مدیریت شهری
شماره ۳۰ پاییز و زمستان ۹۱
No.30 Automn & Winter
۱۹-۳۸
زمان دریافت مقاله: ۱۳۹۰/۵/۲۶ زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۱/۹/۸

تبیین رویکرد انتخاب استراتژی مدیریت توسعه مناطق ساحلی با تاکید بر بوم گرایی

محمد رضا بمانیان*- دانشیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
آیلار کلوی- کارشناس ارشد معماری منظر، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
حسین اشکوه- دانشجوی دکتری مدیریت پروژه و ساخت، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

چکیده
نوارهای ساحلی به عنوان یکی از مناطق استراتژیک و پر اهمیت هر کشور محسوب می گردد. از طرف دیگر، همواره همجواری آب و خشکی منشا شکل گیری اجتماعات بشری بوده است. در شرایط کنونی جهانی با تاکید بر تغییرات سریع در عرصه مباحث شهری توجه به تدوین استراتژی مدیریت شهری و به ویژه مدیریت توسعه نواحی ساحلی اهمیت بیشتری پیدا می کند. کشور ایران نیز با توجه به داشتن مرز آبی وسیع در شمال و جنوب از قاعده مستثنی نمی باشد. بندر ترکمن بنا بر موقعیت استراتژیک در منطقه و دارا بودن بستر فرهنگی و اجتماعی مناسب یکی از نواحی ساحلی شمالی ایران می باشد که از دیرباز توسعه نوار ساحلی آن دستخوش تغییراتی بوده تا پاسخ گوی نیازهای شهری، توریستی، حمل و نقل و غیره بندر ترکمن باشد. عدم وجود یک استراتژی مناسب برای مدیریت توسعه این بندر چالشهایی را برای توسعه آتی آن فراهم نموده که این موضوع ضرورت تدوین یک استراتژی جامع برای مدیریت این ناحیه ساحلی را نمایان می سازد. در این تحقیق با استفاده از روش کیفی، توصیفی به بررسی ویژگی های نواحی ساحلی پرداخته شده و یک مدل جدید برای تعیین استراتژی توسعه ارائه می گردد. نتایج تحقیق مشخص نمود که با توجه به ویژگی های بندر ترکمن استراتژی مناسب توسعه، استراتژی احیا و بهسازی با تاکید بر ایجاد کارکردهای جدید در نواحی ساحلی می باشد.
واژگان کلیدی: شهر ساحلی، استراتژی توسعه، مدیریت ساحلی، بندر ترکمن.

Reviews of management developing approaches in coastal areas

Coastal areas consider as a strategic and important region of each country. Proximity of water and land always was the origin of human societies' formation. Currently, in the rapidly changing world the emphasis shifts on urban issues according to strategy and urban management, especially management of coastal development. Iran considering wide costal area in the north and south is no exception. According to Bandar Turkmen's strategic location in the region and its social and cultural context in northern of Iran is subject to change in order to meet urban, tourist, transport etc. needs. Lack of a proper strategy to manage costal area's future development provides the necessary of developing a comprehensive strategy for managing the coastal areas. In this study, using qualitative methods, descriptive features of coastal areas discuss and new model to determine the development strategy provide. The results of study identified the appropriate strategy for development of Bandar Turkmen is revitalization and improvement strategies with an emphasis on creating new functionality in this coastal area.
Keywords: Costal Development, Coastal Management, Costal Area, Bandar Turkmen.

* نویسنده مسئول مکاتبات، شماره تماس: ۰۹۱۲۱۰۸۱۵۳۴، رایانامه: Bemanian@modares.ac.ir
مقاله حاضر مستخرج از پایان نامه کارشناسی ارشد رشته معماری منظر آیلار کلوی با عنوان: «**طراحی نوار ساحلی با تاکید بر بوم گرایی، مطالعه موردی: ساحل بندر ترکمن**» استخراج شده است که بدینوسیله مراتب سپاس و قدردانی خویش را از اساتید راهنما و مشاور اعلام می دارد.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

مقدمه

بسواحل هرکشور از نظر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و حتی نظامی اهمیت خاصی دارند، زیرا از یک سو حدود ۷۵ درصد سطح زمین را آب فرا گرفته و از سوی دیگر، بسیاری از تأسیسات زیربنایی، ارتباطی و توریستی در این مناطق قراردارند. امروزه اهمیت و پتانسیل عظیم سواحل و دریاها در بخش های حمل و نقل، انرژی، تأمین غذا، توریسم و نظایر آن بر هیچکس پوشیده نیست. محدوده ساحل به عنوان مرز خشکی و دریا مطرح گردیده و در مباحث استراتژیک شهری از جایگاه ویژه ای برخوردار است. کشور ما نیز از این نعمت الهی بی بهره نبوده و وجود بیش از ۳۰۰۰ کیلومترخط ساحلی در شمال و جنوب کشور، اهمیت بررسی و مطالعات همه جانبه در جهت تدوین برنامه های توسعه و مدیریت بهینه نوارهای ساحلی با هدف تبیین توسعه پایدار در این مناطق را اجتناب ناپذیر می کند.

یکی از مسائلی که جوامع بشری کنونی در مناطق ساحلی با آن مواجه می باشند، رشد بی رویه و ناموزون شهرنشینی و تاثیرات آن بر محیط ساحلی می باشد. آلیسون و همکاران (Allison, 2000, P.2) در این رابطه بیان می دارند که «**مناطق ساحلی در زمره نقاطی است که بیشتر از هر جای دیگر در معرض خطر این توسعه بیش از حد قرار دارد.**» تردیدی وجود ندارد که در اکثر کشورها تمرکز مردم در شهرهای ساحلی مجموعه ای متمرکز را از آثار منفی زیست محیطی و اجتماعی ایجاد می کند، اما شایان توجه است که شهرهای ساحلی در قبال چنین تهدیداتی، فرصت های منحصر به فردی را نیز دارا می باشند که اهمیت مدیریت برنامه ریزی شده توسعه های آتی آن را چند برابر می سازد. استفاده از قوت ها و فرصت ها در گرو اعمال رویکردی مؤثر در برنامه ریزی شهری این نواحی است تا پایداری زیست محیطی آنرا به دنبال داشته باشد.

با توجه به این پیش فرض اساسی در مدیریت توسعه شهری نواحی ساحلی، تحقیق حاضر با بررسی تحقیقات صورت گرفته در این حوزه، مدل ها و استراتژی های مختلف مدیریت توسعه شهری در نواحی ساحلی را ارزیابی نموده و با موردکاوی ویژگی های نوار ساحلی بندر ترکمن یک رویکرد تدوین استراتژی مدیریت توسعه شهری، برای نوار ساحلی بندر ترکمن ارائه می نماید. با توجه به اینکه توصیف و تحلیل در این تحقیق دارای اهمیت اساسی است، در جهت انجام تحقیق، روش تحقیق در این پژوهش توصیفی- تحلیلی در نظر گرفته شد و برای جمع آوری اطلاعات از مشاهده و بررسی اسناد و مدارک تاریخی و کتابخانه ای و اینترنتی استفاده گردید. در جهت دست یابی به مبانی نظری تحقیق، نخست به تحلیل و بررسی اطلاعات به دست آمده از متون و اسناد کتابخانه ای و منابع اینترنتی پرداخته شده است. بنابراین پس از دست یابی به مفاهیم پایه ای و رویکردهای نظری در زمینه مبانی توسعه و برنامه های مدیریتی در مناطق ساحلی، به تحلیل و بررسی ویژگی های کالبدی، فرهنگی، تاریخی، اجتماعی، اکولوژیکی و اقلیمی محدوده مورد مطالعه، با توجه به اسناد از جمله، عکس های هوایی، نقشه ها، گزارش های منابع طبیعی و محیط زیست از وضعیت حال و گذشته منطقه، مورد ارزیابی قرار گرفته است.

با توجه به این موضوع ابتدا مبانی نظری و ادبیات موضوع نواحی ساحلی بیان شده سپس رویکردهای توسعه ای این مناطق بررسی می گردد، پس از بیان ویژگی های بندر ترکمن در انتها رویکرد مدیریت توسعه نوار ساحلی بندر ترکمن ارائه خواهد شد.

روش تحقیق

متدولوژی یا روش تحقیق مجموعه ای از ابزار و راههای معتبر و نظام یافته برای بررسی واقعیت ها، کشف مجهولات و دستیابی به راه حل مشکل می باشد؛ بعبارت دیگر یک روش علمی تحقیق شامل کلیه ابزارها و مراحل جمع آوری سیستماتیک اطلاعات و نحوه تجزیه و تحلیل منطقی آنها را برای نیل به

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

یک هدف معین که شناخت حقیقت است، می باشد. به همین جهت اصول کلی آن در کلیه علوم یکسان بوده و بسته به اینکه حقیقت مطلوب جزو کدام دسته از علوم باشد، روش های خاص آن علم که تناقضی با اصول روش علمی تحقیق نداشته باشد، ملاک عمل قرار می گیرد. بر این اساس تحقیق حاضر به لحاظ دسته بندی بر مبنای هدف، تحقیقی کاربردی است که سعی دارد تا یک مدل کاربردی برای بررسی و انتخاب استراتژی های طراحی سواحل ساحلی ارائه نماید. روش تحقیق مبتنی بر مطالعه موردی بندر ترکمن است که یکی از انواع روشهای تحقیق کیفی می باشد. ابزارهای استفاده شده از طریق تهیه چک لیست، پرسشنامه و مشاهده و بررسی اسناد و مدارک و ویژگی های سواحل ساحلی می باشد. کلیه داده ها و اطلاعات با استفاده از ابزارهای فوق بر اساس آرا و نظرات خبرگان صورت گرفته؛ و در نهایت تحلیل و نتیجه گیری از اطلاعات بدست آمده با استفاده از **تحلیل محتوی** صورت پذیرفت.

