

## بررسی علل و عوامل اثرگذار در فرایند\* شکل‌گیری و تکوین مناطق کلانشهری

خلیل حاجی پور\*\*

دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.  
(تاریخ دریافت مقاله: ۸۶/۱۲/۴، تاریخ پذیرش نهائی: ۸۷/۲/۷)

### چکیده:

"مناطق کلانشهری" یکی از مهم‌ترین پدیده‌های نوظهور قرن بیستم است که الگوهای متفاوتی از شهرنشینی، نظام اسکان، اندازه شهر، ساختار و سازمان فضایی را عرضه کرده است. این پدیده از نیمه دوم قرن بیستم به الگوی غالب شهرنشینی بدل شده و به ویژه در حوزه کشورهای "جنوب" نمود بیشتری داشته است به گونه‌ای که روند فزاینده کلانشهری شدن در کشورهای "جنوب" چه به لحاظ تعداد و چه از جنبه مقیاس، کشورهای پیشرفته را تحت الشعاع قرار داده است. این مناطق کلانشهری، تحت تاثیر مجموعه‌ای از نیروها و عوامل طبیعی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی و فناوری شکل گرفته و در ابعاد مختلف دگرگون یافته‌اند. نیروها و عوامل مختلف در طول زمان و بنا به مقتضیات مکانی در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه، مکانیزم و فرایند خاصی را در شکل‌گیری و تکوین مناطق کلانشهری طی نموده‌اند. پژوهش حاضر نشان می‌دهد که مجموعه‌ای از عوامل و نیروهای بیرونی همچون جهانی شدن، بازساخت اقتصادی (محو صنعت از شهرها، ظهور اقتصاد خدماتی و دانش پایه و ...) و انقلاب فناوری اطلاعات همراه با عوامل درونی همچون رشد جمعیت، مهاجرت، پراکنده‌رویی، اسکان غیررسمی و سکونتگاه‌های خودروی پیرامون کلانشهرها، حومه شهرنشینی، جنبه‌های نهادی (تفرق سیاسی، سیاست‌های ادغام و الحاق)، سرمایه‌گذاری زیرساختی و ساختار شبکه (حمل و نقل کلانشهری) از مهم‌ترین عوامل اثرگذار هستند که در طی یک فرایند مشخص به سازمان‌یابی فضایی و تکوین مناطق کلانشهری منجر می‌گردد.

### واژه‌های کلیدی:

مناطق کلانشهری، فرایند کلانشهری شدن، پراکنده‌رویی، تفرق سیاسی، بازساخت.

\* این مقاله برگرفته از مباحث رساله دکتری نگارنده با عنوان "تبیین فرایند شکل‌گیری و دگرگونی منطقه کلانشهری تهران" است که به راهنمایی جناب آقای دکتر اسفندیار زبردست در دانشکده شهرسازی پردیس هنرهای زیبای دانشگاه تهران در حال انجام است.

\*\* تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۷۰۱۰۵، نمابر: ۰۲۱-۲۲۳۷۰۱۰۵ • E-mail: hajipoor@ut.ac.ir

## ۱- مقدمه و طرح مساله

است؛ جهانی شدن و ظهور شهرهای جهانی در دهه پایانی قرن بیستم، مجدداً مقوله شهرهای بزرگ و نقش آنها را در توسعه به کانون توجه همگان تبدیل کرده است به گونه‌ای که پس از دو دهه امید به این‌که تمرکززدایی و سیاست‌های توسعه‌روستایی توانایی کاهش نابرابری‌های فضایی، اجتماعی و اقتصادی در مناطق و کشورها را داشته و فضائی متعادل‌تر و متوازن‌تر را به ارمغان خواهد آورد؛ اکنون، شهرها به طور اعم و کلان‌شهرها به طور اخص به حوزه نظر و عمل بازگشته‌اند و شهرهای بزرگ مجدداً به عنوان مراکز فرماندهی و موتورهای کلیدی رشد و توسعه اقتصادی مدنظر قرار گرفته‌اند (Kunzmann, 1998, 37).

و اما روند فزاینده کلانشهری شدن در غالب کشورهای در حال توسعه موجب بروز مسائل و مشکلاتی شده است که چالش عمده‌ای را فراروی تصمیم‌گیران و برنامه‌ریزان شهری نهاده است. عمده این مسائل و مشکلات نیز به دلیل عدم شناخت ماهیت و ابعاد پدیده مناطق کلانشهری و عدم تبیین درست و واقعی آنها است. چون‌که به نظر می‌رسد پدیده مناطق کلانشهری در کشورهای در حال توسعه، از یک سو در ریشه‌ها و بنیان‌های شکل‌گیری پدیده و از دیگر سو در طی فرآیند شکل‌گیری و تحول خود، با مناطق کلانشهری در کشورهای توسعه یافته دارای تفاوت مفهومی و ماهوی باشند و نیازمند بازشناسی و تبیین دقیق و همه‌جانبه است. از این رو با توجه به کمبود مطالعات و پژوهش‌ها در حوزه مناطق کلانشهری و عدم درک شرایط و ماهیت متفاوت برخورد با پدیده موضوع پژوهش، در حال حاضر در میان مسئولین و تصمیم‌گیران کارشناسان و حرفه‌مندان شهرسازی و حتی محققان و پژوهشگران این عرصه وحدت نظر و اشتراک عملی وجود ندارد و به نظر می‌رسد این اختلاف، بیش از هر چیز معلول فقدان شناخت، دانش و بینش کافی و عدم واقع‌بینی در خصوص مناطق کلانشهری است. لذا، مطالعه حاضر می‌تواند به عنوان گامی اولیه در جهت پرکردن این خلأ و تقویت بنیان‌ها و تحلیل‌های نظری و فراهم شدن بستر و زمینه‌ای برای پژوهش‌های آتی در حوزه مناطق کلانشهری کشور به طور عام موثر واقع شود. بر این مبنا، این مطالعه، دو هدف مشخص زیر را دنبال می‌کند:

- بررسی علل و عوامل موثر و نیروهای اثرگذار در شکل‌گیری، تکوین و دگرگونی مناطق کلانشهری
  - دستیابی به چارچوبی مفهومی برای بررسی فرآیند شکل‌گیری و تکوین مناطق کلانشهری در کشور
- به منظور دستیابی به اهداف مطالعه، ابتدا ماهیت، نقش و جایگاه مناطق کلانشهری در نظام اسکان و اقتصاد ملی و بین‌المللی بررسی شده است و در ادامه به علل و عوامل موثر در شکل‌گیری و همچنین تکوین و دگرگونی مناطق کلانشهری پرداخته شده است و در انتها نیز جمع‌بندی و نتیجه‌گیری مطالعات و بررسی‌ها ارائه شده است.

روند شهرنشینی و "کلانشهرگرایی"<sup>۱</sup> به مراتب با رشدی سریع‌تر از رشد جمعیت جهان در حال اتفاق است. بنا بر آمارها در سال ۲۰۰۰ تعداد ۳۰۰ ناحیه کلانشهری با جمعیت بیش از یک میلیون نفر وجود داشته است در حالی که این میزان در سال ۱۹۰۰ تنها برابر با ۱۲ ناحیه کلانشهری بوده است. شهرنشینی مداوم و به ویژه رشد شهرهای بزرگ به یکی از مهم‌ترین چالش‌های شهری کشورهای در حال توسعه در آینده تبدیل خواهد شد. پیش‌بینی شده است که در ۳۰ سال آینده با افزایش دو میلیارد نفر جمعیت شهرنشین؛ جمعیت نواحی شهری کشورهای در حال توسعه به دو برابر میزان فعلی برسد و انتظار می‌رود که تعداد شهرهای بزرگ کشورهای در حال توسعه از ۲۷۴ مورد در سال ۲۰۰۰ به ۴۲۶ شهر در سال ۲۰۳۰ افزایش یابد (۲۰۰۳، ۷ Buehler).

کلانشهری شدن پدیده‌ای جدید است که شبکه سکونتگاهی را در مقیاس ملی تحت تاثیر قرار می‌دهد و عموماً در شهرهای غیرکلانشهری که در مسیر تبدیل شدن به "کلانشهر"<sup>۲</sup> گام برمی‌دارند اتفاق می‌افتد. این فرایند در واقع پاسخی است به تغییرات اقتصاد پسا صنعتی که منجر به قطبی شدن و تاثیرات بیشتر کلانشهر می‌انجامد. "بورديو لپاژ" تمرکز عملکردهای کلانشهری، سازماندهی فضایی این عملکردها در شهر و شدت و دامنه میان‌کنش شهر و پیرامون را از مشخصه‌های این فرایند می‌داند و تجدید ساختار فضایی و اقتصادی که به وسیله فرایند کلانشهری شدن تحمیل شده است را به عنوان مشخصه اصلی کشورهای صنعتی غرب ذکر می‌کند (Bourdeau-Leapage, 2002). این "مناطق کلانشهری"، الگویی جدید و دیگرگون از شهرنشینی، نظام اسکان، اندازه شهر، ساختار و سازمان فضایی را مطرح کرده‌اند. این پدیده از نیمه دوم قرن بیستم به الگوی غالب شهرنشینی بدل شده و به ویژه در حوزه کشورهای "جنوب"<sup>۳</sup> نمود بیشتری داشته است به گونه‌ای که روند فزاینده کلانشهری شدن در کشورهای "جنوب" چه به لحاظ تعداد و چه از جنبه مقیاس، کشورهای پیشرفته را تحت الشعاع قرار داده است. از ۳۰ منطقه کلانشهری جهان در سال ۱۹۸۰ حدود ۲۱ مورد در کشورهای جنوب و تنها ۹ مورد در کشورهای پیشرفته قرار داشته‌اند و این در حالی است که این روند سبقت‌جویی به عنوان یک گرایش مسلط در این کشورها تداوم داشته و پیش‌بینی شده است که تا سال ۲۰۱۵ به ۲۴ مورد در کشورهای جنوب و تنها ۶ مورد در کشورهای پیشرفته خواهد رسید (UN, 2001, 240).

