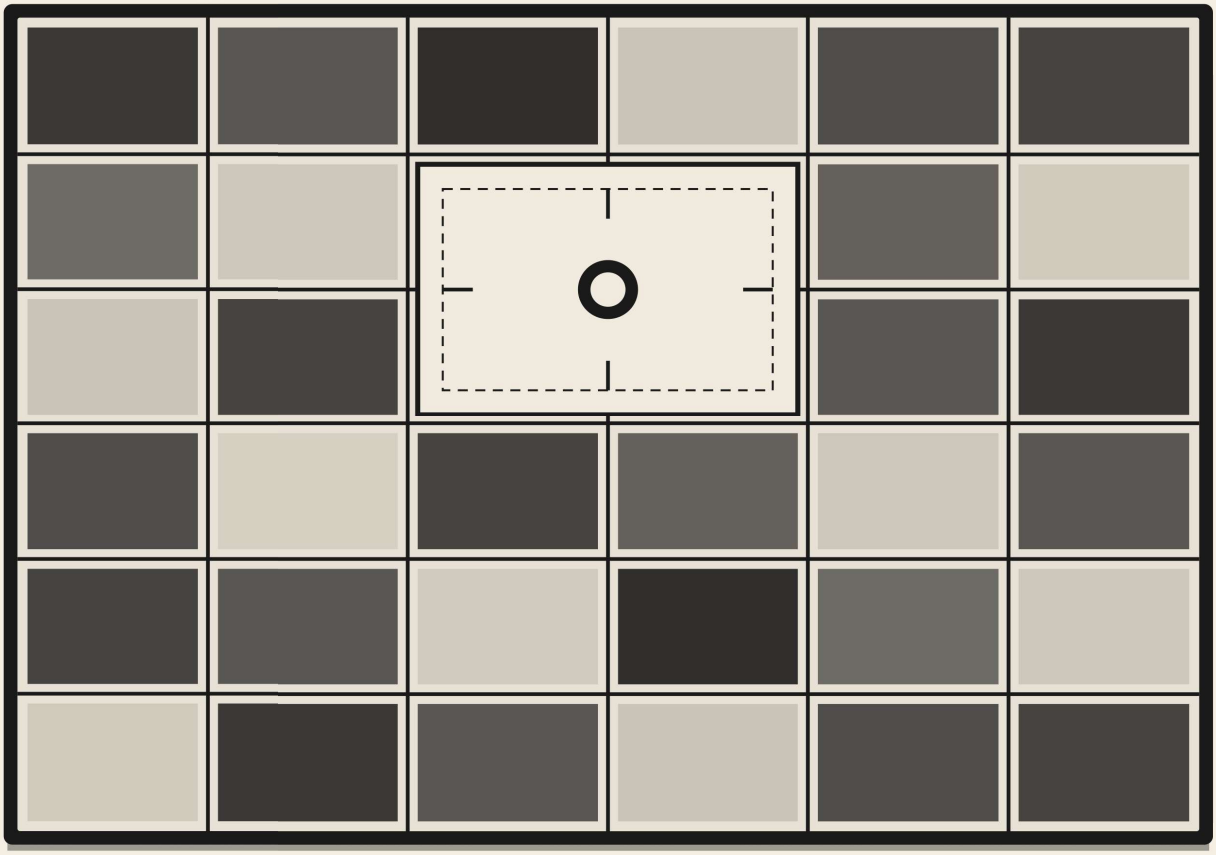
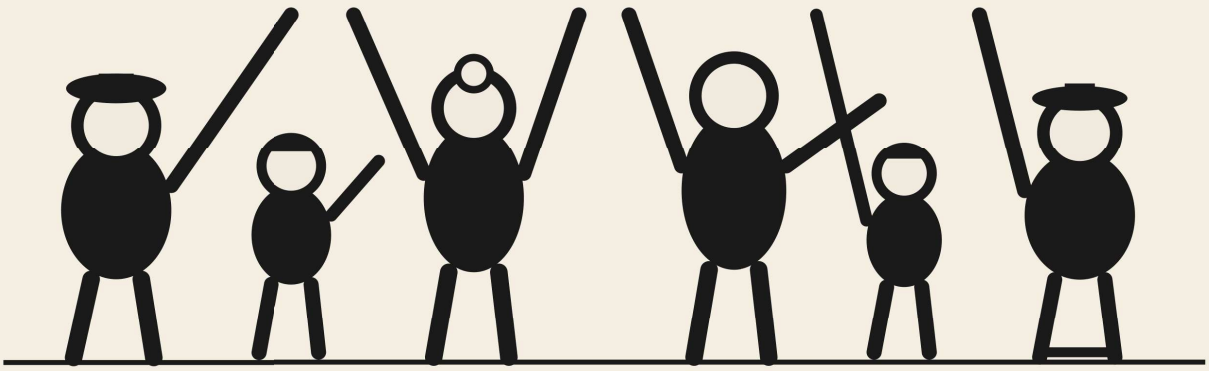
شهرسازی برای همزیستی اجتماعی

نویسنده: هی‌روشی می‌مورا

مترجم: میثم معصومی





都市 共生

به نام خالق هستی

شهرسازی برای همزیستی اجتماعی

فعالیت های منتهی به ساخت و مدیریت شهری، به وسیله خواست و فعالیت فرد فرد شهروندان و بخش‌های خصوصی و عمومی ، شکل می‌گیرد. شهروندی با قدرت بررسی وضعیت شهری و تشخیص مشکلات، و مسئولیت پذیر می‌تواند مسائل را به اشتراک گذارد، و آینده فضای شهری را بهبود بخشد. این شهروند در یک بستر حقوقی مناسب برای تحقق شهری خوب، به عنوان عنصر اصلی شهرسازی نقش ایفا می‌کند. اگر اینگونه باشد، شهرسازی را می‌توان به عنوان سیستمی اجتماعی برای کمک به این فعالیت (شهروندان) باز تعریف نمود.

شناسنامه کتاب
نویسنده: هیروشی میمورا
نام نویسنده به زبان اصلی: 三村浩史
مترجم: میثم معصومی
عنوان کتاب به زبان اصلی: 地域共生の都市計画
عنوان فارسی: شهرسازی برای همزیستی منطقه‌ای
مشخصات نسخه مبنا:
این ترجمه بر اساس ویرایش دوم کتاب، منتشرشده در سال ۲۰۰۵، انجام شده است.
سال انتشار ترجمه: ۱۴۰۵
نوع انتشار: انتشار آزاد و رایگان در راستای ترویج و انتشار آزاد دانش
حق مولف: کلیه حقوق این اثر متعلق به میثم معصومی است. هرگونه استفاده غیرتجاری از این اثر به شرط ذکر منبع آزاد است.

درباره نویسنده

نویسنده: هی رو شی می مورا (Hiroshi MIMURA) ۱۹۳۴ -۲۰۲۴

هی‌روشی می‌مورا، پژوهشگر و استاد برجسته ژاپنی در حوزه شهرسازی، برنامه‌ریزی شهری و برنامه‌ریزی محیط‌های مسکونی، در سال ۱۹۳۴ در شهر واکایاما ژاپن متولد شد. او در سال ۱۹۵۹ دوره کارشناسی ارشد مهندسی را در دانشگاه کیوتو به پایان رساند و پس از مدتی فعالیت در اداره بنگاه‌های عمرانی استان اوساکا، در دانشگاه کیوتو به فعالیت آموزشی و پژوهشی پرداخت. او در سال ۱۹۶۸ با پژوهشی درباره استفاده تفریحی از فضاهای منطقه‌ای، درجه دکتری مهندسی را از دانشگاه کیوتو دریافت کرد.

میمورا از سال ۱۹۶۴ به عضویت هیئت علمی دانشکده مهندسی دانشگاه کیوتو درآمد و در سال ۱۹۸۵ به مقام استادی این دانشگاه رسید. حوزه اصلی فعالیت او، برنامه‌ریزی سکونتگاه‌ها، برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و مطالعه رابطه میان انسان، محیط و فضای زندگی بود. او در پژوهش‌های خود، علاوه بر مسائل کالبدی شهر، به ابعاد اجتماعی و انسانی برنامه‌ریزی شهری، محیط زندگی، مشارکت شهروندان، حفاظت از بافت‌های تاریخی و توسعه جوامع محلی نیز توجه ویژه‌ای داشت.

میمورا پس از بازنشستگی از دانشگاه کیوتو، به عنوان استاد دانشگاه رفاه کانسای و سپس استاد ممتاز دانشگاه کیوتو به فعالیت خود ادامه داد. او همچنین در انجمن معماری ژاپن و انجمن شهرسازی ژاپن مسئولیت‌های علمی و مدیریتی مختلفی بر عهده داشت و در نهادهای مرتبط با سیاست مسکن، حفاظت از میراث فرهنگی، منظر شهری و برنامه‌ریزی شهری کیوتو نیز فعالیت کرد.

از آثار مهم او می‌توان به «سیاست‌های سکونت شهری برای زندگی انسانی» (۱۹۸۰)، «مبانی مطالعات مسکن» (۱۹۸۹) و به‌ویژه کتاب «شهرسازی برای همزیستی اجتماعی» اشاره کرد که نخستین بار در سال ۱۹۹۷ منتشر شد و پس از چندین بار تجدید چاپ در سال ۲۰۰۵ نیز با ویرایش و بازنگری گسترده دوباره منتشر گردید.آثار او در شکل‌گیری نگرشی انسان‌محور و اجتماعی به شهرسازی در ژاپن نقش قابل توجهی داشته‌اند.

درباره مترجم



میثم معصومی (۱۳۵۶-)

پژوهشگر مستقل در حوزه معماری و شهرسازی ژاپن و مؤلف و مترجم آثار تخصصی در زمینه معماری، شهرسازی و تحولات فکری معاصر ژاپن. وی فارغ‌التحصیل رشته معماری از دانشگاه توهوکو، ژاپن، و عضو هیئت علمی دانشگاه تهران در سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ بوده است.

تمرکز پژوهشی و ترجمه‌ای او بر شناخت اندیشه‌ها و تجربه‌های معماری و شهرسازی ژاپن و انتقال این تجربه‌ها به جامعه فارسی‌زبان است. ترجمه حاضر نیز با هدف فراهم کردن دسترسی آزاد پژوهشگران، دانشجویان و علاقه‌مندان فارسی‌زبان به یکی از آثار مهم در زمینه اندیشه و تجربه شهرسازی معاصر ژاپن انجام شده است.

آثار تألیفی و ترجمه‌ای:

نظریه‌های نوین ساخت مسکن، ترجمه، انتشارات شرق، ۱۴۰۳

خوشه‌های نسلی و فکری در معماری معاصر ژاپن، تألیف، کانون معماران معاصر، ۱۴۰۵

رایانامه:
meysam56masoumi@gmail.com
کانال تلگرام:
t.me/machizukuri
صفحه فضای ایکس یا توئیتر سابق:
@meysamma

چرا باید این کتاب را خواند؟

این کتاب یکی از آثار ماندگار در حوزه شهرسازی ژاپن است که از زمان انتشار نخستین چاپ آن، سال‌ها به‌طور پیوسته تجدید چاپ شده و یک بار نیز به‌طور کامل بازنویسی شده است.

می‌مورا در این اثر، **با زبانی روشن و نگاهی جامع**، نظام شهرسازی ژاپن و ابزارهایی را معرفی می‌کند که شهروندان، متخصصان و مدیریت شهری برای ساخت محیط زندگی بهتر در اختیار دارند.

این کتاب **برای شهروندان،** دریچه‌ای به شناخت چگونگی شکل‌گیری شهرها و نقش خود آنان در آینده شهر است؛ **برای دانشجویان** شهرسازی و معماری، تصویری جامع از مفاهیم، ابزارها، نقشه‌ها و روش‌های بیان ایده‌های شهری فراهم می‌کند؛ و **برای متخصصان و مدیران شهری**، تجربه‌ای ارزشمند و دست‌اول از مسیر توسعه شهرسازی ژاپن ارائه می‌دهد.

مطالعه این کتاب، فرصتی است برای **دیدن شهر** نه فقط به‌عنوان مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و خیابان‌ها، بلکه **به‌عنوان بستری برای زندگی، تعامل و همزیستی اجتماعی**.

خشت کوچکی برای فردای شهرهای ایران

خشتِ فردا

جنگ
از کنارِ پنجره می‌گذشت؛
و باد
بوی خاکستر را
با خود می‌برد.

من
تفنگی نداشتم،
اما دستی داشتم
که هنوز
می‌توانست دانه‌ای را
به خاک بسپارد.

کنارِ دیوارِ شکسته،
نهالی کاشتم؛
برای روزی
که باران بازگردد
و شهر
راهِ خانه شدن را بیابد.

از میانِ آوارها
خشتی برداشتم؛
شاید فردا
دیوارِ خانه‌ای شود.

ویرانی
همه چیز را از ما نمی‌گیرد؛
تا وقتی دستی هست
که بسازد،
و انسانی هست
که برای فردا
مسئولیت بپذیرد.

در روزگاری که بحران‌ها و ناامنی‌ها زندگی انسان‌ها و شهرها را تهدید می‌کنند، این پرسش همواره پیش روی ماست که هر یک از ما چگونه می‌توانیم سهم کوچکی در ساختن آینده داشته باشیم.

شاید مترجم یک کتاب نتواند در برابر همه دشواری‌های زمانه کاری بزرگ انجام دهد، اما می‌تواند دانشی را که حاصل تجربه و تلاش دیگران است، گردآوری و در اختیار کسانی قرار دهد که فردا به آن نیاز خواهند داشت.

ترجمه و انتشار رایگان این کتاب درباره تجربه شهرسازی ژاپن، تلاشی کوچک برای فراهم کردن یکی از همان «**خشت‌های فردا**» است؛ خشتی از جنس دانش، تجربه و اندیشه‌ای که شاید در مسیر بازسازی و توسعه شهرهای آینده ایران سودمند واقع شود.

همچنین بازخوردهای شما درباره محتوای کتاب، کیفیت ترجمه و شیوه انتشار رایگان آن برای من بسیار ارزشمند است. دیدگاه‌ها و پیشنهادهای خوانندگان، به من کمک خواهد کرد تا نقاط قوت و کاستی‌های این تجربه را بهتر بشناسم و در ادامه مسیر، ترجمه و انتشار آثار علمی دیگری را با دقت و کیفیت بیشتری دنبال کنم.

انتشار رایگان این کتاب برای من بیش از آنکه یک محصول نهایی باشد، آغاز یک تجربه است؛ تجربه‌ای که تداوم آن تا حد زیادی به میزان استقبال و همراهی مخاطبان وابسته است. از این رو، اگر این کتاب برای شما مفید و ارزشمند بوده و انتشار آزادانه دانش را اقدامی شایسته تداوم می‌دانید، می‌توانید به انتخاب خود، با معرفی کتاب، ارائه بازخورد یا حمایت داوطلبانه، در ادامه این مسیر سهیم باشید.

حمایت داوطلبانه شما برای من تنها یک کمک مالی نیست؛ بلکه می‌تواند نشانه‌ای عینی از ارزشمندی این تلاش و میزان استقبال مخاطبان از چنین پروژه‌ای باشد. این حمایت، در کنار بازخوردها و پیشنهادهای شما، به من کمک خواهد کرد تا بدانم ادامه دادن این مسیر تا چه اندازه برای خوانندگان مفید و مطلوب است و چه اندازه می‌تواند انگیزه‌ای برای آغاز پروژه‌های مشابه و انتشار رایگان آثار علمی دیگری باشد.

اگر تمایل دارید در ادامه این مسیر سهیم باشید، می‌توانید به هر میزان که خود مناسب می‌دانید از این پروژه حمایت کنید. هیچ مبلغ مشخص یا الزامی برای این حمایت در نظر گرفته نشده است و ارزش آن، بیش از میزان مالی، در همراهی و اعتمادی است که از سوی شما دریافت می‌کنم.

علاقه‌مندان می‌توانند حمایت داوطلبانه خود را به شماره کارت زیر واریز نمایند.

۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰ به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

با سپاس فراوان
میثم معصومی
مرداد ۱۴۰۵

فهرست

مقدمه ۱

توسعه محیط مسکونی انسان و شهرسازی

۱ محیط مسکونی انسان معاصر و شهرسازی ۴
۱. گسترش شهرنشینی درجهان ۴
۲. گسترش شهرنشینی و چگونگی مواجه با مشکلات جدید ۵
۳. مدل شهرسازی که به محیط زیست احترام می گذارد ۶
۴. مسائل پیش روی شهرسازی معاصر ۷
۵. افراد دخیل در امر شهرسازی و ماچیزوکوری ۱۰

نظریه های شهرسازی و فرم شهری

۲ شکل شهرهای تمدن‌های باستانی ۱۲
۱. ظهور تمدن شهری ۱۲
۲. شکل شهرهای تمدن های باستانی ۱۴
۳. شهرها و شکل شهرهای قرون وسطا تا رونسانس ۱۷
۴. از شهرهای دوره باراک تا شهرسازی مدرن ۲۰

۳ شهرسازی در دوره مدرن ۲۲
۱. تبارشناسی اندیشه جامعه آرمانی در عصر انقلاب صنعتی ۲۲
۲. نظریه شهرسازی مدرن ۲۶
۳. سیر تحول شهرسازی مدرن ۲۷

برنامه‌ریزی جامع و پایه‌ای شهر

۴ برنامه ریزی شهری و طرح جامع ۳۶
۱. اصول اولیه برنامه ریزی شهری ۳۶
۲. جایگاه برنامه ریزی درشهرسازی ۴۱
۳. طرح جامع در برنامه ریزی شهری ۴۶
۴. برنامه ریزی ساختار فضای شهری ۴۹
۵. پروژه های توسعه شهری و برنامه ریزی شهری ۵۵

۵ برنامه ریزی کاربری اراضی ۵۷
۱. مفهوم کاربری اراضی ۵۷
۲. برنامه ریزی کاربری اراضی: در پاسخ به نیازهای برنامه‌ریزی شهری ۵۸
۳. طرح جامع کاربری اراضی ۶۳

۶ برنامه ریزی فضاهای سبز و پارک ۶۶
۱. انسان و فضای سبز ۶۶
۲. روشهای برنامه ریزی بوستان‌ها و فضای سبز ۷۱

۷ برنامه ریزی حمل و نقل شهری و زیرساخت‌ها ۷۸
۱. نقش برنامه ریزی حمل و نقل در توسعه شهری ۷۸
۲. شناخت میزان ترافیک و نیاز به حمل و نقل ۷۹
۳. برنامه ریزی شهری و ساختار یکپارچه حمل و نقل ۸۲
۴. شبکه راه ها و برنامه‌ریزی فضای خیابان‌ها ۸۸
۵. برنامه‌ریزی چرخه زیرساخت‌های شهری ۹۱

۸ برنامه ریزی پایه منظر و طراحی شهری ۹۴
۱. مفاهیم منظر و چشم انداز ۹۴
۲. سیر تحول نظام اداری مرتبط با منظر ۹۶
۳. درک ساختار فضایی مرتبط با منظر منطقه ای ۹۹
۴. روش تهیه برنامه شکل گیر منظر ۱۰۴

ساماندهی محدوده های شهری و طراحی پهنه های مسکونی

۹ برنامه ریزی گروه اجتماعی و مناطق مسکونی ۱۱۰
۱. جوامع محلی معاصر ۱۱۰
۲. تغییرات و پایداری مناطق مسکونی ۱۱۲
۳. برنامه‌های توسعه مناطق مسکونی ۱۱۶

۱۰ برنامه ریزی توسعه و ساماندهی مناطق شهری ۱۲۱
۱. فضای شهری به عنوان عنصر پایه ای فضا ۱۲۲
۲. روش توسعه مناطق شهری ۱۲۴
۳. نگهداری، بهسازی و توسعه مجدد، دارایی‌های بافت شهری ۱۳۰

۱۱ کنترل اجتماعی بر روی فعالیت های معماری و توسعه شهری ۱۳۸
۱. آزادی و محدودیت در طراحی معماری ۱۳۸
۲. شرایط زمین جهت ساخت و ساخت ۱۳۹
۳. پهنه‌بندی عملکردی و کنترل کاربری ساختمان ۱۴۰
۴. کنترل فرم ساختمانها ۱۴۳

۱۲ شهرسازی ایمن و بازدارنده در برابر سوانح در بافت شهری (مدیریت بحران) ۱۵۱
۱. تامین ایمنی و آرامش ۱۵۱
۲. سازو کار ایجاد و گسترش سوانح طبیعی ۱۵۱
۳. مبانی نظری برنامه‌ریزی مدیریت بحران ۱۵۳
۴. شهرسازی ایمن در برابر سوانح طبیعی ۱۵۶

۱۳ طرح‌های ناحیه‌ای و دیگر انواع برنامه‌ریزی شهری در مقیاس خرد ۱۶۲
۱. سازوکار شهرسازی مشارکتی در محله، «محله‌سازی» یا ماچی‌زوکوری ۱۶۲
۲. نظام طرح‌های ناحیه‌ای ۱۶۴
۳. شیوه‌ها و نظام‌های گوناگون «محله‌سازی مشارکتی(ماچی‌زوکوری)» ۱۶۹
۴. نظام روش‌های هدایت برای تحقق اهداف توسعه و بهسازی شهری ۱۷۵

۱۴ حرکت به سمت شهرسازی برای همزیستی منطقه ای ۱۷۸
۱. مفهوم «همزیستی شهری» ۱۷۸
۲. تغییرات اجتماعی قابل پیشبینی و تاثیرات آن ۱۷۹
۳. آینده شهرسازی در قرن بیست ویکم ۱۸۰
۴. علم شهرسازی و آموزش آن ۱۸۴

مقدمه ای بر ویرایش و بازنویسی دوم:

پس از نخستین انتشار این کتاب در سال ۱۹۹۷، این اثر توسط خوانندگان و علاقه‌مندان مختلف مورد مطالعه قرار گرفت و تاکنون هفت بار تجدید چاپ شده است. با این حال، پس از گذشت هشت سال، با توجه به نیازهای جدید قرن بیست‌ویکم و در شرایطی که جامعه و شهرسازی در حال تجربه تغییرات تاریخی و بنیادین هستند، ویرایش نخست کتاب به‌طور کامل مورد بازنگری قرار گرفت.
در ویرایش دوم، با افزودن مباحث مربوط به معرفی و ارزیابی روش‌های نوین شهرسازی، تلاش شده است کتاب علاوه بر نقش آموزشی، به‌عنوان یک کتاب مرجع (هندبوک) در حوزه شهرسازی نیز قابل استفاده باشد. برای نمونه، مطالبی درباره قانون جدید منظر، اهداف و برنامه‌های اجرایی آن، به این ویرایش افزوده شده است.
امید است این کتاب بتواند برای درک بهتر شهرسازی معاصر توسط شهروندان و دانشجویان، و همچنین به‌عنوان منبعی مرجع برای متخصصان شهرسازی، مورد استفاده قرار گیرد.
مارس ۲۰۰۵

