

# میلتون کینز: نگاهی نو به برنامه‌ریزی و طراحی شهرهای جدید

## Milton Keynes : A New Insight To Planing & Design of New Towns

ترجمه و تلخیص: مهندس پروین پرتوی

چکیده:

در این مقاله تلاش می‌شود ضمن ارائه تصویری گذرا از سیر تحول ایجاد شهرهای جدید در انگلستان، با تکیه بر تجزیه و تحلیل اصول طراحی شهر جدید «میلتون کینز»، تأثیر تغییر و تحولات تکنولوژیکی، علمی و سیاسی جهان، از دهه ششم قرن بیستم تاکنون، بر اهداف برنامه‌ریزی و طراحی نوسه‌ها مورد بررسی قرار گیرد.

طراحی شهر میلتون کینز یک عکس‌العمل قوی نسبت به تعدادی از اصول قراردادی مثل ایجاد شبکه ارتباطی متمرکز، سازماندهی شهر در واحدهای همسایگی کوچک، مرزهای احاطه شده و ... را نشان می‌دهد. طرحی انعطاف‌پذیر با یک شبکه ارتباطی شطرنجی و کارآمد، اهدافی چون آزادی و سهولت حرکت در هر نقطه از شهر، استفاده مؤثر و خلاقانه از منابع، مشارکت عمومی در فرایند اجرای طرح، توازن و تنوع در فرم و ساختار کالبدی را تأمین کرده است. ایده‌هایی چون شهر درختان،<sup>(۱)</sup> شهر هوشمند<sup>(۲)</sup>، و قلمرو شهری بی‌مکان<sup>(۳)</sup> در میلتون کینز امکان تجلی و بروز یافته‌اند.

صرف‌نظر از توافق یا عدم توافق در زمینه مفاهیم اصلی طرح میلتون کینز در بستر اندیشه‌های پسامدرنی و پس‌پسامدرنی، به هر حال طرح این نوسه‌ها نماینده تفکری

بویا و منطبق با نیازهای زمان خود به شمار می‌آید.

کلید واژه:

خودگردانی، مدیریت محلی، پسرانه‌های شهری، توازن و تنوع، مشارکت همگانی، مسکن اجتماعی، ابتکارات فردی، نظارت متمرکز دولتی، راهبرد ملی رشد شهری، کاهش عوارض فقر، انعطاف‌پذیری.

پیشگفتار:

از جمله پیامدهای گذار جوامع، از اقتصاد کشاورزی به اقتصاد صنعتی در اواخر قرن نوزدهم، می‌توان رشد بی‌قاعده مراکز شهری بزرگ از سویی، و ایجاد شرایط اسف‌بار زندگی طبقات پایین اجتماعی و طبقه کارگر از سوی دیگر را برشمرد. در انگلستان نیز اقتصاد آزاد به بروز نابرابریهای اجتماعی انجامیده بود و دخالت دولت در برنامه‌ریزی اقتصادی و کالبدی کشور امری اجتناب‌ناپذیر می‌نمود. در پی بروز اعتصابهای کارگری در فوریه ۱۸۸۶، و تأثیر ایدئولوژی

1. City of Trees

2. Intelligent city

3. Urban non-place



بر داشته و با محدود کردن ابعاد و مقیاس فیزیکی و جمعیتی آن و محصور کردنش در کمربند وسیعی از فضاهای سبز و اراضی کشاورزی، مزیت‌های زندگی روستایی را ارائه کند؟ این زیربنای اندیشه شهر - روستا بود که از سوی «ابنزر هوارد» در اواخر قرن نوزدهم به جهانیان عرضه شد. ایده‌ای که تحت عنوان «باغشهر» پایه‌ای اساسی را برای ایجاد شهرهای جدید در اکثر کشورهای جهان پی ریخت. در قالب این ایده، ملی کردن اراضی، ایجاد یک ناحیه مرکزی، خیابانهای شعاعی، صنایع حاشیه‌ای و خودگردانی و مدیریت محلی مفاهیم اصلی به حساب می‌آمد. «ولین» و «لچورث» نمونه‌هایی از باغشهرهایی‌اند که در زمان حیات «هوارد» و با حمایت او و همکاری متخصصانی چون «آنوین» و «پارکر» موجودیت یافتند. اگرچه ایجاد شهرهای جدید با نظر به ایده هوارد، و با هدف جذب سرریز جمعیت لندن و سایر شهرهای بزرگ بریتانیا نتوانستند بیش از یک افزایش جمعیت مناطق خود را جذب کنند، ولی در بهبود ساختار نظام شهری تأثیر چشمگیری نهادند. توازن بین ساکنین و اشتغال، بین نیازها و تسهیلات، بین طبقات گوناگون اجتماعی، ایده‌ای است که همواره نظر شهرسازان را به خود جلب کرده و بخشی از آن در شهرهای جدید تجلی یافته است. بدیهی است که سیستم‌های

سوسیالیسم، تلاش جدید دولت انگلیس به منظور ایجاد نواحی مسکونی همراه با ایجاد راه‌آهن زیرزمینی، تراموای برقی و... به نوبه خود به تشدید فرایند شهرنشینی انجامید، و متعاقب آن سوق دادن جمعیت به سمت حومه‌ها، به عنوان راه حل اولیه تمرکززدایی از شهرهای بزرگ، بخصوص لندن، مطرح شد.

حومه‌های شهری نمی‌توانستند معضلات شهرهای بزرگ را حل و فصل کنند. این مناطق فاقد امکانات ایجاد یک زندگی اجتماعی کامل بودند. حومه‌ها در واقع خوابگاههایی به شمار می‌آمدند که در طول روز از هر گونه حیات اجتماعی تهی می‌شدند و فقط در طول شب جمعیت شاغل در شهر بزرگ مجاور را می‌پذیرفتند. شهرهای بزرگ با جاذبه‌هایی چون امکانات متنوع اشتغال، تحصیل و گذران اوقات فراغت مردم را به سوی خود فرامی‌خواندند و روستاها با برخورداری از هوای پاکیزه، طبیعت دست نخورده و آرامش بخش خود، جاذبه‌های متفاوتی را ارائه می‌دادند، در حالی که هیچکدام به تنهایی نیازهای انسان قرن بیستم را تأمین نمی‌کردند؛ اما آیا به راستی نمی‌توان مزایای هر دو را در شهر جدید کنار هم گرد آورد؟ شهر جدیدی که با برخورداری از امکانات اشتغال و تسهیلات اجتماعی و زیربنایی، مزایای شهرهای بزرگ را در

شهری پیچیده‌تر از آنند که بتوان معضلات آن را صرفاً با ارائه یک نوع راه‌حل، تعدیل و یا محو کرد.