ناحیه ساحلی

هرچند ناحیه ساحلی را می توان بر حسب اهداف و سیاست های مشخصی تعریف کرد ولی کلیه تعاریفی که تاکنون از ناحیه ساحلی شده است به کنش متقابل دو عنصر خشکی و آب بر یکدیگر اشاره دارند .(Cicin-Sain, 2000, pp.291-330) عنصر کلیدی موجود در چنین تعاریفی کنش متقابل بین کاربری ها و کارکردهای آب و خشکی می باشد، به این ترتیب می توان مشخصات نواحی ساحلی را به شرح زیر تقسیم بندی کرد:

– دارای اجزای متشکله آب و خشکی می باشند؛

– دارای مرزهای آبی و خشکی بوده که بسته به میزان تاثیر خشکی بر آب و آب بر خشکی تعیین می شود؛

–از عرض، عمق یا ارتفاع یکنواخت بر خوردار نمی باشد؛

– قدرت کنش متقابل بین کارکرد و کاربری های ساحلی و آبی که در اینجا «درجه ساحلی بودن» نامیده می شود و در مناطق مختلف متفاوت است و به پیدایش انواع ساحل منجر می شود(Kay & Alder, 1997, p.4) .

با توجه به این موضوع می توان نتیجه گرفت فرایند های موثر در شکل گیری نواحی ساحلی بسیار دینامیک و پویا بوده و در بنا بر زمان و مکان معین تغییر می یابد. لذا گوناگونی بسیار زیاد اشکال زمین ساحلی، نتایج متنوع جدال نامحدود بین فرایند های عمل کننده در ساحل، سنگ ها و ساختمان های مورد حمله، و پیچیدگی های تحول ساحلی که معمولا نوسان های سطوح اصلی جزر و مد دریا را منعکس می کنند است (کوک آریو جی، ۱۳۷۸، ص ۱۲۷). کلا به نواحی از زمین که توسط دریا تاثیر می پذیرند و برعکس شامل نواحی از دریا که توسط فعالیت های ساحلی تاثیر می پذیرند، گفته می شود (French, 1997, p.2).

ناحیه ساحلی را می توان به پنج ناحیه تقسیم نمود:

الف) «**ناحیه داخل خشکی**»[1]: تأثیری که این ناحیه بر روی دریا و اقیانوس‌ها و نوار ساحلی می‌گذارد صرفاً از طریق رودخانه‌ها و آلاینده‌های حمل شده توسط آن‌ها می‌باشد.

ب) «**ناحیه ی ساحلی**»[2]: در برگیرنده زمین‌های مرطوب، باتلاق‌ها و غیره می‌باشد که فعالیت‌های انسانی مختلفی در این ناحیه انجام می‌شود و به طور مستقیم بر آب‌های مجاور تأثیر می‌گذارند.

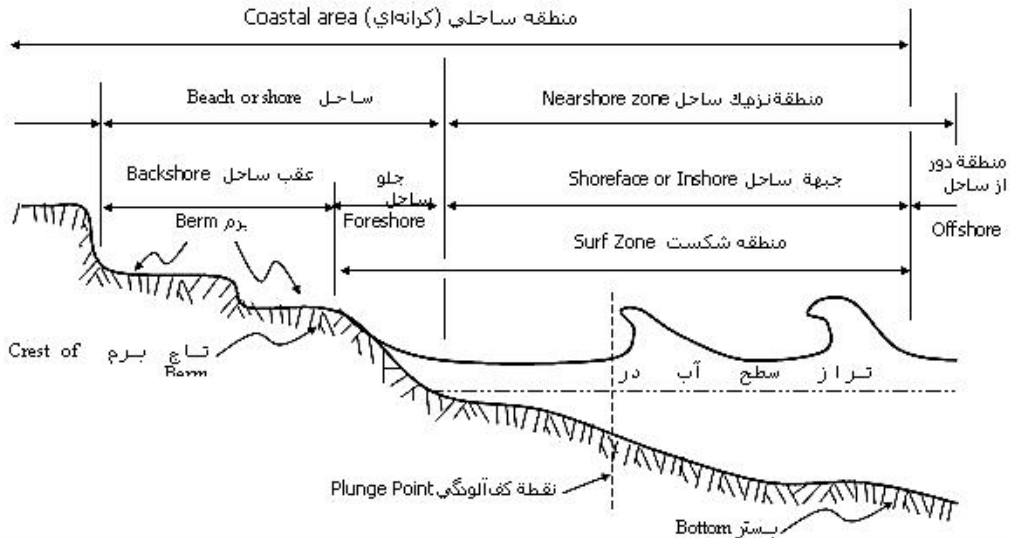
ج) «**آب‌های ساحلی**»[3]: شامل مصب رودخانه‌ها، خورها، لاگون‌ها، آب‌های کم عمق و غیره است که تحت تأثیر پدیده‌های منطقه خشکی می‌باشند.

د) «**آب‌های فراساحلی**»[4]: که پس از آب‌های ساحلی شروع شده و اغلب تا محدوده خارج از مرزهای انحصاری اقتصادی (۲۰۰ مایل دریایی) نیز پیشروی می کند.

ه) «**آب‌های آزاد**»[5]: ناحیه‌ای است که از انتهای

1. Inland Area
2. Coastal Lands
3. Coastal Waters
4. Offshore Waters
5. High Seas

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]



تصویر ۱. منطقه ساحلی و اجزای آن؛ ماخذ: U.S Army corps; Of Engineers; 1984

مرزهای انحصاری اقتصادی آغاز می‌گردد (Cicin-Sain, 2000, pp.291-330).

موقعت جغرافیایی و شهر های ساحلی

فرید (۱۳۶۸، ص ۷۹) در خصوص موقیت شهرهای کنار دریا می گوید: «موقعیتی است در نقطه تماس و تلاقی دو محیط جغرافیایی ناهمسان خشکی و آب که دارای عملکرد ویژه می باشند و در زمینه حمل و نقل از تکنیک مغایر و متفاوتی استفاده می کنند مهم ترین خصیصه این شهرها مکانیابی آنها در قلمرو جغرافیایی نامشابه می باشد که تولید یکی مکمل دیگری است. چنین موقیت هایی به سبب دسترسی به راه سهل العبور دریایی، آزادی عمل بیشتری را در تکوین شهرهای دریاکنار عرضه می دارند.»

تحت تاثیر موقعیت جغرافیایی مناطق ساحلی، اشکال زیر را در خصوص شهرهای دریاکنار نام می برند:

۱- شهرها بر کنار خلیج مصبی رودخانه ها: بزرگترین بنادر دنیا و برخی از شهرهای معروف جهان از چنین موقعیتی برخوردارند. نیویورک، لندن، بوئنس آیرس و هامبورگ.

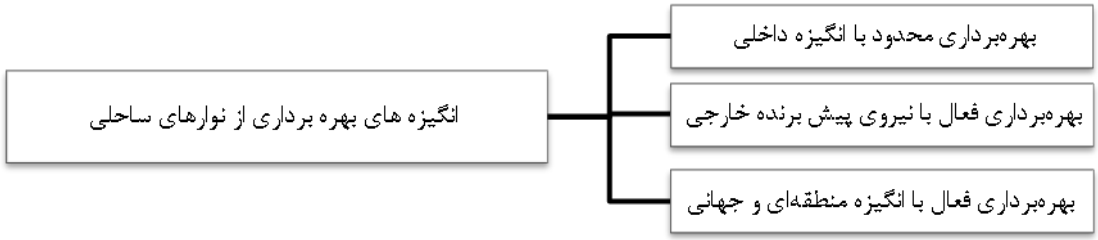
۲- شهرهای ساحلی دور از ریزشگاه رودخانه: از انتخاب مکان جغرافیایی چنین شهرهایی به کنار آبها دو هدف مورد نظر است: اولا دسترسی به دریا و امکان برقراری با دنیای خارج در شرایط سهل تر و ثانیا دفاع شهر از حملات احتمالی داخلی. اغلب شهرهای استعماری که به عنوان تکیه گاه و گسترش نفوذ و قدرت استعماری بنا می شوند با حفظ موقعیت انباری، مقر جغرافیایی خود را در ساحل دریا بر می گزینند: بمبئی، سنگاپور و هنگ کنگ در آسیا، و جبل الطارق در اروپا در جهت حفظ منافع استعماری انگلستان به عنوان پایگاه استعمار انتخاب و توسعه یافتند (فرید، ۱۳۶۸، ص۷۹).

در کشورهای پیشرفته جهان امروز، و کشورهای در حال توسعه، در گذشته و حال شهرها و بنادر در موارد متعدد درگیر محل جغرافیایی، توسعه و نقش ها و مشکلات خود می شوند در مقیاسهای مختلف و در طیفی از زمینه ها شهرهای ساحلی بعنوان یک دروازه عمل می کنند. مفهوم **دروازه توسط بیرد**[6] در سال ۱۹۸۱ با در نظر داشتن نقش شهر بندری بوجود آمد. کارکردهای دروازه ای کارکردهایی هستند که یک منطقه محلی را به مناطق دیگر کشور و کشور را به سایر قسمت های جهان از طریق حمل و نقل بین المللی متصل می سازند (Vallega, 1996, p.298).

6. Bird

دوفصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۰ پاییز و زمستان ۹۱
No.30 Automn & Winter

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]



نمودار ۱. مراحل بهره برداری از نوارهای ساحلی؛ ماخذ: نگارندگان.