مقدمه ای بر ویرایش اول

تدریس مباحث شهرسازی و ماچیزوکوری (محله‌سازی مشارکتی) در رشته‌هایی مانند عمران، معماری، باغبانی و دیگر رشته‌های مرتبط با ساخت‌وساز، به‌عنوان دروس تخصصی و الزامی مطرح شده است. زیرا تمامی افرادی که در طراحی ساختمان‌ها، احداث زیرساخت‌ها و تأسیسات شهری، یا ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری فعالیت می‌کنند، نیازمند برخورداری از شناختی جامع نسبت به شهرسازی هستند.
با این حال، از نیمه دوم قرن بیستم، فعالیت‌های شهرسازی که پیش‌تر عمدتاً با محوریت متخصصان رشته‌های مرتبط با ساخت‌وساز (مانند رشته‌های اشاره‌شده در بالا) انجام می‌شد، به‌تدریج نیازمند همکاری با متخصصانی از طیف گسترده‌تری از حوزه‌های علمی شد.
هنگامی که یک پروژه توسعه شهری به مرحله اجرا می‌رسد، ضروری است ابعاد مختلف محیط زندگی، از جمله محیط سلامت و بهداشت، محیط زیست و طبیعت، محیط اجتماعی شامل اجتماع، تأمین اجتماعی، فرهنگ و آموزش، هنر، محیط اقتصادی شامل اشتغال، صنعت، بودجه و سرمایه، و همچنین محیط سیاسی شامل مشارکت شهروندان، انتشار اطلاعات، تقسیم قدرت، قانون‌گذاری و دیگر موارد مرتبط، با بهره‌گیری از دانش تخصص‌های مختلف، در قالب یک نظام یکپارچه مورد توجه قرار گیرند.
از این رو، امروزه نیاز به کتابی آموزشی و مشترک احساس می‌شود که بتواند مورد استفاده م**تخصصان رشته‌های مختلف**، **شهروندان** و **داوطلبان** فعالیت‌های شهری قرار گیرد.
این کتاب در پاسخ به چنین نیازی، توسط نویسنده‌ای تدوین شده است که مسئولیت تدریس درس طراحی شهری (درسی مشترک میان رشته‌های مختلف) را در دانشگاه کیوتو بر عهده داشته است. کتاب با تأکید بر آخرین دستاوردهای علمی و با افزودن تعداد زیادی نقشه و جدول، به‌عنوان یک کتاب درسی تهیه شده است.
در این کتاب، ضمن بررسی ساختار اصلی شهرسازی به‌عنوان یک دستاورد اجتماعی، به‌طور هم‌زمان سیاست‌های شهری، ماچیزوکوری (فرآیند مشارکتی شکل‌دهی و توسعه محله‌ها)، روش‌های برنامه‌ریزی شهری و دیدگاه‌های جدید در حوزه شهرسازی معرفی می‌شوند. از این رو، این اثر می‌تواند علاوه بر نقش آموزشی، به‌عنوان نوعی دانشنامه برای متخصصان و فعالان حرفه‌ای حوزه شهرسازی نیز مورد استفاده قرار گیرد.
بدیهی است معرفی جهانی چندرشته‌ای مانند شهرسازی، تنها با تلاش یک نویسنده امکان‌پذیر نیست. در تدوین این کتاب، علاوه بر بهره‌گیری از دستاوردهای علمی متخصصان حوزه‌های مرتبط، از اسناد و مدارک دولت‌های مرکزی و محلی نیز استفاده شده است. همچنین از تجربه‌های حاصل از فعالیت‌های ماچیزوکوری در مناطق مختلف و نیز از مباحث مطرح‌شده در جلسات درس و تعامل با دانشجویان، مطالب بسیاری آموخته‌ام.
در پایان، از تمامی دوستانی که با بازخوانی و اصلاح متن این کتاب، مرا در تکمیل آن یاری کردند، صمیمانه قدردانی می‌کنم.

سخن پایانی ویرایش دوم

تعداد زیاد خوانندگان این کتاب که به هفت بار تجدید چاپ آن انجامید، انگیزه‌ای قوی برای بازنگری و ویرایش دوباره این اثر فراهم کرد. در هشت سالی که از انتشار ویرایش نخست این کتاب می‌گذرد، اینجانب در دانشگاه رفاه اجتماعی کانسای، افتخار انجام پژوهش‌هایی درباره رفاه اجتماعی در محدوده‌های شهری را داشته‌ام. همچنین مسئولیت تدریس دروس «انسان و محیط» و «ساختار محیط شهری» را بر عهده داشته‌ام.
علاوه بر این، در زمینه طراحی و برنامه‌ریزی محیط‌های زندگی با رویکرد حفاظت از فرهنگ سنتی، در مطالعات میدانی و برنامه‌ریزی پروژه‌های مختلف در داخل و خارج از ژاپن مشارکت کرده‌ام. با بهره‌گیری از آموخته‌ها و تجربه‌هایی که در این مدت به دست آورده‌ام، امیدوارم توانسته باشم به نیازها و خواسته‌های گسترده‌تر خوانندگان پاسخ دهم. همچنین در این ویرایش تلاش شده است به پرسش‌ها و دیدگاه‌هایی که از سوی خوانندگان مطرح شده بود نیز پاسخ داده شود.

با این حال، در جریان آغاز نگارش ویرایش جدید، دریافتم که با توجه به تحولات گسترده‌ای که شهرسازی در این فاصله زمانی تجربه کرده است، گردآوری و تنظیم اطلاعات جدید کاری ساده نیست. از این رو، مطالب تازه‌ای که در این کتاب ارائه شده‌اند، حاصل بهره‌گیری از دستاوردهای تعداد زیادی از متخصصان، پژوهشگران، مسئولان دولتی و همچنین تجربه‌های حاصل از فعالیت‌های ماچیزوکوری در مناطق مختلف است.
تلاش شده است این مطالب تا حد امکان دقیق و صحیح ارائه شوند؛ با این حال، چنانچه خوانندگان نکته‌ای نادرست یا نیازمند اصلاح مشاهده کردند، خواهشمند است آن را به اینجانب اطلاع دهند.
در فرآیند تدوین این مطالب، از دیدگاه‌ها و پیشنهادهای ارزشمند دوستان و پژوهشگرانی همچون ماتسواو، ترانیشی، اکودا، سایتو و اومی‌دو بهره فراوان برده‌ام.
در پایان، از سرویراستار انتشارات گاکوگه شوپپان، آقای مائدا، و ویراستار کتاب، خانم ناگائی میهو، که با وجود محدودیت زمانی ناشی از آنکه این اثر به‌عنوان یک کتاب درسی نیازمند آماده‌سازی دقیق و به‌موقع بود، دشواری‌های بسیاری را به دلیل سرعت پایین نگارش اینجانب متحمل شدند، صمیمانه قدردانی می‌کنم.

سخن پایان ویرایش اول

نقطه آغاز نگارش این کتاب
نقطه آغاز این کتاب به سال ۱۹۶۵ بازمی‌گردد؛ سالی که در دانشکده معماری دانشگاه کیوتو، برای نخستین بار رشته «برنامه‌ریزی فضای زندگی در محدوده‌های شهری» ایجاد شد. در آن زمان، مسئولیت تدریس دروس «شناخت شهری» و «طراحی شهری» بر عهده من، که در آن هنگام یک دانشیار جوان و تازه‌کار بودم، گذاشته شد. این فرصت را استاد بزرگوارم، مرحوم استاد نیشی‌یاما (۱۹۱۱–۱۹۹۴)، برای من فراهم کردند.
تا آن زمان، تدریس درس شهرسازی عمدتاً بر عهده دانشکده عمران بود و بیشتر به موضوعات مهندسی شهری، مانند راه‌ها، پل‌ها، راه‌آهن، بنادر و رودخانه‌ها، و همچنین جایگاه مناسب این عناصر در نقش‌آفرینی به‌عنوان اجزای ساختار شهری می‌پرداخت. به عبارت دیگر، سازماندهی تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، هدف اصلی شهرسازی محسوب می‌شد و در کنار آن، موضوعاتی مانند معرفی پهنه‌بندی (زونینگ)، پارک‌ها و زیباسازی شهری نیز از دیگر مباحث شهرسازی آن دوره بود.
در مبحث شهرسازی که قرار بود در دانشکده معماری ارائه شود، تحقیقات استاد نیشی‌یاما و مرحوم استاد تانی (۱۹۲۷–۱۹۶۴) در زمینه مسکن، همسایگی و محیط مسکونی، به‌عنوان نقطه آغاز شکل‌گیری مفهوم «برنامه‌ریزی فضای زندگی» مورد استفاده قرار گرفت و از آنجا توسعه یافت.
در ادامه تلاش شد با افزودن موضوعاتی مانند برنامه‌ریزی زمین‌های مسکونی، محیط مسکونی، سازمان‌های مدیریتی مرتبط با ساخت‌وساز، حفاظت از محیط‌های تاریخی، طراحی شهری و دیگر مباحث مرتبط، سرفصل‌هایی متناسب با رویکرد دانشکده معماری تدوین شود.
از سوی دیگر، همکاران رشته عمران نیز در حوزه‌هایی مانند مهندسی سیستم‌ها، بهبود تأسیسات شهری، طراحی منظر شهری، مهندسی اجتماعی و فرآیندهای برنامه‌ریزی، تلاش‌هایی برای توسعه دانش شهرسازی انجام دادند.
بدین ترتیب، در طول سی سال تدریس من در دانشگاه کیوتو ــ دوره‌ای بسیار طولانی که در خارج از ژاپن شاید باور آن نیز دشوار باشد ــ شهرسازی هم به‌عنوان یک حرفه و فعالیت عملی و هم به‌عنوان یک حوزه علمی، رشد و تحول چشمگیری یافت.
در این دوره، نگرش به شهرسازی نیز تغییر کرد؛ از «برنامه‌ریزی برای ساخت‌وساز» به سوی «جلوگیری از ساخت‌وساز بدون برنامه‌ریزی» و در نهایت به سمت «علم برنامه‌ریزی شرایط تغییر و تحول» حرکت کرد. امروزه، شهرسازی نه‌تنها در حوزه‌های معماری و عمران در حال بازنگری و تحول درونی است، بلکه ورود علوم اجتماعی و انسانی به این حوزه نیز به امری معمول تبدیل شده است. به این ترتیب، شهرسازی در حال تبدیل شدن به دانشی میان‌رشته‌ای است.
اگر این کتاب بتواند انگیزه‌ای برای تقویت چنین حرکتی فراهم کند، موجب خرسندی اینجانب خواهد بود.
نگارش کتابی با موضوع گسترده‌ای مانند شهرسازی، تنها با تکیه بر نتایج تحقیقات و منابع مختلف امکان‌پذیر است. تمامی مطالب این کتاب حاصل آموخته‌هایی است که از تعاملات علمی با انجمن‌های معماری و شهرسازی، مطالعه کتاب‌ها و گزارش‌ها، مشارکت در مطالعات میدانی، حضور در گروه‌های تدوین سیاست‌های برنامه‌ریزی، مباحث مطرح‌شده در سمینارهای گروه پژوهشی اینجانب و همچنین بازخوردهای دانشجویان در کلاس‌های درس به دست آمده است.
همچنین بیشتر تصاویر و نقشه‌های استفاده‌شده در این کتاب از دفترچه‌های برنامه‌ریزی دولت‌های محلی، اسناد سازمان‌های دولتی، گزارش‌های رسمی و کتاب‌های تخصصی استخراج شده‌اند. تلاش شده است در زیر هر تصویر، منبع آن ذکر شود و یا رضایت صاحبان حقوق تألیف و انتشار دریافت گردد. با این حال، در صورت وجود هرگونه نقص یا اشتباه، خواهشمندم خوانندگان گرامی آن را به اینجانب اطلاع دهند.
در مرحله تألیف کتاب، از متخصصان حوزه‌های مختلف درخواست کردم متن کتاب را بررسی کرده و راهنمایی‌های لازم را ارائه دهند. در مباحث کلی شهرسازی، از دیدگاه‌های استاد کاوااوو از دانشگاه کانازاوا؛ در زمینه قانون برنامه‌ریزی شهری و مدیریت ساخت‌وساز، از آقای ترانیشی، رئیس مرکز ایزومی‌کیتا در استان اوزاکا؛ در بخش طراحی و برنامه‌ریزی فضای سبز و پارک‌ها، از خانم ناکایاما، دانشیار دانشگاه دخترانه نارا؛ و در زمینه برنامه‌ریزی محلی و محیط مسکونی، از آقای نیشی‌یاما، دانشیار دانشگاه هنر صنعتی کیوشو، بهره‌مند شدم.
همچنین برای تهیه نقشه‌ها و جداول، از همکاری آقای مانابه، دانشجوی دوره کارشناسی ارشد دانشگاه کیوتو، و برای بخش

حفاظت شهر در برابر آتش‌سوزی، از همکاری آقای کوتانی، از اعضای گروه پژوهشی اینجانب در دانشگاه کیوتو، استفاده کردم.

با این حال، اگر در این کتاب کاستی یا نارسایی وجود داشته باشد، مسئولیت آن به‌طور کامل بر عهده اینجانب است.
در زمان تألیف کتاب، گاهی از زمان برگزاری سمینارهای گروه پژوهشی خود نیز برای پیشبرد نگارش استفاده می‌کردم. در این دوره، دکتر هیگاشی، دانشیار گروه، دو استادیار گروه، خانم کامی‌یوشی و خانم هاشیموتو، و همچنین دانشجویان دوره دکتری، کمک‌های ارزشمندی در اداره سمینارها داشتند. همچنین از خانم آن تاکو، منشی گروه، که در این دوره امور اداری گروه را به‌خوبی مدیریت کردند، صمیمانه تشکر می‌کنم.
از رئیس انتشارات گاکوگه شوپپان که سال‌ها پیش مرا به انتشار این کتاب تشویق کردند، از آقای مائدا، مسئول ویراستاری که از شش سال پیش و از مرحله برنامه‌ریزی اولیه تألیف کتاب تلاش‌های فراوانی انجام دادند، و از خانم سان‌گن که مسئولیت صفحه‌آرایی کتاب را بر عهده داشتند، نهایت سپاسگزاری را دارم.
مایل بودم این کتاب را بسیار زودتر منتشر کنم، اما در نهایت انتشار آن هم‌زمان با زمان بازنشستگی من شد. از همه دوستانی که تا امروز در انتظار انتشار این کتاب بودند، صمیمانه سپاسگزارم.
در پایان، از خانواده‌ام تشکر می‌کنم؛ خانواده‌ای که اگرچه من همواره کار را بر خانواده مقدم داشتم و زمان کمتری را در کنار آنان گذراندم، اما همواره حمایت و همراهی خود را از من دریغ نکردند.

بخش یک: پیشرفت محیط مسکونی انسان و شهرسازی

۱. محیط مسکونی انسان معاصر و شهرسازی

۱,۱. گسترش شهرنشینی درجهان

شهرها به عنوان پایگاه زندگی انسانها، حدود ۵۰۰۰ سال پیش به عنوان دژی برای حکمرانی و تجارت محصولات مازاد کشاورزی که مرهون پیشرفت صنعت کشت و برداشت محصولات کشاورزی بودند، به وجود آمدند. شهرهای بسیاری، به دلایلی مانند، کم شدند حاصلخیزی زمین با تغییر شرایط جوی، بلایای طبیعی و یا جنگ، تخریب شده و یا با از دست دادن موقعیت ارتباطی، از بین رفتند. در تاریخ با شهرهای بسیاری که تبدیل به خرابه ای در بیابان گشتند و یا درحد روستایی کوچک باقی ماندند برخورد می کنیم. از طرف دیگر شهرهای بسیار را نیز می شناسیم، که در یک توسعه انفجاری و در کمتر از یک قرن، از روستایی کوچک تبدیل به کلان شهر می شده اند. وقتی که به فراز و نشیب شهرها در طول تاریخ نگاه می کنیم، شاید دچار یک نوع احساس ناتوانی و ناپایداری شویم. ولی واقعیت این است که نزدیک به نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می کنند و پدیده شهرنشینی سال به سال گسترش می یابد. انسان‌ها به واسطه شهرنشینی از یکطرف ثروتمندترمی‌شوند و از طرف دیگر محکوم به مواجه با مشکلات متعدد شهرنشینی می‌شوند. از این رو برماست که وضعیت شهرهای معاصر را بهبود داده و با انجام توسعه‌های جدید، کیفیت زندگی در شهرها را افزایش دهیم و با افتخار آنها را به نسل‌های آینده بسپاریم.

تعریف اینکه شهرچیست چندان راحت نیست. ولی درباره پایتخت‌ها و شهرهای مهم می‌توان گفت که، آنها مرکز قدرت و سیاست، مرکز تبادلات اقتصادی و مکانی برای فعالیت گروهای اجتماعی، صنعتی و اقتصادی می‌باشند. می‌توان گفت که مکانی برای تجمع جوامع، فعالیت‌های سیاسی، مذهبی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌باشد.

معنا و کارکرد یک اجتماع محله‌ای در کالبد فضاهای زندگی مانند: ساختمان، شهر، خیابان، تاسیسات عمومی متبلور می‌شود. شهرها به عنوان نتیجه فعالیت‌های اجتماعی، به نظر می‌رسد که تا حدودی به صورت طبیعی و خودرو شکل گرفته باشد ولی واقعیت آن است که به وسیله خواست قوی اجتماعی و به صورت برنامه‌ریزی شده به وجود آمده است و چگونگی آن نشانه‌ای از روح دوره‌های مختلف است.

تا به امروز سعی می‌شده است که واقعیت شهرها در مقایسه با روستاها بیان شود. براساس روش زندگی* همواره مقایسه‌ای بین «شهری» و « روستایی یا حومه‌نشین» بودن وجود داشته است. ولی در جامعه امروزی، با پیشرفت، حمل ونقل انسان و کالا و تبادل سریع اطلاعات، مناطقی که ویژگی نیمه شهری و نیمه روستایی دارند گسترش یافته‌اند. از این رو درک درست مقتضیات زمان لازم است.

از طرفی در کشورهایی مانند کشورهای اروپایی و ژاپن که به عنوان کشورهای پیشرفته صنعتی در نیمه اول قرن بیستم هم شهرنشینی در آنها توسعه یافته بود، بعد از جنگ جهانی دوم تلاش زیادی برای باز سازی شهرها آغاز شد. بسیاری از کشورهای اروپایی، تلاش زیادی کردند، تا ضمن احداث مجتمع‌هایی در حومه شهرها و شهرهای جدید و فراهم نمودن زمینه برای گسترش شهرنشینی و توسعه اقتصادی، بازسازی با حفظ آثار تاریخی و ساختار فضای شهری انجام شود. ولی در ژاپن براساس برنامه ساماندهی بازسازی مناطق جنگ زده، کالبد شهرهای قدیمی کاملا متحول شد و اکثر مجتمع‌های احداثی در حومه شهرها، از کیفیت کمی برخوردار بوده و موجب پراکندگی مراکز شهری شدند. این گستردگی تا حدی بود که روستاهای اطراف یا شهرهای اقماری را نیز می‌بلعید. از طرف دیگر در آمریکایی که فضاهای شهری در اثر جنگ جهانی تخریب نشده بودند، با گسترش فرهنگ استفاده از خودرو و پروژهای بزرگ توسعه مجتمع‌های حومه‌ای، قسمت‌های قدیمی شهرها دچار رکود شده، و خطر ویرانی آنها افزایش یافت. برای بازسازی درآمد شهری، در اکثر شهرها پروژه‌های بزرگ توسعه شهری به اجرا درآمد، نیاز عمومی محله‌های قدیمی را از ریشه نابود کرده و خیابان‌های بزرگ و پارکینگ‌های وسیع احداث گردید و شرکت‌های خصوصی انبوه‌ساز، در قسمت‌های قدیمی برج‌های بزرگ اداری تجاری و یا آپارتمان‌های مسکونی بنا می‌کردند. این روش تخریب و ساخت (Scrap and build) فقط محدود به آمریکا نماند و در دیگر کشورهای پیشرفته نیز به اجرا درآمد، و منجر به خروج جمعیت ساکن از مراکز شهر شده و قطع ارتباط با فضای انسانی شهرهای سنتی شد.

افول و تخریب شهرهای داخلی یا اینرسیتی* از دهه ۱۹۷۰ میلادی تبدیل به یک مشکل شد. و از این تاریخ به بعد جلوگیری از تخلیه شهر در شب‌ها و روزهای تعطیل با ایجاد محیطی مختلط از کاربریهای فعالیتی و مسکونی در کنار هم و بازگرداندن مجدد جمعیت ساکن به مراکز شهری، مورد توجه مجدد قرار گرفت، ولی این کار، موضوع ساده‌ای نیست. و متاسفانه در جهت خلاف آن و در جهت ایجاد مراکز تجاری و ادرای به صورت پراکنده در حومه شهرها و ایجاد مراکز مختلط مسکونی کاری جدید حرکت کرده است.

در جامعه امروزی، سوال این است که ما باید چه انتظاری از شهر داشته باشیم؟ بعد از ورود به دهه ۱۹۹۰، رقابت میان شهرها برای ادامه بقا، به طور بی‌سابقه‌ای افزایش یافت. شرکت‌ها، دانشگاه‌ها، و حتی سازمان‌های عمومی نیز، مناطقی که جذابیت بیشتری دارند، و شرایط اقتصادی بهتری دارند را انتخاب کرده و به آنجا نقل مکان می‌کنند. و برعکس دوران صنایع سنگین که شرایط سخت افزاریی مانند، زمین، آب، حمل ونقل، برای انتخاب مکان ایجاد صنعت مورد توجه قرار می‌گرفت، امروزه، قدرت انتشار اطلاعات در شهر، تصویر فرهنگی شهری، تنوع صنایع، تصویر منظر و محیط شهری، به عنوان منابع جاذب یک شهر در حال مطرح شدن هستند.

با محور قرار گرفتن شهروند و سیستم اداری شهر در پیشبرد محله سازی مشارکتی یا ماچیزوکوری، امکان بالابردن کیفیت فضایی زندگی شخصی و بیان فلسفه وجودی افراد به جامعه فراهم شد. تا جایی که ماچیزوکوری تبدیل به یکی از عوامل تدوام بقا در رقابت با شهرهای دیگر در یک محدوده گسترده ای شده است.

مطمئنا در آینده نیز شهرهای پَستی و بلندی‌های زیادی خواهند داشت. همانگونه که در مقابل جنگ سیاستهای صلح جویانه وجود دارد، در مقابل تخریب اضمحلال شهرها ، می‌توان ضمن حفاظت از آثار باستانی، سیاست‌های شهری را اجرا نمود که تعادلی میان فضای‌های مسکونی، اداری تجاری و صنعتی ایجاد نماید. شهرسازی و محله سازی مشارکتی تا ماچیزوکوری، وظیفه اجرایی کردن ایجاد تصویر کالبدی و ساختار فضایی این نوع سیاست‌های شهری را دارد.