به مرور زمان، سیاست‌هایی چون ایجاد محورهای توسعه در نقاط مختلف بریتانیا، به منظور تعدیل جمعیت و خدمات و ایجاد شهرهای جدید در مکان شهرهای کوچک و متوسط موجود، به خاطر بهره‌گیری از امکانات اولیه موجود در آنها از جمله راه‌حل‌های دیگری بودند که برای ساماندهی فضایی کشور ارائه شد.

در شهرهای جدید، کاربری اراضی را خیلی دقیق تعیین می‌کردند. مسکن در ارتباط با واحدهای همسایگی تعریف می‌شد؛ در حالیکه فضاهای سبز آن را از سایر واحدهای همسایگی جدا می‌کرد. انتظار می‌رفت که واحدهای همسایگی زندگی اجتماعی را بهبود بخشند. هر واحد همسایگی معمولاً از وجود یک مرکز محله<sup>(۱)</sup> برخوردار بود. شبکه ارتباطی شعاعی، واحدهای همسایگی را به مرکز شهر متصل می‌کرد. تعداد محدودی راههای ارتباطی به منظور ارتباط با مناطق پیرامون طراحی می‌شد. تراکم معمولاً حدود ۳۰ نفر در هکتار پیش‌بینی می‌شد و صنایع در یک ناحیه مجزا استقرار می‌یافت. راههای حلقوی برای کاهش تمرکز ترافیک در مناطق مرکزی شهر، و اتصال خیابان‌های شعاعی به ستون فقرات شهر در مرکز شهر ایجاد می‌شد. نمونه بارزی از قالب کالبدی بالا، نوشهر کروالی<sup>(۲)</sup> است. اما آیا در جامعه متحول دهه‌های واپسین قرن بیستم اروپای غربی با شرایط جدید زندگی، که مفهوم فضا و زمان در آن از سیلان خاصی برخوردار شده و پدیده‌ها عمیقاً در حال تغییر و دگرگونی بوده و هستند، ارائه طرحی دقیق با ذکر کلیه جزئیات و تهی از هر گونه انعطاف، می‌توانست نیازهای انسان عصر انفجار اطلاعات و تکنولوژی را پاسخ دهد؟

چگونه یک نفر و یا حتی یک گروه می‌توانند در مورد انتخاب شکل و یا طرح شهر تصمیم بگیرند، به گونه‌ای که این شهر بتواند برای افرادی بیشمار در طول زمانی دراز مناسب باشد و مجموعه عظیمی از فعالیت‌های متنوع و بی‌شماری تحت یک نظام کارآمد قرار گیرد؟

صرف‌نظر از اصول ثابت فیزیکی باغشهرها و نوشهرها، شیوه مدیریتی ایجاد آنها نیز اختلاف نظرهایی اساسی به وجود آورده است. کافی است تنوع شهرهای جدید آمریکا را از جهت طراحی و فرم با یکنواختی فرم شهرهای روسی مقایسه کنیم. این دو کشور در دو سر طیفی از مدیریت شهری قرار داشته‌اند که در یکی آزادی کامل به ابتکارات فردی داده شده و در دیگری نظارت متمرکز دولتی تقریباً هرگونه ابداع و نوآوری در طرحهای شهری را عقیم گذاشته است. پیچیدگی

عناصر تأثیرگذار بر سیستم‌های شهری از سویی، و لزوم تأمین عدالت و رفاه متوازن اجتماعی از سوی دیگر، سپردن یکسره امور شهرها را به بخش خصوصی، که در آن حوزه غالباً مهمترین عامل منافع شخصی به شمار می‌آید، منتفی می‌کند. از سوی دیگر، برنامه‌ریزی بسیار متمرکز و انعطاف‌ناپذیر نیز با شرایط متحول جامعه امروز ناهمساز است. شاید راه حل میانه آن چیزی باشد که در «شرکت‌های توسعه انگلستان» و در هلند تحقق یافت: بخش معینی از نظارت دولتی با میزان قابل قبولی از مشارکت بخش خصوصی.

علاوه بر دو نکته برشمرده در بالا، نکته دیگری نیز می‌تواند در حاصلی راهبرد شهرهای جدید تأثیر بگذارد، و آن مکان‌یابی شهرهای جدید در دل یک طرح آمایش سرزمین و ساماندهی فضایی به گونه‌ای است که تجربه فرانسه نشان می‌دهد و در سایر کشورها چون سوئد و فنلاند و هلند نیز به شیوه‌های گوناگون تجلی یافته است. سیاستی که می‌توان آن را راهبرد ملی رشد شهری نامید. توجه به ایجاد یک سلسله مراتب شهری متعادل که شهرهای کوچک و متوسط و بزرگ به خوبی در آن سازمان یافته باشند، یکی از راه‌حل‌های اساسی ایجاد تعادل و موازنه در نظام شهری به شمار می‌آید. در این میان، راهبرد ایجاد شهرهای جدید نیز می‌تواند یکی از ابزارهای کارآمد این سازماندهی فضایی باشد. مطالعه تجارب کشورهای مختلف از ابتدای قرن بیستم تاکنون در زمینه راهبردهای گوناگون برنامه‌ریزی کالبدی و نتایج به دست آمده از آن، مؤید این نکته بسیار مهم است که شرایط خاص هر کشور از جنبه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و جغرافیایی، نوع خاصی از سیاستهای برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای را برای آن کشور تعریف می‌کند، که در اغلب موارد با سایر کشورها کاملاً متمایز است؛ از این روست که ملاحظه می‌شود به کارگیری راهبرد ظاهراً مشابهی چون ایجاد شهرهای جدید چگونه از کشوری به کشور دیگر نتایج متفاوتی به بار آورده است. حتی در یک کشور واحد مثل انگلیس، با گذشت زمان و تغییرات اقتصادی و اجتماعی، اصول اولیه طراحی شهرهای آن متحول شده و در نتیجه فرمهای شهری جدیدی طلب می‌شود. همان‌گونه که گفتیم، شدت تغییرات و تحولات تکنولوژیکی، علمی و سیاسی جهان از دهه ششم قرن بیستم تاکنون، تعریف جدیدی از نیازهای انسانی را مطرح می‌کند. انسان جامعه غربی در قرن بیستم نمی‌توانست هیچ نوع حصار فیزیکی را تحمل کند، زیرا امکانات و تسهیلاتی که در اختیارش قرار داشت، او را به فراتر از زمان و مکان فرا

می خوانند. از این رو، مفهومی اصلی چون واحد همسایگی که سالهای متمادی در دستور کار شهرسازان قرار داشت، پس از چندی مورد تردید قرار گرفت و پیش‌بینی مرکز خرید محلی و تأمین خوداتکایی شهر در شرایطی که اتومبیل شخصی و شبکه‌های ارتباطی امکان دسترسی به هر نقطه‌ای را فراهم می‌کرد توجیه خود را از دست داد؛ به این ترتیب، اصول اولیه باغشهرها و نوشهرها دستخوش دگرگونی ماهوی گسترده‌ای شد. شهر جدید «میلتون کینز» در انگلستان یکی از مصداق‌های بارز این تغییر نگرش است و از این رو جزئیات طراحی آن را به منظور امکان مقایسه تغییرات ایجاد شده در اصول اولیه شهرهای جدید در زیر ارائه می‌کنیم.

