افزا ارائه خواهد شد.

بعد اجتماعی-اقتصادی

توسعه‌ی تهران، در بعد اقتصادی و اجتماعی، با آسیب‌های فراوانی همراه بوده است. مطالعات مختلفی به تحلیل شرایط و آسیب‌شناسی اجتماعی و اقتصادی تهران پرداخته‌اند که در ادامه به نمونه‌هایی از آن‌ها اشاره می‌شود:

- در زمینه‌ی اقتصادی، تهران بیش از آنکه محل تولید ثروت باشد، محل مصرف محصولات شهرهای دیگر کشور دانسته شده است. مطالعات به «تنزل نسبت بهره‌وری صنعتی تهران در قیاس با بهره‌وری ملی» (از ۲/۱ در سال ۱۳۵۵ به ۱/۷ در سال ۱۳۸۰) و یا «جایگاه ضعیف صادرات صنعتی در درآمد ارزی کشور» (حدود ۶/۵ درصد در قیاس با سهم ۵۴ درصدی آن در مناطق کلانشهری کشورهای در حال توسعه) اشاره کرده‌اند (سرور و دیگران، ۱۳۸۹).

- اسفندپار زبردست در مقاله‌ای روش‌مند به موضوع حاشیه‌نشینی، فقر و رشد بی‌برنامه و خودرو در حریم تهران پرداخته است و با تحلیل جمعیت‌شناختی مجموعه شهری تهران، نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری عمومی، شامل نظام برنامه‌ریزی شهری و سیاست‌های کاربری زمین و مسکن، مهم‌ترین عامل شکل‌گیری و توسعه‌ی سکونت‌گاه‌های بی‌برنامه بوده است (Zebardast, 2006).

- رحمت‌الله صدیق سروستانی و آرش نصر اصفهانی، در مقاله‌ای به برخی از آسیب‌های اجتماعی در شهر تهران می‌پردازند و سه پدیده‌ی اعتیاد، طرد اجتماعی و کارتن‌خوابی را بررسی می‌کنند و نشان می‌دهند که در بیشتر موارد، کسانی که به کارتن‌خواب‌ها، پیش از کارتن‌خوابی با محرومیت‌های جدی اجتماعی مواجه بوده‌اند (صدیق سروستانی و نصر اصفهانی، ۱۳۸۹).
 - عماد افروغ رساله‌ی دکترای خود و سپس کتاب «فضا و نابرابری‌های اجتماعی» را به بحث جدایی‌گزینی فضایی در شهر تهران اختصاص داده است و با مطالعه‌ی تطبیقی سه محله، نشان می‌دهد که این جدایی‌گزینی شکلی جدی دارد (افروغ، ۱۳۷۷).
 - نفیسه مرصوص در رساله‌ی دکترای خود تحت عنوان «تحلیل فضایی عدالت اجتماعی در شهر تهران» به تبیین توزیع فضایی شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی مختلف در شهر پرداخته و نشان داده که نابرابری‌های جدی در شکل توزیع وجود دارد (مرصوصی، ۱۳۸۲). او همچنین در مقاله‌ای تفاوت شاخص توسعه‌ی انسانی در شمال و جنوب تهران را تحلیل کرده است (مرصوصی، ۱۳۸۳).
 - سیدرضا صالحی امیری و زهرا خدایی، ویژگی‌ها و پیامدهای اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی شهری را در کلانشهر تهران مورد بررسی قرار داده‌اند. مطالعات آنان مدعی است که حاشیه‌نشینی در تهران موجب پیامدهای فرهنگی - اجتماعی (نظیر کودکان فراری، کودکان خیابانی، کارتن‌خوابی، گروه‌گرایی و قوم‌گرایی شدید و همکاری با هم در فرار از قانون و عدم همکاری با مأموران نیروی انتظامی و دولت، واگرایی شدید نسبت به قوانین شهری، غریبه بودن و بیگانگی، کاهش امکان اجرای برنامه‌های اجتماعی مانند بهداشت و تنظیم خانواده، انحرافات و کج‌روی‌های اجتماعی، آشوب‌های اجتماعی، اخلال در فرآیند مشارکت، اعتیاد و فقدان شغل رسمی و روی آوردن به مشاغل نظیر دست‌فروشی، کوپن فروشی، تکدی‌گری، زباله‌گردی و خرید و فروش مواد مخدر و مشروبات الکلی)، پیامدهای سیاسی و امنیتی (مانند وجود بحران هویت، مقاومت در مقابل جریان‌های نهاده‌ساز جامعه، شورش‌های توده‌ای و بی‌هدف و همچنین رواج جرائم سازمان‌یافته) و نهایتاً پیامدهای کالبدی - فضایی (همچون سیمای نامطلوب، پایین بودن سطح بهداشت عمومی، افزایش تراکم جمعیت و ساختمان، ضعف امکانات آموزشی و رفاهی و مسکن غیرقابل اطمینان در قبال حوادث طبیعی) می‌شود (صالحی - امیری و خدایی، ۱۳۸۹).
 - مجید محمدی در مقاله‌ای به مقایسه‌ی عدالت در تهران و عدالت در نیویورک پرداخته و مصداق‌هایی سیاسی و اجتماعی از بی‌عدالتی همچون رسیدگی به بیماران، وضعیت زندانیان و سوء استفاده‌ی جنسی از زنان را برشمرده است (محمدی، ۱۳۹۰).
 - محمد عاشوری و اکبر وروایی بر روی پدیده‌ی روسپی‌گری در تهران مطالعه کرده‌اند. مقاله‌ی آن‌ها تحت عنوان «خانواده و روسپیان خیابانی» روسپیان شهر تهران و شهرستان‌های شمیرانات و ری را در فاصله‌ی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۵ مورد مطالعه قرار می‌دهد و از طریق مصاحبه با ۵۱۲ روسپی، مشخص می‌کند که میان سن شروع روسپی‌گری خیابانی و هشت متغیر مورد بررسی در این تحقیق (شامل (۱) بعد خانوار، (۲) ساخت خانواده، (۳) نظام اخلاقی خانواده، (۴) وجود تعارض و تشنج در خانواده، (۵) ارضای نیازها در خانواده، (۶) نظارت و کنترل خانواده، (۷) وجود اعتیاد در خانواده و بالاخره (۸) میزان پایبندی مذهبی در خانواده) رابطه‌ی معناداری وجود دارد (عاشوری و وروایی، ۱۳۸۹).
- بنابراین، رشد شهر تهران، آسیب‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی را به همراه داشته است. تهران با وجود آنکه بسیاری از منابع را از نقاط دیگر سرزمین به سوی خود جذب کرده، نتوانسته است بر مشکلات خود فائق بیاید.