گرایش‌ها و روندهای کلان در سطح توسعه همچون شتاب و مقیاس گسترده تغییرات در بستر کنونی به صورت جهانی شدن اقتصاد و توسعه فناوری‌های نوین بنا به ماهیت، فضای کلانشهری را ترجیح می‌دهند و رقابت توسعه‌های ملی در چارچوب مناطق کلانشهری عمده کشورهای خلاصه و متمرکز شده

## ۲- ماهیت، نقش و جایگاه کلانشهر و مناطق کلانشهری

### ۲-۲- نقش و جایگاه کلانشهرها و مناطق کلانشهری در اقتصاد ملی و بین‌المللی

از اواسط دهه ۸۰ میلادی، و در نتیجه تحولاتی همچون جهانی شدن، جایگاه اقتصادی کلانشهرها، تحولات ساختاری اقتصاد کلان جهانی، تحولات سیاسی-اقتصادی و مواردی از این دست، تزلزلی در طرز تلقی منفی نسبت به رشد شهری و به طور مشخص کلانشهر، پدیدار شده است. مطالعات و بررسی‌های مختلف، همبستگی مثبت بین شهرنشینی و سرانه تولید ناخالص داخلی را اثبات نموده‌اند (UNCHS, 1996, 28). همچنانکه مطالعات متعددی نیز بهره‌وری سرانه بالاتر از میانگین ملی و سهم بیشتر از نسبت جمعیتی کلانشهرها در تولید کشورها را نشان داده است (UNCHS, 1993, 19). از این رو رشد اقتصادی کشور با رشد اقتصادی کلانشهر، همبسته است (صرافی، ۱۳۷۷، ۲۹) و همانگونه که سازمان ملل اشاره می‌کند "موفقیت‌های جهانی یک کشور بر دوش نیروهای محلی" استوار است و اغلب سرمایه‌گذاری‌ها، تجارت، جابجایی جمعیت و ... از طریق شهرهای اصلی و کلانشهرها هدایت و سازماندهی می‌شوند (UN, 2001).

مناطق بزرگ کلانشهری، نقش عمده‌ای در توسعه اقتصاد ملی بر عهده دارند و از آنها به عنوان موتورهای قدرتمند رشد اقتصادی یاد می‌شود که در مواردی با اقتصادهای ملی برابری می‌کند. به عنوان مثال تولید ناخالص داخلی سئول<sup>۵</sup> (GDP) برابر با تولید ناخالص داخلی آرژانتین است (Cohen, 1999, 2). در سال ۱۹۹۵، شهر سئول به تنهایی ۲۴/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را برعهده داشته است، در حالی که سهم منطقه کلانشهری سئول<sup>۶</sup> (SMR) از تولید ناخالص داخلی در حدود ۴۶ درصد برآورد شده است (Lo and Marcotullio, 2001, 16). مطالعات نشان می‌دهند که کلانشهرها بیشتر از سهم جمعیتی خود در تولید کالاها و خدمات ملی نقش دارند؛ بمبئی با جمعیت ۱۰ میلیون نفری (۰/۹ درصد از کل جمعیت هند) سهمی برابر یک‌ششم GDP هند را به خود اختصاص داده است (Cohen, 1999, 2) و یا کلانشهر مانیل با ۱۴ درصد جمعیت فیلیپین حدود ۳۳ درصد تولید ناخالص داخلی فیلیپین، کلانشهر بانکوک با ۱۰ درصد جمعیت تایلند حدود ۷۴ درصد تولید ناخالص داخلی تایلند، منطقه کلانشهری پاریس حدود ۲۹ درصد تولید ناخالص داخلی فرانسه، ساؤپولو با ۱۰ درصد جمعیت برزیل ۲۵ درصد تولید ناخالص داخلی برزیل و منطقه کلانشهری ژوهانسبورگ با ۲۰ درصد جمعیت آفریقای جنوبی حدود ۵۰ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور را تولید می‌کنند (زبردست، ۱۳۸۴ به نقل از UN, 2004).

### ۲-۱- نقش و جایگاه تاریخی کلانشهر در نظام اسکان

انگوتی رشد کلانشهری را یک "پدیده در حال تکوین تاریخی"<sup>۴</sup> می‌پندارد که با پیشرفت‌های مشخصی در رفاه مادی بشر همراه و همزمان شده است. به باور وی، کلانشهر به لحاظ کیفی، شکل معینی از اسکان است که روش‌های کیفی معینی از برنامه‌ریزی را نیز طلب می‌کند. کلانشهر و مسائل کلانشهری به واحد تحلیل مسائل شهری در جهان امروزی مبدل شده‌اند؛ به گونه‌ای که در قرن بیستم موضوع نابرابری‌های بین شهر و روستا به تدریج جای خود را به نابرابری‌های درون و میان مناطق کلانشهری داده است و از آنها به عنوان مسائل شهری عصر مدرن یاد می‌شود (Angotti, 1993, xv). به باور وی کلانشهر قرن بیستم صرفاً یک شهر بزرگ نیست بلکه به لحاظ کیفی شکل جدیدی از سکونتگاه انسانی است. تاریخ اجتماعی قرن بیستم بدون پرداختن به ارزش و اهمیت کلانشهر مدرن، به طور کامل درک نخواهد شد. در واقع کلانشهر، شهر قرن بیستمی است و همانگونه که آنتونی ساتکلیف اشاره می‌کند (۱۹۸۴، ۱) "آهنگ کلانشهرها سیاره ما را فراگرفته است" و یا براساس دیدگاه گاتمن (۱۹۸۹، ۱۶۸) کلانشهر مدرن، بزرگترین و پیچیده‌ترین مصنوعی است که بشر تا کنون تولید کرده است (Angotti, 1993, 1).

هانس بلامنفلد نیز صریحاً اشاره می‌کند امروزه هنگامی که صحبت از انقلاب شهری می‌شود، منظور "شهر مدرن" نیست بلکه مراد "کلانشهر مدرن" است. این تغییر نام نمایانگر این واقعیت است که دوره طولانی تحولات آرام و بطئی شهر به مرحله دگرگونی‌های بنیادی رسیده است. دوره‌ای که صرفاً تغییرات کمی ملاک آن نیست، دوره‌ای که سکونتگاه‌های انسانی با تغییرات کیفی و ماهوی روبرو شده‌اند به این معنی که کلانشهر مدرن، شکل بسیط و گسترش‌یافته شهرسنتی نیست بلکه الگوی جدیدی از اسکان را به نمایش می‌گذارد (Blumenfeld, 1972, 61).

به اعتقاد دوکسیادس نیز، در آغاز قرن بیستم است که "شهر" تغییراتی را آغاز می‌کند که موجب دگرگونی آن از یک "پولیس" به سوی ارگانیک‌تری جدید می‌گردد که تحت عنوان "متروپولیس" خوانده می‌شود. و از همین جاست که انسان به علت عدم توجه به این واقعیت که این شکل سکونتگاهی جدید صرفاً شکل بسط یافته و ایستای "پولیس" نیست بلکه در مقابل یک نوع شهر رشدیابنده و پویاست که تا قبل از این بشر آن را تجربه نکرده است؛ (در درک آن) کاملاً گمراه می‌گردد (Doxiadis, 1966, 52).

## ۳- علل و عوامل موثر در شکل گیری و تکوین مناطق کلانشهری

### ۳-۱- پیوند صنعتی شدن و شهرنشینی؛ ظهور کلانشهر و مناطق کلانشهری

اگرچه شهرها دارای تاریخی طولانی هستند اما رشد شهرهای بسیار بزرگ و گذار به یک جامعه شهری جهانی به ظهور شهرگرایی صنعتی در اوایل قرن بیستم برمی گردد (Pacione, 2005, 605). بایروچ<sup>۷</sup>، انقلاب صنعتی را نقطه عطف و عزیمت گاه تاریخ شهر و شهرنشینی می داند که عامل محرکه رشد حیرت آور شهرنشینی بوده است. وی ضمن اشاره به دوره های تحولات جمعیتی و میزان رشد جمعیت شهری، دوره کنونی را یک دوره انفجار شهری قابل توجه در جهان در حال توسعه توصیف می کند (به نقل از Kresel & Fry, 2005, 16).

گیلبرت و گاگلر نیز در کتاب خود با عنوان "شهرها، فقر و توسعه: شهرنشینی در جهان سوم" به صراحت، موضوع صنعتی شدن و توسعه صنعتی را یک از دلایل شکل گیری کلانشهرها و ابرشهرها در کشورهای در حال توسعه می دانند. به اعتقاد آنها صنعتی شدن پیامدهای مکانی و بازتاب های فضایی آشکاری داشته است. در سراسر جهان سوم، توسعه صنعتی در بزرگترین شهرها از سرعت بیشتری برخوردار بوده و تاکید بر رشد کلانشهر و ابرشهر در اولویت قرار داشته است (گیلبرت و گاگلر، ۱۳۷۵، ۹۰).

