



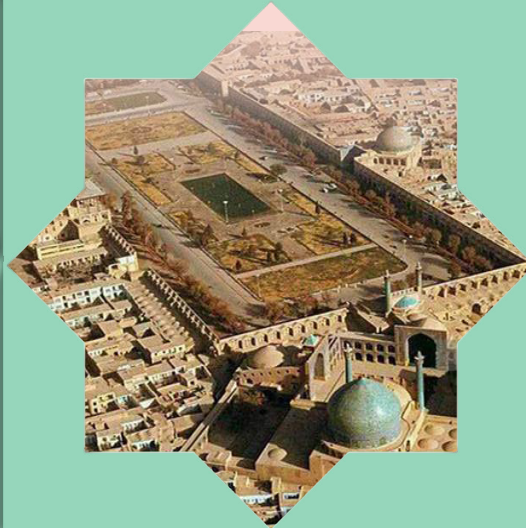
وزارت کشور

سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و روستایی

شماره ۴

کتاب سبز ۱۴۰۰
(راهنمای عمل شهرداری‌ها)

مراکز شهری و فضای مسکونی



کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها)

مراکز شهری و فضای مسکونی

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

نظام مراکز شهری و فضای مسکونی

گردآوری و تالیف:

احمد سعیدنیا

۱۳۹۹

فهرست مطالب

۱۳	پیشگفتار
۱۴	نظام مراکز شهری
۱۴	الگوی تک مرکزی
۱۵	الگوی چند مرکزی
۱۶	سلسله مراتب مراکز شهری
۱۹	مقیاس مراکز شهری
۱۹	ناحیه مرکزی شهر
۲۰	بازارها
۲۰	تراکم در مرکز شهر
۲۲	الگوی توسعه‌ی مرکز شهر
۲۴	مسائل مرکز شهر
۲۵	ساماندهی مرکز شهر
۲۶	دسترسی به مرکز شهر
۲۶	اهمیت مرکز شهر
۲۸	دامنه‌ی نقش مرکز شهر
۲۹	برنامه‌ریزی مرکز شهر
۳۱	تحول در الگوی مراکز شهری
۳۳	الگوی مختلط
۳۵	مرکز خرید منطقه‌ای
۳۶	مراکز خرید ناحیه‌ای
۳۷	مراکز خرید محله‌ای
۴۰	فروشگاه‌های بزرگ
۴۰	بازارهای بزرگ
۴۱	نوسازی فضاهای مرکز شهر
۴۲	شناخت مسایل و مشکلات مرکز شهر
۴۲	تعارض با ساختار عمومی شهر
۴۲	تراکم و تمرکز فعالیت‌ها
۴۳	مشکلات اقتصادی
۴۳	فرسایش کالبدی
۴۳	کاهش ارزش‌های محله‌ای و سکونت‌ی
۴۴	تحول اجتماعی
۴۴	وضع زیست‌محیطی
۴۴	دشواری دسترسی و مشکلات ترافیکی
۴۵	مسایل فرهنگی و بصری
۴۵	مراکز شهر و مفهوم ارزش‌های تاریخی و فرهنگی
۴۷	نگاهی به تجارب جهانی

۵۰	..... ساماندهی مرکز شهر
۵۲	..... اهداف عمده‌ی ساماندهی
۵۴	..... روش‌های ساماندهی
۵۸	..... فضاهای مسکونی
۵۹	..... محله واحد شهری
۵۹	..... واحد همسایگی
۶۱	..... تاریخچه واحد همسایگی
۶۴	..... مشخصات واحد همسایگی
۶۵	..... اصول پایه واحد همسایگی
۶۵	..... اندازه
۶۵	..... وسعت واحد همسایگی
۶۶	..... جمعیت واحد همسایگی
۶۶	..... محدوده واحد همسایگی
۶۷	..... مرکز واحد همسایگی
۶۷	..... فضای باز واحد همسایگی
۷۰	..... معیارهای واحد همسایگی
۷۲	..... تغییر مفهوم واحد همسایگی
۷۴	..... ناحیه مسکونی
۷۶	..... مراکز محله
۷۷	..... قابلیت پیاده‌روی و مراکز محله
۷۸	..... استانداردهای منظر عرصه عمومی
۷۸	..... استانداردها و راهنماهای پیاده‌راه‌ها
۷۸	..... مبلمان خیابان
۸۱	..... نورپردازی
۸۲	..... اصول طراحی مراکز محله
۸۳	..... ویژگی‌های طراحی محله نوشهر گرای
۸۵	..... تراکم مسکونی
۸۵	..... مسکن مستقل ویلایی
۸۶	..... خانه‌های نیمه مستقل
۸۶	..... خانه‌های آپارتمانی
۸۷	..... مجتمع‌های مسکونی
۸۷	..... برج
۸۹	..... روش محاسبه تراکم مسکونی
۹۰	..... تراکم مسکونی خالص
۹۰	..... تراکم مسکونی ناخالص

۹۳	.....	سرانه مسکونی
۹۴	.....	معیارهای کاربری مسکونی
۹۵	.....	حاشیه‌نشینی
۹۶	.....	روستاهای شهری
۹۷	.....	حاشیه‌نشینی و اسکان غیررسمی در کشورهای در حال توسعه
۹۸	.....	نحوه نگرش به حاشیه‌نشینی
۹۹	.....	مسکن اجتماعی
۱۰۰	.....	آماده‌سازی زمین
۱۰۲	.....	رویکرد توانمندسازی
۱۰۳	.....	خانه‌سازی غیررسمی
۱۰۵	.....	تجربه نوسازی زاغه‌نشینی در تهران
۱۰۶	.....	فعالیت‌های شورای گودنشینان جنوب تهران
۱۰۷	.....	زاغه‌نشینی در تهران
۱۰۹	.....	شیوه اقدامات شهرداری تهران در بازسازی مناطق زاغه‌نشین
۱۰۹	.....	اسکان مجدد زاغه‌نشینان
۱۱۰	.....	طولانی شدن طرح‌ها
۱۱۱	.....	هزینه زیاد طرح‌ها
۱۱۱	.....	عدم مشارکت مردم در مراحل بازسازی
۱۱۱	.....	گم شدن هویت محلات و از بین بردن رفتن الگوهای همسایگی
۱۱۲	.....	بازگشت زاغه‌نشینان و ظهور مجدد مناطق زاغه‌نشین
۱۱۳	.....	منابع

سخن آغازین

در جهان کنونی سرعت تغییرات در حوزه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی و فن‌آوری به حدی شتابان است که در محیط پیرامون و سبک زندگی همه افراد، تأثیرات عمیقی گذارده است. این تغییرات در کنار نیازهای گسترده و رو به تزاید شهروندان در زمینه‌هایی همچون؛ حمل و نقل روان و پاک، فضای سبز گسترده، فضاهای شهری مطلوب، بهداشت مناسب محیط شهری، ایمنی و ... از یک سو و مسایل، مشکلات، چالش‌ها و فرصت‌های باقیمانده از قبل در شهرها از سوی دیگر، صاحب‌نظران را بر آن داشته که رویکردهای جدیدی را در مواجهه با آنها به مدیران و دست‌اندرکاران مدیریت و برنامه‌ریزی شهری پیشنهاد نمایند. از جمله این رویکردها می‌توان به شهرهای پایدار، شهرهای هوشمند، شهرهای دانش بنیان، شهرهای خلاق، شهرهای تاب‌آو، شهرهای دوستدار محیط زیست و مواردی از این قبیل اشاره نمود که متأثر از مبانی فکری و اندیشه‌ای ایده‌پردازان و صاحب‌نظران، در مواجهه با نیازهای جدید، تبیین و عملیاتی شده‌اند.

از اصلی‌ترین بازیگران در تحقق رویکردهای جدید در شهرها، مدیران و کارشناسان مدیریت شهری هستند. چرا که نیروی انسانی توانمند و کارآمد، اصلی‌ترین سرمایه هر دستگاه و سازمان است و در واقع این سرمایه انسانی با مجموعه‌ای از دانش‌ها و مهارت‌ها است که می‌تواند در پیشبرد اهداف هر سازمان نقش اساسی داشته باشد.

از جمله اقدامات شاخص در ارایه آموزش‌های کاربردی در زمینه مدیریت شهری و شهرسازی می‌توان به مجموعه کتاب‌هایی که به عنوان "راهنمای عمل شهرداری‌ها" در برخی از کشورهای جهان تهیه می‌شود، اشاره نمود. هدف از تدوین این گونه کتاب‌ها، ارایه آموزش‌های کاربردی، به شیوه ترویجی و مبتنی بر شرایط، ویژگی‌ها، ضوابط و مقررات هر کشور در زمینه‌های مختلف و مرتبط با مدیریت شهر و شهرسازی است.

از این‌رو سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور نیز در راستای وظایف و مأموریت‌های خود درخصوص توانمندسازی مدیران و کارشناسان مجموعه بزرگ مدیریت شهری کشور و افزایش دانش در این حوزه، در آستانه ورود به قرن جدید شمسی، اقدامات و برنامه‌های گسترده‌ای را در دستور کار خود قرار داده است که یکی از مهم‌ترین آنها تهیه محتواهای علمی با عنوان "کتاب سبز ۱۴۰۰" (راهنمای عمل شهرداری‌ها) مشتمل بر ۲۰ جلد و در زمینه‌های مرتبط با شهرسازی و مدیریت شهر می‌باشد که با مشارکت صاحب‌نظران و اساتید دانشگاهی تهیه و تنظیم شده است. امید است این اقدام، گام موثری در ارتقای سرمایه‌های انسانی شاغل در مدیریت شهری کشور باشد.

در پایان لازم است از زحمات و تلاش‌های همه کسانی که در تهیه این آثار ارزشمند همکاری داشته‌اند صمیمانه تشکر و قدردانی نمایم.

مهدی جمالی نژاد

معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور
و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

سخن ناشر

شهرداری‌ها به عنوان نهادهای عمومی غیردولتی، دارای مسؤلیت‌ها و وظایف گوناگونی در زمینه‌های مختلف می‌باشند. به نحوی که وظایف آنها از سطوح سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهر تا ارائه خدمات متنوع به شهروندان در زمینه‌های حمل و نقل، فضای سبز، مدیریت پسماند، فضای سبز، بهداشت محیط شهری، ایمنی و مدیریت بحران، امور اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی را در بر می‌گیرد. از اینرو برنامه‌ریزی برای توانمندسازی مدیریت‌های شهری، زمینه توسعه شهر در ابعاد مختلف و به تبع آن افزایش رضایت شهروندان را فراهم می‌آورد. از اصلی‌ترین محورهای توانمندسازی مدیریت‌های شهری، ارتقای سطح دانش دست‌اندرکاران و کارشناسان این حوزه است که می‌توان با تولید و نشر یافته‌های علمی و آموزشی به آن دست یافت.

کمبود منابع علمی و آموزشی در دهه ۱۳۷۰، این مرکز را بر آن داشت تا نسبت به تهیه محتوا و انتشار کتب در حوزه‌های مختلف مدیریت شهری، اقدام نماید. از مجموعه کتابهایی که در آن دهه انتشار آن آغاز شد، کتاب سبز شهرداری‌ها بود که سیزده جلد آن منتشر شد و مورد استقبال مراکز علمی و اجرایی قرار گرفته و هریک از آنها به چاپ‌های متعدد رسید. این مجموعه بر اساس الگوهای رایج در سطح کشورهای دیگر از جمله کتاب سبز تهیه شده توسط انجمن شهرسازان آمریکا، APA تدوین و چاپ شده بود.

حال با توجه به نیاز به تجدید نظر در محتوای کتب موصوف و به منظور تولید دانش و ادبیات علمی جدید، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری و روستایی، مجموعه کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها) را در بیست عنوان به شرح ذیل تهیه و منتشر نموده است؛

۱- شهرسازی

۲- کاربری زمین شهری

- ۳- حمل و نقل شهری
- ۴- نظام مراکز شهری و فضای مسکونی
- ۵- طرح‌های شهری
- ۶- ساخت و سازهای شهری
- ۷- مدیریت پسماندهای شهری
- ۸- تاسیسات شهری
- ۹- فضای سبز شهری
- ۱۰- تسهیلات شهری (فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی)
- ۱۱- مدیریت شهری
- ۱۲- تجهیزات شهری
- ۱۳- گردشگری شهری
- ۱۴- مدیریت و برنامه‌ریزی
- ۱۵- مدیریت ایمنی محیط شهری
- ۱۶- مدیریت بهداشت شهری
- ۱۷- پیاده‌رو سازی و پیاده‌راه سازی
- ۱۸- بودجه و بودجه‌ریزی در شهرداری‌ها
- ۱۹- شهر هوشمند
- ۲۰- شهر خلاق

در پایان شایسته است از اساتید و کارشناسان فرهیخته‌ای که در بازنگری، تهیه و تدوین این مجموعه همکاری داشته‌اند و همچنین کارشناسان سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و این مرکز که با نظرات خود بر غنای این مجموعه افزودند، تشکر و قدردانی نمایم.

انتشارات

چکیده

مجموعه "کتاب سبز ۱۴۰۰" (راهنمای عمل شهرداری‌ها)، با هدف تدوین بنیان‌های نظری و عملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری تهیه و تدوین شده است. این مجموعه مشتمل بر ۲۰ جلد کتاب آموزشی است که می‌کوشد تا به تناسب وظایف شهرداری‌ها، محتواهای آموزشی مورد نیاز را در زمینه‌های مختلف به جامعه مخاطب ارائه نماید.

جلد نخست این مجموعه، شامل تعاریف شهرسازی، پیدایش علم شهرسازی در عصر حاضر، عوامل مؤثر بر شهرسازی، رشته‌ها یا شاخه‌های اصلی شهرسازی (یعنی برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، برنامه‌ریزی محیطی و برنامه‌ریزی منطقه‌ای) است و رابطه این رشته‌ها را با مبانی علمی برنامه‌ریزی کالبدی و فضایی به بحث گذاشته است. در ادامه، گرایش‌ها و اصول اساسی برنامه‌ریزی و طراحی شهری و نگرش‌های نوین در این خصوص بیان شده است.

جلدهای دوم تا چهارم این مجموعه، به تشریح نظام‌های بنیادی برنامه‌ریزی شهری می‌پردازند. در جلد دوم به بحث مهم کاربری زمین شهری به‌عنوان بنیان برنامه‌ریزی شهری پرداخته شده است. در این کتاب همچنین مطالبی درخصوص منطقه‌بندی و حریم شهر به مخاطب ارائه شده است. در جلد سوم که موضوع آن، نظام ارتباطات و حمل‌ونقل شهری است، حمل و نقل از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و در رابطه با موضوع کاربری زمین شهری و مسائل انسانی مورد بحث و تحلیل قرار گرفته است.

برنامه‌ریزی مراکز شهری، یکی از اساسی‌ترین مسائل برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی شهری است که هویت و شخصیت شهرها به چگونگی و کیفیت کارکردی و کالبدی آن‌ها مربوط می‌شود. این موضوع در بخش نخست جلد چهارم مطرح شده است و نظام تشکیل محله‌های مسکونی، نظام کاربری مسکونی و مشخصات و معیارهای فضای مسکونی در بخش دوم این جلد مورد بحث قرار گرفته است.

به طور کلی چهار جلد اول کتاب، به عنوان اصول نظری و عملی شهرسازی، پایه و مبنای سایر بخش‌ها محسوب می‌شود.

طرح‌های شهری، موضوع جلد پنجم است. در این جلد، تاریخچه برنامه‌ریزی شهری در ایران، مشخصات تهیه انواع طرح‌های شهری مانند طرح جامع، طرح هادی و سایر طرح‌ها بررسی شده‌اند. یکی از مباحث مهم این بخش، چگونگی فرایند تهیه طرح‌های شهری و مراحل ابلاغ و اجرای طرح‌ها است که به جنبه رسمی و کاربردی شهرسازی در ایران پرداخته است.

جلد ششم، به نظام کنترل ساخت و ساز که شامل: مراحل، ضوابط، آیین‌نامه‌های کنترل ساختمان، معیارهای حفاظت، ایمنی، تراکم، ارتفاع و نقش آن‌ها در کنترل سیمای شهر و سلامت محیط است، می‌پردازد.

جلد هفتم، شامل برنامه‌ریزی و مدیریت بهداشت و نظافت شهری است. در این جلد وظایف شهرداری‌ها در زمینه‌ی: روش‌ها، معیارها و مدیریت جمع‌آوری، دفع و بازیافت پسماند مطرح شده است. یکی از مباحث بسیار جدید در این بخش، پاکیزگی و نظافت شهری است که نقش شهرداری‌ها را در چارچوب حفاظت محیط‌زیست شهری، مشخص می‌سازد.

در جلد هشتم، مبانی مکان‌یابی، برنامه‌ریزی و مدیریت تأسیسات شهری مطرح شده است که شامل؛ گورستان، کشتارگاه، میدین میوه و تره‌بار و پایانه است و همچنین وظایف شهرداری در این زمینه بیان شده است.

در جلد نهم، مدیریت فضاهای سبز شهری را محور بحث قرار داده و در آن به بررسی مبانی برنامه‌ریزی، جایگاه قانونی شهرداری‌ها در توسعه، بهسازی و نگهداری فضاهای سبز، پارک‌های شهر و پیرامون شهری با توجه به گونه‌شناسی گیاهان در رابطه با شرایط اقلیمی مطرح و به روش‌های آبیاری، کاشت و نگهداری نیز پرداخته شده است.

وظایف نوین شهرداری‌ها در برنامه‌ریزی و مدیریت فضاهای فرهنگی-تفریحی در زمینه کتابخانه‌های شهری، زمین‌های ورزشی و تفرجگاه‌های

طبیعی پیرامون شهرها در جلد دهم با عنوان تسهیلات شهری به تفصیل بیان شده و ضوابط مکان‌یابی و معیارهای برنامه‌ریزی آن‌ها نیز بحث شده است. جلد یازدهم درباره اصول و مبانی مدیریت شهری بحث می‌کند و شامل دو بخش است: بخش اول به تبیین اصول نظری و عملی مدیریت شهری و فرایند تصمیم‌گیری و ابعاد اجرایی آن پرداخته و در بخش دوم، مدیریت مالی و اداری شهرداری‌ها مطرح شده است. یکی از مباحث مهم این بخش طرح مسائل مدیریت شهری بر اساس جدیدترین پژوهش‌های علمی و ارائه‌ی پیشنهادی‌های اصلاحی در این زمینه است.

جلد دوازدهم این مجموعه به لوازم و تجهیزات فضاهای شهری تحت عنوان تجهیزات شهری می‌پردازد. در این مبحث با تأکید بر طراحی فضاهای شهری و بهبود کیفیت محیطی، ویژگی‌ها و معیارهای زیباسازی شهری تبیین گردیده‌اند.

موضوع جلد سیزدهم، گردشگری شهری است و در این کتاب تأکید شده است که موضوع گذران اوقات فراغت شهروندان، مستلزم تأمین فضاها، تأسیسات و امکانات گوناگون برای گردشگری است. علاوه بر شهروندان یک شهر، سایر مردم کشور و حتی مردم جهان برای گذران اوقات فراغت و آشنایی با فرهنگ ملل، علاقمند به سفر به شهرها و سیاحت میراث ملی و میراث فرهنگی هستند. مسئله گردشگری شهری امروز یکی از شاخه‌های اقتصاد، اشتغال و توسعه بشمار می‌رود.

موضوع جلد چهاردهم، مدیریت و برنامه‌ریزی است. با توجه به مشکلات متعدد و پیچیده مدیریت شهری به‌ویژه در کشورهایی مانند ایران که با مسائل جمعیتی، اقتصادی و اجتماعی روبرو هستند، آگاهی به وجوه مختلف مدیریت و برنامه‌ریزی ضروری است. در این کتاب مشکلات مدیریت و برنامه‌ریزی، روش‌ها و معیارهای مناسب برنامه‌ریزی و مدیریت در ارتباط با یکدیگر معرفی می‌شوند.

موضوع جلد پانزدهم، مدیریت ایمنی محیط شهری است که امروزه آن را مدیریت بحران شهری نیز می‌نامند. بحران، رخدادهای پیش‌بینی نشده از قبیل؛ سیلاب، زلزله، طوفان، آتش‌سوزی و ... است که شهرها، ساکنین و تأسیسات شهری را تهدید نموده و آسیب‌های سنگینی به آن‌ها وارد می‌سازد. هدف این بخش از کتاب، آشنایی با موضوعات خطر، تهدید و روش‌های مدیریتی برای

پیش‌بینی و مقابله با آنهاست.

مدیریت بهداشت محیط شهری موضوعی است که در جلد شانزدهم به آن پرداخته شده است. شهرها به دلایل مختلف اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی روز به روز آلوده‌تر شده و سلامتی شهروندان را تهدید می‌کنند. آشنایی با زمینه‌های مختلف آلودگی و آگاهی از روش‌های نوین مقابله با آلودگی، بهداشت شهرها را تضمین خواهد کرد.

جلد هفدهم به موضوع پیاده‌رو و پیاده‌راه‌های شهری می‌پردازد. شهرها محل عبور و مرور شهروندان به اشکال مختلف است. حمل‌ونقل ماشینی به تدریج فضا را برای حرکت پیاده، تنگ و در برخی موارد تهدیدآمیز نموده است. در این شرایط، برنامه‌ریزی عبور و مرور پیادگان در خیابان‌ها از نظر ایمنی و آسایش بسیار اهمیت یافته است. موضوع این بخش از کتاب، ضمن طرح اهمیت پیاده‌راه‌ها، ضوابط و استانداردهای طراحی و برنامه‌ریزی شهری را مشخص می‌سازد.

جلد هجدهم به موضوع بودجه و بودجه‌ریزی در شهرداری‌ها پرداخته است. هدف از این کتاب راهنمایی برای برنامه‌ریزی مالی مناسب در شهرداری‌ها، آگاهی از روش‌های پیاده کردن سیاست‌ها و برنامه‌ها از طریق ابزارهای مالی و بودجه‌بندی سالیانه در راستای برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت شهرداری است. راهنمای برنامه‌ریزی مالی، مدیران شهری را با محدودیت‌ها و امکانات برنامه‌ریزی در این حوزه آشنا می‌سازد.

موضوع جلد نوزدهم، یعنی شهر هوشمند، دارای دو بعد است. یکی جنبه تکنولوژی اداره و مدیریت توسعه شهری است که به‌عنوان ابزاری برای مدیریت و کنترل عمل می‌کند و جنبه دیگر آن رشد هوشمند شهر در ابعاد کاربری و عملکردی است که در مقابل رشد پراکنده و آشفته مطرح می‌شود.

عنوان جلد بیستم، شهر خلاق است. شهرها محل وقوع انواع مسائل و مشکلات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و به‌ویژه محیطی هستند که بسیاری از این مسائل راه‌حل فوری و کوتاه‌مدت ندارند. برای احیای زندگی، رونق اقتصادی و ارتقای نشاط فرهنگی شهرها، نیازمند راه‌حل‌های خلاقانه‌ی گوناگونی هستیم تا بتوانیم بر مشکلات شهری فائق آییم.

پیشگفتار

اگر با نگاهی فضایی و کلی به شهرها بنگریم، شهرها در چند عنصر اصلی تشکیل یافته‌اند: مراکز، محله‌ها، راه‌ها، لبه‌ها و محیط‌های گوناگون سبز طبیعی و مصنوعی.

هر یک از این عناصر علاوه بر موجودیت خاص خود دارای مرکز به اشکال مختلف هستند. مثلاً محله‌ها و نواحی مسکونی نیز در مقیاس‌های مختلف مرکزی به اندازه‌های مختلف دارند. راه‌ها نیز بر اثر همگرایی به صورت چهارراه‌ها و میدان‌ها، مراکزی را در شبکه ارتباطی به وجود می‌آورند و محوطه‌های بزرگ صنعتی فرهنگی یا سبز نیز هر یک از مراکز خطی یا هندسی برخوردارند. مراکز شهرها به شناخت فضایی شهرها کمک می‌کنند و ساکنین و مسافین هر شهر از طریق مراکز شهر در مقیاس شهر، منطقه، ناحیه و محله با عملکردهای مختلف و فعالیت‌های گوناگون و حتی فضاهای متفاوت آشنا شده و از آن بهره‌برداری می‌کنند. مراکز شهری علاوه بر تراکم و تجمع عملکردها و فعالیت‌های شهری فضایی برای خرید، گردش، ارتباط اجتماعی و گذران اوقات فراغت فراهم می‌آورند.

بخشی از شهرها که به‌طور غیررسمی و به شکل حاشیه‌ای و خودرو رشد می‌کنند (جدای از بی‌نظمی و بی‌ترتیبی فضاهای شهری، راه‌ها و ساختمان‌ها) فاقد مراکز متشکل و به سامان شهری بوده و ساکنین آن علاوه بر نموده‌های زیربنایی از فقدان فضاهای عمومی و اجتماعی مطلوب محروم هستند.

فصل اول این کتاب به تشریح مراکز شهری در مقیاس‌های مختلف و اشکال گوناگون پرداخته و بر اهمیت آن‌ها تأکید می‌ورزد. در فصل دوم به محله‌های مسکونی در مقیاس‌های کوچک واحد همسایگی تا مناطق مسکونی پرتراکم با تنوع ساختمانی و عملکردی توجه شده و مسائل و مزایای هر یک معرفی می‌گردند. فصل سوم کتاب به انواع توسعه‌های شهری بی‌رویه و حاشیه‌نشینی پرداخته شده و راه‌های مقابله با اشکال غی رسمی را در قوانین ایران مطرح می‌سازد.

نظام مراکز شهری

شهرها، مکان‌های تمرکز یافته‌ای هستند که انواع فعالیت‌ها و مشاغل در آن‌ها به صورت مراکز اجتماعی و تجاری متمرکز شده‌اند تا نواحی اطراف از آن بهره‌مند شوند. ساده‌ترین الگوی شهر که گویای این تمرکز یافتگی است، همچون دایره‌ای است با هسته‌ای از فعالیت‌ها در مرکز، که محله‌های مسکونی پیرامون آن هسته را فرا گرفته‌اند.

الگوی تک مرکزی

عمده‌ترین عملکرد مراکز شهری، فعالیت‌های خدماتی - تجاری است که در فضایی فشرده و متراکم متمرکز شده‌اند.

در شهرهای قدیمی ایران، «بازار» هسته‌ی مرکزی شهر را تشکیل می‌داد و محلات، پیرامون مرکز شهر (بازار) قرار داشتند. هر محله نیز دارای مرکزی کوچک یا «بازارچه» بود.

در شهرهای باستانی ایران، قلعه یا ارگ حکومتی «کهن‌دژ» در مرکز اصلی شهر قرار داشت. در شهرهای باستانی سومر و آکد و بابل، معبد بزرگ در مرکز شهر قرار داشت.

در شهرهای اروپایی قرون وسطی، قلعه‌ی شاهی و کلیسای بزرگ در مرکز شهر ساخته می‌شدند. در شهرهای اسلامی، مانند کوفه و بغداد، دارالخلافه و مسجد جامع در مرکز شهر قرار داشت و بازارها پیرامون دارالخلافه و مسجد پدید می‌آمدند.

بازارها و بازارچه‌ها، کانون‌ها و نظام مراکز شهری را در مقیاس شهر و محله در شهرهای قدیمی ایران تشکیل می‌دادند و مهم‌ترین مراکز مذهبی و اجتماعی در بطن بازار قرار داشتند.

پس از تحول شهرها در عصر جدید، افزون بر مراکز قدیمی (بازارها و بازارچه‌ها)، مراکزی خرید و اداری، فرهنگی، صنعتی و تفریحی نیز پدید آمدند و به تدریج مراکز تخصصی ویژه‌ای جدا از مراکز قدیمی

شکل گرفتند. اکنون که شهرها تحولاتی فیزیکی یافته‌اند و نظام جدید مراکز، شکل گرفته است، شهرها از یک الگوی عمومی به شرح زیر پیروی می‌کنند:

الف: منطقه‌ی مرکزی: دربرگیرنده‌ی مرکز و بخش قدیمی «بازار» است با مجموعه‌ای از عمده‌فروشی و خرده‌فروشی تجاری و اداری، توأم با واحدهای مسکونی قدیمی.

ب: نواحی مسکونی: شامل بخش درونی شهر است که در هر بخش، مراکز اجتماعی و تجاری در محورهای مرکزی آن پدید آمده‌اند و نیازهای مناطق مسکونی پیرامون شهر را تأمین می‌کنند.

پ: نواحی پیرامون شهر: مجموعه‌ای از شهرک‌ها، حومه‌های مسکونی و صنعتی، و تأسیسات شهری است که با حوزه‌های روستایی آمیخته‌اند و در هر یک از آنها، مراکز تجاری و خدماتی جدید به‌طور پراکنده به وجود آمده، گسترش یافته‌اند.