بعد کارکردی - عملکردی

تهران مرکزیت سیاسی و اداری کشور را دربردارد. شهر تهران به عنوان مرکز سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ایران، در چشم‌انداز توسعه خود به دنبال ایفای نقشی منطقه‌ای و حتی جهانی است. علی‌مدنی‌پور در این خصوص می‌نویسد: ممکن است تهران فاقد تمرکز معمول مقرهای شرکت‌های چندملیتی باشد، که مشخصه‌ی شهرهای جهانی است، اما به هر تقدیر، تهران تا حدی مرکز نفوذ سیاسی، اقتصادی

و فرهنگی است. کنترل تهران بر عایدات عظیم نفتی و نیز نفوذ سیاسی و فرهنگی آن در خاور میانه و آسیای میانه، به این شهر موقعیت یک شهر نیمه پیرامونی بخشیده است (مدنی‌پور، ۱۳۸۱: ۳۹). اما این مرکزیت با یک دوگانه مواجه است. از یک سو تجدید شکل‌بندی قدرت‌های عمده جهانی و حوزه نفوذ آن‌ها تأثیرات عمده بر تهران و نقش آن در عرصه‌های جهانی و منطقه‌ای داشته است. این موارد تا حدی توانسته‌اند زمینه‌هایی را برای ایفای نقش جهانی تهران فراهم سازند.^{۲۰} از سوی دیگر، در درون تهران با تحلیل رفتن منابع و رشد جمعیت، قطب‌بندی اجتماعی و زیست‌محیطی، تهدیدی علیه ساکنان شهر به شمار می‌رود که در جستجوی مجموع مناسبات پایدارتری یک قرن بی ثباتی و ناآرامی را در خاطر دارند (مدنی‌پور، ۱۳۸۱: ۳۹).

