مبانی نظری شهر،عوامل موثر در پیدایش شهرها، عوامل موثر بر رشد و توسعه فیزیکی شهرها

2-1پیشینه تحقیق 12

2-2شهر 14

2-2-1 شهر بر اساس نگرش سیستمی 16

2-2-2شهرنشینی 17

2-2-3 شهر نشینی در جهان سوم 19

2-3عوامل موثر در پیدایش شهرها 20

2-3-1-عوامل طبیعی 20

2-3-2-عوامل اقتصادی 21

2-3 -3-عوامل سیاسی 22

2-3-4-عوامل اجتماعی ـ فرهنگی و اعتقادی 22

2-4 عوامل موثر بر رشد و توسعه فیزیکی شهرها 23

2-4-1 عامل طبیعی 23

2-4-2 عامل جمعیتی 24

2-4-2-1 رشد طبیعی جمعیت شهر 26

2-4-2-2 اثر مهاجرت 27

2-4-2-3 اثر گسترش محدوده وادقام آبادیهای پیرامونی 29

2-4-3 عامل اقتصادی 29

2-4-4 عامل سیاسی 30

2-5 عوامل گسترش شهرها 32

2-6 گسترش افقی و فیزیکی شهر 33

2-7 نقش و عملکرد شهر 35

2- 8 طرحهای مختلف توسعه شهری 36

2-8-1 شهر ستاره ای 36

2-8-2 شهر خطی 37

2-8-3 شهر گسترده 39

2-8-4 شهر در مدل حلقه ای 40

2-8-5 توسعه درد آور شهری ( زاغه ها و حلبی آبادها) 41

2-8-6- ساخت دوایر متحد المرکز 41

2-8-7 بافت ستاره ای 42

2-8-8 ساخت چند هسته ای 43

2-9 تعریف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری 44

2-10 اهداف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری 45

2-10- 1 اهداف کلان 45

2-10-2 اهداف خرد یا ویژه 45

2-11 فرایندبرنامه ریزی کاربری اراضی شهری 47

2-12 طبقه بندی کاربریهای شهری 48

2-12-1 طبقه بندی زمینهای دایر 48

2-12-2 اراضی بایر یا بدون استفاده شهری 50

2-13 استانداردهای فضا و مقیاس عملکردی کاربریها 51

2-14معیار های مکان یابی در بر نامه ریزی کاربری اراضی شهری 52

2-15مکاتب ونظریه های بر نامه ریزی کاربری اراضی شهری 53

2-15 -1مکتب كاركردگرایی 54

2-15 -2مکتب ساختارگرایی 55

**2 .مبانی نظری تحقیق**

در این فصل ابتدا درباره مفاهیم گسترش افقی شهرها پرداخته شده است سپس در مورد عوامل موثر بر رشد وگسترش شهر ها که شامل عوامل طبیعی ، جمعیتی ، اقتصادی ، سیاسی پرداخته شده است ودر ادامه آن در مورد نظریه ها ی توسعه شهری و ساخت شهرها بحث شده است.

**2-1- پیشینه تحقیق:**

1- حسن هوشیار در صفحه 19 پایان نامه (برنامه ریزی توسعه فیزیکی شهرهای میانه اندام ، نمونه موردی شهر مهاباد) در سال 1383 آورده است که: شهرها همانند موجودات زنده ،همواره از لحاظ کالبد بزرگتر و از لحاظ ساخت پیچیده تر می شوند. به دنبال این رشد فیزیکی ،شرایط اقتصادی ،اجتماعی و فرهنگی آنها نیز به تدریج دگرگون می شود. استقرار و توسعه فیزیکی شهرها ، در وهله اول تحت تاثیر شرایط محیطی و جغرافیایی آنها قرار دارد و فضاهای مجاور شهری و عوامل گوناگون طبیعی ، از جمله شکل ناهمواری ها ، وهمجواری شهر با عوارض طبیعی ، کوه ، دشت ، رودخانه ، جلگه وسواحل دریا ، وشرایط اقلیمی حاکم بر آنها ، در چگونگی توسعه شهرها نقش تعیین کننده ای دارند ، بطوری که شهرهابه تبعیت از این شرایط طبیعی شکل می گیرد و ضمن برقراری ارتباط با یکدیگر ، به رشد و توسعه خود ادامه می دهند . این شرایط درتعیین نقش و اندازه شهر ها سهم عمده ای ایفا می کند و مناسب بودن محیطهای جغرافیایی به صورت ناحیه ای ،تاثیر بسزایی در روند و شکل گیری و توسعه آنها خواهد داشت .(هوشیار1383:ص19)

**2 - ایرج شاهی** در صفحه 218 تا220 پایان نامه **(امکانات و محدودیت های توسعه فیزیکی شهر تالش )** در سال **1384**آورده است که: **به منظور رسیدن به توسعه پایدار شهری ، مدیریت توسعه پایدار شهری باید با استفاده و رعیت اصول و قوانین شهرسازی ومشارکت ودخالت شهروندان در فرایند شهرسازیو با توجه به عوامل اقتصادی و زیست محیطی به صورت آگاهانه بر روند توسعه شهر تسلط داشته باشد ، تا محیطی مطلوب وشایسته زندگی انسان فراهم آید. در سالهای اخیر توسعه ساخت وساز ها باعث اتصال و الحاق بافت روستایی به بافت شهری تالش گردیده است. ارتفاعات ، رودخانه ، اراضی کشاورزی و رانش زمین از موانع عمده توسعه فیزیکی و کالبدی شهر تالش می باشد . وجود فضاهای خالی و بافت متخلخل در اثر الحاق تعدادی از روستاها به محدوده شهر و اراضی کشاورزی از امکانات توسعه شهر می باشد. (شاهی ، ایرج1384، :ص218 و 220 )**

1. **محمد فرجام فداکاردر صفحه 14 پایان نامه (بررسی توسعه فیزیکی شهر اسالم و اثرات آن بر تغییر کاربری اراضی کشاورزی 82-1362) در سال 1387آورده است که: از میان عوامل موثر در تغییرات کالبدی و فضایی شهرها،جمعیت،آب و هوا و زمین مناسب جهت گسترش فیزیکی آن دخیل می باشد.مثلا زمین نه تنها نقش موثری در توزیع ثروت عدالت اجتماعی و گسترش فقر دارد بلکه تاثیر بسزایی در تنظیم سازمان فضایی و ساختار کالبدی یک شهر دارد. با توجه به گسترش فیزیکی بی رویه شهرها در طی چند دهه گذشته که باعث بروز مشکلات زیادی شده است و یکی از آنها از بین رفتن زمینهای کشاورزی گسترده ای می باشد که در اطراف شهرها وجود دارند .که از جمله عواملی که باعث توسعه فیزیکی شهر اسالم می شود عبارتند از : 1- احداث کارخانه چوب اسالم درسال1340 2- کمبود خدمات در روستاهای اطراف شهر 3- احداث کمر بندی در آینده نچندان دور در جنوب شهر اسالم باعث گسترش شهر به این سمت و تغییر کاربری اراضی کشاورزی خواهد شد 4- عامل دیگر شبکه معابر و خیابانهای فرعی است که به خیابان اصلی متصل شده و در طول منطقه گسترده است وهمچنین قرار داشتن شهر در مسیر جاده اصلی ترانزیتی رضوانشهر به آستارا باعث توسعه فیزیکی شهر اسالم می شود ( فداکار ،محمد فرجام، 14:1387)**

4- مشهدی زاده دهاقانیدر صفحه 374 کتاب خود در سال1374 آورده است که: توسعه شهری عبارت است از گسترش هماهنگ و متعادل سطح اختصاص داده شده به ساختمان های مسکونی در یک شهر با سطوح مورد نیاز سایر کاربردی ها و همچنین تجهیز این سطوح به تاسیسات و امکانات مورد نیاز در سطحی استاندارد و قابل قبول در واقع در توسعه شهری باید از یک سو به برابری و تعادل بین کمیت و کیفیت آنچه که باید احداث شود واز سوی دیگر به تعداد و اندازه جمعیت شهرنشین که در این مناطق جای می گیرد ،اهمیت داد.

توجه به محیط زیست شهری و در نظر گرفتن رفاه و آسایش شهروندان در کنار رعایت اصول زیبایی شهرها ،از هدف های دیگر توسعه شهری است.(مشهدی زاده دهاقانی1374:ص374)

5-فردین همتی اصلی در صفحه 109 پایان نامه (روند گسترش شهر پره سر و پیامدهای مکانی وفضایی آن در دو دهه اخیر 78-1367 ) در سال 1388 آورده است که: نابودي اراضي كشاورزي، تغييرات اقتصادي اجتماعي و گسستگي بافت شهر از مهمترين پيامد هاي توسعه فيزيكي شهر رضوانشهر است .از جمله عواملی که باعث گسترش شهر پره سر شده عبارتند از عوامل طبیعی مثل جلگه حاصلخیز و نزدیکی به دریا و کوه و عوامل جمعیتی چون مهاجرت پذیری و پیوستن روستاهای اطراف به شهر و رشد جمعیت شهر ، عامل اقتصادی ، چون اقتصاد غالب شهر خدمات است اما کشاورزی مهمترین درآمد ساکنین شهر پره سر می باشد عامل اقتصادی باعث خرید وفروش محصولات کشاورزی در دراخل شهر می شود که باعث افزایش رابطه اقتصادی شهر وروستا شده و نتیجه آن توسه اقتصادی در شهر بر توان اقتصادی شهر افزوده شده و صود حاصل از آن بر توسعه شهر پره سر تزریق می شود.(همتی اصلی ، 1388:ص 109)

**2-2 شهر**

امروز تعریف جامعی از شهر که بتواند شامل کلیه شهرهای جهان باشد مشکل است، چرا که شهر ما به سیستم های اقتصادی و اجتماعی همسان وابسته نبوده و نکات مشترکی بین آنها وجود ندارد. بنابراین هریک از جغرافیدانان بنا به ادراک و برداشت خود تعریفی از شهر کرده اند. ولی اکثراً تعریف رضایت بخشی از آن بدست نداده اند. زیرا شهر مثل هر مقوله جغرافیایی و اجتماعی یک تجریدات و همه وجوههای عینی با ماهیت های متنوع ظاهر می گردند. با این همه شهر اجتماعی است با تعداد و تراکم معین و متناسب جمعیت، با بافت و ساختار کالبدی یکپارچه و بهم پیوسته اعم از محلات، کوهها و یا مناطق مسکونی، فضاهای فرهنگی، بازرگانی، تولیدی، اداری، ارتباطی، کشاورزی و نظایر آنها که اکثریت ساکنان شاغل دائمی آن در مشاغل غیر کشاورزی یک اشتغال داشته و بر اثر تمرکز تولید و خدمات فرامحلی، کانون سیاسی ـ اجتماعی، فرهنگی، اداری، مواصلاتی و مرکز مبادلات اقتصادی و تأمین نیازهای حوزه جذب و نفوذ فضای پیرامون خود نیز می باشد. (نظریان، 1377)

شهر به صورت یک واحد یا هستی کل در نظر گرفته می شود و شناخت بافت کالبدی و شکل بندی ساختمانی، شناسایی ساختارهای گوناگون و وضع کارکردهای سیاسی، فرهنگی، دینی، اجتماعی ـ اقتصادی و مرکزیت شهر با دعوی تمام نگری به طور تام و تمام و با توجه به سلسله رابطه های فضایی، اجتماعی، اقتصادی و معنوی بین عناصر و کارکردهای شهری بررسی و به نیروی شکل دهنده آنها توجه می شود و روابط متقابل شهر با جایگاه و محیط طبیعی آن و با مناطق پیرامونی هم پیوند دور و نزدیک آن مطالعه می گردد. روشن است که ویژگیهای شهر در دوره های متفاوت و مناطق مختلف یکسان نبوده است و در مفهوم شهر در هر دوره مناسب با هر سرزمینی در سیر تاریخ تفاوتهایی وجود دارد. مشکل مهم، یافتن چنان تعریفی از شهر است که بتواند برای دورانهای متفاوت و نواحی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی گوناگون صادق باشد.(پاپلی یزدی،رجبی سناجردی، 1382: 49).

از هنگامی که دیدگاه کارکردی و سپس سیستمی با نوشته های هانی بوبک (1927) ، و الترکریستالر (1933)، اولیش (1969) و سایر جغرافیدانان ، ازجمله استویک (1977) در جغرافیا و علی الخصوص درباره مکانهای مرکزی و روابط متقابل شهر با مناطق روستایی یا حوزه نفوذ آن مطرح شد، موضوع کارکردها، تنوع درون شهری و برون شهری، فعالیتهای بنیادی شهر آفرین، فضا آفرین و ارائه کارآییهای مشخص برای حوزه نفوذ و فضای حیاتی برون شهر ما و نوع این روابط، جز متجزای تعریف شهر شده است( مؤمنی ، 1366 : 8 و 3)

پروفسور هوفر می گوید : شهر نتیجه ارتباط میان شش جنبه است: ساخت اقتصادی،(تنوع فعالیت و اشتغال)، ساختار اجتماعی (تفاوت طبقات اجتماعی)، ساخت کالبدی (طرح ، ساختمانهای عمومی ، حصار و غیره) ، موقعیتی جغرافیایی، موقعیت قانونی (قانون اساسی، دستگاههای حقوقی ، محلات) و بالآخره حیات سیاسی (کامروا، 1379 : 46)

دیدگاه سرمایه داری، شهر عبارت است از عرصه ای که در آن نیروهای گوناگون به منظور حفظ سلطه و نفوذ خود بر زندگی شهر به جدال بر می خیزند، این نیروها متعلق به ساختار ویژه قدرت مانند؛ دولت، کلیسا و شرکتهای چند ملیتی هستند و شهرانعکاسی است از توازن این قدرتها، چه نسبی و چه مطلق. (مهندسین مشاور طرح و آمایش : 24)

اما شهر در حیات مدنی از سه رکن اصلی شهروند و کالبد شهر و مدیریت شهری تشکیل می شود. شهروند و مدیریت شهری ماهیتی فاعلی اارند و کالبد شهری ماهیتی از انفعالی. انسان بنا به مدنی الطبع بودن میل به شهروندی دارد و نیازمند حیات مدنی است و مدیریت شهری مکلف به ساماندهی و مدیریت کالبد شهر است. در تعریف شهر به مثابه محل زندگی مدنی، کیفیت زندگی شهروندان میزان سنجش است. در این مفهوم از شهر، همه اقدامات کمی برای آن است که شادابی و نشاط در چهره شهروندان ظاهر شود و حیات فرهنگی و اجتماعی مطبوع در شهر جریان یابد. (بهشتی، 1379 : 41)

از دیدگاه جامعه شناختی ، تعریف مشهور لوئیس میرث ها از شهر دکه می بینیم : برای مقاصد جامعه شناختی شهرزا می توان سکونتگاه دائمی ، انبوه و نسبتاً بزرگی برای افرادی که از نظر اجتماعی نا همگونند تعریف کرد. از دیدگاه اقتصادی نیز می توان شهر را اینگونه تعریف کرد : «شهر محل فعالیت گروههای نا همگن اجتماعی است که شغل بیشتر آنها غیر کشاورزی است». (دیکنز، 1377 : 71)

