

از سیر تا پیاز

انتقال پایتخت

ویژه نامه اختصاصی بهمن ماه شارکده

Sharkadeh.ir

تمامی حقوق این مقاله محفوظ بوده و کپی برداری تنها با ذکر نام شارکده و لینک به آن مجاز است.



حدود 228 سال از پایتخت بودن تهران می‌گذرد. در سال‌های اخیر چندین بار از سوی مسئولان بحث انتقال پایتخت از تهران مطرح بوده و بالاخره با 110 رای موافق کلیات طرح انتقال پایتخت از تهران در مجلس شورای اسلامی در این ویژه نامه سعی بر بررسی کامل این موضوع داریم. ادامه مطلب را از دست ندهید... تصویب شد

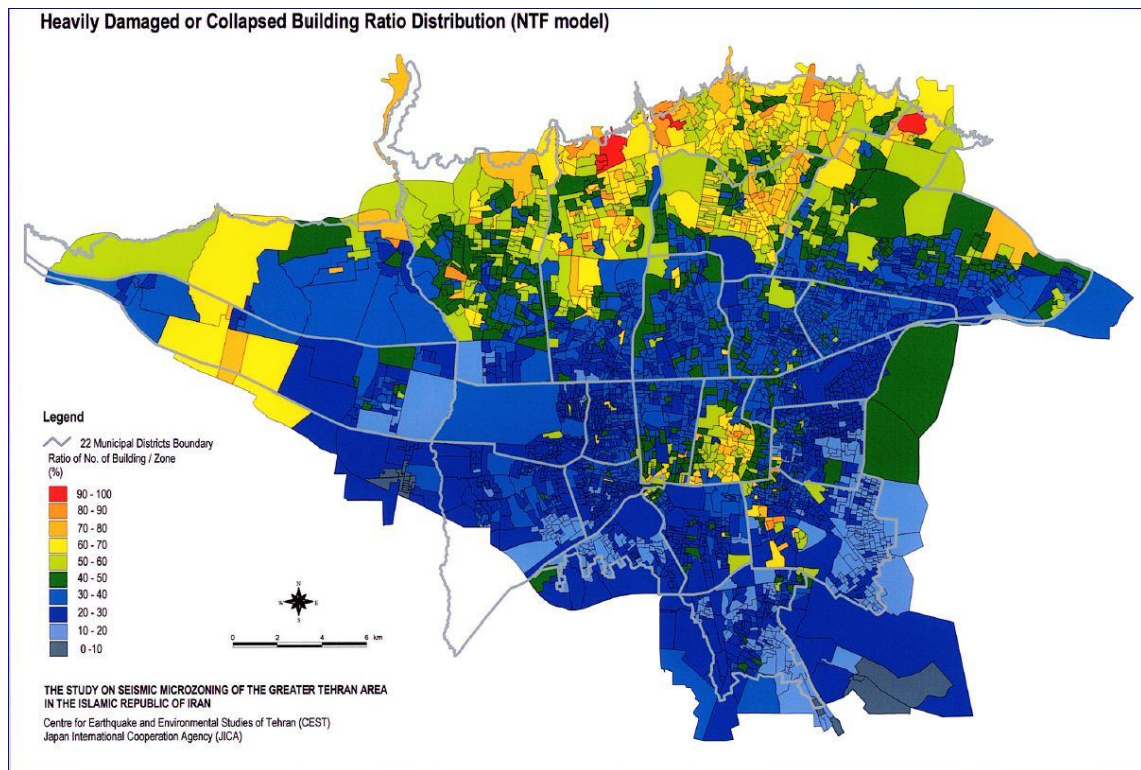
تهران بیش از ۱۶ درصد جمعیت کشور و درصد بسیار بیشتری از ثروت کشور را در خود جای داده است و حدوداً تنها ده درصد روزهای سالش هوای پاک دارد. و با حدود بیش از هفت میلیون جمعیت در حال زندگی است. زندگی‌ای که شرایط کنونی آنرا به روزهای پژمرده اش نزدیک میکند.

به گمان برخی کارشناسان، در صورت بروز زلزله در تهران، ۶۵ درصد از خانه‌های نوساز هم فرومی‌ریزد. احتمال تخریب قریب ۸۰ درصد بیمارستان‌ها نیز در زلزله تهران وجود دارد و به این ترتیب تعداد کشته‌ها و زخمی‌ها، میلیونی می‌شود.

براساس یک نظرسنجی از مردم تهران درباره مهمترین مسائل شهر تهران که به تازگی انجام شده است. 24/4 درصد از پاسخگویان، شهر تهران را برای زندگی مناسب می‌دانند و از نظر 23/5 درصد از آنان شهر تهران "اصلاً" برای زندگی مناسب نیست. مهمترین دلیل افزایش مشکلات شهر تهران از نظر پاسخگویان «افزایش جمعیت» (37/8 درصد) است.

نبود بهداشت شهر (8/5 درصد) مهمترین مسئله منطقه محل سکونت از نظر پاسخگویان بوده است. همچنین از نظر 25/7 درصد، بی‌توجهی مسئولان، عمده‌ترین دلیل امیدوار نبودن آنان به برطرف شدن مشکلات شهر تهران است. در نهایت 66/4 درصد پاسخگویان معتقدند در 10 سال آینده، مشکلات شهر تهران بیشتر خواهد شد.

تمامی این موارد اتم از مشکلات زیست محیطی، افزایش جمعیت و ترافیک شهری، مشکلات بهداشتی، و مشکلات طبیعی مانند فرارگیری روی گسل و مهمتر از همه عدم توجه به موقع مردم و مسئولین به این مشکلات باعث شده تا این شهر هرروز بیش از پیش به زوال برود.



طرح مسئله

نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی صبح سه‌شنبه سوم دی ماه 1392 به کلیات طرح ساماندهی و انتقال پایتخت سیاسی و اداری رای دادند. در این طرح که کلیات آن با 110 رای موافق، 67 رای مخالف و 10 رای ممتنع از مجموع 214 نماینده حاضر به تصویب رسید، شورایی متشکل از رئیس‌جمهور یا معاون اول و برخی وزرا پیش‌بینی شده که این شورا موظف است حداکثر ظرف دو سال مکان مناسب برای انتقال پایتخت سیاسی و اداری را انتخاب کند با تصویب کلیات، این طرح برای بررسی بیشتر به کمیسیون شوراها ارجاع شد تا پس از بررسی مجدد این کمیسیون، جزئیات آن در صحن علنی مجلس مطرح شود.

بحث انتقال پایتخت موضوع جدید نیست. و سالهای زیادی است که بحث انتقال به عنوان راهکاری برای کاهش مشکلات شهری تهران مطرح است. اما این بحث تا چه اندازه عملی است؟ و تا چه اندازه به حل مشکلات ایران و تهران کمک میکند؟

تجربه های انتقال

در ابتدا بگذارید سابقه ی این راهکار را در دیگر کشور ها با معرفی چند کشور بررسی کنیم:

پاکستان

فکر انتخاب پایتخت مناسب که مرکزیت ثقل سیاسی و اقتصادی داشته باشد پاکستان پس از استقلال سیاسی به وجود آمد. نخست شهر کراچی به عنوان پایتخت مورد بررسی قرار گرفت ، اما مطالعات انجام شده نشان داد که انتخاب شهر موجود بنا به دلایل متعدد منطقی نمی باشد و ایجاد شهر جدید از جنبه های اقتصادی (ارزش افزوده اطراف شهر جدید و امثال آن) ، اجتماعی (عدم تعلق به یک گروه اجتماعی) ، فنی (تخریب بخش قابل توجهی از امکانات موجود) و با توجه به جنبه های شهرسازانه (ایجاد هسته مناسب برای یک جهان شهر) قابل توجه است. به عنوان پایتخت در مجاورت شهر اسلام آباد لذا با عنایت به مرکزیت ثقل و واقع شدن در محور جاده ابریشم ، راولپندی انتخاب شد. برنامه ریزی این شهر از سال 1959 آغاز و تا سال 1963 به طول انجامید و در سال 1961 نیز وارد مرحله اجرایی شد