### میلتون کینز: نگاهی نو

طرح میلتون کینز از بسیاری جهات با اصول و مفاهیم اولیه شهرهای جدید انگلستان تفاوت دارد. در واقع، میلتون کینز واکنشی پردامنه نسبت به تعدادی از اصول قراردادی، همچون ایجاد شبکه ارتباطی متمرکز، سازماندهی شهر در واحدهای همسایگی کوچک، مرزهای احاطه شده و... را بروز می‌دهد. با همه اینها، می‌توان گفت که میلتون کینز فرزند حقیقی جریان و نهضت شهرهای جدید است و مثل همه بچه‌ها از تجارب نسل پیشین خود بهره می‌گیرد. باغشهر، شهری است که برای یک زندگی سالم و صنعتی، در اندازه‌های طراحی شده که یک زندگی اجتماعی کامل را تحقق بخشد و نه بزرگتر از این حد را؛ در حالیکه کمربندی از نواحی روستایی آن را احاطه کرده و کل اراضی تحت مالکیت عمومی قرار دارد.

میلتون کینز یک پدیده کاملاً متفاوت انگلیسی است. این شهر حلقه‌ای است از زنجیره بلندی از تجربیات برنامه‌ریزی شهری که با حرکت ایجاد باغشهرها در آغاز قرن بیستم، آغاز شد. از آن پس، تا سالها، برنامه‌ریزان شهری به ایده ایجاد شهرهای کوچک محاط در فضاها، باز، وفادار ماندند. اما اگر در نظر است که شهر چندان بزرگ باشد که امکان «بک زندگی کامل اجتماعی» را فراهم آورد - آن گونه که هوارد می‌خواست - در عصر مدرن کنونی، شهرهای بزرگتری مورد نیاز خواهند بود. دید هوارد و بسیاری از طرفدارانش، از این بابت که مدعی بودند زندگی در شهر کوچک خیلی سالم‌تر از زندگی در شهرهای بزرگتر است، تعصب‌آمیز بود؛ ولی می‌توان به این موضوع از زاویه دیگری نگریست. وقتی عده زیادی از مردم به شهر مهاجرت کردند، دلایل قابل قبولی برای این اقدام خود داشتند. آنها در شهرها گرد آمدند، زیرا شهر بهترین فرصتها و امکانات را به آنها عرضه می‌کرد که تنوع گسترده‌ای

از مشاغل، تجارب، فرهنگ، آموزش و تفریح را در برمی‌گرفت. اکنون چه راه‌حلی می‌توان ارائه کرد که هم از مزایای زندگی در شهرهای بزرگ برخوردار باشد و هم خواسته انسانها برای دسترسی نزدیک و آسان به طبیعت و پسرانه‌های شهری را فراهم آورد.

پاسخ لوکوربوزیه عبارت بود از تمرکز واحدهای مسکونی در تعدادی آسمانخراش که به مثابه تک درختانی در یک چشم انداز بزرگ استقرار می‌یافتند و از این طریق افق را لمس می‌کردند. اما آیا حس نزدیکی به افق برای انسان قرن بیستمی چه فایده‌ای می‌توانست داشته باشد؟ مکان‌هایی چون روهمپتون<sup>(۱)</sup> که تحت نظارت «ریچموند دیرپارک» و با الهام از ایده لوکوربوزیه ایجاد شده، با تعدادی بناهای بلندمرتبه و جدا در میان درختانی کهنسال با بیش از یک قرن عمر و با استقرار در یک دره سرسبز چشم‌انداز بسیار زیبایی را به وجود آورده‌اند، و می‌توان عکس‌های زیبایی از آن تهیه کرد؛ ولی آیا زندگی در این ساختمان‌ها برای خانواده‌های معمولی رضایت بخش است؟

راه حل دیگر، ایجاد شهر خطی بوده است که دسترسی به حومه‌های شهری از هر نقطه آن با طی فاصله‌ای کم مقدور است. گرچه این امر به معنی فاصله طولانی تا مرکز شهر نیز خواهد بود، ولی آیا نزدیکی به طبیعت و حومه‌ها برای انسانها آندر مهم است که می‌پذیرند به خاطر آن آسایش و راحتی خود را در سایر زمینه‌ها قربانی کنند؟ به نظر می‌رسد که راه حل‌های دیگری، مانند ایجاد پارکهای بزرگ در داخل شهر که نمونه آن در لندن فراوان است، نیز وجود دارد. شاید بهتر باشد که آدمی در نزدیکی پارکی مثل «هایدپارک» و یا «روجن پارک»<sup>(۲)</sup> با همه تسهیلات ورزشی موجود در آن زندگی کند، تا در وسط «روهمپتون». چگونه چنین تغییرات گسترده‌ای می‌تواند از درون اهداف طراحی به وجود آید؟ پاسخ به این پرسش را می‌توان از طریق آزمون اهداف تعیین شده در برنامه‌ریزی شهر جدید میلتون کینز یافت. طی سمینارها و نشستهای متعدد که بیش از سه ماه طول کشید، اهداف زیر به عنوان هدفهای جدید سازگار با شرایط متحول اقتصادی و اجتماعی برای نوشهرهای آینده تعیین شدند:

۱. آزادی و فرصت کافی برای انتخاب
۲. حرکت و دسترسی آسان، ارتباطات مناسب
۳. توازن و تنوع
۴. یک شهر جاذب و گیرا

1. Roelampton Housing Estate

2. Rogent park

## ۵. آگاهی و مشارکت همگانی ۶. استفاده مؤثر و خلاقانه از منابع

جدید، کمک کردن به کاهش نشانگان و عوارض فقر است. شرایطی که به ایجاد حلقه‌های آبادها<sup>(۱)</sup> در آمریکا انجامید، می‌تواند به ایجاد آنها در بریتانیا نیز منجر شود.

جزئیات اجرای این هدف از جنبه طراحی هنوز روشن نیست، ولی می‌توان گفت که معنای هدف یادشده از این قرار است که شهر باید چنان طراحی شود که قادر به جذب، پذیرش و تحمل اکثر گروه‌های اجتماعی و نژادی باشد و باید چنان طراحی شود که آنچه را مردم در بدو ورود نیاز دارند، به آنها بدهد. طرح باید در مقابل تغییرات انعطاف‌پذیر باشد. مثلاً، یعنی این که مرکز خرید محلی<sup>(۲)</sup> باید در یک برهه زمانی از جمله عناصر اصلی طرح باشد؛ ولی به محض بروز تغییرات، بتوان آن را از طرح حذف کرد. بنابراین، طرحها باید مکانهایی را فراهم آورند که خدمات اجتماعی و تجاری بتوانند در آنجا برقرار، و یا در پاسخ به نیازها و ضرورتها، در صورت لزوم حذف شوند.