بهره برداری و توسعه نوار ساحلی

انسان از نظر تاریخی از مخلوقات ساکن کرانه بین آب و خشکی بوده است و با آن که همواره در درون آب زندگی نمی کند هرگز از آن دور نیست، پیش از آغاز تاریخ از سواحل به صورت بزرگراه استفاده می شده است (هاگت، ۱۳۷۲، ص ۱۲). با بررسی شهرهای ساحلی جهان می توان دریافت که بهره برداری از نواحی ساحلی دارای سه مرحله اساسی می باشد:

از طرف دیگر توسعه شهرهای ساحلی در مقیاس وسیع بعد از انقلاب صنعتی صورت گرفت. تحت تاثیر فرایند جهانی سازی در اواخر قرن بیستم شاهد توسعه بی امان و وسیع بسیاری از شهرهای ساحلی جهان بوده و می باشیم. طبیعتاً درک صحیح از نقش شهرهای ساحلی در توسعه ملی و رشد اقتصادی کشور ها، مسائل برنامه ریزی و چالش هایی که با آن روبه رو خواهیم بود کلید موفقیت خواهد بود، زیرا چهارچوبی را برای استفاده موثر از منابع فراهم خواهد کرد تا توسعه ای همه جانبه برای شهرهای ساحلی حاصل شود که این امر به نفع اقتصاد ملی خواهد بود.

توسعه نوار ساحلی در کشورهای مختلف تحت تاثیر عوامل متعددی صورت گرفته است سواحل در دوره رنسانس به عنوان سکوی پرشی برای استعمار و فتح دیگر سرزمین ها به کار می رفت (Zetter, 1992, p146)؛ ولی طی دو قرن گذشته دو دلیل عمده برای توسعه نوار ساحلی عبارت بوده از: نیاز مردم به دریا برای گذراندن زندگی و لذتی که از بودن در کنار ساحل دریا می برند .(Neil, 2000, p.318) دلیل مهم دیگری برای توسعه نوار ساحلی وجود دارد و آن اهداف دفاعی است. به عنوان مثال جنوب شرقی انگلستان بخاطر نزدیکی با قاره اروپا، و اهداف دفاعی شاهد موارد توسعه زیادی در خط ساحلی بوده است. برج ها و قلعه های سنگی مدوری در زمان جنگ های ناپلئون وجود داشتند اما اکثر قلعه ها اغلب به دوره های قبل از آن مربوط می شوند. در جنگ جهانی استفاده از مناطق ساحلی دارای اهداف دفاعی بسیار ضروری شد .(Cottle, 1992, p113) همین عامل باعث شد که بزرگترین شهرها در کرانه های ساحلی رشد نمایند (هاگت، ۱۳۷۲، ص ۱۳).

از طرف دیگر توسعه استراحتگاه های ساحلی به فشارهای بیشتری جهت توسعه در ساحل انجامید. شن زارهای سدی مانند سایر نواحی ساحلی مکان های جاذبی برای سکونت یا گذراندن اوقات فراغت بوده که به دنبال افزایش درآمدهای فردی و وقت آزاد، منجر به افزایش تقاضا جهت توسعه شن زارهای سدی شده است. تغییراتی که در جوامع ساکن در این مناطق ایجاد شده اغلب بسیار شدید، غیرمنتظره و بدون برنامه ریزی بوده است. در نواحی ساحلی شمار زیادی از فعالیت های تفریحی وجود دارد که برخی از آن ها به پهنه های وسیع ساحل و آب نیاز دارند (گلدبرگ، ۱۳۷۶، ص ۴۹). رشد تجارت و نیاز به تاسیسات جدید بندری برای کشتی های مدرن و مسافران و بار آن ها فشار بیشتری را برای نواحی ساحلی ایجاد کرده اند. نزدیکی به دریا، مزایایی

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

مانند ماهیگیری، قایق سواری، جاذبه هوای پاک، نزدیکی آزادتر جسم انسان به طبیعت، بالاتر رفتن سطح زندگی و ارتباطات سریع تر را به همراه دارد، به طوری که در تمام کشورها به خصوص ممالک پیشرفته از اواخر قرن ۱۹ به این سو منجر به توسعه شهرنشینی در مناطق ساحلی شده که این توسعه هم اکنون به دلیل فقدان الگوی صحیح برنامه ریزی نگرانی هایی را ایجاد کرده است. در نیمه دوم قرن بیستم، احیای سواحل شهری در آمریکای شمالی آغاز گردید، که بهترین نمونه آن در بندرگاه شهر بالتیمور و در دهه ۱۹۷۰ اتفاق افتاد. به تدریج این امر طی دهه ۱۹۸۰، به اروپا و دیگر نقاط دنیا رسوخ کرد، تا جایی که احیای آب کنارهای شهری موضوعی بین المللی محسوب می گردد. به عنوان مثال در شهرهایی چون لیورپول و سیدنی اقدامات مهمی جهت توسعه آبکنارها انجام گرفته که توجه برنامه ریزان، طراحان و پژوهشگران جهان را به خود جلب کرده است (Fagence, 1995, pp.136-156) .

در شهرهای واقع در سواحل دریاها همه چیز بر حسب «جبهه دریا» آمایش داده می شوند (گلدبرگ، ۱۳۷۶، ص ۴۹). از این رو توسعه این شهرها در عمق اندک است اما در طول ساحل گسترده می شوند. چنین شهرهایی می توانند به صورت خطی کیلومترها ادامه یابند، شهرهای ساحلی شمال ایران نمونه بارز آن می باشند اکثر این شهرها از دو خیابان تجاری موازی تشکیل شده که طول هرکدام گاهی بیش از سه کیلومتر امتداد دارد و شبکه شهری در آن به تبع از شرایط محیط طبیعی دارای فرم خاصی است (ژان باستیه، ۱۳۷۷، ص۱۶۷).

در ایران توسعه شهرها و شبکه شهری به ویژه در نواحی جلگه ای دریای خزر محصول مستقیم گسترش مناسبات اجتماعی و اقتصادی بین شهری بویژه بعد از دوره قاجار است تا قبل از این دوره مناسبات و مبادلات شهرهای جلگه ای گیلان بیشتر با شهرهای روسیه بویژه باکو و لنکران بوده لیکن پس از ساخت جاده های کناره ساحلی زنجیره شهری در امتداد ساحل شکل گرفته و رشد یافت به همین دلیل شبکه شهری در فواصل دریای خزر از ناحیه ای به ناحیه دیگر متفاوت است. بدین ترتیب که از آستارا تا بندرانزلی شبکه شهری به صورت خطی در امتداد جاده ارتباطی آستارا–بندر انزلی شکل گرفته اند. در این فاصله تقریبا هیچ شهری خارج از مسیر جاده ارتباطی وجود ندارد حتی شهرهای قدیمی واقع در ساحل همانند بازار گرگان رود (مرکز سابق تالش) و یا بازارهای اسالم، شفارود همگی پس از احداث جاده آستارا– بندرانزلی متروکه شده و با یک عقب نشینی همزمان با هم به سمت پای کوه در محل فعلی خود پا گرفته اند چنین شکلی در کناره های باریک ساحل گیلان شرقی و مازندران نیز به خوبی قابل تشخیص است تنها در جلگه وسیع گیلان و تا حدودی مازندران شرقی است که شهرها از همبستگی خطی در آمده و به صورت منظومه ای شعایی و یا قطاعی در می آیند که خود حاصل شرایط توپوگرافیک و دیگر خصوصیات جغرافیایی محیط است (رهنمایی، ۱۳۶۹، ص ۹۲).

اکوتوریسم و مشتریانی که به شهرهای ساحلی مراجعه می کنند در شکل گیری آنها تاثیر فراوانی دارند در واقع ساختار شهری سواحل بازتاب طبقات اجتماعی– شغلی گردشگرانی است که به آنجا رفت و آمد می کنند و همچنین نتیجه قدمت و موقعیت آنها است بنابراین نمونه های این گونه سواحل بسیار زیاد است. ژان باستیه و برناردز در کتاب شهر سه نوع عمده از شهرهای ساحلی را نام بردند که دارای خصوصیات زیر هستند:

۱– ایستگاه های سواحل گرم آبی با پلاژهای خانوادگی، نخستین نمونه را به دست می دهد که بر بندر کوچک ماهیگیری و تفریحی تکیه دارد: اتریا[7] دینار[8] و آرکاشون[9] از آن جمله اند.

۲– دومین نمونه سواحل گرم آبی از شهرهایی تشکیل می شود که در بر دارنده مجتمع های بزرگ

7. Etretat
8. Dinard
9. Arcachon

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

ساختمانی است این شهرها با سواحل تفریحی مراکز مهم سرگرمی هایشان، بوتیک های تجملی و نیمه تجملی شان که بر نقش تفریحی آنها استوار است و همچنین با فروشگاه های مرکزی و آژانس های مسافرتی شان مشخص می گردد.

۳- سومین نمونه سواحل گرم آبی از نوعی شهرنشینی تشکیل می شود که بافت آن غیرفشرده است، بناهای کوچک چند طبقه و ویلاهای لوکس در مهمترین محل ها با فاصله از یکدیگر ساخته شده اند (ژان باستیه، ۱۳۷۷، ص ۱۶۷).

شهرهای ساحلی شمال ایران بلاخص در ناحیه غربی مازندران نظیر شهرهای نور، رویان، نوشهر، چالوس و تنکابن از آن جمله اند در برخی از شرایط الزاما ساختمان های مجللی به سبک بومی ساخته شده است.

توسعه آب کنارهای شهری

تاکنون تصورات متعددی از توسعه آب کنار صورت گرفته که معنای آن بسته به مشخصات مکان ها و شهرها بسیار متفاوت است. یکی از مطالعات جامع در این زمینه، مربوط به برنامه سوم توسعه ملی ژاپن است که در سال ۱۹۷۷ انجام شده و در آن علاوه بر مفهوم توسعه آب کنار، دو مفهوم دیگر توسعه آبی یعنی توسعه ساحلی و لبه آب، در سطوح متفاوت مطرح گردیده است. مقایسه میان این سه مفهوم و ارتباط آن ها با یکدیگر در تشخیص معنای توسعه آب کنار بسیار سودمند است (جدول شماره ۱).