از زمان استقلال تا سال ۱۹۵۸ پایتخت پاکستان شهر کراچی در سند در منطقه جنوبی بوده است. گفته می شود که نگرانیها درباره تمرکز سرمایه و توسعه در آن شهر باعث شده ایده احداث شهری جدید در مکانی متفاوت مطرح ایوب خان، بلافاصله پاکستان رئیس جمهوری پاکستان رئیس جمهور شود. در سال ۱۹۵۸، طی دوره زمامداری راولپندی در شمال به عنوان پایتخت دائمی برگزیده شد. پس از تقسیم هند، آوارگان مهاجر اردزبان در کراچی تجمع نمودند و به امر تصدی خدمات شهری پرداختند. در پرتو این مسئله، تصمیم بر آن شد که پایتخت جابجا شود. راولپندی به عنوان پایتختی موقت منظور شد، و کار بر روی پایتخت جدید از دهه ۱۹۶۰ آغاز شد

طراحی و ساخت عمدتاً توسط یک طرح شهری یونانی به نام کنستانتینوس.ای. داکسیداس انجام گرفت. طرح وی حول احداث شهر به شکل بخش های (مختلف) می گشت که شامل چهار زیربخش بود که توسط کمربندهای سبز و پارکهایی از هم جدا می شد. تاکید قوی بر ایجاد فضای سبز و باز بود

در سال ۱۹۶۷، پایتخت بطور رسمی از راولپندی به اسلام آباد منتقل گردید. این شهر به نواحی روستایی و شهری بود، در حالی که مناطق روستایی به دوازده (CDA) تقسیم شد. ناحیه شهری تحت اداره مقام توسعه پایتخت اتحادیه شورایی تقسیم گردید. در میان این اتحادیه های شورایی، اتحادیه شورایی کورال بزرگترین و توسعه یافته ترین اتحادیه شورایی است.

برزیل

برزیل در حدود سال 1960 بنیان گذاشته شد و به دنبال آن مرکز برزیل شهر برازیلیا ، پایتخت جدید کشور به آن انتقال یافت. سابقه این فکر به اواسط قرن نوزدهم ریودوژانیرو تصمیم گیری سیاسی - اداری کشور از شهر (1853) و مراحل بعدی آن به اوایل قرن بیستم باز می گردد. تا سال 1822 که برزیل از یوغ استعمار آزاد شد ، اسپانیایی طراحی می شد که از این به بعد اهداف پرتغالی و شهرهای برزیل عمدتاً مطابق طرح شهرهای مشخصی موجب ایجاد شهر برازیلیا شد

اهداف اصلی ایجاد شهر برازیلیا و انتقال پایتخت به آن عمدتاً اهداف بومی و ملی بود که هیچ گونه ارتباطی به حل :

مسائل پایتخت قبلی یا ریودوژانیرو و یا تخفیف آن مسایل نداشت. اهم این اهداف عبارتند بودند از

ایجاد زمینه های ملی توسعه اقتصادی - صنعتی

و کل سرزمین برزیل آمازون تضمین امنیت ملی از طریق اعمال حاکمیت بر قلب تسهیل و تسریع زمینه های توسعه و نظارت در مناطق جنگلی و معدنی آمازون . ایجاد شهرهای ماهیتاً برزیلی

در روند شکل گیری شهر برازیلیا ، رئیس جمهور وقت (کوبیچک) در وهله اول قانون ایجاد شهر برازیلیا و انتقال پایتخت را به تصویب پارلمان رساند و سپس زیر نظر مستقیم خود شرکتی دولتی را به منظور پی گیری انجام مطالعات ، تأمین تدارکات اجرا و انجام عملیات انتقال پایتخت به نام نوواکپ ایجاد کرد که 51 درصد سرمایه اولیه آن از بودجه فدرال برازیلیا و 49 درصد باقی مانده از بودجه کل کشور تأمین گردید. مراحل مختلف مطالعات و اجرای شهر :

مرحله اول : دوره مطالعه و طراحی 56 - 1954

مرحله دوم : دوره ساخت و ساز 60 - 1956

مرحله سوم : دوره اتمام مرحله اول و آغاز انتقال پایتخت 63 - 1960

مرحله چهارم : دوره تکمیل ساخت و ساز از 1963 تا به حال

در نهایت برازیلیا به اهداف خود از جمله تجدید عظمت و فرهنگ مردم برزیل نرسید و عملاً مبنای طراحی شهر به آفرینش شهری منجر شده است که ماهیتاً آمریکایی و فرزند اتومبیل سواری از آب در آمد.

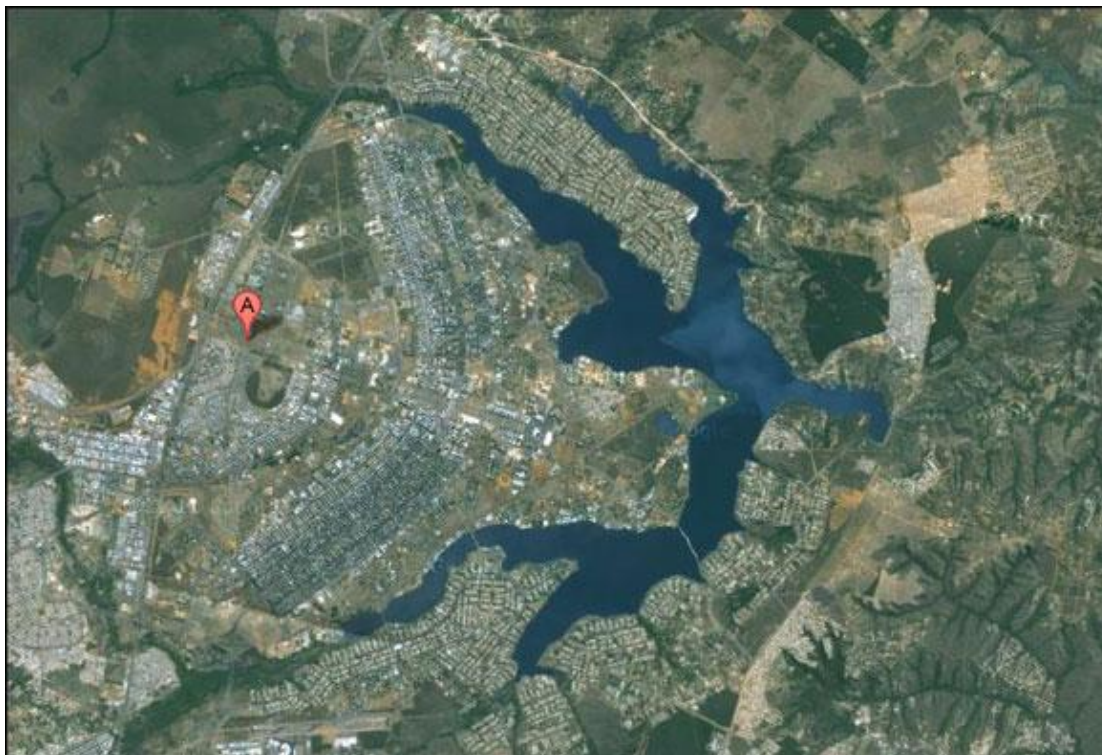
ساخت این شهر به این علت بود که می خواستند محل پایتخت برزیل که پیش از آن شهر ریو دو ژانیرو بود را تغییر داده و بیشتر به مرکز و غرب کشور بیاورند تا به دیگر ناحیه ها نزدیک تر باشد. برای این تغییر پایتخت نیروی کاری ..عظیمی از سراسر کشور به کار گرفته شد. طرح و نقشه این شهر بشکل یک هواپیما است

فرمان ساخت برازیلیا را داد و در واقع یکی از مفاد قانون (Juscelino Kubitschek) یوشلینو کوبیچک رئیس جمهور منتقل شود را به اجرا ریو دو ژانیرو اساسی کشور را که در مورد این بود که مرکز کشور باید به مکان دیگری غیر از اصلی اغلب معمار اسکار نیمایر . بود (Lúcio Costa) لوسیو کوستا اصلی برازیلیا طراح شهری . درآورد لی شهر بود. طراحی این شهر بر پایه نظریات طراح مناظر طبیعی روبرتو برل مارکس ساختمان های دولتی و یعنی زمان ۱۹۶۰ سال آوریل ۲۱ تا ۱۹۵۶ استوار بود. برازیلیا طی ۴۱ ماه ساخته شد و ساخت آن از سال کوربسیر . افتتاح رسمی آن بطول انجامید