الگوی چند مرکزی

چنان‌که گفته شد، شهرهای کوچک فقط دارای یک مرکز یا هسته واحد هستند. اما در شهرهای متوسط هسته‌ها یا کانون‌های جدید کم کم در نواحی مسکونی جدید پدید می‌آیند و نیازهای محلی یا ناحیه‌ای را تأمین می‌کنند. شبکه‌ی ارتباطی و مسیرهای حمل و نقل شهری نقشی عمده در پدید آمدن این مراکز درجه دو محلی دارند و اغلب، مراکز تجاری و خدماتی در امتداد مسیرهای ارتباطی درون نواحی مسکونی یا نواحی پیرامون شهر تشکیل می‌گردند.

تقاطع راه‌ها، میدان‌ها، ایستگاه‌های راه‌آهن و مترو و همچنین پایانه‌ها، زمین‌های مناسب برای تمرکز برخی از فعالیت‌های تجاری - خدماتی را فراهم می‌آورند. برخی مراکز تفریحی، دانشگاه‌ها و سایر تسهیلات عمومی نیز به علت قابلیت دسترسی و تمرکز، کم کم به

مراکز شهری تبدیل می‌شوند و پیرامون آن‌ها یک نوع مرکزیت یا هسته‌ی تخصصی جدید شهری تکوین می‌یابد.

کلان‌شهرها به علت گسترش فعالیت‌های صنعتی، اجتماعی و اقتصادی در مقیاس ملی و منطقه‌ای دارای ساختی چند هسته‌ای هستند و مراکز تجاری - خدماتی در آن‌ها اغلب پیرامون چند هسته مستقل شهری ظاهر می‌شوند. افزون بر بخش مرکزی شهر، مراکز بزرگ عمده‌فروشی، انبارها و محوطه‌ها یا مناطق صنعتی و حمل‌ونقل، در حومه‌های صنعتی یا محورهای مواصلاتی احداث می‌گردند. حومه‌ها، شهرک‌ها و شهرهای اقماری نیز جدا از مرزهای رسمی شهر پدید می‌آیند.

در ساختار یا نظام چند هسته‌ای کلان‌شهرها، مراکز تجاری - خدماتی ویژه‌ای همراه با فروشگاه‌های بزرگ و بازارهای مدرن در هر بخش توسعه می‌یابند و از نظر کیفیت و کمیّت به تدریج جایگزین مرکز اصلی شهر شده و هم‌تراز آن می‌گردند. در برخی از این مراکز جدید، فعالیت‌های تجاری - خدماتی، بانک‌ها، اداره‌های بیمه و امور فرهنگی، اداری، تفریحی و پذیرایی خاصی پدید می‌آید که گاهی اوقات در سطح شهر از ویژگی تخصصی نیز برخوردار می‌گردند.

سلسله مراتب مراکز شهری

به‌طور کلی از نظر شهرسازی جدید، مراکز شهری از سلسله مراتب فضایی پیروی می‌کنند، که افزون بر تأمین خدمات و تسهیل در فعالیت‌های شهری، از نظر توزیع خدمات در سطح شهر دارای منطق خاصی هستند. الگوی سلسله مراتب مراکز شهری در سطح یک شهر از قاعده زیر پیروی می‌کند:

الف: هسته و مراکز اصلی شهر؛ که کانون اجتماعی، اقتصادی و تاریخی شهر قلمداد می‌شود.

ب: مراکز مناطق شهری؛ هر منطقه از شهر (اعم از مسکونی یا غیرمسکونی) دارای مرکز ویژه خدماتی، تجاری و اجتماعی خاصی است و حوزه نفوذ مراکز مناطق شهری (به عنوان مراکز درجه یک شهری) مناطق یا بخش‌های بزرگ شهر را فرا می‌گیرد. معمولاً در شهرهای بزرگ هر منطقه شهری به اندازه‌ی یک شهر متوسط با جمعیت ۲۵۰ تا یک میلیون نفر در نظر گرفته می‌شود.

پ: مراکز نواحی مسکونی؛ هر ناحیه شهری، بخش بزرگی از منطقه مسکونی یک شهر را تشکیل می‌دهند. از لحاظ نظری هر ناحیه مسکونی در شهرهای بزرگ، به اندازه یک شهر کوچک یا متوسط تلقی می‌شود و نیازهای آن در مرکز ناحیه در نظر گرفته می‌شود.

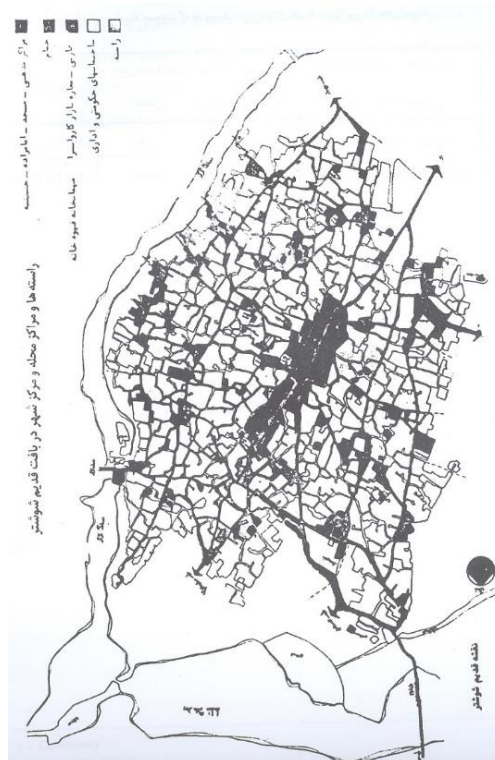
ناحیه شهری در شهرسازی اصطلاحاً کامیونیتی یا اجتماع خوانده می‌شود و در فارسی به معنی شهر یا آبادی است. مرکز ناحیه را به مرکز عامه، یا مرکز باهمستان برگردان و ترجمه کرده‌اند و مرکز درجه دو شهری محسوب می‌شوند.

ت: مراکز واحد همسایگی؛ یا محله شهری که کوچک‌ترین واحد یا اجتماع شهری است و فقط کاربری مسکونی دارد. مرکز هر واحد همسایگی یا محله در شهرها از خدمات خاص تجاری - اجتماعی در مقیاس محلی تشکیل شده است:

بدین ترتیب، سلسله مراتب مراکز شهری با سلسله مراتب تقسیمات اجتماعی شهری یا سامان اجتماعی شهر هماهنگ است، خلاصه یا کلیت آن در جدول زیر نشان داده شده است.

جدول اندازه و تعداد جمعیت که به وسیله انواع مراکز خرید سرویس داده می‌شوند

مشخصات اصلی مؤسسات تجاری - خدماتی	جمعیت سرویس‌گیرنده (هزار نفر)	زمین موردنیاز (هکتار)	نوع مرکز خرید
سوپر مارکت - داروخانه - آرایشگاه	۲۵-۵	۱۰-۳	مرکز همسایگی (محله)
بانک - سینما - فروشگاه‌های کوچک	۱۵۰-۲۵	۲۵-۸	مرکز ناحیه (برزن)
فروشگاه‌های بزرگ، فروشگاه‌های تخصصی، مؤسسات تجاری - شرکت‌های خدماتی	۵۰۰-۱۰۰	۶۰-۲۰	مرکز منطقه (شهری)



سلسله مراتب شهری در یک شهر جدید (واشنگتن) - مرکز شهر و مراکز محله

مقیاس مراکز شهری

تعداد واحد همسایگی (یا محله)، یک ناحیه مسکونی را پدید می‌آورند. حداقل سه یا چهار واحد همسایگی یک ناحیه را تشکیل می‌دهند و این تعداد ممکن است به ۶ یا ۸ واحد نیز برسد. بنابر همین قاعده ساده، از تجمع تعدادی ناحیه‌ی مسکونی، یک منطقه‌ی شهری و از تجمع تعدادی منطقه‌ی شهری، یک شهر بزرگ پدید می‌آید. نظام مراکز خدماتی - تجارتي شهر نیز از همین الگو پیروی می‌کند و خدمات اجتماعی و تجارتي و عمومی در شهر توزیع می‌شود. شیوه پخش مراکز شهری، نظام توزیع فضایی مراکز شهری خوانده می‌شود. بدین ترتیب، اصل عدالت توزیعی براساس نظام تمرکز و عدم تمرکز سلسله مراتب به منظور پوشش کامل سطح شهر و دسترسی تمامی جامعه‌ی شهری به خدمات تأمین می‌شود.

ناحیه مرکزی شهر

به ناحیه‌ی مرکزی شهر، ناحیه‌ی کسب‌وکار مرکزی گفته می‌شود. ناحیه‌ی مرکزی معمولاً قلب شهر را تشکیل می‌دهد. نخستین هسته اغلب شهرها و بازار اصلی شهر بتدریج تبدیل به مرکز تجاری و کسب‌وکار مرکزی می‌گردد. در این ناحیه، است که فعالیت‌های تجاری و اجتماعی تمرکز می‌یابند و خطوط حمل‌ونقل از هر جانب شهر به آنجا منتهی می‌شوند. در مرکز شهر، بازارها، فروشگاه‌ها، دفترهای کار، باشگاه‌ها، بانک‌ها، هتل‌ها، تماشاخانه‌ها، موزه‌ها و دفترهای اصلی قرار می‌گیرند و تأسیسات عمده‌فروش، این ناحیه را احاطه می‌کنند.

بازارها

در اغلب شهرهای ایران هسته مرکزی، از آغاز پدید آمدن شهر به صورت بازارها وجود داشته‌اند. بازارها کانون شهر و مرکز مبادله کار و تجمع فعالیت‌های مذهبی، فرهنگی و اجتماعی بوده‌اند. در آغاز، بازارها محل عرضه کالاهای کشاورزی و تولیدات دست ساخت بودند. پس از پیشرفت صنعت و تکنولوژی و همین‌طور پیشرفت در حمل‌ونقل و سیستم پولی، دادوستد گسترش یافت و بازارهای دائمی در شهرها رونق گرفتند و محله‌های پیرامون خود به‌ویژه خیابان‌ها و مسیرهای آمدورفت اطراف آن‌ها تحت پوشش فعالیت‌های تجاری و خدماتی درآمد.

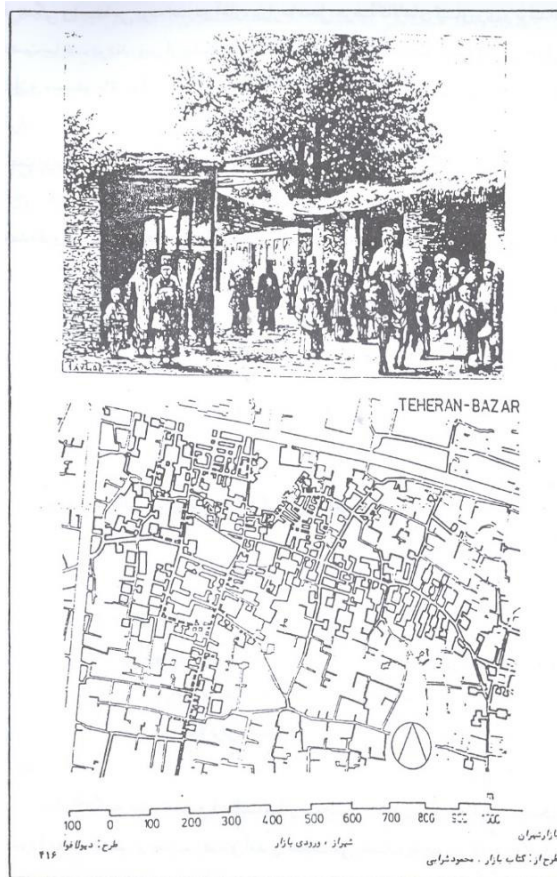
هسته‌ی مرکزی شهر ممکن است مرکب از مغازه‌های خرده‌فروشی و عمده‌فروشی تمرکز یافته در بازار باشد و یا پیرامون بندر یا ایستگاه راه‌آهن (معمولاً در شهرهای اروپایی) قرار گرفته باشند. فعالیت‌های تجاری و خدماتی معمولاً نزدیک یکدیگر تأسیس می‌شوند تا از مشتریان بالقوه سودمند گردند. وجود مغازه‌های مشابه در یک مکان، امکان مقایسه فوری اجناس و قیمت‌ها را برای مشتریان فراهم می‌کند و مردم رغبت بیشتری به خرید در این نواحی دارند؛ تا در جایی که مغازه‌ها پراکنده‌اند. بدین ترتیب راسته‌های تخصصی در بازارها و امروزه در مسیر خیابان‌های نزدیک بازارها در مرکز شهرها شکل می‌گیرند.

مؤسسات مالی و دفترهای کار نیز گرایش به هم‌جواری با یکدیگر دارند، تا ارتباط بین آن‌ها براحتی صورت گیرد.

تراکم در مرکز شهر

به ناحیه مرکز شهر از نظر هم‌گرایی راه‌ها و سیستم حمل‌ونقل، نقطه‌ی همبستگی می‌گویند. این راه‌ها یا خیابان‌ها در ناحیه‌ی مرکزی شهر به محورهای تجاری - خدماتی تبدیل می‌شوند و بالاترین حجم

آمدورفت و فعالیت را در خود جای می‌دهند.



چنان‌که گفته شد، تجمع فعالیت‌ها و مؤسسات تجاری و خدماتی در یک محدوده‌ی معین، کشش و جذب رفت و آمد را شدت می‌بخشد، به‌طوری که هر قدر از مرکز اصلی شهر فاصله گرفته شود، از تراکم آن کاسته می‌شود. در این ناحیه با گسترش میزان فعالیت‌های اداری، خدماتی و تجاری، تراکم آمدورفت نیز فزونی می‌گیرد و تراکم ساختمانی رو به افزایش می‌گذارد. در اغلب شهرهای جهان به علت گرانی زمین و کمبود جا برای فعالیت، در ناحیه‌ی مرکزی شهر، ساختمان‌های مرتفع

ساخته می‌شود و یکی از نشانه‌های مرکز شهر در شهرهای بزرگ جهان، مانند نیویورک و شیکاگو تجمع آسمان‌خراش‌ها و ساختمان‌های مرتفع است.

تراکم فعالیت و کسب‌وکار در شهرهای بزرگ ایران، در بافت قدیم شهر و پیرامون بازارها سبب شده که فضای کسب‌وکار و اشغال فضاهای مسکونی کوچک‌تر شوند. از این رو، مغازه‌های عمده‌فروشی و خرده‌فروشی، و مراکز تولید و توزیع کالا در امتداد معابر (کوچه‌های قدیمی) و در جوار بازار گسترش یافته‌اند و خانه‌های قدیمی محله بازار، به انبار کالا و کارگاه‌های تولیدی تبدیل شده‌اند. این روند، هویت نخستین آن‌ها را رو به زوال و تباهی گذاشته است.

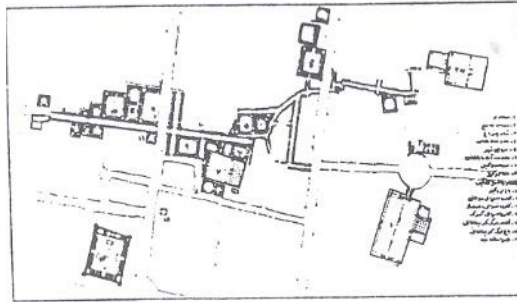
الگوی توسعه‌ی مرکز شهر

تعیین الگو برای مکان‌گیری مراکز تجاری - خدماتی تابع عامل دسترسی است. در شهرهای ایران، بازارها در امتداد محور اصلی شبکه‌ی دسترسی تشکیل شده‌اند و مرکز محله‌ها در امتداد گذرهای اصلی محله، بنیاد گرفته‌اند. اندازه و وسعت هر یک از بازارها و بازارچه‌ها با میزان جمعیتی که به صورت پیاده به آن‌ها دسترسی می‌یافتند، متناسب بود. بازارها همچون مراکز پیاده‌ها قلمداد می‌شوند که دسترسی به آن‌ها از اقصی نقاط شهر امکان‌پذیر بود.

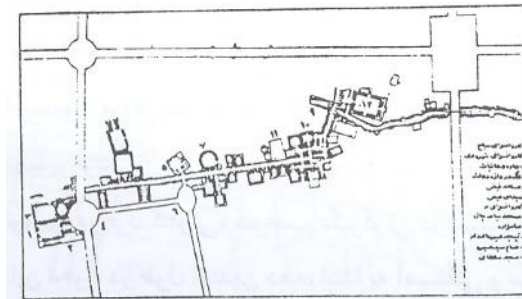
پدیده آمدن اتومبیل در قرن کنونی، موجب دگرگونی در سیستم دسترسی و راه‌های شهری شد. این تحول در طول چندین دهه، ابتدا به آهستگی و سپس به شتاب سیستم حمل‌ونقل و دسترسی را دگرگون کرد و یکباره انقلابی در شهرنشینی و شهرسازی به وجود آورد.



اصفهان - بازار بافت معاصر



شیراز - بازار - بافت معاصر



کاشان - بازار - بافت معاصر

با پیدایش اتومبیل، امتداد خیابان‌های اصلی و محور استقرار ایستگاه‌ها، مکان‌هایی مناسب برای استقرار مغازه‌ها و دفترهای تجاری - خدماتی قلمداد گردید و قیمت زمین در بر خیابان‌ها فزونی یافت؛ زیرا ارزش زمین به میزان تردد و سهولت دسترسی خیابان‌های شهر بستگی دارد. توسعه‌ی نواری مراکز خرید و خدمات در امتداد خیابان‌ها، تقریباً شبیه الگوی بازار شکل گرفت و مانند همان الگو محل تقاطع‌ها و میدان‌ها شبیه محل چهارسوق‌های بازار که محل انشعاب شاخه و راسته‌های بازار بودند، از ارزش و اهمیت بیشتری بهره‌مند شدند. محل تلاقی راه‌ها چه به صورت سواره و چه به صورت پیاده، امکان بهترین دسترسی را فراهم می‌کنند. گسترش الگوی توسعه مراکز تجاری، در امتداد راه‌ها یا خیابان‌های اصلی شهر، منطقه‌ای وسیع از شهرهای بزرگ را فراگرفته و ساختار پیچیده‌ای را پدید آورده است.

مسائل مرکز شهر

تنوع فعالیت‌ها، تراکم ساختمان‌ها و حجم آمدورفت در مرکز شهر، مشکلاتی بسیار پیچیده به وجود می‌آوردند. سیستم خیابان‌بندی قدیمی، تداخل کاربری‌های ناهمگون و ناسازگار، همجواری فعالیت‌های قدیمی و جدید، قیمت زمین و سرقتی، عواملی هستند که ساماندهی و اداره مرکز شهری را دشوار می‌کنند.

امروزه عمده‌فروشی در بازارهای ایران (که در گذشته در سراها و کاروانسراها انجام می‌گرفت) در شهرهای بزرگ، مثل تهران و تبریز، به سبب مشکلاتی که در انبارداری و حمل‌ونقل کالا پدید می‌آورند، به گره‌هایی کور تبدیل شده‌اند. در بافت قدیمی شهرهای ایران و حتی بسیاری از شهرهای جهان، مسیرهای دسترسی به مراکز تجاری شهر (بازار)، باریک و کم عرض هستند و تحمل عبور و مرور کامیون‌های حامل کالا را ندارند. افزون بر آن، خیابان‌های مرکز شهر همیشه مملو

از ترافیک سنگین است و گاهی امکان حمل و نقل کالا به صفر نیز می‌رسد.

وجود انبارهای کالا در ساختمان‌های کهنه مرکز شهر و بناهای قدیمی بازارها (که در مقابل آتش‌سوزی هیچ‌گونه مقاومتی ندارند) به میزان خطر می‌افزاید و از همین رو، هزینه‌های بیمه در این نواحی بسیار بالاست. اطفای حریق در برخی قسمت‌های بازار به سبب نبود امکانات و دشواری در عبور وسایل نقلیه آتش‌نشانی تقریباً غیرممکن است.

در برخی شهرهای ایران، محله‌های مسکونی پیرامون بازار اصلی شهر، اکنون رو به فرسودگی و ویرانی گذاشته‌اند. مغازه‌ها و انبارها و کارگاه‌ها به تدریج به درون این محله‌ها رخنه یافته‌اند و هر اتاق در بیشتر خانه‌های واقع در این محله‌ها به مستأجری داده شده است. اگر چه نخستین اهالی این محله‌ها به نقاط دیگر شهر نقل مکان کرده‌اند، مهاجران تهی‌دست جانشین آن‌ها شده‌اند و هنوز در این خانه‌ها سکونت دارند. میراث فرهنگی و بناهای با ارزش در محله‌های مرکزی شهر فرسوده و کهنه شده‌اند و بافت قدیمی شهرهای بزرگ ایران، ارزش‌های بی‌بدیل خود را یکباره از دست داده و چاره‌ای جز نوسازی و بازسازی آن‌ها باقی نمانده است.

ساماندهی مرکز شهر

برنامه‌ریزی مراکز شهر، چه از نظر ساماندهی فعالیت‌ها و ترافیک اتومبیل‌ها، و چه از نظر بهسازی بافت قدیم، مشکل‌ترین بخش شهرسازی است. برنامه‌ریزی و طراحی شهری تاکنون راه‌ها و الگوهای متفاوتی را برای ساماندهی مراکز شهر تجربه کرده است که مهم‌ترین آن‌ها در بازسازی ویرانی‌های جنگ جهانی دوم در شهرهای اروپایی به‌ویژه در آلمان و لهستان بدست آمده است. یکی از مهم‌ترین

شیوه‌های ساماندهی مرکز شهر، جداسازی محوطه‌ی مرکز شهر توسط یک خیابان حلقوی (کمربندی) از شبکه خیابان‌های شهر و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. بدین ترتیب مرکز شهر از فشار و شدت تردد اتومبیل‌ها رها شده و بوسیله مترو زیرزمینی بیشترین دسترسی بدان تأمین می‌شود.

دسترسی به مرکز شهر

در اینجا باید این مسأله مهم گفته شود که تنها دسترسی مترو و اتوبوس به مرکز شهر کافی نیست، سیستم دسترسی اتومبیل به مرکز شهر از نظر اقتصادی دارای اهمیت بسزایی است. زیرا اصولاً میزان دسترسی و ارتباط عامل اصلی و موجب پیدایش بازارها و مراکز شهری بوده است. در صورت ضعف دسترسی و ارتباط به مرکز، حتی با تمهیداتی مانند ممنوعیت ورود اتومبیل به محدوده مرکزی، اقتصاد بازار و حتی اقتصاد شهر را تهدید می‌کند و میل به جابه‌جایی و پراکندگی مؤسسات مرکز شهر قوت می‌گیرد. این جریان، مسائل بهسازی مرکز شهر را بیش از پیش دشوار می‌سازد.

بنابراین علاوه بر ایجاد سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی جهت دسترسی به مرکز و ضرورت ایجاد خیابان کمربندی پیرامون منطقه مرکزی؛ بایستی به پارکینگ‌های بزرگ و سهل‌الوصول مجهز گردد. بدین ترتیب نه تنها دسترسی به ناحیه مرکزی افزایش می‌یابد، بلکه مشکل تراکم تردد نیز کاهش یافته و محدودیتی برای فعالیت‌های تجاری و خدماتی آن بوجود نخواهد آمد.

اهمیت مرکز شهر

حفظ و تقویت مرکز تجاری شهر از نظر شهرداری هر شهر حائز اهمیت بسیار است. گذشته از هویت و شخصیت شهری؛ هسته‌ی مرکزی شهر نسبت به سایر قسمت‌های شهری دارای بازده مالی بیشتری است.

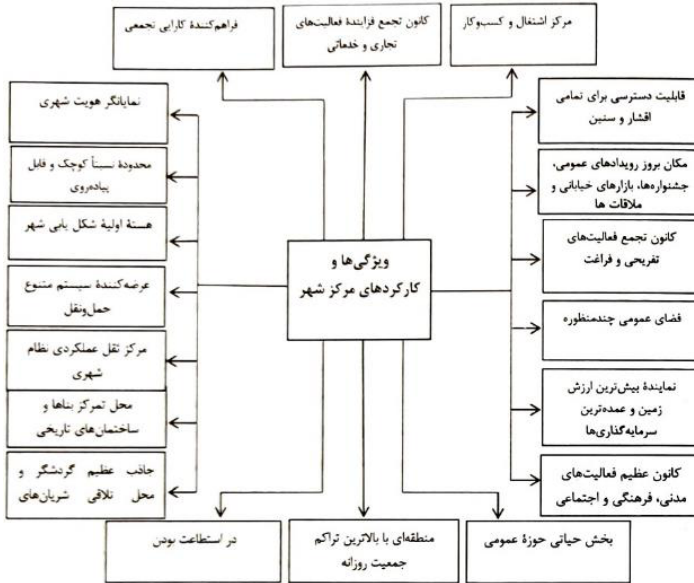
بیشترین مالیات‌های دولتی و عوارض شهرداری از مؤسسات اقتصادی و کارکنان مؤسسات در رشته‌های مختلف این ناحیه کسب می‌شود. تمایل به تمرکز فعالیت‌های اقتصادی در مرکز شهر اجتناب‌ناپذیر است. همین تمرکز موجب افزایش قیمت زمین و سرقفلی در مرکز شهر می‌گردد.

یکی از دلایل تمرکز فعالیت‌ها در مرکز شهر، صرفه‌جویی بیرونی است. ارائه خدمات تخصصی به تقاضای زیاد نیاز دارد که تنها در مرکز شهر امکان‌پذیر است. به همین سبب، در C.B.D یا ناحیه کسب‌وکار مرکزی شهرها، متنوع‌ترین و تخصصی‌ترین مؤسسات تجاری - خدماتی (و حتی مؤسسات تولیدی خاص) مستقر می‌شوند تا از صرفه‌جویی‌های بیرونی بهره‌مند شوند.

با توجه به اهمیت اقتصادی - اجتماعی بازارها در ناحیه‌ی مرکزی شهرها و همچنین اهمیت اجتماعی، فرهنگی و تاریخی میراثی کهن در هسته‌ی مرکزی شهرها و بافت‌های قدیمی، به‌ویژه ارزش و اعتباری که مرکز هر شهر از جنبه‌ی هویتی و روانی دارد، ساماندهی و بهسازی مرکز شهر بسیار مهم است.

اغلب شهرهای خوب و معتبر جهان، دارای مراکزی با هویت تاریخی و ارزش‌های امروزی هستند که از این مرکز، هم ساکنان آن شهر و هم مردم آن کشور یا حتی کشورهای دیگر (به عنوان گردشگر یا توریست) بهره‌مند می‌شوند. این بهره‌مندی، باعث رونق اقتصادی و اعتبار فرهنگی آنجا می‌شود. نمونه این مراکز در ایران، مرکز شهر اصفهان بازار و میدان نقش جهان و در جهان، مرکز شهر پاریس و شهر استانبول است.

ویژگی‌ها و کارکردهای مراکز شهری



منبع: (صرافی، ۱۳۹۳: ۲۰۳)

دامنه‌ی نقش مرکز شهر

در شهرهای بزرگ، برخی مؤسسات ملی و منطقه‌ای، و حتی مؤسسات جهانی در مرکز شهر مستقر می‌شوند و شهرهایی مانند هامبورگ، لندن، نیویورک، تهران، مشهد و اصفهان چنین کارکردهایی دارند.

در شهرهای کوچک‌تر، مرکز شهر دربرگیرنده‌ی کارکردهای منطقه‌ای ملی است. کارکردهای منطقه‌ای و ملی، نقش نقاط مرکزی را در یک منطقه به عهده دارند و مرکز مبادلات تجاری و کالاهای منطقه و همچنین پاسخگوی نیازهای گوناگون شهرهای کوچک‌تر منطقه هستند.

مؤسسات تجاری - خدماتی مرکز شهر همان‌طور که کالا و خدمات تمام شهر و پیرامون آن را در سطوح ملی و منطقه‌ای تأمین می‌کنند، گاهی در مقیاس ناحیه و محله مسکونی پیرامون خود نیز عملکرد دارند.

مغازه‌های خرده‌فروشی و خدماتی مرکز شهر، در محدوده خود، همانند مرکز ناحیه و محله هستند و مرکز خریدی برای کارکنان شرکت‌ها، مغازه‌ها و ادارات مستقر در مرکز شهر به شمار می‌روند. حفظ قدرت اقتصادی مؤسسات کوچک مرکز شهر، نواحی مسکونی قدیمی و ایجاد نواحی مسکونی جدید در محدوده مرکز شهر، از اهداف مهم ساماندهی مراکز شهری به‌ویژه ساماندهی فعالیت‌های خرده‌فروشی و خدمات جزئی (مغازه‌ها) است. زیرا این دو کاربری (مسکونی و مغازه‌ها خرده‌فروشی) از مرگ مراکز شهری در ساعات و روزهایی که مؤسسات بزرگ تعطیل هستند، پیشگیری می‌کنند و فضای مرکز شهرها را همواره زنده و هوشیار نگه می‌دارد.