این ویژگی دوگانه کارکردی- عملکردی شهر تهران، به سوالی برای آینده‌ی این شهر تبدیل شده که هر از چندگاهی در ایده‌هایی همچون «انتقال پایتخت» رخساره می‌نماید. صرف نظر از این ایده که کمی بزرگ‌نمایی شده به نظر می‌رسد، دو انگاره‌ی «تداوم مرکزیت» یا «تمرکززدایی» همواره به عنوان سوالی فراروی سیاست‌گذاران شهر تهران (و حتی برنامه‌ریزان آمایش ملی) مطرح بوده است. اگر چه انتظار می‌رفت که طرح جامع تهران در پاسخ به این سوال، جهت‌گیری روشنی را ارائه نماید، نوعی از ابهام در این ارتباط در این طرح مشاهده می‌شود. راهبرد ۲-۳-۲ طرح جامع تهران بدین صورت تنظیم شده است که «تداوم مرکزیت سیاسی- اداری کشور و استان و مدیریت و نظارت مالی بر فرآیندهای توسعه‌ی ملی با تعادل بخشی و تمرکززدایی در ارتباط با وظائف حکومت مرکزی و انتقال دستگاه‌های دولتی که ضرورتی بر حفظ و استقرار آن‌ها در تهران نیست». همانگونه که مشهود است، این راهبرد همزمان، هر دو رویکرد «تداوم مرکزیت» و «تمرکززدایی» را تأیید کرده است. ذکر این نمونه کافی است تا نشان داده شود که از نظر عملکردی و کارکردی، تهران با چه اقسامی از تردید در سیاست‌گذاری و رفتار مدیران و برنامه‌ریزان شهری مواجه بوده است.

توسعه‌ی تهران، از نظر کارکردی و عملکردی، معلول سیاست‌هایی بوده که مهاجرت از روستاها و شهرهای کوچک به این شهر را ایجاد کرده و تهران را با پدیده‌ی گرانشی و نخست شهری مواجه کرده است. تمرکزگرایی دولتی و مداخله مستقیم دولت در امر تولید و ارائه خدمات از عوامل مهم شکل دهنده ویژگی‌های شهر تهران بوده است. از نیمه دوم قرن نوزدهم حرکتی به سوی تمرکزگرایی آغاز گردید که تا کنون استمرار یافته و اقتدار حکومت را در سراسر کشور در حوزه‌های گوناگون زندگی بسط داده است. قدرت حکومت متکی به پشتوانه انحصار روزافزون درآمد نفت، حاکی از آن بود که حکومت می‌تواند به منظور پیش‌برد و تحکیم تغییرات اجتماعی و اقتصادی با اقداماتی نظیر اصلاحات ارضی، حرکت به سوی صنعتی شدن و بهبود وضعیت حمل و نقل و ارتباطات مداخله کند. در این چارچوب، نقش حساس دولت در عرصه اقتصاد، مقرر دولت، یعنی تهران، را به محل تمرکز فعالیت اقتصادی و بزرگترین بازار کشور بدل کرده است. رابطه بین رشد تهران از یکسو و تمرکز قدرت سیاسی و اقتصادی آن از سوی دیگر، امری وسیعاً شناخته شده است (مدنی‌پور، ۱۳۸۱: ۴۰ و ۴۱).

تمرکز بیش از حد جمعیت و فعالیت، باعث جذب بخش عمده‌ای از پتانسیل‌های توسعه‌ای شده و در نتیجه تهران به طور نسبی بیش از حد بزرگ‌تر از دومین و سومین شهر کشور شده است. برای جلوگیری از رشد شتابان و فزاینده شهر تهران، از اواسط دهه چهل خورشیدی به بعد، سیاست‌ها و اقدامات متعددی به کار گرفته شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهند که نخست شهری کماکان در کشور وجود دارد.

^{۲۰} در اوایل قرن گذشته، ظهور اتحاد جماهیر شوروی و خاتمه یافتن رقابت بین بریتانیای کبیر و روسیه تأثیری مستقیم بر ایران به جای گذارده بود. اینک مرگ اتحاد جماهیر شوروی و پایان یافتن رقابت با ایالات متحده نیز تأثیر عمده‌ای بر ایران می‌گذارد. چند پارگی سیاسی و اقتصادی اتحاد جماهیر شوروی و محور پرده آهنین از شمال ایران، نقش منطقه‌ای مهم‌تری به تهران بخشیده است. ایران به منظور برقراری پیوند و کسب نفوذ در کشورهای جنگ زده و فقیر آسیای میانه و منطقه قفقاز با پاکستان و ترکیه رقابت می‌کند. با عربستان سعودی نیز به دلایل مشابهی در خلیج فارس و خاور میانه رقابت دارد. با ایجاد دگرگونی در نظام جهانی غرب‌محور که به یک اقتصاد جهانی تحول یافت، تهران در صدد احیای مجدد مسیر باستانی راه ابریشم و کسب موقعیت خود در این مسیر است که خاور میانه را به اقتصادهای رو به رشد شرق آسیا متصل کند (مدنی‌پور، ۱۳۸۱: ۳۹).