طبق قانون تعاریف و تقسیمات کشوری ج . ا . ایران ( مصوب 5/4/1362) « شهر محلی با حدود قانونی است که در محدوده جغرافیایی بخش واقع شده و از نظر بافت ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل، دارای سیمای با ویژگیهای خاص خود باشد، به طوری که اکثریت ساکنان دائمی آن در مشاغل کسب ، تجارت و صنعت ، کشاورزی و خدمات و فعالیتهای اداری اشتغال داشته و در زمینه خدمات شهری از خود کفایی نسبی برخوردار باشند. کانون مبادلات اجتماعی، فرهنگی وسیاسی و حوزه جذب و نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای 10 هزار نفر جمعیت باشد. ( طاهرخانی ، 1378: 18)

**2-2-1 شهر بر اساس نگرش سیستمی**

سیستم شهری، آرایشی است از شهرهایی که در یک فضای معین و در ارتباط با هم از طریق تحرکهای جمعیتی، جریان کالا، افکار و عرضه خدمات، گسترده می شوند و سازمان می یابند. جریان کالا، افکار، تحرکهای جمعیتی و عرضه خدمات ، نیروی حیاتی و محرکه سیستم شهری است وو آن را پویا می سازد. بدین سان هیچ شهری نمی تواند به صورت منفرد ، مجزا و بدون روابط متقابل با دیگر شهرها و سکونتگاههای انسانی به حیات خود ادامه دهد. سیستم شهری بر اساس یک مفهوم سنتی، مجموعه ای از شهرها در یک ناحیه یا یک کشور و ویژگیهای آن است و در مفهوم گسترده آن، بر مبنای کانونهای شهری که تمرکز فضایی مردم و انواع فعالیتهای داخل ناحیه یا کشور را در بر می گیرند، قرار دارد. این کانونها دارای مناسبات و وابستگیهایی با کانونهای دیگر حوزه های پیرامونی خود هستند. هر سیستم شهری ممکن است علاوه بر مناسبات داخلی، روابطی با دیگر نقاط کشور یا جهان برقرار سازد؛ از این رو آینده سیستمهای شهری، علاوه بر عوامل داخلی، به عوامل خارجی نظیر؛ تورم وارداتی، بحرانهای منطقه ای و مهارجرتهای خارجی وابسته است. (شکوئی، 1373 : 330 و 332)

نظام شهری عبارت از مجموعه از شهرهای وابسته به همدیگر است که ساختار نظام سکونتگاههای شهری در یک ناحیه، منطقه، سرزمین و جهان را پدید می آورند. نظام شهری تنهامنحصر به مجموعه ای کالبدی از سکونتگاههای شهری نیست، بلکه همچنین شامل جریانها و ارتباطات میان این سکونتگاهها نیز می شود. این جریانها عبارتند اط : جریان جمعیت، سرمایه، عوامل تولید، ایده ها، اطلاعات و نو آوریها. بر پایه این تعریف نظامهای شهری، نظامهای بازی هستند که مطالعه درباره آنها مستلزم مطالعه روابط گسترده آنها با محیط پسرامون آنهاست.(عظیمی ، 1381 : 53)

براین بری جغرافیدان معروف آمریکایی، شاید برای اولین بار نظریه سیستمها را در مطالعات شهری استفاده می کنند. مفهوم سیستم شهری مبنی بر وجود مجموعه ای از مراکز شهری ـ ناحیه ای است. در این نگرش، هر شهرک و شهر دارای منطقه نفوذی است که با هم کل زمینهای منطقه نفوذ را در بر می گیرد. کارکردهای اقتصادی میان این نواحی بر اساس ملاکهای اقتصادی ، اجتماعی و سیاسی توزیع شده است. پاره ای از کارکردها در همه جا وجود دارد و حتی در پایین ترین نظام سلسله مرات مکان مرکزی نیز یافت می شود. پاره ای دیگر تنها به مکان های ویژه اختصاص یافته و چه بسا فقط در بزرگترین شهر ناحیه، آن هم با هدف خاص بوجود آمده باشد. هر شهر و هر شهرک و منطقه آنها به طور مستقیم و غیر مستقیم، از جهت کالاها و خدماتی که تولید می کنند و یا تولید آن در محل امکان پذیر نیست به دیگری وابسته است و سیستم مورد بحث ما، به وسیله شبکه ای از راهها، جریان کالا، خدمات، عقاید، سرمایه ها و نیروی کار، قابلیت نظام پذیری و مالکیت یافتن را دارا است.( شکوئی ، 1364 : 148)

**2-2-2 شهر نشینی**

شهر نقطه اتصال فعالیتهای اقتصادی ، اجتماعی و فرهنگی است. در شهر، بازار کار، بستر پیدایی فناوریها، محل عرضه خدمات اجتماعی، مراکز آموزش، تجارت ، صنعت، اعتبارات مالیو سرمایه گذاری فراهم است. از این رو شهر آستانه ورود به دنیاست. برخی شهر را کانون جهانی شدن دانسته اند. زیرا شبکه جهانی با حلقه شهرها به هم ارتباط می یابد.

شهر بستری برای آزمون توانایی های نظامی مدیریتی است. از نحوه مدیریت شهرهای بزرگ می توان به ظرفیت و توانایی مدیریتی نظامهای حکومتی و مردمی پی برد.

شهر نشینی موجب پیدایی انسانی نوموسوم به انسان شهری شده است. انسان شهر دارای روحیه و رقابتمندی در کنار همکاری است، دارای تخصص یا مهارت است، توانایی سازگاری و همزیستی دارد، نسبت به غیر ارادی تسامح است. ساختار ذهنی و رفتاری وی پیش بینی پذیر است، از دسترسی به اطلاعات بهره مند است. انسان شهری از ارتباط با زندگی طبیعی به دور است و دارای نرخ زاد و ولد کمتر است. ویژگیهای انسان شهری متأثر از ضرورتهای زیستن در شهر است.

امروزه نیمی از مردم جهان در شهرها زندگی می کنند. در دویست سال گذشته جمعیت شهری از 30 میلیون به 3 میلیارد نفر رسیده است. به عبارت دیگر 200 سال گذشته از هر 15 نفر یکی در شهر می زیست و امروز از هر دو نفر یکی . در نیمه دوم قرن بیستم میلادی این روند سرعت یافت.

شهرنشینی به صورت رایج بر اثر تحولات صنعتی رواج یافت. از اواخر قرن هجدهم میلادی بر اثر اختراعات و فنآوریهای نو، شهر ما گسترش یافته افقی یافته اند. پیدایی ماشین بخار و وسایلحمل و نقل در گسترش شهری بسیار مؤثر بود. همچنین وسایل ارتباطی مانند؛ تلفگراف و تلفن سبب شد تا شهر ما گسترده تر شوند. ایجاد آسانسور گسترش عمودی شهرها را نیز فراهم نمود. بر اثر این تحولات بوده است که شهرها بصورت کنونی در آمده اند.

در آغاز قرن بیست و یکم میلادی می توان تصویری از تعداد اندازه شهرها فراهم آورد. جدول (2-1) تعداد جمعیت شهر را بر حسب تعداد آن در جهان نشان می دهد. پیش بینی می شود که تا سال 2030 در حدود 60 درصد مردم جهان در شهرها زندگی کنند. ( شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری ، 1382 : 2 و 3)

جدول (2-1) تعداد جمعیت شهر را بر حسب تعداد آن در جهان در آغاز قرن 21

|  |  |
| --- | --- |
| تعداد شهر | جمعیت شهر (میلیون نفر) |
| 19  22  370  433 | 10 به بالا  5 تا 10  1 تا 5  0/5 تا 1 |

ماخذ: شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری

توجه : 5/1 میلیارد نفر در شهرهای کمتر از 5/0 میلیون نفر زندگی می کنند.

**2-2-3 شهر نشینی در جهان سوم**

در سال 1960، منطقه نیویورک و نیوجرسی بر روی هم بزرگترین مجتمع شهری جهان بود و جمعیتی برابر با 4/15 میلیون نفر داشت. در آن سال هشت منطقه شهری از بزرگترین ده منطقه شهره جهان در کشورهای جهان اول بودند، همراه با شانگهای و بونیوس آیرس در جهان سوم. اما اگر روند های جاری ادامه پیدا کند، در سال 2000 مکزیکوسیتی بی گمان بزرگترین منطقه شهری جهان با بیش از سی میلیون نفر جمعیت خواهد بود. در آن تاریخ هشت شهر از بزرگترین ده شهر جهان در آمریکا خواهند بود. (1ـ60 .pp ، 1985 ، Huphes)

نواحی شهری که اکنون به سرعت در کشورهای جهان سوم توسعه می یابند به گونه چشم گیری با شهرهای کشورهای صنعتی تفاوت دارند. مردم در کشورهای جهان سوم یا از آن روی به شهرها کشانده می شوند که نظامهای سنتی تولید روستایی آنها از هم پاشیده یا به دلیل آن که نواحی شهری فرصتهای شغلی برتری ارائه می کنند. آنها ممکن است قصد داشته باشند فقط برای مدت نسبتاً کوتاهی به شهر مهاجرت کنند، با این هدف که پس از کسب پول کافی به روستاهای خود باز گردند. بعضی واقعاً بر می گردند اما اکثراً که به دلیلی موقعیتشان را در اجتماعات قبلی خود از دست داده اند، خود را مجبور به ماندن می یابند. مهاجمان به محله های مهاجر نشین هجوم می برند که در حاشیه شهر ها مانند قارچ رشد می کنند. در نواحی شهری غربی تازه واردان بیشتر ممکن است نزدیک به قسمتهای مرکزی شهر سکونت اختیار کنند، اما در کشورهای جهان سوم معمولا عکس آن اتفاق می افتد و مهاجران در جایی که حاشیه گندابی ( Septicfringe) نواحی شهری نامیده شده است، ساکن می شوند. بسیاری از آنها در شرایطی زندگی می کنند که برای کسی که به شرایط زندگی غربی ، حتی در محلات فقیر نشین عادت دارد تقریباً باورد نکردنی است. به عنوان مثال می توانیم شهرهای هند و امریکای لاتین را در نظر بگیریم. جمعیت هند هنوز خیلی سریع رشد می کند و از این تعداد فزاینده جمعیت نمی تواند در محدوده اقتصاد سنتی نواحی روستایی جای داده شود. میزان مهاجرت به شهرها حتی با معیارهای جهان سوم، فوق العاده زیاد است. دهلی، پایتخت هند سریع ترین رشد را در میان همه شهرها داشته است. اما کلکته، بمبئی و مدرس همگی چندین میلیون نفر سکنه دارند. این شهرها بی اندازه متراکم اند. در بسیاری از نواحی، تعداد بسیار زیادی از افراد در طی روز در خیابانها پرسه می زنند و شبها در خیابان می خوابند. آنها هیچگونه خانه و سرپناهی ندارند. (گیدنز ، 1381 : 622)

**2-3 عوامل موثر در پیدایش شهرها**

چهار عامل موثر در پیدایش شهرها عبارتند از:عامل طبیعی،عامل قتصادی، عامل سیاسی،عامل فرهنگی و اعتقادی. که هر یک از این عوامل خودممکن است شامل چند مورد شوند.

**2-3 -1-عوامل طبیعی:**

این عامل، آب و هوا، همواری و نا همواری و بطور کلی عناصر محیط زیست طبیعی را شامل می شود. عناصر محیط زیست طبیعی در شکل گیری کانون زیستی و شهر نقش اساسی داشته است، به گونه ای که پژوهشگران بسیاری در جهان، شکل گیری تمدنهای نخستین را منوط به وجود این عناصر دانسته و معتقدند که بدون وجود این عناصر هیچگونه شکل گیری کالبدی ممکن نبوده و نمی باشد. آنچه در این عامل اهمیت دارد تأثیر قطعی آن به شکل گیری کالبدی و تظاهرات فضائی کانون زیستی و شهر است که حتی علی رغم پیشرفتهای وسیع علم و فن در زمینه های ایجاد شرایط زیست مصنوعی، هنوز آخرین کدام در ساماندهی فضائی را این عامل می گوید. عاملی که در پیدایش و از میان رفتن شهرهای قدرتمند گذشته نقش داشته و هنوز نیز تعیین کننده است. ( حبیبی ، 1380 : 4)

پژوهشگران طبیعی بر این عقیده که شکل گیری تمدنهای نخستین انسانها، بدون شرایط محیطی مطلوب ممکن نبوده، پا فشاری کنند . به نظر آنها تولد و مرگ بسیاری از شهرها با بودن و یا نبودن شرایط مطلوب اقلیمی رابطه ای متقیم داشته و هنوز هم این اصل در رابطه با محیط زیست انسانها یک اصل پایدار است. هر گاه زمین حاصلخیز و آب کافی، زمستان و تابستان پایدار و منظم وجود نداشته باشد کشاورزی سامان نمی گیرد. بنابراین اقلیم یعنی بودن شرایط لازم برای تولید مواد خام ، برای بستر اقتصادی و شرایط لازم برای زندگی انسانها. در چنین شرایطی مکانی نیز در زمانهای گذشته دارای صورت معینی بوده ، به عنوان مثال بالای کوهها و کنار دریاها و رودخانه های پر آب جایی که قابل دفاع بوده، برای شهر ما انتخاب می شد در زمانهای بعد با اختراع برج و بارو و خندق به شرایط دفاع شهرها افزوده شد. در هر حال چگونگی ساخت و ساز شهرها و توسعه آنها با عوامل فوق ارتباط داشته است. (مجتهد زاده، 1377 : الف و ب )

**2-3 -2-عوامل اقتصادی:**

در بررسی منشأ شهرها عامل توسعه مبادلات کالا و پیشرفتهای تجاری که منجر به یک محل قابل استفاده و دائمی در یک موقعیت مطلوب می گردد؛ و عامل افراد بشری را که کارشان موجب پیشرفت ارگانیسم شهری شده است، بایستی ازجمله مواردی دانست که به ایجاد شهر ها کمک ارزنده ای نموده است. تبادلات دلار و وجود محلی برای چنین تبادلی که می توان بازارهای مکاره ، شنبه بازارها، چهار شنبه بازارها، و ما نند آنها را نتیجه پیدایش آن دانست، در توسعه و ایجاد شهر نقش موثری داشته است. (شیعه، 1378 : 11)

این عامل بر چگونگی تولید و توزیع بازار تولید و ثروت و حرکت و گردش کالاها نظر دارد. اگر فرم کالبدی شهر به چگونگی امکان و انجام عملکردهای اقتصادی پاسخ تام و تمام ندهد، عملکردهای اقتصادی امکان ظهور و رشد و توسعه پیدا نمی کنند. ابزار تولیدی و چگونگی استقرار زمینهای کشاورزی نسبت به شهر، انبارهای کالاها و کارگاهها عوامل مهمی بودند که هم در چگونگی محل استقرار شهر و اجزاء آن موثر بودند ، علاوه بر این روابط تجاری ، راه و کاروان و نیز اقامتگاهها و کاروانسراها را در سطح مناطق مطرح می ساخته در کل روابط اقتصادی از جهات منطقه ای روابط شهرها و کشورها را تعیین می کرده است. نوع و مقدار تولید در این باره بسیار مهم تلقی می شده است. از جهت تاریخ تشکیل جوامع اولیه تولید کننده که در عین حال ثروتمند هم تلقی می شده است. از جهت تاریخ تشکیل جوامع اولیه تولید کننده که در عین حال ثرتمند هم تلقی می شده اند در مرکز تمدنهای اولیه قرار داشته اند به عبارت دیگر بسیاری از محققین تاریخ شهرهای دنیا، بر این عقیده اند که بدون این عامل در زمان نیز نقش تعیین کننده ای دارد و ملاحظه می شود که هر شهری از جهات تولیدی پیشرفت داشته باشد، توسعه می یابد و جمعیت بیشتری دارد.