اگر شکل شهر و مکان جغرافیایی شهرها در آینده تغییر هم کنند، وظیفه ما این است که تدبیری کنیم، تا با استفاده از سازوکارهای شهرسازی و محله سازی مشارکتی یا ماچیزوکوری و با ایجاد نظم اجتماعی میان شهروندان، شهر را بعنوان یک سرمایه فرهنگی در آوریم. به گونه ای که در فرایند شهرساز در آینده نیز مورد استفاده قرار گیرد.

جدول ۱,۱: درصد تجمع جمعیت در شهرهای بزرگ (با بیش از یک میلیون جمعیت)

کشور	جمعیت شهر بزرگ (هزار نفرA)	جمعیت کشور (هزار نفر B)	درصد تجمع ۱۰۰*(A/B)
هند	۵۱,۲۱۰	۱,۰۲۷,۰۱۵	۵/۰
تایلند	۷,۵۰۷	۶۰,۶۱۷	۱۲/۴
کره جنوبی	۲۱,۳۳۲	۴۵,۹۸۶	۴۶/۴
فلیپین	۵,۶۷۶	۷۶,۴۹۹	۷/۴
مکزیک	۱۲,۳۶۲	۹۷,۴۸۳	۱۳/۱
برزیل	۳۳,۲۸۶	۱۶۹,۷۹۹	۱۹/۶
مثر	۱۲,۳۶۲	۵۹,۳۱۳	۲۰/۸
چین	۷۱,۰۵۸	۱,۲۹۵,۳۳۰	۵/۵
آلمان	۶,۲۸۷	۸۲,۰۱۷	۷/۷
ژاپن	۲۶,۸۵۳	۱۲۶,۹۲۶	۲۱/۲

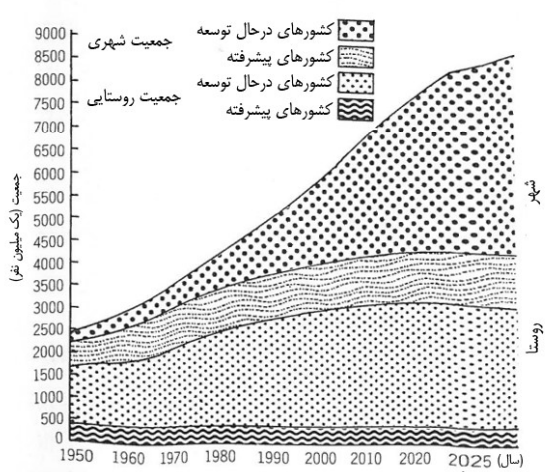
منبع کتاب « سن جمعیت جهان» سال ۲۰۰۳

۲,۱. گسترش شهرنشینی و چگونگی مواجه با مشکلات جدید

در عصر مدرن، مفهوم شهرسازی به عنوان یک وظیفه اجتماعی بیشتر در شهرهای کشورهای پیشرفته و یا مستعمره‌ای به کار گرفته شده است، ولی بعد از جنگ جهانی دوم، شهرسازی در کشورهای جهان سومی که تازه از دست استعمار آزاد شده بودند نیز به عنوان مسئله‌ای جدید، ظهور کرد. درصد رشد جمعیت در این کشورها، بالاتر از کشورهای پیشرفته است و رشد جمعیت شهرنشین آنها بسیار بیشتر (شکل ۱,۱ و جدول ۱,۱). از آنجایی که ساختار صنعتی این کشورها در مرحله توسعه قرار دارد، و زیرساخت‌های اجتماعی از قبیل راه، بندر، شبکه توزیع برق توسعه کافی نیافته است، توسعه شهرها، به عنوان مکانی برای سکونت جمعیت، با تاخیر مواجه شده است. از این رو در اکثر کشورها جمعیت در پایتخت‌ها و بعضا شهرهای بزرگ بشدت متمرکز شده‌اند. بیشتر از آنکه فرصت شغلی مناسبی عامل جذب جمعیت در شهرهای بزرگ باشد، نیروی دافعه‌ای حاصل از تاخیر توسعه تولید و صنعت در مناطق کشاورزی، انگیزه‌ای برای گسترش شهرهای بزرگ شده است. از این رو، در شهرهای بزرگ، کمبود زیرساخت‌های شهری از قبیل آب لوله کشی، راه ، راه آهن، امکانات زندگی، و مسکن بسیار شدید است تا



احداث خانه توسط ساکنان غیر قانونی(بمبی هند)

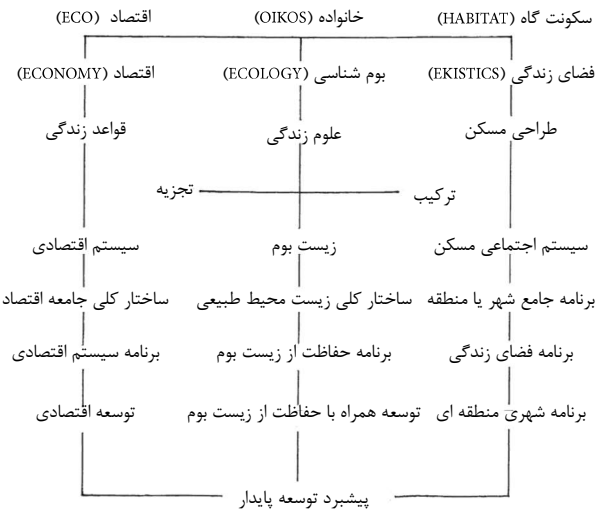


تصویر ۱.۱ گسترش شهرنشینی در جهان (منبع کتاب «جمعیت جهان»

جایی که ساکنان محلات زاغه نشینی* و ساکنان غیر قانونی* چند ده درصد از جمعیت شهرها را تشکیل می‌دهند.
برای حل مشکلات این چنین شهری، نیاز به ایجاد قدرت بهسازی توسط خود ساکنان و شهروندان، به همراه سیاست‌های شهری و نظام برنامه‌ریزی شهری می‌باشد که هردو جزئی از یک نظام متشکل و هماهنگ باشند. برای رسیدن به این نظام هنوز کارهای زیادی باید انجام داد.
در اجلاس محیط زیست که سازمان ملل متحد سال ۱۹۷۲ در سوئد برگزار کرد، مشکل تفاوت در توان اقتصادی کشورهای پیشرفته و درحال توسعه به عبارتی مسئله شمال و جنوب مورد بحث قرار گرفت و توافق شد که برای حل مسئله محیط زیست باید هرکشور سعی کند تا تعادلی میان مناطق شهری و روستایی ایجاد کند. و در اجلاس سکونتگاه انسان (the habitat) سال ۱۹۷۶ کانادا، توافق شد، درهر کشوری چه پیشرفته و چه در حال توسعه، فراهم کردن مسکنی بهداشتی و فرهنگی برای تمام انسانها از حقوق اولیه انسان به حساب آید و برای تحقق این حق، می‌بایست، زمین، خانه، سرمایه، تکنولوژی و امکانات عمومی لازم در قالب سیاست های سکونتگاه انسان (human settlement) * برنامه‌ریزی شده و به مرحله عمل برسد. و همچنین پیرو این جریان، سال ۱۹۸۷ به عنوان سال جهانی مسکن، فعالیتی مشترکی میان کشورهای مختلف برای برنامه‌ریزی مسکن شکل گرفت. در کشورهای درحال توسعه که سرمایه کافی برای تامین مسکن و محیط مسکونی به عنوان سرمایه اجتماعی فراهم نبود، سیاست، شرکت فعال اجتماع محله‌ای ساکنان* در پروژه‌های ماچیزوکوری برای بهبود محیط زیست‌شان و و حمایت‌های مالی و تکنیکی توسط دولت و یا نهادهای عمومی مورد توجه قرار گرفت.
در ضمن نباید فراموش کرد که، در برنامه‌ریزی‌های شهری و سیاست‌های ساخت و ساز، کشورهای درحال توسعه آسیایی و آفریقایی می‌بایست، بدون محدود کردن خود با مثال‌های کشورهای پیشرفته، متناسب با زمینه های فرهنگی خود، برنامه‌ریزی مناسب با شرایط خود را داشته باشند. از این رو نوع رویکرد آنها بسیار اهمیت دارد.

۳,۱. مدل شهرسازی متوازن با محیط‌زیست

همه می‌دانیم که، به علت استفاده بیش از حد از زمین و مصرف بیش از اندازه انرژی در نتیجه افزایش جمعیت، روز به روز از مساحت جنگل‌ها کاسته شده و به مساحت بیابان‌ها افزوده می‌شود. جدیدا با توجه به پیشرفت علم و فراهم شدن امکان بازسازی و پیشبینی شرایط کلی زمین در مقیاس ماکرو، مسائلی از قبیل، افزایش دمای زمین، بالا آمدن سطح آب دریا، تخریب لایه اوزن و افزایش اشعه‌های ماورای بنفش، کم شدن منابع انرژی، کمبود مواد خوراکی، به عنوان مشکلاتی که آینده بشری را تهدید می‌کنند مطرح شده‌اند. در سال ۱۹۹۲ با هدف ایجاد هماهنگی بین المللی برای جلوگیری از تخریب محیط‌زیست در مقیاس کره زمین، به عنوان اساسنامه حفاظت از محیط‌زیست کره زمین، «توافقنامه ریودوژانیرو» و برنامه عملیاتی «آژندای ۲۱» به امضا رسید. در اجلاس سال ۲۰۰۲ محیط زیست کره زمین ژوهانسبورگ، به دلیل عدم موافقت ایالات متحده آمریکا و تقاضای کشورهای درحال توسعه برای تداوم توسعه، توافقی صورت نگرفت. ولی تنکنولوژی در زمینه‌های حفاظت از انرژی و منابع، اختراع روش‌هایی برای استفاده از انرژی‌های تجدید پذیر، روش زندگی که خسارت کمتری به محیط زیست وارد می‌کند، استفاده مجدد از منابع (ریسایکل) پیشرفت نموده است. یکی از موضوعات مهم شهرسازی امروزی چگونگی درنظر گرفتن تفاوت‌های اقلیمی، فرهنگی، و منافع متضاد کشورهای شمال و جنوب، برای یافتن راه حل مناسب می‌باشد.
تغییر جهت به سمت شهرسازی متوازن با محیط زیست یعنی، باید به ساختار شهری یا روستایی فکر کرد که در آن زمین، آب و انرژی مصرفی، بیهوده به حدر نرود. روش تخریب و ساخت شدیدی که امروزه برفضای شهری حاکم است، مورد تجدید نظر قرار گرفته، روش بهادهی به موجودی‌ها، حداقلی کردن زباله‌ها، و استفاده مجدد از منابع و یا استفاده از منابع تجدید پذیر، مانند چوب در سیستم شهری جایگزین شوند. باید سیستم برنامه ریزی شهری جدید، منطبق با نیازهای زندگی روزمره باشد، که در آن علاوه بر موارد بالا با شرایط اقلیمی و وضعیت اقتصادی منطقه نیز منطبق باشد و سلامت و پایداری خاک، آب، هوا و چرخه حیات وحش در فضای شهری نیز در مدیریت و طراحی محیطی آن لحاظ شده باشد.
شعار جهانی «جهانی فکر کنیم و محلی عمل» «Think Globally, Act Locally»که برای تلاش جهانی جهت حفظ محیطزیست در نظر گرفته شده است، بیان کننده این موضوع که لازم است در یک مقیاس کلان وجهانی مسائل مسکن انسان، اقتصاد، محیط زیست به صورت یک پارچه مدنظر قرار گیرد ولی در عمل در هر کشور و هر منطقه، متناسب با شرایط آن محدود، تلاش‌های عملی انجام گیرند، می‌باشد. از این رو کلید اصلی فعالیت‌ها باید براساس تفکر در سطح جهانی و عمل در سطح منطقه باشد (شکل۲,۱).



مفهوم بوم شناسی از لغتی یونانی به معنای اداره ایمن خانه و خانواده (که در ژاپن به آن علم اداره خانه گفته می شود) می آید. و امروزه محیط زیست، فضای زندگی، سیستم جامعه اقتصادی را به صورت یک پارچه توضیح می دهد.

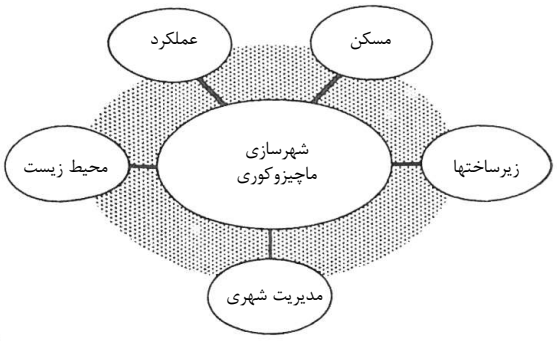
شکل ۲,۱ ساختار برنامه ریزی برای توسعه ای که زیانی به محیط زیست وارد نکند. (منبع: The Good City جزوه درسی پروفسور Igor D. Dergalin استاد دانشگاه پادشاهی استهلم سال ۹۴/۱۹۹۳)

۴,۱
مسائل پیشروی شهرسازی معاصر

هدف مدیریت شهری در درجه اول، تضمین سلامت و فراهم نمودن بستر فعالیت‌های فرهنگی، انسانی و عادلانه فردفرد افراد جامعه به عنوان اعضای تشکیل دهنده جامعه شهروندی می‌باشد. همچنین برای آنکه هر فرد به عنوان حق اولیه‌اش بتواند نیازهای پیشرفته ترش را برآورده نماید، لازم است که شرایط اولیه آن از جنبه‌های اجتماعی، فضایی، و محیطی فراهم شود. مثلا، جستجو برای محیطی سالم وظیفه تک تک شهروندان است، ولی وظیفه تامین مسکن، خدمات حمل‌ونقل عمومی، تامین فضای سبز لازم، حفاظت از هوا و آب پاکیزه، برعهده جامعه شهری می‌باشد.

دردرجه دوم فراهم آوردن بستری است که، شهر، بعنوان یک مرکز منطقه‌ای و جزئی از شبکه کشوری و جهانی، بتواند نقش منحصر به فرد اجتماعی اقتصادی و فرهنگی خود را ایفا نماید. ارزش شهر امروزی، در بزرگی و کوچکی اندازه آن نیست، بلکه حداقل در وجود پیامی منحصر به فرد در فعالیت متعادل شهروندان باشد. برای همین سیاست‌های شهری برای چشم انداز آینده، باید، از زوایای مختلفی شامل، توسعه صنعت و اقتصاد، رفاه اجتماعی و آموزش، مدیریت محیط زیست، فرهنگ و تبادل فرهنگی، مورد بررسی قرار گیرد و به عنوان «مفهوم اساسی شهر» و یا « برنامه اولیه شهر» جمع آوری و تصویب شود.

برای تحقق اهداف اینگونه سیاستگذاری‌ها، وظیفه شهرسازی آماده‌سازی فضای شهر می‌باشد. کالبد شهری و ساختارشهری را انتخاب و مشخص کرده، و با استفاده از تاسیسات حمل و نقل و ارتباطات، و چرخه تبادل کالا، کارایی شهر را بالابرده و نهایتا با حفاظت از محیط زیست طبیعی و محیط تاریخی یک نوع ارزش یا یک وجه جدید از راحتی و لذت بخشی محیط (Amenity) خلق نماید. ماهیت اصلی شهرسازی، در تحقق هماهنگی و یکپارچگی موارد فوق الذکر می‌باشد، که معمولا به عنوان پیش زمینه سیاست های شهرسازی کمتر مورد توجه قرار می گیرند. برای تحقق آن، در این کتاب، مسائل پایه‌ای شهرسازی شهرهای امروزی ژاپن را در چهار چوب پنج مورد زیر دسته‌بندی و توضیح داده می شود (شکل ۳,۱). درضمن جهت اطلاع پنج جهت گیری دولت در سند شورای بررسی تنظیم منابع اجتماعی (سال ۲۰۰۳ میلادی) نیز در ادامه آورده شده است.



شکل ۳,۱ مسائل پایه ای برنامه ریزی شهری

پنج مسئله پایه ای امروز شهرسازی ژاپن

۱ آماده سازی منطقه (شهر) برای رونق بخشی به فعالیت های شهروندان و صنایع.	عملکرد
۲ آماده سازی محیط مسکونی برای آنکه امکان ارائه خدمات رفاهی به ساکنان و اجتماع محلی وجود داشته باشد.	مسکن
۳ آماده سازی تاسیسات زیربنایی برای آنکه استخوان بندی یکنواختی ایجاد شود.	زیرساختها
۴ مدیریت محیط منطقه به صورتی که بهداشت، ایمنی و ثروتها وارزشهای (آمینیتی) پایدار و پیوسته پیشرفت نماید.	محیط زیست
۵ تلاش برای ایجاد ماچیزوکوری که در ان شهروندان، شرکت های خصوصی و دولت همکاری می کنند.	مدیریت شهری

(می مورا ۱۹۹۶)

جهت اطلاع: «طرح چشم انداز احیای شهرها به روش قرن بیست و یکم به صورتی که از پس تغییرات عصر جدید برآمده و محیطی راحت، زیبا و فضای زندگی فعالیت و ارتباط را خلق نماید.

۱) ساخت شهری که همزیستی با محیط زیست را ممکن می کند.
۲) احیای شهرها به نحوی که یک شهر جهانی با قدرت رقابت بنی المللی بالا با حفظ یا ایجاد ویژگی های منحصر به فرد هر شهر.
۳) خلق فضای زیبای شهری که مملو از « منظر زیبا ، فضای سبز» و « فرهنگ محلی»
۴) ساخت شهری، ایمن و آرمش دهنده
۵) مدیریت یکپارچه بخش دولتی و خصوصی برای تحقق چشم انداز آینده شهرها.

(صورت جلسه شورای آماده سازی سرمایه های اجتماعی، سال ۲۰۰۳)

۱. تحرک بخشی به فعالیتهای شهروندان و صنایع

همواره، توسعه صنایع شهر و تامین مطمئن کار و درآمد از سیاست‌های محوری شهری و منطقه‌ای می‌باشد. تحت شرایط اقتصاد جهانی که در سال‌های اخیر حاکم شده است، ساختار صنعت تغییر کرده، و خسارات زیادی بر جوامع محلی تحمیل شده است. تعداد شهرهایی که افول کرده‌اند نیز کم نیست. از این رو استفاده درست از قدرت تولید موجود در منطقه و هموار کردن راه ورود سرمایه برای توسعه‌های موثر، از مهم‌ترین موضوعات مورد توجه مدیریت شهری می‌باشد. شهرسازی، برای استقرار تاسیسات زیربنایی (زیرساختهایی مانند، راه، بندر، آب مصرفی، زمین قابل استفاده) برای اینگونه صنایع مطابق بر خواست سیاست‌های توسعه‌ای تلاش می‌کند. ولی در سال‌های اخیر صنایع شهری در حال تبدیل شدن به صنایع خدماتی و فرهنگی می‌باشند. از این رو وجود، شهرک‌هایی با عملکرد متمرکز {مانند شهرکهای صنعتی. مترجم} باید مورد بازبینی قرار گیرند. شهرک‌هایی که درآنجا جمع زیادی از شرکت‌های کوچک و متوسط، با همکاری با یکدیگر کار می‌کردند. از طرف دیگر جاذبه‌های دیگری مانند، دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی، مطبوعات، مراکز اداری، و سیستم گردشگری مانند، محدوده‌های تاریخی که قابلیت پذیرش گردشگر را دارند، سالن‌های اجتماعات و... وجود دارندکه تاکنون به عنوان صنعت زیاد مورد توجه قرار نمی‌گرفتند، بستر سازی برای این جاذبه‌ها نیز از اولویت‌های شهری به حساب می‌آید. چراکه این جاذبه‌های امکان پیدا کردن شغل جدید را برای شهروندان فراهم می‌کند.

از طرف دیگر در بحث فعالیت‌های شهروندی نیز توجه به مباحث،

آموزش و پرورش، رفاه اجتماعی در منطقه، مدیریت سلامت، تفریح و ورزش، خرید، ماچیزوکوری، حمل ونقل و ارتباطات، افزایش یافته است. شکی نیست که این نیازها به طور طبیعی باعث افزایش نیاز به خدمات شهری می‌شود. از این رو لازم است که پیوند میان فعالیت‌های شهروندان و فعالیت‌های صنعتی افزایش یافته و جانمایی مناسبی بین مشاغل مختلف، مراکز فعالیت شهروندان و مناطق مسکونی ایجاد شود. امروزه می‌توان با انجام شهرسازیی منحصر به فرد و جذاب، به معروفیت نام شهر افزود و ثبات را به بازار آورد و از وجود مهاجران و سرمایه‌های خارجی هم چنین گردشگان سودمندانه استفاده نمود. از طرف دیگر نباید فراموش کرد که شهرسازی تاثیر بسزایی در ماهیت صنعتی شهر دارد. وجود فروشگاه‌های بزرگ و صنایع جهانی هرچند ساختار موجود بر منطقه را به شدت تغییر می‌دهد، از طرف دیگر، معمولا، چرخه حرکت را کوچکتر می‌کند. از این رو، باید توجه داشت که « انجام موفقیت آمیز این تغییرات» کار آسانی نیست.

۲. تحقق سکونت و رفاه اجتماعی در محیطهای مسکونی

مناطق مسکونی، تقریبا نیمی از فضای شهری را به خود اختصاص داده اند. مناطق سنتی وجود دارد که در آنها مخلوطی از کاربری‌های صنعتی تجاری و مسکونی در کنار هم هستند، مناطق صرفا مسکونی در اطراف شهر که اصطلاحا به عنوان شهرک‌های خوابگاهی معروف هستند نیز وجود دارند. در مناطق مسکونی از کودکان تا افراد کهنسال از نسل‌های مختلف هر روزه در کنار هم اجتماع محلی* را پیش برده و مکانی است برای تحقق، آموزش و پرورش، آسایش و امنیت همسایگی، فرهنگ زندگی مانند، مراسم‌ها و دوستی‌ها، رفاه اجتماعی منطقه، بهبود محیط مسکونی، وغیره. در اجتماع محله‌ی مسکونی، نیاز است که همواره ثبات متحرکی حاکم باشد. به وسیله جمعیت ساکن و مهاجر، استهلاک و تجدید بنای خانه‌ها و دیگر تاسیسات زیربنای زندگی، تخریب و بازسازی محیط، توسعه بازار محلی و صنایع محلی و افزودن عملکردهای جدید شهری، می‌تواند، جذابیت و منحصر به فرد بودن منطقه مسکونی را تداوم بخشید.