علی‌رغم این، توزیع نظام شهری کشور از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۵۵ با روند تمرکز بیش از حد و یا نخست شهری بیشتر همراه بوده و از سال ۱۳۵۵ به بعد و تا ۱۳۷۵ به تدریج از تمرکز آن کاسته شده و به سمت توزیع متناسب تری در حال حرکت بوده است (زبردست، ۱۳۸۶: ۲۹). بنابراین، ویژگی مهم شهر تهران در حوزه کارکردی- عملکردی این شهر را می‌توان فقدان سیاست مشخص برای برنامه‌ریزی حد مرکزیت مطلوب این شهر در مقیاس ملی و منطقه‌ای دانست. مباحث بالا نشان می‌دهد که برنامه‌ریزان تهران در پاسخ به دوگانه‌ی «تمرکزگرایی- تمرکززدایی» تاکنون پاسخ روشنی را نیافته‌اند و در دوره‌های مختلف، سیاست‌های خویش را تغییر داده‌اند.

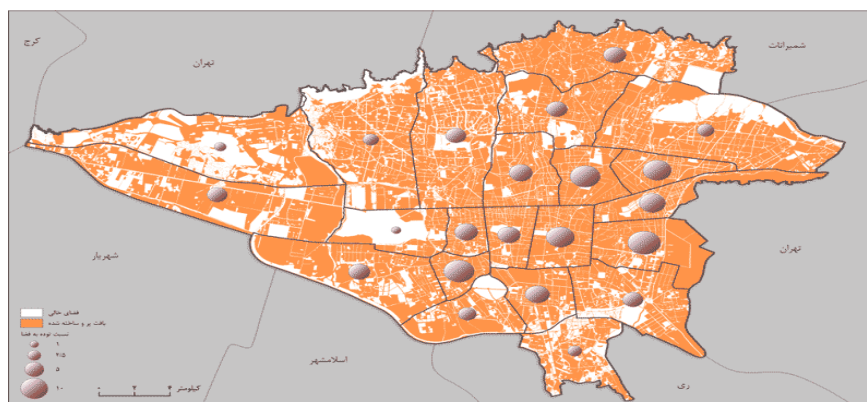
بعد کالبدی- محیطی

در بعد محیطی- کالبدی، شکل توسعه شهری در تهران ظرفیت زیادی را برای توسعه‌ی میان‌افزای این شهر فراهم کرده است. سازمان کالبدی شهر، یا پیکره شهر به عنوان یک کلیت بر پایه انتظام میان دو عنصر عمده پیکره شهری، تعریف می‌شود. در این رابطه مهمترین زمینه‌های کالبدی که توسط ضوابط کنترل سطح کلان برنامه‌های طراحی شهری هدایت می‌شوند، مربوط به الگوی حجمی شهر و حجم توده بنا در تراکم‌ها، نسبت توده به فضا، وضعیت کریدورهای بصری و منظر شهری است. در این رابطه وضعیت توده و فضا و نسبت‌های بافت پر و خالی در مناطق شهر تهران بسیار متفاوت است. ساختار فضایی شهر که گستره‌ای فراتر از سازمان کالبدی است، نه تنها به انتظام میان پر و خالی می‌پردازد بلکه چگونگی ارتباط میان آن دو را نیز مشخص می‌کند. فضاهای باز و عمومی در شهر را می‌توان بدین صورت دسته‌بندی کرد:

- فضای سبز شامل: پارک‌های شهری، پارک‌های جنگلی، باغ و اراضی مزروعی.
- معابر و دسترسی‌ها؛ اعم از بزرگراه‌ها، شریانی‌ها، کوچه‌های اصلی و فرعی.
- اراضی ذخیره خدمات شهری: اراضی بایر و انبارهای کالا و کارخانجات قدیمی.

بخش مرکزی تهران و نیمه جنوبی شهر به دلیل بافت ریزدانه، تراکم بالای جمعیتی را داراست و میزان بافت پر شهری آن در مقایسه با متوسط شهر تهران حدود دو برابر است. بیشترین میزان فضای عمومی و باز در منطقه ۲۲ و کمترین میزان در مناطق ۷، ۸ و ۱۷ وجود دارد. در مقایسه نسبت بافت‌های پر و ساخته شده به فضای باز و عمومی، غلبه بافت پر به فضای باز در مناطق ۱۴، ۷، ۸ و ۱۷ مشهود است (اطلس کلانشهر تهران، ۱۳۹۰).