توسعه آب کنار اکثراً در مقیاس شهری روی می دهد. تعابیر دیگر، مشابه با این عبارت که اغلب بر ساماندهی و بازسازی تاکید دارند عبارتند از: **«بازسازی آب کنار»**[10] ، **«احیای آب کنار»**[11]، **«بهسازی آب کنار»**[12] و **«باز توسعه آب کنار»**[13].

گودوین، احیای آب کنار را روندی می داند که با تمایل جامعه جهت اصلاح آن آغاز می گردد و از طریق مراحل برنامه ریزی شده و بازبینی عمومی به منظور پیشبرد طرح ادامه می یابد. اجرای طرح مزبور در برگیرنده اقدامات بخش های خصوصی و عمومی، تصمیمات سرمایه گذاری، توسعه و تحولاتی است که ی‌ی بایست به صورت هماهنگ رخ دهند (Good-win, 1999, pp. 239–269).

مطالعات متفاوتی جهت بررسی امکانات و محدودیت

جدول ۱. مفاهیم مرتبط در برنامه سوم توسعه ملی ژاپن، ماخذ: nodroG , 1997

مفاهیم مرتبط	حیطه	هیات اجرایی	هدف	محتوا	تاکید
توسعه ساحلی	برنامه ریزی ملی	نهاد برنامه ریزی استانی- ملی	قرار گرفتن به عنوان مشخصه شهر (موثر در اقتصاد ملی) و طرح توسعه شهری	توازن کارکرد های شهری	استراتژی توسعه و برنامه ریزی اجرایی
توسعه آب-کنار	برنامه ریزی شهری	هیات برنامه ریزی استانی- شهری	توسعه و نوسازی شهری	ایجاد توازن بین کارکردهای آبکنار شامل زندگی، کار و تفریح	مطالعه امکان سنجی توسعه و طراحی فضایی
توسعه لبه-آب	برنامه ریزی محلی، برنامه-ریزی زیست محیطی	گروه برنامه ریزی محلی	ایجاد محیط لذت بخش و در دسترس در کنار آب	هماهنگی فعالیت ها و سرگرمی های آبی	ایجاد رابطه منطقی بین انسان و آب

10. Waterfront regeneration
11. Waterfront revitalization
12. Waterfront rehabilitation
13. Waterfront redevelopment

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

های توسعه ی آب کنار صورت گرفته است. گوردون به دو مورد زیر به عنوان عوامل مهم گسترش آب کنار اشاره می کند:

۱- شرایط شهری؛

۲- توسعه اقتصادی.

کمیسیون بندرگاه تورنتو[14] نخستین نهادی بود که جهت بازتوسعه آب کنار تورنتو، در سال ۱۹۱۲ پیشنهاد استفاده از آب کنار را به عنوان «پارک و عامل پیدایش زیبایی»، در طرح خود مطرح نمود. در این پیشنهاد، ایجاد مکان های باز عمومی همراه با دسترسی های مناسب، از دیگر مواردی بود که در پروژه های توسعه های آب کنار مورد توجه قرار گرفت. سوکی او ((Tsukio,1984 برنامه توسعه آب کنار را در قالب سه مقوله به شرح زیر طبقه بندی نموده است:

- «**حفاظت**»: این نوع طرح همواره به دنبال بازسازی بستر کهن آب کنار برای استفاده عموم است و در نظر دارد تا از یک سو اصلاحاتی اساسی در آب کنار قدیمی اعمال کند و از سوی دیگر هر گونه کاربری و تسهیلات بلااستفاده را حذف نماید. طرح های اجرا شده در شهر ونیز طی قرن بیستم نمونه ای گویا در این زمینه محسوب می شود.

- «**بازتوسعه**»: مشخصه این نوع طرح تلاش در جهت ایجاد بندرگاهی برای توسعه منطقه است. بنابراین ایجاد تسهیلات گوناگون در ظرفیت های مختلف از اهداف این گونه پروژه ها می باشد. در این رابطه واژه ی باز توسعه تنها زمانی به کار می رود که لازم است میان احیای زمین های ساخته شده و توسعه جدیدی که در زمین های نسبتاً بکر و دست نخورده شکل می گیرد، تمایز قائل گردد.

- «**توسعه**»: این طرح از همان آغاز در تلاش ایجاد آب کناری است که نیازهای فعلی شهر را برآورده سازد. بنابراین خرید زمین های ساحلی و احیای آن ها برای ایجاد آب کنار (در مناطقی که تاکنون آب کنار نبوده-اند) ضروری است. تحولات صورت گرفته در سال های اخیر این اطمینان را برای دولت های جهان به وجود آورده که آب کنارها می توانند نقش مهمی را در سلامت اقتصادی و اجتماعی ساکنین شهرها ایفا نمایند. این امر از سوی افرادی چون برین و ریگبی[15] تحت عنوان «داستان موفق شهر جهانی» مطرح گردید.

علیرغم اینکه ضرورت ها و نیازهای بی شماری برای توسعه آب کنار وجود دارد، اما گاه این طرح ها با نظرات مخالف و یا محدودیت هایی مواجه شده اند. این گونه محدودیت ها ابعاد متفاوت فیزیکی، اقتصادی، مدیریتی و اجتماعی را در بر می گیرند. با توجه به اینکه در طول تاریخ کاربری های مختلفی در آب کنارها شکل گرفتند و انبوه جمعیت هم بدون توجه به دسترسی های مناسب رفته رفته در اطراف آن تمرکز یافتند، این مناطق به لحاظ دسترسی غالبا با مشکلات بسیاری مواجهند. همچنین به دلیل همجواری آب، دارای شرایط نامساعدی چون وجود خاک سست، ظرفیت محدود تحمل بار، خطر فرسایش کناره ساحل و سیلاب های ادواری می باشند. وضعیت نامناسب بنا ها و تجهیزات موجود در آب کنارها، خود یکی دیگر از این محدودیت ها است. گوردون به بررسی تاثیر عوامل سیاسی در توسعه آب کنار پرداخت که حاصل این مطالعات ارائه پیشنهادهایی به نهادهای مسئول مبنی بر نحوه مدیریت شرایط متغیر در آن ها بود. شایان ذکر است که اجرای پروژه های توسعه آب کنارها غالبا سال های متمادی به طول می-انجامد، چراکه نیازمند سرمایه گذاری های گسترده ی مالی است (Adair et al, 1999, pp. 2031-2045).

نگرش های مختلف در توسعه مدیریتی ناحیه ساحلی

در وهله اول باید هدف از توسعه ناحیه ساحلی در یک

14.Toronto Harbor Commission

۱۵. Breen & Rigby, (1994) در کتاب معروف خود تحت عنوان-"a worldwide urban success story the new water front" آب-کنارهای موفق در دنیا را در ۴ دسته تجاری، فرهنگی، تاریخی و تفریحی مورد بررسی قرار داده اند.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

شهر مشخص گردد. آیا یک مکان جذاب توریستی مد نظر برنامه ریزان است؟ یا مکانی برای خرید اهالی و دیگر کسانی که این منطقه در مسیرشان است؟ و آیا آب کنار هنوز به عنوان بندر بازرگانی، کشتیرانی و یا ماهیگیری مورد استفاده قرار خواهد گرفت؟ بنابراین پیش از شروع برنامه ریزی برای بازتوسعه آب کنار در یک شهر، این موضوعات می بایستی از هم تفکیک گردند. در روند توسعه و تحول آب–کنارها، نگرش ها و رویکردهای متفاوتی مانند گردشگری (سواحل آنتالیا و دبی)، کاربری های تجاری (بندر امام خمینی، خارک و ماهشهر)، خرده فروشی (بندر انزلی و بازارهای هفتگی کنار آب)، مسکن، توسعه فضای سبز و پارک (در این زمینه اقدامات مهمی در تورنتو انجام شده است) و کاربری های چند عملکردی دنبال می شود (جدول شماره ۲ و ۳).

پس از آن که نگرش خاصی برای طراحی یک آب کنار شهری مشخص شد، برنامه ریزی و اجرای آن شروع می شود. از آنجا که این برنامه ها راهنما و محور باز توسعه آب کنارها هستند، از اهمیت خاصی برخوردارند. همکاری کلیه سازمان های مربوطه می تواند جهت رسیدگی به بازتوسعه ی املاک متروکه یا بلا استفاده کنار ساحل به کار رود؛ باید به این نکته

جدول ۲. مقایسه نکات حائز اهمیت در مصادیق بررسی شده؛ ماخذ: نگارندگان.