برنامه‌ریزی مرکز شهر

مهم‌ترین استراتژی و سیاست برنامه‌ریزی در مرکز شهرها، توسعه محدوده فعالیت‌های شهرداری در بخش مرکزی شهر است. در بسیاری از شهرها، مرکز شهر به عنوان شهر مرکزی در مجموعه مناطق یک شهر، اهمیت ویژه دارد. بر مبنای این سیاست با دربرگرفتن به منظور دریافت از آن‌ها که در محدوده پیرامون ناحیه مرکزی (C.B.D) فعالیت تجارتي - خدماتی می‌کنند، مالیات و عوارض بیشتری گرفته می‌شود تا در راه بهسازی و بهبود مرکز شهر و حل مسائل ناحیه پیرامون آن توسط شهرداری، هزینه شود.

اجرای این سیاست مشکلاتی نیز دارد. زیرا فعالیت مرکز شهر در بسیاری موارد به نفع کل منطقه شهری است و برخی از تأسیسات مرکز شهر، مورد بهره‌برداری سایر مناطق نیز قرار می‌گیرند. اما سایر مناطق در هزینه‌های نگهداری و احداث تأسیسات یاد شده مشارکتی نمی‌کنند. به عنوان مثال دریافت عوارض تردد در محدوده شهر به زبان فعالیت‌های مرکز شهر است. اما به مرکز شهر از نحوه‌ی هزینه آن نفعی نمی‌رسد.

توسعه‌ی فعالیت‌ها، پیشرفته و مدرنیزه کردن حمل‌ونقل عمومی و سیستم ارتباطات، کاهش آلودگی‌های هوا و صدا، و کاهش میزان ترافیک از جمله سیاست‌های اقتصادی برای حفظ و بهبود مرکز شهر به شمار می‌رود. اما قبل از اینکه معیارهای فیزیکی برای بهبود شرایط و وضعیت مرکز شهر مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرند، مسأله مهم برنامه‌ریزی، اندیشیدن تدبیری است برای ادامه حیات فعالیت‌ها و به‌ویژه بهبود شرایط سکونت و حفظ خرده‌فروشی و خدمات جزئی. برخی از برنامه‌ریزان شهری می‌پرسند که آیا تعلق به این میزان مرکزیت برای شهرهای بزرگ لازم است؟ اغلب آن‌ها بر معایب و محدودیت‌هایی همچون تراکم، شلوغی، آلودگی، بزهکاری و به‌ویژه انحصار بسیاری از امکانات شهری (که می‌تواند در خدمت تمامی شهر قرار گیرد) در مرکز شهر تأکید می‌کنند و می‌پرسند ارزش نگهداری و عملکرد مرکز شهر برای شهروندان چقدر است؟

طرح این سؤالات اگر برای مرکز شهرهای بزرگ درست باشد، برای شهرهای کوچک و متوسط صادق نیست. در شهرهای بزرگ، بسیاری از مؤسسات بزرگ خدماتی و شرکت‌های تجاری و ادارات دولتی، هتل‌ها و نمایشگاه‌ها، تحت تأثیر عوامل متعدد، مانند تغییر مقیاس فعالیت و تحول در سیستم حمل‌ونقل و ارتباطات، به مکان‌یابی در بخش‌های دیگر شهر و یا حتی در خارج از شهر گرایش یافته‌اند و به تدریج در جوار فرودگاه‌ها و اتوبان‌ها استقرار می‌یابند. این گرایش نیز، از میزان تراکم و فشردگی فعالیت و تردد در مرکز شهر می‌کاهد. بنابراین برنامه‌ریزی مرکز شهر، باید با در نظر گرفتن این پویای‌های جابه‌جایی صورت گیرد.

در شهرهای کوچک و متوسط (برخلاف شهرهای بزرگ) انتقال مؤسسات تجاری و خدماتی از مرکز شهر، مسائل جدیدی در سطح شهر

پدید می‌آورد و با تقلیل ارزش اقتصادی منطقه مرکزی شهر، زمین‌های مساعد برای فرسودگی و تباهی بافت قدیمی شهر فراهم می‌گردد. ادامه این پویش درآمد شهرداری را کاهش داده و امکان نوسازی و بهسازی و تقویت تأسیسات مرکز شهر از دست می‌رود.

بنابراین برنامه‌ریزی فیزیکی و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی در مرکز شهر، اعم از شهرهای بزرگ، متوسط و یا کوچک، مهم‌ترین بخش برنامه‌ریزی شهری برای ادامه حیات اقتصادی شهر و حفظ هویت فرهنگی و اجتماعی آن است.

تحول در الگوی مراکز شهری

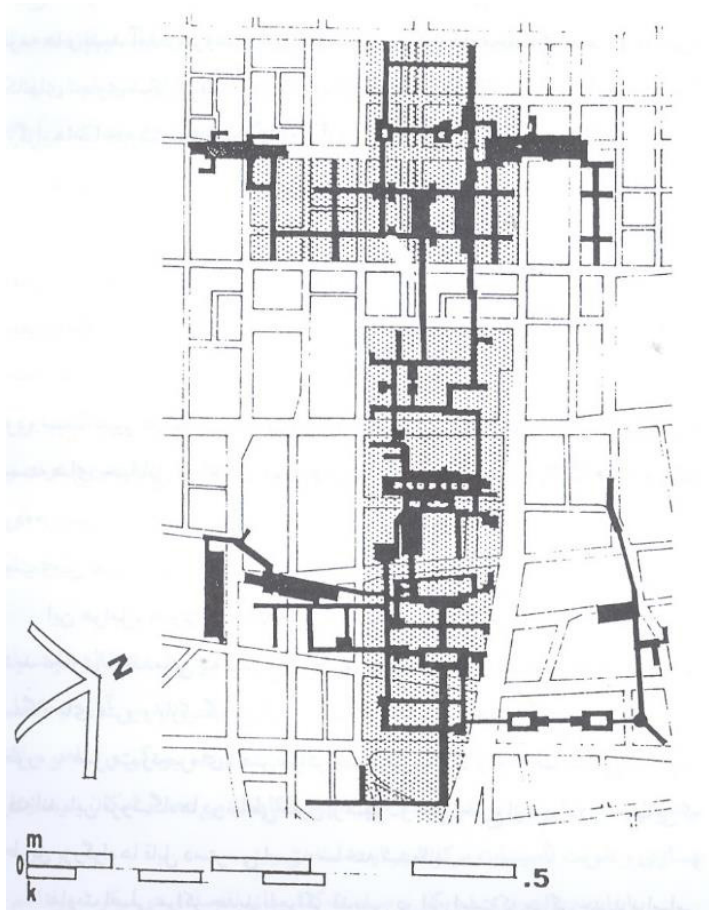
با تسلط اتومبیل و مترو بر زندگی شهری، الگوی مراکز تجاری و خدماتی نیز به تدریج متحول شد و الگوی جدیدی جای آن را گرفت. با بزرگ شدن شهرها، تشکیل حومه‌ها و پدید آمدن متروهای شهری و شبکه بزرگراه‌ها، محل‌های جدید نیز به عنوان مکان‌های تجاری شکل گرفتند. اکنون ایستگاه‌های راه‌آهن و ایستگاه‌های مترو، و پارکینگ‌های بزرگی که در طول بزرگراه‌ها ساخته شده‌اند، محل تردد و آمدورفت افراد بسیاری شده است.

از سوی دیگر با افزایش تراکم ترافیک در مراکز قدیمی شهرها و خیابان‌های مرکز، نه تنها مشکلاتی برای تردد و توقف به وجود آورده، بلکه امکان دسترسی به مراکز قدیمی را در شهرهای بزرگ سخت‌تر کرده است. مناطق مسکونی در مناطق تجاری قدیمی با تنگناهای زیادی از جمله شلوغی و آلودگی مواجه شده‌اند و جمعیت ساکن در آنجا، اینک به تدریج از این مناطق به نواحی حومه‌ای و جدید شهر نقل مکان کرده‌اند که خود، سبب تغییر در الگوی تجاری مراکز قدیمی شده است. بازارهای قدیمی و راسته‌های خیابانی در اختیار بورس‌های بازرگانی تخصصی قرار گرفته و مراکز خرده‌فروشی و خدمات‌رسانی به

افراد ساکن در قسمت‌های مسکونی، به علت گرانی قیمت زمین تغییر مکان داده‌اند.

این عوامل، به‌ویژه سیستم حمل‌ونقل اتومبیل و مترو سبب شده‌اند که مراکز جدید تجاری - خدماتی به تدریج به صورت هسته‌های بسیاری متمرکز در محل ایستگاه‌های مترو و پارکینگ بزرگراه‌ها شکل بگیرند و فروشگاه‌های بزرگ چندمنظوره به صورت زنجیره‌ای، نقش مراکز عمده عرضه کالا و خدمات متنوع را به عهده گرفته‌اند. این فروشگاه‌ها در نقاطی معین از شهر (و حتی خارج از شهر) در محل‌هایی که از طریق بزرگراه‌ها قابل دسترسی است، ساخته شده‌اند.

تفاوت اصلی مراکز جدید با مراکز قدیمی در این است که مراکز جدید براساس اصول مکان‌یابی، برنامه‌ریزی شده، طراحی گردیده، و ساخته شده‌اند اما مراکز قدیمی چنین نیستند. در نوسازی مراکز قدیمی شهر (پس از جنگ جهانی دوم در اروپا) و در طراحی شهرهای جدید و حومه‌های پیرامون ما در شهر نیز، مراکز تجاری طراحی شده، به صورت متمرکز شکل گرفته‌اند و مراکز بزرگ تجاری - خدماتی پیاده (mall) را ایجاد کرده‌اند. این مراکز اغلب به صورت جزیره‌ای از فروشگاه‌ها، مؤسسات خدماتی و دفترهای تجاری - خدماتی در یکجا تجمع یافته‌اند و به وسیله دریایی از پارکینگ‌ها احاطه شده‌اند. مانند سیستم پیاده‌راه‌ها در مرکز شهر مونترال کانادا.



مرکز پیاده راه تجاری - خدماتی مرکز شهر تورنتو - کانادا

الگوی مختلط

هر دو روش برنامه‌ریزی مختلط جدید و کاربری مختلط قدیمی، در شهرهای جهان وجود دارند و مکمل همدیگر هستند. این دو، به اتفاق، سلسله مراتب چند سطحی (Several Levels) را تشکیل می‌دهند، اما در هر سطح، نوع خاصی از فعالیت تجاری - خدماتی ارائه می‌شود

و هر کدام نوع و میزان معینی از کالا و خدمات را عرضه می‌کنند. مراکز خرده‌فروشی و خدمات جزئی، از مراکز عمده‌ی تجاری و بازرگانی جدا شده‌اند و در نواحی مسکونی توسعه‌یافته‌اند و به تناسب جمعیت، وسعت و موقعیت مکانی، فعالیت می‌کنند.

میزان تقاضا برای مراکز تجاری و خدماتی، به قدرت خرید جمعیت کنونی همچنین با جمعیت آینده در منطقه بستگی دارد. قدمت محل، میزان درآمد مردم و شیوه‌ی دسترسی و میزان جمعیت، عوامل اصلی رونق و رکود مراکز تجاری در شهرها محسوب می‌شوند. تمام این متغیرها بر موقعیت مراکز تجاری مؤثر هستند.

پس از مراکز تجاری در مقیاس شهر و مناطق شهری، باید از مراکز خرده‌فروشی و خدمات جزئی، در مقیاس محله نام ببریم که گاهی به شکل فروشگاه‌ها و محلی در مقیاس نواحی و محلات شهر فعال هستند. این مراکز در شهرهای قدیمی، در امتداد خیابان‌ها و مسیرهای پیاده تشکیل شده‌اند. مغازه‌های خرده‌فروشی و خدمات جزئی در نواحی مسکونی، عموماً طبقه همکف ساختمان‌ها را دربر گرفته، به عنوان محل کسب اشغال می‌کنند این مسیرها در محل تقاطع‌ها یا در برخی مسیرهای خاص از تنوع و تمرکز بیشتری، از نظر میزان و نوع فعالیت برخوردارند.

در آغاز قرن بیستم، شهرسازان (از طریق مقررات زونینگ) تلاش می‌کردند مراکز تجاری و خدماتی را در تمام سطوح شهر، از نواحی مسکونی (به‌ویژه از مسیرهای پرتردد خیابان‌ها) جدا کنند و آن‌ها را در هسته‌ها یا محوطه‌های خاص، متمرکز و مستقر مسکونی طراحی کنند. پس از نیم قرن تجربه‌ی شهرسازی، این جداسازی با شکست مواجه شد و امروزه شهرسازی به راه‌هایی میانه برای حل مشکل تمایل یافته است. این راه میانه، آمیزه‌ای از الگوی قدیم و جدید است. با تبدیل مسیرهای

سواره به پیاده، جدا کردن مسیرهای عبوری از خیابان‌های تجاری و توسعه‌ی سیستم حمل‌ونقل عمومی به راه‌حلهایی مانند کریدورها و محورها توأم با مراکز متنوع دست یافته‌اند، این راه‌حل‌ها با الگوی طبیعی سلسله مراتب مراکز تجاری شهر، هماهنگ بیشتری دارند.

مرکز خرید منطقه‌ای

بعد از مرکز اصلی شهر، بزرگ‌ترین مراکز خرده‌فروشی و خدمات جزئی در مناطقی خاص از شهر پدید می‌آید. مراکز تجاری - خدماتی منطقه‌ای، خاص شهرهای بزرگند و هسته‌ها یا مراکز درجه یک هم‌متراز مرکز شهر به شمار می‌روند.

در مراکز منطقه‌ای افزون بر مراکز خرده‌فروشی و خدمات جزئی، شرکت‌های تجاری، مؤسسات خدماتی و نهادهای اداری و فرهنگی هم مستقر می‌شوند. جمعیت یک منطقه شهری به ۱۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر بالغ می‌شود که در کلان‌شهرهای بسیار بزرگ، تا یک میلیون نفر نیز می‌رسد. در اغلب شهرها، مراکز خرید منطقه‌ای در امتداد خیابان‌ها و مراکز تقاطع‌ها و میدان‌های اصلی یک بخش از شهر تشکیل می‌شوند. در شهرهای بزرگ که از شبکه‌ی حمل‌ونقل، مترو و اتوبوس برقی بهره می‌گیرند، مراکز منطقه پیرامون و ایستگاه‌ها و پایانه‌ها و جاهایی که به سیستم‌های حمل‌ونقل دسترسی دارند و به بزرگراه‌ها مرتبط می‌شوند، پدید می‌آیند.

در مراکز منطقه‌ای شهرها، تراکم ساختمان، فعالیت و ترافیک مانند مرکز شهرها فزونی می‌گیرد و برحسب منحنی نزولی هر قدر از مراکز منطقه‌ای دور شویم، تراکم نیز کاهش می‌یابد. مراکز منطقه‌ای، مسائلی شبیه مراکز اصلی شهر دارند. برنامه ریزان مراکز مناطق شهری با ایجاد مسیرهای پیاده، پارکینگ‌ها، سیستم حلقوی ترافیک و نیز و فضاهای متنوع شهری، تلاش می‌کند مشکلات این مراکز را رفع کنند.

در شهرهای بزرگ آمریکا، ایجاد بازارهای پیاده با دورنمایی بسیار زیبا و تنوع خدماتی همچون بازارهای قدیمی، سبب تخفیف مسائل پیچیده مراکز منطقه‌ای شده است.

اما مهم‌ترین مشکل در اصلاح وضعیت مراکز منطقه‌ای قدیمی، قیمت زمین و ارزش سرقفلی در مراکز قدیمی است که تغییر وضعیت را دشوار می‌سازد. حل مسأله ترافیک و پارکینگ و گرایش به ایجاد فضاها و مسیرهای پیاده، نیز از مهم‌ترین مسائل این مراکز به شمار می‌روند که مانند مراکز اصلی شهر با ایجاد مسیرهای پیاده و پارکینگ‌های طبقاتی و همچنین تقویت ایستگاه‌های مترو، می‌توان به فضاهاى مطلوب شهری دست یافت.

مراکز خرید ناحیه‌ای

مراکز خرید ناحیه‌ای از نظر اندازه و تنوع فعالیت‌ها بین مراکز خرید محل‌های (واحد همسایگی) و مراکز منطقه‌ای قرار دارند و معمولاً برای جمعیتی معادل ۵۰ هزار نفر به وجود می‌آیند. مراکز ناحیه‌ای تقریباً به اندازه مرکز یک شهر کوچک (town) هستند. در شهرهای بزرگ، نواحی یا برزن‌های شهری بین ۳۰ تا ۱۰۰ هزار نفر جمعیت دارند و هر ناحیه از چندین محله تشکیل شده است.

مراکز تجاری - خدماتی ناحیه‌ای، شبیه فروشگاه‌ها و مغازه‌ها و مؤسسات محل‌های هستند، اما مشتریان بیشتری دارند. تنوع خدمات و کالا در مرکز ناحیه‌ای بیشتر از مرکز محله است. در این مراکز فروشگاه‌های بزرگ یا شعبه‌هایی از آن‌ها تأسیس می‌شود. معمولاً در تعریف مراکز تجاری - خدماتی ناحیه‌ای، گفته می‌شود که این مراکز کالاها و خدمات ماهیانه ساکنین را تأمین می‌کنند، در حالی که مراکز محله‌ای پاسخگوی خدمات روزانه هستند و مراکز منطقه‌ای، خدمات سالانه را، عرضه می‌کنند. البته این تعریف نسبی است و نمی‌تواند معنایی مطلق داشته باشد.

بهترین تعریف برای مراکز تجاری - خدماتی ناحیه‌ای، تنوع و گوناگونی عرضه کالا و خدمات و جنبه‌ی نسبتاً تخصصی برخی فعالیت در آنهاست که به جمعیت بیشتر برای پذیرش سفارش و مشتری نیاز دارند. خصوصیت دیگر مرکز خرید ناحیه‌ای، دسترسی آسان به تسهیلات ارتباطی برای جمعیت محلی است؛ به طوری که حتی با دوچرخه یا پیاده نیز می‌توان به آن‌ها دسترسی یافت.

در برخی موارد مراکز محل‌های و ناحیه‌ای با یکدیگر ادغام می‌شوند و محورها یا مراکز تجاری - خدماتی پرفعالیتی را پدید می‌آورند.

با توجه به تعریف اجتماع Community یا باهمستان، ناحیه‌ی شهری امروزه در شهرهای بزرگ، واحد اصلی شهری محسوب می‌شود. ناحیه، یک واحد اجتماعی شهری است که ساکنین آن، مانند ساکنین شهرهای کوچک و حتی متوسط، به نام آن ناحیه شناخته می‌شوند و هویت شهری و اجتماعی شهروندان محسوب می‌گردد. به عنوان مثال در شهر بزرگی مانند: تهران، نواحی شهری نامی خاص دارند. مانند: نارمک، گیشا، نازی‌آباد، جوادیه، قلهک و مانند آن، در حالی که مناطق شهری، نام و نشان خاصی ندارند و برحسب موقعیت جغرافیایی: جنوب شهر، شمال شهر، غرب و شرق یا برحسب تقسیمات اداری یا شماره خاصی از آن‌ها نام می‌برند. مانند منطقه ۱ یا منطقه ۶ و ... شناخته می‌شوند.

مراکز خرید محله‌ای

مراکز خرده‌فروشی و خدمات جزئی، مغازه‌ها و فروشگاه‌های کوچک تجاری هستند که اغلب در قسمت‌های قدیمی شهرها، و تقاطع خیابان‌های اصلی و محلی، به صورت نواری در طول خیابان‌ها مستقر می‌شوند. در بافت‌های قدیمی، این مراکز همراه با سایر عملکردها، در گذر اصلی محله یا محل تلاقی گذرها، به وجود می‌آیند.

در آغاز دوره شهرسازی جدید، براساس الگوی واحد همسایگی در

طرح‌های شهری، با این الگوی طبیعی مخالفت می‌شد و برای تأمین سلامت و راحتی ساکنان محله‌های مسکونی، ساخت مراکز خدماتی و خرده‌فروشی به صورت متمرکز در مرکز واحد همسایگی، برای جمعیتی حدود ۵۰۰۰ نفر و دور از مسیر تردد اتومبیل‌ها پیش‌بینی می‌گردید، تا کودکان و افراد مسن به راحتی و آسانی، به آن‌ها دسترسی داشته باشند. بدین ترتیب الگوی اصلی واحد همسایگی، براساس جدایی فعالیت‌ها از شبکه اصلی و استقرار در مرکز محوطه مسکونی تعیین می‌گردید. اگرچه پیروی از این الگو تقریباً برای تمام قسمت‌های جدید شهرها و همچنین شهرهای جدید و حومه‌های شهری پیشنهاد شده است، اما با وجود این در قسمت‌های جدید بسیاری از شهرها، این الگوها شکل نگرفته و در بسیاری از حومه‌ها و شهرهای جدید نیز که از این الگو پیروی شده، مطلوبیت کافی به دست نیآورده است.

در بازسازی و نوسازی شهری، الگوی قدیمی به صورت لکه‌ای، در امتداد معابر محلی و در مسیرهای اصلی پیشنهاد می‌شود و بیشترین تلاش برای بهبود سیستم دسترسی و پارکینگ به عمل می‌آید. بدین ترتیب در شهرسازی جدید، عملکردهای تجارتي - خدماتی در قسمت‌های خاصی از خیابان‌های محلی، به‌ویژه در محل اتصال راه‌ها، پذیرفته شده است و تلاش اصلی براین است که از توسعه مراکز تجاری در تمام طول یک خیابان به صورت نواری پیش‌گیری شود. در صورت امکان نیز مراکز تجاری - خدماتی و فروشگاه‌ها در محوطه‌هایی جدا از خیابان اصلی قرار می‌گیرند. اما انواع گوناگونی از مراکز تجاری محل‌هایی هستند که به تناسب موقعیت‌ها پیشنهاد می‌شوند و معمولاً نوع ترکیبی این مراکز، بیش از نوع نواری و یا نوع متمرکز کارآیی دارد.

امروزه، مراکز تجاری - خدماتی در مقیاس محله‌ای، دیگر محدود به اندازه جمعیتی یک واحد همسایگی (با حدود ۵۰۰۰ نفر جمعیت) نیست، بلکه به تناسب شرایط، باید جوابگوی ۵۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰ نفر باشد.

شرط اصلی در مکان‌یابی مراکز تجاری - خدماتی محله‌ها (واحدهای همسایگی) و همچنین اندازه و تعداد مراکز خرید همسایگی هم به تعداد جمعیت بستگی دارد و هم به تراکم مسکونی. تجربه نشان می‌دهد که بهترین معیار برای دسترسی به فروشگاه‌ها و مراکز خرید، فاصله است. فاصله دسترسی باید طوری باشد که در مدت ۵ تا ۷ دقیقه بتوان پیاده به آن فروشگاه‌ها دسترسی یافت. بنابراین در یک واحد همسایگی با تراکم خیلی کم، در فضایی با شعاع ۵۰۰ متر، جمعیتی بسیار کم (در حدود ۳ تا ۵ هزار نفر)، و با تراکم خیلی زیاد در همین فضا، جمعیتی زیاد (بین ۱۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰) نفر ساکن خواهند شد. به دیگر سخن، ایجاد مراکز تجاری - خدماتی در مرکز یا محور این محله‌های مسکونی هنگامی مطلوب است که هر کدام در فاصله ۳۰۰ تا ۵۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته باشند و زمان دسترسی پیاده به آن‌ها از ۵ تا ۷ دقیقه تجاوز نکند. اندازه، وسعت و تراکم مراکز محله‌ها نسبت به تراکم جمعیت معین می‌شود. اندازه زمین مراکز محل‌های همراه با پارکینگ‌های موردنیاز، حدود ۳ تا ۱۰ هکتار است که با یک یا سه بلوک شهری معادل است.

اکنون در برنامه‌ریزی مراکز واحد همسایگی (محله‌ها)، به منظور افزایش رونق مغازه‌های خرده‌فروشی و ایجاد تنوع بیشتر در خدمات جزئی و فعالیت‌های تجاری، به جای مراکز همسایگی، محور مشترک بین واحدهای همسایگی جهت استقرار فعالیت‌ها و عملکردها مورد توجه قرار گرفته است. بدین ترتیب، مراکز واحد همسایگی به محل پارک و زمین بازی و تجمع، اختصاص می‌یابد و مغازه‌ها و عملکردهای دیگر در کنار محور مشترک بین دو یا سه واحد همسایگی مستقر می‌شوند. حتی محل تلاقی دو محور در مرکز چند واحد همسایگی نیز شرایط مناسب‌تری برای فعالیت تجاری و خدماتی پدید می‌آورد. این الگو نظریه واحد همسایگی را به‌طور کلی دگرگون می‌سازد،

ساختاری جدیدی عرضه می‌کند که با الگوی قدیمی هماهنگ‌تر است. شرط اصلی در الگوی جدید، ایجاد پارکینگ و استفاده بیشتر از عمق بلوک‌های شهری برای استقرار فعالیت‌ها و پارکینگ است. تا بدین طریق از معایب الگوی نواری در کنار خیابان‌ها و پارکینگ حاشیه‌ای خیابان‌ها پیشگیری شده باشد.

فروشگاه‌های بزرگ

فعالیت خرده‌فروشی در مرکز شهر، به سبب بزرگ‌تر شدن شهر به تدریج کاهش می‌یابد و فروشگاه‌های بزرگ با تأسیس شعبات خود در سایر نقاط شهر، جای آن را می‌گیرند. مراکز فروش طراحی شده با امکانات و تسهیلاتی مانند پارکینگ، بازارهای زیبا و جذاب، کنترل وضعیت هوا، خریداران بیشتری را جلب می‌کند. این فروشگاه‌های تخصصی با مؤسسات تجاری (C.B.D) در رقابت هستند. به‌طور کلی خرده‌فروشی در مرکز اکثر شهرها در بلندمدت ساقط خواهد شد. زیرا در مرکز شهر به نسبت فروش و سیستم تحویل، فضای کافی برای انبار کالا وجود ندارد، در حالی که در مناطق دور از مرکز، و جاهایی که قیمت زمین پایین است، ایجاد انبار و ارسال کالا به‌طور مستقیم برای مشتریان، مقرون به‌صرفه می‌باشد و امکان توسعه را بیشتر می‌کند.

بازارهای بزرگ

به سبب وجود تسهیلات حمل‌ونقل در مرکز برخی از شهرهای آمریکا، به تازگی بازارهای بزرگ پیاده (Mall) پدید آمده‌اند. در برخی از شهرها، مانند فیلادلفیا و مونترال، با ایجاد مسیرهای پیاده در سطحی بالاتر یا پایین‌تر از خیابان‌های موجود، بازارهای بزرگی پدید آورده‌اند که مرکز پن (Penn Center) در فیلادلفیا، وی ماری (Ville Marie) در مونترال، و مراکز چارلز (Charles Center) در بالتیمور را می‌توان نمونه آورد. این مراکز فعالیت‌های دفتری و پذیرایی و هتل‌ها را با خرده‌فروشی مرکز

شهر در هم آمیخته‌اند.

اولین نمونه این نوع مراکز خرید در آمریکا، طی دهه ۱۹۵۰ تا ۱۹۶۰ ساخته شد و به شکل یک بازار سر باز طویل با دورنمای زیبا بود که در هر طرف آن بخش بزرگ فروشگاه‌های وجود داشت. در برخی موارد، این بازارهای سر باز به شکل مثلث، در اکثر موارد به صورت یک محور بدون سقف ساخته شده‌اند. بازار مرکزی شهر کلن که به تازگی در معابر منتهی به کلیسای اعظم کلن، در مرکز شهر ساخته شده است نمونه‌ای از این بازارهای سر باز است.

در سال‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ در آمریکا، مراکز منطقه‌ای جدیدی به صورت سرپوشیده ساخته شد. در اروپا نیز، بازار سرپوشیده هامبورگ که با سقف شیشه‌ای پوشیده شده، نمونه‌ای نام بردنی است. بازارهای سرپوشیده در نواحی سردسیر و گرمسیر اغلب به وسایل گرمایی و سرمایی مجهز هستند. در این نواحی، این مراکز به صورت یک ساختمان بسیار بزرگ هستند که از اتصال چندین ساختمان بزرگ دیگر پدید آمده‌اند. بازار سرپوشیده شهر هیوستن آمریکا که دارای آب‌وهوایی گرم و مرطوب می‌باشد، چنان هوا و فضایی دارد که ساکنان شهر، بیشتر برای هواخوری، گردش و خرید به فضای آن پناه می‌برند. در کانادا این مراکز سرپوشیده، مردم را از سرمای کشنده ۴۰ درجه زیر صفر نجات می‌دهد.