نقشه شماره ۱- موقعیت و نسبت بافت‌های پر و ساخته شده (۱۳۸۵)



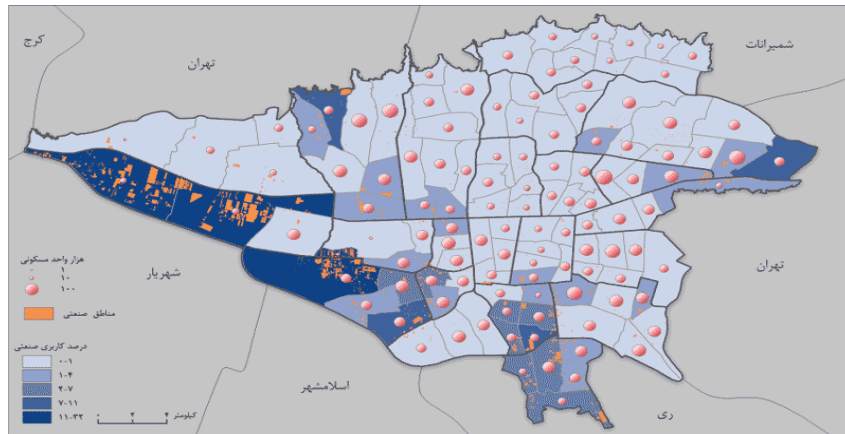
مأخذ: اطلس کلانشهر تهران، ۱۳۹۰

با این توضیحات، اراضی هدف در یک برنامه‌ی توسعه‌ی میان‌افزا می‌توانند در دو عنوان زیر مشخص گردند:

(۱) اراضی ذخیره نوسازی: اراضی ذخیره نوسازی یا اراضی ذخیره خدمات شهری، قطعات بزرگ مقیاسی در درون شهر هستند که در طرح جامع مشخص شده‌اند. این محدوده‌ها در حال حاضر کاربری‌هایی نظیر پادگان، صنایع بزرگ مقیاس نامتجانس و یا فرودگاه دارا

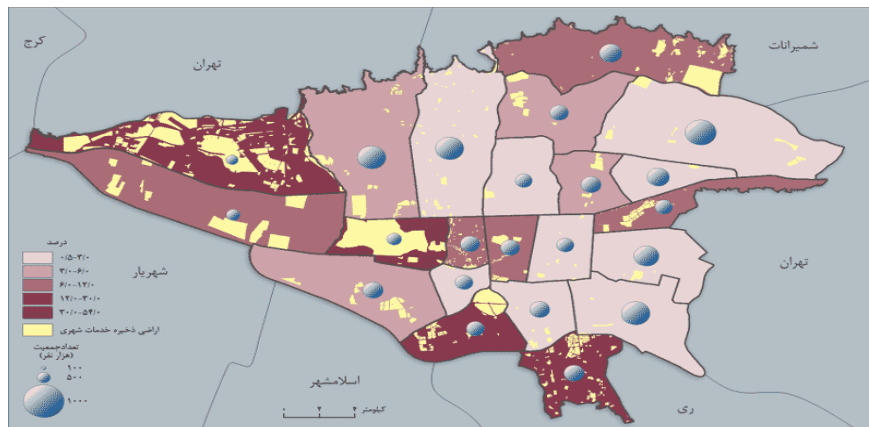
هستند، اما در افق چشم‌انداز طرح جامع تهران، می‌توانند برای تأمین خدمات شهری، به ویژه برای محدوده‌های دارای کسری سطوح و سرانه‌ی خدماتی (همچون بافت‌های فرسوده) برنامه‌ریزی شوند. در این میان، محدوده‌ی فرودگاه قلعہ‌مرغی، که امروزه در حال تبدیل شدن به بوستان ولایت است، از اولین گام‌ها در جهت تحقق این راهبرد طرح جامع تهران بوده است.

نقشه شماره ۲ - نسبت کاربری صنعتی (۱۳۸۵)



مأخذ: اطلس کلانشهر تهران، ۱۳۹۰

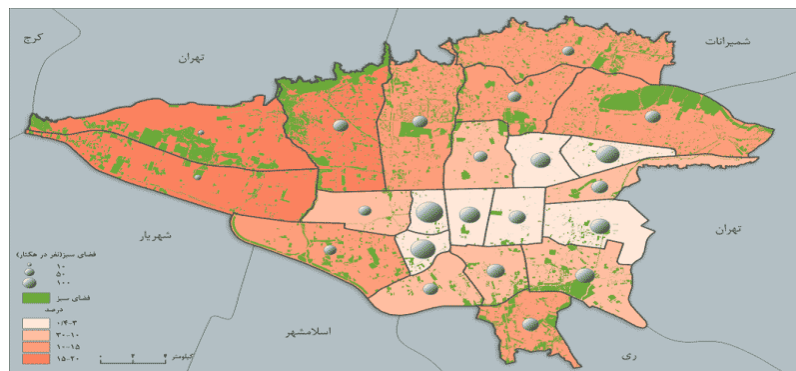
نقشه شماره ۳ - نسبت اراضی ذخیره شهری (۱۳۸۵)