پایتخت برزیل بود، و منابع غالباً در ناحیه جنوبی کشور متمرکز بودند. برزیلا ریو دو ژانیرو شهر ۱۹۶۰ تا ۱۷۶۳ از سال از لحاظ موقعیت جغرافیایی در مرکز کشور قرار دارد که در واقع پایتختی است که از لحاظ جغرافیایی خنثی است. می شود که در آن دقیقاً عنوان شده بود ۱۸۹۱ در قانون اساسی نظریه ایجاد پایتخت برزیل در داخل مربوط به تعریف نشده بود. موقعیت برزیلا باعث توسعه ناحیه ۱۹۲۲ باید کجا باشد، اما خود محل تا سال بخش فدرال که مرکزی برزیل شده و تمامیت بهتری در قلمروی برزیل ایجاد می کند

دارای رویایی در مورد آینده بود که مربوط به شهری در آینده گیوانی ملچیر بویکو افسانه، کشیش ایتالیایی طبق یک را بنیاد سیلسیان می شد که مشابه موقعیت برزیلا است. امروزه، در برزیلا اشارات بسیاری به این عالم که فرمان نهاد وجود دارد. این نام به یکی از کلیساهای اصلی نیز داده شده است

طرح لوسیا کوستا برای شهر طرحی میسوط و جامع بود، در این طرح پیش بینی شده که کدام مناطق باید مسکونی بوده و کدام مناطق نیز باید تجاری باشد. در این طرح محدوده قرار گرفتن واحدهای صنعتی، محل احداث ساختمان های خاص، ارتفاع ساختمان ها و موارد دیگری نیز پیش بینی شده است



مبنای طراحی شهر یک صلیب ساده بوده است. به گفته خود کوستا: این طرح «از ژست فردی که محل مالکیت خود می‌سازند، "نشان صلیب" اما، این صلیب باید با زاویه قائمه را امضا می‌کند اقتباس شده است: دو تیر که با هم مکان‌نگاری محلی انطباق داشته باشد، همانند اینکه در این طرح نقشه‌هایی برای احداث دریاچه مصنوعی مشهود بود، و شهر نیز به شکل یک هواپیمای دارای بال‌های ثابت در آمد

پیشرو که توسط اسکار کلیسای جامع و مجلس نمایندگان دماغه هواپیما وزارت‌خانه‌ها، ساختمان‌های دولتی، سنا، نیمیر طراحی شده است را در خود جای داده است

بالهای هواپیما بالهای شمال و جنوب نام گرفته است: هر یک از این بالها تقریباً هفت کیلومتر طول دارد. خیابان بین شمال نام گرفته اند L۴ جنوب یا L۴ دریاچه و بالها با توجه به شمالی یا جنوبی بودن بالها

خیابان مرتفع، دارای سرعت بالا، که ایکسو رودویاریو نام دارد، با عبور از زیر یک ایستگاه اتوبوس دو بال را به هم متصل می‌کند، در این بخش بانک و هتل قرار گرفته اند

یکی از انتقادات اصلی که در مورد شهر برازیلیا به عمل می‌آید این است که این شهر بر اساس مقیاس پیاده‌روها طراحی نشده است. با ظهور عصر خودرو، یعنی زمانی که شهر در حال ساخت بود، به پیاده‌روها توجه چندانی نشد. پیش‌بینی نشده بود و تمام خودروها برای آنکه با ترافیک مواجه نشوند از چراغ راهنمایی در طرح اصلی هیچگونه روی پلها و از داخل تونلها عبور می‌کردند

آلمان

تفاوت‌هایی با برازیلیا و اسلام آباد دارد ، زیرا برلین در گذشته پایتخت بوده و پس از برلین وضعیت انتقال پایتخت در فترت بعد از جنگ ، مجدداً پایتخت آلمان شده است. گزینش بن به عنوان پایتخت به دنبال جدایی پس از جنگ در سال 1989 ، در متن آلمان نتوانست آرزوی بازگشت به برلین را از خاطر مردم آلمان بزداید. پس از اتحاد دو

دیباچه قانون اساسی آمده بود: « پایتخت آلمان برلین است و در نخستین فرصتی که چنین تحولی امکان‌پذیر گردد ، برلین مجدداً باید به عنوان پایتخت آلمان برگزیده شود.» بدین مناسبت ، مجلس قوانین لازم را تصویب نمود و برای این منظور نخست حوزه‌هایی از شهر برلین (که عمدتاً بافت قدیمی آن را تشکیل می‌داده‌اند) انتخاب شد و سایر نهادهای دولتی در آنجا استقرار یابند و بدین شکل مسیر انتقال پایتخت هموار شد پارلمان تا

و بزرگ‌ترین شهر هم از لحاظ جمعیت و هم از لحاظ مساحت در این کشور آلمان کشور پایتخت Berlin: برلین مقام دوم را دارد. مساحت آن ۸۹۹ کیلومتر مربع است و این شهر ۲۸ کیلومتر از شمال به اتحادیه اروپا است و در کل جنوب و ۴۵ کیلومتر از شرق به غرب امتداد یافته‌است. میانگین ارتفاع آن از سطح دریا ۳۴ متر ثبت شده بلندترین ارتفاع (۱۱۵ متر) به دو تپه مصنوعی توفلسبرگ و ماگلبرگ مربوط می‌شود برلین همچنین یک شهر ایالتی است، یعنی یکی از ایالت‌های شانزده‌گانه آلمان نیز به شمار می‌آید

برلین، بزرگ‌ترین و از نظر تاریخی مهم‌ترین ایالت آلمان است. جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی این شهر، برلین را به عنوان یکی از مراکز فرهنگی جهان تبدیل کرده است. برلین در سده ۱۸ میلادی، به عنوان پایتخت پروس، قلب روشنگری بود. امروز نیز برلین، یکی از شهرهای مهم اروپاست

در حال حاضر برلین، پایتخت آلمان، مرکز دولت و مجلس فدرال این کشور است، هر چند که هنوز برخی از وزارتخانه‌ها، شعبه‌هایی نیز در شهر بن، پایتخت پیشین آلمان دارند

کانادا

قرار دارد. او به صورت فرماندار کل کشور و خانهٔ مجلس است، محلی که در آن اتاوا پایتخت سیاسی کانادا شهر بریتانیای کبیر، در کانادا، مستعمرهٔ سابق ملکه الیزابت دوم تشریفاتی رئیس مملکت است و به عنوان نماینده می‌باشند ونکوور و تورنتو، مونترآل زندگی می‌کند. پرجمعیت‌ترین شهرهای کانادا به ترتیب

و در کنار آمریکای شمالی و چهارمین شهر بزرگ این کشور است. این شهر در کانادا پایتخت کشور Ottawa اتاوا رودخانه اتاوا (شعبه رودخانه سن‌لران) واقع شده‌است

اتاوا در ۳۱ دسامبر سال ۱۸۵۷ به عنوان پایتخت کانادا انتخاب شد. انتخاب این شهر به عنوان پایتخت نوعی سازش هریک بیش از اندازه در مناطق فرهنگی تورنتو و مونترآل میان دو فرهنگ منطقه بود، چرا که نامزدهای دیگر از جمله فرانسوی یا انگلیسی قرار داشتند. علاوه بر این، این شهر تا اندازه‌ای از مرزهای این کشور با ایالات متحده دور بود، و این به عنوان یک مزیت نظامی تلقی می‌شد

جمعیت اتاوا ۸۵۹،۷۰۴ نفر بوده که این رقم با احتساب حومه‌اش به بیش از یک میلیون نفر می‌رسد