**2-3 -3-عوامل سیاسی**

شهر تجسم بخش نظام سیاسی جامعه در فضای زندگی است. از این روی در سازمان سیاسی هر جامعه، شهرهایی منطبق با اندولوژی حاکم بر آن جامعه ایجاد می شود و چون روند برنامه ریزی شهری در چارچوب سازمانی سیاسی کشور صورت می گیرد می توان گفت : سازمان سیاسی تولید کننده فضا محسوب می شود. ( شکویی، 1374)

در طول تاریخ شهرهای گوناگونی به خواست زمامداران، استعمار، تغییر خطوط مرزی، اهمیت نظامی و ... پدید آمده اند. دکتر فریددر این زمینه می گوید؛ « بر مکانیکی و پویایی بعضی از شهرها ، تعقیب اهداف سیاسی سبب است مثل ، لنیگراد، مادرید، تهران، آنکارا، برزیلا و... این گونه شهرها به منظور تأمین اهداف سیاسی محل استقرار خود را برگزیده و به راه توسعه رفته اند. (فرید، 1373: 71ـ60)

دکتر حسین زاده دایر نیز مسأله امتیاز پایتختی یا مرکزیت استان بودن را در پیدایش و رشد بسیاری از شهرها موثر می داند. ( حسین زاده دلیر، 1371: 8)

متوجه آن می شود یعنی تولید بیشتر رابطه مستقیمی با جمعیت بیشتر دارد و غالباً در گذشته تولید بیشتر یا ثروت بیشتر مترادف بوده و همین عامل است که مفهوم حمله و غارت و دفاع را در تاریخ شهرها مطرح می سازد و فرم شهر را تغییر می دهد. از سوی دیگر اوج و حضیض شهرها در گذر زمان با این عامل سنجیده شده است. ( مجتهد زاده ، 1377:)

**2-3 -4-عوامل اجتماعی ـ فرهنگی و اعتقادی :**

عوامل اجتماعی ـ فرهنگی در قرون دیرینه، با دین و مذهی فرق مختلف اجتماعی ـ فرهنگی مرتبط بوده ، اینگونه عوامل در بسیاری موارد به صورت قاطعی در تعیین شکل شهر و زیستگاههای انسانی موثر بوده است. این نکته در گذشته شهرهای ایران، هم در شکل گذرها و هم در چگونگی مکان پاره ای از عوامل، ساخت کالبدی مانند؛ مسجد و بازار و همچنین فرم خانه های مسکونی درون گرا موثر افتاده است و از این گذشته در زمانهای بسیار دور معابد در مکانهایی ساخته می شدند که کاملاً بر بخشهای دیگر زیستگاهها مسلط باشند و یا گاهی همه زیستگاها از یک معبد تشکیل می شده است، مانند ؛ زیگورات چغازنبیل که بخش بزرگی از شهر ایلامیها را به خود اختصاص داده بود، رابطه کالبدی مربوط به اجتماع و فرهنگ در ایران بیشتر در میادین مقابل مساجد و درون مساجد و تکیه ها مجسم می گردد. روستائیانی که پس از اتمام کار در مزارع خود در مقابل میدان مقابل مسجد روستا به دور هم جمع می شوند و مسائل جاری، روستای خود رابه بحث می گذارند، زیباترین و خالص ترین رابطه کالبدی با عوامل اجتماعی ـ فرهنگی را به نمایش می گذارند. ( مجتهد زاده ، 1377 :)

بیشتر محققانی که درباره نقش عامل مذهبی در پیدایش شهر ها به تحقیق پرداخته اند در میان ادیان بیش از همه بر ارتباط دین اسلام با توسعه شهری تأکید می کنند. هنگام گذر از فرهنگ بادیه نشینی ـ کوچ نشینی ، به فرهنگ شهری، ایجاد سازمانهای اجتماعی ویژه ای ضرورت می یابد که فرهنگ اسلامی بیش از دیگر ادیان بر این سازمانهای اجتماعی تأکید می کند. طرفداران نظریه مذهبی در پیدایش شهرها معتقدند عوامل مذهبی در به هم پیوستن گروههای مختلف اجتماعی در سکونتگاههای مختلف انسانی و نیز در تمرکز جمعیت و پیدایش شهرها، بویژه در دوره های قدیم بسیار موثر بوده است؛ چنانکه در بسیاری از شهرهای اولیه، قدرت اصلی در دست کاهنان شهر بود و این کاهنان با انجام دادن آیینهای مذهبی ، عوامل زیانبخش طبیعی را از جامعه شهری دور می کردند. ( شکوئی ، 1377: 145 و 146)

**2-4 عوامل موثر بر رشد و توسعه فیزیکی شهرها**

**2-4-1 عامل طبیعی**

بسیاری صاحب نظران امور شهری به مساعدت محیطی طبیع برای پیدایش شهرها تاکید داشته اند. طبق این نظر، در نواحی جغرافیایی که خاک مساعد و آب کافی وجود داشته، کشاورزی هیدرولیک و یا آبی پا گرفته است که پیامد آن؛ افزایش مازاد محصول، افزایش جمعیت، تقسیم کار، پیدایش نظام دیوانسالاری اداری و تمرکز قدرت ، ساخت معابد و بناهای بزرگ و نهایتاً فراهم شدن زمینه پیدایش و رونق شهر نشینی بوده است (شکوئی 1373 : 141 ـ 143). استقرار و توسعه فیزیکی شهرها، در وهله اول تحت تاثیر شرایط محیطی و جغرافیایی آنها قرار دارد و فضاهای مجاور شهری و عوامل گوناگون طبیعی، ازجمله شکل ناهمواری ها، و هجواری شهر با عوارض طبیعی، مانند کوه دشت، رودخانه، جلگه و سواحل دریا، و شرایط اقلیمی حاکم بر آنها، در چگونگی توسعه شهرها نقش تعیین کننده ای دارند، بطوریکه شهرها به تبعیت از این شرایط طبیعی شکل می گیرند و ضمن برقراری ارتباط با یکدیگر ، به رشد و توسعه خود ادامه می دهند. این شرایبط در تعیین نقش و اندازه شهر ها سهم عمده ای ایفا می کند و مناسب بودن محیطهای جغرافیایی به صورت ناحیه ای ، تاثیر بسزایی در روند شکل گیری و توسعه آنها خواهد داشت  
(هوشیار 1383:19).

عواملی مانند موقعیت جغرافیایی، ارتفاع از سطح دریا، شکل ناهمواری، آب و هوا، خاک و پوشش گیاهی، و شبکه آبها، هریک به نحوی در پیدایش ، شکل گیری، وسعت و گسترش مراکز شهری و تعیین نقش آنها ، سهم بسزایی داشته اند و هریک ، چه به طور مجزا و چه مشترک، بطور نسبی رشد و توسعه شهری را محدود یا تسریع می کنند.

**2-4-2 عامل جمعیتی**

الزامات ناشی از رشد جمعیت و افزایش تراکم آن در یک مکان به عنوان عامل موثر در پیدایش شهر شناخته می شود، بدین ترتیب که رشد جمعیت و تبعات آن ازجمله ضرورت تقسیم کار و ایجاد نهادها و موسساتی که ناظر و تضمین کننده تداوم روابط اجتماعی و اقتصادی حاکم در جامعه باشند، منجر به شکل گیری شهرها می شود. هر شهر در مرحله اول رشد و توسعه، جوان و به اندازه آن محدود است. طبقه پر در آمد محله ای را اشغال می کند که بتواند به آسانی به هسته اصلی شهر برسد. طبقه کم درآمد در سراسر شهر پراکنده است. در دومین مرحله از توسعه شهر، امکانات حمل و نقل می یابد . طبقه پر درآمد، به دلیل سرمایه گذاری که در آن کرده است و همچنین علاقه به سنتهای خانوادگی و محله ای، نیازی به تغییر سکونت خود نمی بیند و طبقه دوم، محله خود را به دور از بخش مرکزی شهر انتخاب می کند. در مرحله سوم، طبقه پر درآمد در جست و جوی محله جدید به زیباترین وسالم ترین حومه های شهر پناه می برد. در این مرحله، عامل اتومبیل و دیگر وسائل ارتباطی امکان می دهد که طبقه پر درآمد، هر حومه ای را که طالب است در اختیار بگیرد و محله مسکونی بسازد (شکوئی1369:42).

در مرحله چهارم، عده زیادی از طبقه متوسط در اولین حومه شهر زندگی می کنند، در حالیکه اکثریت اعضای طبقه پر درآمد، حومه آخری را انتخاب می کنند. بخش مرکزی شهر محل تجمع مراکز بازرگانی، تجاری و مهاجران روستایی و طبقات پایین شهری است ( همان ص43).

دوره های فوق عیناً در همه شهرها یکسان نیست بلکه با توجه به فناوری ، حمل ونقل، سطح فرهنگ مردم و اقتصاد جامعه شهری این دوره ها متغییر است.

از طرف دیگر در تغییر و تحول شهرها همواره میان حمعیت و امکانات رابطه ای مستقیم وحود دارد. یعنی تا موقعی که امکانات توسعه وجود داشته باشد، می توان به گسترش شهر، به صورت عمودی یا افقی اقدام کرد. یا انقلاب صنعتی در قرن هجدهم رشد سریع تولیدات و... افزایش چشمگیر درآمدهای شهری و مهاجرت از شهر، در ارتباط تنگاتنگ با میزان رشد جمعیت شهری است و در این رابطه، افزایش طبیعی جمعیت شهری، میزان مهاجرت خالص به شهر، انتقال ساخت جمعیتی جوامع غیر شهری به شهر و ساخت جمعیت شهر، از عوامل اساسی به شمار می روند.

مهاجرت نیز به عنوان یکی از معلولهای سیاسی، اقتصادی و اجتماعی که خود تاثیر عمده ای در به وجود آمدن ساختارهای جدید اقتصادی ـ اجتماعی دارد، نقش مهمی در رشد و توسعه فیزیکی شهرها دارد( خلیلی عراقی 1367 : ص 106)

جمعیت شهرها به دلایل زیر افزایش می یابد : (زنجانی، 1376: 33 ـ 41)

1 ـ رشد طبیعی جمعیت

2ـ اثر مهاجرت در افزایش جمعیت : جابجائیهای دایمی، جابجائیهای روزانه.

3ـ توسعه محدوده شهر و ادغام آبادیهای اطراف شهر در آن.

**2-4-2-1رشد طبیعی جمعیت شهر**

جمعیت شهرها نیز مانند هر نقطه دیگری تابع قوانین رشد طبیعی است. این قوانین دارای خصوصیات کاملاً مشخصی بوده و به دو گروه عمده تقسیم می شوند:

الف) قوانین مربوط بخ مرگ و میر و بارداری.

ب) قوانین مربوط به ساخت ویژگیهای جمعیت.

گرچه عملاً نمی توان این دو را از هم تفکیک نمود و افزایش طبیعی جمعیت نیز در واقع نتیجه نهایی تعمل بین کلیه عوامل موجود در آن دو گروه است، لکن شناخت حدود تأثیر هریک ا آنها به ویژه در بحث مربوط به رشد جمعیت اجتناب ناپذیر می باشد.

**ـ باروری :** باروری از آن نظر حائز اهمیت است که هرگونه تغییر بنیادی ساخت جمعیت را باید در تغییرات سطح باروری جستجو کرد. کاهش مستمر آن موجبات « سالخوردگی جمعیت» را فراهم می سازد و افزایش آن برعکس به « جوانی جمعیت» منجر می شود. اولی کاهش مستمر جمعیت و دومی افزایش مداوم آن را تا رسیدن به سطوح معینی بر می انگیزد.

**ـ مرگ ومیر :** بررسی تغییرات مرگ و میر در جوامعی که دارای آمار و اطلاعات کافی می باشد نشان می دهد که بهبود وضع تغذیه و پیشرفت بهداشت و عوامل دیگری از این نوع شدت مرگ و میر را کاهش می دهد لکن این وضع به صورت یکسان و مشابهی به کلیه سنین متتثل نمی شود.

**ساخت و ویژگیهای جمعیت:**

علاوه بر سطوح موالید و مرگ و میر که تعیین کننده میزان رشد طبیعی جمعیتهاست، عوامل نامرئی دیگری نیز بر آن تأثیر می گذارد. این عوامل از ساخت ویژگیهای جمعیت نشأت می گیرد. جمعیتهایی که دارای ساخت سنی جوانتری باشند یعنی نسبت افراد کمتر از چانزده ساله آنها از حدود چهل درصد کل جمعیت تجاوز نماید علی الاصول دارای میزانهای باروری بالاتری هستند. در این جمعیت تا زمانی که تفاوت زیادی بین تعداد زنان در آخرین گروه سنی باروری (49ـ45 ساله) و گروه سنی ما قبل دوره باروری (10 ـ 14 ساله) وجود داشته باشد میزانهای باروری جمعیت در سطوح بالاتری باقی خواهد ماند. هرچه تراکم زنان واقع در دوران باروری (15ـ49 ساله) در سنین پائینتر آن دوران (15 ـ29 ساله) بیشتر باشد میزان رشد جمعیت به صورت محسوستری رو به افزایش خواهد بود. این وضع حتی در صورت کاهش آرام سطح باروری نیز می تواند سالها ادامه یابد.

از عوامل نامرئی دیگر در این زمینه، نقش نسبت جنسی است. با توجه به آن که تعداد زنان به ویژه زنان واقع در سنین باروری عامل اصلی زاد و ولد در جامعه بوده و تعداد ترکیب سنی مردان نقش تعیین کننده ای در آن ندارد و از این رو تغییرات نسبت جنسی در جمعیت، از عوامل موثر در تغییر سطح باروری و میزانهای رشد محسوب می شود. به همین جهت تغییر نسبت جنسی در جمعیت یک شهر را نه تنها از دید اشتغال و چگونگی تأمین آن بلکه باید از دید باروری نیز به دقت مورد مطالعه قرار داد. نقش این عامل در پیش بینی جمعیت به روش ترکیبی به خوبی نمایان می شود و ارجحیت این روش به روشهای دیگر نیز در توجه آن به این قبیل نکات نهفته است.

در زمینه اثر تغییر ویژگیهای جمعیت بر میزان رشد سالانه آن می توان به بررسی اثر ازدواج ومشخصه های جمعیتی مربوط به آن نظیر ؛ میانگین سنی ازدواجهای بار اول، درجه عمومیت ازدواج، آستانه تجرد قطعی و... پرداخت و چگونگی تأثیر این عوامل را در تشدید و یا تضعیف باروری و در نتیجه میزانهای رشد جمعیت نشان داد. تعیین حدود تأثیر این عوامل در میزان رشد طبیعی جمعیت از نکات بسیار ظریف مطالعات جمعیتی است.

**2-4-2-2 اثر مهاجرت**

اثر مهاجرت در افزایش جمعیت شهرها را می توان به حدود مختلف ازجملهه بر حسب نوع مهاجرت، بر حسب منشأ جغرافیایی مهاجران و بر حسب ساخت سنی و جنسی مهاجران مورد بررسی قرار داد.