هانری لوفور نیز معتقد است که صنعتی شدن تنها در شهرنشینی است که به کمال می رسد و این شهرنشینی است که در حال حاضر بر تولید و سازمان یابی صنعتی غلبه دارد. صنعت که زمانی مولد شهرنشینی بود، اکنون محصول آن است (هاروی، ۱۳۷۹، ۲۷۲).

در واقع حجم، تنوع و آهنگ تغییرات ناشی از وقوع انقلاب صنعتی موجب دگرگونی هایی در ساختار و سازمان فضایی شهر شد که نقش، ماهیت و جایگاه شهرها به عنوان نوع برتر اسکان نیازمند تعریف مجدد شد. انقلاب صنعتی به همراه تولید انبوه و متمرکز از یک سو و گسترش و تسهیل شیوه های ارتباطی شهر با هاله پیرامونی خود، به تدریج سازمان و ساختار فضایی نوینی شکل داد که آشکارترین و برجسته ترین وجه آن گسترش فضایی شهر و رشد کمی آن بود.

در واقع آنچه کلانشهر را به منطقه کلانشهری تبدیل کرد انقلاب دوم تکنولوژیک بود. در انقلاب دوم تکنولوژیک کارخانه هایی که کوچک بودند تبدیل به مجتمع های عظیم صنعتی شدند. این پدیده ای است که تحت عنوان سرمایه داری سازمان یافته از آن یاد می شود. در انقلاب اول صنعتی، کارگاه ها و محوطه های صنعتی کوچک در درون مرزها و محدوده های شهری استقرار یافتند اما در انقلاب دوم به مدد فنآوری های نوین در حمل و نقل و ارتباطات، امکان استقرار محوطه های عظیم

کارگاهی صنعتی در پیرامون شهرها فراهم آمد و حوزه میان کنش جمعیت و فعالیت در منطقه ای وسیع گسترده شد<sup>۸</sup>. بنابراین در تبیین فرایند شکل گیری مناطق کلانشهری چه از جنبه های توسعه اقتصادی و چه از بعد فضایی می توان از دو مفهوم شهرنشینی و صنعتی شدن به عنوان دو فرایند همراه و همزاد نام برد. چنانکه هودر شهرها و مناطق شهری را به عنوان کاتالیزورها یا تسهیل کننده های یک فرایند طراحی شده می پندارد که برای درگیر شدن در تمامی فضای ملی شناخته می شوند (Hodder, 2000, 93) و یا فریدمن بر این باور است که رشد اقتصادی گرایش به شکل گیری در شهر دارد و از طریق این مبدا است که تحول و شکوفائی اقتصاد فضا سازماندهی می گردد. تصمیمات مربوط به مکان گزینی اغلب کارخانه ها، حتی در زمینه کشاورزی با ارجاع به شهرها و مناطق شهری اتخاذ می گردد (Fridman, 1966). از منظر فضایی نیز به طور کلی توزیع و تمرکز استقرار صنایع کارخانه ای در جهان بر روی نقشه ها، انطباق در خور توجهی را با کمربندهای شهری نشان می دهد (تولایی، ۱۳۷۵، ۱۱۸-۱۱۰).

### ۳-۲- فرایند باز ساخت و شکل گیری مناطق کلانشهری

از دهه ۱۹۸۰ به بعد و در بستر تغییرات آرام، تدریجی و تکاملی از یک سو و دگرذیسی ها و تغییرات ماهوی کلانشهرها از سوی دیگر، موضوعی که توجه محققین و پژوهشگران علوم شهری و منطقه ای را به خود مشغول کرده است پدیده تجدید ساختار یا بازساخت<sup>۹</sup> شهری است، به گونه ای که فرایند کلانشهری شدن در اکثر کشورها با پدیده ساختاریابی و سازمانیابی مجدد کلانشهری در زمینه های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی فضایی همراه بوده است. پدیده بازساخت اقتصادی که به گسترش نظام سرمایه داری و نظم جدید اقتصادی انجامیده است، تغییرات چشمگیری را در فرایند شهرنشینی و الگوهای توسعه شهری هم در جهان توسعه یافته و هم در کشورهای در حال توسعه به وجود آورده است. نتیجه اصلی این بازساخت اقتصادی در کشورهای توسعه یافته "افول صنعت"<sup>۱۰</sup>، "خدماتی شدن"<sup>۱۱</sup> و متعاقب آن "زوال شهری"<sup>۱۲</sup> و "شهرگرایی"<sup>۱۳</sup> است و در کشورهای در حال توسعه، صنعتی شدن فزاینده و به دنبال آن جذب جمعیت به شهرها و انفجار شهری و گسترش شیوه زندگی غربی بوده است و بر این اساس می توان چنین استدلال کرد که ساختار کنونی شهرها و ظهور اشکال فضایی جدید در مقیاس کلانشهری تا حد زیادی بازتاب و محصول فرایند بازساخت به طور عام بوده است.

فرایند محو صنعت از پهنه شهرهای اروپایی و جابجایی مکان گزینی صنایع در کشورهای توسعه نیافته و یا در حال توسعه از یکسو و خدماتی شدن و ظهور اقتصاد نوع سوم در شهرهای کشورهای جهان توسعه یافته، موجب تغییرات جدی و

نابرابری‌های فضایی، اجتماعی و اقتصادی در مناطق و کشورها را داشته و فضایی متعادل‌تر و متوازن‌تر را به ارمغان خواهد آورد؛ شهرها به طور اعم و کلان‌شهرها به طور اخص به حوزه نظر و عمل بازگشته‌اند. شهرهای بزرگ مجدداً به عنوان مراکز فرماندهی و موتورهای کلیدی رشد و توسعه اقتصادی مدنظر قرار گرفته‌اند" (Kunzmann, 1998, 37).

سابق بر این محققان شهری بر این باور بودند که شهرها، کلانشهرها و ابرشهرها شکل و شخصیت خود را عمدتاً از فرایندهای اجتماعی و اقتصادی در درون محدوده قلمرو ملی اخذ می‌کنند. اما اکنون، جهانی شدن و ظهور اقتصاد "بی‌مرز" در نتیجه توسعه سلسله‌مراتب نظام شهری بین‌الملل و تعاملات فرامرزی در پیوند مستقیم با تغییر شکل و ساختار شهری است. به گونه‌ای که پیوندهای درونی شهرها و کلانشهرهای اصلی در نظام شهری جهانی، در کانون یکپارچگی جهانی و جهانی شدن واقع شده است (Lo and Marcotullio, 2001, 39-40).

فرآیند جهانی شدن که اغلب با جریان، سیلان و ارتباط ویژگی می‌یابد به همراه پیشرفت‌های حیرت‌انگیز در فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات موجب دگرگونی مفهوم فضا و مکان و پیامد آن تحول در اندیشه به سازمان و ساختار فضائی شهرها و مناطق کلانشهری شده است. در واقع با آغاز عصر پسامدرن و به تبع آن روندهای کلان جهانی شدن نوعی سکونتگاه‌های جدید در حال شکل گرفتن و گسترش است که ابعادی گسترده‌تر و پیچیده‌تر از "کلانشهر" و "مجموعه شهری" دارد. "ادوارد سوها" ۱۴؛ از برجسته‌ترین جغرافی دانان و پژوهشگران شهرشناسی، با توجه به تحولات دوران "پسامدرن" مفهوم "فراکلانشهر" ۱۵ را در توصیف مناطق کلانشهری به کار گرفته است. از یک نظر می‌توان گفت که تحولات نظام سرمایه‌داری در عصر پسامدرن به تغییر در مناسبات فضائی و شیوه کار و سکونت منجر شده است. سکونتگاه‌های جدید از نظر فضایی متکی بر مرکز واحد و روابط مرکز پیرامون و سلسله‌مراتب نیست، بلکه بیشتر به صورت مجموعه‌ای پراکنده، چند مرکزی و شبکه‌ای عمل می‌کنند. این پدیده جدید تفاوت اساسی با مفهوم کلانشهر یا "متروپولیس" دارد و برای توصیف آن از مفهوم "مناطق کلانشهری"، "شهر-منطقه" یا "مناطق شهری چندمرکزی" استفاده می‌شود ۱۶. بر این اساس باید گفت که فرآیند جهانی شدن زمینه‌ساز مرحله جدیدی در سازماندهی فضا و سرزمین و سازماندهی فضاهای اجتماعی است.

### ۳-۴- پدیده پراکندروی ۱۷، تفرق سیاسی - نهادی و شکل‌گیری مناطق کلانشهری

موضوع پراکندروی و ارتقای کانون‌های جمعیتی پیرامون کلانشهرها به شهرهایی با موجودیت‌های مستقل که علیرغم یکپارچگی عملکردی با تشدیت و تفرق سیاسی - نهادی (مدیریت و برنامه‌ریزی) همراه بوده است، یکی از علت‌های عمده در شکل‌گیری و دگرگونی مناطق کلانشهری به حساب می‌آیند.

پراکندروی به معنی گسترش فضائی بی‌رویه و نامنظم می‌باشد که در نتیجه جابجایی و تغییر مکان فعالیت‌ها و جمعیت از

اساسی در شهر فراصنعتی به ویژه در ساختار و سازمان فضایی آن شده است. این جابجایی و پالایش عملکردی در درون شهر در مقیاس جهانی مطرح شد و از همین زمان است که تعبیر جغرافیایی و مرزبندی کشورهای "شمال" و "جنوب" مطرح می‌شود. بر مبنای تغییر در نقش و ماهیت شهر، شهرهای جهان اول یا کشورهای شمال ارزشمندتر و مهم‌تر از آنند که محل صنایع و فعالیت‌های تولیدی آلاینده باشند و این فرایند با جابجایی و مکان‌گزینی صنعت به سوی "جنوب" و حفظ و گسترش فعالیت‌های تخصصی سطح برتر، متنوع، پاک، سبز و دانش‌پایه در "شمال" محقق می‌گردد.