قزاقستان

آستانه، پایتخت کنونی قزاقستان شهری است بسیار سرد و بادخیز که دمای هوا در زمستان در آن به منفی ۴۰ درجه می‌رسد. گروه‌هایی از ملی‌گرایان روس در روسیه و داخل قزاقستان دعوی الحاق مجدد شمال قزاقستان به روسیه را داشتند، و این یکی از انگیزه‌های رئیس‌جمهوری قزاقستان برای انتقال پایتخت به شهری در مرکز کشور و نزدیک به روسیه بود و این امر باعث شد که شمار زیادی از قزاق‌ها به این شهر منتقل و این دعوی به خودی خود خاموش شود

آستانه شهری نوساز است که به دلایل امنیتی در مرکز قزاقستان بنا شده و در سال ۱۹۹۸ میلادی به عنوان پایتخت قزاقستان معرفی شده است چون شهر آلماتی به مرزهای سه کشور همجوار آلماتی به جای است که به تازگی به جای نام پیشین این شهر گذارده فارسی قزاقستان بسیار نزدیک است. آستانه نامی بوده است قدیم، به معنای آستانه خیمه و مزار و بعدها به معنای پایتخت زبان قزاقی شده است. این واژه در رئیس جمهوری قزاقستان در حالی فرمان انتقال پایتخت را از «نورسلطان نظربایف» ششم ژوئیه ۱۹۹۶ میلادی آلماتی به آستانه صادر کرد که بسیاری از کارشناسان و مقامات دولتی آن را غیرعملی و ناممکن می دانستند. کمبود اعتبار مالی، هوای سرد و بادهای شدید آستانه از سبب های عمده این عدم اطمینان بود. رئیس جمهوری قزاقستان، قرار گرفتن آلماتی در منطقه زلزله خیز و نبود زمینه های جغرافیایی برای رشد مرکز کشور را از دلایل انتقال پایتخت از آلماتی به آستانه توصیف کرده و گفته بود با انتقال پایتخت به آستانه، مرکز کشور توسعه خواهد یافت.

گروه هایی از ملی گرایان روس در روسیه و داخل قزاقستان نیز دعوی الحاق مجدد شمال قزاقستان به روسیه را داشتند، که انتقال پایتخت به شهری در مرکز کشور و نزدیک به روسیه، باعث شد که تعداد زیادی از قزاق ها به این شهر منتقل و این دعوی به خود خاموش شود.

برخی از روشنفکران قزاق علت اساسی انتقال پایتخت را این گونه عنوان کرده اند که نورسلطان نظربایف می خواهد نام خود «سن پترزبورگ» در روسیه را داشته باشد. همچنان که پتر بزرگ با بنیاد پتر بزرگ در تاریخ قزاقستان نقش را جاودانی کرد، نظربایف هم می خواهد با ساخت پایتخت جدید، نام خود را جاودانی کند. در آغاز پیشنهادهایی شده بود که پایتخت جدید را «نورسلطان» نامگذاری کنند، ولی نظربایف نام «آستانه» را برای آن برگزید.

است و به این دلیل در معماری آن دو سبک شرقی و غربی با هم اورآسیا نظربایف تاکید کرده بود که آستانه پایتخت آمیخته است. افزایش قیمت نفت در بازار جهانی، به قزاقستان امکان داد تا با دعوت از بهترین معماران جهان، شهر آستانه را نوساز کند. در طی ۱۰ سال، جمعیت آستانه از حدود ۳۰۰ هزار نفر به حدود ۷۰۰ هزار نفر افزایش پیدا کرد.

با مطالعه ی موارد بالا و بررسی دلایل انتقال پایتخت ها در این کشور ها و یا حتی بررسی دقیق تر و جامع تر و اینکه این کشور ها چگونه پایتختشان را انتقال داده اند میتوان بیشتر به این موضوع با عنوان راهکار یادکرد. اما بررسی دقیق تر وضعیت این کشور ها ، وضعیت های اقتصادی زمان، جمعیت و افزایش جمعیت، سیر صنعتی شدن، طبقه ی این کشور ها، وضعیت دولت و یا حاکمیت و شرایط دیگر از جمله محیط زیست و عوامل سیاسی و اجتماعی و مقایسه ی این شرایط با ایران شاید بازهم سوالات بی پاسخ زیادی در ذهن باقی بگذارد.

پایتختی در ایران

لیست زیر اسامی کامل پایتخت های ایران از ابتدا تا کنون است:

عیلامیان: آوان و ایزه و شوش

مادها: هگمتانه

هخامنشیان: هگمتانه، شوش، تخت جمشید و پاسارگاد

سلوکیان: سلوکیه و انطاکیه

اشکانیان: صدرروازه و ایزه و تیسفون

ساسانیان: بیشاپور، تیسفون، شوشتر، کرمانشاه، کازرون

.طاهریان: مرو و نیشابور

.صفاریان: زرنج

.علویان: آمل

.سامانیان: بخارا

.زیاریان: گرگان

.بوییان: شیراز

.غزنویان: غزنین و لاهور

.سلجوقیان: نیشابور، مرو، اصفهان، کرمان و همدان

.اتابکان آذربایجان: تبریز

.اتابکان فارس: شیراز

.اتابکان لر: ایذه و خرم‌آباد

.قراختایان: کرمان

.خوارزمشاهیان: گرگانج

.ایلخانان: مراغه، سلطانیه و تبریز

.کرتیان: هرات

.مظفریان: یزد، کرمان

.سربداران: سبزوار

.چوپانیان: تبریز

.جلایریان: تبریز و بغداد

.تیموریان: سمرقند و هرات

.اسماعیلیه: قزوین و الموت

.قراقویونلوها و آق‌قویونلوها: تبریز

.صفویان: تبریز، قزوین و اصفهان

.افشاریان: مشهد

.زندیان: شیراز، کرمان

.قاجاریان: ساری، تهران

.پهلوی‌ها: تهران

.جمهوری اسلامی: تهران.

مقوله پایتخت یا مرکزیت سیاسی در ایران ، همانند محدوده های سیاسی آن ، در طول تاریخ فراز و نشیبهای زیادی داشته است و به تبعیت از تغییر حکومت ، پایتخت آن نیز ، جز در موارد معدود ، از شهری به شهر دیگر جا به جا شده است.

نگاهی به گذشته تاریخی این تغییر و تحول حاکی از انگیزه های مختلفی است که به تناسب زمان ، مکان و ساختار اجتماعی حکومت ، با محفوظ داشتن استراتژی سیاسی و مسایل ژئوپولیتیکی زمان ، موجب جا به جایی مرکز سیاسی کشور شده است. این انگیزه ها عمدتاً در وهله نخست ، سیاسی - امنیتی ، و در وهله دوم اقتصادی - اجتماعی بوده است.

ایران، سرزمین کهنی است که از زمان هخامنشیان تاکنون بارها و بارها نسبت به تعویض و انتقال مرکز حکومت خود اقدام کرده است از پایتختی شوش تا تهران ۳۹ بار انتقال مرکز صورت گرفته که طی آن ۲۹ شهر به پایتختی برگزیده شده*اند؛ شوش، پاسارگاد، شیراز، دامغان، اشک*آباد، تیسفون، بیشاپور، کازرون، بخارا، نیشابور، مرو، زرنج، بخارا، طبرستان، اصفهان، همدان، ری، غزنین، سمرقند، هرات، گرگانج، مراغه، تبریز، اردبیل، قزوین، ساری، مشهد، کرمان و تهران، مراکز حکومتی ایران کهن سال بوده*اند که به آنها گاهی دارالخلافه، گاهی آستانه، گاهی حضرت و گاهی پایتختگفته*اند. به طور متوسط هر ۶۵ سال یکبار پایتخت ایران عوض شده است. اما تهران شهری است که بیش از ۲۲۰ سال پایتخت سه حکومت قاجار، پهلوی و جمهوری اسلامی بوده و درحالی حاضر با مسائلی مواجه است که نظر کارشناسان را به انتقال مرکزیت از آنجا به جایی دیگر معطوف کرده است.