### ۴. یک شهر جاذب

گیرایی و جاذبه از جمله هدف‌های نوشهرهای اولیه به شمار می‌آمد و در عمل هم غالباً چنین بودند؛ اما برای ادامه بقای خود، بر جاذبیت خود تکیه نداشتند، بلکه نقش آنها در جذب سرریز جمعیت و رفع کمبود مسکن خلاصه می‌شد؛ اما، نوشهرهای امروزی چنین کارکردی ندارند. آنها باید بتوانند از هر دو جنبه صنعت و جمعیت، با شهرهای قدیمی‌تر و حومه‌ها رقابت کنند و سطوح متنوع اقتصادی را دربرگیرند. یکی از نتایج این هدف آن است که پلان (نقشه مسطحه) و طرح شهر باید برای آن این امکان را فراهم آورد که نسبت به شرایط بازار پاسخ انعطاف‌پذیری ارائه کند. هیچ کس نمی‌تواند پیش‌بینی کند که دقیقاً چه نوع شهر، صنایع و خدمات در آینده بیشتر طالب خواهد داشت. اما، می‌توانیم در طرحهایمان چنان تنوع و انعطافی به وجود آوریم که توان پاسخگویی به تقاضاهای آینده را داشته باشد.

### ۵. آگاهی و مشارکت همگانی

در حوزه برنامه‌ریزی، اکنون این هدف عنصری پذیرفته شده به شمار می‌آید، اما تأثیر آن در طراحی هنوز بخوبی درک نشده است. اگر ما مشارکت مردم را جدأ می‌خواهیم، پس آنها باید قادر باشند در نتیجه طرح تأثیر بگذارند. ۲۵ سال طول می‌کشد تا یک شهر جدید ساخته شود. در آغاز ساخت، ساکنان آن فقط کسانی‌اند که در ناحیه مورد طراحی زندگی

### ۱. آزادی و فرصت انتخاب

این هدف در واقع مفهوم واحد همسایگی را، که مدت مدیدی جزئی از هر طرح شهری به شمار می‌آمده است، انکار می‌کند. این هدف به آن معناست که مردم از آزادی انتخاب بین امکان‌های گوناگون در زمینه انتخاب مدارس، مغازه‌ها، مکان‌های کار و هر نوع خدماتی برخوردار باشند. این هدف، طراحی نواحی کاملاً تعریف شده و قابل دسترسی را رد می‌کند.

### ۲. دسترسی و حرکت آسان، ارتباطات مناسب

این هدف یکی از نتایج فرعی هدف اول به شمار می‌آید. اگر واقعاً آزادی انتخاب وجود داشته باشد، پس باید آزادی حرکت هم فراهم باشد. یعنی، در طراحی شهر جدید، بر ارزش گذاری روی طراحی دسترسی مستقیم، آزاد و سریع از هر نقطه شهر به نقطه‌های دیگر از آن، تأکید می‌شود.

شبکه ارتباطی مطلوب، همواره یکی از اهداف طراحی را تشکیل داده است؛ اما همیشه در این راستا تلاش می‌شد که حمل و نقل از خانه به یک نقطه معین به سهولت و خوبی صورت پذیرد. در مقیاس شهر، این نقاط معین معمولاً مرکز شهر و ناحیه صنعتی بوده‌اند. در سطح واحد همسایگی، تنها سفر قابل قبول، سفر به مرکز واحد همسایگی بود. در حالی که هدف جدید به چیزی بیش از اینها دلالت می‌کند: جابه‌جایی و حرکت سریع و مناسب در هر جهتی در تمام سطح شهر. در این هدف، تمامی راه‌حلهایی که آزادی انتخاب را در حمل و نقل محدود کند و یا موجب شود اجزایی از شهر از شرایطی بهتر از بخشهای دیگر برخوردار باشد، انکار می‌شود.

### ۳. توازن و تنوع

این یکی، هدف جدیدی نیست. ایجاد هر نوشهری با هدف برقرار کردن موازنه اجتماعی و تنوع توأم بوده است، ولی اکنون این عناصر با تأکید بیشتری مورد نظر است. نوشهرهای اولیه یک مأموریت داشتند؛ جذب سرریز جمعیت از زاغه‌های موجود در کلانشهرها و شهرهای بزرگ. نوشهرها غالباً این هدف را تحقق بخشیدند؛ هر چند از جهت گنجاندن افشار مختلف اجتماعی در خود موفق نبودند، ولی به هر حال از نتایج با ارزش برخوردار بودند.

امروزه، دیگر نیاز به سکونت سرریز جمعیت شهرهای بزرگ منتفی شده است. هدف اصلی اجتماعی شهرهای

شهر شعاعی (۱)



باغ معلق (۲)



نمونه‌هایی از ایده‌های لوکوربوزیه  
مأخذ: (Lock : 1994)

### ۶. استفاده مؤثر و خلاقانه از منابع

گرچه این هدف نیز همیشه یکی از اهداف ایجاد شهرهای جدید به شمار می‌آمده، ولی هرگز خیلی جدی نبوده است؛ در واقع میلتن کینز اولین نو شهر بریتانیایی است که طرح آن در ارتباط با یک تجزیه و تحلیل اقتصادی جریان پول آزموده شده است.

مشاوران برنامه‌ریز از تجربه شهرهای جدید آموخته‌اند که نباید طرح یک شهر جدید را با همه جزئیات دقیق آن از قبل تعیین کرد. چیزی که یک شهر جدید درست از لحظه آغاز پاگیری به آن نیاز دارد، راهبرد صحیح در ارتباط با روش برنامه‌ریزی آن، و نه پیش‌بینی جزئیات آینده آن، است. در واقع، شهر جدید به چهارچوب وسیع بزرگی نیاز دارد که درون آن آزادی کافی برای گسترش‌های آتی نواحی مختلف شهر وجود داشته باشد. طرح متمرکزی که در ابتدا از جانب هوارد پیشنهاد و سپس در طرح همه شهرهای جدید لندن به کار گرفته شد، ناگزیر به هدایت ترافیک متراکم به مرکز شهری می‌انجامد، که در آنجا حداقل فضا برای این تراکم

می‌کنند؛ در مراحل بعدی، سال به سال تازه واردان جدید به صورت فزاینده‌ای در شهر اقامت می‌گزینند. زمانی که طرح جامع شهر در حال آماده شدن است، جمعیت شهر هنوز حضور ندارد و از این رو نمی‌توانند در امور مشارکت جویند. پس، برای آن که خواسته‌های آنها در طرح انعکاس یابد، طرح باید حتی الامکان انعطاف‌پذیر و بیشتر غیرمقید باشد، تا تکلیفی و تجویزی. این امر، در واقع مستلزم نگرش جدیدی به طراحی است. به جای منطبق کردن طرح کالبدی شهر با تصویری که از زندگی مناسب و خوب در ذهن خود داریم، باید بکوشیم طرح را با شرایطی که در آینده پیش می‌آید سازگار کنیم. بنابراین، طراحی یک زیرساخت فیزیکی برای حمل و نقل، خدمات و سایر عناصر شهری باید با حداکثر آزادی توسعه در الگوهای اجتماعی در آینده توأم باشد. هدف نو شهرهای آینده باید همین باشد، گرچه مفهومی دشوار فهم و پیچیده دارد.