مصادیق	موقعیت	طراح	نکات حائز اهمیت
ساحل وان چای	هنگ–کنگ	مایکل ون واکن برگ	– تاکید بر هویت جداره ساحلی به عنوان منطقه ای تفریحی؛ – ایجاد مکان های عمومی جهت جشنواره ها؛ – طراحی با نگاهی کل گرا؛ در نظر گرفتن نیازهای تفریحی آتی هنگ کنگ، جهت استراحتگاه های عمومی و توسعه گردشگری؛ – توسعه کناره های پارک ساحلی در تعامل با خیابان و پیاده روهای ساحلی.
ساحل کوچینگ ۲۰۰۷	مالزی	بون	– سازماندهی فضا بر اساس نوع معماری موجود در منطقه؛ – استفاده از المان برای ایجاد روحیه و هویت خاص منطقه؛ – شکل گیری طرح به تبعیت از فرم موج؛ – انتخاب پوشش گیاهی با تاکید بر سایه افکنی؛ – استفاده از الگوهای بومی و ارتقا ارزش های فرهنگی؛ – ایجاد ارتباط بین شهر و دریا از طریق مسیرهای سبز پیاده.
پارک ساحلی دان، ۲۰۰۸	کانادا، تورنتو	مایکل ون واکن برگ	– طراحی با ایده گرفتن از خطوط منحنی رودخانه؛ – پیدایش ساختاری برای فضاهای باز و ارتباط تنگاتنگی میان خیابان ها و مسیر گردشگری؛ – استفاده از ایده تلفیق چوب، آب و فضای سبز؛ – ایجاد نشانه و هویت خاص توسط چترهای آفتابگیر با رنگ های متنوع؛ – استفاده از پل های معلق جهت ارتباط مسیرها.
ساحل ترویا، ۲۰۰۷	اسپانیا، والنسیا.	کارم پوینز	– طراحی نورپردازی مناسب در شب؛ – افزایش لبه های تماس آب و خشکی توسط پیش روی به سمت دریا؛ – تفکیک حریم ساحل مرجانی از ماسه ای، جهت حفظ اکوسیستم–های ساحلی آسیب پذیر؛ – ایجاد گره ها و گشایش هایی مرتبط با شهر و دریا؛ – جلوگیری از عبور و مرور وسایل نقلیه؛ –ایجاد هویت خاص در ساحل با استفاده از درختان نخل.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

توجه داشت که سیاستمداران، برنامه ریزان، معماران، معماران منظر و شهروندان جهت حفظ رویکرد یاد شده می باید همکاری لازم را داشته باشند تا فرایند توسعه تداوم یابد. در اینجا این سوال مطرح می شود که آینده توسعه و بازتوسعه آب کنارهای شهری چه خواهد بود؟ آیا به خاطر داشتن زیبایی های طبیعی و جذابیت های دیگر، موفق خواهند بود و یا آنکه دوباره همچون شهرهایی که غیر متمرکز شده بودند، افول خواهند یافت؟ آینده این پروژه ها بستگی به شهرهای مجاور آن ها دارد؛ چرا که آب کنارها و شهرها هم به لحاظ فیزیکی و هم به لحاظ بصری ارتباطی تنگاتنگ با یکدیگر دارند. در هر حال مادامی

جدول ۳. نتایج حاصل از مقایسه و تجزیه و تحلیل نمونه های بررسی شده؛ ماخذ: نگارندگان.

	تعامل شهر با دریا			حفظ و تقویت هویت ساحل			دسترسی			عملکرد		
مصادیق	تماس مناسب آب و خشکی	ایجاد گره‌های شهری	امتداد محورهای شهری به سمت ساحل	تاکید بر ویژگی‌های بومی	استفاده از المان‌ها و نشانه‌های خاص	حفظ و تقویت ارزش‌های طبیعی در محیط	محدود کردن دسترسی سواره	ایجاد گره‌ها و ارتباط با بافت	ایجاد مسیر پیاده ساحلی	فعالیت‌های اقتصادی	تفریحی و توریستی	ایجاد مکان‌های جمعی
ساحل وان چای	*	–	*	–	–	–	*	–	–	*	*	*
ساحل کوچینگ	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
پارک ساحل دان	*	*	*	–	*	*	*	*	*	*	*	*
ساحل تروپا	*	*	*	*	*	*	*	*	*	–	*	*
ساحل بوشهر	–	*	–	–	–	–		*	–	–	*	*
ساحل هتل داریوش	–	–	–	*	*	*	*	–	–	*	*	*
ساحل نارنجستان	*	–	–	–	*	–	*	–	–	–	*	*

مدیریت شهری
دوفصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۰ پاییز و زمستان ۹۱
No.30 Automn & Winter

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

که آب وجود دارد، مردم هم تمایل دارند در نزدیکی آن باشند و این چیزی است که به توسعه آب کنارها برای سال های آتی کمک می کند,Ryckbost) (2005).

مشکل اصلی طراحی و مدیریت شهری در شهرهای ساحلی هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی، عمدتاً توسط بخش ها یا فعالیت های مجزا همانند: حمل و نقل، آموزش و مدیریت مواد زائد سازماندهی شده است و وابستگی نسبتاً ضعیفی بین آنها برقرار است. بی توجهی عاملان محیط زیست شهرهای ساحلی به شرایط اکولوژیکی حاکم بر ساحل و عدم مشارکت آنها در مدیریت محیط زیست شهری در ناپایداری شهرهای ساحلی اثر فزاینده ای داشته است. وایت می گوید: نگرانی روز افزون نسبت به اثرات معکوس زیست محیطی فعالیت انسان همراه با آهنگ رشد پیش بینی نشده شهرها بویژه در جنوب به رشد نابرابری های شدید اجتماعی و همچنین مسائل زیست محیطی ناشی از تولید و مصرف شهری انجامیده است. تحت تأثیر چنین سیستم مدیریتی بطور همزمان خانواده های دارای تراکم جمعیتی بالا از مرکز شهر تخلیه شده به حومه های شهر منتقل شده در حالی که مردم ثروتمندتر به مناطق دورتر با تراکم کمتری پخش شدند. هر چه حومه ها بیشتر توسعه یافتند و هر چه از تراکم مناطق مسکونی کاسته شده حفظ سیستم حمل و نقل عمومی شهرها از نظر اقتصادی کمتر مقرون به صرفه گردید و حومه های دور دست شهر به اتومبیل وابسته شدند (whit, 2002, p.17).

معمولاً برنامه های مدیریت ساحلی در واکنش به مشکلاتی که در کاربری و تخصیص منابع ساحلی پیش می آید تهیه شده اند، یک برنامه ساحلی معمولاً به دنبال یک دوره زمانی اعمال فشار فزاینده مردمی، سیاسی و عملی بر دولت ها جهت رویارویی با مشکلات تهیه می شود و معمولاً موجب بوجود آمدن یک فاجعه زمانی بین شناسائی مشکلات و آماده سازی واکنش بر آن ها می گردد. ما همواره شاهد بودیم چگونه انسان بر ناحیه ساحلی و بر روی فرایندهای طبیعی و ثبات ساحل اثرات شدیدی ایجاد می نماید و از این رو درک کرده ایم که اگر این مداخله در طبیعت کنترل نشود تنها نتیجه آن تضاد بیشتر بین گروه های مختلف استفاده کننده از ناحیه ساحلی و بین محیط طبیعی و اقدامات حفاظت ناحیه ساحلی خواهد بود که در نهایت این مداخله بر کل بقاء و رشد و ثبات خط ساحلی تاثیر خواهد گذاشت. بسیاری از کشورها مشکلات مرتبط با مدیریت ساحلی را درک کرده و ابتکاراتی جهت بر طرف کردن این مشکلات بعمل آورده اند که این ابتکارات عمدتاً شامل سیاست گذاری رسمی مدیریت بوده است. این امر مدیریت مناطق ساحلی را در عرصه بین المللی مطرح ساخته و در نتیجه آگاهی بیشتری از مسائل فرامرزی مانند آلودگی، ساخت سد، ذخیره رسوبات و توریسم بوجود آورده است (جدول شماره ۴).

برنامه ریزی و مدیریت نواحی ساحلی در سطوح مختلف بین المللی، کشوری، منطقه ای و محلی وجود دارد. در سطح ملی توسعه اقتصادی و برنامه ریزی قسمت های مختلف صورت می گیرد. برنامه ریزی بلایای طبیعی ممکن است شامل تمرکز بر ناحیه ساحلی باشد در حالی که برنامه ریزی و مدیریت محلی در بردارنده راهکارهایی برای نواحی حفاظت شده و برنامه ریزی کاربری زمین می باشد. (Thom and Harvey, 2000, p.411).

با توجه به چالش های اساسی رویکرد سنتی مدیریت و بخشی نگری آن ها این اتفاق نظر وجود دارد که برنامه ریزی و مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی، بهترین روشی است که تا به امروز مورد پذیرش قرار گرفته است و به نظر می آید که راهنمایی ها و انگیزه های لازم وجود دارند تا کشورها برای خطوط ساحلی خود برنامه های مدیریت یکپارچه ساحلی را تهیه نمایند و با دوری از بخشی نگری در مدیریت نواحی ساحلی به صورت یک واحد یکپارچه اداره شود (French, 1997, p.195).

مسائل مناطق ساحلی باید در فرایند برنامه ریزی در

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

جدول۴ الگوهای به دست آمده و راهکارهای عمومی از مصادیق؛ ماخذ: نگارندگان.