در گذشته هر ۳۹ بار انتقال مرکز حکومت به دلیل مسائل امنیتی و سیاسی صورت گرفته است؛ ولی این بار به نظر تمرکز بیش از حد . میرسد که مسائل اقتصادی اجتماعی و فرهنگی هستند که ضرورت انتقال را مطرح میکنند جمعیت در کلانشهر تهران به هر دلیلی که باشد مشکلات عمده*ای مانند گره*های ترافیکی غیرقابل حل، اتلاف انرژی غیرمتعارف، افزایش مضاعف هزینه*های شهری، اتلاف میلیون*ها ساعت وقت منابع انسانی، خطر بالقوه خسارات ناشی از زلزله، مشکلات زیست محیطی و آلودگی*های هوا و صدا و مشکلات بهداشتی ناشی از انفجار جمعیت در کلانشهر تهران از مهمترین عواملی هستند که انتقال پایتخت را به عنوان یکی از راه حل های موجود مطرح می کنند.

انتقال مرکز به نقطه دیگر به شکلی که اکنون مطرح است و پایتخت آینده حداقل تا ۵۰ سال آینده نباید جمعیتی بیش از ۲۵۰,۰۰۰ نفر داشته باشد، گره ای از مشکلات موجود را برطرف نخواهد کرد. لذا دولتمردان بیش از انتقال سیاسی مرکز باید به فکر برنامه ریزی برای انتقال ظرفیت های اقتصادی و تجاری تهران به جای دیگر باشند، در واقع تمرکززدایی بیش از آن که از پایتخت مطرح باشد، از تهران بزرگ مطرح است، آمار نشان می دهد:

مصرف بنزین ۲۵۰۰,۰۰۰ خودرو در تهران حدود ۱۳ میلیون لیتر در روز است؛ ۱-

لیتر برای هر خودرو است ۲ ۵/۲ لیتر برای هر خودرو که البته استاندارد جهانی آن یعنی

۲- تردد ۲,۵۰۰,۰۰۰ دستگاه خودرو در مساحتی که حداکثر ظرفیت تردد خودرو در آن ۷۵۰,۰۰۰ دستگاه است

مقدار آلاینده*های هوا در تهران روزانه ۱۴۰۰ تن است ۳-

(میزان اتلاف وقت در ترافیک تهران ۲ میلیارد ساعت در سال است (آمار سال ۱۳۸۲ -۴)

طبق تحقیقات به عمل آمده در زمانی که موتور ماشین های تهرانی ها روشن می شود، تنها ۴۴ درصد آن واقعا ۵- صرف رفت و آمد ضروری شده و ۵۶ درصد آن در ترافیک یا جست و جوی پارکینگ هدر می رود



تهران

برای مدت کوتاهی به پایتختی برگزیده شد اما به دلایل اقلیمی و زیست کریم خان زند تهران برای اولین بار توسط شیراز، که از اعتدال هوا برخوردار بود، و بوی نامطبوع، پایتخت خود را به شهر تابستان آب و هوای گرم) محیطی زندیان منتقل نمود (آریان پور، شیراز پایتخت

سال ۱۳۶۴ هـ. ش. که دویستمین سال پایتختی تهران بود (سعیدنیا، تهران پایتخت قاجاریه، پهلوی و جمهوری برای دومین بار) مطرح شد (تهران اسلامی) کم کم بحث انتقال پایتخت از پس از پایان جنگ تحمیلی (۱۳۶۸)، این امر به طور جدی پیگیری شد اما مراجع مسئول در آن زمان « ساماندهی تهران » را عملی تر و مناسب تر تشخیص دادند و از اجرای آن منصرف گشتند

به رغم تلاش بسیار و اجرای طرحهای عمرانی متعدد، هنوز هم بسیاری از مسایل تهران حل نشده باقی مانده است. به همین دلیل از اواخر دهه هفتاد بحث انتقال پایتخت مجدداً از سوی برخی مسئولان مطرح شده است. اهدافی که موافقان انتقال پایتخت مطرح می کنند، تمرکززدایی و حل مسایل تهران (مسایل ناشی از اندازه جمعیت آلودگی هوا، ترافیک سنگین و غیره) از یک سو، و حفاظت از ارکان حکومت و امنیت ملی در برابر و فعالیت از قبیل

و سایر خطرات احتمالی از سوی دیگر، می باشد (غمامی ، 1378). مطالعات اولیه زلزله آسیبه‌های وسیع ناشی از در این زمینه در سال 1368 با عنوان « بررسی مقدماتی انتقال مرکز اداری - سیاسی کشور » انجام شده است :

در مطالعه فوق الذکر ، چهار گزینه برای محل پایتخت جدید مورد بررسی قرار گرفت

داخل محدوده کلان شهری تهران ، داخل منطقه شهری سایر شهرهای میلیونی کشور، خارج از منطقه کلان کیلومتری آن، و در نهایت خارج از شعاع 200 کیلومتری تهران، که با توجه به اهداف شهری تهران اما در شعاع 200 مطالعه ، گزینه چهارم انتخاب گردید

زمان انتقال پایتخت بین 15 تا 25 سال برآورد شد و میزان جمعیت آن در پایان دوره برنامه‌ریزی با سه فرض در زمینه تعداد مشاغل انتقالی ، 617 ، 1/077 و 2/095 هزار نفر برآورد شده است.



چرا تهران؟

گرچه امروزه انتخاب تهران به عنوان پایتخت ایران از دید کارشناسان محیط زیست خبیطی بزرگ و خطایی نابخشودنی به شمار می آید ، اما آن روز که آقا محمد خان قاجار این دهکده کوچک را پایگاهی برای استقرار حکومت قاجار قرارداد ، تصمیمی درست ، بجا و سرنوشت ساز گرفت ، زیرا موقعیت نظامی - جغرافیایی تهران طوری بود که پشت سرش در شمال ، چابک سواران قاجار گوش به زنگ بودند و زیر پایش در مرکز و جنوب ایران ، مهم ترین مدعیان سلطنت خونین ترین نبردها را تدارک می دیدند . در شرایطی که ملوک الطوایفی و خانجانی ، ایران را تکه تکه کرده بود و در هر گوشه ای خانی سر برآورده ، ادعای سلطنت می کرد ، مهمترین عامل در انتخاب پایتخت موقعیت نظامی - جغرافیایی آن بود ؛ و تهران می توانست همان جایی باشد که آقا محمد خان می خواست یعنی مرکز ثقل سلطنت جدید و ستاد نظامی خان قاجار . روزگار به کام خون آشامان بود . هنوز چند سالی بیشتر از مرگ نادر نمی گذشت که خون آشام دیگری ، که البته نبوغ نظامی هم داشت ، سر برآورده بود تا آنچه را نادر فرصت ویران کردنش را پیدا نکرده بود ، او به ویرانی بکشاند و بیگانه‌هایی را که اجل به نادر مهلت نداده بود خونشان را بریزد ، او از دم تیغ بی . دریغ بگذراند ، و خانمان ها بر باد دهد و کله منارها بسازد

در غرب هم جمهوری خواهان فرانسه به قدرت رسیده بودند . « بناپارت » در آستانه ظهور بود تا چند صباحی دیگر ، آن سوی دنیا را به خاک و خون بکشد

پس انتخاب تهران به عنوان پایتخت از سوی خان قاجار چند علت داشته که مهم ترین آنها نزدیکی به اراضی حاصل خیز ورامین و مجاورت آن با محل استقرار ایلات ساوجبلاغ بوده است، مضافا ایلات غرب ساکن در ورامین، یعنی

هواخواهان وی در حوالی تهران اقامت داشتند و جز این، تهران با استرآباد و مازندران که در حقیقت ستاد اصلی نیروهایش بود فاصله چندانی نداشته است.

شهر تهران تا قبل از بنیان‌گذاری سلسله‌ی قاجار و برگزیده‌شدن به عنوان پایتخت ایران، شهری کوچک بود. اما از آن زمان به بعد، رو به پیشرفت نهاد و در اواسط دوره‌ی قاجار به بزرگ‌ترین شهر ایران تبدیل شد. بر اساس نخستین سرشماری رسمی که در سال ۱۳۳۵ انجام گرفت، این شهر با ۱،۵۶۰،۹۳۴ نفر جمعیت، پرجمعیت‌ترین شهر ایران بوده‌است. همچنین بر اساس آخرین سرشماری رسمی که در سال ۱۳۸۵ انجام گرفت، جمعیت تهران، ۷،۷۰۵،۰۳۶ نفر بوده‌است.