مسئله کاهش تراکم جمعیتی در قسمت‌های قدیمی شهری یا به عبارتی مرکزشهری، که امروزه مورد توجه قرار گرفته شده است، همراه است با خروج جمعیت ساکن و صنایع محلی و در نتیجه اجتماع محله‌ای که زندگی همسایگی بر پایه آن استوار است، رو به افول می‌رود. در مقابل تغییرات مناطق مسکونی، مهم است که سیاست‌های دقیق مناطق مسکونی که امکان ایجاد ارتباط میان نسل‌های مختلف را فراهم می‌کند به مرحله اجرا برسد و محیط اجتماعی مناسبی که شامل، مهدکودک، محل کار و مسکن است فراهم شود که در آن کهنسالان و معلولان نیز بتوانند تا حدود زیادی براساس سیاست عادی‌سازی* از امکان رفاهی در منزل بهره مند شوند و برای خانواده‌های جوان و شاغل امکان تربیت کودکان فراهم باشد. نیاز است تاخدمات رفاهی که آرامش خاطر جهت تربیت کودک و محیط زندگی همسایگی به صورت برنامه‌ریزی شده فراهم شود.

در شهرسازی هم، با ایجاد هماهنگی میان برنامه‌ریزی رفاه اجتماعی*، یا طرح جامع مسکن* و دیگر برنامه‌های دولتی و همکاری با سازمان‌های مدیریت اجتماعی از قبیل « شورای همکاری محله سازی یا ماچیزوکوری» از محیط مسکونی حفاظت کرده، و در جهت بهبود محیط، برنامه‌های لازم برای توسعه مجددا نوشته می‌شود.

۳. زیرساخت‌های شهری تجلی بخش ساختار شهری متعادل

برای آنکه مناطق مختلف فعالیتی و مناطق مسکونی به صورت یک شهر منسجم سازمان ارگانیک داشته باشند، نیازمند تحقق عملکردهایی مانند، جابجایی انسان، کالا، و اطلاعات یا تامین آب انرژی و عرضه و جابجایی زباله است که، شبکه‌ای چرخه‌ای دارند. شبکه‌های خیابانی و راه آهن، آب شرب و فاضلاب، مخابرات، تامین انرژی و غیره در عین حال که ساختار اصلی فضای شهری را تشکیل می‌دهند به عنوان یک شبکه‌ای ارگانیک به مانند سیستم عصبی و سیستم چرخه شریان و ورید عمل می‌کنند. پایانه‌های مختلف ترافیکی، و یا تاسیسات عرضه و تصفیه شهری نیز به مانند رگ‌ها عمل می‌کنند. از گذشته، برنامه‌ریزی برای ستون فقرات شهری از مهمترین اهداف شهرسازی بوده است. از طرف دیگر این نوع شبکه‌های چرخه‌ای، از محدوده شهر نیز فراتر رفته و تبدیل به قسمتی از یک سیستم شده است. مثلا، شبکه راه‌ها و اطلاعات هریک بخشی از یک شبکه گسترده‌تر می‌باشند. و یا سیستم فاضلاب هم بخشی از سیستم چرخه آب منطقه می‌باشد که تمرکز روی مصرف و فرآوری آب دارد.

درنگاه اول شهرهای ژاپن به مانند مناطق شهری بدون شکل و درهم تنیده دیده می‌شوند ولی، سیستم‌های حمل ونقل و اطلاعات، و شبکه عرضه و دفع با بهروری بسیار بالا عمل می‌کنند. این شبکه‌ها در موقع صوانح طبیعی، نقش تاسیسات حیاتی برای تداوم بقا (لایف لاین) را ایفا می‌کنند. به خاطر داریم که در زلزله‌ای که در ژانویه سال ۱۹۹۵ در منطقه هانشین و آوجی (در ایران به نام زلزله کوبه مشهور است) اتفاق افتاد، موضوع بازسازی لایف لاین از ضروری‌ترین موارد لازم برای احیای مجدد زندگی در منطقه بود.

از تاسیسات زیربنایی شهری، خیابان، شبکه راه آهن، شبکه آبی، تاسیساتی هستند که نقش عمده‌ای در شکل دهی به نظم ساختار فضای شهر دارند. تاسیساتی اساسی مانند راه‌ای اصلی، و کانال‌های آب و غیره، وقتی که احداث می‌شوند به عنوان سرمایه‌های سخت، برای مدتی طولانی، اسکلت تاریخی فضای شهری را شکل می‌دهند. ولی، عملکرد آنها هرگز ثابت نیست. از این رو باید انعطافپذیری لازم را برای ایجاد هماهنگی با نیازهای هر دوره را داشته باشند. مثلا در فضای خیابانی می‌توان هم به عنوان محل عبور خودروها و هم به عنوان فضای بازی برای عابرین پیاده استفاده شود که می‌توان فضا و زمان را تقسیم کرد و عملکردهای مختلفی را در کنار هم‌داشت. و یا رودخانه‌ها و کانال‌های آبی ارتباطی، در پروسه مدرنیته فقط به عنوان کانال آب و یا مجرای تاریک شناخته می‌شدند ولی امروه، عملکردهای محیط زیستی، بصری، پیشگیری از سوانح طبیعی این تاسیسات مورد توجه مجدد قرار گرفته و به عنوان فضاهای مرتبط با آب، برای تحقق ارزش‌های مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرد.

برای برنامه‌ریزی عمومی جهت استفاده از این سرمایه های اجتماعی، ایجاد تعادل و هماهنگی میان محیط زیست، و منظر منطقه لازم است. و یا براساس تجربه وضعیت محیط زیست، خدمات حمل و نقل عمومی

و چگونگی ساختار شهری در شهرهای کم تراکم آمریکای در عصر ماشین، امروزه ساختار شهری متمرکزتر مورد توجه است.

۴.تداوم و بهبود سلامت، امنیت و راحتی و لذت بخشی در محیط اجتماعی

برای مدت طولانی تصور می‌شد که شهرها محیطی انسان ساز و مصنوع هستند و در مقابل روستاها محیطی طبیعی دارند. ولی انسان که زندگی شهری دارد و فعالیت صنعتی انجام می‌دهد نیز یک نوع موجود زنده است و محیط زندگی مشترکی با دیگر موجودات زنده دارد. در روزگاری که قدرت توسعه انسان بسیار بیشتر از قدرت بازسازی طبیعت است، یکی از مسائل مهم چگونگی ایجاد همزیستی با محیط زیست و بنای یک سیستم شهری پایدار است. لازم است که در طراحی شهرها دقت شود تا از سوء استفاده از زمین و آلودگی بیش از اندازه هوا، آب، خاک، گیاهان و غیر جلوگیری شود. لازم است که در تمام فضاهای شهری، مکان زندگی جانوران در نظر گرفته و امکان رشد آنها را فراهم نمود. نباید فقط از سیستم‌های مکانیکی تهویه هوا استفاده کرد و لازم است با استفاده از نسیم رودخانه‌ها و دیگر جریانهای هوای خنک، شهری خنک ایجاد نمود. ایجاد یک سیستم نوین آب شهری با ذخیره کردن آب باران، آب‌های زیر زمینی، آب‌های تصفیه شده را در یک چرخه مناسب، بسیار مهم است. تغییر نگرش نسبت به فضاهای سبز تولیدی به نحوی که شهروندان نیز به کشاورزی و صیادی علاقمند گشته و بتوانند آن را تجربه کنند نیز از موضوعاتی است که در بستر موضوعات بالا می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. عملیاتی کردن این موضوعات در شهرسازی، نیازمند اصلاحاتی شامل انجام فعالیت‌هایی براساس ویژگی‌های محیط طبیعی هر منطقه می‌باشد که یک برنامه کابری اراضی دقیق و ساخت شهر منتطبق با همزیستی محیطی (شهر سازگار با محیط زیست: اکو پولیس*) است. لازم است که در یک هماهنگی با برنامه مدیریت محیط زیست شهری، با استفاده از برنامه دقیق کاربری اراضی شهری که توجه لازم را به حفاظت از محیط زیست طبیعی را دارد، ارزیابی محیط زیستی* که تاثیرات طرح‌های توسعه را قبل از اجرا ارزیابی می‌کند و طرح سیستم تاسیسات شهری که در آن سعی شده است فشار حداقلی به محیط زیست وارد کند، انجام شود.

راحتی و لذت بخشی محیط (Amenity) به وضعیتی گفته می شود که در آن شهروندان خودشان محیط زندگی خود را مدیریت کرده، و با از خود کردن آن، احساس هیجان کنند. برای عملی کردن این راحتی و لذت بخشی محیطی، نیاز است که اقداماتی از قبیل، تنظیم برنامه مدیریت محیط اجتماعی که کیفیت بلایی دارد، ارزیابی محیط زیستی بسیار دقیق پروژه‌های توسعه شهری و تضمین حضور شهروندان در مسائل محیطی با مقیاس محلی، انجام شود.

در ارتباط با بُعد بصری راحیت و لذت بخشی محیطی که همان «زیبایی شهر» است، از سال ۱۹۹۰ به بعد در سرتاسر ژاپن، دولت های محلی شروع به تصویب مقررات منظر کردند، این حرکت نهایتا منتهی به تصویب اولین قانون منظر ژاپن در سال ۲۰۰۴ می شود. وتبدیل به یکی از موضوعات مهمی شده است که تاثیر بسیاری در چگونگی آینده شهرسازی خواهد داشت.

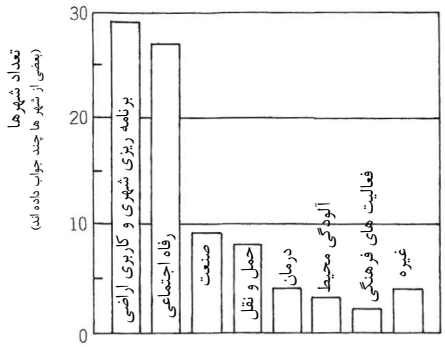
در ارتباط با ایمنی محیط شهری، به واسطه پیشرفت فن آوری‌های توسعه فضا، این امکان فراهم شده است تا در مناطق کم ارتفاع و در معرض سیل، مناطق با زمین‌های سست، مناطقی که در معرض خطر ریزش قرار دارند و یا بر روی گسل‌های زلزله قرار دارند امکان احداث مناطق مسکونی فراهم شود. و یا با ظهور آسمان خراشها، و ساختمان‌های بزرگ و عمیق در زیر زمین، تجمع فضایی پیچیده‌ای شکل گرفته است. تمام این مسائل باعث می‌شود که ماهیت وقوع خطرات (سوانح) تغییر اساسی کند. البته، سیستم جلوگیری از خطر نیز پیشرفت بسیاری کرده است. ولی هنوز تجربیات کمی در این ارتباط وجود دارد. در مورد ژاپن، در مناطقی شهری که تراکم ساختمان‌های چوبی زیاد است، مشکلات زیادی در ارتباط با پناه گیری ساکنان، هنگام وقوع زلزله یا آتش سوزی وجود دارد. در میان ساختمان‌های با ارزش قدیمی، تعداد زیادی بدون آنکه استانداردهای ایمنی لازم را داشته باشند، رها شده‌اند. یکی از موضوعات مهم پیش رو، ساخت شهری ایمن است که در آن از ارزش‌های ساختمان‌های چوبی نیز نهایت استفاده به عمل آمده باشد.

از طرف دیگر خطرات رانندگی نیز باید بسیار کمتر شود. برای ساخت یک محیط ایمن که در آن شهروندان آرامش دارند، لازم است که برنامه‌های شهرسازی در همکار نزدیک با برنامه مقابله با خطر در منطقه تهیه شوند.

۵. خود محوری در محله سازی مشارکتی یا ماچیزوکوری با همکاری میان، شهروندان، شرکتها و دولت

در قرن بیست و یکم که پیش بینی می‌شود در آن تغییرات اساسی صورت گیرد، شهرهای ژاپن، نیاز دارند به غیر از سیاست‌های اجرایی که به صورت سنتی با محوریت دولت به اجرا در می‌آید، شهروندان، اجتماعات، شرکت‌ها، متخصصین و غیره، نیز در تصمیم‌گیری و اداره شهر شرکت داده شوند. هرچند شهرسازی نیز به عنوان یک وظیفه اجتماعی ، در یک همکاری با سیاست‌های مدیریت شهری است که کارها را به پیش می‌برد ولی درعین حال، نباید فراموش کرد که لازم است یک چشم‌انداز بلند مدت نیز نسبت به چگونگی فضای شهری و محیط زیست نیز داشت. مدیریت شهری معمولا درگیر مسائل کوتاه مدت و میان مدت است ولی اگر تمام انرژی شهر صرف غلبه بر تغییرات باشد، زیربنای شهر ثبات خود را از دست خواهد داد. شهروندان، گروه اجتماعی، سنتهای زندگی، آمینیتی، منظره‌های سنتی، ارزش‌های فضاهای متنوع شهری و غیره اگر یک بار از بین بروند، اگر آنجا منطقه شهری هم باشد دیگر نمی توان به آن شهر گفت.

از این رو در ژاپن براساس اصلاح قانونی که در سال ۱۹۶۸ انجام شد، قدرت سیاست‌گذاری و اجرای طرح‌های شهرسازی به سازمان‌های عمومی محلی که معمولا استانداری‌ها هستند، واگذار شد. ولی از آنجایی که تا به امروز نیز، فعالیت‌های عمرانی مرتبط با برنامه‌های شهرسازی، نیازمند به استفاده از بودجه دولت مرکزی و یا اجازه دولت مرکز برای صدور اوراق مشارکت است، معمولا امکان اینکه دولت محلی مستقلاً ایدهای خود را در قالب طرح‌های شهرسازی به اجرا در بیاورد فراهم نبوده است. در دوره‌های که در ژاپن هنوز به صلاحیت



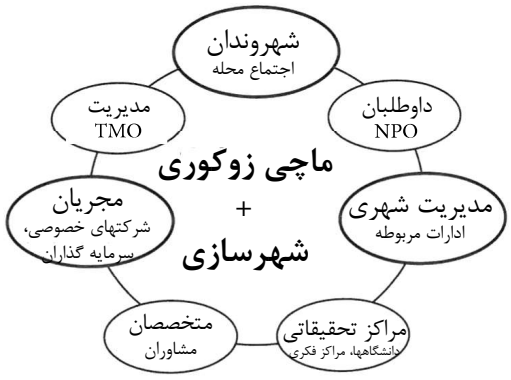
شکل ۴،۱ مواردی که شهرداری ها ژاپن خواهان دریافت اختیارات بیشتر هستند (منبع: نظرخواهی از ۵۷ شهرداری، ۱۵ اکتبر ۱۹۹۵ روزنامه سانکه شینبون)

اجرای دولت‌های محلی و قدرت ماچیزوکوری شهروندان اعتماد کافی وجود نداشت، لازم بود دولت مرکزی به عنوان حاکم ملت، از برتری قدرت مرکزی برای مدیریت و رهبری دولت های محلی استفاده کند. ولی در جامعه امروز ژاپن که در کلیه مناطق، قدرت انجام داوطلبانه ماچیزوکوری، رشد یافته است، نقش دولت مرکزی باید مانند آلمان (به عنوان کشور پیشرو در زمینه تفویض قدرت به دولت های محلی) در حد دادن راهنمایی به دولت‌های محلی برای تهیه برنامه‌های شهرسازی و ماچیزوکوری که به صورت داوطلبانه تهیه می‌شوند باشد. (تصوری ۴،۱). در ژاپن براساس تفویض قدرت به دولت‌های محلی، مسئولیت تصویب طرح‌های شهرسازی محلی به تدریج در حال انتقال به شهرداری‌ها و بخشداری‌های است. تصویب انواع طرحهای جامع یا اجرای قانون منظر، تبدیل به موضوعاتی شده است که دولت‌های محلی به صورت داوطلبانه با آنها برخورد می‌کنند. از آنجایی که درهمه جا بصورت یکسان اجرا نمی‌شود، بسته به توانایی محله سازی مشارکتی (ماچیزوکوری) دولت محلی، شهروندان و گروه اجتماعی، تفاوت‌هایی ظاهر خواهد شد. به تدریج زمان آزمودن دانش و توانایی اداره شهر و ماچیزوکوری، کارمندان دولت های محلی، شهروندان، شرکتها فرا می‌رسد.

۵،۱.
افراد دخیل در امر شهرسازی و ماچیزوکوری.

۱. شهروندان و اجتماع محلی

محیطی که در آن زندگی روزانه خود را سپری می‌کنیم مانند هوایی می‌ماند که شاید به طوری معمول وجود آن را احساس نکنیم. ولی وقتی که مشکلی ایجاد شود و یا از بیرون به آن توجه شود، به اهمیت این روزمرگی پی خواهیم برد. یکی از ویژگی‌های مهم شهروند این است که همانگونه که به خانه و حیاط خود اهمیت می‌دهد، به محیط زندگی اجتماع محله که در آن هست و تغییرات شهری نیز پیوسته توجه داشته، و همواره هدفمندانه در تلاش برای پرورش و آماده سازی محیط باشد.



شکل ۵،۱ سازمان شهرسازی و ماچیزوکوری که متکی به شهروندان و جامعه محلی است.

این امکان وجود داردکه از طریق فعالیت‌های انجمن‌های شهری ، محله‌ای و یا فعالیت‌های داوطلبانه و انجمن‌های همکاری ماچیزوکوری، و با استفاده از توانایی‌های دولت‌های محلی، سمن‌ها و موسسات غیر انتفاعی، متخصصان و غیره، برنامه اولیه ماچیزوکوری تهیه و در برنامه‌ریزی شهری که براساس سیاست‌های دولت محلی تهیه می‌شود لحاظ گردد. و یا فعالیت‌هایی از قبیل اظهار نظر در مورد، تحقیقات و طرحهایی که برای حل مشکلات مطرح می‌شود نیز از جمله فعالیت‌هایی است که شهروندان می‌توانند انجام دهند. این فعالیت‌ها نیازمند، خودآموزی و تقویت توانایی شهروندان است. اگر تاکنون، این مسائل برعهده رهبران منطقه گذاشته می‌شده است، لازم است که شرایطی فراهم شود تا هرچه بیشتر، زنان، جوانان و حتی کودکانی که مسئولیت نسل آینده برعهده آنها است نیز تجربه و آموزش عملی ماچیزوکوری را داشته و بتوانند نظر خود را بیان کنند. ویا از آنجایی که جابجایی جمعیت بسیار زیاد شده است، نیاز است که شرایطی فراهم شود که افراد مهاجر نیز به راحتی امکان مشارکت داشته باشند.
در سال‌های اخیر، امکان مشارکت در پروژه هایی از قبیل رفاه اجتماعی منطقه، مدیریت محیط زیست، رونق بخشی به مراکز شهری و غیره برای شهروندان به عنوان عضوی از سمن‌ها یا موسسات عمومی و شرکت‌ها فراهم شده است، از این رو لازم است که شهروندان توانایی‌های خود را تقویت کنند.گروهای صنعتی از قبیل شرکت‌های خصوصی و یا اتحادیه‌های اصناف به عبارتی شهروندان حقوقی هستند و از دیرباز قدرت تاثیرگذاری زیادی در سیاست‌های شهری داشته‌اند. ولی در عصر اقتصاد جهانی که شرکت‌های به سرعت تغییر مکان می‌دهند، چگونگی استقبال از این شرکت‌ها در هر شهر از جمله مسائل جدیدی است که باید به آن فکر کرد. (شکل۵،۱)

۲. دولت‌های خودمختار محلی

برای آنکه عملیات شهرسازی به صورت عادلانه و بر اساس قانون‌های ملی و محلی اجرا شود، نیازمند یک تلاش پیوسته است تا تاریخ شهر، وضعیت موجود، نیازهای شهروندان به خوبی درک و در سیاست‌ها و مراحل اجرا منعکس شود. همچنین یکی از وظایف مهم طرح‌های

شهرسازی دولت‌های محلی این است که به تقویت قدرت شهرسازی و ماچیزوکوری در شهروندان کمک نمایند.
نیاز است تا دولت‌های محلی برای آنکه شهروندان بتوانند فعالانه از حق ماچیزوکوری خود استفاده کنند، اقداماتی از قبیل: اعلام عمومی و فراهم نمودن امکان دسترسی آزاد به سیاست‌های اجرای و اطلاعات لازم، ارائه توضیح و مشاوره به شهروندان، اعزام متخصص یا تکنسین برای تحقیق و تهیه طرح، بازدید از تجربیات موفق وغیره، را در دستور کار خود قرار دهند.
از طرفی، اداره شهرسازی دولت‌های محلی برپایه همکاری و هماهنگی بین بخش‌ها و سازمان‌های متنوعی ایجاد شده است. از این رو لازم است که دولت‌های محلی بین این بخش‌ها هماهنگی‌های لازم را فراهم نمایند. در پروسه انتقال قدرت به دولت‌های محلی، لازم است که به سمت ایجاد ارتباط فکری عمودی (از بالا به پایین یا برعکس) و همکاری و هماهنگی افقی حرکت نمود.

۳. متخصصان و مشاورهای شهرسازی

انجام تحقیقات و شناخت آسیب‌های منطقه‌ای، برگزاری کارگاه‌های مشارکت شهروندی، ارائه طرح و کمک به تدوین سیاست‌های شهرسازی و ارائه اطلاعات، به عنوان متخصص و به صورت حرفه‌ای برعهده مشاوران می باشد. در هر دو بخش عمومی و خصوصی، فرایند تهیه طراحی و برنامه ریزی معمولا بر عهده مشاوران گذاشته می‌شود. براساس نیاز طرح یا برنامه، لازم می‌شود تا گروهی از مشاوران متشکل از متخصصان شهرسازی، معماری، عمران، حقوق، مدیریت، مسکن، رفاه اجتماعی، بوم شناسی، طراحی و غیره دوره هم جمع شوند و به صورت سازمان یافته طرحی را تهیه کنند (multi-disciplinary). جدیدا تعداد گروه‌های تخصصی که هر یک تخصص خود را به صورت داوطلبانه در قالب موسسه های غیر انتفاعی به اشتراک می‌گذارد تا به ماچیزوکوری شهروندان کمک کند، رو به افزایش هستند.