بر این مبنای، در سازمان و ساختار فضایی شهر فراصنعت نوعی تفکیک عملکردی رخ می‌دهد که موجب دگرگونی کالبد درون شهری و گسترش محدوده فیزیکی شهر به منظور پاسخگویی به استقرار عملکردهای جدیدی است که با تجدید ساختار اقتصادی، در درون مراکز شهری جایی برای آنها متصور نیست. طبیعی است که در این دگرگونی فعالیت‌های اقتصادی ساده‌تر نظیر کارخانه‌های صنعتی، صنایع تبدیلی، انبارها و تاسیسات حمل و نقل که ارزش افزوده کمی دارند، زمین‌بر بوده و به نیروی کار با تخصص بالا نیاز ندارند به حاشیه (شهرهای کوچک و متوسط، حومه‌ها و هاله پیرامون شهرهای بزرگ) رانده شده و همراه با این رانش و پالایش عملکردی، موج جمعیت وابسته به این فعالیت‌ها (کارگران، خانوارهای کم‌درآمد و مهاجرین شهری) نیز جابجا می‌گردند. این تقسیم‌بندی فضایی کار و فعالیت در نظام شهری که امروزه خود را در مقیاس جهانی و با محور صنعت از کشورهای جهان توسعه‌یافته و مکان‌گزینی آن در کشورها در حال توسعه نشان می‌دهد، هیچ‌گاه تا این اندازه آشکار و انکارناپذیر نبوده است (لطفی، ۱۳۸۳). به تعبیری دیگر این نیروی گریزاننده فعالیت‌ها و جمعیت از مرکز به پیرامون چه در کشورهای شمال و چه در حوزه کشورهای جنوب، تبیین‌کننده بخشی از واقعیت دگرگونی شهر معاصر است.

### ۳-۳- فرایند جهانی شدن و ظهور مناطق کلانشهری

از دهه ۱۹۸۰، اقتصاد جهانی تغییرات سریع و بنیادینی را در ماهیت خود، شیوه‌های عمل و نحوه ارتباط شهرها و کشورها، شاهد بوده است. این تغییر و تحولات، خود ناشی از روندهای کلان متعددی بوده است که منجر به تعدیل ساختار جهانی انجامیده است (Lo and Yeung, 1998, 2). در واقع از همین دوران است که بررسی‌ها و مطالعات شهری با ابعاد اجتماعی، اقتصادی و سیاسی با توجه به تصمیم‌گیری‌های محلی، ملی و جهانی بررسی می‌شود؛ زیرا تغییرات محلی و جهانی به سرعت در شکل و ساختار و سازمان فضایی شهرها تأثیر می‌گذارد.

جهانی شدن و ظهور شهرهای جهانی در دهه پایانی قرن بیستم، مجدداً مقوله شهرهای بزرگ و نقش آنها را در توسعه به کانون توجه همگان تبدیل کرده است. کلاوس کانزمن با اشاره‌ای ظریف به این واقعیت اشاره می‌کند که "پس از دو دهه امید به این که تمرکززدایی و سیاست‌های توسعه روستایی توانایی کاهش



خدمات رسانی به نواحی رشد یافته شد چرا که نواحی مذکور به دلیل فاصله از شهر مرکزی حداقل امکانات و خدمات را دریافت می‌کردند. با تشدید این وضعیت، دو گزینه پیش روی چنین مراکزی بود (Bourn, 1999, 2):

- ۱- الحاق و ادغام در شهر مرکزی و یکپارچگی اداری-خدماتی
- ۲- تلاش برای تشکیل نهادهای مستقل (شهرداری) از طریق سطوح بالاتر دولتی

روشی که به طور سنتی و عکس‌العملی<sup>۲۴</sup> از اواخر قرن نوزدهم انجام می‌شد الحاق<sup>۲۵</sup> و ادغام<sup>۲۶</sup> نواحی رشد یافته در ساختار شهر مرکزی بود (Hamilton, 1999 & Goldsmith, 2002). در این حالت شهر مرکزی نواحی رشد یافته پیرامون را به خود منضم می‌کند. مثال روشنی از این روش، تجدید ساختار و سازمان اداری نیویورک در سال ۱۸۹۸ است که شهر از تقریباً ۴۴ مایل مربع به حدود ۳۰۰ مایل مربع گسترش یافت و ۲ میلیون نفر نیز بر تعداد ساکنین آن اضافه شد (Hamilton, 1999, 89).

همزمان و به موازات رشد و گسترش فضایی مناطق کلانشهری از طریق فرایندهای الحاق و ادغام، در اغلب موارد، ناتوانی یا عدم تمایل شهر مرکزی به الحاق نواحی رشد یافته پیرامونی، موجب تشکیل ساختار تفکیکی در این گونه مناطق شد.

تصویر شماره (۱) تفرق سیاسی و تحول ابعاد فضائی و مدیریتی مناطق کلانشهری را در چارچوب سیر تحول تاریخی گذار از شهرنشینی به شهرداری گرای<sup>۲۷</sup> و از آن به کلان‌شهرگرایی و شکل‌گیری شهر-منطقه‌های جهانی<sup>۲۸</sup> نشان می‌دهد.

شهرداری گرای اگرچه ظرفیت حکومت‌های محلی را در برخورد با شرایط جدید شهرنشینی افزایش داد اما برای غلبه بر مسائل عمده آن کافی به نظر نمی‌رسید. حکومت‌های محلی و سازمان‌های مدیریت شهر سرانجام از آهنگ رشد شهر عقب ماندند و درحقیقت در مقیاس وسیع آن فرو رفتند. به موازات سرریز رشد شهر در ورای مرزهای حکومت محلی، مقیاس شهر از حدود شهرداری فراتر رفت (ایرانیان، ۱۳۸۵، ۸-۶).



تصویر ۱- تحول ابعاد فضایی و مدیریتی کلانشهرها.

ماخذ: (اقتباس از ایرانیان، ۱۳۸۵)

شهر مرکزی به طرف خارج شهر و پراکنش در نواحی حومه‌ای است (Anas, 1999 & Hamilton, 1999). پیامد این الگوی گسترش، پیدایش موجودیت‌های سیاسی مستقل در قالب شهرها و شهرک‌ها در منطقه پیرامونی کلانشهرها است که امروزه به یکی از اصلی‌ترین چالش‌های برنامه‌ریزی و مدیریت این مناطق محسوب می‌شود و در ادبیات شهری تحت عنوان مفهوم تفرق سیاسی<sup>۱۸</sup> از آن نام برده شده است.

مطالعات و پژوهش‌های متعددی این موضوع را مدنظر قرار داده و به آن پرداخته‌اند. کالترپ و فولتون در اثر برجسته خود با عنوان "شهر منطقه‌ای"<sup>۱۹</sup> به موضوع پراکنده‌رویی و گسترش شهری در مناطق کلانشهری پرداخته و لزوم تفکر منطقه‌ای و نگاه یکپارچه و همبسته به شهر و منطقه پیرامونی آن در برنامه‌ریزی کلانشهری را مورد تاکید مجدد قرار داده‌اند. به باور آنها انکار این واقعیت بنیادین در کلانشهرهای امروزی به همراه پراکنده‌رویی و تفرق سیاسی و ظهور شهرهایی با موجودیت‌های مستقل به ظهور پدیده‌ای منجر شده است که می‌توان آن را "خودکشی فضایی"<sup>۲۰</sup> دانست (Calthrope and Fulton, 2000). خودکشی فضایی به مفهوم انتزاع مراکز و کانون‌های جمعیتی از شهر/کلانشهر مرکزی و شکل‌گیری شهرهایی با موجودیت‌های مستقل است که امروزه به عنوان یکی از چالش‌های اصلی مناطق کلانشهری محسوب می‌شوند. تفرق سیاسی همچنین به معنی فقدان انطباق قلمرو عملکردی (منطقه کلان‌شهری) با قلمرو سازمانی (ساختار حکومت محلی یا مدیریت شهری) تلقی شده است که این وضعیت (وجود تعداد زیادی قلمروهای حکومت محلی/ مدیریت شهری مستقل از هم در پهنه منطقه کلانشهری) مانع از اتخاذ تصمیمات و برنامه‌ریزی یکپارچه در کل گستره کلان‌شهری می‌شود.

"جف ویگار"<sup>۲۱</sup> و همکاران نیز چنین استدلال کرده‌اند که چالش‌هایی چون پراکنده‌رویی فضایی و پویایی‌های فناوری موجب فروپاشی بنیادهای اقتصادی اجتماعی شهر شده و ارزش‌ها و هنجارهای کلاسیک معرفت‌مفهوم "شهر" را واژگون کرده است. به اعتقاد آنها ساختارهای ایده‌آل و کلاسیک شهرنشینی و جغرافیای شهری همچون مرکز و پیرامون، هاله<sup>۲۲</sup> شهری، درون-برون و شهر-روستا به طور فزاینده‌ای در تضاد و تقابل با اشکال پراکنده و چند مرکزی چشم‌اندازهای نواحی شهری معاصر شده است. "اسکیتس"<sup>۲۳</sup> نیز پدیده‌هایی چون پراکنده‌رویی، پیرامونی شدن و محو تمایزات شهر روستا و سرعت شتابان فناوری به ویژه فناوری اطلاعات و اتومبیل را تهدیدی در از بین رفتن تمایزپذیری مکان‌های شهری می‌داند (به نقل از Vigar and et als, 2005).