نوسازی فضاهای مرکز شهر

در تحولات جدید شهرنشینی و ظهور مشکلات ناشی از آن، مرکز شهرهای بزرگ و قدیمی، بیشتر از دیگر نقاط شهری در معرض عوارض نامطلوب توسعه شهری قرار دارد. این پدیده تقریباً در همه شهرها، به شکلی بروز کرده و به همین دلیل انواع برنامه‌ها و طرح‌ها برای حل مشکلات مراکز شهری مطرح شده، به اجرا درآمده است. اما مشکلات

نواحی مرکزی شهرهای کشورهایی که از آن‌ها با عنوان جهان سومی نام برده می‌شود، به سبب رشد سریع کالبدی، هجوم مهاجران، و عدم برنامه‌ریزی و طراحی، به صورتی شدیدتر و عمیق‌تر ظاهر شده است که فرایند راه‌یابی آن‌ها به شرح زیر است:

شناخت مسایل و مشکلات مرکز شهر

برای دستیابی به ضرورت‌ها، اهداف و روش‌های مناسب ساماندهی، ابتدا باید خصلت‌ها و مسائل اصلی مرکز شهر از دیدگاه ساختاری و عملکردی، کالبدشکافی کرد. از جمله لازم است که پدیده‌های زیر مورد تحلیل و ارزیابی قرار گیرند:

تعارض با ساختار عمومی شهر

مراکز شهری در الگو شهرسازی قدیم به‌طور عمده بر پایه مقیاس‌های انسانی و حرکت پیاده، اقتصاد پیشه‌وری، و مصالح و معماری سنتی شکل گرفته‌اند، در حالی که اساس توسعه‌های جدیدتر، بر پایه تولید صنعتی و گسترش شبکه سواره‌رو است. این وضع نوعی عدم تجانس ساختاری میان بافت‌های مرکزی و بافت‌های اطراف آن پدید آورده است که رفع این تناقض و تعارض، یکی از معضلات شهرسازی جدید در شهرهای بزرگ و قدیمی، محسوب می‌شود.

تراکم و تمرکز فعالیت‌ها

تجمع عوارض جاذب سرمایه و فعالیت‌ها در مرکز شهر و نیز کمبود و اشغال کامل اراضی، موجب تراکم و تمرکز شدید انواع فعالیت‌ها در این ناحیه می‌گردند. این پدیده به اشباع کاربری‌ها، تجزیه بیش از حد اراضی، پیچیدگی نظام مالکیت و اجازه زمین و همچنین بهره‌کشی نامناسب و شدید از فضا منجر می‌شود که خود زمینه‌ساز انواع آلاینده‌ها و تعارض‌های دیگر خواهد شد.

مشکلات اقتصادی

مشاهدات نشان می‌دهند که صاحبان سرمایه‌های بزرگ و واحدهای پیشرفته‌تر تولیدی، میل دارند از ناحیه‌ی مرکزی به نواحی جدید تجاری و خدماتی منتقل شوند و برعکس دارندگان سرمایه‌های کوچک و فعالیت‌های فرعی و سستی (و گاه متروک) مشتاقند که در همان محل بمانند. جاذبه‌های خرده‌فروشی که از عوامل تحرک اجتماعی در منطقه هستند، رو به افول نهاده، برخلاف آنها، مشاغل غیرمولد و بی‌اهمیت به‌سوی منطقه جذب می‌شوند. از این دیدگاه، چگونگی روند تحول فعالیت‌های تولیدی و تجاری از نظر نوع فعالیت، میزان سرمایه و بازدهی، شیوه‌ی تولید و مانند این‌ها درخور مطالعه و بررسی است.

فرسایش کالبدی

کهنگی و قدمت بافت‌ها از یک طرف، و بهره‌کشی شدید و بی‌علاقگی ساکنان و مالکان به نوسازی منطقه از طرف دیگر، موجب فرسودگی و فساد کالبدی و حتی تخریب بسیاری از بافت‌ها، تجهیزات و تأسیسات موجود گردیده است و اگر جلوی آن گرفته نشود، به مرگ و انهدام بافت‌ها منجر خواهد شد. وجود این پدیده، همچنین موجب تسری فساد کالبدی به بافت‌های همجوار خود می‌شود.

کاهش ارزش‌های محله‌ای و سکونت

بسیاری از نواحی مرکزی شهرها که قبلاً از محله‌های اعیانی و معتبر شهر محسوب می‌شده‌اند، به تدریج به نواحی بی‌ارزش و حقیر تبدیل شده‌اند. بسیاری از مالکان و تجار منطقه نیز، علی‌رغم حفظ اشتغال خود در محل، برای سکونت به مناطق دیگر شهری روی آورده‌اند. این جدایی ارزش‌های سکونتی و اعتباری از ارزش‌های کاذب تجاری، در مجموع به سقوط ارزش‌های محیطی و بهره‌کشی بی‌رویه و یک‌طرفه منجر شده است.

تحول اجتماعی

مجموعه عوامل نامساعد محیطی و اقتصادی موجب شده که بسیاری از قشرهای ناسالم، سودجو و انگلی مثل دلالان، نزول‌خواران، آوارگان، مهاجران بیکار، بی‌خانمان‌ها و نیز بسیاری از فعالیت‌های غیرمولد و پنهان مثل احتکار، سفته‌بازی، قاچاق، کارچاق‌کنی، تولید اجناس تقلبی، ایجاد بازار سیاه، نزول‌خواری و مانند اینها، به صورت شبکه‌های ریشه‌دار و مخفی در نواحی مرکزی متمرکز شوند. وجود و رواج چنین پدیده‌هایی، به این ناحیه، خصلت و قدرتی مرموز و منفی، و البته نیرومند می‌دهد که هر نوع برنامه‌ریزی و ساماندهی شهری را با انواع مشکلات و مقاومت‌های غیرمتعارف و ناشناخته روبه‌رو می‌سازد.

وضع زیست‌محیطی

طبق شواهد آشکار بدترین و شدیدترین آلاینش‌های زیست‌محیطی در نواحی مرکزی شهر جمع شده است. از جمله بسیاری از فعالیت‌های کوچک صنعتی و کارگاه‌ها، در این منطقه استقرار یافته‌اند که نه تنها با شرایط محیط و زندگی ناسازگارند، بلکه به دشواری می‌توان آن‌ها را انتقال داد یا نوسازی کرد.

دشواری دسترسی و مشکلات ترافیکی

به‌رغم اقدامات و تمهیدات انجام گرفته، هنوز بسیاری از بافت‌های مرکزی شهرها، به دلیل ساختارشان، با بیشترین مشکلات و مزاحمت‌های رفت‌وآمد، (حمل‌ونقل) رویارو هستند. این مشکلات، به دنبال خود، عوارض اقتصادی و اجتماعی بسیاری به بار می‌آورند که به کل شهر آسیب‌های جدی می‌رساند.

مسایل فرهنگی و بصری

ناحیه مرکزی شهر، یکی از عوامل و مظاهر اصلی ارزش‌های تاریخی و هنری، و تجسم نهادهای، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت‌بخش برای تمام شهر و ساکنان آن است. انحطاط کالبدی، اجتماعی و فرهنگی بافت‌های مرکزی شهر، تمام هستی شهر را دچار بی‌هویتی و گسیختگی فرهنگی می‌کند.

در شهرسازی، از ارزش‌های فرهنگی و بصری، تعلقات محله‌ای، و معیارهای ارزش‌گذاری عامه با عنوان شاخص‌های کیفی یاد می‌شود و تاریخ شکل‌گیری، عملکرد ارتباط و یا اقتصادی، میزان تراکم‌ها و مانند این‌ها را شاخص‌های کمی می‌نامند. با توجه به این توضیح، در تعیین محدوده مرکزی شهر، تنها تکیه بر شاخص‌های کمی کافی نیست، و باید افزون بر آن‌ها، شاخص‌های کیفی را نیز مورد توجه قرار داد. همچنین محدوده مرکزی، بافتی یکپارچه و منسجم ندارد و می‌توان در آن چندین حوزه جداگانه را براساس شاخص‌های گوناگون شناسایی کرد. برای نمونه می‌توان از چند حوزه چشمگیر تجاری، اداری، خدماتی، صنعتی و فرهنگی نام برد. همچنین بخش‌های از آن محدوده، متروک و یا در حال مرگ‌اند و بخش‌های دیگری در رونق به سر می‌برند. به این تنوع و تفاوت، می‌توان با یافتن راه‌حلی مناسب، سامان داد.

مراکز شهر و مفهوم ارزش‌های تاریخی و فرهنگی

در اینکه آثار تاریخی و نشانه‌های فرهنگی به مراکز قدیمی شهرها ارزش بسیار داده‌اند، تردیدی نیست، ولی درباره اینکه چگونه از این ارزش‌ها باید در برنامه‌ریزی و طراحی شهری استفاده کرد، بحث‌های بسیار مهمی صورت گرفته است که چند نکته اساسی در این زمینه، به تأملی بیشتر نیاز دارد:

نخست اینکه، هر اثر معماری و هر فضای شهری، با هر میزان

قدمت و عمری، برای رفع نیازهای شهر و شهروندان به وجود آمده است، پس باید کوشید که از آن برای غنی کردن حیات شهری بهره گرفته شود. عمده کردن بناهای قدیمی و ارزش‌های معماری، تأکید یک‌جانبه و منفرد بر حفظ ابنیه قدیمی و نادیده گرفتن وضع زندگی، فضاها و فرهنگ مردم پیرامون آنها، معمولاً به نوعی مقابله و ستیزه با برنامه‌ریزی شهری منجر می‌شود که اغلب نه به سود ارزش‌های فرهنگی و نه به سود شهرسازی است.

از این دیدگاه لازم است که ارزش‌های تاریخی و معماری، همچون بخشی از ارزش‌های کلی حیات شهری، و در ارتباط زنده با شهر و شهروندان، در نظر گرفته شوند و حفاظت فیزیکی از آنها، با حفاظت اجتماعی و علاقه عمومی همراه گردد. به بهانه حفظ آثار تاریخی نباید آن‌ها را از مردم جدا کرد، بلکه باید امکانات بهره‌گیری درست از آن‌ها را برای مردم فراهم ساخت.

دوم اینکه، اگر چه گذشت زمان و حیات تاریخی است که بناها و فضاها را با ارزش می‌کند، زندگی و حیات روزمره مردم یک شهر نیز، ارزش آفرین است و نیاز به تجسم فضایی و ماندگاری دارد. شهرسازی معاصر می‌کوشد همراه با حفظ ارزش‌های تاریخی و قدیمی، خود نیز ارزش‌های نو بیافریند، تا از این طریق، حیات شهر تداوم و تحرک پیدا کند و گذشته و آینده با هم مرتبط شوند.

تجارب شهرسازی معاصر در جهان نشان می‌دهد که با رویکرد درست و برنامه‌ریزی سنجیده و هوشمندانه، می‌توان حتی در مراکز شهرهای بسیار قدیمی، بناها و فضاهایی ایجاد کرد که به سرعت، به نوعی ارزش اجتماعی و هویت فرهنگی بدل شوند. این رویکرد، به‌ویژه در کشورها و ملت‌های جدید - که سابقه تاریخی زیادی ندارند - آشکارا دیده می‌شود. از دیدگاه شهرسازی، معنای حفظ ارزش‌های تاریخی و

فرهنگی، فقط حفظ بناها و یادبودهای قدیمی نیست، بلکه با گسترش روح آن‌ها در کالبد بافت‌های جدید همراه است.

سوم اینکه، ارزش‌های تاریخی و قدیمی، بخش معینی از ارزش‌های عمومی یک شهر را تشکیل می‌دهند و انواع ارزش‌های دیگر مثل زیبایی‌های طبیعی، جاذبه‌های عملی و هنری، آیین‌های سنتی، و فضاها و فراغت‌ها و تفریحی نیز نقش مؤثر در اعتلای کیفیت زندگی و هویت شهری دارند. از این نظر در ساماندهی مراکز شهری، نباید فقط به حفظ و تقویت ارزش‌های مرده معماری، اکتفا کرد؛ بلکه به کمک برنامه‌ریزی‌های سنجیده نیز می‌توان ارزش‌های زنده و بالقوه دیگری را شناسایی و برجسته کرد، و در خدمت توسعه و تقویت هویت فرهنگی شهر گرفت.

چهارم اینکه، ارزش‌های تاریخی و فرهنگی شهر، به ناحیه مرکزی آن منحصر نیست، و هر گوشه و ناحیه از شهر، سرگذشت و ارزش‌های دارد که باید مورد شناسایی و تقویت قرار گیرند.

در مقیاس کلان‌شهرها، مراکز قدیمی شهر، قادر نیستند برای تمام مجموعه شهری، ارزش، هویت و احساس تعلق به وجود آورند. از این نظر، در کنار حفظ و توسعه ارزش‌های تاریخی مرکز شهر، باید برنامه‌های هویت‌بخشی و ایجاد ارزش‌های فرهنگی در مقیاسه تمام کلان‌شهرها، به‌طور موازی و هماهنگ، همچون زنجیره‌ای پیوسته و رنگارنگ به اجرا درآید.

نگاهی به تجارب جهانی

چگونگی نوسازی مراکز شهرها، تجارب مثبت و منفی بسیاری به همراه داشته که این تجارب امروزه گرایش‌های جدیدی را پدید آورده‌اند. در نیمه‌ی اول قرن بیستم، گرایش‌های شهرسازی تا حدودی زیاد تحت تأثیر و زیر سلطه‌ی وسایل حمل‌ونقل ماشینی و تکنولوژی صنعتی قرار

داشت و دسترسی سواره به مرکز شهر، اصل بدیهی شهرسازی به شمار می‌رفت. این رویکرد سبب شد که در برخی شهرهای اروپا، مراکز شهری دچار تخریب و نوسازی شوند. اما در کنار این گرایش زیاد، برخی از شهرسازان و متفکران اجتماعی، از همان آغاز شهرسازی مدون سلطه‌ی اتومبیل و صنعت را بر فضاهای شهری مورد انتقاد قرار دادند و از احیاء و بازسازی فضاهای قدیمی حمایت کردند. این گرایش با تجربه‌های عملی معدودی در اروپا و آمریکا همراه گردید. در آمریکا نیز، چون مردم به حومه‌نشینی تشویق شده بودند و مراکز خرید حومه‌ای گسترش یافته بود، به نواحی مرکزی شهرها توجهی نمی‌شد و این نواحی رو به انحطاط گذاشته بودند.

تبدیل یک خیابان به فضای پیاده در مرکز شهر توکیو در روزهای تعطیل



از سال‌های ۱۹۶۰ به بعد که مشکلات شهرسازی مدرن حادث‌تر شدند و گرایش‌های اجتماعی و فرهنگی در شهرسازی معاصر رشدی روزافزون

یافتند، توجه شهرسازان اروپایی و آمریکایی، دوباره به مراکز شهرها و احیای آن‌ها بازگشت. از آن پس نظرات و تجارب جدید شهرسازی، بر سه محور عمده زیر استوار شده است:

الف: تقویت معیارها و ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری.

ب: تقویت و توسعه فضاهای شهری و امکانات عمومی فراغت.

پ: تعدیل حرکت سواره و گسترش فضاهای پیاده در مراکز شهری و نواحی مسکونی.

براساس مطالعات جهانی، تقریباً همه‌ی شهرهای بزرگ اروپا، تا حدود سال ۱۹۷۵ ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه‌ی تاریخی و مرکزی خود ممنوع کردند. این روند ضرورتاً با گسترش برنامه‌ریزی و ساماندهی فضاهای پیاده همراه بوده و منظور از آن، دستیابی به اهداف اقتصادی، زیست‌محیطی و فرهنگی بوده است. برای نمونه، در طول چند سال، بیش از ۱۵۰ شهر در قاره اروپا خیابان‌هایی برای پیاده‌ها، به‌ویژه در نواحی مرکزی شهر احداث کرده‌اند.

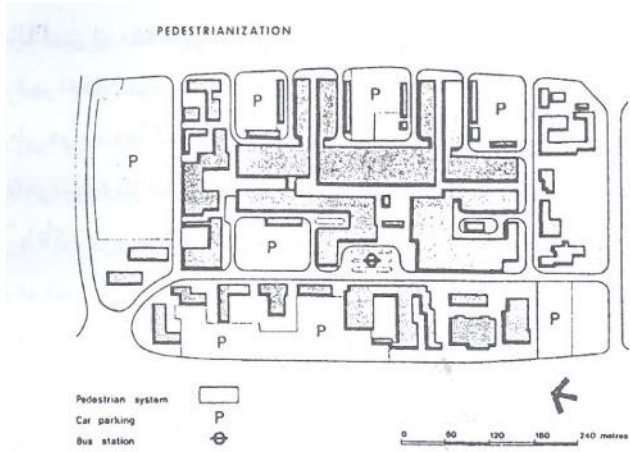
طی دو سه دهه اخیر، طرح‌های ساماندهی مراکز شهری با اهداف و اشکال گوناگون در بسیاری از شهرهای جهان به اجرا درآمده است. در دهه‌ی ۱۹۷۰ طرح ناحیه‌ی مرکزی با تأکید بر توسعه‌ی کاربری مختلط، تسهیلات حرکت پیاده و گسترش حمل‌ونقل عمومی در شهر تورنتو کانادا به اجرا درآمد. در سال ۱۹۸۳ با نظرخواهی و موافقت بیشتر مردم، ساختن بناهای بلند در نواحی مرکزی شهر سانفرانسیسکو، محدود گردید. در طول دهه‌ی ۱۹۷۰ برنامه‌هایی برای بهسازی مرکز شهر استکهلم انجام شد، که در مجموع به ارتقای کیفیت زندگی و جاذبه شهری انجامید. از سال ۱۹۸۱، طرح بهسازی ناحیه‌ی مرکزی شهر آتن (که بسیار فرسوده و آلوده شده بود) براساس گسترش پیاده‌راه‌ها

و بهبود سیمای کالبدی و اجتماعی شهر، به اجرا درآمد. از نمونه‌های برجسته و موفق در ایجاد فضاهای پیاده و پرجاذبه شهری می‌توان از شهر پرتلند در ایالت اورگون آمریکا نام برد که محل برگزاری انواع جشن‌ها و بازارهای قومی است و بسیاری از مردم برای شرکت در این جشن‌ها یا بازارها به آنجا می‌روند.

اوایل دهه ۱۹۸۰ در آنجا، میدان بزرگی با مشارکت خود مردم برپا گردید که آجرهای کف سازی آن با قیمت بالا و حک نام خریداران بر آنها، به مردم فروخته شد.

ساماندهی مرکز شهر

نواحی مرکزی شهرها، به دلیل خصلت خود با انواع عوارض و مشکلات شهری روبه‌رو هستند. این مشکلات، موضوعاتی چندوجهی و چندبعدی‌اند که در هر مورد به شکل ویژه‌ای بروز می‌کنند. برای حل مشکلات آن‌ها معمولاً اقدامات و برنامه‌هایی گوناگون مطرح می‌شود که هر یک بر جنبه‌ای خاص تأکید دارد.



Urban pattern, p. 799

مرکز شهر جدید استرینج Sterenage در انگلستان



با توجه به تجارب جهانی و گرایش‌های شهرسازی جدید، می‌توان گفت که رویکرد موردی و یک وجهی به مسائل مرکز شهر، چندان موفق و کارساز نیست. امروزه بیشتر توصیه می‌شود که با توجه به ویژگی‌ها و مسائل هر شهر، برنامه‌ای جامع، چند رشته‌ای و هماهنگ تدوین و اجرا گردد. از این دیدگاه یک برنامه جامع ساماندهی برای مرکز شهر باید دربرگیرنده‌ی محورها و مضامین زیر باشد:

الف: نوسازی: تجدید بنای بافت‌های فرسوده و ایجاد بافت‌های جدید و مناسب.

ب: حفاظت: جلوگیری از انحطاط ارزش‌های کالبدی، اقتصادی و اجتماعی.

پ: ارتقای کیفیت زندگی از نظر زیست‌محیطی، فرهنگی و روانی.

ت: هویت‌بخشی: تقویت احساس تعلق و افزایش جاذبه‌های شهری.

اجرای برنامه‌هایی از قبیل حفظ میراث تاریخی یا محدود کردن ترافیک، تغییر و انتقال کاربری‌ها و مانند این‌ها به‌طور مجزا و منفرد، نه تنها قادر به حل مشکلات مرکز شهر نخواهد بود، بلکه حتی به انحطاط و انزوای بیشتر آن کمک می‌کند. از دیدگاه شهرشناسی و شهرسازی علمی، نمی‌توان مراکز قدیمی شهرهای بزرگ را همچون اندامی مرده یا موزه‌ای متروکه و تاریخی قلمداد کرد، یا برعکس آن را به عنوان قلب و مرکز عملکردی تمام شهر در نظر گرفت. رویکرد واقع‌بینانه این است که مرکز شهر به عنوان یکی از اندام‌های زنده و ضروری پیکر شهر و نه ضرورتاً با نقش درجه اول، به حساب آید و با توجه به نیازهای ساختاری و عملکردی حیات عمومی شهر، جایگاه مناسب به آن اختصاص داده شود.

اهداف عمده‌ی ساماندهی

با توجه به تنوع و تعداد مسائل مرکز شهر و ضرورت رویکردی جامع به آن، می‌توان اهداف عمومی و اساسی ساماندهی را در محورهای

زیر تدوین و تعقیب کرد:

الف: بهبود سیمای کالبدی از طریق بازسازی و نوسازی بافت‌ها.

ب: بهبود ترافیک از طریق تغییر الگوی حرکت و گسترش فضاهای پیاده.

پ: بهبود شرایط زیست‌محیطی از طریق توسعه فضاهای باز و سبز، و تغییر الگوی مصرف سوخت و انرژی.



مرکز جدید شهر تهران در اراضی عباس‌آباد

ت: کاهش تراکم و تمرکز از طریق تغییر و تعدیل کاربری‌ها و فعالیت‌های ناسازگار.

ث: حفظ و احیای رونق اقتصادی از طریق تقویت فعالیت‌های مناسب جدید.

ج: بهسازی محیط اجتماعی و فرهنگی از طریق توسعه فعالیت‌های فراغتی و هنری.

چ: تقویت و ایجاد ارزش‌های بصری و هویت‌بخشی، از طریق زیباسازی و ساماندهی اثاثیه‌ی شهری.

روش‌های ساماندهی

مسائل مرکزی شهر، ماهیتی پیچیده و چندبخشی دارند و اهداف ساماندهی آن‌ها بسیار متنوع است. به همین دلیل در برنامه‌ریزی و طراحی باید از روش‌های گوناگون بهره گرفت. این روش‌ها باید همراه با پیشرفت مطالعات و تحلیل‌ها، تکمیل و تصحیح گردند. در اینجا با توجه به ماهیت و ابعاد موضوع، به برخی از اصول نظری روش‌شناختی اشاره می‌شود:

- ضرورت آشنایی مدیریت شهری با دیدگاه‌ها و روش‌های نو در شهرسازی.

- لزوم جلب مشارکت و همکاری ساکنان و مالکان محدوده.

- لزوم جلب مشارکت و همکاری سازمان‌ها و نهادهای عمومی.

- برنامه‌ریزی تدریجی و گام‌به‌گام، همراه با گمانه‌زنی و تجدیدنظر.

- ترکیب طرح‌های کلان و درازمدت با اقدامات جزئی و کوتاه‌مدت.

- ضرورت زمان‌سنجی دقیق برای اجرای طرح‌ها و تعیین اولویت‌ها.

- تدارک سازمان اجرایی آگاه و دوراندیش.

تعدیل نظام کاربری زمین

ناحیه‌ی مرکزی شهری از نظر ترکیب کاربری‌ها و انواع عملکردها، دچار عدم تعادل و ناهماهنگی شدید است. تراکم و تجاوز انواع

فعالیت‌های ناسازگار، موجب فرار کاربری‌های سکونتی و فراغتی، و محدودیت و کمبود شدید کاربری‌های مربوط به معابر، فضاهای باز و فضاهای سبز شده است. این پدیده ساختار محله‌ای و نظام عملکردی هماهنگ با آن را از هم پاشانده است و به این ترتیب، بافت‌های مرغوب محله‌ای، به تدریج به بافت‌های بی‌هویت، متراکم و آلوده تجاری - تولیدی بدل شده، ارزش‌های سکونتی و جاذبه‌های زیستی خود را از دست داده است. چنین تحولی عوارض زیانبار دیگری به بار آورده است.

کاربری مسکونی، به آبادانی، توسعه‌ی فضای سبز، پاکیزگی، زیبایی و نظم گرایش دارد. در حالی که کاربری تولیدی - تجاری، فقط به بهره‌کشی حداکثر از محیط می‌اندیشد و با هر نوع تحول برای بهسازی و نظم مخالف است. بنا به اطلاعات موجود، اکنون خدمات تجاری عمده‌فروشی، خدمات اداری، انبارداری و کارگاه‌های تولیدی فشار قرار داده‌اند. از این جهت، می‌توان گفت که چگونگی ترکیب و عملکرد کاربری زمین، یکی از عوامل ساختاری مشکلات مرکز شهر محسوب می‌شود و سپس چنین استنتاج کرد که تعدیل کاربری‌ها و انتظام بخشیدن به آن، یکی از اهرم‌هایی است که باید از آن برای ساماندهی اساسی و درازمدت مرکز شهر، به درستی و خوبی استفاده کرد. در این راه، باید وضع کاربری‌های موجود و چگونگی تحولات و گرایش‌های آن مورد مطالعه و ارزیابی قرار گیرند.

با توجه به برخی از مطالعات و تجارب جهانی، به برخی از ملاحظات در این زمینه اشاره می‌شود:

تقویت کاربری مسکونی

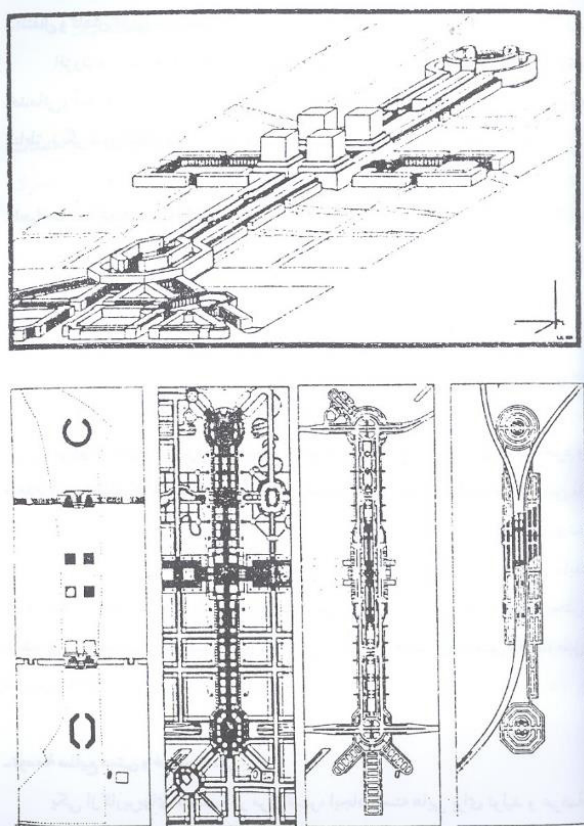
احیا و نوسازی بافت‌های مسکونی، یکی از کارهای مناسبی است که می‌تواند از فساد کالبدی و انحطاط فضای اجتماعی و فرهنگی مرکز شهر جلوگیری کند و به آن شور و تحرک بخشد.

انتقال و کاهش کاربری‌های ناسازگار

افزون بر صنایع آلاینده و مزاحم، می‌توان بخشی از فعالیت‌های اداری، خدماتی، آموزشی، بهداشتی و مانند این‌ها را (که عملکرد شهری دارند) به تدریج به مناطق دیگر شهر انتقال داد.

احیا و توسعه‌ی خدمات خرده‌فروشی

خرده‌فروشی یکی از کارکردهای قدیمی مرکز شهر است که افزون بر اثرات چشمگیر اقتصادی، از نظر اجتماعی و فرهنگی نیز، باعث رونق و تحرک مرکز شهر و احیای فضاهای باارزش قدیمی می‌شود.



اصلاح نظام مالکیت و سرقفلی‌ها

در مرکز شهر، به‌ویژه در بافت‌های قدیمی، قطعات زمین به اجزای بسیار خرد و متعدد تجزیه شده که ارزش‌های بسیار بالایی دارند. در این نواحی، استفاده از زمین به هیچ‌وجه مناسب و بهینه نیست و از نظر حقوقی، مالکیت و ارزش سرقفلی بسیار پیچیده شده که خود، مانعی جدی در برابر طرح‌های ساماندهی است. به همین دلیل باید اقدامات و تمهیداتی مناسب برای آن اندیشیده شود. در برخی از شهرهای جهان، بخش عمده‌ای از زمین‌های مراکز مهم شهری که نقش اساسی در حفظ حیات شهر دارند، طبق قانون، به مالکیت شهرداری‌ها درآمده است.

توسعه‌ی صنایع دستی و خدمات سنتی

یکی از کاربری‌های مناسب در مرکز شهر، ایجاد راسته‌هایی برای تولید و عرضه کالاها و خدمات سنتی است که هم از نظر اقتصادی و هم از نظر اجتماعی و فرهنگی به رونق مرکز شهر می‌افزایند. اکنون، اگر چه هنوز زمینه‌های مناسب برای این‌گونه فعالیت‌ها وجود دارد، ولی اگر مورد ساماندهی، حمایت و تشویق قرار نگیرد، امکان احیای آن‌ها به کلی از میان خواهد رفت و یا به نواحی دیگر منتقل خواهند شد.