۴. شرکت های توسعه شهری (developer)

با توجه به شرایط حاکم بردنیا در سال‌های اخیر، نقش شرکت‌های توسعه شهری که پروژه‌های بزرگ و تجمیع شده شهری را انجام می‌دهند، بسیار پررنگ شده است. تا سال ۱۹۸۰ بیشتر در ساخت مجتمع‌های بزرگ مسکونی اطراف شهرها یا احداث شهرک‌های صنعتی فعال بودند ولی از سال ۱۹۹۰ به بعد در نوسازی مناطق شهری و انواع پروژه‌های رونق بخشی و بازسازی کسب و کار حضوری بیشتری یافته‌اند. در بعضی از پروژه‌های بخش خصوصی خودش منابع مالی را تامین می‌کند، در بعضی دیگر با همکاری بخش عمومی انجام می‌شوند و در بعضی هم به عنوان پیمانکار بخش عمومی عمل می کنند. برای آنکه پروژه‌های توسعه به تصویب برسند لازم است که طرح پیشنهادی که شامل مسائل اقتصادی و مدیریتی آن نیز می‌شود مورد قبول شهروندان و دولت محلی قرار گیرد. جدیدا در مناطقی که از نظر استراتژیک اهمیت بیشتری دارند، از روش برگزاری مسابقه بیشتر استفاده می شود. به این ترتیب که از مجموع شرکت‌های توسعه شهری خواسته می‌شود تا سازندگان طرح‌های مورد نظرشان را ارائه کنند و مطابق با طرح برتر، طراحی و برنامه‌ریزی شهری تصویب و تغییر یابد. از این رو نیاز است که شرکت‌های توسعه شهری و مشاورانی که به آنها کمک می‌کنند از توانمندی تخصصی بالایی بر خوردار باشند.

۵. دانشمندان و پژوهشگران مرتبط با شهرسازی

نقش پژوهشگران و دانشگاهیان مرتبط با حوزه برنامه‌ریزی شهری این است که از طریق بررسی پدیده‌های اجتماعیِ مرتبط با شهر، سیاست‌های شهری و فعالیت‌های برنامه‌ریزی، همچنینِ تحلیل شکل‌گیری تضادها و مشکلات، بررسی روندهای موجود، اندیشه‌های برنامه‌ریزی، نظریه‌ها و آزمایش‌های برنامه‌ریزی، مسائل موجود و راهکارهای حل آن‌ها را روشن سازند.
انجمن‌های علمی مرتبط با این حوزه شامل انجمن شهرسازی ژاپن، انجمن معماری ژاپن، انجمن مهندسی عمران ژاپن، انجمن فضای سبز ژاپن، انجمن مطالعات شهری ژاپن، انجمن جغرافیای انسانی، انجمن مسکن شهری، انجمن املاک و مستغلات ژاپن و بسیاری انجمن‌های دیگر هستند.
این حوزه تا حدی شبیه به رابطه میان طب بالینی و علوم پایه در پزشکی است؛ با این تفاوت که در سال‌های اخیر فعالیت‌های مشاوران برنامه‌ریزی شهری نیز پیشرفته‌تر شده و انباشت دانش و تجربه فنی در این زمینه افزایش یافته است. از این نظر، در بسیاری از موارد، پژوهش‌های دانشگاهی قادر به پوشش کامل این حوزه‌های عملی نیستند.
پژوهش‌های برنامه‌ریزی شهری، خودِ شیوه و چگونگی ارائه چنین فعالیت‌های حمایتی را نیز به‌عنوان موضوع پژوهش مورد توجه قرار می‌دهد. این پژوهش‌ها ضمن مشارکت در عرصه‌های عملی مانند اجرای برنامه‌های شهری و فعالیت‌های داوطلبانه (جنبه‌های بالینی و کاربردی)، در پی ساختن نظریه‌های بنیادی و خلاقانه‌ای هستند که مسیرهای نوین توسعه را هدایت کنند.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۲. ساخت‌وساز و شکل‌دهی شهرها پیش از عصر مدرن

شکل مصنوع* چه معنا و یا کارکردی را به شهرهایی که ما به عنوان شهروند در آنها زندگی می‌کنیم، و یا تجربه مسافرت به آنها را داریم، می‌دهند. ویا این شهرها براساس چه سبک طراحی یا تکنولوژی پدید آمده‌اند؟ و یا متخصصانی که با محوریت آنها این شکل مصنوع خلق‌شده‌است چه افرادی بوده‌اند؟ پاسخ به این سوالات هم تاریخ تمدن بشریت را بیان می‌کند و هم سیر تحول شهرسازی و پیشرفت اجتماعی را نشان می‌دهد.

در بخش دوم «نظریه‌های شهرسازی و شکل مصنوع» ، سعی می‌شود، از دوره باستان تا مدرن،با بررسی اجمالی شکل مصنوع چند شهر ، تفکر شهرسازانه‌ای که در پشت آن شهرها و فعالیت طراح آن، روح حاکم بر هر دوره معرفی گردد.

هرچند برای یادگیری دقیق تاریخ شهرسازی نیاز است که به کتاب‌های متنوعی در زمینه تاریخ شهرسازی، تاریخ جغرافیا، انسان‌شناسی فرهنگی، جامعه‌شناسی، مراجعه کرد و در آنها تاریخ تشکیل شهرها را به صورت دقیق مطالعه نمود.

۱,۲
فضا روستاهای قبل از دوره شهرنشینی (per-urban)

۱ کوچ و سکونتگاه

اگر گروهی از انسان‌ها در محدوده‌ای مشخص به فعالیت، کار و تولید بپردازند و در همان منطقه سکونت اختیار کنند، «سکونتگاه انسانی (Human Settlement)» شکل می‌گیرد. در دوره‌ای که توان تولید زمین هنوز محدود بود و انسان ناچار بود برای تأمین نیازهای غذایی خود از کوه‌ها و سواحل منابع طبیعی جمع‌آوری کند، در زمین‌های مختلف به کشاورزی بپردازد و دام‌های خود را در مراتع گوناگون چرا دهد، برای فراهم کردن شرایط مناسب زندگی مجبور به جابه‌جایی و حرکت در پهنه‌ای گسترده بود. در این دوره، خانه‌ها و روستاها اغلب موقتی بودند و امکان انباشت اموال و دارایی‌های ثابت بسیار محدود بود.

با پایدارتر شدن فعالیت‌هایی مانند کشاورزی، ماهیگیری و شکار، و همچنین افزایش توان بهره‌برداری از زمین و تولید محصولات کشاورزی، زمینه برای سکونت دائمی در یک محدوده مشخص فراهم شد. جغرافیدان جی. شوبرت (G. Schubert) در کتاب جغرافیای مسکن (۱۹۶۱)، گونه‌های مختلف استقرار و سکونت در مناطق گوناگون را، همان‌گونه که در جدول ۲.۱ ارائه شده است، مورد بررسی قرار می‌دهد. پیشینه شکل‌گیری روستاهای کشاورزی را می‌توان در آثار و بقایای سکونتگاه‌هایی با قدمت حدود ۶۰۰۰ سال، از جمله روستاهای باستانی چین، مشاهده کرد. در مراحل نخستین تولید، ترس از نیروهای طبیعت و تلاش برای جلب حمایت آن‌ها به‌منظور حفظ محصولات، موجب شکل‌گیری پدیده طبیعت‌پرستی (Animism) شد. از این رو، می‌توان تصور کرد که در جوامع سکونتی اولیه، زمین به‌عنوان سرچشمه تولید، منشأ آیین‌ها، سنت‌ها و تمامی موجودات، جایگاهی مقدس یافته و به

جدول ۱,۲ انواع سکونتگاه در مناطق مختلف

۱ مسکنی برای چند روز محدود (اجتماعات کوچک که از روش ابتدایی جمع آوری غذا زندگی می کنند)
۲ مسکنی برای یک دروه کوتاه (اجتماعاتی که با روش های نسبتا پیشرفته شکار و جمع آوری غذا زندگی می کنند)
۳ مسکنی برای افرادی که در دوره های کوتاه مدت کوچ می کنند. (اقوام عشایری که از طریق دامداری ارتزاق می کنند)
۴ مسکنی برای افرادی که به صورت فصلی کوچ می کنند (اقوام عشایری که از طریق دامداری و کشاورزی ازتزاق می کنند).
۵ مسکنی نیمه دائمی (برای جوامع کشاورزی که اسکان ثابت را انتخاب کرده اند)
۶ مسکنی دائمی (برای جوامع پیشروفته کشاورزی که یک ساختار سیاسی مشخصی دارند و اسکان ثابت را انتخاب کرده اند)

Norbert Schoenauer ۶۰۰۰ YEARS OF HOUSING The Pre-Urban House (Jan ۱۹۸۱ ,۱)

عاملی برای شکل‌گیری و تقویت حس مکان در فضا تبدیل شده است. با گسترش کشاورزی، پیوند میان باورهای مذهبی و سکونتگاه‌های انسانی نیز عمیق‌تر شد. در نتیجه، مراکز مذهبی و گروه‌های اجتماعی قدرتمندی که هدایت آیین‌ها و مراسم دینی را بر عهده داشتند، به‌عنوان هسته مرکزی روستاها و سپس نخستین شهرهای ابتدایی شکل گرفتند.

۲ انواع شکل‌های مصنوعی که در دهکده های سنتی دیده می شود

امروزه، با ورود به دوره پست‌مدرن، توجه ویژه‌ای به شناخت و درک شکل مصنوع سکونتگاه‌های سنتی معطوف شده است؛ سکونتگاه‌هایی که در شرایط اقلیمی گوناگون و بر پایه تجربه‌های طولانی تاریخی، فرهنگ بومی و شیوه‌های خاص زندگی شکل گرفته‌اند و در آن‌ها الگوهای مسکنی متناسب با ویژگی‌های محیطی هر منطقه پدید آمده است.

متخصصان حوزه‌های فولکلور (فرهنگ عامه)، جغرافیا و انسان‌شناسی فرهنگی، در کنار متخصصان معماری و معماران، تلاش می‌کنند تا ساختار کالبدی، معناهای کیهان‌شناختی و ریشه‌های شکل‌دهنده به فرم مصنوعی روستاهای ابتدایی باقی‌مانده را شناسایی و تبیین کنند. نتایج مطالعات انجام‌شده درباره ساختار روستاهای باستانی، شیوه زندگی ساکنان آن‌ها و نحوه ادراک فضا توسط آنان را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

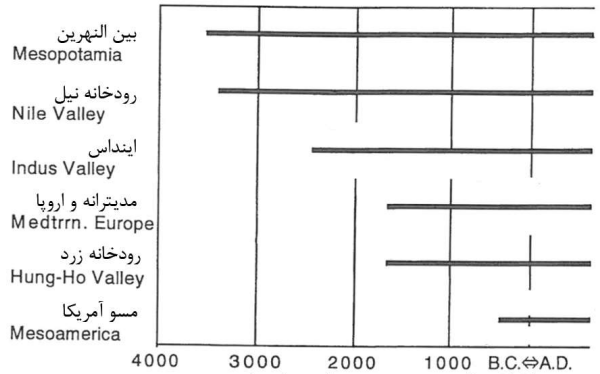
۱) سرزمین‌هایی برای سکونت انتخاب می‌شدند که از خطرات و بلایای طبیعی در امان باشند، دسترسی مناسبی به منابع آب داشته باشند و از منابع کافی برای تأمین معیشت، مانند امکان کشاورزی، ماهیگیری و شکار، برخوردار باشند.

۲) میان اراضی مورد نیاز برای روستا، کشاورزی، جنگل‌داری و منابع آبی، تعادل مناسبی برقرار بود؛ به‌گونه‌ای که امکان بهره‌برداری پایدار و هماهنگ با طبیعت از زمین فراهم می‌شد.

۳) یکی از نخستین اولویت‌ها در شکل‌گیری روستاها، ایجاد حصار، برج و بارو در پیرامون آن‌ها برای حفاظت در برابر تهدیدهای بیرونی، شامل مخاطرات طبیعی و حملات دشمنان، بود.

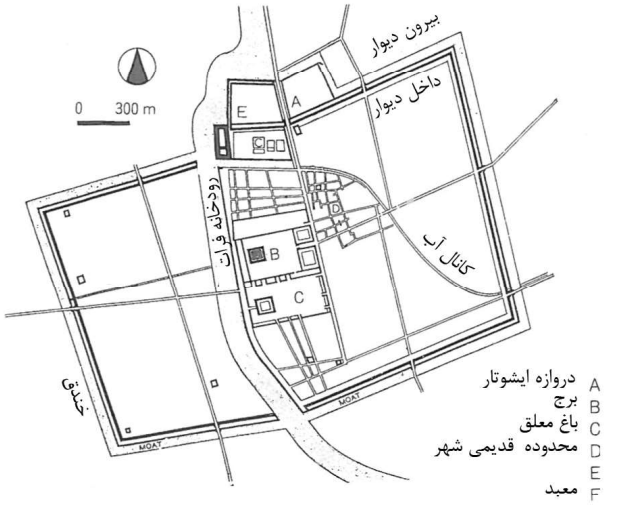
۴) مکان‌یابی فضاها و جهت‌گیری آن‌ها بر اساس درکی فضایی مبتنی بر باورهای جادویی، آیینی و مذهبی انجام می‌شد؛ به این ترتیب، مفاهیمی مانند مکان‌های مقدس و نامقدس، پاک و ناپاک، مرتبط با خورشید یا ماه، در سازمان فضایی سکونتگاه معنا می‌یافتند.

۵) در روستا و محیط مسکونی، نظم فضایی بر اساس باورها، ساختار قدرت، آیین‌ها و شیوه‌های زندگی اجتماعی شکل می‌گرفت. این روستاها حاصل طراحی از پیش تعیین‌شده و برنامه‌ریزی‌شده نبودند؛ بلکه در طی فرآیندی تدریجی از آزمون و خطا، انتخاب و انباشت تجربه‌های

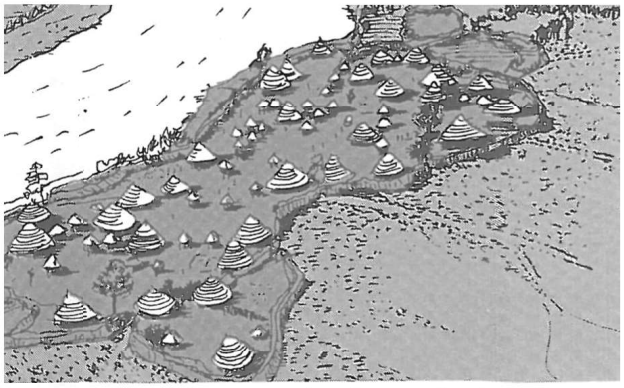


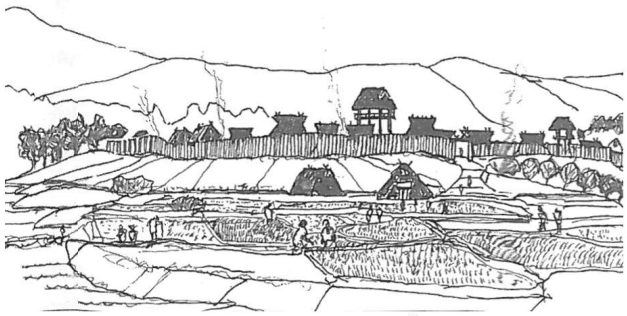
تصویر ۲.۲ تاریخچه شهرهای باستانی
(منبع: G. Siobereg, "The Origin and Evolution of Cities" , Scientific American, ۱۹۶۵, sep)

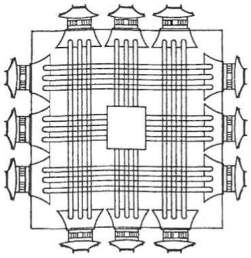

منظره از بابل، درمرکز رودخانه فرات،
(منبع: Fiona Macdonald, Cities, Franklin)



تصویر ۳.۲ شهرباستانی (بابل، قرن ۶ قبل از میلاد)
(منبع: Leonardo Benevolo, TheHistory of the Cities, MIT Press, ۱۹۸۰)

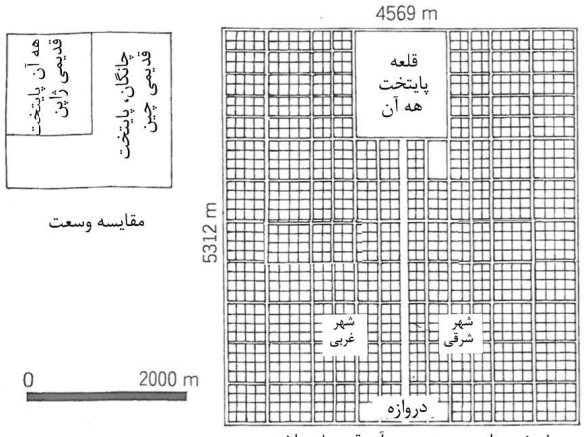

تصویر ۱.۲ (A) یک روستای طبیعی (سودان)
(منبع: Colin Duby, The Houses of Mankind, Thames & Hudson, ۱۹۷۹)


زمین کنار رودخانه، اطراف آن حصار برای حفاظت احداث شده است. داخل روستا، معبد، برج، و انبارهای مرتفع وجود دارد.
تصویر۱.۲ (B) تصویری ذهنی از روستاهای دوره ژاپن
(منبع: وزارت ساخت و ساز «کتاب رودخانه» سال ۱۹۹۰)



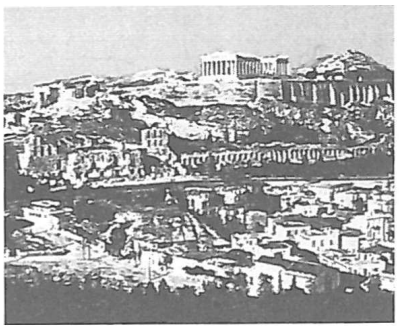
کاخ سلطنتی و مکان اجرای مراسم ها در وسط، دورتا دوره شهر دارای شبکه راه منظم و شطرنجی، دیوار ساخته شده است. دروازههای شهر ارتباط میان داخل و خرج را فراهم می کنند.

تصویری شماتیک از شهرقلعه های باستانی در چین



پایتخت ژاپن در دوره هه آن قرن ۸ میلادی

تصویر ۴.۲ شهر باستانی در چین و ژاپن
(منبع: یاسواو تاکاهاشی « مجموعه نقشه های تاریخ شهر ژاپن» سال ۱۹۹۳)



A آکروپولیس
B تئاتر دیونیسوس
C مکان مقدس المپیا
D آگورا
E دادگاه
F محل شورا

تپه های آکروپلیس (عکس اداره گردش گری یونان سال ۱۹۹۵)



تصویر ۵.۲ (A) شهر باستانی یونان (آتن قرن ۴ قبل از میلاد)
(منبع: Leonardo Benevolo, The History of the Cities, MIT Press, ۱۹۸۰)

نسل‌های مختلف شکل گرفته و به‌عنوان الگوهای سنتی پایدار باقی مانده‌اند. اینکه انسان امروز نیز همچنان مناظر روستایی را دوست دارد و با نوعی حس نوستالژیک به آن‌ها می‌نگرد، شاید ریشه در الگوهای عمیق و دیرپایی داشته باشد که طی هزاران سال از شیوه زندگی انسان در ذهن و فرهنگ او شکل گرفته است.

بررسی عوامل بنیادی مؤثر در شکل‌گیری چنین فضاهای زیستی می‌تواند نقش مهمی در توسعه دانش شهرسازی معاصر داشته باشد؛ به‌ویژه در شرایطی که دستیابی به توسعه پایدار به یکی از اهداف اصلی برنامه‌ریزی شهری تبدیل شده است (تصویر ۱,۲ A و B).

۲,۲
شکل شهرهای تمدن های باستانی

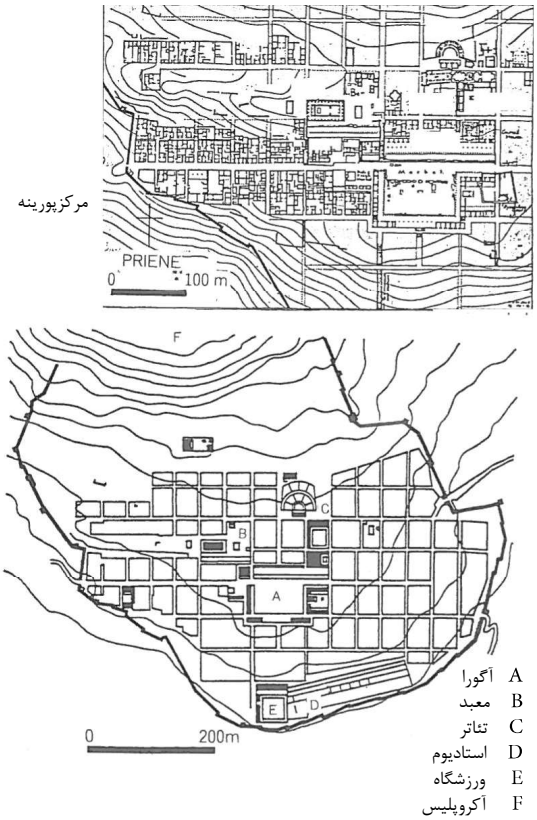
۱ ظهور تمدن شهری

پیشینه شکل‌گیری شهرهای اولیه را می‌توان تا حدود ۶۰۰۰ سال پیش دنبال کرد؛ با این حال، بر اساس یافته‌های باستان‌شناسی، نخستین تمدن‌های شهری (Urban Civilization) حدود ۴۰۰۰ سال پیش شکل گرفته‌اند (تصویر ۲.۲).

چهار تمدن بزرگ باستانی در مجاورت چهار رودخانه مهم جهان باستان، یعنی رودخانه‌های بین‌النهرین، نیل، سند (ایندوس) و رود زرد شکل گرفتند. همچنین، بر اساس نظریه‌های جدید باستان‌شناسی، حوزه رودخانه یانگ‌تسه نیز در زمره این مناطق تمدن‌ساز مورد توجه قرار گرفته است. یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه و شکوفایی این تمدن‌ها، وجود زمین‌های کشاورزی حاصلخیز و قابل کشت بود که از طریق رودخانه‌های پرآب آبیاری می‌شدند.

نیاز به طلب باروری زمین و افزایش میزان محصولات کشاورزی، موجب شکل‌گیری و گسترش نظام‌های اعتقادی و مذهبی شد؛ فرآیندی که از پرستش طبیعت آغاز شد و به شکل‌گیری آیین‌ها، مراسم مذهبی و نهادهای دینی پیچیده‌تر انجامید. از سوی دیگر، ضرورت مدیریت اراضی کشاورزی، تقسیم منابع آب و ایجاد تأسیسات آبیاری، به‌تدریج زمینه پیدایش ساختارهای سیاسی و نظامی را فراهم کرد. در مرکز این شهرها، که اغلب به‌عنوان شهرهای معبدی شناخته می‌شدند، مکان‌هایی برای استقرار پادشاه، اشراف، کاهنان و عالمان مذهبی وجود داشت. پژوهشگران بر این باورند که ساختار اولیه شهرهای باستانی عمیقاً تحت تأثیر جهان‌بینی‌های مذهبی و کیهان‌شناختی قرار داشت؛ جهان‌بینی‌ای که در آن پادشاه به‌عنوان نماینده خدا بر روی زمین تلقی می‌شد و آیین‌های اجتماعی و فضایی شهر نیز بر اساس همین باورها سازمان می‌یافتند.