صنعتی شدن و بهبود شیوه‌های حمل‌ونقل در قرن نوزدهم به جمعیت شهری امکان داد تا در محدوده شهری وسیع‌تری رشد کند و کارخانه‌ها گسترش یابند و شهرها به موازات رشد خود درصدد برآمدند تا مرزها را برای توسعه حومه‌ای بیشتر گسترش دهند. این الگوی از اسکان جمعیت و فعالیت در پیرامون کلانشهرها در قرن بیستم، موجب بروز مسایل و مشکلات متعددی از جمله مشکل

و گسترش نامنظم و بدون برنامه رخ دهد.

در قرن نوزدهم با ظهور اتومبیل به عنوان یک شیوه اصلی حمل و نقل و ارتباطات، عملکرد فضاهای شهری به عنوان یک گره (کانون) ارتباطی و همچنین یک فضای شهری سرزنده و پویا، بسیار دشوار و مورد سؤال واقع شد. اتومبیل با دگرگونی در مفهوم زمان و مکان مقوله مقیاس و اندازه شهری را دگرگون کرد. به عبارتی اگر در قرن هجدهم ما با دگرگونی ارزشهای سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فلسفی قرون وسطی مواجه هستیم در قرن نوزدهم و بیستم، ما با قلب مفهوم و محتوای شهر به طور همزمان مواجه هستیم که کالبد شهری را نیز دگرگون ساخته است.

گولد اسمیت، در تحلیل فرایند شکل‌گیری مناطق کلانشهری، نقش پیشرفت‌های فناوری در حمل و نقل و ارتباطات را برجسته می‌کند و بر این عقیده است که "ورود وسایلی مثل تراموا، قطارهای حومه‌ای و مترو و همچنین آسانسور و اتومبیل، از اواخر قرن نوزدهم، تا حد زیادی شهرهای آمریکای شمالی را شکل داد و موجب ظهور سبک‌های حومه‌نشینی و اسکان در خارج از شهر شد و مردم را قادر ساخت تا از هسته قدیمی شهر فاصله بگیرند، این فرایند در مراکز شهرهای اروپائی نیز تکرار شد" (Goldsmith, 2002, 3-4).

این وسایل جدید موجب رانش جمعیت و فعالیت (به ویژه صنایع) در خارج از مرزهای قانونی شهر و نواحی حومه‌ای شده که به تدریج با ایجاد پیوندهای عملکردی با شهر مرکزی موجب شکل‌گیری یک منطقه عملکردی شده است. شتاب روند شهرنشینی و حومه‌شهرنشینی در مناطق کلانشهری باعث دگرگونی و تحول ساختار فضائی این مناطق شده و مناطق کلانشهری تک مرکزی به مجموعه‌های کلانشهری چند مرکزی تبدیل شده‌اند.

دیوید هاروی، این مسئله را در قالب یک فرآیند عمومی‌تر توضیح می‌دهد. به اعتقاد وی تقاضای موثر برای اتومبیل (و به موازات آن تقاضای مواد نفتی، ساختار بزرگراه‌ها، ساختار حومه شهر و ...) به وسیله تولید کنندگان آن خلق شد و با گسترش آن، شکل کلانشهر به کلی تغییر یافته و از نو سازمان یافت تا جایی که امروزه غیرممکن است بتوان یک زندگی اجتماعی به‌هنگار را بدون داشتن اتومبیل در پیش گرفت. بدین ترتیب یک شیء تجملی به یک نیاز بدل شده است. از این رو لازم است که تقاضای موثر برای اتومبیل به عنوان محور اقتصاد سرمایه‌داری معاصر حفظ شود و گسترش یابد، در غیر این صورت خرابی‌های اقتصادی و مالی شدیدی در سراسر مجموعه اقتصاد به‌بار خواهد آمد (هاروی، ۱۳۷۹، ۲۲۹-۳۲۸).

چوکور نیز در تحلیلی پیرامون نقش حمل و نقل مدرن در ساختار و سازمان فضایی شهر در کشورهای جهان سوم به این واقعیت اشاره دارد که ورود سیستم‌های مدرن حمل و نقل در این گونه کشورها که اساساً موقعیت مکانی مناطق صنعتی و مسکونی را تغییر می‌دهد و ساختار اجتماعی سنتی را از هم گسیخته می‌کند؛ یکی از جنبه‌های شهرنشینی است که کمتر به آن پرداخته شده است (Chokor, 1989).

در چنین مواردی، مرزها و حدود شهرداری به موازات رشد شهر و الحاق قلمرو اطراف به شهرداری مرکزی وسعت بیشتری می‌یافت. اما در اغلب موارد رشد و گسترش شهری با ایجاد واحدهای حکومتی بیشتر یا با ارتقای درجه واحدهای از پیش موجود به جایگاه شهرداری اصلاح می‌شد (تأسیس شهرداری جدید<sup>۲۹</sup>). در چنین شرایطی بود که تفرق سیاسی مناطق کلانشهری بسط بیشتری می‌یافت (همان، ۱۳۸۵).

این فرایند تجزیه شدن سکونتگاه که در متون مختلف تحت عنوان فرایند "بالکانیزه شدن"<sup>۳۰</sup> از آن نام برده می‌شود منجر به تشدید سیر تحول شهر به کلانشهر و منطقه کلانشهری گردید و این واقعیت روشن شد که شهرداری‌گرایی به تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی چالش‌های برآمده از کلانشهرگرایی باشد. اگرچه شهرداری‌گرایی حوزه عمل و اختیارات حکومت محلی را بهبود بخشید اما اصولاً فقدان نگرش و بینش فضایی و تفکر منطقه‌ای در این گونه حکومت‌ها، آنها را از درک مسایل در مقیاس کلانشهر و مناطق کلانشهری ناتوان ساخته بود.

### ۳-۵- نقش فناوری در شکل‌گیری و دگرگونی مناطق کلانشهری

تکنولوژی در دوره معاصر در پی خلق جهانی است که بنیان‌هایش متفاوت با جهانی است که انسان مدرن بعد از انقلاب صنعتی خلق کرده است. "کوپن کلی"<sup>۳۱</sup> که یکی از پیشگامان نظریه‌پردازی در حوزه فناوری و اقتصاد است بر این باور است که ما نیازمند پارادایم‌های جدید، عقاید جدید و تجربه‌های نو برای درک این تغییرات به‌ظاهر آشفته هستیم. تغییراتی که به علت تجدید ساختار جهانی اقتصاد، روند رو به افزایش تکنولوژی‌های نوین و تغییرات سریع اجتماعی، فرهنگی و سیاسی و همچنین روش‌های جدید تفکر به وجود آمده‌اند. "کلی" انسان و تکنولوژی را به مثابه نظام‌های به هم پیوسته‌ای می‌داند که تکوین و تکامل آنها به شکلی توأمان است و به شکل وابستگی متقابل با هم در حال رشدند. با همان آهنگی که رشد و توسعه تکنولوژی، محیط را تغییر می‌دهد، فهم انسان از محیط نیز دگرگون می‌گردد (کلی، ۱۳۸۳، ۱-۳). در این میان، نوآوری‌ها و فناوری‌ها در حوزه حمل و نقل و ارتباطات بیشترین تاثیر را در تجدید ساختار و سازمان فضایی و شکل‌گیری مناطق کلانشهری داشته است و دگرگونی مفهوم فضا و مکان را موجب شده است.

### ۳-۵-۱- حمل و نقل و ساختار فضائی مناطق کلانشهری

به‌طور کلی پدیده حومه‌گرایی و خروج فعالیت‌های صنعتی از هسته مرکزی کلانشهرهای دنیا، معلول پیشرفت‌های کمی و کیفی وسایل حمل و نقل و کاهش بعد مسافت و فاصله است. این پالایش عملکردی و خروج صنایع از داخل شهرها به اطراف و حومه، خود عامل مهمی در گسترش فضایی شهرها است که ممکن است به دو صورت شکل‌گیری و توسعه برنامه‌ریزی شده و یا پراکنده‌رویی

### ۳-۶- حومه شهرنشینی، فرایند تغییر شهرنشینی و ظهور مناطق کلانشهری

نیروهای اقتصادی و اجتماعی جهانی به همراه عوامل اقتضایی محلی که سیستم های کلان شهری کشورهای پیشرفته را طی چند دهه اخیر تحت تأثیر قرار داده اند به یک تغییر کلی و روشن انجامیده است: تمرکززدایی جمعیت و اشتغال از کلان شهر مرکزی (Vernon ; 1991 ; Rothblath, 1990 ; Wannop ; 1995). به نقل از (Rothblath, 1993).

دونالد روتبلات<sup>۳۲</sup> در مطالعه ای تطبیقی که درباره نظام های کلان شهری کانادا و ایالات متحده انجام داده است به این نتیجه رسید که هر یک از نواحی کلان شهری مورد مطالعه، تمرکززدایی اساسی جمعیت و فعالیت های اقتصادی و نیز نفوذ سیاسی مرکز بر مناطق پیرامون را به انجام رسانده اند. حتی مناطق شهری که دارای اشکال پیشرفته حکمروایی کلان شهری بوده اند، مانند منطقه شهری تورنتو در کانادا و مینیاپولیس در ایالات متحده، در کنترل و تحدید این گونه رشد شتابان در حال گسترش ناتوان بوده اند. بررسی توسعه های چنددهه اخیر در مناطق شهری بزرگ در سرتاسر کانادا، آمریکا، اروپای غربی و ژاپن وجود این الگوهای تمرکززدایی را به روشنی مستند کرده است<sup>۳۳</sup>.