توسعه فضاها و خدمات فرهنگی و فراغتی

با کاهش فعالیت‌های تولیدی و خدماتی ناسازگار، می‌توان فعالیت‌ها و خدمات فرهنگی، تفریحی و فراغتی را در مرکز شهر افزایش داد. این کار، هم به رونق و تحرک اقتصادی آن کمک می‌کند، و هم باعث اعتلا و حفظ ارزش‌های تاریخی و فرهنگی مرکز شهر می‌شود.

در ناحیه‌ی مرکزی شهر، امکانات بالقوه زیادی برای ایجاد و گسترش مشاغل و فعالیت‌های فرهنگی و فراغتی وجود دارد. از جمله، به دلیل استقرار نخستین نهادهای جدید شهری در این ناحیه، می‌توان موزه‌ها

و نمایشگاه‌های علمی و فرهنگی بسیار در آنجا تأسیس کرد. برای مثال در مرکز شهر تهران می‌توان ساختمان بسیاری از فعالیت‌های اداری، فرهنگی، نظامی و سیاسی قدیمی را بازسازی کرد و یا با تغییر محل کاربری نخستین، آن‌ها را به موزه تبدیل کرد. ساختمان نهادها و سازمان‌هایی چون رادیو، پست، روزنامه‌های اطلاعات و کیهان، شهربانی، قورخانه، توپخانه و مانند آنها، برای این کار بسیار مناسب است. همچنین می‌توان برخی مکان‌های قدیمی و تاریخی مثل دارالفنون، بیمارستان سینا، قهوه‌خانه آیینه، مدرسه مروی، سینماهای قدیمی، و یا خانه هنرمندان را بازسازی کرد و با اشکال نو و مناسب‌تر مورد استفاده و یا بازدید همگان قرار داد.

فضاهای مسکونی

مقدمه

بخش عمده‌ی سطح هر شهر، از کاربری مسکونی تشکیل می‌شود. شهرها در واقع سکونتگاه‌های بزرگی هستند که از ترکیب متراکم واحدها و محله‌ها و نواحی مسکونی پدید می‌آیند. هر محله یا ناحیه مسکونی بنا بر ویژگی خود از دیگری باز شناخته می‌شود. ویژگی‌های تاریخی و بافت کالبدی و اجتماعی، محلات مسکونی شهر را از همدیگر متمایز می‌کنند.

جامعه‌ی شهری، برحسب میزان درآمد و اشتغال، در طبقات متفاوتی گروه‌بندی می‌شوند و هر گروه در بخشی از شهر سکونت می‌گزینند. در برخی از شهرها عوامل مردم‌شناسی، مانند ویژگی‌های قومی، نژادی و مذهبی، موجب جدایی محله‌ها و نواحی مسکونی از یکدیگر می‌شود. با مهاجرت‌های وسیع و توسعه‌ی شهرها، قشربندی‌های جامعه و جدایی‌گزینی اجتماعی ابعاد تازه‌ای یافته است، هر چند که در شهرهای بزرگ، اختلافات نژادی و قومی از میان رفته و افراد مختلف می‌توانند در هر

بخش از شهر اسکان یابند، اما تفاوت‌های اقتصادی و فرهنگی، حتی در جوامع بسیار مرفه نیز موجب تشکیل محله‌ها و نواحی مسکونی متفاوت می‌گردد، که برحسب ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی از یکدیگر جدایی می‌گزینند.

در شهرهای بزرگ و به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، مهاجران روستایی فقیر در محله‌ها و نواحی حاشیه شهرها اسکان می‌یابند. این محله‌ها بیشتر در کنار کارخانه‌ها، کوره‌های آجرپزی، معادن، انبارها و گاراژهای حمل‌ونقل کالا پدید می‌آیند. محله‌های حاشیه‌ای برخلاف ضوابط و مقررات شهری در بیرون از محدوده‌های شهری شکل می‌گیرند و فاقد تسهیلات اولیه شهری و خدمات عمومی بوده، آکنده از آلودگی، بی‌نظمی و ناامنی هستند.

محله واحد شهری

هر یک از نواحی مسکونی، اعم از نواحی مرفه نشین، فقیرنشین، قدیم، جدید و یا حاشیه‌ای، یک واحد شهری را تشکیل می‌دهند. نواحی مسکونی، اندازه‌هایی متفاوت دارند و گاهی چندان بزرگ هستند، که درون خود به چند محله تقسیم می‌گردند. چه بسا، هر محله نیز به واحدهای کوچک‌تری تقسیم گردد که به اصطلاح به این واحدهای کوچک‌تر، زیرمحله گفته می‌شود. در سازمان‌بندی محله‌های قدیمی شهرهای ایران، این زیرمحله‌ها، گذر خوانده می‌شدند و واحدهای کوچک‌تر از آن را پاتوق می‌نامیدند؛ چنان‌که محله‌ی سنگلج تهران در قدیم، برحسب این تقسیمات، به ۸ گذر و ۱۲ پاتوق تقسیم می‌گردید.

واحد همسایگی

در شهرسازی جدید، به کوچک‌ترین بخش مسکونی شهر، اصطلاحاً واحد همسایگی گفته می‌شود.

واحد همسایگی گاهی به همان مفهوم محله در شهرهای قدیمی

است، اما در نظر بسیاری از جامعه‌شناسان شهری، واحدهای همسایگی به‌طور کامل دارای ویژگی اجتماعی محله نیستند و واحد همسایگی بیشتر یک مفهوم شهرسازی است. زیرا واحد محله دارای مفاهیم تاریخی، اجتماعی کالبدی خاصی است که با مفهوم واحد همسایگی تفاوت ماهوی دارد. این اصطلاح در حدود صد سال پیش در شهرسازی اروپا رایج شد و در دهه‌ی ۱۳۵۰ با طرح‌های جامع شهری وارد مباحث شهرسازی کشور ما شده است. این مفهوم رابطه‌ای روشن با محله ندارد و استفاده از آن، به علت تقارن مفهوم آن با محله نیاز به دقت نظر دارد. به‌ویژه اینکه، تعاریف متفاوتی از آن در شهرسازی رسمی، وجود دارد، که به ابهام آن می‌افزاید.

مفهوم واحد همسایگی با طرح جامع تهران در سال ۱۳۴۹ خورشیدی به‌طور رسمی وارد زبان شهرسازی ایران شد. در آن طرح بیان شده که هر واحد همسایگی، یک مجتمع زیستی است، متشکل از حداکثر ۱۰۰۰ خانوار یا ۴ تا ۵ هزار جمعیت، که در فضایی به شعاع ۵۰۰ متر با وسعتی در حدود ۷۵ هکتار، اسکان‌یافته‌اند. این تعریف، بعد در تمام طرح‌های شهری ملاک عمل قرار گرفت و مبنای برنامه‌ریزی و طراحی نواحی مسکونی شهر گردید.

پس از انقلاب اسلامی، از این اصطلاح در شرح خدمات طرح‌های آماده‌سازی زمین، تعریف جدیدی توسط وزارت مسکن و شهرسازی، بیان شد، که طبق آن، در هر طرح آماده‌سازی باید الگوی واحد همسایگی بنا به این تعریف تهیه گردد:

واحد همسایگی یا مجموعه‌های مسکونی، حداکثر تا ۲۰۰ واحد برای اراضی تا ۵۰ هکتار و ۳۰۰ واحد برای اراضی بیش از ۵۰ تا ۱۵۰ هکتار و ۴۰۰ واحد برای اراضی بیش از ۱۵۰ هکتار مورد مطالعه و طراحی قرار گیرند.

در همان‌جا درباره‌ی ضرورت طرح واحد همسایگی چنین آمده است: الگو و طرح واحد همسایگی، مجموعه یا ترکیب‌هایی از واحدهای مسکونی است... در حدی که بتواند مبنای طراحی شهری و تنظیم فضاهای عمومی و ارتباطی ... قرار گیرد. بعد از بحث در زمینه‌ی تاریخچه واحد همسایگی به این موضوع بازمی‌گردیم.

تاریخچه واحد همسایگی

از اواسط قرن نوزدهم در دنیا چاره‌جویی برای هویت‌بخشیدن به نظام شهری، یکی از موضوع‌های مهم شهرسازی شد و فکر ایجاد سلسله مراتب شهری و انتظام آن بر پایه واحدی معین به نام «واحد شهری» بود.

گارنیه در طراحی شهر صنعتی و ابنزر هوارد در ایده باغشهر، به ایجاد مجموع‌هایی از اماکن مسکونی حول یک مدرسه ابتدایی گرایش داشتند. این فکر نخستین بار به وسیله آلفرد پوشمن (Alfred Posh) در سال ۱۹۱۱ در کتاب توسعه زمین مسکونی شهر مطرح شد، اما اصطلاح واحد همسایگی اولین بار در سال ۱۹۲۳ توسط کلارنس پری (Clarence Perry) تعریف شد و در طرح منطقه‌ی شهری نیویورک به عنوان ابزاری اجتماعی برای مواجهه با بی‌نظمی و بی‌قوارگی شهری نیویورک و همچنین مقابله با ترافیک آزاردهنده و تأمین ایمنی برای نواحی مسکونی به کار گرفته شد.

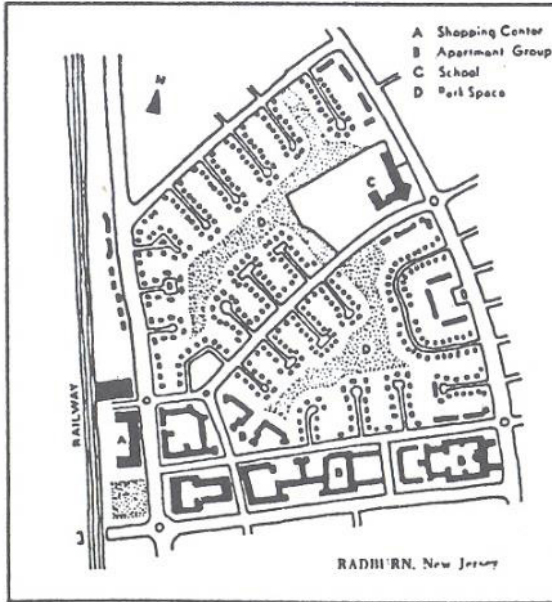
در بازسازی شهرهای شوروی سابق در سال ۱۹۲۰، مجموعه‌های مسکونی جدید، در عمل براساس تأمین تسهیلات ضروری و مجهز به خدمات شهری ساخته می‌شدند. در آلمان، طی دهه‌ی ۱۹۳۰ ارنست‌های شهرساز، احداث مجموعه‌های مسکونی را براساس واحد همسایگی ترویج داد و این نگرش را در خانه‌سازی آلمان به‌طور گسترده دنبال

کرد.

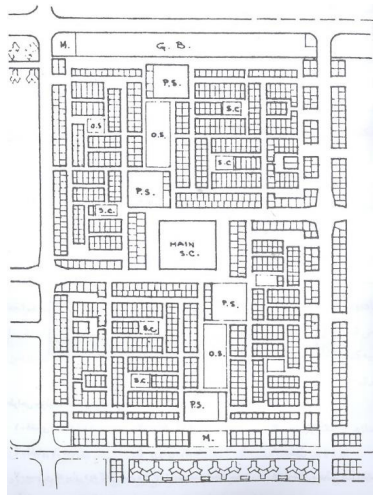
زمانی که کلارنس پری مشغول تکمیل جنبه‌های نظری واحد همسایگی بود، هنری رایت و کلارنس اشتاین در ۱۶ مایلی نیویورک، شهرک جدیدی به نام ردبُرن را براساس ایده واحد همسایگی و معیارهای آن طراحی و احداث کردند. این شهر برای اسکان جمعیتی معادل ۲۵۰۰۰ نفر طراحی شده بود و بیشتر خوابگاهی برای اهالی نیویورک به شمار می‌رفت. این شهر از سه واحد همسایگی، هر کدام با ۷۵۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر جمعیت تشکیل می‌گردید و در مرکز هر کدام، یک دبستان به‌گونه‌ای که حداکثر فاصله آن تا خانه در حدود ۸۰۰ متر باشد، قرار می‌گرفت. مرکز فرهنگی اصلی آن شهر، یک دبیرستان بود که در مرکز شهرک قرار داشت و مرکز خرید منطقه‌ای، در حاشیه شهر، نزدیک جاده‌ای که به نیویورک متصل می‌شد، بود. طراحی این شهرک بعدها به عنوان نظام ردبُرن سرمشق بسیاری از معماران و شهرسازان در اروپا و سایر کشورهای جهان قرار گرفت.

ایده واحد همسایگی در سال ۱۹۳۰ در طراحی نواحی مسکونی شهرهای انگلستان به کار بسته شد. در طرح لندن ۱۹۴۳ واحد همسایگی جمعیت ۶۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر پایه برنامه‌ریزی لندن در سال ۲۰۰۰ گردید. در طراحی و برنامه‌ریزی شهرهای جدید انگلستان، واحد همسایگی با جمعیتی حدود ۵ تا ۸ هزار نفر ملاک عمل قرار گرفته است.

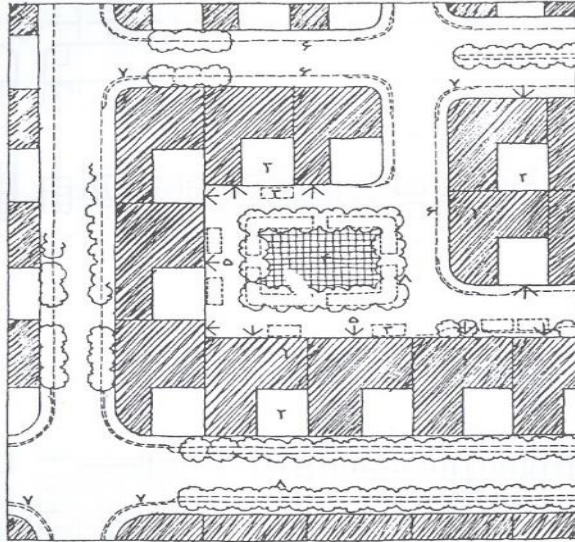
ر.ح «ردبرن» Radburn plan



نمونه‌ای از یک واحد همسایگی در شهر جدید ناصر در مصر



اندازه یک واحد همسایگی در طرح‌های آماده‌سازی ایران



طراحی جزئیات قسمتی از یک واحد همسایگی

- | | | |
|---|---------------------------|----------------|
| ۱- فضای ساخته شده | ۲- حیاط و فضای باز خصوصی | ۳- محل پارکینگ |
| ۴- فضای باز شهری | ۵- ورودی خانه‌ها | ۶- جدول |
| ۷- مسیری که برای دید کافی سواره در آن نباید مانعی ایجاد شود | ۸- درختان محصور کننده فضا | |

طراحی جزئیات قسمتی از یک واحد همسایگی؛

- | | | |
|---|---------------------------|----------------|
| 1- فضای ساخته شده | 2- حیاط و فضای باز خصوصی | 3- محل پارکینگ |
| 4- فضای باز شهری | 5- ورودی خانه‌ها | 6- جدول |
| 7- مسیری که برای دید کافی سواره نباید در آن مانعی ایجاد شود | 8- درختان محصور کننده فضا | |

نمونه‌ای از طراحی یک واحد همسایگی در ایران، (مأخذ: توسلی ۱۳۶۰)

مشخصات واحد همسایگی

واحد همسایگی، کوچک‌ترین واحد شهری است که خدمات اساسی اجتماع محلی را تأمین می‌کند و به منظور تقویت روح همسایگی و ارتباطات اجتماعی و تأمین ایمنی تأسیس شده است، تا کیفیت محیط‌های

شهری و اجتماعی شهرهای کوچک را در شهرهای بزرگ برقرار سازد. بنابراین، واحد همسایگی، یک مجتمع زیستی یکپارچه طراحی شده در سطح شهر است که کوچک‌ترین جزء اجتماع اسکان‌یافته شهری را تشکیل می‌دهد. اندازه آن معادل محدوده‌ی تحت پوشش یک مدرسه ابتدایی است و از امکانات یک مرکز مذهبی (مسجد) و تعدادی مغازه برای تهیه مایحتاج روزمره و زمین بازی کودکان برخوردار است.

اصول پایه واحد همسایگی

مدرسه ابتدایی، مهم‌ترین عنصر تشکیل‌دهنده واحد همسایگی محسوب می‌شود. مدرسه در واقع کانون فضایی، ضابطه اصلی اندازه و وسعت یک واحد همسایگی است. در چنین محیطی هر مادری، با خیال راحت، فرزند خود را، به‌طور پیاده، به مدرسه می‌فرستد و اطمینان دارد که او در راه با اتومبیل و افراد غریبه مواجه نمی‌شود. هر روز خود به‌طور پیاده برای خرید به بازار می‌رود، تا مایحتاج روزانه‌اش را تهیه کند. کودکان و نوجوانان نیز با دوستان خود در کمال امنیت و راحتی در پارک یا زمین بازی جمع می‌شوند.

اندازه

اندازه هر واحد همسایگی معادل شعاع عمل یک دبستان ابتدایی با ۴۵۰ تا ۶۵۰ دانش‌آموز است که ۴۰۰۰ نفر جمعیت را فرا می‌گیرد. این جمعیت مشتری حدود ۲۰ مغازه هستند که مایحتاج روزانه آن‌ها تأمین می‌کند.

وسعت واحد همسایگی

اساس واحد همسایگی بر حرکت پیاده است. دسترسی کودکان به مدرسه و زنان خانه‌دار به مغازه، و کودکان و افراد مسن به پارک و محل بازی، بایستی پیاده انجام گیرد. معیار قابل قبول برای دسترسی

پیاده بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ متر و به‌طور متوسط ۵۰۰ متر است.
بنابراین، وسعت هر واحد همسایگی در یک دایره به شعاع ۵۰۰ متر (یا مربعی به ضلع ۱۰۰۰ متر) معادل ۱۰۰ هکتار است.

جمعیت واحد همسایگی

در صورتی که وسعت هر واحد همسایگی را برحسب شعاع عمل یک دبستان (۵۰۰ متر) به اندازه ۱۰۰ هکتار ثابت فرض کنیم، جمعیت مسکونی هر واحد همسایگی برحسب تراکم‌های گوناگون، دارای یک حداقل و حداکثر به شرح زیر است:

- در تراکم کم با ۴۰-۵۰ نفر در هکتار، جمعیت واحد همسایگی بالغ بر ۴۰۰۰ تا ۵۰۰۰ نفر خواهد شد، که وجود یک دبستان ابتدایی برای پذیرش کودکان آن، کفایت می‌کند.

- در تراکم متوسط با ۱۰۰ نفر در هکتار، جمعیت واحد همسایگی بالغ بر ۱۰۰۰۰ نفر خواهد شد که وجود دو دبستان ابتدایی در آن کافی است.

- در تراکم زیاد با ۲۰۰ نفر در هکتار، جمعیت واحد همسایگی به ۲۰۰۰۰ نفر خواهد رسید که به چندین دبستان نیاز دارد.

بدین ترتیب جمعیت واحد همسایگی در شهرهای کوچک یا نواحی شهری با تراکم کم در حدود چهار هزار نفر و در نواحی پر جمعیت کلان‌شهر به بیست هزار نفر و در بخش‌های میانی شهر با تراکم متوسط به ده هزار نفر بالغ می‌گردد. مسلماً به تناسب افزایش جمعیت، تعداد مدارس و مغازه‌ها نیز افزایش می‌یابند، در حالی که اصول پایه آن از نظر وسعت و حرکت پیاده ثابت می‌مانند.

محدوده واحد همسایگی

در شهرهای امروزی، هر واحد همسایگی در واقع یک بلوک شهری است که از چهار طرف به خیابان‌های اصلی شهری محدود می‌شود. و

ترافیک‌سواره از طریق خیابان‌های فرعی به داخل مجموعه راه می‌یابد. درون واحد همسایگی، باید از حرکت سواره، عبوری و شهری مصون بماند. واحدهای همسایگی در داخل بافت‌های شهری، معمولاً به شکل سوپر بلوک (Super block)، درون چارچوب راه‌های شریانی شهر قرار می‌گیرند و به همین علت گاهی آن‌ها را از نظر طراحی شهر بلوک ساختمانی پایه می‌نامند.

خیابان‌های داخلی واحد همسایگی نیز به گونه‌ای طراحی می‌شوند، که حتی‌المقدور با مسیرهای پیاده تقاطع نداشته باشند و عابران پیاده، به‌ویژه کودکان، با ایمنی در داخل واحد همسایگی در رفت‌وآمد باشند.

مرکز واحد همسایگی

هر واحد همسایگی باید دارای مرکزی خدماتی متشکل از مدرسه، پارک یا زمین بازی، مسجد یا مرکز اجتماعات و چندین مغازه برای تأمین مایحتاج روزانه باشد. این خدمات به گونه‌ای استقرار می‌یابند که یک مرکز اجتماعی برای ارتباط و تجمع و همیاری اجتماع محلی به بهترین وجه شکل گیرد. البته میزان تسهیلات و خدمات شهری برحسب گروه درآمدی اجتماع و تعداد جمعیت، از حداقل یک مدرسه، مسجد، زمین بازی و چند مغازه تا مرکزی مجهز، مانند: فروشگاه، باشگاه و تجهیزات فرهنگی و تفریحی گوناگون تغییر می‌کند.

فضای باز واحد همسایگی

فضای باز در داخل محله‌های مسکونی، یکی از مهم‌ترین موضوعات برنامه‌ریزی شهری است. دلیل کمبود این فضاها، در نواحی مسکونی گرانی زمین در شهرهاست که تأمین فضای باز و محل بازی در محلات را دشوار می‌سازد. همین واقعیت در مورد مدارس نیز صدق می‌کند. تأمین زمین مناسب برای مدارس، درون محله‌های مسکونی همیشه مشکل بوده است. بیشتر در قسمت‌های دورافتاده و حتی در محل‌های

نامناسب برای ساخت مدرسه یا پارک و فضای باز، زمین پیدا می‌شود که استفاده از آن ناشی از اضطرار است.

از نظر آماری، پارک‌ها و زمین‌های بازی در شهرها، به‌ویژه در محله‌های مسکونی به اندازه کافی وجود ندارند. کمبود زمین‌های باز در محله‌ها، سبب روی آوردن مردم به پارک‌های شلوغ خارج از محله و فضای بیرون از شهرها می‌گردد.

پارک‌ها و زمین‌های بازی محلی، افزون بر آنکه مکانی برای بازی و سرگرمی کودکان و نوجوانان به شمار می‌روند، محلی برای استراحت و سرگرمی بزرگسالان و کهنسالان نیز محسوب می‌شوند. فضاهای باز محلی برحسب سن کودکان، نوجوانان و جوانان به سه گروه عمده تقسیم می‌شوند:

گروه اول، زمین‌های کوچکی هستند که در قسمت‌های گوناگون محله (واحد همسایگی) توزیع شده‌اند تا کودکان و نوجوانان به بازی و ورزش در آن‌ها بپردازند. این اماکن باید از محل عبور و مرور اتومبیل‌ها به دور باشند.

این زمین‌ها برای استفاده کودکان ۱ تا ۶ ساله و برای هر ۳۰ تا ۶۰ خانوار از ساکنان، در یک یا دو کوچه یا یک بلوک در نظر گرفته می‌شوند. هر یک از زمین‌ها بین ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ مترمربع وسعت دارند و به وسایل بازی مجهز هستند.

گروه دوم، زمین‌های بازی برای کودکان ۶ تا ۱۴ ساله هستند که در هر بخش از محله (تحت عنوان زیرمحله) یک زمین به اندازه کافی، به این دسته از کودکان اختصاص می‌یابد. فاصله این زمین‌ها از خانه‌ها در حدود ۴۰۰ متر است که باید از مسیر حرکت اتومبیل‌ها دور باشند و بچه‌ها به‌طور پیاده به آن‌ها بروند. معیار استقرار این زمین، شبیه معیار استقرار مدارس در محله است. این زمین‌ها در واقع جایگزین

خیابان‌های مسکونی در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشورهای در حال توسعه هستند و کودکان و حتی جوانان از سر ناچاری، در آن‌ها به بازی خیابانی می‌پردازند. هرچند امروزه به علت تراکم اتومبیل و پارکینگ این فضاهای خیابانی نیز برای حرکت پیاده و بازی کودکان خطرناک شده است و بچه‌ها بایستی در داخل آپارتمان‌های کوچک از بازی صرف‌نظر نمایند.

اندازه این زمین‌ها برحسب تراکم جمعیت و تعداد کودکان تفاوت می‌کند. جدول زیر اندازه زمین را برحسب جمعیت زیر محله و تعداد کودکان نشان می‌دهد.

اندازه زمین H	تعداد کودکان	جمعیت نفر
۳/۲۵	۴۵۰	۲۰۰۰
۴	۶۰۰	۳۰۰۰
۵	۸۰۰	۴۰۰۰
۶	۱۰۰۰	۵۰۰۰

به عنوان یک قاعده کلی، تهیه زمین بازی برای کمتر از ۳۰۰ کودک غیرعملی است و برای بیش از ۱۲۰۰ کودک نیز به دو یا چند زمین نیاز است. حداقل اندازه زمین بازی کودکان ۳ هکتار پیشنهاد شده است. زمین بازی محلی باید فضا و تجهیزات لازم بازی‌های رسمی را داشته باشد (زمین فوتبال، والیبال، استخر شنا، محل استراحت بزرگسالان و حتی محل‌هایی برای برگزاری جشنواره تئاتر و اجرای نمایش).

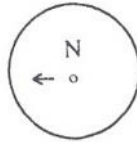
گروه سوم، زمین‌های بازی برای یک ناحیه (محله بزرگ یا برزن) مسکونی متشکل از سه تا شش واحد همسایگی است. اندازه فضای باز، یعنی زمین‌های بازی و پارک به اضافه مراکز سرگرمی و تفریحی برای هر ناحیه در حدود ۱۵ هکتار پیشنهاد شده است (برای هر ۱۰۰۰ نفر یک هکتار). در این زمین‌ها، انواع زمین‌های ورزشی فوتبال،

هندبال، والیبال، استخر، تماشاخانه در فضای باز، و مرکز فرهنگی مجهز به روشنایی مناسب در شب در نظر گرفته شده‌اند.

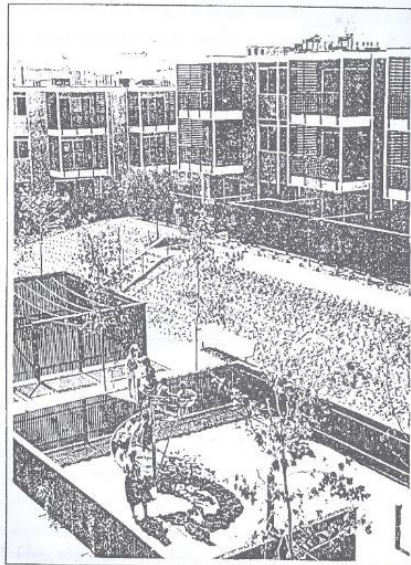
معیارهای واحد همسایگی

مفهوم طرح واحد همسایگی از نظر کلرنس اشتاین که اولین بار در طرح ردبرن به کار برده است، در نمودارهای زیر نشان داده شده است.

پهنه خدمات مدرسه و آمادگی

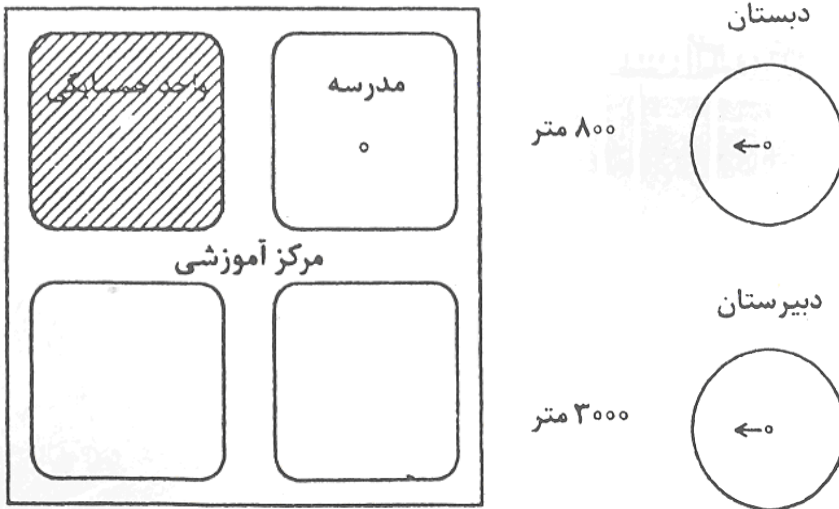


مهدکودک و آمادگی، برای هر ۲۵۰ کودک و ۸۰۰ خانوار در شعاع ۴۰۰ متر. بدین ترتیب هر واحد همسایگی کامل به چهار مهدکودک نیاز خواهد داشت که هر کدام در گوشه‌ای از واحد همسایگی قرار می‌گیرند.