الگوها	راهکارها
حفظ و تقویت هویت ساحل	- حفظ و تقویت هویت تاریخی نوار ساحلی و تاکید بر ویژگی‌های بومی؛ - حذف بناهای موجود که با روحیه ساحلی مغایرت دارند؛ - انتخاب مبلمان متناسب با روحیه حاکم بر ساحل؛ - حفظ فعالیت‌های قدیمی و با سابقه در ساحل؛ - حفظ نقاط تاریخی و خاطره‌انگیز در ساحل؛ - فعال‌سازی کاربری‌ها و بناهای قدیمی، جهت حضور مردم؛ - حفاظت از بخش‌های طبیعی مجاور ساحل؛ - حفظ و تقویت دیدهای منتهی به دریا و ساحل از داخل شهر.
کاربری‌ها و فعالیت‌ها	- ایجاد کاربری‌هایی با روحیه تفریحی؛ - جلوگیری از تردد وسایل نقلیه شخصی.
دسترسی	- در نظر گرفتن وسایل نقلیه عمومی برای دسترسی آسان به ساحل؛ - تقویت ارتباط فیزیکی و بصری میان شهر و ساحل.
بدنه‌ها و جداره‌ها	- طراحی ساختارهای معابر به گونه ای که منظر طبیعی ساحل را محفوظ نگه دارد؛ - استفاده از مصالح بومی و رنگ‌های قالب در بافت بومی منطقه.
حفظ ارزش‌های طبیعی ساحل	- حفظ بستر طبیعی ساحل جز در موارد خاص برای دسترسی مستقیم به آب؛ - امکان لای‌روبی منظم کف دریا و در نظر گرفتن فضاهایی برای دسترسی به آب در مکان‌هایی که اختلاف سطح زیاد وجود دارد.
پوشش گیاهی	- حفظ و تقویت پوشش گیاهی بومی منطقه؛ - استفاده از گیاهان غیر بومی در عین سازگاری با اقلیم برای حفظ پایداری اکولوژیکی منطقه.
نورپردازی	- نورپردازی در نقاط ویژه ساحلی برای تاکید بر المان ها و نقاط خاص ایجاد شده؛ - نورپردازی در دریا برای استفاده در شب.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

بیشتر از یک سطح گنجانده شود در کشور انگلستان سه نوع سیاست با ارتباط مستقیم به مناطق ساحلی مطرح می باشد که عبارتند از:

۱- **حفاظت**

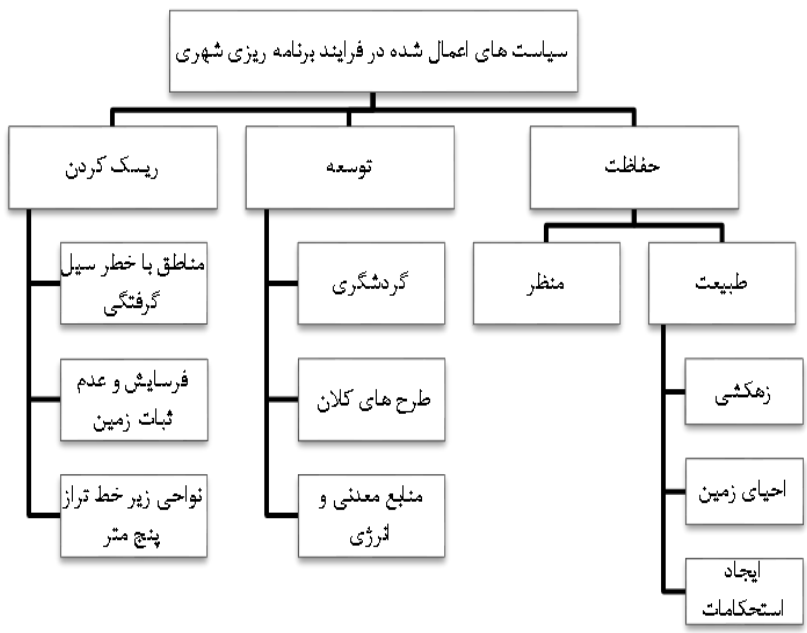
۲- **توسعه**

۳- **ریسک کردن** .(Zetter, 1992, p.147)

- **سیستمهای حفاظت** هم در زمینه حفاظت از منظر[۱۶] و هم در زمینه حفاظت از طبیعت[۱۷] در مناطق دارای عناوین خاص که قبلاً به آنها اشاره شده منعکس می باشند در بسیاری از موارد این مناطق دارای بیش از یک عنوان خاص می شوند اما بعضی از مناطق دارای زیبایی های طبیعی خاص نیستند؛ مانند اراضی آب گرفته غنی از نظر محیط زیست در سطح ملی یا بین المللی بعنوان زیستگاه حیات جهانی دارای اهمیت می باشد این مناطق آب گرفته مخصوصاً در مصب رودخانه ها باید در پیشنهاد برای زهکشی کردن، احیاء زمین یا ایجاد استحکامات در برابر پیشروی آب مورد توجه خاص قرار گیرند. باید دقت خاصی در این نقاط به عمل آید تا نه فقط تاثیر آنی بلکه تاثیر گسترده تر و دراز مدت تر هم در نظر گرفته شود.

- در مورد **سیاست های توسعه**، مناطق ساحلی در معرض محدودیت های فیزیکی و حفاظتی قرار دارند. چون مناطق ساحلی تنها بخشی از نواحی در دسترس مقامات برنامه ریز محلی می باشند اگر مقام مربوطه محلی زمین کافی را به اندازه لازم در نواحی غیر ساحلی تأمین نماید می توان از مقاومت در برابر توسعه در مناطق ساحلی حمایت نمود. انواع خاص توسعه که باید در سیاست های برنامه ریزی به آن پرداخته شود گردشگری و تاسیسات تفریحی، طرح های بزرگ توسعه، توسعه منابع معدنی و تولید انرژی می باشد.

- در مورد **سیاست های ریسک کردن**، خطی که در متن پیش نویس راهنمای سیاست برنامه ریزی مشخص شده باید سطح توسعه، در مناطقی که در معرض خطر سیل گرفتگی، فرسایش و عدم ثبات زمین می باشند را به حداقل برساند همچنین در جایی که توسعه قابل ملاحظه در معرض تهدید قرار می گیرد باید تصمیمی برای حفاظت در برابر فرسایش



نمودار ۲. سیاست های اعمال شده در فرایند برنامه ریزی شهری؛ ماخذ: نگارندگان.

16. Landscape

17. Nature

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

یا دفاع بر علیه سیل گرفتگی اتخاذ گردد. مناطق خاصی که در سیاست های برنامه ریزی باید مورد توجه خاص قرار گیرند نواحی پست ساحلی می باشند مخصوصاً آن نواحی که زیر خط تراز ۵ متر قرار دارند. مسئله اساسی که در بسیاری از کشورها در زمینه برنامه ریزی و مدیریت مناطق ساحلی وجود دارد این است که برنامه ریزی توسعه اقتصاد ملی با برنامه ریزی مدیریت مناطق ساحلی، یکپارچه نشده است فقدان یک برنامه مدیریت ساحلی در سطح کشور و تداوم برای توسعه بخش ها و توسعه فیزیکی، ممکن است به نابودی منابع ساحلی منجر شود.

بسته به وسعت کشور، در سطح کشور یا ایالت راهنمای استراتژیکی مفصل تری مورد نیاز می باشد. بنابراین برنامه–ریزی برای مناطق ساحلی یک مسئله استراتژیکی می باشد چون مقیاسی که در آن فرایندهای طبیعی عمل می کنند وسیع بوده و اغلب از مرزهای اعمال قدرت مقامات محلی و منطقه ای فراتر می رود. در حالی که سازگار بودن با سیاست های اتخاذ شده توسط مقامات محلی مورد نیاز می باشد چهار نکته بسیار مهم که در همین خصوص شناسایی شده است عبارتند از:

الف) توسعه ممکن است آلودگی را به پایین دست جریان آب آورده و به زیستگاه ها یا تاسیسات تفریحی صدمه وارد نماید.

ب) توسعه در محدوده اختیارات یک مقام محلی ممکن است ارزش زیبایی طبیعی مناطق ساحلی را در محدوده اختیارات یک مقام محلی دیگر کاهش دهد.

ج) در نبود یک استراتژی مشخص، تصمیمات غیر کلی در مورد احیاء مناطق بالای ارتفاع حداقل آب و سایر برنامه–های توسعه ممکن است به نواحی مشخص شده برای حفاظت از طبیعت صدمه زده یا در آن فرسایش ایجاد نماید.

د) بنادر و استحکامات در برابر پیشروی دریا و تاسیسات تفریحی ممکن است فرایندهای طبیعی برای فرسایش و رسوب گذاری را تغییر داده یا به مناطق دارای ارزش حفظ طبیعت، صدمه وارد کنند.

با توجه به موارد فوق نوع برخورد و سیاست برنامه ریزی در مناطق ساحلی در سطوح مختلف برنامه از هدایت منطقه ای تا برنامه های استراتژیک و محلی در پیش گرفته می شود. برنامه های محلی سطح مناسبی است که در آن می توان مجموعه خاص از سیاست ها را اعمال نمود. سیاست های خاص مناطق ساحلی با حفظ منظر و حفظ طبیعت و اماکن، کاربری های پیشنهاد شده مرتبط با مناطق ساحلی می باشند.(Zetter, 1992, p.147) دولت–های محلی ساحلی در موقعیت مناسبی قرار دارند تا برنامه هایی برای توسعه پایدار سواحل و جوامع ساحلی خود تهیه کرده، توسعه پراکنده و کم تراکم را در منطقه ساحلی محدود ساخته، ساخت و سازهای آینده را به مناطق شهری هدایت نمایند. که این امر، باعث پیشبرد کاربری های مختلط و سازگار خواهد شد و در نتیجه زیرساخت ها و استانداردهای مدیریت مواد زائد و کنترل آلودگی را بهبود خواهند بخشید. بعنوان مثال؛ دولت محلی در ایالات متحده از ابزارهای سنتی منطقه بندی زمین استفاده کرده و همچنین عقب نشینی از ساحل، مقررات مربوط به حفاظت از تپه های شنی ساحلی، قوانین مخصوص مناطق در معرض خطر، تملک زمینهایی که خسارت دیده اند و مالیات تأثیر ساخت و ساز را هم استفاده می نماید .(Thom and Harvey, 2000, p.421)

اما اکثر دولت های محلی در کشورهای در حال توسعه، منابع مالی چندانی در اختیار ندارند و قادر نیستند که از ابزارهای مدیریتی فراوانی که در اختیار دولت های محلی در کشورهای پیشرفته قرار دارد استفاده نمایند و بنابراین باید تلاش های تکمیلی برای توسعه توانایی دولت های محلی برای مدیریت توسعه شهری و ارائه انگیزه ها و منابع به جوامع محلی برای اداره محیط خودشان به عمل آید. مشارکت محلی در مدیریت منابع برای جلوگیری از زوال محیط زیست یا برگرداندن آن به حالت طبیعی کافی نمی باشد و بدون این مشارکت سایر ابتکارات