البته طراحی به تنهایی نمی‌تواند مشارکت کامل افراد را تضمین کند، بلکه برای تحقق این امر بیشتر به اقدامات سیاسی و اجتماعی نیاز است، ولی علیرغم این مسئله طراحی می‌تواند فضای لازم را برای تحقق مشارکت فراهم آورد.

وجود دارد.

به همین دلایل، طرح شبکه ارتباطی «میلتون کینز» از هر نوع راه ارتباطی مرکزی اجتناب کرده و به شکل شطرنجی طراحی شده است. سلسله مراتبی از راهها، از بزرگراههای سریع تا محله‌ای، دوچرخه رو و پیاده‌روها، اجزای این شبکه‌ها را تشکیل می‌دهند. این سیستم شطرنجی به اجتناب از تراکم در نقاط مرکزی ختم می‌شود (به این دلیل که در این طرح اساساً نقاط کانونی وجود ندارد)، خیابان‌ها را درختان تنومند و مرتفعی محصور کرده‌اند. بعضی از این درختان از بلندترین ساختمانهای شهر بلندترند. دیوارهای سرسبز در دو طرف خیابانها حصارهای ضخیمی به وجود می‌آورند که مانع نفوذ سر و صدای ناشی از آمد و رفت اتومبیلها به نواحی مسکونی شده و به عنوان پالایه‌ای یقین در مقابل آلودگی هوا عمل می‌کنند.

در میلتون کینز، برای انعکاس ایده نزدیکی با طبیعت، و نه تسلط بر آن، شبکه ارتباطی شهر یک شبکه شطرنجی منعطف<sup>(۱)</sup> است. این امر همچنین در پاسخ به توپوگرافی و عوارض جغرافیایی این شهر تحقق یافته است. چنین چیزی به عنوان چارچوب شبکه ارتباطی یک شهر، در زمان خود (۱۹۶۷) یک ابداع محسوب می‌شد.

اصل اساسی در طراحی شبکه ارتباطی شهر میلتون کینز آزادی حرکت بوده است. این مفهوم به معنای حرکت سریع و سهل از هر نقطه شهر به نقطه دیگری از آن است. از این طریق، ساکنان به مقیاس کاملی از «زندگی اجتماعی» دست می‌یابند. میلتون کینز شهری است با واحدهای همسایگی طراحی نشده! برای یک نوزاد این عرصه شامل خانواده او و خانه‌ای است که در آن زندگی می‌کند. برای کودک دسترسی محلی و زمین بازی و سرانجام، برای بزرگسالان واحد همسایگی از طریق شیوه زندگی، شغل، و دوستانشان تعیین می‌شود.

چنین طرحی بیش از واحدهای همسایگی برنامه‌ریزی شده که سعی در تحمیل شیوه خاصی از زندگی دارند، با زندگی انسان امروز سازگار است. در واقع، قرار شده است که این شهر از نظر چشم‌اندازها و تأسیسات زیربنایی یک کار بی‌نظیر در تاریخ شهرهای جدید باشد. میلتون کینز باید شهری باشد که بتواند تمام نیازهای ساکنین خود را ارضا کند. در حال حاضر، میلتون کینز اقشار اجتماعی گوناگونی را به سوی خود جذب کرده است. کارگران ماهر به همان اندازه کارگران غیر ماهر و مردم دانشگاهی و

غیردانشگاهی.

ایده‌هایی چون شهر درختان<sup>(۲)</sup> و شهر هوشمند<sup>(۳)</sup>، و قلمرو شهر بی‌مکان<sup>(۴)</sup>، در میلتون کینز امکان تجلی و ظهور یافته‌اند. دیدگاه «شهر درختان»، دیدگاهی بی‌نظیر برای مکانی به شمار می‌آید که قبلاً از پوشش گیاهی تهی بوده و اکنون چشم‌اندازهایش یکی از خصیصه‌های بارز آن به شمار می‌آید.

این ایده، حتی در عصر حاضر که بحث از ایجاد شهرهای سبز<sup>(۵)</sup> یکی از محورهای اصلی توسعه پایدار را تشکیل می‌دهد، بارز و قابل توجه است؛ گرچه ایجاد یک مکان سرسبز مملو از درختان، پارکها و باغها در مناطقی که قبلاً فضای سبز در آنها وجود داشته، نامعمول نیست (مثل تاپولا در فنلاند)، ولی تحقق این امر در اراضی فقیر میلتون کینز امری استثنایی و چشمگیر بوده است. ایده شهر هوشمند نیز تا اواسط دهه ۱۹۸۰ که ژاپنی‌ها شهر علم «کان سای» را در کشور خودشان ایجاد کردند، و استرالیایی‌ها شهر چند عملکردی<sup>(۶)</sup> (MFP) را در اواخر دهه ۱۹۸۰ در آدلاید بنا کردند، ایده‌ای ناشناخته بود.

وسعت میلتون کینز، ۲۲/۰۰۰ اکر (۸۹۰۰ هکتار) است. جمعیت فعلی آن حدود ۱۶۰/۰۰۰ نفر، و جمعیت نهایی در طرح، ۲۵۰/۰۰۰ نفر است. حدود یک هزار شهر جدید در تمام دنیا یافت می‌شود که ایجاد آنها در عصر جدید آغاز شده و اکثریشان با جمعیت کم و حداکثر ۵۰/۰۰۰ نفر پیش‌بینی و اجرا شده‌اند. اما، در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، لزوم ایجاد شهرهای جدید بزرگتر، به منظور تمرکززدایی از نواحی مرکزی کلان شهر، نواحی توسعه یافته و یا شهرهای درحال انفجار کشورهای جهان سوم، به امر رایجی تبدیل شد (جدول صفحه ۱۵۰). در واقع، میلتون کینز بخوبی از عهده اهداف اولیه خود، مبنی بر اسکان دادن سرریز جمعیت لندن به نحوی برنامه‌ریزی شده، برآمده است. این امر بدون هیچ نوع اجبار و یا تشویق‌های مالی برای صنایع، تجارت یا مردم صورت پذیرفت. مشاغل و منازل خوب به مردمی پیشنهاد می‌شد که در مرکز شهر لندن به تله افتاده بودند، و جاذبه اصلی شهر، همین بود.