نمونه یک زمین بازی کوچک در زیر محله‌های واحد همسایگی برای کودکان ۶ تا ۱۶ ساله

- مدرسه یا دبستان برای هر ۶۰۰ کودک و ۱۰۰۰ خانوار در فاصله ۸۰۰ متری از خانه‌ها. بدین ترتیب حداقل به دو دبستان (پسرانه - دخترانه) در هر واحد همسایگی نیاز است که هر دو می‌توانند در مرکز محله قرار گیرند.



الگوی چند واحد همسایگی و یک محله، و نحوه توزیع مراکز آموزشی

- دبیرستان برای ۱۵۰۰ نوجوان و ۶۴۰۰ خانوار در فاصله ۳۰۰۰ متری از خانه‌ها. برای دو واحد همسایگی یک دبیرستان (که در فصل مشترک آنها قرار گیرد) کافی است. در صورتی که دبیرستان‌ها را دخترانه و پسرانه در نظر گیریم و مدارس راهنمایی از دبیرستان‌ها جدا باشند، به چهار واحد نیاز است که باید در فصل مشترک چند واحد همسایگی که یک ناحیه مسکونی را تشکیل می‌دهند، مستقر شوند.

طرح کلرانس پری که اولین بار فرم فیزیکی واحد همسایگی را تعریف کرده است، با طرح کلرنس اشتاین در اساس، مشابه است. با

این تفاوت که پری حداکثر مسافت از خانه تا مرکز محله را ۴۰۰ متر می‌داند.

تغییر مفهوم واحد همسایگی

برخی جامعه شناسان شهری معتقدند که: ایجاد نهادی جدید تحت عنوان واحد همسایگی، برای ارتباط متقابل و رو در روی ساکنان شهرها، مانند محله‌های قدیمی، ضرورت حیاتی دارد. برخی نیز با این عقیده مخالفند و معتقدند که شهرها از نهادهای قوی‌تری برای ایجاد ارتباط متقابل بین ساکنان خود بهره‌مند هستند و نیازی به واحد همسایگی چندان ضروری نیست. ولی این عقاید متضاد، در یک مورد با یکدیگر اختلافی ندارند، و آن به‌کارگیری واحد همسایگی به عنوان یکی از ابزارهای شکل‌بندی و تشکیلات کالبدی شهر است. زیرا هر شهر بزرگ یا کوچک به واحد پایه‌ای با مقیاس انسانی نیاز دارد، تا الگوی شهری را عملاً تحقق بخشد.

متأسفانه مفهوم واحد همسایگی پیشنهادی طرح‌های جامع شهری در ایران، در عمل به‌جایگاهی شایسته نرسیده است. الگوی شهرسازی به خودی خود در ایران معاصر حاکی از این است که محله‌های شهری و به‌ویژه خدمات عمومی در مقیاس محلی، به استقرار در امتداد محورها (خیابان‌ها) گرایش دارند. در اغلب طرح‌های جامع، این ویژگی شهرهای ایران نادیده گرفته شده است و براساس معیارهای ایمنی و آسایش سعی شده که این الگو تغییر کند.

عدم موفقیت عملی واحد همسایگی در شهرسازی ایران، باعث دلسردی شهرسازان و معماران شده و کم‌کم این ایده اعتبار خود را از دست داده در نتیجه الگوی موجود، تثبیت شده است. با در نظر گرفتن اصول و ارزش‌های واحد همسایگی، اکنون زمان آن رسیده است که مفاهیم و اصول آن با ویژگی‌های شهرهای ایران تطبیق داده شوند و از

تقلید کلیشه‌ای در طرح‌ها پرهیز گردد.

در این زمینه باید افزود که خیابان در شهرهای ایران، نقش اجتماعی - اقتصادی و فرهنگی مهمی دارد و نمی‌توان به آسانی، فقط براساس یک معیار مزاحمت ترافیکی، آن را در صحنه زندگی شهری مردم ایران نادیده گرفت. خیابان‌ها باعث رونق مغازه‌ها و تنوع خدمات آن‌ها می‌گردند و میزان ارتباط اجتماعی را افزایش می‌دهند. به همین دلیل، تسهیلات یاد شده به استقرار در جوار خیابان‌ها گرایش دارند. مکان‌یابی درست این تسهیلات و طراحی خیابان‌ها مجهز به خدمات تجاری و اجتماعی، می‌تواند زمین‌های مناسب در انطباق ایده‌ی واحد همسایگی با الگوی توسعه شهری ایران فراهم آورد. مسلماً درون محله‌ها، مکان‌های مناسبی برای استقرار مهدکودک و زمین بازی است اما در مورد زمین بازی کودکان نیز به علت محدودیت‌های فضا و زمین در بافت‌های شهری، می‌توان الگوی بازی خیابانی و تجمع نوجوانان را در خیابان‌های جدی گرفت و خیابان‌ها را با توجه به الگوهای رفتاری طراحی نمود.

اندازه‌های گوناگون واحد همسایگی

زیر واحد همسایگی؛

جمعیت: ۲۰۰۰ نفر

وسعت: ۱۶ هکتار

مرکز: مسجد و مدرسه و مغازه

واحد همسایگی؛

شامل ۳ تا ۴ زیر واحد همسایگی

جمعیت: ۶ تا ۸ هزار نفر

وسعت: ۵۲ هکتار

مرکز: تجاری، آموزشی و خدماتی

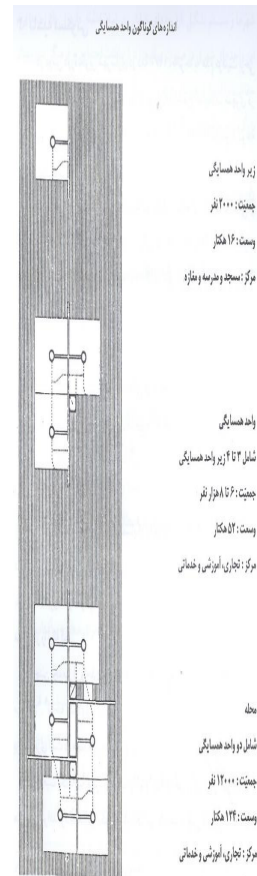
محلّه؛

شامل دو واحد همسایگی

جمعیت: ۱۲۰۰۰ نفر

وسعت: ۱۲۴ هکتار

مرکز: تجاری، آموزشی و خدماتی



ناحیه مسکونی

در دومین دوره تکوینی شهرسازی در دهه ۱۹۶۰، با توجه به عدم موفقیت برخی معیارهای واحد همسایگی، به‌ویژه معیارهای مربوط به استقرار تسهیلات شهری در واحد همسایگی؛ مقیاس بزرگی تحت عنوان ناحیه مسکونی (Districts) مورد توجه قرار گرفت.

ناحیه مسکونی متشکل از چند واحد همسایگی همجوار است که همگی از تسهیلات و خدمات مرکز ناحیه بهره‌مند می‌گردند. همین طرز فکر تحت عنوان باهمستان مسکونی (Residential Communities) در شهر جدید رانکورن (Runcom) و همچنین در طرح شهر جدید واشینگتن اعمال گردید.

این فکر قبلاً توسط ال. انگلهارت (L. Engelhardt) در سال ۱۹۶۴ مطرح شده، و به عنوان واحدی بزرگ‌تر از واحد همسایگی در برنامه‌ریزی شهری ملاک عمل قرار گرفته بود. مبنای یک ناحیه مسکونی، یک دبیرستان است که برای حوزه جمعیتی و وسعت فضایی بیشتر از یک واحد همسایگی تا شعاع ۳ کیلومتری در نظر گرفته شده است. در این مقیاس، هر چهار واحد همسایگی با حداقل ۲۰/۰۰۰ نفر جمعیت به یک دبیرستان نیاز دارند. برای چنین جمعیتی یک مرکز تجاری، به صورت بازارچه خیابانی یا فروشگاه بزرگ در نظر گرفته می‌شود تا انواع خدمات تجاری، خدماتی، فرهنگی موردنیاز را ارائه کند.

چنین تجمعی از واحدهای همسایگی، یک باهمستان (Community) را پدید می‌آورد. ناحیه مسکونی یک واحد کارآمد و سرزنده و با قابلیت زیاد برای برنامه‌ریزی است که محله‌های جدید شهری را در مقیاس بزرگ‌تر شکل می‌دهد.

جمعیت یک ناحیه شهر، برحسب تراکم واحدهای همسایگی از ۲۰ هزار تا ۴۰ هزار نفر خواهد بود که معادل یک شهر کوچک سرزنده است. چنین الگویی با ساختار شهرها و سیستم تشکیل بازارچه‌های خیابانی در ایران انطباق دارد. از نظر اجتماعی، این واحدهای شهری در صورت موفقیت، از ارتباطات اجتماعی و فرهنگی شهروندان حفاظت و پاسداری می‌کند. در صورت شکل‌گیری باهمستان‌های شهری در

شهرهای بزرگ، روح سالم و هماهنگ اجتماعی در شهرها تقویت خواهد شد.

استانداردها^۱

مراکز محله

مراکز محله که در داخل محله‌ها واقع‌اند، دارای تراکم کاربری بیشتری هستند و بیشترین دسترسی محلی را به کادرها و خدمات موردنیاز روزانه ساکنان محله فراهم می‌سازند. این مراکز کانون اجتماعی و کارکردی محله را به وجود می‌آورند. اختلاف کاربری مسکونی و فعالیت‌های محل‌های در مرکز محله به‌طور طبیعی مجاز است.

مراکز محله‌های قدیمی می‌توانند حفظ و یا نوسازی شوند و امکان نوسازی و بهسازی داشته باشند تا به شکل عملکردهای جدید بتوانند نقش خود را ایفا نمایند. برخی از آن‌ها که بسیار فرسوده و قدیمی هستند و یا مرکز بی‌رویه حاشیه‌ای بوده‌اند، بایستی نوسازی شده تا جوابگوی نیازهای روز ساکنین باشند و در عین حال احساس سرزندگی را به اهالی محل انتقال دهند. مراکز محل‌های نقش بسیار مهمی در همبستگی ساکنین محله‌هایی که به صورت بلوک‌های بزرگ شهری هستند، به عهده دارند.

آن‌ها جامعه ساکنین دارای نظرات و اهدافی هستند که باید مدنظر طراحان و مدیران شهری قرار گیرد. معیارهای طراحی مراکز محله عبارتند از:

- ایجاد حق انتخاب سبک زندگی برای ساکنان محله؛
- تأمین وسایل گوناگون رفت‌وآمد؛
- ایجاد حوزه‌های جدید برای اشتغال اهالی محله؛

۱- . انجمن شهرسازان آمریکا، استانداردهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری . جلد سوم . ترجمه گروه مترجمان ، ، جامعه مهندسان مشاور ایران . نشر آذرخش ، تهران

- تأمین دسترسی بهتر به خدمات عمومی؛
- افزایش فرصت‌های تفریحی؛
- اصلاح کیفیت محیط؛
- افزایش تنوع قومی و اقتصادی (ساکنان محله)؛
- گردهم آوردن همسایه‌ها؛
- تأمین امنیت بیشتر محله؛
- افزایش مشارکت شهری؛

قابلیت پیاده‌روی و مراکز محله

امکان دسترسی به مرکز محله وابسته به میزان ارتباطی است که می‌توان بین استفاده از مرکز و جمعیت محله به وجود آورد. این عملکرد بیشتر وابسته به بخشی از ساکنانی است که در فاصله پیاده‌روی از مرکز محله سکونت دارند. تعداد جمعیت این جمعیت پیاده باید آنقدری باشد که منبع دائمی تقاضا برای خدمات و کالاهای خرده‌فروشی مرکز را فراهم سازند. وضعیت بازار محلی نظیر درآمد سرانه و رقابت منطقه‌ای (تجارت ملی) پایه‌های جمعیتی مختلفی را برای این تقاضا به وجود می‌آورد.

البته تراکم متوسط جمعیتی که در دسترسی پیاده به مرکز قرار دارند باید چند برابر تراکم از مرکز محله که تراکم زمینه خوانده می‌شود — باشد. در هر محله کم‌تراکم سنتی، تراکم متعارف زمینه حدود ۳۵ نفر در هکتار است. برای این مرکز، متوسطی در حدود ۱۰۰ نفر در هکتار باید هدف برنامه قرار گیرد.

استانداردهای منظر عرصه عمومی^۱

طراحی عرصه‌های عمومی، شامل پیاده‌راه‌ها و دیگر موارد مطبوع عابران پیاده است. تا هم آسایش ساکنین و مراجعان به هر یک از واحدهای همسایگی فراهم شده و هم فرصت گردهم آمدن، تسهیل آمد و شد و جذابیت‌های بصری را فراهم آورند. جزئیات فضای مطبوع عابرین پیاده و قلمروی عمومی می‌تواند تنوع زیاد دانسته باشد. و فقط محدود به نیمکت‌ها و میله‌های نگه‌دارنده دوچرخه، آلاچیق‌ها و دیگر سازه‌های مطبوع و مخازن زباله نمی‌شود.

استانداردها و راهنماهای پیاده‌راه‌ها

- در هر بلوک باید پیاده‌راه‌هایی که در هر طرف از خیابان به هم پیوندند تدارک دیده شود به طوری که هم‌جوار با هم گسترش یابند.
- پیاده‌راه‌های جدید باید دارای حداقل عرض ۱,۵ متر یا مطابق با حداقل استانداردهای شهر باشد و همچنین نباید تیرهای روشنایی یا تیرهای خطوط برق یا مانع دیگری سر راه وجود داشته باشد.
- پیاده‌راه‌ها باید با هم هم‌تراز بوده به مسیرها و معابر پارک‌ها متصل گشته و سیستم گردش پیاده‌های کاملی را فراهم سازد.
- چاله‌های پیرامون درختان و باریکه‌راه‌های محوطه‌سازی شده باید با گیاهان مناسب برای پوشاندن سطح خاک، گیاه کاری شوند.

مبلمان خیابان

الف) استانداردها و راهنماها برای نیمکت‌ها

- در مناطقی که مردم گردهم می‌آیند و یا در مسیرهایی که عابرین زیادی در آن تردد می‌کنند، مانند: جلوی خرده‌فروشی‌ها یا

۱- فرمبندی فراهانی، بهراد و احسان شیرین‌آبادی فراهانی (1393): استانداردها و راهنماهای طراحی، تهران: نشر آذرخش. تهران

ساختمان‌هایی با کاربری‌های مختلط، باید نیمکت‌هایی برای استراحت پیش‌بینی شوند.

- در طول جلوخان خرده‌فروشی‌ها، دست‌کم دو نیمکت باید برای هر طرف از بلوک در نظر گرفته شود.
- نیمکت‌ها باید در فواصل کمتر از ۱۲۰ متری قرار داده شوند. اما اجباری به جانمایی آن‌ها در فواصل منظم وجود ندارد.
- طراحی نیمکت‌ها باید مطابق با مقررات صورت گیرد.
- نیمکت‌ها باید دارای اسکلت و تنه بوده یا از نشستن گاه‌های از جنس استیل یا چدن رنگ شده با پیستوله ساخته شده باشند. نشستن گاه‌ها و تکیه‌گاه‌های چوبی نیز مجازند.
- نیمکت‌ها باید در جوار ورودی ساختمان‌ها یا در طول جداره آن‌ها دیوارهای حفظ شده یا دیوارهای مجزا قرار گیرند. همچنین می‌توانند در گوشه خیابان‌ها، در طول آن‌ها به صورت گروهی یا در پارک‌ها نیز استقرار یابند.

(ب) استانداردها و راهنماهای میله‌های نگهدارنده دوچرخه

- میله‌های نگهدارنده دوچرخه باید مطابق با مقررات و استانداردهای دوچرخه‌سواری شهر باشند. اما توصیه می‌شود، که به صورت «U» شکل باشند.
- میله‌های نگهدارنده دوچرخه باید به صورت گروهی در پهنه‌های سنگفرش شده حاشیه‌های پیاده‌راه و یا به صورت مناسب درون سازه‌های پارکینگ در ابتدای هر مسیر مقابل ساختمان‌های مدنی و درون فضاهای باز تعریف شده دارای مساحت بیش از ۰,۴ هکتار جانمایی گردند.
- هر کدام از میله‌ها نگاهدارنده دوچرخه باید قابلیت نگاه داشتن حداقل دو دوچرخه را داشته باشند.

- میله‌های نگاهدارنده دوچرخه‌ها، باید به لحاظ سطح پایداری و ایمنی در پایه‌های بتونی ثابت محکم شده باشند.
- ج) استانداردها و راهنماهای مخازن زباله و بازیافت
 - مخازن زباله باید در جوار ورودی ساختمان‌ها، در مکان‌های انتخاب شده در طول خیابان و پیاده‌راه‌ها و مسیرهای عبور دوچرخه و در مکان‌های دیگری که توسط صاحبان املاک (ساکنین) مشخص می‌شود قرار گیرند.
 - در مناطق با کاربری مختلط، حداقل باید یک مخزن زباله در محل هر تقاطع قرار گیرد.
 - مخازن زباله باید، بر طبق استانداردهای (بهداشتی) شهر ساخته شوند.
- د) استانداردها و راهنماهای تیرک‌های مهار (موانع برای کنترل حرکت)
 - تیرک‌های مهار (کنترل) هر جا که قرار گیرند باید در ارتفاع ۷۶ تا ۱۰۲ سانتی‌متری، بالاتر از سطح خیابان یا پیاده‌رو باشند به جز در مناطق خدماتی که باید بین ۷۶ تا ۱۲۲ سانتی‌متر باشد.
 - تیرک‌های مهار (کنترل) که دارای چراغ هستند باید بیشتر از ۱۲۲ سانتی‌متر ارتفاع دانسته باشند و باید منبع نوردی‌شان توسط سپری (نورگیر) پوشانده شود تا عابرین را آزار ندهد.
 - تیرک‌های مهار در مناطق خدماتی باید به رنگ زرد ترافیکی باشند، در مناطق دیگر باید به رنگ سیاه یا به رنگ‌های خنثی باشد.
- ه) استانداردها و راهنمای درختان خیابان
 - پیوستگی خیابان، باید از طریق استفاده از درختان که در تمام طول خیابان از اندازه و شکل مشابه برخوردار باشند تقویت شود. به

منظور ایجاد تمایز و برجسته‌نمایی اماکن خاص چون پارک‌های عمومی و میدان‌ها باید از درختانی متفاوت با درختان خیابان استفاده کرد.

- درختان باید در باغچه‌های پیوسته یا ناپیوسته یا در چاله‌های پیرامون درختان، مطابق با استانداردهای خیابان‌های شهر کاشته شوند.

- درختانی که در جلوخان ساختمان‌ها یا فضاهای عمومی قرار می‌گیرند، باید در سن بلوغشان، یک فضا و روزنه که عمودی با فاصله حداقلی ۱۸۳ سانتی‌متری در پیاده‌روها ۴۱۱ سانتی‌متری در راه‌های منتهی به پارکینگ خانه‌ها و راه‌های حمل‌ونقل عمومی و ۴۵۷ سانتی‌متری برای محدوده‌های بارگیری (بارانداز) را دارا باشند.

- در جلوخان خرده‌فروشی‌ها فضاگذاری بین درختان می‌تواند منظم یا بی‌قاعدگی باشد تا مانع دیدن ویتترین‌ها نشود.

نورپردازی

- تمام چراغ‌های خیابان باید به منظور حداقل رساندن نور اضافی طراحی شوند. باید در اماکن مجاور کاربری‌های مسکونی از چراغ‌هایی استفاده می‌شود که دارای سپر کنار خانه‌ای (یعنی سرپوش نورگیر) هستند تا از تابش مستقیم نور به پنجره‌های ساختمان‌های مسکونی جلوگیری شود.

- تمام چراغ‌های خیابان، باید طوری جانمایی شوند که با درختان و پیاده‌راه‌ها سازگار باشند. همچنان باید طوری قرار گیرند که برای تعمیرات احتمالی در دسترس باشند.

- تیرهای چراغ باید به رنگ‌های تیره بوده تا از نمایان بودن (به چشم خوردن) آن‌ها کاسته شود.

- تیرهای چراغ باید از جنس استیل بوده و توسط پیستوله رنگ شده باشد.
- برای تأمین نور مناسب خیابان و انسجام عناصر در طول خیابان باید از ترکیبی از وسایل و ادوات نورپردازی خیابانی برای عابرین پیاده و نورپردازی تقاطع‌ها استفاده شود.
- ارتفاع ادوات نورپردازی، باید طوری طراحی و تنظیم شود که سبب ارتقا مقیاس انسانی معابر نسبت به سایر قسمت‌های قلمرو عمومی شود. و باید در تمام خیابان‌ها مورد استفاده قرار گیرد.
- تمام منابع موجود روشنایی‌هایی که نور زننده یا خیره‌کننده دارند، باید به صورت کامل پوشیده شوند و یا نورهایی زننده و خیره‌کننده باید از طریق تجهیزات روشنایی مخصوص صورت پذیرد. لامپ‌ها و رنگ لامپ‌ها باید با درختان و خیابان سازگاری داشته باشند.

اصول طراحی مراکز محله

- آنچه تا این‌جا در مورد اصول و معیارهای طراحی و برنامه‌ریزی واحد همسایگی و محله‌های مسکونی گفته شد در واقع مبتنی بر اصول نوشهرگرایی استوار بوده است.
- نوشهرگرایی نهضتی است مبتنی بر انسان‌گرایی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری و پیشنهادهای آن از یک‌سو به رفاه و آسایش انسانی باز می‌گردد و از سوی دیگر انطباق با محیط‌زیست که مراعات این دو شهرهای قابل زیستی را رقم می‌زنند.
- مهم‌ترین اصول نوشهرگرایی عبارتند از:
- ۱- قابلیت پیاده‌روی: بیشتر خدمات موردنیاز روزانه در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده از خانه یا محل کار قابل دسترس باشند.

- ۲- طراحی خیابان دوستدار پیاده: خیابان‌های کم‌عرض با پیاده‌روهای عریض با ترافیک آرام و فضای سبز خیابانی بدون پارکینگ در حاشیه خیابان‌ها
- طراحی خیابان‌های گردگاهی عاری از اتومبیل به‌ویژه در مراکز شهری، با تأکید بر حرکت دوچرخه.
- شبکه پیاده‌روهای عریض، سبز با کیفیت خوب پوشش کف برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری
- تنوع کاربری‌های مختلط، سازگار برای تأمین نیازهای ساکنین و ایجاد فضاهای سرزنده.
- مسکن مختلط، با تراکم‌های مختلف، کم، متوسط و زیاد به منظور ایجاد تنوع فضایی و اختلاط اجتماعی

ویژگی‌های طراحی محله نوساز گرای^۱

هر اجتماع شهری محله یا ناحیه (همستان) دارای یک مرکز است. این مرکز اغلب به صورت میدان یا تقاطع است و یا یک ایستگاه اتوبوس یا مترو، مانند میدان هفت حوض در نارمک تهران و گاهی به صورت خطی است مانند خیابان اصلی نازی‌آباد تهران یا کوی نصر (گیشا) که اغلب به علت پیاده‌روهای کم‌عرض و اختلاط فعالیت‌ها و کاربری‌ها مختلف و ناسازگار دچار تنگنای فضایی هستند. در واقع خرید و گردش اهالی محله این تنگنا به علت حجم زیاد آمدورفت، ترافیک به‌ویژه پارکینگ کنار خیابان‌ها حداکثر می‌رسد و در نتیجه کیفیت محیطی مرکز ناحیه یا محله به حداقل کاهش می‌یابد و فضای موجود قابلیت پذیرش افراد جامعه را ندارد: به‌طوری که حرکت در پیاده‌روها با دشواری مواجه می‌شود. در نتیجه بسیاری از اهالی در استفاده از فضای عمومی منصرف شده و به محل دیگری خارج از

۱- . صرافی، مظفر (1393) اندیشه‌های نو در برنامه‌ریزی شهری، انتشارات شورای اسلامی شهر تهران نشر: قبادیانی، تهران

حوزه محله یا ناحیه مسکونی مراجعه می‌کنند.

- شرط اول تأمین چنین فضاهایی تعریض پیاده‌روها و طراحی کف پیاده‌رو و جدول به اندازه و پوشش مناسب آن‌هاست.
- از آنجایی که همواره امکان ایجاد چنین فضایی به آسانی مقدور و ممکن نمی‌گردد. بنابراین باید با تمهیداتی خاص اندیشید تا بتوان این فضاها پدید آورد. (ترجمه راه‌حل‌های عملی تأمین فضا برای مراکز محله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
 - ۱- پیاده کردن خیابان از طریق بستن مسیر به روی اتومبیل‌ها و موتورها و ایجاد یک مسیر پیاده‌راه در سطح خیابان محلی یا در ساعات خرید و گردش معمولی عصر و ابتدای شب که ساکنین محل برای خرید و گردش و رستوران به مرکز محله رجوع می‌کنند.
 - ۲- ایجاد فضا از طریق ساختن پاساژهای تجاری / خدماتی گشوده و باز کردن فضای بسته فروشگاه‌ها و مغازه‌های برای حرکت راحت ورود و خروج عابرین محل.
- پاک‌سازی پیاده‌روهای مرکز محله از عناصر مزاحم و ایست زائد مانند علایم و تابلوها و کیوسک‌ها و جعبه‌های برق و تلفن و سایر تأسیسات.
- پوشانیدن سطح جوب‌ها و آبروها به منظور گشایش در فضا برای حرکت راحت و هم‌سطح کردن پیاده‌روها و خیابان با برداشتن جدول و بقیه آن به عنوان حدفاصل. البته هرچند این کارها با مدیریت درست قابل اداره می‌باشد، اما باید پذیرفت که با کوچک‌ترین تعللی فضا توسط دست‌فروش‌ها و سد معبر مغازه‌ها و نصب تابلو و علایم دچار تنگنا خواهد شد.
- بنابراین مناسب‌ترین شیوه برای تأمین فضای مرکز محله و ناحیه

مسکونی تهیه ضوابط و مقررات ساخت و ساز تجاری و خدماتی با رعایت عقب‌نشینی کافی از بر خیابان‌ها است با این روش به تدریج به عرض پیاده‌روها افزوده خواهد شد.

- در محل تقاطع خیابان‌ها و بدنه میدان‌ها این عقب‌نشینی با ایجاد پخی‌های وسیع و ورودی‌های بزرگ تا حدودی تأمین خواهد شد.

تراکم مسکونی

مسکن شهری از نظر نوع و تراکم مسکونی و نیز تعداد طبقات و خانوار ساکن، به چند دسته طبقه‌بندی می‌شود، اما از نظر اجتماعی و جمعیتی، به سه دسته تک خانواری، چند خانواری و مجتمع مسکونی قابل تقسیم است.

مسکن مستقل ویلایی

خانه‌های مستقل جدا از هم که حیاط و فضای باز خصوصی دارند، اعم از کوچک و بزرگ، محل سکونت یک خانوار یا دو خانوار هستند. برخی از این خانه‌ها که در محله‌های قدیمی وجود دارند، دارای تعداد زیادی اتاق هستند. به خانه‌های مستقل نسبتاً بزرگ در بخش‌های جدید شهری در اصطلاح مسکن ویلایی گفته می‌شود. محله‌هایی که تماماً از این نوع خانه‌ها ساخته شده‌اند، جزء منطقه تراکم بسیار کم به شمار می‌روند. اغلب این قبیل خانه‌ها، باغچه و حیاط دارند و در مجموع، محله‌هایی سبز و خرم را در بخش‌هایی از شهر پدید می‌آورند که از هوای مطبوع و آفتاب کافی برخوردارند.

این نوع از خانه‌های شهری در بخش‌های حاشیه روستایی چسبیده به شهر، به شکل خانه‌های روستایی کوچک و در بخش‌های مرفه‌نشین به شکل خانه‌های متوسط و بزرگ اعیانی دیده می‌شوند. در بخش‌های کهن شهر، بقایای خانه‌های مستقل قدیمی وجود دارند

که پس از جابه‌جایی ساکنان اولیه، به تدریج محل سکونت اقبال کم درآمد، فقیر و یا مهاجران گردیده‌اند و کیفیت نخستین خود را از دست داده، رو به فرسودگی نهاده‌اند. در هر اتاق این خانه‌ها گاهی یک خانوار ساکن شده که تراکم جمعیتی زیادی پدید می‌آورد.

خانه‌های نیمه مستقل

بخش‌های میانی شهرهای ایران از خانه‌های مستقل (Row houses) دو سه تا ۴ طبقه تشکیل شده که به‌طور ردیفی در امتداد معابر شهری ساخته شده‌اند. اقتصاد زمین و ساختمان، تأمین مسکن برای خانوارهای جوان، و به‌ویژه اقتصاد مستغلاتی در شهرها، سبب احداث یک یا چند اشکوب جدید، روی طبقه اصلی می‌شود که امروزه این نوع مسکن، در شهرهای کوچک و متوسط و حتی در شهرهای بزرگ بیشتر دیده می‌شود. این نوع خانه‌ها به اندازه‌های بسیار کوچک تا متوسط در قطعاتی منظم از زمین ساخته می‌شوند.