**بر حسب نوع مهاجرت**

مهاجرت ممکن است دائمی، فصلی و یا روزمره باشد که در حالت اخیر آن را جابجائیهای روزانه جمعیت می نامند. هریک از این نوع مهاجرتها دارای اثراتی است که نیاز به بررسیهای خاصی دارد. در بسیاری از موارد حجم جابجائیهای روزانه بین شهر و نقاط پیرامونی آن به ویژه در کلان شهرها و حوزه های صنعتی بزرگ از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

**برحسب منشأ جغرافیایی مهاجران**

گرچه در این زمینه بیشتر از مهاجرتهای روستایی سخن به میان می آید لکن در حالت کلی باید انواع مهاجرتها را به صورت زیر مورد بررسی قرارداد:

1 ـ مهاجرت از روستا به شهر؛

2 ـ مهاجرت از شهر به شهر؛

3 ـ مهاجرت از خارج از کشور به شهر؛

4 ـ مهاجرت از شهر به روستا؛

5 ـ مهاجرت از روستا به روستا؛

6 ـ مهاجرت عشایر و اسکان آنها در شهر؛

7 ـ مهاجرت عشایر و اسکان آنها در روستا

بدیهی است با قرار گرفتن شهر در یک منطقه خاص اهمیت یک و یا چند حالت از انواع مهاجرتها در آن قوت و شدت بیشتری خواهد داشت. با توجه به آنکه مهاجران حامل خصوصیات جمعیتی، ویژگیهای قومی و فرهنگی خاص خود بوده و جنبه فرهنگ پذیری آنان از محیط جدید بسیار ضعیف می باشد از این رو شناخت دقیق آنان در جلوگیری از ایجاد جدایی اجتماعی و تشکیل محله های خاص مهاجرتی در شهرها از موارد مهم جامعه شناسی شهری است. انتقال الگوهای باروری و مرگ و میر مهاجران به شهرها و اثر آن در چگونگی افزایش جمعیت نیز از عوامل مهم در مطالعات و پیش بینی های جمعیتی محسوب می شود. ( زنجانی،1376:33ـ41)

**بر حسب ساخت سنی و جنسی مهاجران**

اهمیت این عامل در افزایش جمعیت مخصوصاً در یک دوره دراز مدت آشکار می شود. هرچه نسبت افراد جوان و به ویژه زنان جوانتر در میان مهاجران بیشتر باشد روند افزایش جمعیت شهر در دوره طولانیتری تحت تأثیر سطح باروری و مرگ ومیر آنان قرار می گیرد. آگاهی از بینشهای فکری و فرهنگی، سطح سواد و مهارت و به ویژه تأمین اشتغال مهاجران در نقاط شهری از اهمیت خاصی برخوردار است.

**2-4-2-3 اثر گسترش محدوده و ادغام آبادیهای پیرامونی**

افزایش شدید جمعیت شهرها فاصله بین بافت پیوسته آبادیهای پیرامونی آنها را بتدریج کاهش داده و موجب ادغام و استحاله آنها در شهر می گردد. در برنامه ریزیهای شهری باید این نکته را مورد توجه قرار داده و اثر آن را در میزان افزایش جمعیت و چگونگی توسعه کالبدی شهر در نظر گیرد و حتی الامکان ترتیبی دهد که آبادیهای مذکور به صورت کویها و محلات روستایی در داخل شهر نیاید.

**2-4-3 عامل اقتصادی**

از نظر اقتصادی سه دلیل مختلف را می توان برای ایجاد مناطق وو مشخصاً شهرها عنوان کرد اولین آنها مزیت نسبی است که باعث ایجاد انگیزه بین افراد و مناطق گشته، تجارت را سودمند می کند. صرفه جوییهای مقیاس بعنوان دومین دلیل مطرح است، موجب می شود تولید به جای تمرکز در دست افراد به حالت کارخانه ای و انبوه درآید و بالاخره سومین دلیل، صرفه جوییهای ناشی از تجمع است که عامل گردهم آمدن فعالیت های اقتصادی در یک منطقه خاص است و باعث رشد و توسعه شهر می گردد( شیعه 1380: ص 116)

سر نوشت هر شهری بر اساس میزان و چگونگی فعالیت های تولیدی و درآمد زایی آن معلوم می شود. اصولاً علل توسعه و رونق شهرها قبل از هرچیز رشد اقتصادی است. زیرا تولید و توزیع کالا و خدمات اشتغال به وجود می آورد و وجود زمینه های اشتغال موجب جذب افراد به محل می شود. پس طبیعی است رشد اقتصادی را مطرادف با نیاز بیشتر به زمین برای صنعت، تجارت، مسکن، تفریح و رفت و آمد دانست (هوشیار 1383: ص 24)

معمولاً شهرهایی که دارای پایه اقتصادی قوی هستند، تمایل به بزرگ شدن دارند. در مراحل اولیه توسعه اقتصادی ، تمرکز شهری (نظریه مرکز ـ پیرامون ) افزایش می یابد، زیرا منابع و امکانات به طور فزاینده ای به مادر شهر جریان دارد. در حالی که در سطوح پیشرفته ، مادر شهر ها رشد کمی خود را به تدریج از دست می دهند و شهرهای متوسط توسعه می یابند (فرید 1375 : ص 257)

ازجمله عوامل اقتصادی که شهر را به وجود می آورد و به آن نقش می دهد، نوع فعالیت اقتصادی حاکم بر شهر است. این فعالیت ناشی از امکانات مساعد ناحیه ای و روستاهای پیرامونی آن است و در این رابطه ، عامل ارتباط و حمل و نقل نقش مهمی دارد، زیرا نقل و انتقال مواد اولیه و کالاهای مورد نیاز مراکز شهری و دیگر محصولات کشاورزی تسریع می بخشد و در نواحی که امر ارتباط بیشتر و سهل تر است، مراکز شهری بیش تری شکل می یابند.

احداث شبکه راهها اعم از راههای زمینی ، دریایی و هوایی، وجود مراکز شهری را می طلبد. توسعه حمل و نقل و همراه هم علت و هم معلول فعالیت بیشتر اقتصاد و رشد شهرها بوده است و ترویج امکانات جدید در الگوی مصرف و حمل و نقل که امر جابجایی را تسریع می بخشد و به ایجاد شهرهای جدید و گسترش شهرهای قدیم کمک فراوانی می کند ( اعتماد 1375:ص150).

**2-4-4 عامل سیاسی**

عامل سیاسی هم به نحوی در توسعه شهرها دخیل است و در این زمینه، نقش دولت و سازمان های وابسته به آن به عنوان یکی از مهمترین عوامل در توسعه شهری محسوب می گردد. امروزه، نقش دولت ها در فضا سازی جغرافیایی که قبلاً در مطالعات جغرافیایی فراموش شده بود، از عوامل تعیین کننده محسوب می شود و در زمینه های جغرافیایی، به ویژه جغرافیای شهر، بر آن تأکید می شود (شکوئی 1373 : ص 347)

از آنجائیکه قرن بیستم ، قرن قدرت یابی دولتها و گسترش وظایف و نقشهای آنها است در اقتصاد برنامه ریزی شده متمرکز، دولت به عنوان بازیگر اصلی در امور اجتماعی ـ اقتصادی محسوب می شود و در کشورهای سرمایه داری، هزینه های فزاینده رفاه اجتماعی، مرزهای عملکردی دولتها را بسیار وسعت بخشیده است ازاین رو بیشتر جوامع سرمایه داری دولت در امور رفاهی نقش اصلی بر عهده می گیرد (شکوئی 1373: ص 366) پیر ژرژ جغرافیدان فرانسوی معتقد است که در جهان سوم خواسته زمامداران و دولتمردان جامعه را در جهت خود کفایی و رهایی از وابستگی های اقتصادی و سیاسی می تواند به عنوان انگیزه و عامل مهم در صنعتی شده شهرها به شمار آورد ( فرید 1375 : ص 262). بطوریکه نقش یابی شهرهای اداری ـ سیاسی جزء با خواسته دولتها و قدرت عمومی امکان پذیر نیست(فرید 1375 : ص 316)

نقش دولتها و تصمیمات سیاسی و اقتصادی آنها بسته به متمرکز بودن یا نبودن امور سیاسی و اجتماعی کشورها، اثرات خارجی متفاوتی از خود برجای می گذارند. در نظام سرمایه داری ، نقش دولتها در فرایند توسعه شهرها، چندان چشمگیر نبوده است، ولی در اقتصاد برنامه ریزی شده، دولتها مهم ترین نقش را دارند.. آنها سیاست های اقتصادی را تعیین می کنند و سرمایه را در مسیر های تعیین شده بکار می گیرند. در نتیجه، از توسعه شهرهای بسیار بزرگ جلوگیری می کنند . در نواحی نا مساعد، حقوق و دستمزد بیشتری می پردازند و به توسعه شهرهای میانی و کوچک و سرمایه گذاری در آنها اولویت می دهند (شکوئی 1373 : ص 339).

بنابراین دولتها با دو اهرم یعنی عامل سیاسی و عامل اقتصادی در طوا تاریخ و به ویژه در قرن حاضر در شکل گیری سکونتگاههای انسانی موثر بوده اند و شهرها را به عنوان مهمترین نمود فضایی سکونتگاههای انسانی در سطح زمین تحت تاثیر مستقیم و غیر مستقیم خود قرار داده اند و در رشد و توسعه و عقب ماندگی شهرها موثر بوده اند.

رشد و توسعه شهرها، و تبعات آن موضوع بررسیهای علمی به ویژه از سوی دیدگاهها و مکاتب فکری مختلفی چون دیدگاه وابستگی، دیدگاه اکولوژیک ، دیدگاه اقتصاد سیاسی و غیره قرار گرفته است، از آنجا که هر فضای جغرافیای در وهله اول تحت تاثیر تحولات اجتماعی ـ اقتصادی و سیاسی گذر زمان خود می باشد و از عوامل موثر بر این فضا چون عامل سیاسی و اقتصادی تاثیرات فراوان می پذیرد و در نتیجه رشد و توسعه شهرها به عنوان پیامد چنین تحولی ، تحت تأثیر آنها قرار می گیرد. در این ارتباط با توجه به موضوع تحقیق به بررسی و توضیح دیدگاه اقتصاد سیاسی فضا و سپس نظریه دولت و شهر نشینی پرداخته می شود.

**2-5 عوامل گسترش شهرها**

انقلاب صنعتی و بدنبال آن تحولاتی که به انقلاب در امر شهر نشینی در نیمه دوم قرن 91 انجامید، استقرار انسان در شهرها را به گونه دیگری جلوه گر ساخت. مهمترین عواملی که رواج شهرنشینی و پیدایش شهرهای بزرگ انجامید به قرار زیرند: (شیعه، 1378 : 14 و 15)

**1 ـ تحول در حمل و نقل و سرعت مبادلات :**  این تحول ، سرعت حرکت بشر را به چند برابر سرعت حرکت قبلی رسانید. در این مورد اختراع اتومبیل، قطار و هواپیما را همراه با توسعه و بسط شبکه راهها می توان ذکر نمود.

**2 ـ پیدایش تخصص و تقسیم کار:** در کلیه امور شهرهای پس از انقلاب صنعتی، با تحول در امر صنعت، احتیاج به نیروی ماهر و متخصص، روزبروز بیشتر حس می گردید.

**3ـ ازدیاد جمعیت :** در اثر پیشرفت علم طب و کاهش بیماریها ، خاصه بیماریهای اپیدمی و همه گیری، ساختن دارو ها ، واکسن ها و امثال آنها از یکسو و بالا رفتن سطح بهداشت عمومی از سوی دیگر، کاهش مرگ و میر را به دنبال داشت و به یکباره جمعیت جهان را چندین برابر ادوار قبل رسانید.

**4 ـ توسعه مهاجرتها :** با تغییر شکل انحاء مختلف تولید و تنوع فعالیتها و مشاغل از کشاورزی و دامداری به صنعتی ، مردمروستا ها به شهرها سرازیر شده و به سکونت در شهرها پرداختند.

**5 ـ تمرکز صنعت و تجارت :** ایجاد کارخانه های بزرگ در مناطقی که دارای شرایط بهتری مثل دسترسی به مواد اولیه، جمعیت متخصص، موقعیت مناسب و امثال آن بود، تمرکز صنایع خاصه صنایع تکمیلی و وابسته به صنایع بزرگ را به دنبال داشت که در کنار یکدیگر در شهرها متمرکز شدند، در اثر آن توسعه راه و افزایش رقابت های اقتصادی، توسعه تجارت بوجود آمد.

**6 ـ توسعه مراودات اقتصادی :**  در این تحول، اقتصادهای بر مبنای عملکردهای منطقه ای به رقابت بایکدیگر پرداختند که خودبخود افزایش تولیدات و وجود بازارهای خرید و فروش بزرگ را به دنبال داشت.

**7 ـ بالا رفتن سطح درآمد:** در اثر اشتغال به کارها و حرف مختلف در شهرها خودبخود میزان درآمد شهرنشینان، خاصه در شهرهای بزرگ، به مراتب بهتر از نقاط دیگر و روستاها بود و این خود جلب جمعیت از نقاط روستایی به سوی شهرها گردید.

**8 ـ تنوع در مشاغل :** در شهر های ماقبل صنعت، مشاغل محدود و مشخص بود. در حالیکه در دوران پس از آن شهر نشینان می توانستند در مشاغل مختلف به کار بپردازند.

**9 ـ پیدایش و گسترش وسایل ارتباط جمعی :** اختراع ماشین چاپ و سایر وسایل ارتباط جمعی مثل ؛ رادیو، تلویزیون و تلفن، سرعت مبادله افکار را افزایش داد و از این نظر مردم جهان بهم نزدیکتر شدند عوامل فوق و در نتیجه این نوع زندگی بشر، در فرم و سیمای شهری و وضعیت اجتماعی شهرها تغییرات اساسی را باعث شد.

**2-6 گسترش افقی و فیزیکی شهرها**

گسترش افقی شهر واژه ای است که در نیم قرن اخیر در قالب اصطلاح اسپرال ( رشد بی قواره و بی رویه) در ادبیات پژوهشهای شهری وارد شده است سابقه و پیشینه این اصطلاح به اواسط قرن بیستم باز می گردد، زمانی که در شهرها استفاده بی رویه از اتومبیل شخصی و توسعه سیستم بزرگراهها، بسط فضاهای شهری در امریکا رونق گرفت و این امکان را برای شهروندان فراهم آورد که با تسهیلات ارتباطی از فضاهای درونی شهر خارج شده و با عدم محدودیت این کشور، در حاشیه ها و نواحی مساعد و خوش آب و هوای اطراف شهرها ساکن گردیدند. (Hess2000.p4) . گرچه متعاقب آن این سبک توسعه شهری به عنوان الگویی برای دفاع در مقابل جنگهای هسته ای بکار رفت. ولی به هر حال در ابتدا یک پدیده برنامه ریزی نشده بود. این نوع توسعه نا موزون شهری که اصولاً در اراضی آماده نشده شهرها اتفاق می افتد نتایج بسیاری ازجمله، افزایش زمینهای بلا استفاده، افزایش سهم فضاهای باز، کاهش تراکم جمعیت، گسستگی بخشهای شهری و جدایی گزینی اجتماعی را به همراه داشت (Hess2001.p4) امروزه با فراگیر شدن اثرات گسترش افقی شهرها ، مفهوم اسپرال در اکثر کشورهای جهان با ماهیت، شاخصها و نتایج مختلفی بکار برده می شود. در آمریکا که مهد کاربرد این مفهوم است اسپرال موضوع جذاب و داغ روز شده است در این کشور رشد جمعیت تنها عامل افزایش مقدار کاربری زمین نبوده است بلکه شتاب در تصرف زمین با افزایش محدوده شهرها بیش از رشد جمعیت شهری موثر بوده است در اکثر شهرهای بزرگ این کشور افزایش سهم زمین هر خانواده در طی سالهای مختلف گویای رشد وسیع شهر است به عنوان مثال بین سالهای 1940 تا 1970 جمعیت پرتلند دو برابر اما مساحت شهر چهار برابر شد (Hess2000.p3) . علاو بر کشور امریکا موضوع اسپرال شهری در مشرق زمین و ازجمله در کشور چین مورد مطالعه قرار گرفته است هرچند بنیانهای اسپرال در چین متفاوت از امریکاست ولی شباهت هایی در این زمینه دیده می شود اصلی ترین تفاوت اسپرال در چین و امریکا این است که در امریکا ثروتمندان با سکونت در حومه ها و تخلیه بخش مرکزی به اسپرال دامن می زنند و در صورتی که در چین، بخش مرکزی شهرها از اهمیت بالایی برخوردار است و مورد توجه ثروتمندان می باشد در اینجا گروهی که موجب پیدایی این چدیده می شوند فقرا هستند که نتوانسته اندر در مرکز شهر سکونت نمایند و مجبور به حاشیه نشینی و زشد افقی شهر شده اند (Zhang2000:p125) در چین بین سالهای 1990 تا 1995 جمعیت شهری 6/21 درصد افزایش یافته است در حالیکه مساحت شهرها در همین مدت 4/90 درصد افزایش یافت و این نشان می دهد رشد فیزیکی شهر بسیار شدیدتر از رشد حمعیت شهری اتفاق افتاده است، اداره آمار چین در یک تحقیق نشان داده است بین سالهای 1986 تا 1996 به میزان 8/5 میلیون هکتار از زمینهای کشاورزی این کشور از بین رفته و یا تغییر کاربری داده است که از این میزان 52/18 درصد آن زیر ساخت و سازهای شهری رفته است این بدین معنی است که حدود یک پنجم خسارت به زمین های کشاورزی ، نتیجه رشد شهری در این کشور بوده است.