در فلات قاره آسیا، با توجه به شرایط طبیعی و ضرورت‌های دفاعی، پیرامون شهرها معمولاً چندین لایه دیوار دفاعیِ تودرتو ساخته می‌شد. در شهرهای باستانی ژاپن نیز از ایجاد حصار و دیوار پیرامونی برای دفاع استفاده می‌شد، هرچند این سازه‌ها از نظر استحکام و عظمت، با دیوارهای دفاعی شهرهای اروپایی و چینی قابل مقایسه نبودند (تصاویر ۳,۲ و ۴,۲).



تصویر ۵,۲ (C) شهر باستانی یونان (پورینه قرن ۵ پیش از میلاد مسیح) (منبع: مشترک با منبع تصویر ۳,۲)

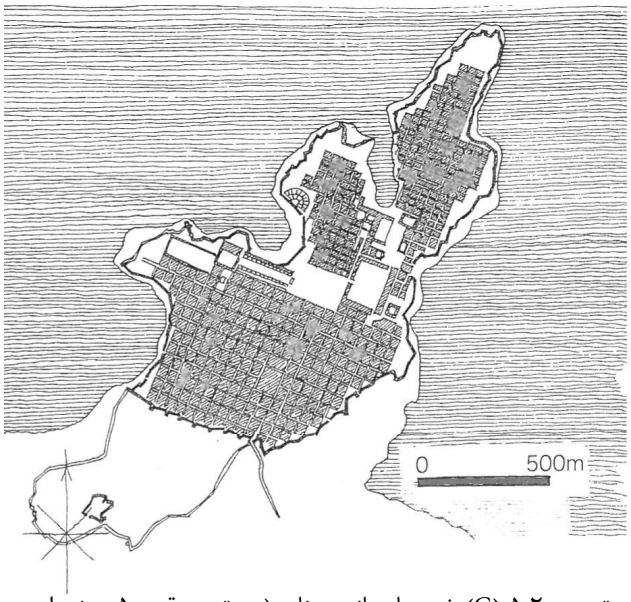
۲ شهر کشورهای دریای مدیترانه به عنوان فضای تشریفات فرهنگی

شهرهای یونانی و رومی صرفاً بر پایه اقتصاد کشاورزی شکل نگرفته بودند؛ بلکه اقتصاد مبتنی بر تجارت، قدرت نظامی و توانایی اداره مستعمرات، همراه با بهره‌گیری گسترده از نیروی کار بردگان، از عوامل اصلی شکل‌دهنده ساختار این شهرها بود.

نظام فضایی حاکم بر شهرهای باستانی حوزه مدیترانه، که تحت تأثیر پیوند میان خدایان و انسان‌ها شکل گرفته بود، شهر را به عرصه‌ای برای نمایش قدرت مذهبی، فرهنگی و اجتماعی شهروندان (Citizen) تبدیل می‌کرد. در این شهرها، فضاهایی همچون معبد، قصر، کاخ‌های اشراف، تماشاخانه، استادیوم، میدان‌های عمومی (Agora و Forum) و کتابخانه‌ها به‌عنوان عناصر اصلی فضاهای عمومی شهری (Civic Center, Public Space) ساخته می‌شدند (تصویر ۵,۲ (A)).

در این دوره، نه‌تنها ادبیات، سرگرمی و هنرهای زیبا مورد توجه قرار گرفت، بلکه معماری (Architecture) و حرفه معماری (Architect) نیز به‌عنوان دانشی تخصصی که هنر و فناوری را برای ساخت، سازمان‌دهی، هماهنگی و یکپارچه‌سازی فضاهای زندگی انسانی به کار می‌گرفت، اهمیت یافت. این نگرش جامع به سازمان‌دهی فضا، در شهرهای مستعمراتی پس از دوره آتن به شکل آشکارتری مشاهده می‌شود.

هیپودامو‌س (Hippodamus)، شهرساز یونان باستان، در حدود



تصویر ۵,۲ (C) شهر باستانی یونان (میرتوس قرن ۵ پیش از میلاد مسیح) (منبع: مشترک با منبع تصویر ۵,۲ (A))

سال ۴۵۰ پیش از میلاد، برای شهرهای بندری پورینه (Priene) و میلتوس (Miletus) طرح‌هایی منطقی و منظم ارائه کرد. او سازمان فضایی شهر را به گونه‌ای طراحی کرد که جریان بادهای تابستانی از کوهستان به سمت دریا بتواند وارد شهر شده و از طریق شبکه شطرنجی خیابان‌ها، به بهبود شرایط زیست‌محیطی و بهداشت شهری کمک کند.

وی ساختار شهر را به سه بخش اصلی تقسیم کرد:
محدوده مقدس (مرتبط با خدای محافظ شهر)،
محدوده عمومی (مربوط به جنگجویان و شهروندان دولت‌شهر)،
محدوده خصوصی (متعلق به زمین‌داران و کشاورزان).

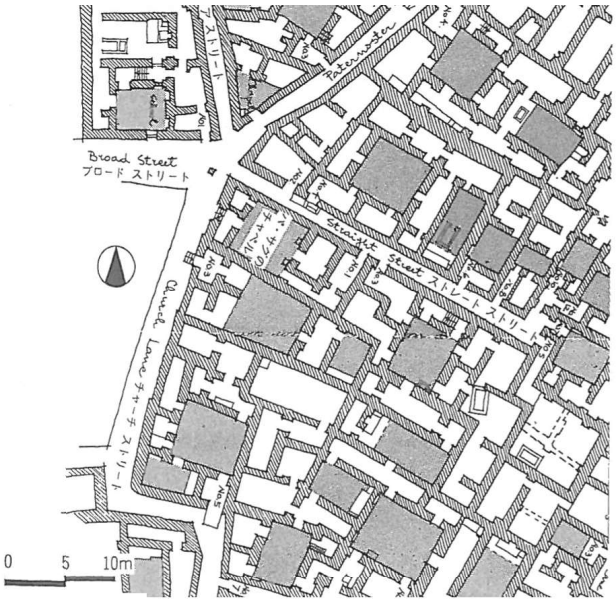
این الگوی سازمان‌دهی شهری، به دلیل شباهت‌های فراوان با نظریه‌های عملکردگرا و عقل‌گرایانه در دوره مدرن، همچنان مورد توجه پژوهشگران شهرسازی است (تصویر ۵,۲ (C)، (B)).

پس از فتح یونان توسط امپراتوری روم، رومیان بسیاری از عناصر فرهنگی یونانیان، از جمله نظام‌های سیاسی، سبک‌های هنری، معماری، علوم و دیگر جنبه‌های فرهنگی را اقتباس کردند. آنان این دستاوردها را در قلمرو گسترده امپراتوری روم برای ایجاد زیرساخت‌های شهری در پایتخت و شهرهای مستعمراتی به کار گرفتند.

شبکه‌های راه، پل‌ها و سامانه‌های انتقال آب، تأسیسات فاضلاب، میدان‌های عمومی (فوروم / Forum)، حمام‌های عمومی، استادیوم‌های ورزشی و دیگر تجهیزات شهری، از جمله دستاوردهایی بودند که موجب پیشرفت چشمگیر شهرسازی رومی و توسعه سازمان فضایی شهرهای آن دوره شدند.

۳ خانه های شهری و مناطق مسکونی

ساختار فضایی شهرهای باستانی معمولاً شامل دو بخش اصلی بود: بخش مرکزی که به‌عنوان محل استقرار مظاهر قدرت، طبقه حاکم و



تصویر ۶,۲ منطقه مسکونی در یک شهر باستانی (اور حدود ۲۵۰۰ سال پیش از میلاد مسیح) (منبع: مشترک با منبع تصویر تصویر۱,۲)

نهادهای هدایت‌کننده جامعه عمل می‌کرد و شامل کاخ‌های حکومتی، اقامتگاه فرمانروایان و فضاهای عمومی بود؛ و بخش پیرامونی که محل سکونت شهروندان عادی به شمار می‌رفت.

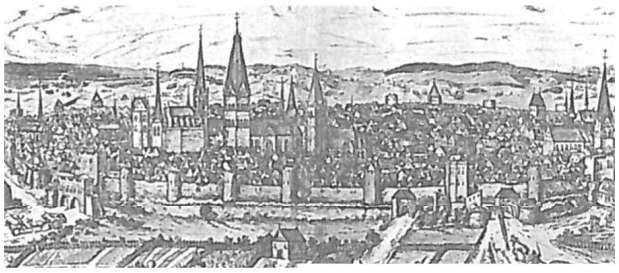
در شهرهای باستانی، برای پاسخ‌گویی به نیازهای گسترده مصرفی طبقه حاکم، شمار زیادی از بردگان و کارگران در شهرها گرد هم آورده می‌شدند. به‌تدریج، گروه‌هایی از صنعتگران و بازرگانان که پیش‌تر زندگی کوچ‌نشینی یا جابه‌جایی داشتند، در شهرها مستقر شدند. بخش عمده منابع مصرفی مردم، به‌ویژه محصولات کشاورزی، همچنان توسط شهروندان در زمین‌های خود تولید می‌شد. با این حال، تأمین کالاهای تجملی به‌تدریج از انحصار مدیریت طبقه حاکم خارج شد و به سوی نظام تولید و مبادله‌ای سوق یافت که توسط بازرگانان و صنعتگران شهری اداره می‌شد.

هم‌زمان با افزایش تولید مازاد بر نیاز، نظام مبادله کالا در شهرها، ابتدا در قالب پرداخت خراج و مبادله کالا به کالا، توسعه یافت و در نهایت به شکل‌گیری بازارها انجامید. محل استقرار دائمی بازرگانان و صنعتگران در شهرها، برخلاف مناطقی که کاخ‌ها و اقامتگاه‌های طبقه حاکم در آن‌ها قرار داشت، دارای تراکم ساختمانی بیشتر و مساحت محدودتری بود و به‌تدریج به یکی از عناصر اصلی شکل‌دهنده کالبد شهرها تبدیل شد.

در فرآیند شکل‌گیری مسکن و نواحی مسکونی شهری، اگرچه از یک سو شیوه‌های زندگی روستایی و مبتنی بر کشاورزی همچنان تداوم داشت، اما از سوی دیگر، افزایش تراکم سکونتی و پیچیده‌تر شدن الگوهای زندگی، موجب پیدایش نوعی فضای مسکونی ویژه شهرها شد.

در مقایسه با فضاهای عمومی شهری، مناطق مسکونی در نگاه نخست ممکن است به‌صورت فضاهایی متراکم، فشرده و بی‌نظم به نظر برسند؛ اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد که ساختار محیط زندگی هر واحد مسکونی و مجموعه آن‌ها به‌عنوان یک گروه اجتماعی، بر اساس نظم







بالا: لوبک
وسط: شیحی از شهرهای قرون وسطایی
پایین: صحنه ای از فتح یک قلعه (نقاشی روی تخته قرن ۱۶ میلادی)

تصویر ۷,۲ شهرهای قرون وسطایی اروا (منبع: مشترک با منبع تصویر تصویر۳,۲)

خاصی در سازمان‌دهی فضاهای مشترک شکل گرفته است.

در شهرهای منطقه اورینت (خاورمیانه باستان)، از دوران باستان تا دوره‌های متأخر، خانه‌ها معمولاً از مجموعه‌ای از اتاق‌ها تشکیل می‌شدند که در اطراف یک حیاط مرکزی سازمان می‌یافتند. این خانه‌ها از طریق شبکه‌ای از گذرهای باریک و پیچ‌درپیچ به یکدیگر متصل می‌شدند و ساختار فضایی ویژه‌ای را در بافت شهری ایجاد می‌کردند (تصویر ۶,۲).

۳,۲
شهرها و شکل شهرهای قرون وسطا تا رونسانس

۱ دژشهرهای اروپا

پس از فروپاشی امپراتوری‌های باستانی و هم‌زمان با پیشرفت فنون کشاورزی، در نقاط مختلف قاره اروپا، شمار زیادی از شهرهای قرون وسطایی به‌عنوان مراکز حکومت‌های محلی شکل گرفتند. این شهرها برای دفاع از جامعه خود، اغلب به‌صورت دژهایی مستحکم با دیوارهای پیرامونی و دروازه‌های ورودی ساخته می‌شدند؛ به‌گونه‌ای که در هنگام حمله دشمنان خارجی، شهروندان درون حصارهای دفاعی شهر پناه گرفته و از سکونتگاه خود دفاع می‌کردند.

فضای داخلی شهرهای اروپایی قرون وسطی، که در میان دیوارهای دفاعی محصور شده بود، معمولاً شامل عناصری چون کلیسا، معبد، تالار شهر، میدان عمومی شهروندان و بازار در بخش مرکزی شهر بود. در پیرامون این هسته مرکزی، بازرگانان و صنعتگران در فضاهایی کوچک و متراکم سکونت داشتند. این ساختار را می‌توان همچون نوعی اجتماع متحد (کمیون / Commune) دانست که سازمان اجتماعی آن تحت تأثیر نهادهای دینی و سیاسی شکل گرفته بود.

روند توسعه کالبدی این شهرها را می‌توان از طریق احداث دیوارهای دفاعی جدید در پیرامون شهر مشاهده کرد؛ دیوارهایی که هم‌زمان با رشد جمعیت و گسترش محدوده شهری ساخته می‌شدند. در شهرهای نخستین قرون وسطایی، مانند نمونه‌هایی که در ایتالیا و اسپانیا دیده می‌شود، شهرها به دلایل دفاعی و همچنین مسائل بهداشتی، اغلب در حاشیه یا دامنه کوه‌ها شکل می‌گرفتند. اگرچه ممکن است تصور شود زندگی در زمین‌های شیب‌دار با دشواری‌هایی در زمینه رفت‌وآمد و دسترسی به منابع آب همراه بوده است، اما این موقعیت‌های طبیعی مزیت‌های دفاعی قابل‌توجهی نیز فراهم می‌کردند.

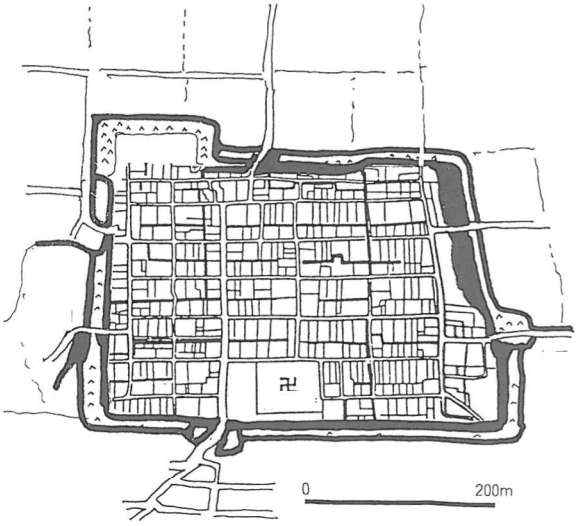
از سوی دیگر، در سرزمین‌های هموار و مرطوبی مانند هلند، الگوی متفاوتی از شهرسازی شکل گرفت. در این مناطق، برای دفاع از شهرها خندق‌هایی در اطراف محدوده شهری ایجاد شد و شبکه‌ای از کانال‌های آبی برای کنترل آب‌های سطحی، دفع آب‌های اضافی و حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گرفت (تصویر ۷,۲).

شهرهای جنوب آسیا نیز، مانند بسیاری از شهرهای تاریخی، در میان دیوارها و دروازه‌های دفاعی محصور بودند. در بخش مرکزی این شهرها، عناصری همچون معابد هندو، مساجد اسلامی، کاخ‌های حکومتی، آب‌نماها، باغ‌ها و بازارهایی موسوم به سوک (Souq) قرار داشتند. پیرامون این مرکز، مناطق مسکونی شکل می‌گرفتند که از طریق شبکه‌ای از کوچه‌های باریک، پیچ‌درپیچ و تودرتو به یکدیگر متصل می‌شدند.

در شهرهایی که در مناطق خشک ساخته می‌شدند، با انتقال آب از منابع دوردست، امکان شکل‌گیری آب‌انبارها، چشمه‌ها و باغ‌ها در داخل شهر فراهم می‌شد. همچنین در مناطق بسیار گرم، برای جلوگیری از تابش مستقیم خورشید و تسهیل جریان هوا، گذرهای شهری معمولاً باریک طراحی می‌شدند تا سایه و تهویه طبیعی بیشتری ایجاد کنند.

شهرهای چینی نیز، مانند شهرهای اروپایی و آسیایی، اغلب درون دیوارها و دروازه‌های دفاعی سازمان می‌یافتند. در داخل این محدوده‌ها، فضاهایی مانند محل استقرار دیوان‌سالاران منصوب حکومت مرکزی، باغ‌ها، معابد، بازارها و خانه‌های شهروندان قرار داشت. در این شهرها، برخلاف شهرهای مسیحی و اسلامی که معمولاً وحدت فضایی آن‌ها حول محور بناهای مذهبی شکل می‌گرفت، نقش مرکزیت مذهبی در سازمان فضایی شهر کم‌رنگ‌تر بود و ساختار حکومتی و اداری اهمیت بیشتری داشت.

شهرهای مناطق غربی چین، به دلیل قرارگیری در نواحی خشک،



تصویر ۸,۲ شهر قرون وسطایی ژاپن، جینایچو(کیوهوجی، اوزاکا قرن ۱۵ میلادی) (منبع: مشترک با منبع تصویر ۴,۲)



تصویر ۹,۲ شهر دوره اولیه مدرن، جوکاماچی(یاماتوکوریاما قرن ۱۷ میلادی) (منبع: مشترک با منبع تصویر ۴,۲)

بیشتر از الگوهای شهرسازی مناطق خشک پیروی می‌کردند؛ در حالی که در شهرهای شرقی چین با اقلیم موسمی، رودخانه‌ها، کانال‌های آبی و مسیرهای مصنوعی آب به‌عنوان شبکه‌های درون‌شهری برای حمل‌ونقل، توزیع آب، دفع آب‌های اضافی و ایجاد کریدورهای شهری مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

نمونه‌های معرفی‌شده نشان می‌دهند که شهرهای تاریخی در بسیاری از مناطق جهان، نه به‌صورت جدا از محیط طبیعی، بلکه در هماهنگی با توپوگرافی زمین، شرایط اقلیمی و ویژگی‌های منابع آب شکل گرفته‌اند. این سازگاری میان محیط طبیعی و سازمان فضایی شهر، یکی از اصول مهم در شکل‌گیری الگوهای پایدار شهرسازی سنتی بوده است.

۲ شهرهای اطراف دژهای دفاعی ژاپن در قرون وسطا

در ژاپن، از دوره آغازین عصر مدرن (از حدود قرن پانزدهم میلادی)، هم‌زمان با افزایش قدرت اقتصادی شهروندانی که در قالب انجمن‌ها و تشکل‌های مذهبی فعالیت می‌کردند، نخستین نشانه‌های شکل‌گیری شهرهای خودمختار پدیدار شد. از جمله این سکونتگاه‌ها می‌توان به کایتو (Kaitō)، به معنای «درون حصار»، و جیناي‌چو (Jinaichō)، به معنای «محله پیرامون معبد»، اشاره کرد. در این شهرها، معبد هسته مرکزی را تشکیل می‌داد و فضاهای مسکونی در پیرامون آن سازمان می‌یافتند. همچنین، کل محدوده شهر معمولاً با خندقی دفاعی احاطه می‌شد (تصویر ۸,۲). این شهرها از استقلال نسبی برخوردار بودند و نظام دفاعی ویژه خود را داشتند؛ اما با قدرت‌گیری حکومت فئودالی و یکپارچه شدن سرزمین ژاپن، این سکونتگاه‌ها نیز، همانند بسیاری از شهرهای اروپا و آسیا، به شهرهای قلعه‌ای با ساختار دفاعی منظم تبدیل شدند.

در دژهای کوهستانی قرون وسطی و همچنین در دژهایی که در دشت‌ها و در دوره آغازین عصر مدرن احداث شدند، اگرچه قلعه یا کاخ ارباب محلی در مرکز قرار داشت، اما در بسیاری از موارد، کل شهر با دیوار دفاعی محصور نمی‌شد. حتی در دوران جنگ‌های داخلی نیز، حفاظت از شهروندان در برابر مهاجمان نسبت به حفاظت از مقر حکومتی در اولویت قرار نداشت.

در دوره آغازین عصر مدرن، شهرهای جوکاماچی (Jōkamachi)، به معنای «شهر پیرامون دژ»، به‌صورت برنامه‌ریزی‌شده و با اهداف مشخص نظامی احداث شدند. این شهرها که بر اساس نیازهای دفاعی و اداری حکومت‌های فئودالی شکل گرفته بودند، از نظر سازمان فضایی دارای ویژگی‌های زیر بودند:

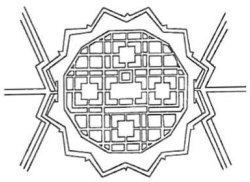
۱) انتخاب محل استقرار شهر: مکان احداث شهر با توجه به موقعیت رودخانه‌ها، کوه‌ها و سایر ویژگی‌های طبیعی و بر اساس معیارهای دفاعی زمان انتخاب می‌شد و منابع آب مورد نیاز نیز پیش‌بینی و تأمین می‌گردید.

۲) هسته مرکزی شهر: قلعه یا اقامتگاه ارباب محلی با دیوارهای سنگی و خندق داخلی محافظت می‌شد و هسته مرکزی شهر را تشکیل می‌داد.

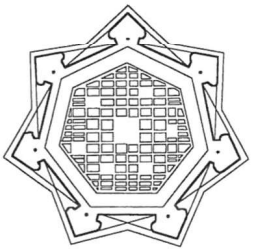
۳) سامانه دفاعی پیرامونی: پیرامون محدوده مسکونی، با بهره‌گیری از رودخانه‌ها یا احداث خندق‌های دفاعی، کمربند حفاظتی ایجاد می‌شد و مجموعه‌ای از معابد نیز در این محدوده استقرار می‌یافتند که علاوه بر نقش مذهبی، بخشی از خط مقدم دفاعی شهر محسوب می‌شدند.



آرمان شهر ایتالیایی، تصویری به دقت اجرا شده مبتنی بر کلاسیک (قرن ۱۶ میلادی)



ایده اسکاموزی (۱۶۱۵)



ایده کاستانه او (۱۵۶۷)

تصویر ۱۰,۲ اشکال مختلف آرمان شهر (رونسانس ایتالیا از قرن ۱۶ تا ۱۷ میلادی) (منبع: مشترک با منبع تصویر تصویر۱,۳)

۴) پهنه‌بندی اجتماعی و کارکردی: بخش عمده جمعیت شهر را سامورایی‌ها و نیروهای نظامی تشکیل می‌دادند و فضای اختصاص‌یافته به بازرگانان و صنعتگران، کمتر از یک‌پنجم مساحت شهر بود. ازاین‌رو، محله‌های تجاری و صنعتی معمولاً از تراکم بالایی برخوردار بودند. سازمان فضایی شهر نیز بازتابی از سلسله‌مراتب اجتماعی نظام فئودالی بود و پهنه‌های مختلف بر اساس جایگاه اجتماعی و فعالیت‌های اقتصادی، از جمله کشاورزی، صنعت و تجارت، از یکدیگر تفکیک می‌شدند.