خانه‌های آپارتمانی

بخش عمده‌ای از مسکن شهری در شهرهای بزرگ و متوسط، از نوع آپارتمانی است. خانه‌های آپارتمانی از نظر اندازه واحدها، تعداد اشکوب‌ها و شیوه تقسیمات داخلی انواع دارند. معمولاً در اجتماعات کم درآمد، آپارتمان‌ها کوچک هستند و در آن نواحی که ساکنانش درآمدی متوسط دارند، آپارتمان‌ها بزرگ‌تر و در آن نواحی که ساکنانش درآمد زیاد دارند آپارتمان‌های مدرن و متنوع در معماری احداث می‌شوند. از مشخصات خانه‌های آپارتمانی، استقلال هر واحد در ورودی، و اشتراک در فضاهای مشاعی (طبق قانون آپارتمان‌ها) است. بخش‌های مسکونی آپارتمان‌ها، خاص نواحی با تراکم زیاد شهری هستند. این نواحی خصوصیات اجتماعی و فرهنگی ویژه‌ای دارند که از آن با عنوان شیوه زندگی شهری یاد می‌شود.

مجتمع‌های مسکونی

تجمع تعدادی آپارتمان، در یک بلوک شهری که به شکلی یکپارچه طراحی و ترکیب شده باشند؛ مجتمع‌های مسکونی را پدید می‌آورد. بسیاری از مجتمع‌های مسکونی دارای فضای عمومی مشترکی هستند که مورد استفاده همگانی ساکنان مجتمع قرار می‌گیرد و دیگران حق استفاده و حتی ورود بدان مجموعه را ندارند. به منظور تأمین حفاظت‌های اجتماعی و ایمنی در مجتمع‌های مسکونی، برای هریک، محوطه ورودی و پارکینگ اختصاصی در نظر گرفته می‌شود.

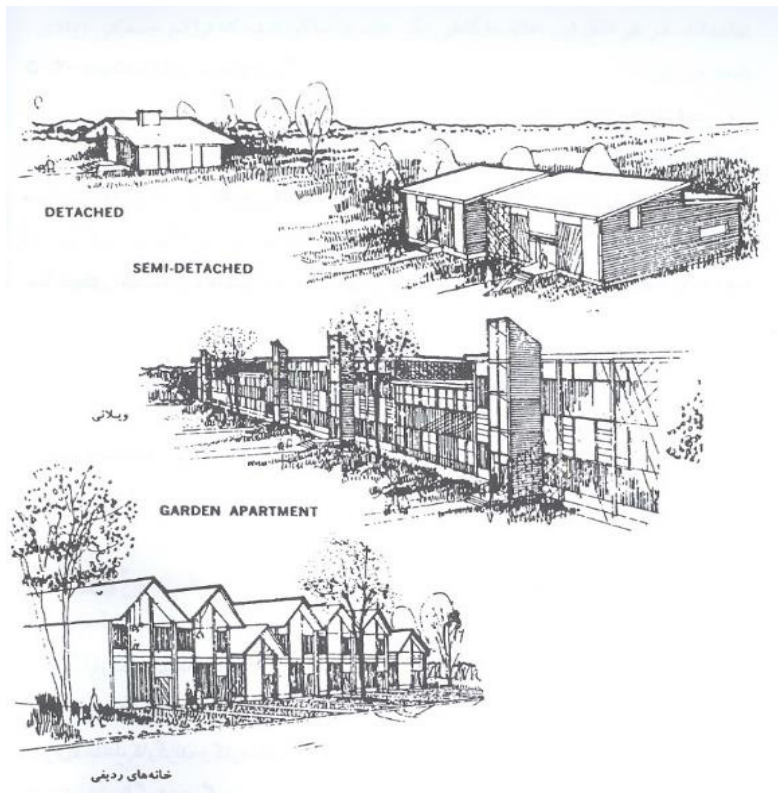
البته ممکن است یک مجتمع، تماماً از خانه‌های ویلایی مستقل یا آپارتمان‌هایی با طبقات ۲ تا ۸ یا حتی بیشتر شکل بگیرد. برخی از مجتمع‌های مسکونی، بسیار بزرگ و پرتراکم هستند مانند مجتمع اکباتان در تهران، که به اندازه یک شهر ۱۰۰ هزار نفری جمعیت دارد.

برج

به آپارتمان‌های بلندمرتبه بیش از ده اشکوب، اصطلاحاً برج گفته می‌شود. معمولاً آپارتمان‌های بلندمرتبه در آن نواحی از شهر که قیمت زمین در آنجا بسیار گران، و تراکم نیز زیاد است، احداث می‌شوند. در این برج‌ها، طبقات کم درآمد و متوسط درآمد شهری، مانند کارگران و کارمندان سکنی می‌گیرند. مانند دولت‌آباد و شهرک شوش در تهران اما در شهرهای بزرگ (کلان‌شهرها) مانند تهران، الگوی دیگری از برج‌سازی شکل گرفته است که عکس آنچه گفته شد، پنداشته می‌شود. یعنی در نواحی مرفه نشین، که قدرت اقتصادی ساکنان و قیمت زمین، بسیار زیاد است، آپارتمان‌های بلندمرتبه بسیار مدرن برای استفاده طبقات پردرآمد شهری احداث می‌گردد. برج‌های اسکان و شهرک غرب در تهران از جمله نمونه‌های این سخن می‌باشند. در سال‌های اخیر در نواحی ویلایی خوش آب‌وهوای شهرها نیز به علت گرانی زمین

و تقاضای زیاد، برج‌سازی رواج یافته است که این نوع برج‌ها با وضعیت مسکونی ویلایی پیرامون خود هماهنگی ندارند و مشکلات خاصی از نظر اشرف، آفتاب - سایه، جریان هوا، تأسیسات زیربنایی و شبکه آمدورفت پدید آورده‌اند.

انواع واحدهای مسکونی



آپارتمان‌های بلند مرتبه



روش محاسبه تراکم مسکونی

تراکم مسکونی نتیجه محاسبه تعداد جمعیت ساکن در اراضی مسکونی یک شهر برحسب هکتار است. مثلاً شهری با وسعت ۳۰۰۰ هکتار و جمعیت ۳۰۰ هزار نفر، دارای تراکم جمعیتی برابر با ۱۰۰ نفر در هکتار است. در صورتی که ۵۰ درصد از اراضی شهر، زیر پوشش کاربری مسکونی باشند، میزان تراکم مسکونی در همان شهر به ۲۰۰ نفر در هکتار می‌رسد.

برای اندازه‌گیری تراکم مسکونی شهرها دو تعریف وجود دارد: یکی

تراکم مسکونی خالص و دیگری تراکم مسکونی ناخالص.

تراکم مسکونی خالص

تراکم مسکونی خالص عبارت است از: محاسبه نسبت میان ساکنان شهر و مساحت زمینی که به واحدهای مسکونی، اختصاص یافته است، برحسب واحد سطح / هکتار.

$$\text{نفر در هکتار} = \frac{\text{تعداد جمعیت ساکنان}}{\text{سطح خالص اراضی مسکونی}}$$

مثلاً در صورتی که سطح خالص تمام خانه‌ها (اراضی مسکونی در یک شهر) یک هزار هکتار و تعداد جمعیت شهر ۳۰۰ هزار نفر باشد، تراکم مسکونی خالص آن شهر معادل ۳۰۰ نفر در هکتار خواهد بود. سطوح اراضی مسکونی، شامل سطح زیربنا، و فضای باز کلیه واحدهای مسکونی شهر است.

تراکم مسکونی ناخالص

تراکم مسکونی ناخالص عبارت است: از محاسبه نسبت تعداد جمعیت ساکن در هر ناحیه، به سطح کل اراضی مسکونی. در این محاسبه، سطح نواحی مسکونی، شامل سطح خالص اراضی مسکونی به اضافه شبکه دسترسی و اراضی خدمات عمومی وابسته به ناحیه مسکونی، است. به عبارت دیگر سطح ناخالص مسکونی، برابر است با سطح کل یک محله یا ناحیه مسکونی.

$$\text{نفر در هکتار} = \frac{\text{تعداد جمعیت ساکنان}}{\text{سطح کلی ناحیه مسکونی}}$$

برای مثال در صورتی که سطح محله‌ها یا نواحی مسکونی همان شهر ۳۰۰ هزار نفری، ۱۵۰۰ هکتار باشد، تراکم مسکونی ناخالص آن معادل ۲۰۰ نفر در هکتار خواهد شد.

تفاضل تراکم مسکونی خالص و ناخالص، نشان‌دهنده میزان فضاهای

عمومی و تسهیلات شهری در نواحی مسکونی یک شهر است و به‌طور مستقیم حاکی از کیفیت زندگی و سکونت در شهرهاست.

تراکم‌های مسکونی ناخالص برحسب تعداد نفر در هکتار به چند دسته تقسیم می‌شوند:

تراکم کم: به نواحی مسکونی با خانه‌های تک خانواری مستقل که یک یا دو طبقه دارند و خانه‌هایی به وسعت بیش از ۲۰۰ مترمربع و دارای تراکم ناخالص مسکونی کمتر از ۱۰۰ نفر در هکتار، تراکم کم گفته می‌شود.

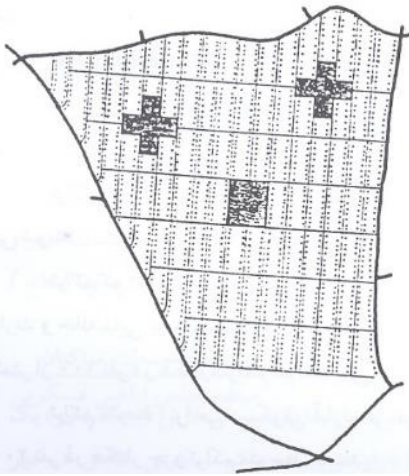
تراکم متوسط: نواحی مسکونی آپارتمانی دو تا چهار طبقه، با جمعیت ۱۰۰ تا ۲۰۰ نفر در هکتار جزو تراکم متوسط هستند.

تراکم زیاد: از نواحی مسکونی آپارتمانی چهار طبقه با جمعیت ۲۰۰ تا ۳۰۰ نفر در هکتار با عنوان تراکم زیاد یاد می‌شود.

مقایسه دو نوع مجتمع مسکونی با تراکم یکسان



تعداد واحد مسکونی: ۱۵۴۶
 وسعت: ۳۰۰ هکتار
 سطح تسهیلات شهری: ۲۸ هکتار، شامل مدرسه
 مسجد و محل کسب و کار
 سطح جاده: ۲۸ هکتار
 سطح فضای باز: ۳۲ هکتار
 سطح مسکونی: ۲۱۲ هکتار



تعداد واحد: ۱۵۴۶
 وسعت: ۳۰۰ هکتار
 سطح تسهیلات: ۲۸ هکتار شامل مدرسه
 مسجد و محل کسب و کار
 سطح جاده‌ها: ۳۲ هکتار
 سطح فضای باز: ۲۸ هکتار
 سطح مسکونی: ۲۱۲ هکتار

تراکم خیلی زیاد: نواحی مسکونی آپارتمانی بیش از چهار طبقه و بلندمرتبه با جمعیت بین ۳۰۰ تا ۶۰۰ نفر در هکتار، دارای تراکم خیلی زیاد محسوب می‌شوند.

سرانه مسکونی

سرانه مسکونی، مقدار زمین مسکونی است که به طور متوسط سهم هر یک از ساکنان شهر می شود. مقیاس اندازه گیری سرانه مسکونی، مترمربع بر نفر است.

سرانه مسکونی ناخالص، عبارت است از سهم هر یک از افراد ساکن در شهر از اراضی ناخالص مسکونی که شامل سطح اراضی مسکونی و کاربری های وابسته به ناحیه مسکونی می شود. مانند: معابر و تسهیلات عمومی داخل نواحی مسکونی.

سرانه مسکونی خالص، عبارت است از: سهم هر یک از افراد ساکن در شهر از اراضی خالص مسکونی.

روش اندازه گیری سرانه مسکونی، عکس روش اندازه گیری تراکم مسکونی است. یعنی: سطح (برحسب مترمربع) تقسیم بر جمعیت ساکن بر حسب نفر.

$$\text{سرانه مسکونی (متر مربع/نفر)} = \frac{\text{مساحت زمین مسکونی (متر مربع)}}{\text{جمعیت ساکن (نفر)}}$$

جمعیت ساکن (نفر)

در سطح هر شهر، سرانه های مسکونی برحسب تراکم های متفاوت تغییر می کند؛ به طوری که در تراکم کم معمولاً سرانه مسکونی زیاد است و در تراکم های زیاد، سرانه مسکونی، بسیار کم خواهد بود. بنابراین سرانه مسکونی و تراکم مسکونی رابطه معکوس دارند. برای سنجش رابطه سرانه مسکونی با تراکم مسکونی، از قاعده زیر نیز می توان استفاده کرد:

$$\text{یک هکتار} = \text{میزان سرانه (مترمربع)} \times \text{میزان تراکم (نفر در هکتار)}$$

طبق رابطه بالت در تراکم کم (۱۰۰ نفر در هکتار) سرانه مسکونی ناخالص برابر با ۱۰۰ مترمربع خواهد بود و در تراکم متوسط (۲۵۰ نفر در هکتار) سرانه مسکونی برابر با ۴۰ مترمربع و در تراکم زیاد (۴۰۰ نفر در

هکتار) سرانه مسکونی به ۲۵ مترمربع می‌رسد. البته این قاعده در تمام بخش‌های شهر صادق نیست، بلکه قاعده‌ای کلی است و صرفاً برای تشخیص رابطه بین سرانه مسکونی و تراکم مسکونی به کار می‌رود. طبق این قاعده، هر قدر تراکم مسکونی افزایش یابد، سرانه مسکونی کاهش می‌یابد.

$$\frac{10000 \text{ m}^2 \text{ (یک هکتار)}}{500 \text{ (نفر در هکتار = تراکم)}} = 20 \text{ m}^2 \text{ سرانه مسکونی}$$

در نواحی مختلف شهر، علی‌رغم تراکم‌های مسکونی گوناگون، ممکن است سرانه‌های مطلوب یا نامطلوبی از نظر سرانه‌های خالص مسکونی وجود داشته باشد. چنان‌که در نواحی پرتراکم آپارتمانی بلندمرتبه، در بخش‌های مرفه نشین شهر که میزان تراکم آن‌ها ۵۰۰ نفر در هکتار است، ممکن است هر خانوار، به اندازه کافی از سطح مسکونی خالص برخوردار باشد و سرانه آن‌ها به بیش از ۵۰ مترمربع برای هر نفر برسد. در حالی که بنا به قاعده بالا معادل ۲۰ مترمربع به دست می‌آید. همان‌طور که گفته شد؛ باید ویژگی هر بخش از شهر مورد بررسی قرار گیرد و به قاعده کلی بسنده نشود.

معیارهای کاربری مسکونی

محل زندگی، مهم‌ترین بخش هر شهر است و بخش عمده‌ای از سطح شهرها به کاربری مسکونی اختصاص یافته است. هر شهرهای کوچک بیش از ۶۰ درصد سطح شهر و در شهرهای بزرگ حدود ۴۰ درصد از شهر زیر پوشش کاربری مسکونی است.

خانه، محلی است که بیشتر وقت انسان در آنجا سپری می‌شود و محل زندگی و آسایش خانواده است. خانه دارای کارکردهای گوناگون اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است و کیفیت و کمیّت فضایی آن نقش مهمی در رضایت افراد جامعه دارد.

الگوی خانه نه تنها در یک کشور، بلکه در یک شهر نیز از نظر فیزیکی اشکال گوناگونی دارد. مهم‌ترین تصمیم در تعیین استانداردهای فضایی یک شهر، تعیین میزان متوسط زمین موردنیاز برای هر خانه یا به بیانی دقیق‌تر، میزان متوسط زمین موردنیاز برای هر نوع مسکن است.

معیار اصلی برای تعیین میزان کاربری مسکونی در شهرسازی و اصولاً در بیشتر کاربری‌های شهری، وابسته به شرایط استفاده‌کنندگان است. برنامه ریزان شهری فقط می‌توانند به کنترل ساختمان و زمین پردازند، اما در واقعیت ویژگی خانوارها بدون توجه به استانداردهای شهرسازی متحول می‌شود؛ به طوری که حتی تعیین تعداد جمعیت یا تعداد خانوار در هر هکتار - که به عنوان یک معیار مهم مورد استفاده قرار می‌گیرد - معمولاً چیزی بیش از یک حدس منطقی نیست.

برای تعیین میزان زمین موردنیاز کاربری مسکونی، باید بین خواست‌ها و هزینه‌ها تعادل برقرار گردد. اما پی بردن به خواست‌های معقولی که بتوان براساس آن‌ها تصمیم‌گیری کرد کاری دشوار است. زیرا به ندرت مشخص می‌شود که چه کسانی خانه‌هایی که ساخته می‌شود، ساکن خواهند شد، یا چه نیازهایی دارند و چگونه این نیازها به علت گسترش تعداد افراد خانواده افزایش می‌یابد؟

حاشیه‌نشینی

سکونتگاه‌های حاشیه‌ای را به دلیل عدم نظارت و کمک دولت، سکونتگاه‌های خودرو و بی‌ضابطه نیز می‌نامند. گاهی به علت سکونت گروه‌های کم درآمد و فقیر، به نام سکونتگاه‌های خلفی نیز شناخته شده‌اند؛ اما به دلیل موقعیت آن‌ها نسب به شهر، از نظر مکانی سکونتگاه‌های حاشیه‌ای خوانده می‌شوند.

سکونتگاه‌های حاشیه‌ای به تدریج با بهبود وضع ساکنان و اتصال

محل به پیکر شهر (تحول شرایط اجتماعی و فیزیکی)، تغییر وضعیت داده، گاهی خود تبدیل به شهری مستقل می‌شوند. از این رو، گاهی آن‌ها را سکونتگاه‌های انتقالی نیز می‌نامند. با این حال، تمام سکونتگاه‌های حاشیه‌ای یک مشخصه عمومی دارند: این سکونتگاه‌ها به‌طور غیرمجاز پدید می‌آیند و به علت غیررسمی بودنشان، از برنامه‌های شهری و خدمات اجتماعی محروم می‌مانند.

روستاهای شهری

به روستاهای کوچکی که پس از گسترش کالبدی شهر به انضمام محدوده شهر در آمده‌اند، روستاهای شهری می‌گویند. این روستاها معمولاً فاقد خدمات هستند، در حالی که توسعه‌های جدید پیرامون آن‌ها وضع مطلوبی دارند.

تاکنون حدود ۱۲۹ روستا در محدوده شهر تهران جذب شهر شده‌اند. حدود ۱۱۰ روستا با جمعیتی حدود ۲۵۰ هزار نفر نیز به محدوده شهر دهلی اضافه شده‌اند. شهر جاکارتا از ارتباط متقابل مجموعه‌ای از این روستاها (Kampungs) تشکیل شده است و از همین رو به بزرگ‌ترین روستای جهان مشهور شده است.

تابلو شماره ۱

نمونه‌هایی از آلونک‌نشینی در جهان

شهر قاهره در سال ۱۹۸۵، نزدیک ۷/۷ میلیون نفر جمعیت داشت که بیش از یک میلیون نفر از جمعیت آن در گورستان‌های شهر سکونت داشتند و در عین حال بسیاری دیگر، شب‌ها را در مساجد شهر می‌گذراندند.

در شهر آنکارا پایتخت ترکیه که در سال ۱۹۸۵ حدود ۲/۹ میلیون نفر جمعیت داشت، نزدیک ۲/۳ میلیون نفر در مناطقی از شهر که به نام چسبه کوندو **Gecekondur** و به معنی ساخت شبانه مشهور است، سکونت دارند.

در شهر بمبئی با ۱۰ میلیون نفر جمعیت، نزدیک ۳/۵ میلیون نفر در آلونک‌هایی سکونت دارند که بسیار متراکم و آلوده‌اند و در هر اتاق ۵ تا ۹ نفر ساکنند. مسکن هیچ‌یک از خانوارها دارای توالت نیست و یک چهارم خانوار حتی به توالت عمومی نیز دسترسی ندارند و از فضای باز اطراف آلونک‌ها استفاده می‌کنند.

در سال ۱۹۸۵ نزدیک نیمی از جمعیت شهر لیما که جمعیتی حدود ۵/۷ میلیون نفر داشت، در آلونک‌های واقع در نواحی شهر (**inner city slums**) به نام **tugrios** و یک چهارم دیگر در توسعه‌های مسکونی غیرمجاز به نام **pueblos jovene** سکونت داشتند. این سکونتگاه‌ها رشدی سریع داشته، اکنون نیز تعداد آن‌ها به ۳۰۰ ناحیه رسیده است. برخی از این سکونتگاه‌ها در مناطق دفن زباله‌ها احداث شده‌اند.

جمعیت مکزیکوسیتی در سال ۱۹۸۵ حدود ۱۷/۳ میلیون نفر بوده است و حداقل ۷ میلیون نفر از این جمعیت در سکونتگاه‌های غیرقانونی و کنترل نشده سکونت دارند.

در سنئول پایتخت کره جنوبی، ۲۰ درصد از ساکنان شهر، حاشیه‌نشین هستند و در کراچی نیمی از سکنه شهر در مسکن غیرقانونی زندگی می‌کنند.

در کلکته نیز ۶۰۰ هزار نفر در پیاده‌روها می‌خوابند.

حاشیه‌نشینی و اسکان غیررسمی در کشورهای در حال توسعه

پدیده بد مسکنی، به آن دسته از مسکن‌های شهری گفته می‌شود که: تراکم بیش از حد دارند و نداشتن تأسیسات کافی، بی‌دوامی مصالح و عدم آسایش ساکنین، از خصایص و ویژگی‌های آنهاست. بد مسکنی، در تمام شهرهای جهان وجود دارد و در کشورهای صنعتی توسعه‌یافته، بیشتر در محلات قدیمی شهر (موسوم به **Down town**) بروز کرده است. در این محلات مهاجران خارجی و رنگین‌پوستان سکونت دارند. بد مسکنی در این کشورها در بافت و بناهای موجود شهرها شکل می‌گیرد. در کشورهای در حال توسعه بد مسکنی از لحاظ شکل و محتوا بسیار متنوع، و از لحاظ ابعاد، بسیار گسترده‌تر از کشورهای صنعتی پیشرفته

است و به اشکال حلبی آباد، زاغه‌نشینی، آلونک‌نشینی، اتاق‌نشینی، قبرنشینی (در مصر)، پشت‌بام‌نشینی (در هند)، حصیرآباد، قایق‌نشینی (در هن گ‌گنگ) در داخل و خارج شهرها پدید آمده است. بدترین نوع حاشیه‌نشینی، زاغه‌نشینی و آلونک‌نشینی است که از جمله بدترین نوع بدمسکنی محسوب می‌شوند. در اغلب شهرهای جهان، به‌ویژه شهرهای کشورهای در حال توسعه، به علل گوناگون همچون مهاجرت روستاییان تهیدست، سر برآوردن این نوع مسکن‌ها روزبه‌روز افزایش می‌یابد و مدیریت شهری را با مسائل دشوار روبه‌رو می‌سازند.

این وضعیت گویای مشکل عظیمی است که تمام کشورهای در حال توسعه دست به‌گیری آن هستند و عمومیت آن نشان می‌دهد که از بنیان‌های ساختاری عمیقی نشأت گرفته، فقط به سطح توسعه مربوط نیست. این کشورها در حال گذار از یک مرحله معیشت کشاورزی به نظام صنعتی یا خدماتی هستند و به همین سبب، گرفتار مسائل ساختاری شده‌اند و به سختی می‌توانند با روش‌های سطحی، مسائل این‌چنینی را چاره‌اندیشی نمایند.

بخش عمده‌ای از جمعیت شهرها به علت پایین بودن سطح درآمد سرانه، بیکاری، بی‌سوادی و بی‌مهارتی از مواهب توسعه‌یافتگی بهره‌مند نیستند. این پدیده که آن را کنار گذاشتگی می‌نامند، بخشی از اعضای جامعه را که شغل مناسب و درآمد کافی ندارند و از عهده هزینه‌های مسکن شهری برنیامده، در نتیجه به حاشیه شهر رانده شده و در آلونک‌ها اسکان یافته‌اند، شامل می‌شود.

نحوه نگرش به حاشیه‌نشینی

مشکل مسکن را نمی‌توان از بالا حل کرد، زیرا مشکل مردم است و حل یا حتی رویارویی با آن تنها با خواست و عمل مشخص

خود مردم ممکن است. این عبارت را جیانکالو دی کارلو (Giancalo de Carlo) در سال ۱۹۴۸ در انجمن معماری لندن بیان کرد. در میان مستمعین، دانشجوی جوانی به نام جان ترنر حضور داشت که بعدها همراه با گروهی کوچک، پیشگام نهضت خانه‌سازی خودیار تهیدستان یا کم‌درآمدها شد. ترنر، در کتابی به نام آزادی برای ساخت، دیدگاه خود را درباره استفاده از خانه‌سازی خودیارانه و ارتقای تدریجی مسکن حاشیه‌نشینان با کمک دولت مطرح کرد. او معتقد بود که مسکن، اسم یا شیئی به نام سرپناه نیست، بلکه فعل یا فرایندی زمان‌بر، پویا و تکاملی است. جوهره کتاب وی، آشکارسازی استعداد، انرژی و منابع تهیدستان برای ایجاد و بهبود تدریجی محیط زندگی‌شان بود. همین پیام تونر، موجب راهبرد توانمندسازی شد و نمایندگان کشورهای جهان در سال ۱۹۸۸ در مرکز اسکان بشر سازمان ملل متحد این نظریه را به عنوان راهبرد جهانی سرپناه تا سال ۲۰۰۰ (GSS) پذیرفتند.

اما تا رسیدن به این راهبرد جهانی، راه‌های گوناگونی برای اسکان کم‌درآمدها در کشورهای در حال توسعه اختیار شده است که بررسی نقاط قوت و ضعف آن‌ها آموزنده خواهد بود.

مسکن اجتماعی

گرایش اولیه دولت‌ها در مواجهه با بدمسکنی (به‌ویژه آلونک‌نشینی)، ساختن مسکن متعارف برای آن‌ها و انتقال ساکنان زاغه‌ها و آلونک‌ها به ساختمان‌های جدید بود. این فعالیت معمولاً در پی طرح‌های بازسازی یا نوسازی محلات شهرها (زمانی که برنامه‌های جامعی برای اسکان کم‌درآمدها در دست نیست)، صورت می‌گرفت.

در ایران ساختن کوی نهم آبان (بعد از انقلاب، ۱۳ آبان) در دهه ۱۳۴۰ خورشیدی برای جابه‌جایی زاغه‌نشین‌های داخل شهر تهران، از این‌گونه ساختمان‌ها بود. آن زمان برنامه‌ای برای اسکان مهاجران کم

درآمد جدید، وجود نداشت و به شدت از حضور آنها در محدوده قانونی شهر جلوگیری می‌شد. این رویه مسکن‌سازی برای تهیدستان که به آن مسکن اجتماعی گفته می‌شد، خیلی زود به دلایل ذیل، شکست خورد:

۱- هزینه سنگین سرمایه‌گذاری دولت برای خانه‌سازی؛ در حالی که دولت می‌توانست این سرمایه را برای ایجاد اشتغال کم‌درآمدها صرف کند.

۲- محدود بودن دامنه ساخت مسکن به وسیله دولت؛ این راهی اساسی برای حل مشکل کم‌درآمدها نیست، بلکه تشویقی است برای مهاجرت بی‌خانمان‌ها به شهرها.

۳- مسکنی که در اختیار معدودی کم درآمد گذاشته می‌شود، دارایی ارزشمندی برای آنها محسوب شده و آنها با فروش آن، درآمدی برای ادامه زندگی کسب کرده، مجدداً به آلودک‌نشینی روی می‌آورند.

بررسی موارد گوناگون مسکن اجتماعی در شهرهای مانیل، ریودوژانیرو، بوگوتا و نایروبی مؤید نتایج بالاست. این تجارب، صحت گفتار کارلو را درباره نادرستی حل مشکل مسکن از بالا، به اثبات می‌رساند.

آماده‌سازی زمین

شکست مسکن اجتماعی و به دنبال آن سیاست‌هایی چون تثبیت اجاره‌بها، دولت‌ها را برآن داشت که راه‌های دیگری برای اسکان کم‌درآمدها جست‌وجو کنند. در سال ۱۹۷۰ برنامه جدیدی به نام زمین و خدمات با تأیید و کمک بانک جهانی در کشورهای در حال توسعه رایج شد. سه محور یا هدف این پروژه عبارت بودند از:

۱- پذیرندگی (Affordability)

۲- بازگشت سرمایه (Costrecovery)

۳- تکرار شوندگی (Replicability)

در محور پذیرندگی، با به کارگیری استانداردها و شیوه‌های ساخت مناسب، بهای مسکن در حدی قابل تحمّل برای خانوار پایین آورده می‌شود تا اینکه پرداخت یارانه‌های سنگین دولتی ضرورت نیابد. در این پروژه‌ها بازگشت سرمایه تأمین می‌شود تا امکان تکرار آن‌ها وجود داشته باشد.