اسپرال شهری در جهان سوم از ویژگیهای شهرهای بزرگ است اما زیر ساخت ها و زمینه های متفاوتی را ارائه می دهند در این رابطه توجه به اسپرال شهری در امریکای لاتین نسبت به ایالات متحده بسیار متفاوت است در این مورد می توان گفت که اولاً فرایند شهرنشینی در اغلب کشورهای لاتین با تاخیر صورت گرفته است و در جریان آن نفوذ سنتی و قوی شهرهای بزرگ و سرمایه داری با الگوی کاملاً تمرکز یافته بر رشد فضایی نواحی پیرامون منجر شده است، ثانیاً اسپرال شهری در اغلب نواحی شهری امریکای لاتین چشم اندازی از فقر، بد شکلی و الگوی غیر قانونی از کابری زمین همراه با فقدان ساختار و شالوده های اساسی تسهیلات عمومی و خدمات شهری را نشان می دهد. این الگو تفاوت آشکاری با الگوی ایلات متحده دارد (Hadly2000:p5) . بنابراین اسپرال و گسترش افقی شهرها در هر فضای جغرافیایی، تحت مکانیزمها و تحولات اجتماعی ـ اقتصادی به ویژه تحت تأثیر اقتصاد ـ سیاسی فضا ظاهری متفاوت بر حای گذاشته است. به نظر می رسد این امر در شهرهای کشورهای در حال توسعه ، نوعی شدت یافتن رشد شهری خارج از ضوابط و اصول شهر سازی و ساز و کارهای مدیریت شهری اتفاق افتاده باشد.

**2-7 نقش و عملکرد شهر**

شهرها بر مبنای کار و فعالیتی که انجام می دهند و نقش و وظیفه ای که در مقیاسهای مختلف جغرافیایی می توانند بر عهده داشته باشند با معیارهای مختلف ارزیابی می گردد. بر مبنای شرایط صنعتی، تجاری، حمل و نقل، توریستی، فرهنگی، زیارتی، دانشگاهی و بالآخره اداری و خدماتی شهرها می توانند بر عهده داشته باشند، بر مبنای موقعیت و اهمیت هریک از این وظایف در سطح منطقه ای و ملی قابل سنجش و ارزیابی است. به علاوه نقش و کار شهرها با درصد اشتغال جمعیت فعال در هر یک از این فعالیتها و خصیصه های مشترک آنها و اینکه با نقش معینی که بر حیات اقتصادی ـ سیاسی، اجتماعی خود تداوم بخشیده اند قابل طبقه بندی است. دانشمندان نظریات و معیارهای ارزیابی متفاوتی را در این مورد اعلام کرده اند. در این میان تقسیم بندی و شناسایی نقش و کار شهرها بر مبنای ترکیب مشاغل اجتماعی جمعیت در سه گروه شغلی، کشاورزی، صنعتی و خدماتی متداول تر و جامع تر می باشد. با این همه باید در نظر داشت که سطوح متفاوت توسعه اقتصادی، ویژگیهای جغرافیایی ناحیه ای و فرهنگی ف تصمیم گیریهای سیاسی وشرایط اجتماعی در تحول و شکل یابی نقش و کار شهرها اثر انکارناپذیری دارد. در حقیقت نقش و کار شهرها انعکاسی از ترکیب مشاغل اجتماعی همان شهر است. طبقه بندی شهرهای ایران بر مبنای کاز و نقش آنها برای اولین بار توسط دکتر یداله فرید با استفاده از مدل ژاکلین بوژوگارنیه و ژرژشابو و با آگاهی از روشهای اجرایی چانسی هاریس آمریکایی، گنارالکساندرسن و پیرژرژ اعلام و ارزیابی شده است. در این مدل با ایجاد رابطه بین نیروی انسانی فعال جذب شده در گروههای سه گانه مشاغل اجتماعی و انتقال درصد دیاگرام انتخاب می کند به کار ونقش شهر می توان پی برد. در این روش گروه اول مشاغل اجتماعی شامل نیروی انسانی وابسته به بخش کشاورزی، جنگلبانی، صید ماهی و استخراج معدن می باشد. گروه دوم شامل نیروی انسانی فعال در صنایع و ساختمان و گروه سوم به نیروی انسانی جذب شده در بازرگانی و خدمات و کلیه خدماتی که در گروه اول و دوم نمی توانند جای بگیرند را در بر دارند. (نظریان، 1377 : 179 و 180)

بطور کلی، هر شهر بایستی یک یا چند نقش عمده را ایفا نماید؛ و یکی از علل وجودی شهرها نیز، ایفای نقشی است که بر عهده دارند. تقسیم بندی شهرها، از نظر نقش و وظیفه ای که بر عهده دارند، مبین این نکته نمی باشد که اگر شهری وظیفه خاصی را ایفا نماید، مطلقاً نوع یا انواعی از وظایف دیگر را انجام نمی دهد. ( شیعه، 1378: 68)

**2-8 طرحهای مختلف توسعه شهری**

**2-8-1 شهر ستاره ای** **(شعاعی)**

وجود شبکه راههای اصلی و پر رفت و آمد که در مسیرشان معمولاً فعالیت های مختلف شهری و از آن جمله صنعت، انبار، نیازمندیهای وابسته و امثال آنها به وجود می آید و از طرفی وجود موانع و محدودیت های فیزیکی مثل کوهف دره، باتلاق، جنگل و نظیر آنها ممکن است که به شهر شرایطی را تحمیل کند که بافتی ستاره ای ( در طول شبه راههای اصلی) به خود بگیرد و در حوالی و محدوده های اطراف آن، اماکن مسکونی با سلسله مراتبی از شبکه های ارتباطی به وجود آید.

اگرچه گسترش شهر به صورت ستاره ای باعث خالی ماندن زمین در فاصله بین شعاعهای آن می گردد، ولی همین اراضی، بهترین موقعیت را جهت توسعه فضاهای سبز ، جنگل کاری و پارک فراهم می آورد.

در طرح ستاره ای ف شهر دارای یک مرکز اصلی بوده و مراکز فرعی در طول شعاعهای منشعب از مرکز شهر پخش می گردند. که در حقیقت خلا دوری نواحی مختلف شهر را از مرکز شهر تا اندازه ای پر می کند، و مشکل تمرکز و استقرار جمعیت، کالا و خدمات را در مرکز شهر کاهش می دهد.

مدل ستاره ای بیشتر الگوئی جهت شهرهای متوسط تا بزرگ است. این الگو می تواند دارای یک هسته مرکزی با کاربردهای متفاوت باشد.

بطور کلی در فواصلی از این طرح، اتوبانهای کمربندی باعث اتصال شعاعها به یکدیگر می گردند. در اطراف اتوبانها ، هیچگونه توسعه ای وجود ندارد. اتوبانها در محل تقاطع یا شعاعها، به نواحی مختلف شهر پیوند می یابند. این فرم نتیجه منطقی گسترش شهرهای متمرکز می باشد که در طول جاده های خارج از شهر شروع به گسترش می نمایند.

توسعه شهر به صورت ستاره ای ، یک مدل متمرکز و فشرده را با یک مرکز اجاره می دهد و حمل و نقل عمومی را به مرکز شهر می کشاند، به نحوی که تمام شهر و مردم آن به مرکز شهر دسترسی دارند، که ازجمله مزایای طراح محسوب می شود. همچنین وجود فضاهای سبز که به فضای روستایی نیز دسترسی دارند، محیطی را جهت پیاده روی ، دوچرخه سواری و اسب دوانی و گردش میسر می سازند این طرح، پایه و اساس طراحی شهرهای واشنگتن، مسکو و کپنهاک بوده است. بعضی از این ویژگیها نیز در بسیاری از شهرهای قرن نوزدهم و اوئل قرن بیستم وجود دارد. نکته قابل ذکر آنکه ، تثبیت این مدل به ندرت امکان پذیر می باشد. زیرا جهت حفظ بافت آن، کنترل و مراقبت زیادی لازم است ( حفظ فضاهای سبز میانی از آن جمله است) ثانیاً، هر اندازه که از مرکز شهر دور شویم، اهمیت اتوبانهای حلقوی بیشتر می شود. ازجمله معایب این طرح آنکه با توسعه شهر شعاعهای شهری از یکدیگر فاصله می گیرند که این مشکل فقط با ایجاد اتوبانهای حلقوی مرتفع شده و ادامه توسعه را ممکن می سازد. اگرچه طرح ستاره ای دارای دسترسیهای خوب و امکان توسعه ای بر اساس یک شبکه حمل و نقل عمومی است ولی همانطور که بیان گردید قابلیت اجرایی و کنترل فضاهای سبز از جمله معایب آن به شمار می آید.

**2-8-2 شهر خطی**

اساس طرح توسعه خطی، بوسیله سوریائی ماتا از اهالی اسپانیا (1920 ـ 1844) و در قرن نوزدهم عنوان گردیده است. این طرح در توسعه و بازسازی شهر لندی، در دوران پس از جنگ جهانی دوم مورد توجه قرار گرفت. طرح خطی، توسعه شهر را به تبعیت از راه آهن، شاهراهها، شبکه های عمده ارتباطی، رودها و کانالهای آبی به صورت خطی و در نواحی اطراف این مسیرها می کشاند. از جانب دیگر، چنین مسیرهایی می توانند به نحوی توسعه یابند که فضاهای سبز، باغها، مزراع و پارکها را از بین نبرده و به مسئولین امور شهر امکان بسط و توسعه شهری را بدهند. اساس طرح خطی بیشتر برای راههائی است که از آنها راههای فرعی دیگر منشعب شده و به قسمتهای مختلف شهر منتهی می شوند.

شکل شهر، نوع مشاغل و نقش خیابانها با دور شدن از مرکز طرح خطی که شهر بر اساس آن بنا شده ، تغییر می یابد. چه بسا ممکن است که مراکز صنعتی و تولیدی در یک طرح این خط و سایر مشاغل در قسمت دیگر آن قرار گیرند. بزرگترین اشکالی که بر طرح توسعه خطی شهر مرنبط است آنکه، توسعه شهر موجب فاصله گرفتن نواحی مختلف آن از مرکز شهر می شود. توسعه خطی شهر، مراکز فرعی دیگر به وجود آید تا بتواند خلا دوری نواحی جانبی توسعه خطی را به نحوی کاهش دهد.

سیستم ارتباط خطی را، می توان با هدایت جریان ترافیک کانالهای اختصاصی دیگر ، متعادل ساخت که بعضی از آنها رفت و آمدهای عبوری و بعضی دیگر ارتباطات محلی را سرویس می دهند. در این قسمت، راه اصلی توسط راههای فرعی منقطع می گردد. ازجمله مزایای طرح خطی آن است که در هیچ جای شهرف مرکز عمده ای که تراکم ز ا باشد وجود ندارد. همه به نسبت مساوی به خدمات، مشاغل و زمین باز دسترسی دارند. به عنوان مثال، مدارس در فواصل معین که بطور پیاده بتوان به آن رسید، قرار گرفته اند.

فرم قدیم مدل خطی را می توان در روستاهای کنار جاده ها، در میان دره ها، سواحل دریاها و رودخانه ها و کانالهای آب جستجو کرد. این طرح برای اولین بار در سال 1882 برای شهر مادرید پیشنهاد گردید.

ایده سوریائی مانا در بسیاری از ممالک به صورت یک پیشنهاد تئوریک و در رابطه با فرمهای شهری مطرح شده است. به عنوان مثال این طرح در آمریکا توسط چاملی در طرحی بنام شهر جاده ای در فرانسه توسط لوکوبوزیه مبنا قرار گرفته و فرانک لویداریت نیز در ایده خود از آن استفاده کرده است. برای آینده شهر استالینگراد در شوروی و گسترش شهر ورشو در لهستان نیز این فرم مطرح بوده است.

این نکته قابل ذکر است که تا کنون این طرح در هیچ جای دنیا بطور کامل اجرا نشده است. مگر آنکه بطور کلی ایده توسعه خطی شهر مورد انتقاد بسیاری از صاحبنظران است. ازجمله نواقص طرح فواصل میان عناصر مختلف شهر نسبت به شهرهای متراکم است، که مخارج ایجاد تأسیسات زیر بنایی را فوق العاده سنگین نموده و میزان جمعیت پذیری شهر را نیز با مشکلاتی موجه می سازد. هرچند تمام مردم در مسیر جاده ها زندگی خواهند کرد ولی وسایل حمل و نقل عمومی در تمام نقاط قادر به توقف نبوده و فقط در ایستگاههای مشخص می توانند متوقف شوند. بنابراین هرچند که تمام نقاط شهر در مسیر راهها است، ولی در میانه مسیرها قابلیت دسترسی کمتر خواهد بود . این مسئله در مورد اتومبیل شخصی هم وجود دارد. ولی در مقیاسهای کوچکتز وسائط حمل و نقل، این مسئله به نحو مطلوب تری حل می گردد چون وسیله نقلیه چه دوچرخه چه موتورسیکلت و چه اتومبیل در هر نقطه ای قادر به توقف خواهند بود.

**2-8-3 شهر گسترده ( شطرنجی)**

این طرح متاثر از افکار دانشمندان امریکائی است. در این طرح با تکیه بر توسعه شبکه راهها و ساختن جاده های متعدد گسترش شهرها و نواحی جمعیتی آنها به صورت پراکنده پیشنهاد می شود. نمونه اجرا شده آن را می توان در طرح کلی شبکه های ارتباطی لوس آنجلس در آمریکا مشاهده کرد . شهر لوس آنجلس به صورت شهر هزار گونه معرفی شده است. بدان دلیل که علیرغم طرح گسترده خود، مرکب ز گره هایی است که بخشهای بزرگی را اشغال کرده و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی مثل تراموا را غیر ممکن می کند . ولی در عوض، راه را در جهت استفاده از اتومبیل شخصی مهیا می سازد. آنچه که در طرح گسترده مشاهده می شود عدم وجود سیمای شهری در مرکز شهر است. زیرا همه تاسیسات و خدمات شهری در همه جای شهر بطور یکسان و هماهنگ ادامه پیدا می کند.