مأخذ: اطلس کلانشهر تهران، ۱۳۹۰

۲) بافت‌های فرسوده شهری: بافت‌های فرسوده شهر تهران محدوده‌ی زیادی از شهر تهران را در برمی‌گیرد که عمدتاً شامل ابنیه‌ی قدیمی و در نتیجه با تعداد پایین طبقات است. در حال حاضر شهرداری تهران و به ویژه سازمان نوسازی شهر تهران، درصدد است که با تشویق شهروندان به تجمیع واحدهای ریزدانه، زمینه‌ی نوسازی این بافت‌ها را فراهم سازد. این تشویق از طریق ابزارهایی همچون ارائه‌ی یک طبقه تراکم تشویقی صورت می‌پذیرد. به عبارت دیگر، بافت‌های فرسوده‌ی شهر تهران در حال توسعه‌ی عمودی هستند. بخشی از توسعه‌ی کالبدی که در گذشته در اطراف شهر تهران اتفاق می‌افتاد، امروزه به تدریج به مرکز شهر منتقل می‌شود. گرایش‌های ساخت و ساز و آمار پروانه‌های ساختمانی در این محدوده‌ها نشان می‌دهد که این محدوده‌ها جایگاه مهمی در توسعه‌ی میان‌افزای تهران ایفا خواهند کرد.

نقشه شماره ۴ - تراکم جمعیتی و سرانه فضای سبز (۱۳۸۵)



مأخذ: اطلس کلانشهر تهران، ۱۳۹۰

ارائه راهبردهای اجرایی توسعه میان‌افزای شهر تهران

در این مرحله با استفاده از نتایج مرحله قبل، راهبردهایی برای توسعه میان‌افزا برای شهر تهران معرفی می‌گردد.

راهبرد ۱- توسعه‌ی مجدد اراضی ذخیره‌ی نوسازی به صورت تدریجی.

سیاست ۱- تعریف طرح‌هایی همچون ایجاد فضای سبز و بوستان و تأمین خدمات شهری در محدوده‌های اراضی ذخیره‌ی نوسازی طبق نقشه‌ی مشخص شده در طرح جامع تهران.

سیاست ۲- جلوگیری از تعریف پروژه‌ای بزرگ مقیاس در حومه‌ی شهر به ویژه در منطقه ۲۱ و ۲۲ به منظور تحدید توسعه‌ی افقی تهران.

سیاست ۳- تقویت کمربند سبز تهران به ویژه در جهت شخصیت بخشی به مرز تهران و کرج مطابق سیاست‌های طرح مجموعه شهری تهران.

سیاست ۴- در اولویت قرارداد انجام سیاست‌های برنامه‌ی راهبردی مدیریت حریم پایتخت.

سیاست ۵- شکل دهی مجدد نهاد مدیریت توسعه شهری تهران برای برنامه‌ریزی مستمر و نظارت بر روند توسعه‌ی شهر تهران.

راهبرد ۲- توسعه‌ی بافت فرسوده شهر تهران.

سیاست ۱- توجه به آسیب‌های اجتماعی و ایجاد همگرایی میان نهادها دولتی، نظامی و انتظامی و شهرداری در جهت اعمال سیاست‌های هماهنگ برای مسائل اجتماعی بافت‌های فرسوده شهر تهران.

سیاست ۲- برنامه‌ریزی برای تعادل بخشی به شهر و افزایش سرانه‌های سبز و خدماتی در بافت‌های فرسوده.

سیاست ۳- حمایت از دفاتر خدمات نوسازی سازمان نوسازی شهر تهران در جهت مدیریت نوسازی در بافت‌های فرسوده.

منابع

۱. اشرف، احمد (۱۳۸۹)، کالبدشکافی انقلاب: نقش کارگران صنعتی در انقلاب ایران، گفتگو، فروردین ۱۳۸۹، شماره ۵۵.
۲. اطلس کلانشهر تهران (۱۳۹۰)، شهرداری تهران، <http://atlas.tehran.ir>
۳. افروغ، عماد (۱۳۷۷)، فضا و جامعه: فضا و نابرابری اجتماعی؛ ارائه الگویی برای جدایی‌گزینی فضایی و پیامدهای آن، انتشارات دانشگاه تربیت مدرس، تهران، چاپ اول.
۴. یوم‌سازگان، مهندس‌ان مشاور (۱۳۸۵)، طرح راهبردی- ساختاری توسعه شهر تهران: طرح جامع تهران (۱۳۸۵)، خلاصه گزارش نهایی طرح (ویرایش اول)، نهاد مدیریت و برنامه‌ریزی تهیه طرح‌های توسعه شهری تهران، زمستان ۱۳۸۵.
۵. بیات، آصف (۱۳۹۱)، سیاست‌های خیابانی: جنبش تهی‌دستان در ایران، ترجمه‌ی اسدالله نبوی چاشمی، نشر پردیس دانش، تهران.
۶. پورجعفر، محمدرضا و دیگران (۱۳۹۰)، رهیافتی تحلیلی در شناخت مؤلفه‌ها، شاخص‌ها و بازه‌های توسعه پایدار شهری، فصلنامه مطالعات توسعه اجتماعی ایران، سال سوم، شماره سوم