تاریخچه بحث انتقال پایتخت در ایران

بد نیست با نگاهی به گذشته صحبت‌های مطرح شده برای انتقال پایتخت در دولت‌های قبل را نیز به یاد آوریم:

در سال 1364 و همچنین پس از پایان جنگ ایران و عراق در سال 1368 سیاست‌گذاران به این طرح به عنوان راه برون‌رفت احتمالی از مشکلاتی که تهران را احاطه کرده بود نگاه می‌کردند. آنها اما سرانجام اجرای طرح ساماندهی تهران را بر تغییر پایتخت یا انتقال مرکز سیاسی ترجیح دادند.

این موضوع در سالهای نخستین دهه 70 نیز مطرح شد و باز پیگیری آن بی نتیجه ماند.

مجمع تشخیص مصلحت روز شنبه (9 آبان 1388) انتقال مرکز سیاسی کشور در مکان مناسب جهت بهبود و اصلاح استقرار جمعیت را به تصویب رساند. محمد هاشمی، یکی از اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام هدف از این طرح را جدا کردن پایتخت سیاسی از مراکز اقتصادی و زمان اجرای آن را تا پایان برنامه‌ی چشم‌انداز در سال 1404 عنوان کرد. وی منظور از مراکز سیاسی را "سه قوه و ساختارهای دولتی" نامید ولی اضافه کرد که هنوز "مشخص نشده که این مرکز سیاسی قرار است به کدام شهر منتقل شود".

در آذرماه 1388 نماینده مردم شاهرود در مجلس شورای اسلامی در حالی از شهرستان شاهرود به عنوان یکی از گزینه‌ها برای جابجایی پایتخت خبر داد که پیش از وی، از سمنان به عنوان یکی از مکانهای احتمالی انتقال پایتخت نام برده شده بود کاظم جلالی در پاسخ به این سؤال خبرگزاری مهر که "آیا انتخاب شاهرود به عنوان یکی از گزینه‌های پایتخت شدن در طرح انتقال پایتخت صحت دارد یا خیر" پاسخ داده بود: "نام شاهرود در مطالعات اولیه انتقال پایتخت ایران به عنوان یکی از اصلی‌ترین گزینه‌ها مطرح شده است." عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس هشتم گفته بود در مطالعات اولیه 3 مکان برای انتقال پایتخت در نظر گرفته شده است ولی نامی از آن 3 مکان نبرد.

روز 17 فروردین 1389 رئیس دولت دهم در جریان بازدید از مجتمع اردوگاه‌های اسکان اضطراری بشارت در غرب تهران در جمع نیروهای امدادی و خدماتی خبر داد که زلزله در تهران قطعی است و تبعات پیرامونی آن ناخوشایند است.

در پی این خبر روز 31 فروردین ماه وزیر علوم خبر از طرح خروج برخی دانشگاه ها از تهران داد که برای جلوگیری از تبعات زلزله صورت خواهد گرفت. پس از آن طرح انتقال پایتخت به دلیل جمعیت زیاد و خطر زلزله مطرح شد.

آنگاه رئیس دولت مستقر به ضرورت خروج 5 میلیون نفر از تهران اشاره کرد و در 29 اردیبهشت ماه اسامی 163 شرکت و سازمانی دولتی که باید از تهران بروند توسط هیات دولت اعلام شد. سپس معاون اول رئیس جمهور دو مصوبه مهم نمایندگان ویژه رئیس جمهور در کارگروه انتقال کارکنان دولت از شهر تهران را ابلاغ کرد که براساس آن، نام شرکتها و مؤسسات دولتی که باید از تهران خارج شوند و نیز چگونگی برخورداری شدن بازنشستگان از امتیازات خاص در صورتی که از تهران به شهرهای دیگر منتقل شوند، اعلام شد.

با تمامی این صحبت ها شاید در هیچ زمانی تا کنون این مسئله با این قوت مطرح نشده بود همچنین شاید مشکلات شهری پانخت نیز تا این حد جدی نبود. با این حال بالاخره با 110 رای موافق کلیات طرح انتقال پایتخت از تهران در مجلس شورای اسلامی تصویب شد.

اولین و مهمترین سوالات مطرح شده پس از بحث انتقال پایتخت این است که : با کدام هزینه و بودجه باید این اتفاق بیافتد؟ بهترین زمان انجام این کار چیست؟ بهترین مکان برای انتخاب پایتخت بعدی کجاست؟ منظور از پایتخت در ایران چیست؟ حکومت و دولت ایران کدامیک با پایتخت منتقل میشوند؟ آیا با انتقال پایتخت مشکلات شهر تهران برطرف خواهد شد؟ آیا پایتخت بعدی نیز پس از چند سال به سرنوشت تهران دچار خواهد شد؟ و ...

تهران تنها نیست!

از میان سوالات بالا بهتر است به وضعیت چند شهر دیگر ایران نیز بپردازیم، در وضعیت کنونی فقط شهر تهران نیست که از این مسائل رنج میبرد تقریباً اکثر کلان شهر های ایران با تمامی موارد ذکر شده به عنوان مشکل در تهران مواجه هستند و حتی شهرهای کوچکتر و روستاها نیز وضعیت مناسبی ندارند.



شهر **اصفهان** به عنوان شهری تاریخی و سومین شهر پرجمعیت ایران و دومین شهر مهم سیاسی و اداری ایران با فاصله ی اندکی در تعقیب مشکلات پایتخت است. چنانکه شاخص کیفی آلودگی هوای این شهر در بسیاری از روزهای سرد سال حتی از تهران نیز بیشتر است و طی سالهای اخیر این شرایط بدتر شده تا جایی که در روزهایی پی در پی وضعیت خطرناک آلودگی را تجربه میکند. گسترش صنایع نیز تا حد زیادی بر این مشکل دامن زده است. صناعی که به نوعی چرخه ی اقتصادی دولت را میچرخانند امروزه به نوعی باعث نابودی این کلانشهر شده اند. بزرگترین شهرک صنعتی کشور در استان اصفهان قرار دارد و این استان به عنوان مهمترین قطب اقتصادی کشور محسوب میشود ولی تمامی صنایع از سوخت مازوت استفاده مینمایند حتی در فصل تابستان! در حالیکه حتی در تهران نیز بخش صنایع از سوخت گاز استفاده میکنند. در این شرایط نه تنها هیچکس به فکر راه حلی نیست بلکه این صنایع در حال گسترش نیز هستند. مشکل ترافیک و تراکم جمعیت نیز تا حد زیادی به قوت خود باقیست. دومین شهر آلوده ی ایران از نظر آلودگی صوتی و مشکلات بسیار زیاد در زمینه تامین آب چه از نوع آب شرب و یا آب کشاورزی و دیگر معضلات شهری چون وضعیت خطرناک فاضلاب این شهر وضعیت را بدتر نیز کرده است. و شرایطی بحرانی را در سال های آتی برای این کلانشهر رقم خواهد زد. مشکلات حمل و نقل و عدم توجه به آن با توجه به گسترش شهر و جمعیت آن از جمله وضعیت متروی شهری و عدم اختصاص بودجه و عدم استفاده ی صحیح از بودجه این شهر از دیگر موارد برای زوال هرچه بیشتر این شهر توریستی است.

شهر **مشهد** به عنوان دومین شهر پرجمعیت ایران نیز از مشکلات مشابهی رنج میبرد. هرچند که شاید وجود استان قدس رضوی و توجه بیشتر مسئولین شهری این شهر وضعیت آنرا نسبت به دیگر شهرها تا بهتر جلوه دهد. افتتاح متروی این شهر به عنوان راه کاری برای معضلات ترافیکی تا حدی به رفع این مسائل کمک کرد. شهر مشهد با توجه به اینکه شهری صنعتی نیست و همچنین وضعیت آب و هوایی این منطقه شاید آلودگی هوای کمتری نیز داشته باشد هرچند که همچنان در روزهای سرد سال و با پدیده وارونگی دما همچنان آلودگی هوای قابل توجهی مشاهده میشود تا حدی که در مواردی روزهایی با هوای ناسالم سپری میشود.