گام اول نشان دهنده تمرکز<sup>۳۴</sup> است که از طریق اثر قطبش<sup>۳۵</sup> حاصل می شود. در این مرحله رشد مراکز شهری بزرگ، جمعیت، منابع و سرمایه گذاری ها را از فضای ملی به سوی خود زهکشی می کند که در نهایت به یک نوع اثر سرریز<sup>۳۶</sup> توسعه منتهی می شود.

عدم صرفه های ناشی از مقیاس<sup>۳۷</sup> در نواحی شهری بزرگ (مانند ازدحام ترافیک، شلوغی، هزینه های فزاینده زمین، آلودگی زیاد و غیره) و نیز وجود فرصت های سرمایه گذاری جدید در دیگر نواحی همراه با سیاست گذاری های حکومت برای هدایت دوباره رشد اقتصادی به دور از نواحی به شدت توسعه یافته بر اثرات قطبی شدن پیش گرفته و موجب آغاز فرایند تمرکززدایی<sup>۳۸</sup> در آن می گردد.

این تمرکززدایی در رشد و تسلط بعدی نوارهای حومه ای<sup>۳۹</sup> از سوی نیومن و کنت ورثی (Newman & Kent worthy, 1989) برای وضعیت پیش بینی شد که در آن نواحی مرکزی و متراکم شهرهای مرکزی در پیرامون کریدورهای حمل و نقل عمومی و زیرساخت های نقلیه گسترش می یابد. همه این موارد نشانگر این است که خود سیاست های رشد می تواند عامل مهمی در شکل بخشی و تکوین نواحی کلان شهری باشد (Rothblatt, 1993). جدول (۱) مدل مراحل توسعه کلانشهری و تحولات رشد مرکز و پیرامون را در یک منطقه کلانشهری نشان می دهد.

جدول ۱- مدل مراحل توسعه شهری.

نوع	مرحله	نوع تغییرات جمعیت		
		مرکز (هسته)	پیرامون	منطقه کلان شهری
۱	تمرکزگرایی	+	-	+
۲	تمرکزگرایی مطلق	++	+	++
۳	تمرکزگرایی نسبی	+	++	++
۴	تمرکززدایی نسبی	-	+	+
۵	تمرکززدایی مطلق	-	+	-
۶	تمرکززدایی	--	+-	-
۷	شهرنشینی مجدد	+-	-	+-

ماخذ: (به نقل از Rothblatt, 1998)

برنر نیز پدیده ظهور انبوه های کلانشهری چندمرکزی در ایالات متحده را محصول فرایند شهرنشینی و حومه شهرنشینی در کلانشهرها از دهه ۱۹۵۰ می داند. بنا به استدلال وی همزمان با موج دوم فعالیت اصلاح طلبی کلانشهری تحت شرایط شهرنشینی پس از جنگ دوم و ظهور دولت رفاه و کمک های مالی فراوان دولتهای فدرال در امور شهری و خدمات شهری دوره ای به نام دوره گذار شهری شکل می گیرد که با اوایل قرن بیستم کاملاً متفاوت است. شتاب شهرنشینی و حومه گرایی در مناطق کلانشهری باعث دگرگونی در ساختار فضایی مناطق شد و مناطق کلانشهری از یک حالت تک مرکزی به مجموعه های کلانشهری چند هسته ای تبدیل شدند (Brenner, 2002).

یافته های پیتز گوردن و همکاران نیز این واقعیت را تایید می کند که فرایند تمرکززدایی موجب ایجاد یک ساختار کلان شهری چند هسته ای<sup>۴۰</sup> شده است که رو به پراکنش بیشتری دارد و نواحی شهری بزرگ را قادر می سازد به رشد بیشتری دست یابند، در حالی که میانگین زمان سفرهای آونگی<sup>۴۱</sup> را نیز افزایش نمی دهد. به نظر می رسد فرایند تمرکززدایی نواحی کلان شهری ادامه یابد، نه تنها به دلیل نیروهای اقتصاد جهانی که موجب پراکنش و تمرکززدایی هستند بلکه بیشتر به خاطر ظهور چیزی که مانوئل کاستلز آن را شهر اطلاعاتی<sup>۴۲</sup> می نامد. این وضعیت، نوعی پراکنش فضایی و تجدید ساختار فعالیت های شهری است که حاصل ظرفیت در حال افزایش کلان شهرها برای جایگزین ساختن انتقال اطلاعات<sup>۴۳</sup> به جای جابجایی کالا و خدمات<sup>۴۴</sup> است. در مجموع اشباع و گرانی زمین و ساختمان به واسطه شدت تقاضا برای فضا در مراکز شهری شهرهای بزرگ و همزمان دسترسی به مناطق و نواحی دور دست تر به علت بهبوده شیوه های حمل و نقل؛ به رانش و برون فکنی جمعیت و فعالیت های تولیدی زمین بر از نواحی مرکزی کلانشهر به پیرامون و هاله کلانشهری انجامید. پویای حومه شهرنشینی و تمرکززدایی جمعیت و فعالیت از کلانشهرها به شکل گیری و رشد همبسته



نقل مکان می‌کنند تا از مزایای قیمت کم زمین یا سرمایه‌گذاری در موقعیت‌های جدید و زمین‌بر، و نیز فعالیت‌های غیررسمی بهره ببرند. چرا که بر خلاف اجاره و قیمت بالای زمین و فعالیت‌های اقتصادی کاملاً مدرنیزه در مرکز کلانشهری، مناطق واقع در هاله کلانشهری، واحدهای مسکونی ارزان تر و مقررات و ضوابط بسیار انعطاف‌پذیرتری را عرضه می‌دارند.

حبیبی و دیگران در مطالعه‌ای تحت عنوان "دگرگونی روستاهای مجاور شهرهای بزرگ و نقش آنها در نظام اسکان کشور" در رابطه با فرایند و چگونگی شکل‌گیری و تطور این گونه سکونتگاه‌ها بر این باورند که بر اثر پدیده قطب‌گرایی و تمرکزگرایی، سوداگری زمین و مسکن شتاب گرفته و هسته‌های روستایی پیرامون کلانشهر و کانون‌های زیستی حاشیه‌ای بستری مناسب برای چنین سوداگری هستند. آنها مجموعه‌ای از علل و عوامل را در شکل‌گیری و دگرگونی این سکونتگاه‌ها دخیل می‌دانند. با تصویب ضوابط و مقرراتی چون قانون شهرک‌سازی (۱۳۵۰)، قانون نظارت بر گسترش شهر تهران (۱۳۵۲)، آیین‌نامه استفاده از اراضی در خارج از محدوده و حریم استحفاظی شهرها (۱۳۵۵) بستر مناسبی جهت بورس‌بازی زمین در خارج از محدوده شهرها و به خصوص تهران فراهم می‌شود که تحت تاثیر آن، اراضی بزرگ زراعی به صورت غیرقانونی تفکیک و در طول محورهای عمده منشعب از کلانشهر، بستر شکل‌گیری شهرک‌های منفصل با کارکردی خوابگاهی و مسکن فراهم می‌گردد (شیخی، ۱۳۸۰، ۱۱۱ به نقل از حبیبی و دیگران، ۱۳۷۱، ۴۰۶-۴۰۴).

زبردست نیز در مقاله‌ای در همین ارتباط، تحت عنوان "حاشیه‌ای شدن فقر شهری و گسترش سکونتگاه‌های خودرودر هاله کلانشهری تهران" ضمن تاکید بر نقش و جایگاه این سکونتگاه‌ها در شکل‌گیری منطقه کلانشهری تهران، نشان داده است که پدیده گسترش سکونتگاه‌های خودروی پیرامون کلانشهر تهران، بیش از آنکه معلول مهاجران تازه وارد روستایی به منطقه پیرامونی کلانشهر باشد، نتیجه بازتوزیع مجدد و جابجایی جمعیت شهرنشین در درون منطقه کلانشهری است<sup>۴۵</sup> (Zebardast, 2006).

سکونتگاه‌های متعددی در حوزه پیرامونی شهرهای بزرگ انجامید و ارتباط و پیوند فضایی-عملکردی این سکونتگاه‌ها با کلانشهر مرکزی موجب شکل‌گیری مناطق کلانشهری بسیار غیرمتمرکز و چند هسته‌ای با ابعاد پیچیده فضایی گردید.

### ۳-۶-۱- اسکان غیررسمی، سکونتگاه‌های خودروی پیرامونی و ظهور مناطق کلانشهری

رشد و گسترش فضایی کلانشهرها در کشورهای در حال توسعه به شکل‌گیری پدیده اسکان غیررسمی و ظهور مجموعه‌ای از سکونتگاه‌های خودرودر حاشیه کلانشهرها انجامیده است که با حومه‌شهرنشینی در کشورهای توسعه یافته کاملاً متفاوت است. مشاهدات و تجربیات جهانی نیز نشانگر آنست که سکونتگاه‌های خودرو نقش مهمی در شکل‌گیری مجموعه‌های شهری و توسعه منفصل شهرهای بزرگ دارند (زنجانی و همکاران، ۱۳۸۰، ۱).