۷. جوادزاده، علیرضا (۱۳۸۷)، بررسی نوشته‌های غربی درباره موضع و نقش حوزه علمیه قم در انقلاب اسلامی با تکیه بر معیارهای تاریخی در غرب و انقلاب اسلامی، مجموعه مقالات، انتشارات موسسه آموزشی و پژوهشی امام خمینی (ره)، قم.
۸. حبیبی، سیدمحسن (۱۳۸۲)، از شار تا شهر؛ تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی آن: تفکر و تأثر، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۹. خادمی، مسعود (۱۳۹۲)، ارزیابی راهکارهای طراحی محرک توسعه و ارائه‌ی الگوی طراحی میان‌افزای شهری در بافت‌های فرسوده؛ نمونه موردی: محلات فرسوده منطقه شمیرانات شهر تهران، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
۱۰. رفیعیان، مجتبی و دیگران (پاییز و زمستان ۸۹) سنجش ظرفیت توسعه‌ی فضاهای بدون استفاده در مرکز شهر قزوین با تاکید بر رویکرد توسعه میان‌افزا؛ مجله نامه معماری و شهرسازی؛ شماره ۵.
۱۱. زبردست، اسفندیار (۱۳۸۶)، بررسی تحولات نخست شهری در ایران، هنرهای زیبا، دوره ۲۹، شماره ۲۹، بهار.
۱۲. ساسان پور، فرزانه (۱۳۹۱) مبانی پایداری توسعه کلانشهرها با تاکید بر کلانشهر تهران؛ مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران.
۱۳. سرور، هوشنگ و دیگران (۱۳۸۹)، جهانی شدن اقتصاد و چالش پایداری در منطقه‌ی کلانشهری تهران، مدرس علوم انسانی، برنامه‌ریزی و آمایش فضا، دوره چهاردهم، شماره ۲، تابستان.
۱۴. شکوهی بیدهندی، محمدصالح (۱۳۹۲)، ارزیابی عدالت فضایی در برنامه‌های توسعه شهری؛ مورد پژوهشی: طرح راهبردی- ساختاری توسعه و عمران شهر تهران (طرح جامع تهران) و برنامه آمایش و توسعه پایدار پاریس (PADD)، رساله دکتری شهرسازی، دانشگاه تهران.
۱۵. صالحی امیری، سیدرضا و خدایی، زهرا (۱۳۸۹)، ویژگی‌ها و پیامدهای اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی شهری، نمونه موردی: کلانشهر تهران، مجله بررسی مسائل اجتماعی ایران، سال اول، شماره سوم، پاییز ۸۹، صص ۸۰-۶۵.
۱۶. صدیق‌سروستانی، رحمت‌الله و نصر اصفهانی، آرش (۱۳۸۹)، اعتیاد، طرد اجتماعی و کارتن‌خوابی در شهر تهران، مجله بررسی مسائل اجتماعی ایران، سال اول، شماره چهارم، زمستان ۸۹، صص ۱۸-۱.
۱۷. عاشوری، محمد و وروایی، اکبر (۱۳۸۹)، خانواده و روسپیان خیابانی، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۰، شماره ۱، بهار ۸۹، صص ۲۰-۱.
۱۸. عندلیب، علیرضا (۱۳۸۸)، نهاد برنامه‌ریزی توسعه شهری تهران: گذشته، حال و آینده، ماهنامه‌ی منظر، شماره ۱، پاییز ۱۳۸۸، صص ۳۳-۲۵.
۱۹. فرشچین، امیررضا (۱۳۹۲)، بازتوسعه‌ی مراکز شهری در چارچوب رویکرد توسعه میان‌افزای مسکونی؛ نمونه موردی: محله بازار تجریش، کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس.
۲۰. فرمانفرمانیان، عبدالعزیز (۱۳۴۷)، طرح جامع تهران، سازمان برنامه.
۲۱. فریور صدری، بهرام (۱۳۸۸)، مروری بر جریان برنامه‌ریزی شهری در تهران، ماهنامه‌ی منظر، شماره ۱، پاییز ۱۳۸۸، صص ۳۷-۳۴.
۲۲. مجلس سنا (۱۳۵۲)، قانون نظارت بر گسترش شهر تهران، مصوب ۱۳۵۲/۰۵/۱۷، پایگاه بانک قوانین کشور، <http://www.ghavanin.ir/detail.asp?id=14004>، دسترسی ۱۳۹۲/۴/۱۹.
۲۳. مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۹، قانون تأسیس استان البرز، شماره ۴۱۲/۳۰۵۸۸، سامانه‌ی قوانین مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، <http://rc.majlis.ir/fa/law/show/78229>، دسترسی ۱۳۹۲/۴/۸.
۲۴. محمدی، مجید (۱۳۹۰)، عدالت در تهران، عدالت در نیویورک، رادیو فردا، http://www.radiofarda.com/content/f2_iran_ahmadinejad_justice_contrasts_tehran_newyork_islamic_repu_blic/24208037.html، دسترسی ۱۳۹۲/۴/۹.
۲۵. مدنی پور، علی (۱۳۸۱)، تهران ظهور یک کلانشهر، ترجمه حمید زرآزوند، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.
۲۶. مرصوصی، نفیسه (۱۳۸۲)، تحلیل فضایی عدالت اجتماعی در شهر تهران، رساله دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
۲۷. مرصوصی، نفیسه (۱۳۸۳)، توسعه یافتگی و عدالت اجتماعی شهر تهران، فصل‌نامه‌ی پژوهش‌های اقتصادی، شماره ۱۴، زمستان ۱۳۸۳، ۳۱-۱۹.
۲۸. معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران (۱۳۸۹)، پروژه ساماندهی اراضی ۸۸ هکتاری بازار آهن منطقه ۱۸ تهران.
۲۹. مهندسان مشاور آتک (۱۳۷۱)، طرح جامع ساماندهی تهران، وزارت مسکن و شهرسازی.
۳۰. نوابخش، مهرداد و دیگران (۱۳۹۳)، بررسی میزان سنجش توسعه پایدار شهری در شهر شیراز در ۱۰ سال اخیر، فصلنامه مطالعات توسعه اجتماعی ایران، سال ششم، شماره سوم