شهر **اهواز** که اخیراً با عنوان آلوده ترین شهر جهان یاد میشود نیز بحثی نگفتنی دارد. مسئله ای که بسیاری را بر آن کرده که از شهرهای جنوبی با یاد شهرهایی فراموش شده در ایران یاد کنند. بی توجه مسئولین شهر و کشور به این مناطق و عدم توجه به مسائل عمرانی و زیست محیطی این شهر و شهرهای اطراف آن زندگی مردم را سخت کرده است.

شهرهای صنعتی از جمله **اراک** و همچنین دیگر شهرهایی چون **شیراز** و **تبریز** و ... که شاید مجال به صحبت در اینجا نباشد وضعیتی نا به سامان دارند. دریاچه ها و رودخانه های خشک شده مشکلات تامین آب و گاز و تنفس شهر در هوایی آلوده مشکلات صرف وقت و هزینه در ترافیک های شهری و تراکم جمعیت عدم توجه به وسائل نقلیه و شاید مهمتر از همه عدم وجود فرهنگ کافی برای زندگی شهری و توسعه ی شهر ها برای ماشین نه برای پیاده و یا حتی عدم توسعه صحیح شهرها از نمونه های بارز و مشهودی باشد که حتی مردم عادی نیز روزانه آنرا مشاهده میکنند. وضعیت فاجعه بار شهری، شهرهایی که به کما میروند زندگی را برای مردم به عذاب آورین شکل ممکن کرده است.

در این بخش سعی داشتیم با بررسی اجمالی به شرایط بحرانی دیگر شهرهای ایران بپردازیم که نه تنها وضع بهتری نسبت به پایتخت فعلی ندارند بلکه روز به روز بدتر نیز میشوند.

عدم توجه

عدم توجه به مشکلات دیگر شهرها و تمرکز خدمات در تهران و توجه بیش از حد به یک نقطه ی خاص باعث مسئله ی مهاجرت و هجوم مردم به تهران و حتی دیگر شهرهای بزرگ میشود و این در حالیست که این شهرهای مقصد از جمله تهران ظرفیت پذیرش این افراد را ندارد.

عدم توجه به توسعه ی شهر تهران و مهمتر از همه عدم وجود شهری به عنوان مرکز کمکی شهر تهران و همچنین عدم رسیدگی به وضعیت دیگر شهرها شاید مهمترین دلایل کلی مشکلات شهر تهران باشد.

برخلاف باور عامه که از تهران با عنوان شهری بلندمرتبه با ساختمان های بلند یاد میکنند تهران کوتاه ترین پایتخت جهان است. به گفته کارشناسان و تحقیقات صورت گرفته در خصوص رشد هندسی پایتخت های جهان تهران با تنها 2 درصد ساختمانهای بلندتر از 9 طبقه کمترین تعداد ساختمانهای بلند مرتبه را داراست و میزان 98 درصد ساختمانها کمتر از 9 طبقه در شهر هستند و همین امر موجب شده که تهران از نظر ارتفاع کوتاهترین پایتخت جهان محسوب شود. این مسئله یعنی شهر تهران در طول سالیانی به صورت افقی رشد کرده است. توسعه ی افقی که

باعث پراکندگی و عدم تمرکز شهر در یک نقطه است و مشکلات حمل و نقلی را در پی دارد. و در پی رفع این مشکلات احداث بزرگراه‌ها از شمال به جنوب و شرق و غرب و خیابان‌های متعدد و تونل‌ها در دستور کار مسئولین قرار می‌گیرد. مسئله‌ای که شهر را به مکانی برای زندگی ماشین‌ها تبدیل می‌کند. بزرگراه‌هایی با سرعت بالا درون شهر بر مشکلاتی چون آلودگی هوا و آلودگی صوتی می‌افزاید. چگونه انتظار داریم مردم از خودرو استفاده نکنند در حالیکه ما شهر را در جهت حرکت خودروها و نه پیاده‌گسترش داده‌ایم؟ هرچند که در این مرحله که توجهی به توسعه‌ی متوازن و اصولی عمودی نیز در گذشته نشده است توسعه‌ی عمودی شهر نیز جز بر افزودن مشکلاتی چون افزایش تراکم شهری در یک منطقه و افزایش ترافیک و دیگر مسائل مشابه کمکی نمی‌کند. با این حال می‌خوانیم که :

"مدیر کل شهرسازی و طرح‌های شهری شهرداری تهران گفت: متوسط طبقات ساختمان در تهران دو طبقه است که در طرح تفصیلی جدید این میزان در افق 1404 به چهار طبقه می‌رسد"

مدیر کل شهرسازی و طرح‌های شهری شهرداری تهران گفت " و

در طرح تفصیلی جدید در بعضی پهنه‌ها ممکن است شرایط به نحوی باشد که امکان بلند مرتبه‌سازی وجود داشته و این بلند مرتبه‌سازی در طرح جدید پیش‌بینی شده و این میزان در طرح تفصیلی جدید در افق 1404 به چهار طبقه می‌رسد"

ما نه تنها فکری به حال تهران نکردیم بلکه دیگر شهرهای ایران را نیز با اهمیت‌هایی ویژه به تهران رو به نابودی بردیم. و این دقیقاً مشکل اساسی است که هم تهران را رو به نابودی کشانده و هم شرایط سختی برای دیگر شهرها ایجاد کرده است. مسئله اینجاست که انتقال پایتخت شاید برخی مشکلات شهر تهران را بهبود ببخشد ولی با ادامه‌ی این روندها پایتخت جدید همچنان قربانی بی‌توجهی خواهد شد و آینده‌ای بهتر نخواهد داشت. مسئله‌ی مهمتر اینکه تهران با عنوان پایتخت و مهمترین شهر و کانون توجه با شرایطی دست و پنجه نرم می‌کند که دیگر شهرها در وضعیتی مشابه به سر می‌برند و برای آنها هیچ چاره‌ای اندیشیده نشده است. آیا آن شهرها را نیز میتوان انتقال داد؟ همه این مسائل در کنار بحث اینکه آیا تهران پس از واگذاری نام پایتخت به شهری دیگر آیا به سرنوشت دیگر شهرستان‌ها دچار خواهد شد که اکنون کمترین توجهی را هم ندارند؟! آیا ما نگران تهران هستیم یا پایتخت ایران؟ آیا نگران وضعیت زندگی مردم در تهران و دیگر شهرها هستیم؟

راه حل مسأله، کوچ تدریجی سرمایه از این کلانشهر به سمت جغرافیای پهناوری است که در فقر سرمایه به سر می‌برد.

راه حل تهران توزیع عادلانه ثروت و دادن سهم بقیه جغرافیای کشور از منابع ملی و ایجاد فرصت‌های شغلی مناسب در سایر مناطق کشور و بویژه مناطق کمتر توسعه یافته است. لازم نیست پایتخت منتقل شود. کافی است انحصار ثروت و رفاه و امکانات و کسب درآمد و شغل را از این شهر بگیرید و اجازه توسعه بیشتر بویژه توسعه جمعیتی را به آن ندهید. مشکل اصلی فقط تهران نیست. (شهرسازی آنلاین)

انتقال پایتخت به کجا؟

در ادامه سعی داریم به معرفی برخی گزینه‌هایی که تا کنون جهت انتقال پایتخت مطرح شده اند نام ببریم:

پرند و شهریار

شهر جدید پرند، در ۳۳ کیلومتری جنوب غربی شهر تهران و در مسیر آزادراه تهران - ساوه واقع شده است. شهر پرند هم مرز با شهرستان زنبدیه در استان مرکزی می باشد.

احداث نیروگاه پرند در سال ۱۳۸۳ توسط شرکت مپنا شروع شد و آخرین واحد آن در سال ۱۳۸۵ سنکرون گردید.

شهریار نیز یکی از شهرهای استان تهران در ایران است. این شهر یکی از شهرهای منطقه شهری تهران و مرکز شهرستان شهریار است.