در پروژه‌های زمین و خدمات همان‌طور که از نام آن‌ها برمی‌آید، دولت، زمینی فراهم می‌آورد و بهره‌گیری از شبکه زیربنایی حداقل، می‌کوشد هزینه‌های آن را از استفاده‌کنندگان اخذ کند. در این پروژه‌ها از خودیاری ساکنان آینده برای ارتقای کیفیت آلودگی‌ها تا حد مسکن متعارف، بهره گرفته می‌شود.

پروژه زمین - خدمات در دهه ۱۹۷۰ مورد استفاده کامل قرار گرفت و در بیشتر کشورهای در حال توسعه به انجام رسید. اما پس از مدتی کاستی‌های این رویکرد نیز آشکار شد که مهم‌ترین آن‌ها چنین هستند:

- ۱- ناتوانی مدیریتی برای هدایت و ارشاد پروژه‌های مردمی.
- ۲- ناتوانی گروه‌های تهیدست بسیار کم درآمد شهری در پرداخت هزینه‌ها.
- ۳- مقابله بعضی از گروه‌های موجود آلودکنشینی با پیشرفت پروژه.
- ۴- جدایی گروه‌های تهیدست (بسیار کم درآمد) از نظام موجود برنامه‌ریزی و بازار مالی.

این تجربه به وسیله بانک جهانی، بدین گونه جمع‌بندی شد: برای حل مشکل مسکن کم‌درآمدها، به رابطه استادانه‌تر و هم پیوسته‌تری بین بازار، دولت و خودیاری خانوارها، نیاز است.

رویکرد توانمندسازی

جمع‌بندی نتایج رویکردهای گوناگون در آخر دهه ۱۹۸۰، مرکز اسکان بشر سازمان ملل متحد و برنامه توسعه سازمان ملل متحد بانک جهانی را واداشت که از راهبرد توانمندسازی بهره‌گیرند. این راهبرد در سال ۱۹۸۷ تحت عنوان استراتژی جهانی سرپناه، به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل رسید.

در این رویکرد، سیاست‌های مسکن در چارچوب رویکرد جدیدی که در اقتصاد توسعه شک گرفته بود و نیاز پایه نامیده می‌شد، جای می‌گیرد و با مقولات اجتماعی و اقتصادی توسعه به‌طور یکسان برخورد می‌شود. این بار به‌طور همه‌جانبه کوشش می‌شود پروژه‌های منفرد مسکن برای کم‌درآمدها در رابطه با اقتصاد کلان و برنامه‌های اقتصادی دولت، بازار مالی، و برنامه‌ریزی کالبدی مورد بررسی قرار گیرند. محورهای اصلی این رویکرد عبارتند از:

- ۱- برقراری کامل ارتباط بین بخش مسکن و برنامه‌ریزی کلان اقتصادی.
- ۲- پیوند همه‌جانبه برنامه‌ریزی مسکن با برنامه‌ریزی شهری.
- ۳- جهت‌گیری سیاست‌ها برای تحقق توانمندسازی خانوارها با استفاده از سازمان‌های غیردولتی و سازمان‌های مبتنی بر اجتماعات همچون تشکل‌های خودیار، که با فعالیت‌های دولت و عملکرد بازار همبسته باشند.
- ۴- توجه ویژه به مقولات فقر، محیط‌زیست و بهداشت در برنامه‌های مسکن و یارانه پردازی دولت در مواقع اضطراری به‌طوری که به‌دقت در دست مدیریت قرار گرفته باشد و در عملکرد بازار انحرافی ایجاد نکند.
- ۵- فراهم آوردن شبکه‌های زیربنایی و اعطای حقوق مالکیت در مناطق حاشیه‌نشین موجود.

خانه‌سازی غیررسمی

به دنبال رویکرد جدید توانمندسازی که در واقع از آغاز دهه ۱۹۸۰ ظهور کرد، واژگان جدیدی در متون برنامه‌ریزی مسکن برای کم‌درآمدها، جای خود را باز کردند. خانه‌سازی غیررسمی یکی از این اصطلاحات است که به عرضه غیررسمی زمین و مسکن گفته می‌شود، و منظور این است که همه انواع آلودگی‌ناشینی، رشد خودرو، حاشیه‌نشینی و مانند آنها، به‌طور عمده واکنشی در مقابل برنامه‌ریزی‌ها و مقررات رسمی برنامه‌ریزی شهری و ساختمان است. به بیانی دیگر شیوه‌ای است که مردم تهیدست در تقابل با برنامه‌های رسمی، از پایین، عمل می‌کنند (در مقابل تصمیم‌ها و برنامه‌هایی که برنامه‌ریزان و مدیران شهری، از بالا، اتخاذ می‌کنند). شهرسازان انقلابی به تقویت این جریان کمک کردند، زیرا چنین می‌اندیشیدند که آلودگی، زاغه و حاشیه‌نشینی پدیده‌ای آسیب‌شناسی نیست و برای حل آن نمی‌توان منتظر دگرگونی‌های بنیادی نشست، بلکه با رفع کاستی‌های برنامه‌ریزی مسکن شهری و بهره‌مندی از مشارکت مردم، و همچنین با استفاده از نیروی موجود در بازار غیررسمی برای حل مشکل مسکن تهیدستان شهری (بسیار کم‌درآمدها) می‌توان گام‌های اساسی برداشت. این، بخشی از درون‌زا کردن توسعه است و به همین دلیل نیز واژگان مسکن غیررسمی، به تدریج جایگزینی سایر واژگان پیش گرفته شده است.

منظور از مسکن غیررسمی، هرج‌ومرج در ساخت‌وساز نیست و این جریان به برنامه‌ریزی و مدیریت خاصی نیاز دارد. رها کردن مردم در اقتصادی که در آن قواعد بازار عمل می‌کند، به معنای بدتر شدن اوضاع آنهاست. چنان‌که در آمریکای لاتین به دلیل استفاده از شیوه رهاگذاری، شرایط مسکن و شهرنشینی بدتر شد. حذف کم‌درآمدها از برنامه‌ریزی مسکن و برنامه‌ریزی شهری، چه غفلت‌آمیز (ضوابط و

معیارهای طرح‌های جامع) و چند عمده‌ی (آنارشیستی)، در عمل تفاوتی با یکدیگر ندارند و در نهایت، ناتوانی برنامه‌ریزان شهری و مدیران شهری را در مشارکت برای ساختن جامعه شهری سالم، آشکار می‌سازند. وضعیت سکونتگاه‌های غیررسمی در ایران با دیگر کشورهای جهان به‌طور اساسی متفاوت است. در سایر کشورهای در حال توسعه، سکونتگاه‌های غیررسمی در حلبی‌آبادها گاه به ۵۰ درصد جمعیت شهرها می‌رسد، حال آنکه در سال ۱۳۶۵، مسکن غیرمتعارف در مناطق شهری ایران تنها ۰/۹ درصد از مسکن از تشکیل می‌داده است. در همان سال جمعیت سکونتگاه‌های غیررسمی پیرامون شهر تهران، ۶۷۴ هزار نفر بوده است که اکثر آن‌ها در واحدهای مسکونی ساخته شده از آجر و تیرآهن زندگی می‌کردند. در این سال کل خانوارهای زاغه‌نشین تهران حدود ۲۵۰۰ آلونک بوده است.

گذشته از این‌ها، سازندگان مسکن غیررسمی در ایران، به‌ندرت به تصرف عدوانی یا تصرف بدون پرداخت بهای زمین اقدام می‌کنند. این سازندگان زمین را از بازار غیررسمی خریداری کرده‌اند و فروشندگان زمین معمولاً خرده مالکین و مالکان بزرگ کشاورزی در اطراف شهرها هستند. سازندگان یا خریداران مسکن غیررسمی، اغلب از توان مالی کافی برای تهیه مسکن حداقل با سازه متعارف برخوردارند.

به‌طور مثال: در سکونتگاه غیررسمی اسلامشهر (نزدیک تهران) در مقطع تهیه طرح جامع آن (۱۳۶۴)، متوسط مساحت زمین واحد مسکونی، ۱۲۰ مترمربع و متوسط زیربنای ساختمان آن ۹۰ مترمربع بوده است و حداقل با تیرآهن و آجر ساخته شده است.

در اکبرآباد و سلطان‌آباد، با وجود نزول درآمد واقعی خانوارها در سال‌های ۱۳۶۴ تا ۱۳۷۲ کیفیت مسکن همچنان قابل توجه بوده است. در سال ۱۳۷۳ متوسط قطعات زمین، ۷۵ مترمربع و متوسط سطح زیربنای

ساختمان‌های مسکونی ۶۱ مترمربع و حداقل مصالح استفاده شده از تیرآهن و آجر است. این ارقام از متوسط سطح زیربنای واحدهای مسکونی در بسیاری از کشورهای توسعه یافته بیشتر است. سرانه مسکونی (زیربنای مسکونی) در این سکونتگاه‌ها ۶/۱۰ مترمربع بود، در حالی که سرانه زیربنا در دارالسلام ۵ مترمربع، در دهلی نو ۶/۸ مترمربع، در نایروبی ۱/۵ مترمربع، در پکن ۳/۹ مترمربع، در جاکارتا ۱/۱۰ مترمربع، در رباط ۶ مترمربع و در تونس ۷/۶ مترمربع بوده است.

تجربه نوسازی زاغه‌نشینی در تهران

در سال ۱۳۴۹، نخستین اقدام عملی برای پاک‌سازی برخی زاغه‌نشینی‌های تهران آغاز شد. در این سال، فعالیت معاونت طرح و برنامه‌ریزی شهرداری پایتخت در تهیه ماکت مربوط به وضع موجود گودهای جنوب شهر و تهیه نقشه‌های اجرایی و محاسبات آپارتمانی سه اتاقه گودهای جنوب شهر آغاز گردید و در سال ۱۳۵۰ برخی از نواحی آلونکی شهر تهران تخریب شدند و ساکنان آن‌ها به کوی نهم آبان (۱۳ آبان کنونی) و دولت‌آباد انتقال یافتند.

از سال ۱۳۵۰ به بعد، شهرداری تهران گودهای اطراف خیابان شوش را تخریب کرده و به مراکز خدماتی جدید تبدیل نمود. پارک خزانه (بعثت)، ترمینال خزانه (جنوب) و سازمان موتوری شهرداری تهران از جمله این فعالیت‌ها بودند.

اقدام دیگر که قبل از انقلاب انجام شد، ولی اجرای برنامه‌های مرتبط با آن تاکنون به درازا کشیده شده، مربوط به گود باغ چالی (خانی‌آباد) است. در سال ۱۳۵۴ به علت بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی جنوب تهران، اغلب واحدهای مسکونی واقع در گود مزبور ریزش کردند. شهرداری تهران در چارچوب یک طرح ضربتی، تعدادی از ساکنان آنجا را به شهرک شوش منتقل کرد و بقیه نیز در نمایشگاه بین‌المللی، درون

چادرهایی اسکان یافتند. در سال ۱۳۵۵، طرح خرید ۹۶ هزار مترمربع از اراضی گود تحت عنوان طرح خرید املاک گود باغچالی به تصویب سازمان برنامه و بودجه رسید.

در بررسی زاغه‌نشینی در گودهای آجرپزی جنوب تهران (محور شرق)، عوامل متعددی ضرورت تخریب زاغه‌ها و نقل و انتقال ساکنین را ایجاد می‌نمود که مهم‌ترین آن‌ها عبارت بودند از:

- بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی و پایین بودن کف گودها از سطح اراضی اطراف، به میزان ۴ تا ۱۰ متر که موجب نفوذ آب به داخل منازل و ریزش آن‌ها می‌شد.

- جاری شدن پساب و فاضلاب به دلیل عدم امکان حفر چاه.

افزون بر این مشکلات، مسائل اجتماعی و بهداشتی حادی نیز وجود داشت که ضرورت دخالت کالبدی در منطقه زاغه‌نشینی را ناگزیر می‌کرد.

فعالیت‌های شورای گودنشینان جنوب تهران

در سال ۱۳۵۸ شورای عالی اسکان گودنشینان جنوب تهران تأسیس شد و بازسازی گودها در سطحی وسیع‌تر آغاز گردید. فعالیت شورای عالی اسکان گودنشینان در تهران تا سال ۱۳۶۳ ادامه یافت و بعد از آن شهرداری‌های مناطق مربوطه اقدامات این شورا را دنبال کردند.

شورای گودنشینان جنوب تهران، فعالیت‌های خود را با خرید و تخریب گودهای جنوب تهران شروع کرد و تا سال ۱۳۶۰، حدود ۴۰ درصد از منازل که وضعی نامناسب‌تر داشتند، خریداری و تخریب شدند. این عملیات در ۱۵ گود انجام شد. طولانی شدن مدت اجرای طرح و تخریب بخشی و باقی ماندن بخشی دیگر از منازل، مشکلاتی بسیار پدید آورد که از آن جمله طغیان آب‌های زیرزمینی و چاه‌های فاضلاب بود. به همین سبب شورای عالی اسکان قبل از تخریب بقیه

منازل، همراه با آسفالت کردن کوچه‌ها، به جدول‌گذاری، احداث کانال، تأمین آب آشامیدنی و سرشماری از ساکنان پرداخت. تا سال ۱۳۶۳ با احتساب املاک از قلم افتاده و مغازه‌های به حساب نیامده، جمع واحدهای داخل طرح به ۲۵۲۸ واحد رسیده است که ۲۲۵۱ واحد از آنها (۸۹/۰۴ درصد) خریداری شد و ۲۸۷ واحد (۱۱۳۶ درصد) باقی ماند.

شورای عالی اسکان‌گودنشینان از امکانات و روش‌هایی گوناگون استفاده می‌کرد. برخی از مستأجرین و مالکین، در مساکنی که از طرف وزارت مسکن و سایر نهادها در اختیار شورا گذارده شد (از جمله شهرک شوش و خانی‌آباد) اسکان داده شدند. برخی دیگر از ساکنان گودها نیز برای دریافت مجوز ساخت مسکن و اخذ وام و دریافت زمین به نهادهای ذی‌ربط معرفی شدند.

در مجموع از سال ۱۳۵۸ تا ۱۳۶۸ حدود ۶۱۹۹۴۴۰۰۰۰ ریال از محل اعتبار طرح‌های عمرانی ملی در اختیار شهرداری تهران گذاشته شد، تا تحت عنوان خرید املاک گودهای جنوب تهران به بازسازی گودها پردازد.

زاغه‌نشینی در تهران

نتایج مهمی که از بررسی آلونک‌ها (زاغه‌نشینی) در شهر تهران به دست آمد، به شرح زیر است:

در مجموع تا اول مرداد ۱۳۷۱ در شهر تهران، حدود ۲۵۰۳ آلونک وجود داشت، که جمع ساکنین آن به ۱۳۲۴۳ نفر می‌رسید. بزرگ‌ترین این گودها دارای ۱۰۹۶ آلونک (با ۵۸۷۶ نفر جمعیت) و کوچک‌ترین آن‌ها دارای ۷ آلونک و ۲۳ نفر جمعیت بوده‌اند. از ۲۵۰۳ خانوار ساکن در آلونک‌های شهر تهران، ۸۲۳ خانوار (۳۳ درصد) کارمند دولت و ۵۱ خانوار (۲ درصد) خانواده شهدا بوده، ۱۸۸۹ خانوار (۷۵ درصد) از مردم

عادی بوده‌اند.

نسبت بالای آلودک‌نشینان کارمند در دستگاه‌های دولتی نشانگر دو واقعیت زیر است:

- ۱- بسیاری از آلودک‌نشینان، جذب دستگاه‌های دولتی شده‌اند و بیشتر در مشاغل پایین اداری فعالیت می‌کنند.
 - ۲- جذب حاشیه‌نشینان به بخش رسمی اقتصاد، نتوانسته است آنان را از وضعیت نامساعد حاشیه‌نشینی رهایی دهد.
- اکثر آلودک‌ها در حریم مسیل‌ها و دکل‌های فشار قوی برق، و نیز زمین‌های متروک یا بایر بنا شده‌اند. تعدادی از آلودک‌ها نیز در زمین‌های شخصی افراد که اجازه ساخت نداشته‌اند، احداث شده است. (مانند: زمین‌هایی که در مسیر طرح‌های شهرسازی نظیر بزرگراه‌ها واقعند).

آلودک‌ها را می‌توان به دو دسته منفرد و مجتمع تقسیم کرد. آلودک‌های منفرد بیشتر در مناطق شمالی شهر واقع هستند. (نظیر آلودک مجاور کاخ نیوران که اخیراً تخریب گردید). ولی آلودک‌های مجتمع بیشتر در مناطق جنوبی شهر قرار دارند.

برخی از آلودک‌های موقتی نیز در سطح شهر وجود دارند، که از سوی کارگران ساختمانی در جوار محل کار ایجاد می‌شوند و معمولاً بعد از پایان کار برچیده می‌شوند.

همراه با طولانی شدن مدت اقامت زاغه‌نشینان در زاغه‌ها، و جذب تعداد بیشتری از آنان به بخش رسمی اقتصاد، مرمت زاغه‌ها انجام شده و از مصالح بادوامتر و شیوه‌های بهتری برای ساخت و ترمیم زاغه‌ها استفاده شده است. از همین رو زاغه‌های امروز تهران بیشتر چهره شهرک‌های روستاگونه را دارند تا حلب شهرهای وسیع و بدمنظر.

شیوه اقدامات شهرداری تهران در بازسازی مناطق زاغه‌نشین

- ۱- خریداری و تخریب مناطق زاغه‌نشین و انتقال ساکنین به مجتمع‌های دولتی یا اعطای وام، کمک‌های بلاعوض و زمین برای احداث مسکن (مثل: گودهای جنوب تهران).
- ۲- تخریب آلودگی‌ها و انتقال ساکنین به مجتمع‌های دولتی (مثل: آلودگی‌های شهرآرا و راه‌آهن).
- ۳- تخریب آلودگی و اخراج ساکنین محل، بدون انجام هیچ‌گونه اقدام حمایتی مؤثر (مثل: زاغه‌های واقع در منطقه ۱۵ شهرداری تهران).
- ۴- به رسمیت شناختن مناطق زاغه‌نشین و تلاش برای بهبود محیط آن (مثل خاک سفید تهران پارس).
- ۵- تلاش برای بهبود محیط مناطق زاغه‌نشین بدون به رسمیت شناختن آنها، (مثل: شهرک شهید مطهری و آلودگی‌های یوسف‌آباد).

اسکان مجدد زاغه‌نشینان

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های بازسازی، اسکان زاغه‌نشینان بعد از تخریب یا تغییر وضعیت این مناطق است. در مورد گودهای جنوب با توجه به تخریب حدود ۲۳۰۰ واحد مسکونی، اسکان مجدد گودنشینان، حساسیت خاصی داشت. در ابتدا وزارت مسکن و شهرسازی با توجه به هزینه بسیار زیاد تسطیح و آماده‌سازی اراضی، گودها را غیرقابل سکونت تشخیص داد و به همین دلیل پیشنهاد شد که گودنشینان در منطقه‌ای دیگر اسکان یابند و سازمان زمین شهری، زمین معوض در اختیار شهرداری تهران قرار داد تا به مالکین مسکن تخریب شده واگذار گردد. آنگاه قرار شد که سازمان مسکن، واحدهای مسکونی پیش‌ساخته‌ای را در زمین‌های واگذار شده بسازد و پس از واگذاری، قیمت تمام شده ساختمان را دریافت کند.

در سال ۱۳۶۱ پروژه ایجاد مجموعه مسکونی شهرک مشیریه، از محل اعتبارات طرح آغاز شد، اما به دلیل مناسب نبودن مکان برای سکونت، به واسطه نزدیکی به کارخانه سیمان، قرار شد در آن محل یک مرکز آموزش فنی و حرفه‌ای ساخته شود. با این حال، تصمیمات مربوط به ساخت مساکن به مرحله اجرا در نیامد و مشکلات زیادی برای ساکنین آنجا به وجود آمد و تنها بخشی از گودنشینان به مجتمع‌های که از قبل ساخته شده بود، نظیر شهرک شوش منتقل شدند. اما آن‌ها نیز با مشکلات دیگری مواجه گردیدند. شهرک شوش جزء شهرک‌های دولتی است که قبل از انقلاب به وسیله بانک رهنی در جنوب تهران ساخته شد و بعد از ریزش منازل در گود باغچالی، گروهی از گودنشینان به این شهرک انتقال داده شدند.

اسکان مجدد زاغه‌نشینان همواره با موفقیت همراه نبوده است. همان‌طور که پیش از این اشاره شد، اسکان زاغه‌نشینان شهرک حلب شهر در کارگاه مترو، مشکلات آن‌ها را تشدید کرد. رویه کنونی نیز که بدون توجه به چگونگی اسکان مجدد زاغه‌نشینان، محل سکونت آنان ویران می‌شود و آنان از محل اخراج می‌گردند، در نهایت تنها باعث جابه‌جا شدن زاغه‌نشینان از زاغه‌ای به زاغه‌ای دیگر می‌گردد و مشکل زاغه‌نشینان به‌طور ریشه‌ای برطرف نخواهد شد.

طولانی شدن طرح‌ها

طولانی شدن مدت اجرای طرح‌ها به خصوص هنگام تخریب منازل، موجب آسیب‌های فراوانی می‌شود که مسائل ذیل را در پی دارد:

- بازگشت گودنشینان.
- غیرممکن شدن زندگی در گودها به علت تخریب خانه‌های مجاور.
- تبدیل خرابه‌ها به محل توزیع مواد مخدر و سایر انحرافات.

اما آنچه که طرح را طولانی می‌کند تأثیر گرفته از سه عامل زیر است:

- ۱- عدم استقلال دستگاه اجرایی در تأمین بودجه و تصمیم‌گیری.
- ۲- تعداد مراکز تصمیم‌گیری مخصوصاً در سال‌های اول اجرای طرح.
- ۳- بزرگ بودن مقیاس طرح.

هزینه زیاد طرح‌ها

هزینه طرح بازسازی منطقه گودها ۵۶۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده بود، اما تا نیمه اول سال ۱۳۷۱، بالغ بر ۱۵ میلیارد ریال در این منطقه هزینه شد.

عدم مشارکت مردم در مراحل بازسازی

مردم تقریباً در هیچ‌یک از مراحل تصمیم‌گیری، طراحی و اجرای طرح‌های مناطق زاغه‌نشین و اسکان مجدد زاغه‌نشینان مشارکت نداشته‌اند، اگر نمایندگان نیز از سوی مردم انتخاب شده‌اند، در عمل، نقش خویش را فراموش کرده یا از دست داده‌اند. یکی از موانع مشارکت در این حالت خاص، نوع نگرش دستگاه‌های اجرایی به ساکنین چنین مناطقی است. ساکنین معمولاً با نوعی بدبینی و سوءظن ارزیابی می‌شوند و همواره در معرض اتهام هستند.

گم شدن هویت محلات و از بین بردن رفتن الگوهای همسایگی

مناطق زاغه‌نشین، اگر چه استعداد پرورش بزهکاری دارند، معمولاً در این مناطق روابط اجتماعی قوی بین ساکنین حاکم است. این روابط به مرور زمان مستحکم‌تر شده، به محلات و مناطق زاغه‌نشین هویت خاصی می‌بخشد. گاه عمق روابط همسایگی، نظارت اجتماعی خاصی را بر منطقه مستولی می‌سازد که از گسترش بزهکاری، حداقل در آن محیط می‌کاهد. از سوی دیگر نوعی نظام تأمین اجتماعی خودجوش

نیز وجود دارد که از ساکن در مقابل رویدادهای ناگوار و مشکلات گوناگونی حمایت می‌کند.

بازگشت زاغه‌نشینان و ظهور مجدد مناطق زاغه‌نشین

تجربه نشان می‌دهد که پس از انهدام زاغه‌ها در تهران، برخی از زاغه‌نشینان دوباره به محل قبل خود بازگشته‌اند. این جریان نشانه پایداری ریشه‌های ساختی زاغه‌نشینان است. در مواردی نیز انتقال زاغه‌نشینان به محل دیگر، نه تنها موجب از بین رفتن زاغه‌نشینی نشده، بلکه منجر به پیدایش مناطق زاغه‌نشین دیگری گشته است. به عنوان نمونه انتقال برخی از ساکنین حلب شهر تهران پارس به خیابان جوانمرد قصاب دوباره باعث تشکیل زاغه جدیدی شد.

منابع

- آشوری، داریوش، فرهنگ علوم انسانی، داریوش آشوری، نشر مرکز، ۱۳۷۴.
- انجمن شهرسازان آمریکا (۱۳۹۱) استانداردهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری، ترجمه گروه مترجمین کمیته پژوهش توسعه شهری، جامعه مهندسان مشاور ایران، انتشارات آذرخش، تهران.
- بالبو، مارچلو: برنامه‌ریزی شهری و گسیختگی شهر در کشورهای توسعه‌یابند. ترجمه کمال اطهراری، مهندسین مشاور زیستا، ۱۳۷۲.
- بیورکارد، کریدر (۱۳۹۳) استانداردها و راهنماهای طراحی شهری، ترجمه: بهراد فرمپینی فراهانی و احسان شیرین‌آبادی فراهانی، انتشارات آذرخش، تهران.
- پاکزاد، جهانشاه: واحد همسایگی، مجله صفا، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، سال اول، شماره سوم، ۱۳۷۰.
- پین، جفری: ساخت‌وساز مسکن و تفکیک اراضی غیررسمی در کشورهای جهان سوم. ترجمه مهرداد جوهری پور، نشریه آبادی، سال چهارم، شماره ۱۵، سال ۱۳۷۵.
- توسلی، محمود: اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی. جلد دوم، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.
- چرمایف، سرج - کریستوفر، الکساندر: عرصه‌های زندگی خصوصی و زندگی جمعی، ترجمه دکتر منوچهر مزینی. انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۳.
- رابینوویچ، هوناس: کوری چیتیبایا Curitibai، مجله معماری - شهرسازی، دوره ششم، شماره ۴۰۳، شهریور ۱۳۷۵.
- راگون، میشل: شهرسازی و شهر. ترجمه مهندس انور ظهیر. کتابفروشی دانشجویان، تهران، ۱۳۵۳.
- زاهد زاهدانی، سید سعید: حاشیه‌نشینی، انتشارات دانشگاه شیراز، ۱۳۶۹.
- سعیدنیا، احمد: اندیشه‌های خام در شهرسازی، مجله دانشکده هنرهای زیبا، شماره اول: ۱۳۷۴.
- سعیدی رضوانی، نوید - رضا احمدیان: بررسی تجارب بازسازی مناطق زاغه‌نشین شهر تهران، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، وزارت کشور، ۱۳۷۲.
- شهری، جعفر (۱۳۶۹): تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم. جلد اول. مؤسسه خدمات فرهنگی رسا، تهران.
- شیعه، اسماعیل (۱۳۶۹): مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی شهری. دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
- صرافی، مظفر (۱۳۹۳) اندیشه‌های نو در برنامه‌ریزی شهری، انتشارات شورای اسلامی شهر تهران نشر: قبادیانی، تهران
- وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۲، حاشیه‌نشینی در ایران - علل و راه‌حل‌ها، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران. گزارش محله اول.

- وزارت مسکن و شهرسازی، قرارداد تیپ آماده‌سازی زمین برای اسکان، بی‌تاریخ.
- Abrams, Carles: Housing in the Modern World, Faber & Faloer, 1969.
- Brambilla, Robert: For pedestrians onhy, New York, Whitney Library of Design, 1977.
- Claire, W.M.H.: Hand Book on urban planning. VNR, 1973.
- Clinard B. Marshal: Slum and Community Development, The free press, New York, 1966.
- De Chiara, Joseph and Lee Koppelman: Urban Planning and Design Criteria, VNR, 1974.
- Encyclopedia of Urban planning. McGrow – Hill, Inc. 1975.
- Gallion Arthur / Simon Eisner & Stanley Eisner: The Urban Pattern (Sixth Edition). VNR, 1993.

مراکز شهری و فضای مسکونی

کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها)، مشتمل بر ۲۰ جلد موضوع مختلف است که در سال یک‌هزار و چهارصد هجری شمسی منتشر شده است. در این جلد موضوع "مراکز شهری و فضای مسکونی" مورد بحث قرار گرفته است. محتوای این کتاب مشتمل بر مواردی همچون؛ نظام مراکز شهری (الگوی تک مرکزی، الگوی چند مرکزی، سلسله مراتب مراکز شهری، فروشگاه‌ها و بازارهای بزرگ و نوسازی فضاهای مرکزی شهر)، شناخت مسایل و مشکلات مرکز شهر، فضاهای مسکونی و حاشیه‌نشینی می‌باشد.