از فرانک لوید رایت به عنوان واضع این طرح سخن به میان می آید . رایت پیشنهاد می کند که به هر کسی یک تا یک و نیم هکتار زمین واگذار گردد که در آن به کشاورزی بپردازد. و همانطور که مشاورزی اساس تولید غذایی افراد را تشکیل می دهد، آنها کارگر صنعتی هم باشند و مثلاً دو روز در هفته را نیز به کار در بخش صنعت بپردازند و از این طریق هر فرد در ادامه حیات خودش دخیل باشد. بزرگترین مشکل این طرح وجود فاصله هایی است که در نقاط مختلف آن وجود دارد. پس از توسعه شهر، جهت رسیدن از نقطه ای به نقطه دیگر، بعد مسافت، مدت زمان زیادی را مصرف خود خواهد داشت. در این زمینه تکیه فرانک لوید رایت بر وسیله نقلیه است. وی امید دارد که روزگاری اختراع هلیکوپتر تکمیا شده و بدینوسیله مسئله بعد مسافت در شهرها را حل کند.

طرح گسترده فاقد مرکزیت شهری است و در حقیقت دارای توسعه ای نا محدود خواهد بود. توسعه طرح در جهت وجود عوارض طبیعی مثل کوه، دریا، باتلاق و مانند آنها متوقف می شود.

از فرم گسترده می توان برای هر دو هدف متضاد استفاده نمود . یکی برای جوامعی با تمرکز و تراکم بالا یا یک جامعه کاملاً فرد گرا و این نیز بدان دلیل است که خود فرد گسترده، حالتی فرد گرا دارد.

در این طرح سلسله مراتب خیابانها را به راحتی می توان امکان پذیر نمود. بعلاوه، بدون آنکه اصل تئوری گسترده تغییر یافته باشد، می توان شبکه های شطرنجی نامرئی را نیز در آن به وجود آورد.

از نظر تاریخی طرح گسترده از دوران باستان در کشورهایی مثل چین وژاپن و مصر ( کاهون) دارای سابقه است. همچنین شهرهای مستعمراتی که در یونان اروپای قرون وسطی و شهرهای اسپانیولی و آمریکائی شکل گرفتند بیش و کم دارای چنین مدلی بودند.

در رابطه با معایب و انتقاداتی که از مدل گسترده می شود، نکاتی قابل ذکر است. این مدل نمی تواند بدون انتها مطرح باشد و اگر گسترش آن بی انتها باشد مرکز آن متراکم گردیده و رفت و آمد نیز افزایش خواهد یافت. این فشار بر تمام خیابانهایی که هیچ فرقی با هم ندارند وارد خواهد آمد. وقتی تمام خیابانها مشابه به یکدیگر باشند؛ رفت و آمدهای غیر معقولی به وجود می آید و نواحی درونی تمام بلوکها مورد تهاجم قرار خواهد گرفت. همچنین اگر خیابانهای مورب وجود نداشته باشد سفرهای طولانی را در پی خواهد داشت و اگر خیابانها مورب باشند مثل شهر واشنگتن با تقاطعهای متراکم و نا متعادلی روبرو می گردند. اگرچه این انتقادات به درجه بندی و طبقه بندی کردن راهها و با استفاده از یک فرم کلی و بزرگ شطرنجی قابل حل و یا کاهش است، ولی این کار زمانی عملی است که خیابانهای فرعی حالتی غیر شطرنجی داشته باشند. به پیچ و خم دادن به فرم گسترده و ایجاد فضاهای متنوع ( در حالی که خواص اصلی را نگهدارند) مشکلات مورد انتقاد کاهش می یابد.

**2-8-4 شهر در مدل حلقه ای**

در این طرح دور تا دور بافت را گره های شهری به وجود می آورد و در امتداد خطوط اصلی حمل و نقل آن فضای شهری گسترش می یابد. در حقیقت، این توسعه خطی شهر را یاد آور می شود که خطوط آن به جای آنکه به صورت مستقیم ادامه یافته و از مرکز قاصله گیرند، به شکل دایره ای و به موازات مرکز شهر حواشی ناحیه مرکزی و بافتهای اطراف آن را احاطه می نماید.

در این طرح، با توجه به اینکه شبکه ارتباطی و فعالیتها شکل حلقه ای یا زنجیره ای به خود می گیرند، هیچ نقطه ای از شهر دیگر نبایستی فاصله ای زیاد داشته باشد، تا مشاغل و مراکز مختلف فعالیتهای شهری بتواند در طول این محیط دایره ای شکل به ایفای نقش خود بپردازند. بعضی از شهرهای هلند بر اساس این طرح پیاده شده اند و شهرهایی نظیر هارلم، آمستردام، واترخت تا حدی با این طرح مطابقت می کند. در این طرح تمام مراکز موجود به زمینه ها میان مراکز فعال شهری تقسیم و پخش می گردد.

**2-8-5 توسعه درد آور شهری ( زاغه ها و حلبی آبادها)**

زاغه ها و حلبی آبادها تأسف بارترین شکل توسعه درهم و بی قواره شهرهاست. این مساکن اکثراً در پشت دروازه های شهرها ساخته می شود و گاهی با بطن شهر نیز جوش می خورد. دوگانگی در نظام اقتصاد سرمایه داری به افراد کم درآمد امکان سکونت در محلات مطبوع و پر رفاه شهر را نمی دهد و آان را به کنار شهرها، آن جا که بهای زمین ارزان و ناچیز می راند. این امر باعث می شود که طبقه فقر و گرسنه شهری از بازار کار و اشتغال دور بماند و جز با پرداخت تعرفه حمل و نقل سنگین نمی توانند روزانه جابجا شوند و در جریان کاریابی قرار گیرند.

مصالح به کار رفته در ساخت این مساکن حزن انگیز، جز تخته پاره و بلوکهای سیمانی یا سقفی از حلبی های کهنه و فرسوده چیز دیگری نتواند بود. بسیاری از شهرهای جدید در کنار و بطن خود با چنین سیمایی روبرو هستند( فرید 1368: ص 163)

**2-8-6- ساخت دوایر متحد المرکز ( نظریه ارنست برکس)**

این طرح به عنوان نظریه ای متحد المرکز شناخته شده است. الگوی ساخت شهر بر این اصل استوار است که توسعه شهر از ناحیه مرکزی به طرف خارج شهر صورت گرفته و تعدادی مناطقه متحد المرکز را تشکیل می دهد.

این مناطق باناحیه مشاغل مرکزی شروع شده و بوسله منطقه در حال تحول احاطه می شود. که خود در حال تبدیل به ادارات و صنایع سبک بوده و یا به واحدهای مسکونی کوچکتری تبدیل می شوند. این قسمت ناحیه ای است که مهاجرین شهر به طرف آن جلب می گردند. و به نوبه خود یا مسکن کارگران است یا محل بعضی از ساختمانهای قدیمی شهر بالاخره منطقه سفر کنندگان در بیرون منطقه ساخته شده شهر قرار دارد. قسمت اعظممنطقه سفر کنندگان احتمالاً صورت اراضی باز است. اما دهکده هایی در داخل آن وجود دارد، اغلب خصوصیات خود را تبدیل به سکونتگاههای خوابگاهی می نمایند. (شیعه،1369 : ص 60)

**2-8-7 بافت ستاره ای**

نظریه مناطق متداخل ارنست برگس ( ساخت دایره ای) نشان دهنده حالتهای یک شهر ساکن و ثابت نیست، بلکه در بیشتر موارد به علت رشد و توسعه شهر، متحرک و غیر ثابت به نظر می رسد.

توسعه شهر نیز ممکن است به دو صورت انجام شود:

الف) توسعه شهر از اطراف خود

ب) توسعه شهر از طریق تمرکز در داخل آن ( شکوئی،1373 : ص 518)

به موازات افزایش جمعیت و در اثر ایجاد موج توسعه ، شهر به نواحی اطراف و بیرونی خود توسعه می یابد. حرکت جمعیت، تأسیسات، صنایع و سازمانهای شهری به اطراف شهر، به یک مقیاس صورت نمی گیرد. در مقیاس توسعه شهر، وجود موانع طبیعی مانند شیب های تند، تپه ها و کوه ها عاملی بازدارنده است و لذا شهر یا بدان جهات توسعه پیدا نمی کند و یا در صورت توسعه، مشکلات و افزایش هزینه هایی را به دنبال دارد.

مسیرهای حمل و نقل، شاهراه ها، خیابان ها و خطوط آهن همه تحت تأثیر وجود عوامل نا منظم و نا مساعد طبیعی شهرها و اطراف آن واقع می شوند. چنین شبکه های ارتباطی سعی دارند که در شکل شعاعی بوجود آیند.

ولی عملاً تعداد معدودی از آنها به حداکثر ظرفیت و کارایی خود دست می یابند. لذا، امکانات دست یابی به مسیر های حمل و نقل، میزان تراکم را در سطح شهری افزایش می دهد و زمین های شهری با امکانات وسیع حمل و نقل نسبت به سایر زمین ها، دارای ارزش بیشتری می شوند.

در جریان دگرگونی هایی که در نتیجه عملکرد امکانات حمل و نقل و شبکه راه ها در سطوح شهری مشاهده می شود. شکل دایره ای مناطق تعدیل یافته و به شکل شعاعی و یا ستاره ای تبدیل می شود و به توسعه شهر، ساخت ستاره ای می بخشد ( شیعه، 1369 : ص 62)

**2-8-8 ساخت چند هسته ای ( نظریه ادوارد اولمن و چانسی هاریس)**

اساس این تئوری بر این اصل قرار دارد که شهرهای کوچک تنها دارای یک مرکز و یا هسته واحد می باشند. اما شهرهای بزرگ امروزی، همگی دارای هسته های متعددی هستند که در داخل شهر، ارتباط مسیرهای حمل و نقل، تشکیل این هسته ها را امکان پذیر می سازند.

در شهرها، مسیرهای حمل و نقل از یک سری ایستگاههای خطی ، در طول مسیرشان برخوردارند. در مجاورت این ایستگاهها و از جمله ایستگاه راه آهن، تراکم محدودی از فعالیت های تجاری ظاهر می شود. فرودگاه ها، جهت تمرکز پاره ای از فعالیت تجاری، زمینه مساعدی می یابند. در داخل شهر نیز، فعالیت های اقتصادی در تقاطع وسائل نقلیه و مسیرهای اصلی شهر که قابل دسترسی اکثریت مردم شهر است، توسعه می یابند. با تکمیل عملکرد های وسائل نقلیه و شبکه راهها، توسعه قسمت هایی از شهر، ساخت چند هسته ای به خود می گیرد و بر این روال به فعالیت می پردازد. لذا استفاده از اراضی شهر غالباً در اطراف چند هسته مستقل شهری تشکیل می شود نه در کناره های یک هسته یا یک مرکز معین عنوان هسته در این نظریه به فعالیت هایی اطلاق می شود که در اطراف خود به توسعه شهر امکان می بخشد. بخش مرکزی شهرها هسته ای از مناطق عمده فروشی و خرده فروشی بانک ها و دفاتر تجاری را در خود دارند.( شیعه 1381 : ص 64)

در پیدایش ساخت چند هسته ای شهر نظرهای مختلفی وجود دارد به طور نمونه چانسی هریس و ادوارد اولمن دراین مورد معتقدند که

الف) فعالیت های نا همسان و نا هماهنگ در منطقه ای از شهر ممکن است باعث ظهور هسته های جدید شهری گردد.

ب) فعالیت های ویژه تخصصی در منطقه ای از شهر به ظهور هسته های جدید می انجامد.

ج ) بعضی از فعالیت های شهری در منطقه ای از شهر تمرکز و تراکم می یابد و هسته جدید را بنیان می نهد.

د) وجود تفاوت فاحش در میزان «اجاره» بعضی از فعالیت های شهری را در منطقه محدود و مقید می سازد ... امکان ظهور هسته جدید را فراهم آورد. هارولد مه یر در زمینه علل پیدایش ساخت چند هسته ای شهر بر عامل استفاده از « اتومبیل» بسیار تاکید می کند.

ریچارد چورلی و پترهاگت جغرافیدان انگلیسی تعداد و موقع هسته های اصلی شهر را مربوط به وسعت جمعیت و عوامل تاریخی آن می دانند. از طرفی ساخت کلی شهرها نیز باعث ظهور هسته های جدید می شود و غیره را می توان اشاره کرد( شکوئی 1373 : ص 522 تا 524)

**2-9 تعریف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری**

برنامه ریزی کاربری اراضی شهری ، سازماندهی مکانی و فضایی فعالیتها و عملکردهای شهری براساس خواستها و نیازهای جامعه شهری است و هسته برنامه ریزی شهری را تشکیل می دهد . به عبارت دیگر برنامه ریزی کاربری اراضی ، علم تقشیم زمین و مکان برای کاربردها و مختلف زندگی است که به منظور استفاده موثر از زمین و انتظام فضای مناسب و کارآ صورت می گیرد . در این برنامه ریزی تلاش می شود که الگوهای اراضی شهری به صورت علمی مشخص شود و مکانیابی فعالیتهای مختلف در شهر در انطباق و هماهنگی با یکدیگر و سیستمهای شهری قرار گیرد . برنامه ریزی کاربری اراضی شهری به مثابه سلسله اقداماتی نظام یافته است که برای رفع نیازهای مادی و فرهنگی انسان که به نوعی با زمین مرتبطند صورت می گیرد . تعاریف فوق را می توان چنین خلاصه کرد :

رو برنامه ریزی کاربری اراضی شهری ، مجموعه ای از فعالیتهای هدفمندی است که محیط مصموم را سامان می بخشد و در حد مقدور ، خواسته ها و نیازهای جوامع شهری را در استفاده از اراضی فراهم می آورد .

**(** پور محمدی، 1389: ص3 **)**

**2-10 اهداف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری**

پس از شناسایی مسائل و مشکلات تعیین اهداف بر اساس فرصتها و تحدیدها مهمترین گام در برنامه ریزی است .در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری اهداف به دو دسته تقسیم می شود :کلان و خرد .

**2-10- 1 اهداف کلان**. اهداف ایده آل و مطلوب بلند مدت ،کیفی و مبهمی هستد که از ارزشها و آمال جامعه نشات می گبرند .بر این اساس اهداف کلان در برنامه ریزی کاربری اراضی شامل موارد جدول 2-2 می شود .