1. Lagzgrid

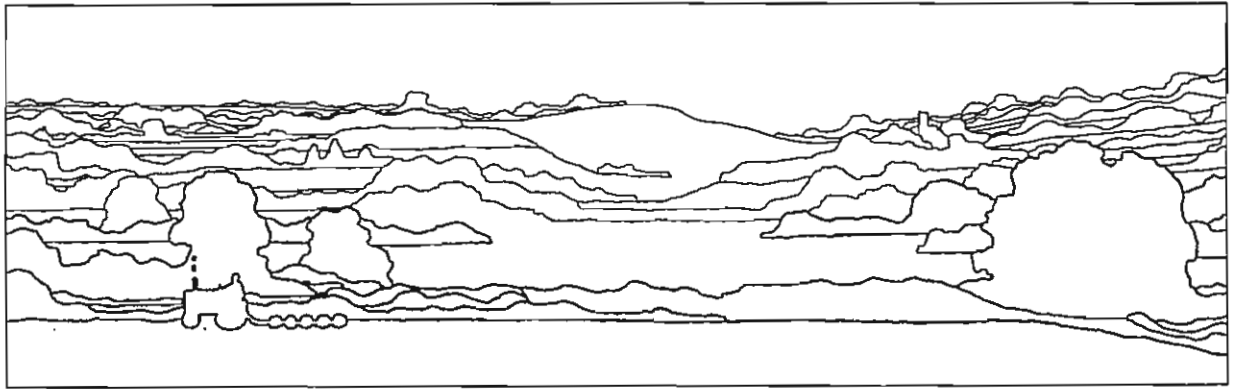
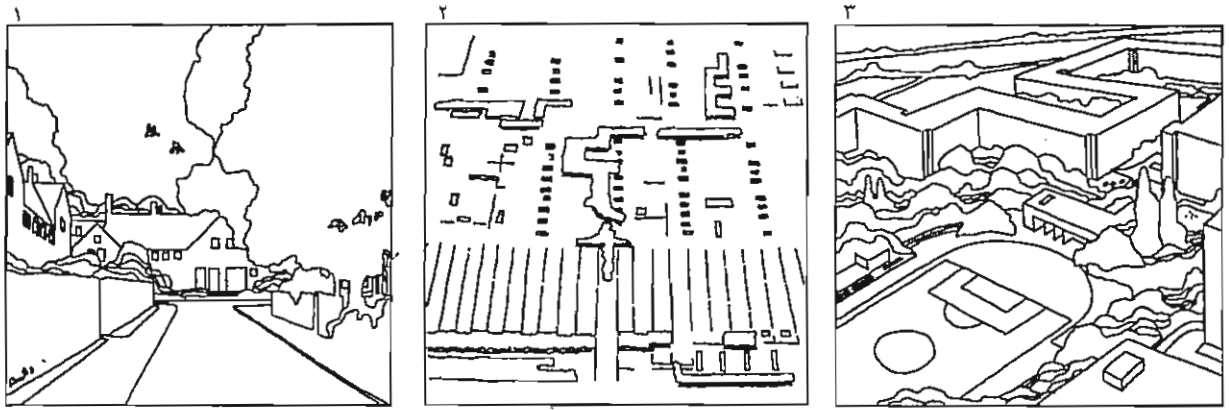
2. City of trees

3. Intelligent city

4. Urban non - place

5. Green cities

6. Multi Functional Polis



۱. نمایی از لچورث، نخستین باغشهر انگلیسی.
  ۲. شهر گسترده (Broad acre City)، فرانک لوید رایت.
  ۳. La Ville Radieuse، فرانسه.
  ۴. میلتن کینز: شبکه ارتباطی و توپوگرافی.
- (مأخذ: Gardiner : 1994)



مکان	سال احداث	جمعیت
Cergy - Pontoise ، ناحیه پاریس	۱۹۶۶	۳۵۰/۰۰۰ نفر
Evry ، ناحیه پاریس	۱۹۶۷	۴۵۵/۰۰۰ نفر
Marne-le-Vallee ، ناحیه پاریس	۱۹۶۶	۵۵۰/۰۰۰ نفر
Melun Cenart Saint Quentin ، ناحیه پاریس	۱۹۶۵	۲۹۱/۰۰۰ نفر
En - Yvelines ، ناحیه پاریس	۱۹۶۷	۴۸۰/۰۰۰ نفر
Gandhinagar ، ایالات گجرات هند	۱۹۶۷	۲۵۰/۰۰۰ نفر
Chiba ، ناحیه توکیو	۱۹۶۷	۳۴۰/۰۰۰ نفر
Kashima ، ناحیه توکیو	۱۹۶۷	۳۰۰/۰۰۰ نفر
Kohhoku ، یوکوهاما	۱۹۶۹	۲۲۰/۰۰۰ نفر
Guidad losada ، ونزوئلا	۱۹۶۷	۴۰۰/۰۰۰ نفر
Almere ، هلند	۱۹۷۰	۲۵۰/۰۰۰ نفر

شاید در ارتباط با چنین مفهومی بوده که در میلتون کینز برای ساخت و ساز، آن دسته اراضی به کار گرفته شد، که از کیفیت مناسب برای کشاورزی محروم بودند. در شهر، یک شبکه ارتباطی پیاده و دوچرخه‌رو در واحدهای همسایگی احداث شده است که شهر از وجود آن به خود می‌بالد. گرچه، اکثر شهرهای جدید در کل دنیا از شبکه‌ای شبیه به این سیستم (با کیفیات کمتری نسبت به میلتون کینز) برخوردار بودند. جریان ترافیک در شبکه‌های ارتباطی مربوط به اتومبیل‌های شخصی به سهولت صورت می‌پذیرد و بسیار کارآمد است، و به ازای هر مسافر در هر کیلومتر، نسبت به آن دسته از وسایل نقلیه که در شهرهای معمولی در حال آمد و رفت‌اند، آلودگی کمتری ایجاد می‌شود. از سال ۱۹۸۶، هم‌نوا با مباحث مربوط به انرژی جهانی و کاهش مصرف انرژی، میلتون کینز نیز به نحو فاحشی از مصرف انرژی کاسته است.

ساخت و سازها متضمن ایجاد ضایعات زیادی در سطح رویی خاک نبوده است؛ گرچه لایه‌های زیرین خاک در مرکز شهر به دلیل گودبرداریهای عمیق و وسیع به منظور احداث ساختمانهای اصلی و مرتفع و برخی راههای زیرزمینی تا حدودی آسیب دیده است.