۵) شبکه معابر: خیابان‌ها و گذرها به‌صورت باریک، پیچ‌درپیچ و کنترل‌شده طراحی می‌شدند تا در زمان حمله، حرکت نیروهای دشمن را دشوار کرده و از کل بافت شهری به‌عنوان کمربند دفاعی پیرامون قلعه استفاده شود.

۶) نشانه شهری: قلعه ارباب، همانند برج ناقوس در شهرهای قرون وسطایی اروپا، به‌عنوان مهم‌ترین عنصر شاخص و نمادین شهر عمل می‌کرد و نقش هویت‌بخش در سیمای شهری داشت.

از این رو، جوکاماچی را می‌توان نمونه‌ای از شهرهایی دانست که با بهره‌گیری حداکثری از ویژگی‌های طبیعی و بر پایه ملاحظات عملکردی و دفاعی طراحی شده‌اند (تصویر ۹,۲).

از اواسط دوره آغازین عصر مدرن، با افزایش نقش بازرگانان و صنعتگران در اقتصاد شهرهای جوکاماچی، محله‌های مسکونی و تجاری این شهرها توسعه بیشتری یافت. همچنین، با وابسته‌تر شدن درآمد حکومت‌های محلی و خاندان‌های فئودالی به مالیات حاصل از تجارت و صنایع دستی، سیاست‌های شهری نیز به سمت حمایت از فعالیت‌های اقتصادی سوق پیدا کرد. در نتیجه، به‌تدریج نمونه‌هایی از واگذاری امتیازهای عمومی به بخش خصوصی برای احداث و بهره‌برداری از بازارها، مراکز تجاری، بندرگاه‌ها و کانال‌های حمل‌ونقل پدید آمد؛ اقدامی که می‌توان آن را از نخستین جلوه‌های مشارکت بخش خصوصی در توسعه شهری ژاپن دانست.

۳ آرمان شهرهای دوره رونسانس

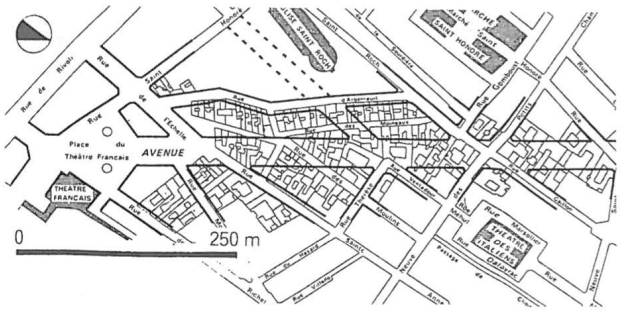
شهرهای اروپای قرون وسطی در سده‌های چهاردهم و پانزدهم میلادی، بر اثر شیوع بیماری‌هایی همچون طاعون با کاهش شدید جمعیت مواجه شدند و در عین حال، به دلیل منازعات و کشمکش‌های طبقاتی، دوره‌ای از ناامنی را پشت سر گذاشتند. در مقابل، از اواسط سده پانزدهم میلادی، منطقه مدیترانه به واسطه رونق تجارت با مشرق‌زمین، رشد اقتصادی قابل توجهی را تجربه کرد. در نتیجه، در ایتالیا دولت‌شهرهای متعددی که در رأس آنها خاندان‌های ثروتمند قرار داشتند، به شکوفایی و رونق فراوان دست یافتند. این طبقه جدید، خود را از محدودیت‌های اجتماعی قرون وسطی رها کرده و در پی آفرینش فرهنگی متناسب با جایگاه اجتماعی تازه خود برآمد. آنان با ارائه تفسیری نو از میراث یونان و روم باستان و با تکیه بر فلسفه انسان‌گرایی، شیوه‌ای هنری را بنیان نهادند که آرمان‌های انسانی را با نظم و تناسب کلاسیک در هم آمیخت و بدین ترتیب، فرهنگ رنسانس را پدید آورد. در این دوره، طرح‌های آرمانی بسیاری برای شهرها ارائه شد که بر اصول قانون‌مندی و نظم هندسی معماری کلاسیک و همچنین استحکامات دفاعی هندسیِ فاقد نقاط کور استوار بودند (تصویر ۱۰,۲).

اگرچه هیچ شهر کاملاً رنسانسی هرگز ساخته نشد، اما برای ارتقای سامانه‌های دفاعی، اصلاحات گسترده‌ای در شهرهای قرون وسطایی صورت گرفت و میدان‌های عمومی، کاخ‌ها و بناهای مهم بسیاری بر پایه اصول طراحی کلاسیک یونانی و رومی احداث شدند. در حوزه طراحی شهری رنسانس ایتالیا، به واسطه نظام حمایت مالی حامیان هنر (Patronage)، معماران به عنوان صاحبان حرفه‌ای مستقل، از جایگاه اجتماعی والایی برخوردار بودند. از آنان انتظار می‌رفت توانایی تلفیق دانش‌های گوناگون را در طراحی معماری داشته باشند و پاسخگوی پیچیدگی‌های پروژه‌های ساختمانی باشند. از این رو، معماران علاوه بر تسلط بر سنت‌های کلاسیک و حوزه‌هایی چون فلسفه، نقاشی، موسیقی و هنرهای نمایشی، باید با رشته‌هایی همچون هنرهای مهندسی، نجوم، هواشناسی، علوم نظامی و مهندسی سازه نیز آشنایی می‌داشتند.

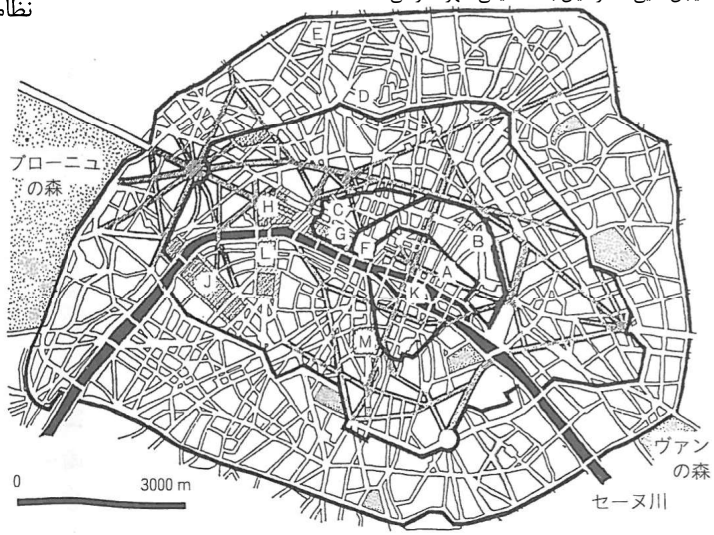
اما این پرسش مطرح است که از چه زمانی شهرسازان، به عنوان متخصصانی که روح زمانه را در کالبد فضا متجلی می‌کنند، مسئولیت‌هایی را که پیش‌تر بر عهده معماران، مهندسان و برنامه‌ریزان بود، بر عهده گرفتند؟ بررسی روند شکل‌گیری این تحول، یکی از موضوعات جذاب تاریخ شهرسازی است.

در روستاها و شهرهای کوچک که به صورت خودجوش شکل می‌گرفتند، ساکنان و رهبران محلی با سازگار کردن محیط با شرایط طبیعی و با توجه به نیروی کار و سرمایه موجود، فضای زندگی خود را به مثابه روشی برای ایجاد محیطی پایدار پدید می‌آوردند. حاصل آزمون و خطاهای فراوان، به شکل‌گیری دانشی درباره انتخاب بهترین مکان و مناسب‌ترین سازمان فضایی انجامید و این دانش به تدریج در قالب سنت‌ها و رسوم تثبیت شد. در برخی موارد نیز آموزه‌های دینی و شهود حاصل از ریاضت‌های مذهبی در انتخاب محل استقرار شهرها نقش داشت. برای نمونه، کوبو دایشی، بنیان‌گذار مکتب بودایی شینگون، در جریان ریاضت‌های معنوی خود، منطقه کوهستانی کویاسان را به عنوان مکانی مقدس برگزید و همین امر زمینه توسعه آن را به عنوان یک شهر مذهبی فراهم ساخت. چنین انتخابی بسیار فراتر از دانش متعارف زمان خود بود و به قدرتی چشمگیر از تخیل و شهود نیاز داشت.

از آنجا که مهم‌ترین ویژگی شکل‌گیری فضای شهری در گذشته، حفاظت در برابر حملات دشمنان خارجی بود، همان‌گونه که در دژ شهرهای ژاپن (جوکاماچی) مشاهده می‌شود، دانش نظامی و فناوری ساخت قلعه نقشی تعیین‌کننده در سازمان فضایی شهرها ایفا می‌کردند. افزون بر این، رهبران بزرگ سیاسی و مذهبی غالباً هم‌زمان فرمانده نظامی، هنرمند و مهندس نیز بودند. در سنت‌های دینی نیز الگوهایی



خیابان هایی که از میان بافت قدیمی شهر گذر می کنند.



دیوار A احداثی در قرن ۱۲ میلادی
دیوار B احداثی در قرن ۱۴ میلادی
دیوار C احداثی در قرن ۱۷ میلادی
دیوار D احداثی در قرن ۱۸ میلادی
دیوار E احداثی در قرن ۱۹ میلادی

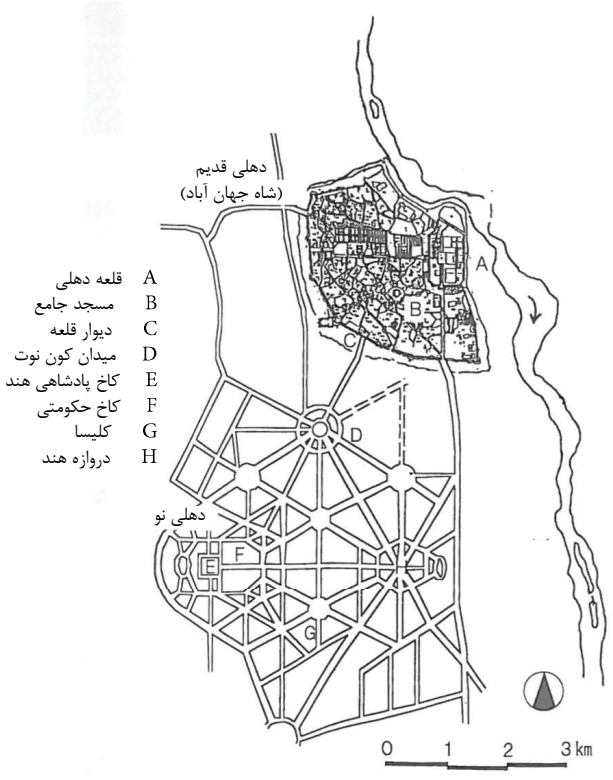
منطقه زاغه نشین میان دیوارهای و را جمع کرده ودر آنجا منطقه شهری جدید با خیابان بندی جدید احداث نمود.

قسمت های هاشورزده، خیابان های احداثی توسط هوسمان می باشد.

تصویر ۱۱,۲ بازسازی کلی شهر پاریس توسط فرماندار هوسمان (اواخر قرن ۱۹ میلادی) (منبع: مشترک با منبع تصویر تصویر۱,۳)

از نظم جهان، مانند ماندالا، و جهان‌بینی‌هایی همچون نظریه یین و یانگ و آموزه‌های فنگ‌شویی وجود داشت که با تفسیر سرنوشت، محل احداث شهرها یا مکان استقرار بناها و تأسیسات مهم را تعیین می‌کردند. این شیوه‌ها را نیز می‌توان بخشی از روش‌های شهرسازی در گذشته دانست.

اکنون این پرسش مطرح می‌شود که ادیان باستانی، فلسفه و فعالیت‌های هنری، هنگامی که از سطح تجربه‌های فردی انسان فراتر رفته و در شکل‌گیری فضای شهری نقش می‌یابند، چگونه معنا و مفاهیم خود را در کالبد شهر متجلی می‌سازند؟ همچنین، افرادی که مکان احداث شهرهای باستانی را انتخاب می‌کردند، از چه جایگاه اجتماعی برخوردار بودند؟ هنوز اطلاعات دقیقی درباره اینکه چه کسانی، با چه تخصص و منزلت اجتماعی، مکان‌یابی و طرح اولیه شهرهای باستانی را بر عهده داشتند، در دست نیست. با این حال، تردیدی وجود ندارد که از دوران باستان، طبقه‌ای از متخصصان معماری وجود داشته‌اند که هدایت پروژه‌های عمرانی و ساخت بناهای عمومی و مذهبی ــ که نماد اقتدار حاکمان بودند ــ را بر عهده داشتند. همچنین می‌توان حدس زد که از میان آنان، افرادی که توانایی بیشتری در بیان هنری و فناوری ساخت شهر داشتند، به تدریج حرفه‌ای متمایز را شکل داده و به عنوان معمار و شهرساز شناخته شدند.



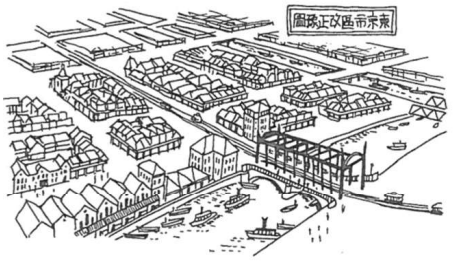
تصویر ۱۲,۲ شهر اسلامی و شهرسازی استعماری (دهلی، هندوستان ۱۹۱۵)
(منبع: Shovan K.Saha, Conservation Based Developpment of SHAHJAHANABAD: The Historic Capital City of India, PhD. thisess, ۱۹۹۳)

۴,۲
از شهرهای دوره باراک تا شهرسازی مدرن

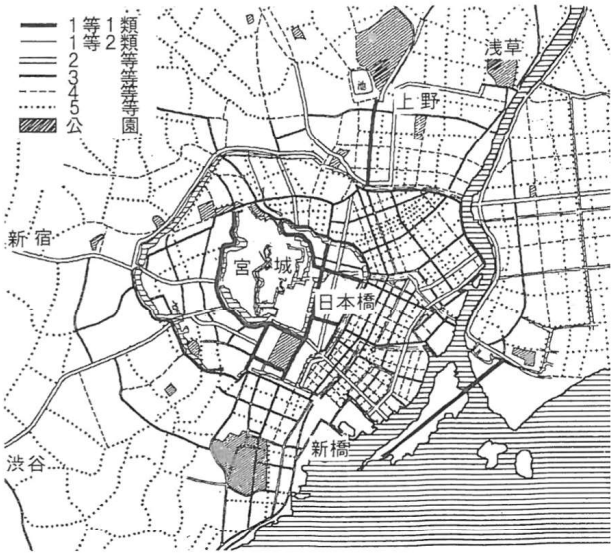
شهرها به‌عنوان بازتاب‌دهنده روح مکان و زمان، شکل گرفته و به تدریج رشد کرده‌اند. برخی از این شهرها بر اساس نقشه‌ای برگرفته از اندیشه‌ای مشخص و در چارچوب برنامه‌ای از پیش تدوین‌شده ساخته شده‌اند؛ در مقابل، شهرهایی نیز وجود داشته‌اند که متناسب با شرایط و تحولات پیش‌آمده، رشد و دگرگون شده و در نهایت تخریب یا به سکونتگاه‌های متروکه تبدیل شده‌اند. از سوی دیگر، بسیاری از شهرهای تاریخی، لایه‌های متعددی از دوره‌های افول و شکوفایی را در طول تاریخ خود دربر گرفته‌اند.

در کنار شکل‌گیری و تحول شهرهای موجود، به‌تدریج دیدگاه‌هایی در زمینه تمجید یا نقد زیبایی‌شناسی شهری و ارائه راهکارهایی برای اصلاح مسائل شهرها، به بیان دیگر نظریه‌پردازی شهری، رواج یافت. در نهایت، پیشنهادهایی برای تبیین شرایط و نظم مطلوب شهری در قالب طرح‌های آرمان‌شهر مطرح شدند.

مفاهیمی همچون خردگرایی، دموکراسی، قانون‌گرایی، سازمان‌دهی امور اجرایی دولت، افزایش حجم اطلاعات و مواردی از این دست که در دوران مدرن مطرح شدند، موجب شدند جهت‌گیری و محتوای شهرسازی، به‌عنوان یک فرایند اجتماعی، به سوی آگاه‌سازی شهروندان حقیقی و حقوقی سوق یابد و زمینه برای افزایش مشارکت آنان در



تصویری از منظره پیشبینی شده برای توکیو بعد از اجرای طرح



تصویر ۱۳,۲نقشه برنامه ریزی شهری توسط شورای بازسازی توکیو (منبع: «۱۰۰ سال شهرسازی در توکیو» شهرداری توکیو ۱۹۸۹)

فرایند شهرسازی فراهم شود. از سوی دیگر، تخصصی‌تر و پیچیده‌تر شدن نظام برنامه‌ریزی، فناوری‌های ساخت‌وساز و نظام‌های اجرایی، شرایطی را ایجاد کرده است که در بسیاری از موارد، واگذاری فرایند شهرسازی به متخصصان و مدیران عالی‌رتبه دولتی اجتناب‌ناپذیر شده است.

بر این اساس، در جمع‌بندی فصل دوم، صرفاً به بررسی چگونگی شکل‌گیری فرم شهری اکتفا نخواهد شد؛ بلکه با بررسی شیوه‌های ایجاد آن، به تحلیل اندیشه‌ها، نظریه‌های شهرسازی و همچنین نظام‌های اجتماعی‌ای پرداخته خواهد شد که در نهایت به شکل‌گیری این فرم‌های شهری منجر شده‌اند.

۱ شهرهای دوره باروک*

در جهان غرب، با ورود به دوره استبداد و شکل‌گیری حکومت‌های متمرکز، پایتخت‌ها به‌عنوان پایگاهی برای تجمیع قدرت مرکزی و محل استقرار نظام دیوان‌سالاری شکل گرفتند. برای نمونه، در بازسازی پاریس، کاخ‌ها، بناهای یادمانی و سالن‌های تئاتر باشکوهی به سبک باروک احداث شدند و به‌منظور تحقق و نمایش اقتدار دولت، خیابان‌های بزرگ (بلوارها) و پارک‌های شهری ایجاد گردیدند. این تحولات از طریق تخریب ساختار ارگانیک شهرهای قرون وسطایی که در میان دیوارهای تاریخی محصور بودند، تحقق یافت.

شهرهای سبک باروک، عمدتاً از فضاهای رسمی و باشکوهی تشکیل می‌شدند که دارای هندسه‌ای مشخص و منظم بودند و به‌عنوان عرصه‌ای برای تجلی قدرت دولت مرکزی عمل می‌کردند. در این شهرها، از تزئینات مجلل و عناصر معماری کلاسیک برای نمایش و تقویت اقتدار سیاسی، نظامی و اقتصادی حکومت بهره گرفته می‌شد. همان‌گونه که لوئیس مامفورد در کتاب «فرهنگ شهر» اشاره می‌کند، پیشرفت فناوری تولید سلاح‌های گرم، سازمان‌یافتگی ارتش‌ها و تحولات فناوری نظامی، موجب شد که دیگر وجود دیوارهای دفاعی پیرامون شهرها و ساختارهای مسکونی پیچیده و درهم‌تنیده ضرورت سابق را نداشته باشد. در مقابل، ایجاد خیابان‌های بزرگ و گسترده برای نمایش قدرت و حرکت ارتش‌های منظم و آموزش‌دیده اهمیت یافت.

همچنین، با توجه به نقش بافت‌های متراکم و پیچیده محلات سنتی در محدود کردن کنترل حکومت بر ناآرامی‌های اجتماعی، این مناطق در بسیاری از موارد هدف تخریب و بازسازی قرار گرفتند. ازاین‌رو، بدون توجه به ساختار فضایی بافت‌های سنتی شهر، خیابان‌های عریض و مستقیم از میان آن‌ها عبور داده شد و دیوارهای پیرامونی شهرها نیز برچیده و جای خود را به خیابان‌های کمربندی یا بلوارها دادند (تصویر ۱۱,۲).

در بازسازی شهرهایی مانند وین، مادرید و سن‌پترزبورگ، و همچنین در احداث پایتخت‌های جدیدی مانند واشنگتن و دهلی نو که در قرن نوزدهم تحقق یافتند، از زیبایی‌شناسی شهری به‌عنوان ابزاری برای نمایش قدرت مرکزی در پایتخت‌ها استفاده شد. تفاوت میان پایتخت تاریخی هند، یعنی شاه‌جهان‌آباد، و پایتخت دولت استعماری بریتانیا، یعنی دهلی نو، نمونه‌ای روشن از این رویکرد است (تصویر ۱۲,۲).

در ژاپن دوره میجی نیز تصمیم گرفته شد که شهر ادو (Edo)، که در دوره اولیه مدرن شکل گرفته بود، همانند شهرهای اروپایی به شهری مدرن با نام توکیو تبدیل شود. (مترجم: پس از آغاز دوره میجی و انتقال پایتخت امپراتوری از کیوتوی تاریخی به ادو، نام این شهر نیز به توکیو تغییر یافت. واژه توکیو به معنای «پایتخت شرقی» است.) در طرح‌های اولیه پیش‌بینی شده بود که با احداث میدان بزرگی در مقابل ایستگاه راه‌آهن توکیو، ایجاد پارک هیبیا، توسعه منطقه اداری مارونواوچی، احداث خیابان مرکزی بزرگ، استقرار ساختمان‌های عمومی و ساخت بناهایی با نمای آجر قرمز، توکیو به شهری باشکوه و مدرن تبدیل شود. اگرچه به دلیل مشکلات اقتصادی، تنها بخش‌هایی از این طرح تحقق یافت، اما همین بخش‌های اجراشده نیز به هسته مرکزی توکیوی معاصر تبدیل شدند (تصویر ۱۳,۲).

۲ تولد مهندسی شهرسازی

برای تجهیز پایتخت‌ها یا ایجاد شبکه‌ای یکپارچه و متصل در محدوده دولت‌های جدید، احداث زیرساخت‌هایی همچون خیابان‌ها، ساختمان‌های عمومی، شبکه‌های انتقال آب، کانال‌های دسترسی آبی، پل‌ها و دیگر تأسیسات شهری، به‌صورت گسترده و کارآمد ضروری بود. این امر موجب شد دولت‌های مرکزی بخش قابل‌توجهی از منابع عمومی را به سرمایه‌گذاری در این زمینه اختصاص دهند و در نتیجه، نقش کارمندان عالی‌رتبه دولتی و مهندسان در فرایند توسعه شهری روزبه‌روز افزایش یابد.