جدول( 2-2) اهداف کلان در برنامه ریزی کاربری اراضی

|  |  |
| --- | --- |
| نوع هدف | موارد عمده |
| 1.اهداف زیست محیطی | پیشگیری از تخریب زمین ،حفظ پیوند شهر و طبیعت ،توسعه منابع،حفظ منابع تاریخی و فرهنگی،گسترش فضای سبز،مکانیابی صنایع و خدمات مزاحم،ایمنی از سوانح |
| 2.اهداف اقتصادی | استفاده بهینه از زمین ،پیشگیری از سوداگیری زمین،تعدیل حقوق مالکیت،استفاده از اضافه ارزش زمین در جهت منافع عمومی |
| 3.اهداف اجتماعی | کاهش نابرابری در استفاده از زمین ،افزایش تسهیلات و خدمات عمومی ،گسترش فضاهای جمعی،بهسازی بافتهای قدیمی ،زیبا سازی محیط شهری،تقویت هویت محله ای ،اعتلای کیفیت کاربریها و غیره . |
| 4.اهداف کالبدی –فضایی | توزیع متعادل کاربریها ،پیشگیری از تداخل کاربریهای ناسازگار،حفظ تناسب در توسعه عمودی و افقی ،تشویق تنوع و اختلاط کاربریها ،حفظ تناسب میان توده و فضا ،تدوین معیارها و استانداردهای مناسب کاربری و غیره . |

**(** پور محمدی، 1389: ص4 **)**

**2-10-2 اهداف خرد یا ویژه**.این اهداف وسیله ای برای دستیابی به اهداف کلان و نقطه ای است که برای دستیابی به آن کوششهای برنامه ریزی شکل می گیرد .اهداف خرد یا ویژه در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری

عبارتند از :

**1.کارآیی** .این هدف از طریق تشخیص مناسب ترین نوع استفاده از یک قطعه زمین که بیشترین فایده را با کمترین هزینه به دست می دهد ،حاصل می شود و به واسطه همین امر توسعه شهر بصورت منطقی و با در نظر گرفتن رفاه عمومی صورت می گیرد و سلامتی مردم نیز تضمین میشود و با مکان یابی منابع آلوده ساز در خارج از منطقه شهری از آثار آلودگیهای مختلف شهری و کانونهای آلوده ساز ساز جلوگیری میگردد .

**2.برابری** .هدف برنامه ریزی کاربری زمین از برابری این است که با کاربری صحیح و برنامه ریزی شده دسترسی تمامی گروهها را به تسهیلات مورد نیاز و همچنین توزیع منافع حاصل از آنها را بطور برابر و متوازن برای گروههای مختلف جمعیت شهری فراهم آورد .

**3.پایداری** .پایداری در کاربری اراضی به این معنی است که از امکانات و توان بالقوه هر قطعه زمین چنان بهره گیری شود که این توان نه تنها کاهش نیابد و از بین نرود بطور مداوم بر ظرفیت و ایستایی آن افزوده گردد .

**4.رفاه عمومی** .یکی از عوامل مهم و موثر در تعیین اهداف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری ،ملاحظات رفاه عمومی است .عوامل تعیین کننده رفاه عمومی عبارتند از :

الف )تندرستی ب)ایمنی ج)آسایش و د)امنیت .

در تامین تندرستی و ایمنی جامعه به این نکات توجه می شود :

الف )در نظر گرفتن تمهیداتی در برابر بیمارستانهای مسری و حفاظت مراکز بهداشتی

ب)برخورداری از روشنایی مناسب و تابش خورشید و حفظ زیبایی متعادل .

ج)محافظت در برابر آلودگی (آلودگی آب و هوا ،صدا و غیره)

د)ایجاد فرصتهایی برای زندگی خانوادگی .

عوامل تعیین کننده دیگر مانند آسایش و راحتی بیانگر دسترسی آسان ساکنان به خدمات و امکانات شهری است .هدف سازگاری و امنیت نیز با جنبه های ادراکی محیط شهری یا با دلپذیر بودن محیط شهری با کار و زندگی و اوقات فراغت و تلاش برای رفع مخاطرات محیط طبیعی و محیط مصنوعی در مکان گزینی فعالیتهای مختلف ارتباط دارد .(همان ،1389:ص 6)

**2-11 فرایندبرنامه ریزی کاربری اراضی شهری**

فرایند برنامه های کاربری اراضی شهری به مثابه زمینه های دیگر برنامه ریزی از درک پدیده برنامه ریزی (تعریف مساله یا مشکل) شروع و پس از تدوین اهداف و تعیین اولویتها به تولید راهبردها و ارزیابی و اجرا منجر می شود و این روند بصورت ممتد و دورانی ادامه می یابد .توالی مرتبط و مطلوب در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری در شکل 1-1 آمده است .این شکل فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهری را بصورت ساده تری متشکل از سه مرحله با طرح سه سئوال مطرح میکند :

1 )شناخت وضع موجود 2)تعیین اهداف و 3)روش کار

فرایند فوق در برنامه ریزی کاربری اراضی شامل گامهای ذیل است :

**گام اول)**تعریف مساله.در مدل برنامه ریزی کاربری اراضی شهری تعریف مساله در برگیرنده عنوان روشن و موجز مساله ،تعیین ابعاد و زمینه ها و تجزیه و تحلیل ساختار آن است .

**گام دوم)**تدوین اهداف و مقاصد.اهداف و مقاصد در برنامه ریزی کاربری اراضی ارتباط نزدیکی با تعریف مساله دارد و شامل محدوده کلی مساله و بطور کلی مقاصد و نتایجی است که راه حلها در صدد دستیابی به آنها هستند و اصولاً تا حد امکان باید بصورت کمی بیان شوند تا سطوح نسبی دستیابی به آنها ممکن و قابل مقایسه باشد .

**گام سوم)**تعیین رهنمودهای کلی در جهت ارائه راه حلها برای تصمیمات برنامه ریزی و اجرایی .

**گام چهارم )**ارزیابی طرحها و انتخاب .

**گام پنجم)**اجرا و کنترل پیشرفت کار .

شکل2-1 فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهری

2 . جمع آوری اطلاعات 1.شناسایی مساله 10.ارائه نتایج و تغییر شرایط

**1**.**شناخت وضع موجود**

**3.روش کار**

2.تعیین اهداف

3 .تجزیه و تحلیل اطلاعات 9.اجرای برنامه ها و پروژه ها

4 .تعیین اهداف 8.تبدیل طرح به برنامه ویژه

5 .ارائه راه حلها برای طرح 6.مقایسه راه حلهای طرح 7.انتخاب طرح

(پورمحمدی 1389 :ص34)

**2-12 طبقه بندی کاربریهای شهری**

اراضی شهری بطور کلی به دو گروه عمده زمینهای دایر و بایر تقسیم می شود .زمینهای دایر زمینهایی هستند که زیر ساخت و ساز رفته اند ،اما زمینهای بایر یا خالی زمینهایی هستند که کاربری شهری خاصی ندارند .هر یک از دو گروه که در مطالعات شهری زمینهای پر و خالی قلمداد میشوند طبقه بندیهای مختلفی دارند که به آنها اشاره می شود :

**2-12-1 طبقه بندی زمینهای دایر**

1.مسکونی :تراکم کم ،تراکم متوسط ،تراکم زیاد ،تراکم ویژه .

2. تجاری :مراکز تجاری شهری (بازار ،دفاتر خدمات عمده فروشی،بانکها و غیره) ،مراکز تجاری محلی و خرده فروشی و همچنین بازارهای غیر دائمی(بازار روز،هفتگی و غیره).

3.آموزشی :مهدکودک ،کودکستان،دبستان و دبیرستان

4.آموزشی حرفه ای : مراکز آموزش حرفه ای ،هنرستانها،دانشگاهها و مراکز آموزشی پیش از دبیرستان.

5.فرهنگی :اماکن تاریخی و فرهنگی (موزه ،کتابخانه ،سالن اجتماعات و غیره)

6.مذهبی :مسجد ،تکیه،امامزاده و اماکن مذهبی اقلیتها .

7.خدمات جهانگردی و پذیرایی : هتل ،مهمانسرا ،مسافرخانه ،اردوگاههای جهانگردی و همچنین رستوران،قهوه خانه و غیره .

8 .درمانی :بیمارستان ،درمانگاه ،خانه بهداشت،مراکز پزشکی و غیره .

9.بهداشتی :حمام عمومی ،آبریزگاه ،رختشویخانه و غیره .

10.ورزشی :تاسیسات ورزشی (استادیوم ،سالن سرپوشیده و غیره )و فضاهای باز ورزشی .

11.اداری :مراکز اداری دولتی ،نهادهای عمومی و مراکز اداری خصوصی .

12.فضای سبز : فضاهای سبز عمومی (پارکها) ،فضاهای تفریحی و بازی بچه ها ،فضاهای سبز حفاظت شده ،پارکهای جنگلی ،باغات و فضاهای سبز خصوصی و مزارع و اراضی کشاورزی .

13. مناطق نظامی .

14.صنعتی :مراکز صنایع سنگین ،صنایع مزاحم(آلودگی زا) ،صنایع سبک و کارگاههای غیر مزاحم .

15. تاسیسات و تجهیزات شهری :مراکز تاسیسات شهری (آب ،برق،تلفن،فاضلاب و غیره) و همچنین تجهیزات شهری (آتش نشانی،مراکز جمع آوری و دفع زباله ،کشتارگاه ،غسالخانه،گورستان و غیره ) .

16.حمل و نقل و انبارها :پایانه ،فرودگاه ،تاسیسات بندری ،گمرک،ایستگاه راه آهن ،سردخانه،انبار،سیلو،پارکینگهای عمومی و غیره .

17.سایر کارکردهای شهری .

**2-12-2 اراضی بایر یا بدون استفاده شهری**

1.اراضی بایر بلااستفاده 3.پهنه های آب

2.اراضی جنگلی 4.اراضی محصور خالی

5.اراضی در دست ساختمان 6.سایر اراضی

هدف از مطالعه و طبقه بندی اراضی خالی تصمیم گیری در مورد تناسب آنها برای انواع کاربردهای مختلف(صنعتی،مسکونی و غیره)در آینده بر اساس اصول و معیارهای علمی است .عوامل مهمی در طبقه بندی اراضی خالی شهری به این شرح دخالت دارند :

1.ویژگیهای طبیعی زمین مانند شیب و اندازه و مساحت قطعات

2.دسترسی به تسهیلات زیربنایی لازم

3.ارزش زمین

4.هزینه درآمد ناشی از توسعه اراضی خالی

5.موجود بودن زمین برای توسعه(تمایل مالک زمین و غیره)

برای آشنایی با نحوه طبقه بندی اراضی خالی شهری بر اساس معیار دسترسی به تاسیسات زیربنایی به دو مورد اراضی خالی مناسب برای توسعه صنعتی و مسکونی در جدول 2-3 و 3-3 اشاره می شود.

جدول 2-3 طبقه بندی اراضی خالی مناسب توسعه صنعتی بر اساس دسترسی به تسهیلات زیربنایی

|  |  |
| --- | --- |
| درجه یک | دسترسی به تمامی تسهیلات نظیر آب لوله کشی ،فاضلاب،نیرو،راه آهن شهری و منطقه ای |
| درجه دو | دسترسی به تمامی تسهیلات بجز آب لوله کشی |
| درجه سه | دسترسی به تمامی تسهیلات بجز آب لوله کشی و فاضلاب |
| درجه چهار | دسترسی به تسهیلاتی بجز آب لوله کشی ،فاضلاب و نیرو |
| درجه پنج | دسترسی به تسهیلاتی بجز آب لوله کشی ،فاضلاب،نیرو و راه آهن شهری |
| درجه شش | دسترسی به تسهیلاتی بجز آب لوله کشی ،فاضلاب ،نیرو ،راه آهن شهری و منطقه ای |
| درجه هفت | بدون هیچ دسترسی |

جدول 2-4 طبقه بندی اراضی خالی مناسب توسعه مسکونی بر اساس دسترسی به تسهیلات زیربنایی

|  |  |
| --- | --- |
| درجه یک | دارا بودن نقشه ثبتی(نقشه مالکیت) و دسترسی به تمامی تسهیلات(آب،برق،فاضلاب،نیرو و راه) |
| درجه دو | دارا بودن نقشه ثبتی و دسترسی به تمامی تسهیلات بجز آب |
| درجه سه | دارا بودن نقشه ثبتی و دسترسی به تمامی تسهیلات بجز آب و فاضلاب |
| درجه چهار | نقشه ثبتی و دسترسی به تسهیلات زیربنایی |

(پور محمدی 1389 :ص34)

**2-13 استانداردهای فضا و مقیاس عملکردی کاربریها**

هر فعالیتی در شهر شعاع عملکرد خاصی دارد که به آن آستانه فعالیتی نیز گفته میشود .طبق این ویژگی سطح متناسبی از کالبد یک شهر به آن فعالیت اختصاص می یابد .از آنجا که این خصیصه بنا به خصوصیات اقتصادی،اجتماعی و فرهنگی منطقه مورد مطالعه از شهری به شهر دیگر متفاوت است ،بنابراین به منظور برخورد واقع بینانه در برنامه ریزی ،شناخت و مطابقت آنها ضرورت دارد

شاید آسانترین روش برآورد زمین مورد نیاز برای کاربریهای مختلف همان روش محاسبه نیاز واقعی شهر در زمان حال و تعمیم و تطبیق ارقام و کمیتهای به دست آمده با آینده باشد ؛هر چند به دلیل تفاوت در سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها نمی توان استاندارد واحدی را برای تمامی کشورها در نظر گرفت . (پورمحمدی ،1389 :ص35)

**2-14 معیار های مکان یابی در بر نامه ریزی کاربری اراضی شهری**

معیار های مکان یابی و مطلوبیت در کاربریهای شهری

تعیین اصول دقیق مکانیابی فعالیتهای مختلف در شهر به دلیل ماهیت پویای مسائل شهری اگر نه غیر ممکن بدون تردد بسیار دشوار است . آنچه در این فصل بررسی می شود اصول کلی مکانیابی و مطلوبیت در کاربریهای شهری است . همان طور که پیشتر اشاره شد هدف اصلی از سلسله اقدامات برنامه ریزی کاربری اراضی شهری تاًمین رفاه اجتماعی و اقتصادی شهروندان است . معیارهای مکان گزینی که در راستای هدف فوق قرار می گیرد عبارتند :

ا**لف ) سازگاری .** یکی از اهداف اصلی برنامه ریزی کاربری اراضی شهری مکانیابی مناشب کاربریها و جداسازی کاربریهای ناسازگار از یکدیگر است . مثلاً سعی می شود کاربریهایی که آلودگیهایی از قبیل دود ، بو و صدا تولید می کنند دور از مناطق مسکونی و اجتماعی استقرار یابند . در مقابل ، فعالیتهایی که مکمل یکدیگرند در کنار هم جایابی می شوند . کاربریهای سرویس دهنده با ترتیب اولویت همجواری نیز مشخص می شوند . برای نمونه در ضوابط مربوطه به کاربری مسکونی ، سرویس دهنده بی کالبد ( فضای باز ، گذران اوقات فراغت و کاربری تفریحی مثل پارک ) ، بهداشتی و درمانی ، آموزشی و تجاری به ترتیب از اولویت همجواری برخوردارند .

**ب ) آسایش .** فاصله و زمان ، عوامل مهمی در اندازه گیری میزان آسایش و راحتی انسانها به شمار می آید ، چرا که بر اثر تامین آنها سهولت دسترسی به خدمات شهری که یکی از اهداف مهم برنامه ریزی شهری است میسر می شود .

**ج ) کارآیی** . یکی از عوامل اصلی تعیین کننده مکان کاربریها در شهر ، الگوی قیمت زمین شهری است ؛ به لحاظ اینکه هر کاربری از لحاظ اقتصادی و سرمایه گذاری تابعی از قیمت زمین و هزینه های متصور بر آن است که بر اساس شیوه تحلیل هزینه و منفعت معین می شود .

**د ) مطلوبیت .** مطلوبیت و دلپزیری در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری یعنی تلاش در جهت حفظ و نگهداری عوامل طبیعی ، ایجاد فضاهای باز و دلپذیر ، چگونگی شکل گرفتن راهها ، ساختمانها و فضای شهری

**هـ ) سلامتی** . اعمال ضوابط محیطی و بهداشتی مناسب برای کاهش آلودگی حاصل از کاربریهای مختلف و با رعایت استانداردهای بهداشتی برای تامین سلامتی محیط زیست انسانی یکی از اهداف مکانیابی کاربریها است .