شاهرود

شاهرود، یکی از شهرهای استان سمنان در ایران و مرکز شهرستان شاهرود است. نام های قدیمی دیگری برای شاهرود که میتوان نام برد عبارت است از "حنجره"، "شخره" و "شاخره" اشاره نمود. شاهرود، در حد فاصل دو نوع آب و هوای خشک و کویری، در جنوب و مرطوب و پرباران در شمال جای گرفته که آب و هوایی معتدل برای این شهر فراهم کرده و آن را در ردیف شهرهای خوش آب و هوای ایران قرار داده است. شاهرود در حد فاصل شهرهای دامغان در باختر، سبزوار و بردسکن در خاور و گرگان در شمال بوده و تقریباً در میانه راه تهران-مشهد می باشد به طوریکه فاصله آن از تهران ۴۰۰ کیلومتر و از مشهد ۵۰۰ کیلومتر می باشد. بر اساس نتایج سرشماری سال ۱۳۸۵ جمعیت شهر شاهرود ۱۲۶،۹۱۶ نفر بوده است.

شهرک صنعتی شاهرود به وسعت حدود ۴۲۰ هکتار و در ۲ فاز عملیاتی اجرا شده و دارای ۲۰۰ واحد صنعتی است که از این تعداد حدود ۹۵ واحد صنعتی با اشتغال زایی بیش از ۱۸ هزار نفر در حال فعالیت بوده و دارای پروانه بهره برداری می باشند. این شهرک دارای تاسیسات برق، مخابرات، روشنایی، گاز، آسفالت، تصفیه خانه فاضلاب و منابع آب است. از شرکت های مهم صنعتی شاهرود می توان موارد ذیل را نام برد.

کارخانه سیمان شاهرود

شرکت سیم و کابل مغان

کارخانه قند شاهرود

شرکت فولاد شاهرود

شرکت توربوژنراتور شاهرود

زنجان

زنجان مرکز استان و شهرستان زنجان در شمال غرب ایران و از بزرگترین شهرهای آذربایجان نشین ایران است. و براساس آمارنامه های منتشر شده استانداری زنجان دارای ۲۸۶،۸۵۱ نفر جمعیت در سال ۱۳۹۰ خورشیدی، بیستمین شهر کشور از لحاظ جمعیت محسوب می شود

از صنایع زنجان نیز میتوان به سرب و روی و نساجی نام برد.

ساوه

ساوه از شهرهای استان مرکزی و مرکز شهرستان ساوه، در کشور ایران است. جمعیت این شهر در سال ۲۰۱۲ برابر با ۲۰۱۸۲۸ نفر است. ساوه یکی از شهرها و مناطق باستانی بازمانده از دوره ساسانی است که در اواخر دوره ساسانی و در اوایل دوره اسلامی یعنی سال ۲۲ هجری، ساوه جزو ایالت کوهستان یا جبال بوده است.

سمنان

شهرستان سمنان یکی از شهرستانهای استان سمنان است. جمعیت این شهرستان بر طبق سرشماری سال ۱۳۸۵، برابر با ۱۲۱۲۳۳ نفر بوده است. شهر سمنان مرکز این شهرستان است. شهرستان سمنان از شمال با شهرستان مهدیشهر و از شرق با شهرستان دامغان و از غرب با شهرستان سرخه و از جنوب با کویر و استان اصفهان همسایه است.

شاید سمنان جدی ترین گزینه ی انتقال پایتخت باشد. در حالیکه گاهی شهرهایی چون اراک ، تبریز ، اصفهان و یا دیگر شهرها نیز مطرح شده بودند ولی باتوجه به مشکلاتی که گریبان گیر این شهر ها است نمیتواند گزینه های احتمالی مناسبی باشند.

شهری جدید

در بخش سابقه ی انتقال پایتخت کشور ها به شهر برزیلیا اشاره ای شد. آیا در ایران نیز میتواند گزینه ی بعدی پایتخت، شهری از ابتدا ساخته شده با اصول مهندسی شهرسازی و رعایت نکات و پیش بینی توسعه های بعدی باشد. شاید فکر کردن به ساخت آرمان شهری در ایران برای انتقال پایتخت نیز آرمانی به نظر برسد ولی همچنان میتوان از شناسی حتی اندک بهره برد و شهری جدید و ساخته شده نام بعدی پایتخت ایران را یدک بکشد.

انتقال پایتخت در رسانه ها

ابعاد رسانه ای گسترده ی بحث انتقال پایتخت بسیار گسترده بوده از ستون های طنز روزنامه ها تا برنامه های تلویزیونی یا مطالب مجلات همچنین که در گفت و گو های عامه نیز بحث بسیار داغ است و نکته ی جالب رقابت مردم شهرستان ها برای گرفتن این لقب طلایی است عنوانی که مردم شهرستان ها راهی برای بهبود وضعیت معیشتی شهر خود میبینند.

۶۵ درصد بینندگان مناظره تلویزیونی «انتقال پایتخت از تهران» موافقت خود را از طریق سامانه پیامکی این برنامه زنده اعلام کردند. در پایان این برنامه، ۶۵ درصد بینندگان یعنی ۳۰۳ هزار نفر با انتقال پایتخت از تهران موافق و ۳۴.۴ درصد یعنی ۱۵۸ هزار نفر نیز اعلام مخالفت کردند.

این یعنی مردم یا حداقل مردمی که این برنامه را مشاهده کردند و رای دادند انتقال را راه نجاتی میبینند اگر از شهروندان تهرانی بوده اند مطمئنا نجات شهر خود را در گروهی این مسئله و اگر از دیگر شهرستان ها بوده اند شاید بهبود وضعیت شهر خود را با انتقال پایتخت به آنجا در گروهی این مسئله میبینند.

در پایان

با نگاهی کلی به تمامی موارد مطرح شده در بالا سوالات بی پاسخ زیادی باقی می ماند که شاید مهمترین سوالات مطرح شده راجع به عدم توجه به شهرهای ایران باشد مسئله ای که نه تنها ایران بلکه تمامی شهرهای ایران را در وضعیتی بحرانی قرار میدهد. همچنین شاید این بحث نیز مانند زندگی ماشینی شهرهایمان شده باشد بحثی که در آن از جنبه های انسانی و اومانیستی و اجتماعی صحبتی به میان نیامده است. شهری که باید برای زندگی مردم باشد با تمام وجود در حال بلعیدن آنها در خود است و مردم تنها ماشین ها و قربانی هایی متحرک در شهرها شده اند. مهمترین بحث بررسی کشور ایران است که با سرعتی تمام به سمت صنعتی شدن پیش می رود و در حال پشت سر گذاشتن انقلابی صنعتی (هرچند متفاوت از واژه ی آشنای انقلاب صنعتی اروپایی) است.

انتقالی که شاید اکثریت مردم عامه با آن موافق باشند اما راه حل نباشد و شاید انتقال پایتخت پاک کنی که برای پاک کردن مشکلات نباشد بلکه در حال پاک کردن صورت مسئله است. در ایران شهری که در دود و آلودگی به سر میبرد در حال توسعه ی بدون برنامه است، مشکلات متعددی چون ترافیک و مهمتر از آن تامین انرژی دارد، تامین آب دارد، تامین معیشت مردم دارد، تامین رفاه و تفریح مردم دارد فقط تهران نیست. همچنین که تضمینی نیز برای بهبود مشکلات تهران پس از انتقال پایتخت نیز وجود ندارد.

شاید توجه بیشتر به دیگر شهرها و همچنین ایجاد مرکز یا مراکز کمکی برای تهران توجه بیشتر به توسعه ی شهرها از جمله تهران، توزیع عادلانه تر ثروت در میان شهرها و بهبود زندگی مردم در همان نقطه ی زندگی خود جهت کاهش مهاجرت به تهران و یا حتی دیگر شهرهای بزرگ از مواردی باشد که بهتر است پیش از بحث انتقال پایتخت بررسی و حتی در مراحل عملی بشوند.

جهت مطالعه آخرین اخبار و مقالات شهر سازی به وب سایت ما به آدرس Sharkadeh.ir مراجعه کنید.