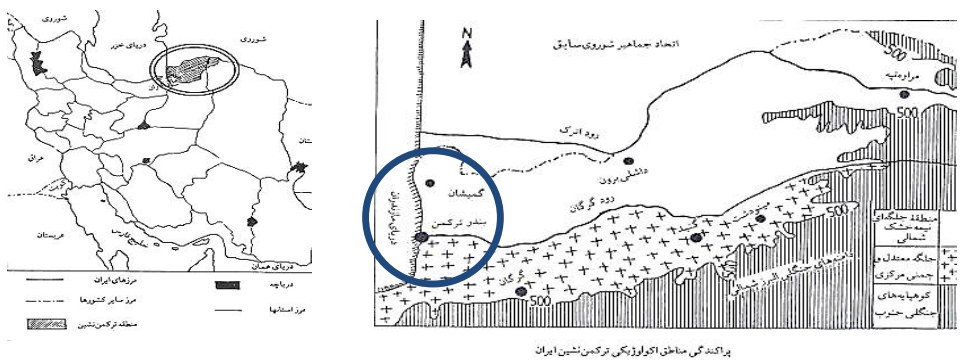
[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

نیز موفق نخواهد شد. اقدامات اجتماعی برای دفاع از زندگی و امرار معاش مردم و ادعای کنترل محلی بر منابع ممکن است منافع سیاسی و اقتصادی را به خطر انداخته و به تضادی بین جوامع محلی و سطوح دیگر دولت منجر گردد اما ممکن است این تنها راه موجود برای سکنه باشد و می تواند اساس و پایه سازمان های جامعه را تشکیل دهد و بطور بالقوه نقش مهمی را در مدیریت محیط زیست محلی بر عهده بگیرد.

شهر ساحلی بندرترکمن: جغرافیای طبیعی ترکمن صحرا

ترکمن صحرا جزء معدود مناطقی است که علی رغم مساحت نسبتا کم، چهار اقلیم متفاوت را در خود جای داده است. ترکمن صحرا جلگه ای است رسوبی و نسبتاً هموار که از عقب نشینی دریای خزر و تجمع رسوب های رودهایی نظیر اترک و گرگان به وجود آمده و عریض ترین بخش جلگه های خزری است که در شرق مازندران است (مشیری، ۱۳۷۲، ص ۱۲۴). این حوزه قسمتی از سرزمین پهناور خراسان را نیز در بر می گیرد که به دلیل وسعت زیاد و وجود نواحی پست و مرتفع، دارای آب و هوای مختلف و نواحی گوناگون اقلیمی است (شهبازی، ۱۳۷۳، ص ۱۴۱). این منطقه بین عرض های جغرافیایی ۳۶ درجه و ۳۰ دقیقه (جنوب گرگان) تا ۳۸ درجه شمالی (چات) و نیز بین طول های جغرافیایی ۵۳ درجه و ۵۵ دقیقه (شمال بندرترکمن) تا ۵۶ درجه شرقی (مراوه تپه) قرار دارد. از لحاظ موقعیت جغرافیایی این جلگه از غرب به دریای خزر و از شمال به جمهوری ترکمنستان محدود می شود که با طول ۲۵۰ کیلومتر، از غرب به شرق گسترده است و از شرق به خراسان و منطقه نیمه خشک بجنورد و از جنوب شرقی و جنوب به کوهپایه های جنگلی البرز شمالی محدود شده است (مشیری، ۱۳۷۲، ص ۱۲۴).

در مطالعات تشخیص وضعیت پنج موقعیت مشخص «حاشیه ای، مرزی، دریایی، ساحلی، گردشگاهی و استراتژیکی» برای شهرستان ترکمن مطرح گردید. موقعیت حاشیه ای، هم مبین عزلت جغرافیایی و هم معرف دورافتادگی از مجموعه های توسعه و هم نشان دهنده وجود تنگنا در پیوند با جامعه ملی و اقتصاد ملی است. این موقعیت در فرایندی طولانی و بر پهنه عمل عوامل گوناگون طبیعی و اجتماعی تظاهر کرده است، که مختصات ژئودزیک، موانع و تنگناهای طبیعی ـ تاریخی بازدارنده اختلاط و مراودات مختلف در ایجاد و تثبیت آن موثر بوده اند. موقعیت مرزی دارای ماهیتی دوگانه است. هم می تواند به عنوان مانع ارتباط عمل کند و با نقش تنگنا ظاهر شود و هم می تواند از رهگذر مناسبات تجاری برون مرزی به عنوان یک نقطه قوت برای ناحیه مطرح گردد. موقعیت صیدگاهی یک قابلیت برای شهرستان ترکمن است. سابقه طولانی صید، گستردگی سواحل (قریب ۶۵ کیلومتر) و وجود مکانهای مناسب جهت



نقشه ۲ و ۱. موقعیت شهرستان بندر ترکمن، ماخذ: مشیری، ۲۷۳۱.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

ایجاد سازه های صیادی بندر ترکمن، آشواره سواحل گمیشان، از امتیازات ویژه این شهرستان برای تقویت نقش صیدگاهی و صنایع فرآوری و وابسته به آن است.

مطالعه شهرستان ترکمن، در قالب یک طرح جامع توریستی امکان باروری مجموعه ای از جاذبه های کم نظیر طبیعی، اجتماعی را فراهم می سازد. مجموعه ای که یقیناً عملکردی موفق در مقیاس ملی برای آن قابل پیش بینی است. ارزش های اقتصادی و ژئوفیزیکی دریای خزر، به شهرستان ترکمن که اشرافی کامل به حاشیه شرقی دریا دارد، موقعیتی استراتژیک بخشیده است. این موقعیت از رهگذر تحولاتی چون تجزیه اتحاد شوروی و ضرورت تثبیت حقوق کشورهای ساحلی، اهمیتی بیش از گذشته یافته است.

رویکرد انتخاب استراتژی مدیریت توسعه نواحی ساحلی

با توجه به بررسی های صورت گرفته در ادبیات موضوع و مدل های موجود تدوین رویکرد مدیریت توسعه نواحی ساحلی یک مدل بر پایه دو سوال اصلی در مدیریت توسعه نواحی ساحلی تدوین گردید که چهار استراتژی مدیریتی را پوشش می دهد. سوال های اصلی مدل عبارت است از:

۱- آیا شرایط و وضعیت کنونی پاسخ گوی نیازهای مورد انتظار می باشد؟

۲- آیا ضرورتی به حفظ وضعیت کنونی ناحیه ساحلی وجود دارد؟

بر اساس این دو سوال چهار استراتژی مدیریتی توسعه نواحی ساحلی تبیین می گردد که شامل:

- استراتژی توسعه؛
- استراتژی بازسازی/ بازتوسعه؛
- استراتژی حفاظت؛
- استراتژی احیا/ بهسازی (جدول شماره ۵).

با توجه به بررسی های صورت گرفته در تحلیل ویژگی های توسعه ای بندر ترکمن با توجه به اینکه

توسعه	بازسازی/ بازتوسعه
احیا/ بهسازی	حفاظت

حفظ شرایط کنونی ضرورت دارد؟ — خیر / بله

خیر — بله

شرایط کنونی پاسخ گوی نیازها است؟

جدول ۵. استراتژی های پیشنهادی؛ ماخذ: نگارندگان.

شرایط کنونی پاسخگوی نیازهای کنونی نمی باشد و از طرف دیگر با توجه به بستر فرهنگی و تاریخی منطقه حفظ ویژگی های سنتی نوار ساحلی بندر ترکمن ضرورت دارد. بنابراین استراتژی پیشنهادی برای مدیریت توسعه بندر ترکمن استراتژی احیا و بهسازی توصیه می گردد. با توجه به انتخاب استراتژی احیا و بهسازی و موقعیت و قابلیت های بندر ترکمن (جدول شماره۶) برای ارتقا و بهبود ویژگی های نوار ساحلی بندر ترکمن راه کارهای اصلی مدیریت توسعه نوار ساحلی بندر ترکمن تدوین گردید.

به استثنای خلیج گرگان، متغیرهای بوم شناختی، توان محیطی شهرستان ترکمن را ضعیف ارزیابی می کنند، که فقدان تنوع اکولوژیکی این ضعف را عمق بیشتری بخشیده است. بازتاب این ویژگی بر ساختار فضایی - کالبدی شهرستان قابل توجه می باشد:

۱- امکان توسعه فضایی ـ کالبدی شهرستان بر بستر عوامل طبیعی بسیار اندک است.

۲- هزینه های ایجاد، تجهیز و نگهداری مراکز انسان ساخت از حدود متعارف بیشتر است.

۳- رقابت بین منابع طبیعی تجدید شونده و فعالیتهای کشاورزی شدید می باشد که اولین نتیجه آن سیر قهقرایی در اکوسیستم های طبیعی و سپس امحاء اکوسیستمهای کشاورزی خواهد بود.

۴- رقابت بین اکوسیستم های طبیعی و محیط های

مدیریت شهری
دوفصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۰ پاییز و زمستان ۹۱
No.30 Automn & Winter

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

جدول ۶. ارزیابی قابلیت های منطقه برای ارتقای موقعیت بالقوه؛ ماخذ: نگارندگان.