**و ) استانداردهای ایمنی .** هدف از این کار به طور کلی حفاظت شهر در مقابل خطرهای احتمالی است . خطرهای بلایای طبیعی مانند سیل ، زلزله ، طوفان و آتشفشان و غیرطبیعی ، مانند همجواری منطقه صنعتی با منطقه مسکونی که با اصل سازگاری مورد اشاره مقایرت دارد و سایر مواردی که به نحوی ضریب ایمنی و امنیتی شهر را تضعیف می کنند . (همان، 1389 : ص 93-94)

**2-15 مکاتب و نظریه های بر نامه ریزی کاربری اراضی شهری**

**نظریه توسعه پایدار کاربری زمین** :مبانی نظری این رویکرد بر نگهداری منابع برای حال وآینده ازطریق استفاده بهینه از زمین و واردکردن کمترین ضایعات به منابع تجدید ناپذیر مطرح است (زیاری ،1381: 18)

**نظریه فرهنگ گرایی**: این نظریه محورهای معنوی را بر محورهای مادی و کل شهر را بر اجزاء آن و مفهوم فرهنگی شهر را بر مفهوم مادی آن مقدم می شمارد (زیاری ،1381: 14)

**نظریه طبیعت گرایی**: این نظریه آزادسازی انسان و رهایی وی را از محیط مصنوع و استقرار در طبیعت و توجه به کاربری های طبیعی به عنوان اوقات فراغت توصیه می نماید(زیاری ،1381:14)

**نظریه سلامت روان**: این نظریه به مشارکت شهروند در شکل بخشیدن به شهر را توصیه می نماید این نظریه نقش برنامه ریزی را به عنوان عاملی در کاهش بزهکاری گوشزد می کند و دیدی هجران زده نسبت به شهر های بزرگ صنعتی دارند. این گروه مسئله سرانه ها ، آستانه ها و معیارهای مناسب در زندگی (کاربری اراضی شهری) را مطرح می کند(زیاری ،1381: 16)

**نظریه نقش اجتماعی زمین** : زمین از نظر ارزش و نقش اجتماعی در آسایش ، امنیت ، زیبایی ، رفاه و کیفیت زندگی بشری تاثیر اساسی دارد(زیاری ،1381 :6 ).

**نظریه نقش اقتصادی زمین**: بسیاری از نظریه پردازان معتقدند که زمین به عنوان ثروت ملی محسوب می شود. بنابراین بازار زمین و مسکن یک بازار عادی نیست؛ چون نبایستی با تقاضا تطبیق داده شود (زیاری ،1381: 7). نظریه نقش کالبدی : نظریه برنامه ریزی فضایی معتققداست ، کاربری زمین شهری باید به ادراک زیبایی ، هویت فضایی و احساس تعلق به محیط زیست پاسخ دهد(زیاری ،1381: 9).

**2-15 -1مکتب كاركردگرایی**

كاركردگرایی در لغت به معنای كار ویژه،‌نقش و وظیفه می‌باشد و نتایج حاصله و آثار عینی پدیده‌های اجتماعی را در برمی‌گیرد؛ و در اصطلاح كاركردگرایی «مكتبی كه به موجب آن، جامعه همچون مجموعه‌ای است از نهادهای وابسته به هم، كه هر یك در ثبات كلی جامعه نقشی دارند؛ یعنی سازمان اجتماعی در ذات خود دارای نظم و انسجام و وحدت است. در این سازمان كه به مثابه یك ارگانیسم زنده عمل می‌كند، اندامها و قسمتهای مختلف، دارای نقشهای حیاتی و تكمیل كننده هستند و وجود آنها بخاطر دوامی كه می‌آورند، ضروری است.( آقا بخشي، علي و مينو افشاري راد؛ 1374، ص 132)

کارکرد گرایی براساس اصول خردگرایی و هزینه- منفعت ، نحوه ی استفاده و بهره گیری از اراضی شهری ، نیز به عنوان ابزاری در جهت تسهیل کارکدهای شهری و تقویت کارایی شهری ، تلقی گردید و ضرورت «استفاده ی منطقی» و «استفاده بهینه» از زمین و فضا در دستور کار قرار گرفت(زیاری ،1381:ص 12).

مکتب این پایان نامه از مکتب کارکردگرایی می باشد.

**2-15 -2مکتب ساختارگرایی**

ساختارگرایی یک روش تحلیل است که مبتنی بر نظریه زبان شناختی و اندیشه انسان شناختی است و به روابط میان عناصر موجود در یک نظام توجه دارد و نه خود این عناصر(آسابرگر،115:1385).

مکتب ارائه شده بوسیله اتزیونی بوسیله سایر جامعه شناسان نیز مطرح گردیده است که جزء مدرنترین مکتب و تئوری سازمان و مدیریت بشمار می رود و هدف آن تکمیل نقائص و نارسائیهای مکتبهای کلاسیک و نئوکلاسیک می باشد . بدین معنی که اولا جنبه های انسانی و غیر انسانی را متقارنا مورد توجه قرار می دهد ثانیا ریشه و مایه اصلی آن همان نظریه بوروکراسی است . در واقع ساختگرایان نوعی نظریه بوروکراسی مدرن بوجود آورده اند که دارای ویژگیهای زیر است

1- بر تئوری سیستم استوار است هم از منطق سیستم بسته و سیستم باز پیروی می کند و به هر دو جنبه انسانی و غیر انسانی توجه می کند .

2- با تئوریهای اقتضائی هماهنگ و متفق القول است و از روش تحلیل تطبیقی و نسبی پیروی می کند

3- از قضایا و تئوریهای رفتاری سازمان نیز بهره می بر

از نظر نویسنده مکتب ساختگرایان در زمره گروه مکتب رفتاری سازمان قرار دارد و مکتب بوروکراسی وبر در گروه مکتب کلاسیک قرار دارد. یعنی نویسنده مکتب وبر را مکتب ماشینی عنوان می دهد ومکتب ساخت گرایان را در زمره مکتب رفتار سازمانی و جزء مکتب انسانی – ماشینی به حساب می آورد .(فرزاد نجاتی:1385)

علت توجه به کاربری زمین :در برنامه ریزی توجه به کاربری زمین در برنامه ریزی ، می تواند به 5 قسمت تقیسم شود : قسمت اول ، اهداف خاص و اصول مربوط به واحدهای مسکونی ، تفریحی ، آموزشی و استفاده های صنعتی زمین است و استانداردهای موجود برای چنین استفاده هایی را بر می شمارد. قسمت دوم ، بر ماهیت و الگوی توسعه در داخل مرز های شهر تاکید می کند . قسمت سوم، با دقت بیش تری به ناحیه ای که عمدتاٌ زمین توسعه نیافته شهر و ناحیه ی نفوذ شهر است نگاه می کند. چهارمین قسمت ، تجزیه ، تحلیل و نتایج بخش های قبلی را فراهم می آورد و طرح هماهنگ و جامع استفاده از زمین برای شهر و ناحیه ی نفوذش ، شامل نواحی تفریحی ، آموزشی و سایر ضروریات ، وسائل تفریح و آسایش که برای سرویس دهی مردم تحت تاثیر ، الزامی است را پیشنهاد می کند. قسمت پنجم، جزء کاربری زمین را کشف و ابزاری که می توانند برای اجرای طرح های پیشنهادی استفاده شوند را می شناسد(سیف الدینی،1381: 153).

مکتب این پایان نامه از مکتب کارکردگرایی می باشد.

**منابع و ماخذ**

1. ابراهيم زاده و نصيري ،1383 ، شهرنشيني شتبابان روند ها و پيامدها < ماهنامه اطلاعات سياسي و اقتصادي شماره 237
2. اطهاري ، كمال ، 1379 ، راهبرهاي توسعه و راهبرهاي شهرسازي ، ماهنامه اطلاعات سياسي و اقتصادي شماره 31
3. امير انتخابي ، شهرام ، 1385 ، نگاهي به شكل گيري و توسعه شهر هشتپر ، مجله آموزش جغرافيا ، شماره 3
4. اميري ، نوالدين ، 1382 ، انطباق تئوري هاي شهرسازي با شهرهاي ايران ، مورد پژوهش بندر بوشهر
5. اماني ، مهدي ، 1381 ، انفجار شهر ها ، پيام سال بيست و سوم شماره 26
6. امير احمديان ، 1380،تالش ولايتي تاريخي ، فصل نامه تحقيقات تالش شماره اول پاييز 1385
7. اصلاح عرباني ، ابراهيم ، 1387 ، گيلان شناسي چاپ اول انتشارات گروه پژوهشگران ايران
8. ايستگاه كليماتولوژي پيلمبرا (نهالستان ) شركت جنگل شفارود سالهاي 1367-1387
9. پرومحمدي، محمد رضا ، 1382 ، برنامه ريزي كاربري اراضي شهري تهران ، انتشارات سمت
10. پايلي يزدي و رجبي سناجردي ، 1382 ، نظريه هاي شهر و پيرامون ، تهران انتشارات سمت
11. توفيق ، فيروز و ايرج صديقيان ، 1374 ، كشاورزي در طرح كالبدي ، مجله اقتصادي كشاورزي و توسعه سال سوم شماره 11
12. خليلي عراقي ، منصور 1366 ، شناخت عوامل موثر بر گسترش بي رويه شهر تهران دانشگاه تهران
13. رضويان ، محمد تقي ، 1381 ، مديريت عمران شهري ، انتشارات پيوند نو .
14. رضواني ، علي اصغر ، 1381 ، تحليلي از ويژگي هاي شهري در ايران ، تهران ، دانشگاه علم و صنعت
15. رضواني ، علي اصغر ، 1381 ، رابطه شهر و روستا ، تهران ، نشر ماكان
16. رهنمايي ، محمد تقي ، 1369 ، مجموعه مباحث و روشهاي شهرسازي جغرافيا و انتشارات مركز مطالعات و تحقيقات شهرسازي و معماري ايران
17. رهنمايي ، محمد تقي ، 1371 ، توانهاي محيطي ايران ، تهران ، انتشارات مركز مطالعات و تحقيقات شهرسازي و معماري ايران
18. زنجاني ، حبيب اله ، 1371 ، جمعيت و شهر نشيني در ايران ، مركز مطالعات و تحقيقات شهرسازي و معماري ايران
19. زنجاني ، حبيب اله ، 1371 ، جمعيت و توسعه وزارت مسكن و شهرسازي و معماري ايران
20. زياري ، كرامت اله ، 1379 ، برنامه ريزي شهرهاي جديد ، چاژ دوم تهران ، انتشارات سمت
21. زياري ، كرامت اله ، 1381 ، برنامه ريزي كاربري اراضي شهر ها ، چاپ سوم انتشارات دانشگاه يزد
22. زمرديان محمد جعفر ، 1370، اصول و مباني عمران ناحيه اي ، كتابستان مشهد
23. سعيدي ، عباس ، 1381 ، مباني جغرافيايي روستايي ، انتشارات سمت
24. سعيد نيا ، احمد 1383 ، كتاب سبز شهرداري ها (شهرسازي ، تهران انتشارات سازمان شهرداري ها و دهداري ها ) .
25. سوداگر شريف ، 1369 ، رشد و روابط سرمايه داري در ايران مرحله گسترش شعله انديشه
26. سرشماري عمومي نفوس و مسكن شهرستان تالش از سال 75-65-55-1345 ، سازمان مديريت و برنامه ريزي استان گيلان
27. سرشماري عمومي نفوس و مسكن شهرستان رضوانشهر ، 1385 ، سازمان مديريت و برنامه ريزي گيلان
28. سازمان سهامي آب منطقه اي گيلان سال 1387
29. سازمان منابع طبيعي شهرستان رضوانشهر
30. سازمان محيط زيست شهرستان رضوانشهر
31. شاريه ران برنارد، 1373 ، شهر ها و روستاها ترجمه سيروس سهامي ، مشهد نشر نيكا
32. شكويي ، حسن و موسي كاظمي ، 1384 ، مباني جغرافيايي شهري ، انتشارات دانشگاه پيام نور
33. شكويي ، حسين و موسي كاظمي ، 1387 ، مولفه هاي اجتماعي ، اقتصادي توسعه پايدار شهري ، پژوهش موردي شهر قم ، مجموعه مقالات اولين همايش مديريت و توسعه پايدار در نواحي شهري دانشگاه تهران
34. شكويي ، حسين ، 1373 ديدگاه هاي نو در جغرافياي شهري ، انتشارات سمت
35. شعبه اسماعيل ، 1384 ، مقدمه اي بر مبناي برنامه ريزي شهري ، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ايران
36. شعبه اسماعيل 1381 شهر منطقه در ايران تهران انتشارات علم و صنعت
37. شالين ، كلود ، 1372 ، ديناميك شهري يا پويايي شهري ، ترجمه علي اصغر نظريان – مشهد آستان قدس .
38. فريد يداله ، 1375 ، جغرافياي شهر شناسي ، انتشارات دانشگاه تبريز
39. فرهنگ جغرافيايي روستاهاي كشور شهرستان تالش ، 1371 ، نشر سازمان نقشه برداري كشور
40. لويدهارنيك ، 1377 ، درآمدي بر پژوهش علمي در جغرافيا ، اهواز انتشارات چمران ، اهواز
41. لاهوتي حسن ، 1378 ، درآمدي بر پژوهش علمي در جغرافيا ، اهواز انتشارات چمران ، اهواز
42. مشهدي زاده ، ناصر، 1386 ، تحليلي از ويژگي هاي شهري در ايران تهارن ، دانشگاه علم و صنعت
43. محمد زاده ، 1376 ، درآمدي بر توسعه فيزيكي شتابان شهر ها ، ماهنامه اطلاعات سياسي و اقتصادي شماره 116
44. مظفري ، زيبا، 1384 ، توانها و محدوديتهاي توسعه فيزيكي شهر اسالم پايان نامه كارشناسي ارشد
45. معطوف شريف ، 1367 ، ارزيابي بازسازي شهر هويه ، تهران ، انتشارات دانشگاه تهران
46. معصومي اشكوري ، 1376 ، اصول و مباني برنامه ريزي منطقه اي رشت ، انتشارات سازمان مديريت و برنامه ريزي
47. مولايي ، نصراله ، 1377 ، برنامه ريزي توسعه خدمات زير بنايي و روبنايي در نواحي روستايي از ديدگاه جغرافيايي ، رساله دكتري دانشگاه علوم و تحقيقات
48. مولازاده ، سيد محمد علي ، 1379 ، ديدگاه هاي نظري چپ و راست در مديريت زمين شهري و نتايج آن فصلنامه تحقيقات جغرافيايي سال شانزدهم شماره 59-58
49. معاونت سنجش از دور جغرافيا – اداره كل جغرافيا 1382 ، فرهنگ جغرافيايي رودهاي كشور حوزه آبريز درياي خزر جلد دوم ، انتشارات سازمان جغرافيايي وزارت دفاع و نيروهاي مسلح
50. مهندسين مشاور ايران آمايش ، 1383 ، طرح هادي رضوانشهر
51. مهندسين مشاور بزرگ اميد سال 1384
52. مهندسين مشاور شهر و عمران 1367
53. هاكت پيتر ، 1373 ، جغرافياي تركيبي نو جلد اول انتشارات سمت
54. وزارت كشاورزي ، 1371 ، مطالعات صندوق نظامهاي بهره برداري كشاورزي ايران سيماي ممالك