مقادیر تولید زباله در میلتون کینز مشابه سایر شهرهای بریتانیاست؛ اما جا به جا کردن زباله خیلی آگاهانه اجرا می‌شود، و به دلیل وجود طرحی برای بازگردش ضایعات، زباله‌های خانگی قابل بازیافت و برگشت به چرخه تولید مجدد، به طور جداگانه جمع‌آوری می‌شوند. این امر در یک کارخانه بزرگ که به همین منظور ایجاد شده است، تحقق می‌پذیرد؛ هر چند که زباله‌های تجاری هنوز مستقیماً به محل دفن زباله‌ها انتقال می‌یابند. به این ترتیب است که میلتون کینز به عنوان نوشهری هم‌آوا با عصر خویش متولد می‌شود، رشد می‌کند، تکامل می‌یابد و عرصه ظهور نگاهی نو به برنامه‌ریزی کالبدی و شهرسازی نوین می‌شود.

### جمع‌بندی

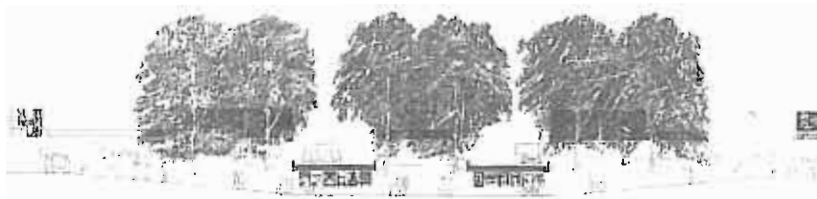
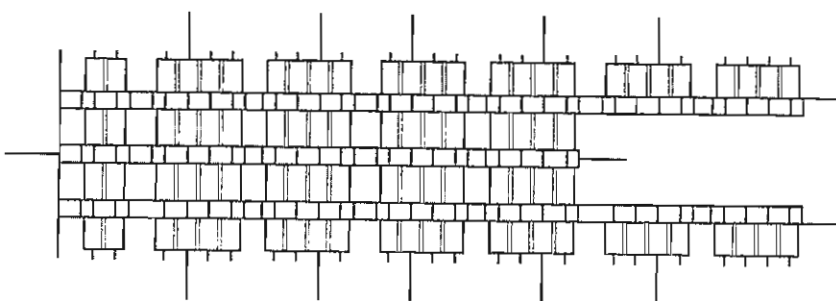
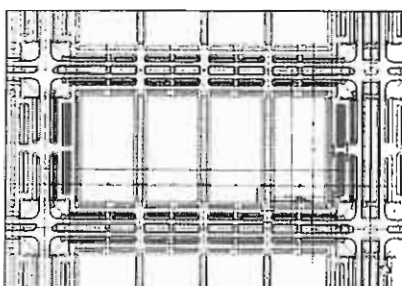
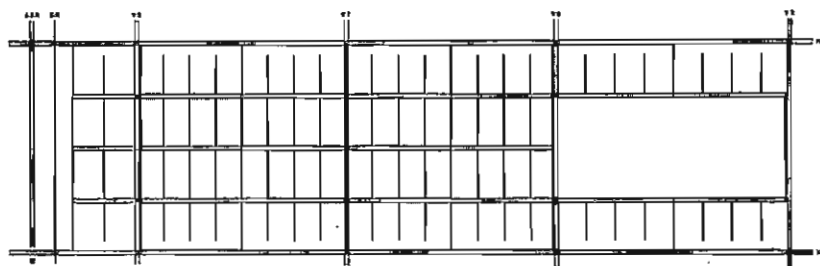
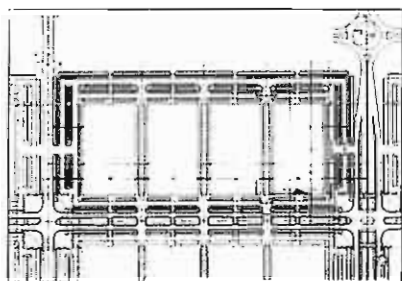
به این ترتیب، ملاحظه می‌شود که به موازات تغییر و تحول در شئون اجتماعی، اقتصادی و سیاسی زندگی بشر قرن بیستم، و مطرح شدن نیازهای جدید، الگوی کالبدی شهرها، به خصوص در مواردی که برنامه‌ریزان، شهرسازان و معماران در مواجهه با ایجاد یک شهر جدید قرار می‌گیرند، چگونه

میلتون کینز از زاویه جذب سرمایه‌گذاران و روشنفکران نیز از حد نصاب بی‌مانندی برخوردار بوده است. در میلتون کینز بود که مفهوم مسکن اجتماعی<sup>(۱)</sup> برای خانواده‌های کم‌درآمد، و آنها که به مسکن نیاز داشتند، ابداع شد.

به عنوان یک نقطه رشد منطقه‌ای نیز میلتون کینز موفقیت به حساب آمده است، که در سطح بین‌المللی قابل تطبیق و مقایسه است. در این شهر جدید با اقتصادی متنوع در بخشهای خدمات و صنعت، شصت هزار شغل جدید وجود دارد. طیف وسیعی از سرمایه‌گذارها به وسیله کمپانی‌های ژاپنی، آمریکایی و اسکانندیناوی در آن تحقق یافته، و سطوح بیکاری در آن بسیار پایین است.

نواحی اشتغال در سطح شهر پراکنده‌اند، و در واقع نزدیکی خانه و محل کار در میلتون کینز می‌تواند به همان اندازه‌ای باشد که ساکنین انتخاب می‌کنند. از دیدگاه بین‌المللی، میلتون کینز باید امروزه در ارتباط با مفهوم «توسعه پایدار» ارزیابی شود. توسعه پایدار موضوع پیمان و معاهده بین‌المللی «ریودوژانیرو» در سال ۱۹۹۲ بوده است. بیش از یک صد کشور منشور ۲۱<sup>(۲)</sup> را امضا کردند که سندی ۵۰۰ صفحه‌ای است و آنها را به تلاش در راه توسعه پایدار متعهد می‌کرد. در این سند آمده است:

«توسعه پایدار عبارت است از آن توسعه‌ای که به تأمین نیازهای بشر عصر حاضر می‌انجامد بدون آن که تأمین نیازهای نسلهای آینده را با خطر مواجه کند». در طی کنفرانسی، تحت نظر اتحادیه اروپا در دانمارک، در ماه مه ۱۹۹۴، این مفهوم بخشی از یک منشور برای ایجاد شهرها و شهرکهای پایدار بود، که آن را شهرداران کل اروپا به طور



ناحیه مرکزی میلون کینز  
(مأخذ: Evans: 1972)



حومه شهر پدید می‌آید، بسیار ناخشنود و آزرده می‌شوند. آنان، نسبت به این که زمانی شهر جدیدی ساخته خواهد شد، تردید می‌کنند. این برهه، شبیه مرحله‌ای است که دارند زمین یک مزرعه را قبل از پاشیدن بذر گیاهان آماده می‌کنند.