۳۱. نهاد مطالعات و تهیه طرح‌های توسعه شهری تهران (۱۳۸۶)، طرح راهبردی ساختاری توسعه و عمران شهر تهران (طرح جامع تهران)، دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران.
۳۲. هورکاد، برنارد (۱۳۸۸)، تهران البرز، ترجمه‌ی سیروس سهامی، ناشر محقق - ترانه، ویرایش اول، چاپ اول.
۳۳. هیئت دولت، ۱۳۷۴، طرح ریزی و مدیریت مجموعه شهری تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور و شهرهای اطراف آن‌ها، پایگاه اینترنتی معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی، <http://www.shahrsazi-mhud.ir/Laws/Laws.asp?LawID=119>، دسترسی ۱۳۹۲/۴/۸.
۳۴. هیئت دولت، ۱۳۸۲، کلیات، مشخصات و شروط تحقق اهداف طرح مجموعه شهری تهران، شماره: ۲۷۹۹۹ت۴۹۴۵، ۲۷۹۹۹هـ تاریخ: ۱۳۸۲، ۰۳، ۰۵، سامانه‌ی قوانین مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، <http://rc.majlis.ir/fa/law/show/123723>، دسترسی ۱۳۹۲/۴/۸.

35. APUR (2005), *Mission de l'APUR à Téhéran, Atelier Parisien d'Urbanisme, Paris, France.*
36. EPA: *united states environmental Protection Agency (2004), Making way for urban infill and Brown field Redevelopment,*
37. Habibi, Seyyed Mohsen and Shokouhibidhendi, Mohammadsaleh et al. (2012), *Management of contemporary urban transformation in Iran: Urban development plans or Commission of the 5th Article – Case of Qazvin, International Conference of Urban Change in Iran, University College London.*
38. Hudnut, William (2001), *Comment on J. Terence Farris's "Barriers to using urban infill development to achieve smart growth", Housing Policy Debate, volume 12, Fannie Mae Foundation*
39. Keshavarzian, Arang (2009), *Bazaar and State in Iran: The politics of the Tehran marketplace, Cambridge.*
40. Maria Roth, E. (2000), *The Impact of Design upon Urban Infill Development, Virginia Polytechnic Institute and State University*
41. Wiley, John, and Sons, 2006, *Planning and Urban Design Standards, American Planning Association (APA)*
42. Zebardast, Esfandiari (2006), *Marginalization of the urban poor and the expansion of the spontaneous settlements on the Tehran metropolitan fringe, Cities, Vol. 23, No. 6, p. 439–454.*