موقعیت	قابلیت‌های منطقه برای ارتقای موقعیت بالقوه
موقعیت مرزی	- امکانات بالقوه مبادله کالا و خدمات که تابعی از توان تولیدی ـ اقتصادی دو کشور است؛ - امکانات مواصلاتی و ارتباطی؛ - میزان تفاهم سیاسی بین دو کشور همجوار؛ - سیاست ها و خط مشی دولت ها در ارتباط با تجارت خارجی - میزان تفاهم فرهنگی ـ اجتماعی ساکنین حاشیه مرز در دو کشور همسایه
موقعیت صیدگاهی	- سابقه طولانی صید در منطقه - گستردگی سواحل (قریب ۶۵ کیلومتر) - وجود مکانهای مناسب جهت ایجاد سازه های صیادی در بندر ترکمن، آشواره و سواحل گمیشان
موقعیت گردشگاهی ـ توریستی	- در اختیار داشتن ۶۵ کیلومتر از سواحل دریای خزر. - برخورداری خط ساحلی از چند تالاب به عنوان زیستگاه پرندگان آبزی و کنار آبزی. - استقرار بندر ترکمن در دهانه خلیج گرگان بعنوان بزرگترین بریدگی دریای خزر. - استقرار منتهی‌الیه شرقی شبه جزیره میانکاله در شهرستان ترکمن، این شبه جزیره یکی از مهمترین پناهگاههای حیات وحش ایران بوده و قابلیت تبدیل به یک مرکز بزرگ توریستی یا عملکرد ملی را دارد. - چشم اندازهای طبیعی غیرمتعارف و متمایز از منطقه که موجد تنوع در سیمای طبیعی است. - جاذبه های فرهنگی ـــ مردم شناسانه شهرستان ترکمن و ارزشهای مبتنی بر صنایع دستی در این ناحیه.
موقعیت استراتژیکی	- اشراف کامل شهرستان ترکمن به حاشیه شرقی دریای خزر؛ - پررنگ شدن اهمیت منطقه با تجزیه اتحاد شوروی و ضرورت تثبیت حقوق کشورهای ساحلی؛ - موقعیت استراتژیکی یک ارزش در مقیاس ملی و یک قابلیت بالقوه برای شهرستان ترکمن محسوب می شود.

جدول ۷. پیشنهادهای طراحی بر مبنای استراتژی منتخب، ماخذ: نگارندگان.

پیشنهادات طراحی در جهت ارتقای کیفیت منظر شهری	حفظ و تقویت ارزش‌های بومی در راستای دست‌یابی به طراحی منظر مطلوب در نوار ساحلی	پایداری اکولوژیکی دریا و اکوسیستم‌های ساحلی
ایجاد کاربری‌هایی در تعامل با کاربری‌های موجود	برجسته شدن مشخصه‌های فرهنگی–تاریخی بندر ترکمن	حفظ و تقویت ارزش‌های طبیعی در محیط
تقویت نفوذپذیری بصری و فیزیکی در شهر و ساحل	تقویت و ترغیب منظر فرهنگی پویا	استفاده درست از زیستگاه‌های ساحلی
تقویت و حفاظت از کریدورهای بصری مطلوب		دفع زایدات و پساب‌ها در محدوده طرح
ایجاد توالی بصری و درک سازمان فضایی		رعایت ضوابط مناطق حفاظت شده ساحلی
افزایش جاذبه‌های پیاده‌روی		
بسترسازی برای تامین امنیت		

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

انسان ساخت آرام است، بطوریکه موانع در مسیر توسعه کالبدی عمدتاً خصلت تکنیکی اقتصادی دارند تا کشاکش فی مابین اکوسیستم ها.

۵- جبران محدودیت تنوع محیطی، از طریق بارورکردن، موازی دیگر قابلیت ها یک اجبار زیست محیطی، فضایی، اقتصادی برای شهرستان است.

نتیجه گیری و جمعبندی

در شرایط کنونی با تغییر سریع عوامل و متغییرهای تاثیرگذار بر معیارهای توسعه شهری بالاخص در نواحی ساحلی لزوم تدوین چارچوبی برای مدیریت توسعه آتی مناطق شهری بیش از پیش اهمیت یافته است. این موضوع منجر گردید تا در این مقاله رویکرد انتخاب استراتژی مناسب مدیریت شهری در نواحی ساحلی بر مبنای شاخص های اصلی تاثیرگذار بر انتخاب این استراتژی ها در یک ماتریس دو در دو تدوین گردد. این ماتریس با توجه به دو سوال اصلی ضرورت حفظ شرایط کنونی و پاسخ گویی شرایط کنونی به نیازهای شهری طراحی گردید که در بردارنده چهار استراتژی کلی مدیریت توسعه می باشد. استراتژی های اصلی مدیریت توسعه ناحیه ساحلی عبارت است از استراتژی توسعه برای مناطقی که شرایط کنونی پاسخ گوی نیازهای کنونی نبوده و از لحاظ جذابیت ها یا شرایط توریستی، گردشگری، باستانی و غیره، نیازی به حفظ ناحیه ساحلی به شکل کنونی نمی باشد (جدول شماره ۷).

بنابراین در این شرایط می توان ناحیه ساحلی را با توجه به نیازها و کارکردهای مورد انتظار بدون تاکید بر حفظ کارکردهای قبلی توسعه داد. در صورتی که شرایط کنونی پاسخ گوی نیازها باشد ولی ضرورتی به حفظ کارکردهای و وضعیت کنونی نباشد می توان کارکردهای کنونی را حفظ نمود و تنها به بازسازی کارکردهای کنونی پرداخت. در این شرایط راهکار ما استراتژی بازسازی و بازتوسعه خواهد بود. در شرایطی که هم وضعیت پاسخگوی نیازها باشد و هم می بایست شرایط کنونی را حفظ نمود بهترین استراتژی استراتژی حفاظت می باشد. برای حالت چهارم یعنی زمانی که می بایست وضعیت کنونی را حفظ نمود ولی وضعیت کنونی پاسخ گوی نیازها نباشد در این صورت استراتژی بهینه استراتژی احیا و بهسازی می باشد که در این صورت با اصلاح شرایط کنونی کارکردهای جدیدی را به کارکردهای نوار ساحلی می افزاییم. با توجه به پتانسیل ها و نقاط ضعف و قدرت بندر ترکمن و تحلیل ویژگی های آن استراتژی مناسب برای مدیریت توسعه این بندر با توجه به مدل پیشنهادی استراتژی احیا و بهسازی انتخاب گردید. که لزوم حفظ بسترهای تاریخی و فرهنگی منطقه با تاکید بر ایجاد کارکردهای مناسب برای پاسخ گویی به نیازهای کنونی و آتی را مشخص می کند.

منابع و ماخذ

رهنمایی، محمدتقی (۱۳۶۹) مجموعه مباحث و روش های شهرسازی؛ جغرافیا، تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی.

ژان باستیه، برناردز (۱۳۷۷) شهر، مترجم: علی اشرفی، تهران: ناشر دانشگاه هنر.

شهبازی، علی (۱۳۶۹) مقدمه ای بر شناخت ایلات و عشایر، تهران: نشر نی.

فرید، یدالله (۱۳۶۸) جغرافیا و شهرشناسی، تبریز: انتشارات دانشگاه تبریز.

کوک آریو جی، سی دورکمپ (۱۳۷۸) ژئومورفولوژی و مدیریت محیط، مترجم: شاپور گودرزی نژاد، جلد اول، تهران، انتشارات سمت.

گلدبرگ، ادوارد (۱۳۷۶) فضای منطقه ساحلی. مترجم: امید افتخاری، چاپ اول، تهران: مرکز انتشارات کمیسیون ملی یونسکو در ایران.

مشیری، سیدرحیم (۱۳۷۳) جغرافیای کوچ نشینی، چاپ دوم، تهران: انتشارات سمت.

هاگت، پیتر (۱۳۷۲) جغرافیا ترکیبی نو، مترجم شاپور گودرزی نژاد. تهران: انتشارات سمت.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

Adair, A., Berry, J., McGreal, W.S., Deddis, B., and Hirst,S. (1999) Evaluation of Investor Behaviour in Urban Regeneration, Urban Studies, Vol. 36, No.12.

Allison E. Ward. Et.al. (2000). Effect of coastal development up on water quality and habitat; available at: www.cals.ncsu.edu /academic/honors/als ,(accessed: May 2010).

Cicin-Sain, B., R. W. Knecht, A. Vallega, and A. Harakunarak. (2000). Education and Training in Integrated Coastal Management: Lessons from the International Arena, Ocean & Coastal Management 43 (4-5).

Cottell, M.N.T. (1992). Coastal zone planning and management; development pressures in an area of rising human resources, London: Thomas Telford Services, Ltd, 1 Heron Quary, E14 4JD.

Fagence, M. (1995). City waterfront redevelopment for leisure, recreation, and tourism: some common themes. In Craigsmith, s.j. and Fagence, M. (eds.), recreation, and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment. Westport: Praeger.

French, Peter. w. (1997). Coastal and estuarine management; London: Routledge.

Goodwin, R. F. (1999). Redeveloping Deteriorated Urban Waterfronts: The Effectiveness of U.S. Coastal Management Programs. Coastal Management 27.

Gordon, David L. A. 1997. Battery Park City: Politics and Planning on the New York Waterfront, New York: Gordon and Breach, 40.

Kay, Robert & Alder, Jaqueline. (1997). Coastal planning and management. London: E& FN spon. Ec4P 4ee.

Neil David T, (2000). coast to coast: "A Thousand Years Of Human coastal interactions in Venice": Lessons from the Serene Republic. Brisbane: School of Geography university of Queensland.

Ryckbost, Paul (2005, April 14). Redeveloping Urban Waterfront Property. USA: University of Michigan, from http://www.umich.edu/~econdev/waterfronts/

Thom and Harvey. (2000). Triggers for late twentieth century reform of Australian coastal management, Australian geography studies, vol. 38. PP. 375-389.

Tsukio, Y. (1984). Waterfront. Tokyo: Process Architecture Publishing Company.

Vallega, Adalberto. (1996). city ports, costal zones and regional change, "city ports, costal zones and Sustainable Development", edited by Brian Hoyle, John Wiley, London: Wiley.

White, R.; (2002). Building the ecological city; London: Wood head Publishing, CRC Press.

Zetter, J, (1992). Coastal Zone planning and management. London: coastal planning, recent policy development.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-10-31]