- دومین مرحله، مرحله پیشتاز است. وقتی نخستین پروژه‌های خانه‌سازی اجرا می‌شود، ساکنین جدید ابتدا از اسکان در خانه‌های جدیدشان شاد و مسرورند، اما به زودی از گرد و خاک و سر و صدای ناشی از فعالیت‌های ساخت و ساز در اطراف خود خسته می‌شوند و در مورد این که آیا هرگز شهر جدید کامل خواهد شد به شک می‌افتند. این فاز، شبیه لحظه‌ای است که اولین گیاهان جوان و نشاها در مزرعه ظاهر می‌شوند.

- فاز سوم، مرحله استقرار و ترکیب است. یعنی، وقتی ساکنان جدید به قدر کافی در شهر جدید اسکان یافته‌اند که بتوانند زندگی فرهنگی و مدنی خاص خود را شروع کنند. این زمانی است که تعداد کودکان از تعداد افراد بالغ بیشتر است. در این مرحله، مردم برای ایجاد تنوع و گوناگونی فضاهای شهری که مورد نیاز چنین اجتماع بزرگی است، ناشکیبایی می‌کنند. این مرحله شبیه دوره‌ای است که در مزرعه گیاهان جدید و درختان رشد اصلی خود را آغاز می‌کنند.

دگرگون می‌شود و چون آینه‌ای صادق حقایق جاری در شریان هستی را در خود منعکس می‌کند. گرچه سیاست ایجاد شهرهای جدید، بنا به تجربه‌های جهانی که بخشی از آن در این مقاله منعکس شده است، نمی‌تواند هرگز مدعی حل کلیه مشکلات شهرهای بزرگ باشد، لیکن تأثیر آن در بهبود ساختار کالبدی سیستم و نظام شهری انکارناپذیر است. شهرهای جدید به عنوان روشی برای رشد بهینه شهرهای بزرگ، فرصتهای ویژه‌ای برای نیل به مقیاسهای متوازن‌تری از خدمات و ارزشها را عرضه می‌دارند، و این فرصت‌ها بخصوص از جنبه‌هایی چون توازن بین جمعیت و اشتغال و یا توازن بین طبقات مختلف اجتماعی، به هیچ عنوان با آنچه در حومه‌های شهری جریان دارد، قابل مقایسه نیست. به طور کلی، چندین مرحله مختلف در توسعه یک شهر جدید به شرح زیر به چشم می‌خورد.

- نخستین مرحله زمانی است که اراضی شهر جدید آماده‌سازی شده و تأسیسات زیربنایی مثل بزرگراهها و سیستم فاضلاب ایجاد می‌شود. این مرحله، معمولاً خیلی زود به پایان می‌رسد؛ اگر چه زندگی زارعان و سایر مردمی که از قبل در آن ناحیه زندگی می‌کرده‌اند، بر اثر این اقدامات از هم می‌پاشند. این افراد غالباً از مشاهده تغییرات جدید که در



- فاز چهارم، زمانی است که شهر جدید شروع به شکوفه زدن می‌کند. در این زمان شهر هویت خود را تثبیت می‌کند و با سایر شهرها در زمینه جذب سرمایه‌گذارها و سایر فعالیتها به رقابت می‌پردازد. تسهیلات فرهنگی و تفریحی شهر رو به توسعه می‌گذارند، خدمات بهداشتی و آموزشی در حوزه خود وسعت می‌یابند، مشاغل به موازات جذب شرکتها برای استقرار در شهر رشد می‌یابند، علاقه در زمینه زندگی سیاسی در شهر شروع به رشد می‌کند و حجم فعالیتهاى مربوط به ساخت و سازها (و در نتیجه سر و صدا و گرد و غبار حاصل از آن) کاهش می‌یابد. اینک زمان سرخوشی شهر فرا رسیده است.

- پنجمین فاز، مرحله‌ای است که شهر میوه می‌دهد. کودکان آن بزرگ شده‌اند. آنان دومین نسل شهر جدید به شمار می‌آیند و تقاضا برای مسکن و اشتغال رو به افزایش می‌گذارد. نسل اول، به دلیل پا گذاشتن به کهنسالی، تقاضای فزاینده‌ای در زمینه خدمات مربوط به سلامتی و بهداشت و سایر سیستم‌های حمایتی را مطرح می‌کند. کلیه ساکنان تقاضاهای آگاهانه‌ای برای خدمات تفریحی، فرهنگی و آموزشی ارائه می‌کنند و زندگی سیاسی در شهر رونق می‌گیرد. این مرحله‌ای است که مردم از بیان این نکته که شهر جدید خانه آنهاست، به خود می‌بالند. آنان به این نکته آگاهند که این شهر مکانی است که به دقت و برای عملکرد مناسب و فرم زیبا طراحی شده است. می‌دانند که شهر جدید با یک شهر معمولی تفاوت دارد و انتظارات بالایی برای آینده شهر دارند. این مرحله‌ای است که شهر جدید، به شهر خانه<sup>(۱)</sup> تبدیل می‌شود.

در واقع، اصل مشترک در همه شهرهای جدید در هر نقطه دنیا، در زمانی که در حال تکمیل و توسعه‌اند، تغییر شکل از شهر جدید به شهر خانه است، و به این ترتیب میزان توفیق این راهبرد جهانی، نه فقط در جذب جمعیت اضافی شهرهای بزرگ، بلکه در توانایی خلق یک زندگی اجتماعی به معنای واقعی آن است. در جریان این تغییر شکل و استحاله، اصل اساسی، ضرورت کاهش نقش برنامه‌ریزان شهری و سازندگان شهر در مقابل افزایش نقش ساکنین شهر به موازات تکامل شهر است. لازم است که شهروندان از طریق مشارکت در زندگی شهری، از طریق برقراری تماس نزدیک با نهادهای سیاسی و اجتماعی، از این احساس اولیه که «شهر جدید چه کاری می‌تواند برای من انجام دهد»، به این ایده که «من چه کاری می‌توانم برای شهرم انجام دهم» ارتقاء یابند، و همین امر تضمین نهایی برای قوام و تکامل یک شهر جدید خواهد بود.

#### منابع

- 1 - Evans, Hazel, "changing Goals in Design: The Milton Keynes Example" in: New Towns: The British Experiences, London, 1972.
- 2 - Golany, Gideon, "New Town Planning, Principles & Practice", United States of America, John Wiley and Sons, 1976.
- 3 - Hall, Peter, "Cities of Tomorrow", United States of America, 1996.
- 4 - Lock, David, "The Long View", Architectural Design, New Towns, London, 1994.
- 5 - Steen Rasmussen, Eiler, "Reflections on Milton Keynes", Architectural Design, New Towns, London, 1994.
- 6 - Gardiner, Stephen "the city as a rug" Architectural Design, Newtowns, London, 1994.