برودر و همکاران در مطالعه‌ای تحت عنوان "الگوهای توسعه در هاله کلانشهری" موضوع فرایند گسترش کلانشهری در کشورهای در حال توسعه را با شواهدی از سه کلانشهر بانوک، جاکارتا و سانتیاگو مورد بررسی قرار داده‌اند. به اعتقاد آنها تنوع بسیار زیاد سکونتگاه‌های واقع در هاله کلانشهری (به لحاظ ماهیت روستا/شهری) تلاش برای ارایه یک گونه‌شناسی عام از آنها را دشوار کرده است (Browder et als, 1995, 312):

- ۱- در مواردی، رشد کلانشهری موجب بلعیده شدن اراضی کشاورزی و روستاهای حاشیه کلانشهر شده اما کارکرد اصلی سکونتگاه‌های حاشیه کلانشهر همچنان روستایی است.
- ۲- در مواردی دیگر، مهاجرین، سکونتگاه‌های واقع در هاله کلانشهری را به عنوان یک مرحله از فرایند تکوینی مهاجرت روستا-شهری تلقی کرده و به عنوان یک فضای گذار اجتماعی یا مکان موقت برای مهاجرین تازه واردی محسوب می‌شود که تا جذب کامل در مراکز کلانشهری در آن اقامت دارند.
- ۳- در مواردی نیز، سکونتگاه‌های واقع در هاله کلانشهر بازتاب فرایند حومه‌شهرنشینی تلقی می‌شود که طی آن ساکنان با سابقه سکونت بالا در مراکز کلانشهری به حومه‌های شهر

## نتیجه

تحول و تکوین کلانشهر به منطقه کلانشهری رخ داده است. این کلانشهرها در مقطعی از فرایند توسعه، با افزایش هزینه‌های ناشی از انبوهی و تجمع، اقدام به پالایش عملکردی نموده و بخشی از عملکردها (فعالیت‌ها) و به همراه آن جمعیت را در

در این مقاله، عمده‌ترین علل و عوامل اثرگذار در فرایند شکل‌گیری، تکوین و دگرگونی مناطق کلانشهری به طور عام مورد بررسی و کنکاش قرار گرفت. در واقع پدیده منطقه کلانشهری، برآیندی از مجموعه فرایندهایی است که در روند

۲-۱- تخصصی شدن عملکردها بر حسب مکان به واسطه انقلاب فناوری، حمل و نقل سریع، ارزان و انبوه؛ به این مفهوم که فعالیت‌ها و موسساتی که قبلاً در یک شهر تمرکز داشتند، در سطح یک منطقه شهری بنا به عوامل مختلف پراکنده و مستقر شده‌اند.

۲-۲- تبدیل صرفه‌های برون‌داد<sup>۴۶</sup> (صرفه‌های ناشی از تجمع و مقیاس) به هزینه‌های برون‌داد (ازدحام، آلودگی، هزینه فرصت) در مناطق مرکزی کلانشهرها و جابجایی فعالیت‌ها و جمعیت وابسته به آنها از این مناطق به هاله پیرامونی کلانشهر

۲-۳- رقابت و شدت استفاده از زمین و ساختمان در نواحی مرکزی کلانشهرها و افزایش قیمت زمین، گرایش و تمرکز فعالیت‌های برتر و خدماتی در مرکز و پیامد آن انتقال بخشی از فعالیت‌ها و عملکردهای تولیدی و زمین‌بر به پیرامون شهر

فضاهای پیرامونی خود می‌پراکنند و بدین ترتیب پسرکانه‌های وسیعی از جاذبه و نفوذ را در هاله پیرامونی خود به وجود می‌آورند به گونه‌ای که فرایند جستجوی فضا برای اشتغال و اسکان را می‌توان به عنوان مهم‌ترین عامل در شکل‌گیری مناطق کلانشهری قلمداد کرد. این فرایند محصول و برآیند پویا و دو دسته از عوامل و نیروهای زیر است:

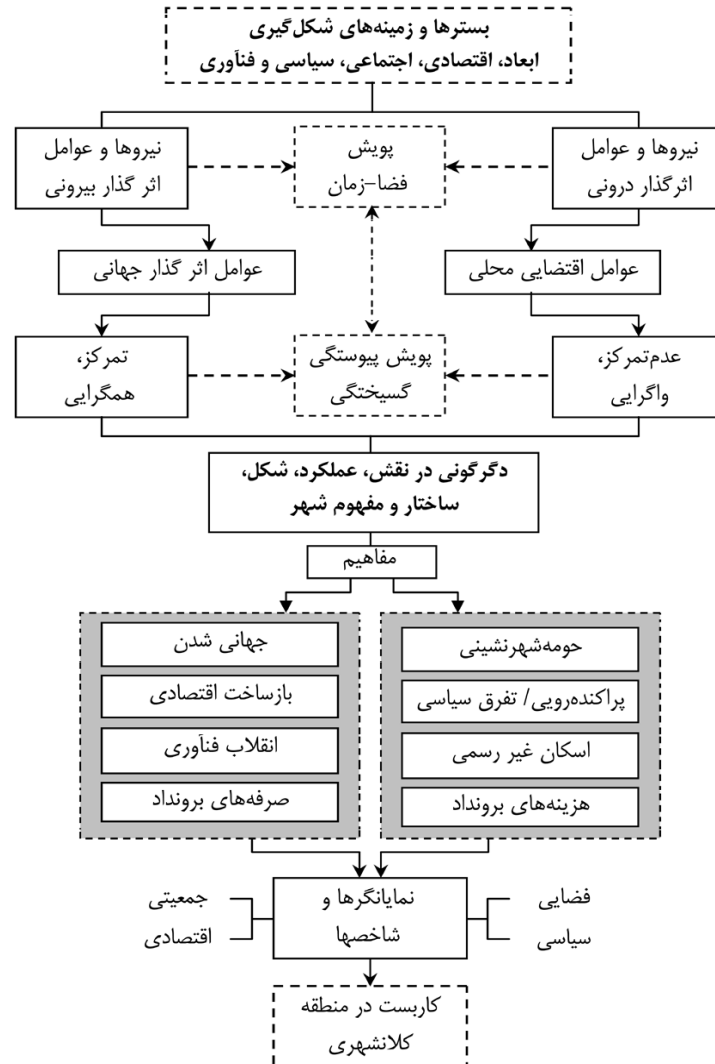
۱- نیروهای مرکزگرا یا مایل به مرکز که موجب همگرایی جمعیت و فعالیت در فضا است:

۱-۱- جهانی شدن و بازساخت اقتصادی

۱-۲- محور صنعت، گرایش به خدماتی شدن مرکز و تخصیص فضا به عملکردهای برتر و دانش‌پایه

۱-۳- مزیت‌های مکانی، بازار کار گسترده و پیوندها

۲- نیروهای مرکزگریز یا گریز از مرکز که موجب واگرایی جمعیت و فعالیت در فضا است:



تصویر ۲- چارچوب مفهومی عام به منظور بررسی علل و عوامل موثر در فرایند شکل‌گیری، تکوین و دگرگونی مناطق کلانشهری. (ماخذ: نگارنده)

چارچوب نظری عام به‌منظور بررسی علل و عوامل اثرگذار در فرایند شکل‌گیری، تکوین و دگرگونی مناطق کلانشهری پیشنهاد شده است. این چارچوب دارای سه سطح کلان (ابعاد و زمینه‌های شکل‌گیری)، سطح میانه (فرایندها و مفاهیم) و سطح خرد (شامل نمایانگرها و سنج‌ها) است که بسته به شرایط و مقتضیات مکانی می‌تواند تغییراتی در اجزاء و عناصر را در برگیرد. به عنوان یکی از موضوعات پژوهشی مکمل، تدوین نمایانگرها و شاخص‌ها و کاربست آن در یکی از مناطق کلانشهری کشور می‌تواند موضوع پژوهش‌های آتی قرار گیرد.

نتیجه آنکه، اگر چه به دلیل تنوع، پیچیدگی و ابعاد گوناگون موضوع شکل‌گیری، تکوین و دگرگونی مناطق کلانشهری از یک‌سو و ماهیت، دگرگونی و تغییرات مستمر آن در طول زمان و مکان؛ یافتن نظریه‌ای واحد که بتواند کلیت پدیده مورد مطالعه را تبیین نماید عملاً امکان‌پذیر نیست اما تلاش شده است که با گزینش اجزاء و عناصری از رویکردها و نظریات مرتبط با موضوع و در پیوند با هدف مطالعه، یک چارچوب مفهومی عام به عنوان مدل و الگوی بررسی و تحلیل مناطق کلانشهری کشور به دست آید. در راستای هدف مطالعه، مدل مفهومی (تصویر ۲) را به عنوان

## پی‌نوشت‌ها:

- ۱ Metropolitanization / Metropolization .
- ۲ در زبان فارسی برابرنهاده‌های متعددی برای این مفهوم به کارگرفته شده است که از آن جمله می‌توان به مادرشهر (ساروخانی، ۱۳۶۶)، گران‌شهر (مزینی، ۱۳۷۲)، مام‌شهر و بزرگ‌شهر (آشوری، ۱۳۷۶) اشاره کرد اما به نظر می‌رسد که "کلانشهر" مفهومی است که در حوزه ادبیات حرفه‌ای و پژوهشی شهری از اقبال بیشتری برخوردار شده و مورد توجه بوده است. برای اطلاعات کامل‌تری در خصوص واژگان و برابرنهاده‌های مربوط به شهرهای بزرگ نگاه کنید به برک‌پور، ناصر (۱۳۸۳): کلان‌شهر (دانشنامه مدیریت شهری)، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۱۷، صص ۹۸-۱۰۰.
- ۳ اصطلاح کشورهای جنوب و یا "جنوب"، در مقابل تعبیر "شمال" یا کشورهای شمال معادل کشورهای جهان سوم، در حال توسعه و کمتر توسعه یافته به کار گرفته شده است.
- ۴ Historically Progressive Phenomenon .
- ۵ Gross Domestic Product .
- ۶ Seoul Metropolitan Region .
- ۷ Bairoch .
- ۸ برای اطلاعات بیشتر در این خصوص نگاه کنید به اطهری، ۱۳۸۴.
- ۹ Restructuring .
- ۱۰ Deindustrialization .
- ۱۱ Tertiarisation .
- ۱۲ Urban Decline .
- ۱۳ Disurbanization .
- ۱۴ E.Soja .
- ۱۵ Postmetropolis .
- ۱۶ نگاه کنید به مهدیزاده، جواد ۳۱-۱۸: ۱۳۸۴.
- ۱۷ Sprawl .
- گسترش شهری، خزش شهری، رشد خزنده شهری و گسترش افقی از دیگر برابرنهاده‌هایی است که در زبان فارسی در مورد این مفهوم به کار گرفته شده است.
- ۱۸ Political Fragmentation .
- ۱۹ The Regional City .
- ۲۰ Spatial Suicide .
- ۲۱ Geoff Vigar .
- ۲۲ Urban Fringe .
- ۲۳ Skeates .
- ۲۴ Ad hoc .
- ۲۵ Annexation .
- ۲۶ Merger .
- ۲۷ Municipalization .
- ۲۸ Global City-Regions .
- ۲۹ Incorporation .
- ۳۰ Balkanization .
- ۳۱ Kevin Kelly .
- ۳۲ Donald Rothblatt .
- ۳۳ به منظور رعایت حجم مجاز صفحات مقاله، بخش‌هایی از مقاله اصلی در این قسمت حذف شده است.
- ۳۴ Concentration .
- ۳۵ Polarization effect .
- ۳۶ Trickle down effect .
- ۳۷ Diseconomy of scale .
- ۳۸ Decentralization .
- ۳۹ Suburban Rings .
- ۴۰ Polycentric Metropolitan Structure .
- ۴۱ Commuting .
- ۴۲ Informational City .
- ۴۳ Communication of information .
- ۴۴ Transportation of goods and services .
- ۴۵ به دلیل تبعیت از ضوابط نشریه، بخش‌هایی از مقاله اصلی در این قسمت حذف شده است.
- ۴۶ Local externalities .
- Local externalities صرفه‌های برون‌داد، عواملی هستند که موجب می‌شوند تولید یا فعالیتی معین، ارزان‌تر و بهره‌ورتر باشد. مثلاً در شهرنشینی، تجمع و فراهم آمدن امکانات متمرکز، فعالیتهای تولیدی زیادی را با صرفه‌تر از همان فعالیت در نقاط دور افتاده‌تر می‌کند. در مقابل این صرفه‌ها زیانهای برون‌داد (External Diseconomies) نیز در اقتصاد شهری مطرح است که عبارتند از مجموعه شرایط محیطی نامناسب (ازدحام، هزینه فرصت و...) که موجب می‌شوند یک فعالیت خاص با هزینه تولید بالا و ناکارآمدی غیرمعمول و بیش از حد معین مواجه شود.

## فهرست منابع:

برک پور، ناصر (۱۳۸۳)، کلانشهر (دانشنامه مدیریت شهری)، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۱۷، صص ۹۸-۱۰۰.  
 تولایی، سیمین (۱۳۷۵)، درآمدی بر مبانی جغرافیای اقتصادی (صنعت، حمل و نقل، انرژی)، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران.  
 زبردست، اسفندیار (۱۳۸۴)، طرح نظام مدیریت مناطق کلانشهری، گزارش مرحله اول، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری ایران، تهران.  
 زنجانی، حبیب الله و همکاران (۱۳۸۰)، بررسی عوامل موثر در شکل‌گیری مجموعه‌های شهری و توسعه منفصل شهری و ناهنجاریهای سکونتگاههای خودرو در حاشیه شهرهای بزرگ کشور، گزارش مرحله دوم، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.  
 شرکت خدمات مدیریت ایران (۱۳۸۵)، طرح باننگری ساختاری در نظام مدیریت و مالیه شهری کلانشهر تهران، گزارش نهایی طرح، جلد اول، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.  
 شیخی، محمد (۱۳۸۰)، تبیین فرایند شکل‌گیری و دگرگونی سکونتگاههای خودروی پیرامون کلانشهر تهران، رساله دکتری شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.

صرافی، مظفر (۱۳۷۷)، تمرکززدایی کلانشهرهای کشورهای "جنوب": باورها و راهبردها، مجله معماری و شهرسازی، شماره ۴۹-۴۸، صص ۳۳-۴۵.  
 عظیمی، ناصر (۱۳۸۱)، پویای شهرنشینی و نظام شهری، نشر نیکا، مشهد.

کلی، کوین (۱۳۸۳)، قوانین نوین اقتصادی در عصر شبکه‌ها، ترجمه دبیرخانه شورای عالی اطلاع‌رسانی، چاپ اول، تهران.

گیلبرت، آ. و گاکلر، ژ. (۱۳۷۵)، شهرنشینی در جهان سوم، ترجمه پرویز ناصری کریمی، انتشارات شهرداری تهران.

لطفی، سهند (۱۳۸۴)، نگاهی به تجربه مدرنیته در شهرسازی، مجله هنرهای زیبا، شماره ۲۰، صص ۲۶-۱۷.

مهدیزاده، جواد (۱۳۸۳)، تحول در مفهوم، نقش و ساختار کلانشهرها، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۱۷، صص ۳۱-۱۸.

هاروی، دیوید (۱۳۷۶)، عدالت اجتماعی و شهر، ترجمه فرخ حسامیان و دیگران، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری تهران.

Angotti, T. (1993), *Metropolis 2000: Planning, Poverty, and Politics*, Routledge, London.

Anas, Alex (1999), *The Cost and Benefits of Fragmented Policies Metropolitan Governance and the New Regionalist Policies*, State University of New York, Symposium of Regionalism, New York.

Barlow, I. M. (1991), *Metropolitan government*, Routledge, London.

Blumenfeld, Hans (1972), *The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics and Planning*, Cambridge.

Bourne, Lary.S (1999), *Alternative Models for Managing Metropolitan Regions: The Challenge for North American Cities*, Available online at: [http://www.urbaninternational.utoronto.ca/pdf/metro\\_bourne.pdf](http://www.urbaninternational.utoronto.ca/pdf/metro_bourne.pdf).

Brenner, N. (2002), "Decoding the Newest Metropolitan Regionalism In the USA: A Critical Overview", *Cities*, Vol. 19, No. 1, PP: 3-21.

Browder, J O, Bohland, J R and Scarpaci, J L (1995) "Patterns of development on the metropolitan fringe; urban fringe expansion in Bangkok, Jakarta, and Santiago", *Journal of the American Planning Association*, 61(3), PP: 310-327.

Buehler, Ralph (2003), *Urban Development in Mega-Cities in Developing Countries*, 12. Mai 2003, Konstanz.

Calthrope, Peter and Fulton, William (2000), "The Regional City", Island Press, Washington D.C.

Chokor, B.A. (1989), "Motorway Development and the Conservation of Traditional Third World Cities", *Cities*, 6(4), pp 324-352.

Cohen, M. (2001), *The Impact of the Global Economy on Cities*, (pp. 5-17), In Freire, M. and R. Stren (Eds), *The Challenge of Urban Government: Policies and Practices*, The World Bank Institute, Washington D.C.

Doxiadis, C. A. (1966), *Urban Renewal and the Future of the American City*, US National Association of Housing and Redevelopment Officials, Public Administration Service, Chicago.

Goldsmith, M. (2002), *The Experience of Metropolitan Governance*, Paper prepared for the ECPR Workshop Meetings, Italy, Turin.

Hamilton, D.K. (1999), *Governing Metropolitan Areas, Response to Growth and Change*, Taylor & Francis Group, New York.

Kresl, Peter Karl, and Earl H. Fry. (2005), *The Urban Response to Internationalization*, Edward Elgar Publishing, London.

Kunzmann, Klaus R. (1998), *World city Region in Europe: Structural Change and Future Challenges*, in: Lo, Fu-chen and Yeung, Yue-man (1998), *Globalization and the World of Large Cities*, UNU Press, Tokyo.

Lo, F.-C., & Marcotullio, P. J. (Eds.), *Globalization and the sustainability of cities in the Asia-Pacific Region*, UNU Press, Tokyo.

Lo, Fu-chen and Yeung, Yue-man (Eds.) (1998), *Globalization and the World of Large Cities*, UNU Press, Tokyo.

Pacione, Michael. (2005), *Urban Geography, a Global Perspective*, Second Edition, Routledge, London.

Rothblatt, Donald N., (1999), *North American Metropolitan Planning Reexamined*, [www.igs.berkeley.edu/publications/workingpapers/99-2.pdf](http://www.igs.berkeley.edu/publications/workingpapers/99-2.pdf).

UN Human Settlement Program (2001), *The State of Worlds Cities Report 2001*, United Nations, New York.

Vigar, Geoff ;Graham, Stephen and Healy, Patsy (2005), "In Search of the City in Spatial Strategies: Past Legacies, Future Imaginings", *Urban Studies*, Vol. 42, No. 8, PP: 1391-1410.

Zebardast, Esfandiar (2006), "Marginalization of the urban poor and the expansion of the spontaneous settlements on the Tehran metropolitan fringe", *Cities*, Vol. 23, No. 6, PP: 439-454.