در اوایل قرن نوزدهم میلادی، برای مثال، فناوری‌های مرتبط با طراحی و ساخت سازه‌های پل‌های فولادی که در حوزه مهندسی نظامی پیشرفت کرده بودند، در ساخت و توسعه شهرها نیز مورد استفاده قرار گرفتند. در پی این تحولات، رشته مهندسی شهرسازی (Civil Engineering، مهندسی عمران) شکل گرفت. در ژاپن دوره میجی، از آنجا که مفهوم غربی «Civil» هنوز به‌طور کامل درک نشده بود، برای این حوزه از اصطلاح «مهندسی خاک و چوب» استفاده شد؛ اصطلاحی که پیشینه آن به چند هزار سال قبل و به چین بازمی‌گردد.

در مراحل اولیه، حوزه مهندسی شهرسازی عمدتاً به موضوعاتی همچون شکل‌دهی سازه‌ها، انتخاب مصالح، روش‌های ساخت و فناوری‌های اجرایی محدود می‌شد. اما به‌تدریج، طراحی و برنامه‌ریزی شبکه‌های خیابانی، سیستم‌های تأمین آب و دفع فاضلاب نیز به وظایف آن افزوده شد و مهندسان این حوزه مسئولیت طراحی و ایجاد فضای شهری در مقیاس دوبعدی را نیز بر عهده گرفتند.

با گذشت زمان، در میان کارمندان دولتی و متخصصانی که در این زمینه فعالیت می‌کردند، تقسیم‌بندی‌های تخصصی شکل گرفت. در ابتدا، افرادی با آموزش در حوزه‌هایی همچون مهندسی عمران، مهندسی بهداشت، معماری و معماری منظر، مسئولیت برنامه‌ریزی و طراحی شهری را بر عهده داشتند. اما از نیمه دوم قرن بیستم، با ورود حوزه‌هایی مانند جامعه‌شناسی و مردم‌شناسی به مطالعات شهری، این حوزه از یک فعالیت صرفاً فنی و مهندسی فراتر رفت و به سمت نوعی «مهندسی اجتماعی» تحول یافت؛ رویکردی که توسعه آن تا به امروز ادامه یافته است.

۳. شهرسازی در دوره مدرن

۱,۳.
تبارشناسی اندیشه جامعه آرمانی در عصر انقلاب صنعتی

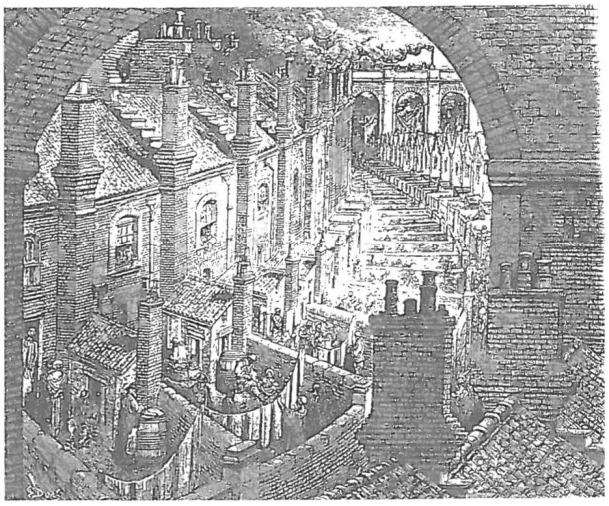
۱ انقلاب صنعتی و مشکلات شهرهای صنعتی

با ظهور ماشین بخار و گسترش راه‌آهن، امکان مکان‌یابی صنایع که پیش از آن به منابع آبی به‌عنوان منبع انرژی و نیز به منابع موجود در سرزمین وابسته بودند، با آزادی بیشتری فراهم شد و صنایع توانستند در مکان‌های متنوع‌تری مستقر شوند (Footloose). در انگلستان، به‌عنوان پیشرفته‌ترین کشور صنعتی جهان از قرن هجدهم به بعد، سرمایه‌گذاری صنعتی در مناطقی که از موقعیت مناسب‌تری برای مصرف و صادرات کالا برخوردار بودند، گسترش یافت.

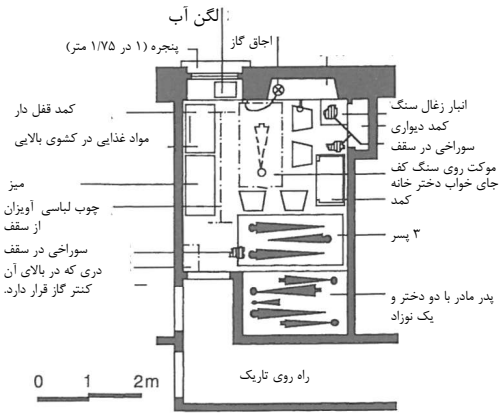
با گسترش مناطق صنعتی و اشغال تدریجی زمین‌های کشاورزی، کشاورزانی که شغل خود را از دست داده بودند، به‌عنوان نیروی کار صنایع در شهرهای صنعتی جذب شدند و این شهرها با سرعت زیادی شکل گرفته و توسعه یافتند. ساختار فضایی این شهرها از الگوی مشخصی پیروی نمی‌کرد و بی‌نظمی بر سازمان فضایی آن‌ها حاکم بود. فعالیت‌های تولیدی سرمایه‌گذاران خصوصی، بدون نظارت و کنترل قانونی کافی، موجب آلودگی هوا و آب، انباشت و رهاسازی زباله، شکل‌گیری محیط‌های مسکونی غیربهداشتی، شیوع بیماری‌هایی مانند طاعون، کاهش ارزش‌های انسانی و در نهایت ایجاد بحرانی گسترده در وضعیت اجتماعی شد.

در قرن نوزدهم، این مشکلات به‌تدریج چنان گسترده و جدی شدند که به‌عنوان تهدیدی برای کل جامعه مورد توجه قرار گرفتند و درخواست عمومی برای یافتن راه‌حل‌هایی جهت مقابله با آن‌ها شکل گرفت (شکل ۳.۱ (A) و (B)). دلایل این توجه را می‌توان به‌طور خلاصه به شرح زیر بیان کرد:

الف) شیوع بیماری‌هایی مانند طاعون، تنها به طبقات زاغه‌نشین محدود نماند و به تمامی مناطق شهری گسترش یافت.



شکل۱,۳(A) محله ای مسکونی در محاصره دودکشها
(شکل حکاکی از گوستاو دورِ (Gustave Dore) لندن سال ۱۸۷۲ میلادی)



شکل۱,۳(B) کورکی از خانه های کوچک و متراکم طبقه کارگر(از متنی که در گلاسگو کشف شده است)
(منبع: منبع اصلی هر دو شکل نا مشخص است. Leonardo Benevolo, The History of Cities, MIT press, ۱۹۸۰)

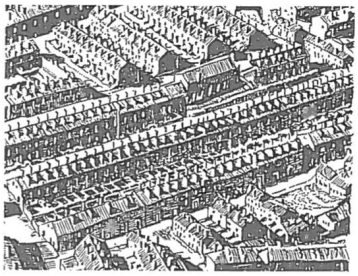
ب) برای حفظ قدرت ملی و اداره مستعمرات گسترده در سراسر جهان، تربیت کارگران و سربازانی سالم ضروری بود و بنابراین، ایجاد شرایطی برای حفظ محیط زندگی سالم اهمیت یافت.
ج) ضرورت کنترل شورش‌ها و ناآرامی‌های کارگران که در نتیجه نارضایتی از شرایط اجتماعی و اقتصادی خود شکل می‌گرفت.
ازاین‌رو، به‌عنوان راهکارهای اجتماعی، اقداماتی در زمینه بهداشت عمومی، از جمله ایجاد شبکه‌های تأمین آب پاکیزه، تأسیس مراکز دسترسی به آب سالم، بهسازی کانال‌های انتقال فاضلاب و جلوگیری از دفع زباله در معابر، به اجرا درآمد. مفهوم بهداشت عمومی (Public Health) از اواسط قرن نوزدهم شکل گرفت. در پسِ این اقدامات، نوعی محاسبه اقتصادی و مدیریتی (سودجویانه) نیز وجود داشت؛ به این معنا که منافع حاصل از هزینه‌کرد منابع عمومی برای بهبود شرایط موجود، بسیار بیشتر از پیامدهای منفی ناشی از رها کردن وضعیت جامعه ارزیابی می‌شد.
در راستای بهبود شرایط مسکن کارگران که در محیط‌های متراکم و فاقد امکانات مناسب زندگی می‌کردند، دولت‌های محلی در مرحله نخست، مقرراتی برای مسکن وضع کردند. بر اساس این مقررات، ساخت خانه‌هایی که تنها در یک جبهه امکان تعبیه در و پنجره داشتند، ممنوع شد تا حداقل شرایط نورگیری و تهویه هوا فراهم شود. همچنین سکونت در زیرزمین‌ها ممنوع شد و تعداد حداکثر افرادی که مجاز به زندگی در یک اتاق بودند، تعیین گردید.
در مرحله بعد، قوانینی تصویب شد که بر اساس آن، دولت‌های محلی موظف شدند در کنار پاکسازی زاغه‌ها، مسکن مناسب جایگزین نیز فراهم کنند. این شیوه مواجهه با مسائل مسکن، به‌عنوان شکل اولیه سیاست‌هایی همچون مقررات ساخت‌وساز، پهنه‌بندی، بهسازی محیطی مناطق مسکونی غیراستاندارد، تأمین مسکن دولتی و دیگر سیاست‌های مسکن عصر مدرن، از انگلستان به ایالات متحده آمریکا، دیگر کشورهای پیشرفته اروپایی و ژاپن منتقل شد (شکل ۳.۲ (A) و (B)).
دیگر کشورهای صنعتی نیز، در پیروی از انگلستان، با مشکلاتی مشابه آنچه در این کشور رخ داده بود، مواجه شدند. بااین‌حال، ژاپن که با تأخیر وارد فرایند صنعتی‌شدن شد و هدف خود را تبدیل شدن به کشوری ثروتمند و دارای ارتشی قدرتمند قرار داده بود، توسعه زیرساخت‌های صنعتی و نظامی مانند جاده‌ها، راه‌آهن، پل‌ها و بنادر را در اولویت قرار داد.
جالب توجه است که در شهرهایی مانند اوساکا و توکیو، پیش از آن، مقرراتی برای حفظ بهداشت مسکن تدوین شده بود. بااین‌وجود، از آنجا که در ژاپن پس از وقوع زلزله‌ها و آتش‌سوزی‌های بزرگ، اولویت اصلی بازسازی شهرها به اصلاح شبکه راه‌ها اختصاص می‌یافت، بخش مهمی از مسئولیت تأمین مسکن مناسب و ایجاد محیط‌های مسکونی مطلوب بر عهده بخش خصوصی گذاشته شد.
انجمن دوجون‌کای که برای مدیریت کمک‌های مردمی جمع‌آوری‌شده پس از زلزله بزرگ کانتو شکل گرفت، نقشی پیشرو در بهسازی مناطق مسکونی نامناسب و احداث مجتمع‌های مسکونی جدید ایفا کرد. بااین‌حال، فعالیت‌های این انجمن از نظر کمی بسیار محدودتر از آن بود که بتواند تأثیر قابل‌توجهی بر بهبود وضعیت مسکن در یک کلان‌شهر داشته باشد. برای اجرای گسترده چنین سیاست‌هایی، لازم بود تا نیمه دوم قرن بیستم انتظار کشیده شود.

۱۸۱۷	جامعه تعاونی ایده آل (آر. اُوِن)
۱۸۴۲	وضعیت بهداشتی طبقه کارگر در انگلستان (ای. چادویک)
۱۸۴۵	وضعیت طبقه کارگر در انگلستان (اف. انگلس)
۱۸۴۸	قانون بهداشت عمومی (ساخت شبکه آب و فاضلاب و آماده سازی خیابانها)
۱۸۵۱	قانون شافتسبوری (ساخت مسکن توسط دولت های محلی)
۱۸۶۸	قانون تورنز (تفویض قدرت به دولتهای محلی برای تخریب خانه های خطرناک)
۱۸۷۵	قانون بهداشت عمومی (اجبار رعایت شرایط بهداشت محیطی زمان ساخت خانه)
	قانون کروس (تفویض قدرت به دولتهای محلی برای تخریب محلات زاغه نشین)
۱۸۷۷	پیشنهاد تصویب مقررات ساختمان (خط ساختمان، خیابان، نور و غیره)
۱۸۹۰	قانون مسکن کارگران (ساخت مسکن دولتی توسط دولت های محلی)
۱۸۹۸	باغ شهر های فردا (ای. هوارد)
۱۹۰۹	قانون برنامه ریزی مسکن و شهر (شهرسازی مدرن، جلوی رشد نامنظم را می گیرد)

در قانون بهداشت عمومی سال ۱۸۴۸، موارد لازم جهت احداث تاسیسات شهری آب و فاضلاب مشخص گردید ولی از قانون بهداشت عمومی سال ۱۸۷۵ به بعد، دولتهای محلی توانستند مقرارت ساخت و ساز (Building code) مخصوص به خود را تصویب کنند. درسال ۱۸۹۴ مقرارت ساخت و ساز لندن تصویب شد و به موجب آن حداقل هایی از قبیل، آب پاکیزه در دست رس قرار گرفت، عرض خیابانها و زمین ساختمانی، میزان پنجره های خانه رعایت گردید. ولی باعث شد که این حداقل ها به عنوان بهترین شرایط در نظر گرفته شوند و ساختمان هایی با حداقل کیفیت ساخته شوند.
(میاکه جون « خانه ها و محلات مسکونی لندن» انتشارات شی کا، سال ۱۹۸۶)

شکل ۲,۳ (A) سیاست های شهری قرن نوزدهم انگلستان

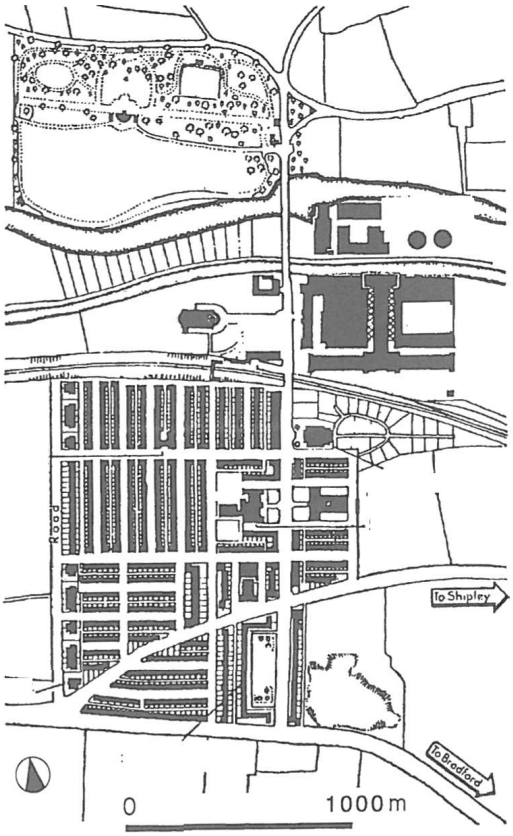

فراهم کردن آب بهداشتی


خانه های ساخته شده بر اساس مقرارت مسکن


منطقه مسکونی برای طبقه کارگری که با رعایت مقرارت شهر لندن احداث گردیدند. (منبع: هر دو شکل از میاکه جون « خانه ها و محلات مسکونی لندن» انتشارات شی کا، سال ۱۹۸۶)

۲ نظریه های جامعه آرمانی

انقلاب صنعتی از یک‌سو، به دلیل بهره‌کشی گسترده از نیروی کار، شرایط نامناسب محیط‌های کاری و شکل‌گیری محیط‌های مسکونی غیربهداشتی، موجب تضعیف ارزش‌های انسانی شد؛ اما از سوی دیگر، زمینه ظهور اندیشمندانی را فراهم کرد که تلاش داشتند شرایطی انسانی‌تر برای زندگی کارگران ایجاد کنند. یکی از مهم‌ترین و نخستین افراد در این زمینه، کارخانه‌دار اسکاتلندی، رابرت اوون (Robert Owen، ۱۷۷۱–۱۸۵۸) بود.



شکل۴,۳ یک مدل از یک شهر که توسط کارخانه دارای تهیه شده است. (سارتیا، انگلستان ۱۸۶۲) (منبع: انجمن شهرسازی ژاپن، « کتاب مجموعه نقشه های شهرسازی» انتشارات گیهو دو، سال ۱۹۷۸۹)

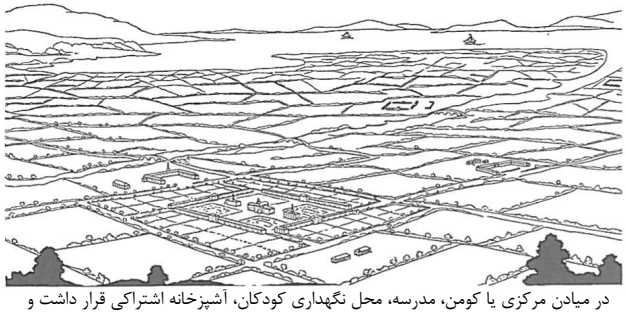
اوون در حومه شهر، یک کومون (Commune) ایجاد کرد؛ نوعی اجتماع اشتراکی که در آن زمین به‌صورت مشترک مورد استفاده قرار می‌گرفت و اعضای آن به‌طور مستقل امور جامعه خود را اداره می‌کردند. او پیشنهاد کرد که در این سکونتگاه، نخست، فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی و امور خانه‌داری به‌صورت چرخشی میان ساکنان تقسیم شود تا تنوع فعالیت‌های کاری افزایش یابد. دوم، شرایط لازم برای انجام فعالیت‌های فرهنگی و آموزشی ساکنان فراهم شود.

او این ایده را در کارخانه خود به مرحله آزمایش گذاشت (شکل ۳.۳ (A) و (B)). این طرح که بر مبنای این دیدگاه شکل گرفته بود که با نیت خیر سرمایه‌دار می‌توان کارگران را از شرایط دشوار زندگی رهایی بخشید، بعدها از سوی مارکسیست‌ها مورد نقد قرار گرفت و به‌عنوان اندیشه‌ای خیال‌پردازانه و آرمان‌گرایانه ارزیابی شد.

بااین‌حال، اهمیت این طرح در آن است که برای نخستین بار به‌طور جدی به دنبال یافتن رابطه‌ای مناسب میان محیط مسکونی، محیط کار و شیوه زندگی انسان بود؛ ازاین‌رو، به‌عنوان یکی از اندیشه‌های اولیه و تأثیرگذار در تاریخ شهرسازی و نظریه‌های اجتماعی مرتبط با اصلاح محیط زندگی، اهمیت ویژه‌ای دارد.

۳ ایده باغ شهرها

در سال ۱۸۹۸، تاجر انگلیسی ابنزر هاوارد (Ebenezer Howard، ۱۸۵۰–۱۹۲۸) کتاب «باغ‌شهرهای فردا (Garden Cities of

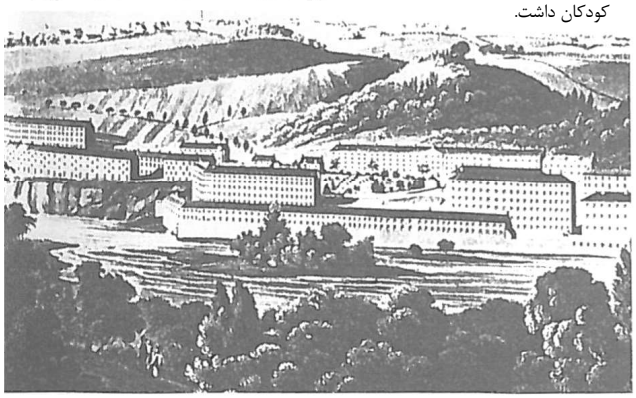


در میادن مرکزی یا کومن، مدرسه، محل نگهداری کودکان، آشپزخانه اشتراکی قرار داشت و در اطراف آن منطقه مسکونی بود، بیرو از آن سبزیکاری و کارخانه و مکان های فعالیتی قرار داشت.

شکل۳,۳(A) یک جامعه تعاونی آرمانی بر پایه همکاری و هماهنگی (ایده و اجرای کومیون، تصویر مفهومی رابرت اوان سال ۱۸۱۷)



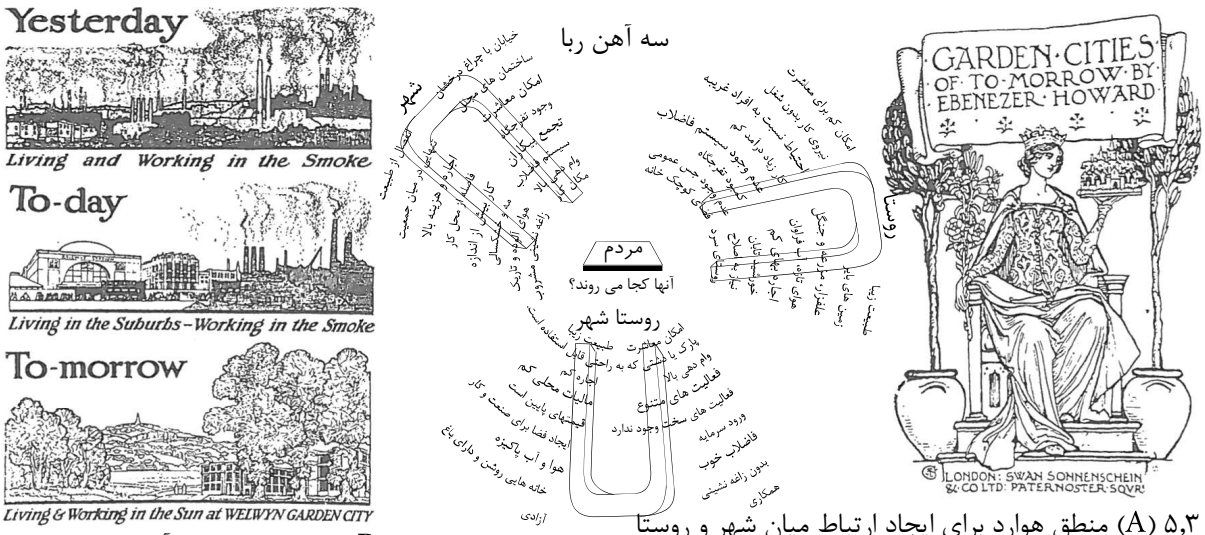
در مدرسه ای که در نیولانارک احداث کرده بود، باستفاده از رقص، بازی، نرمش، و نقاشی های رنگی، سعی در شکل دهی به شخصیت کودکان داشت.



شکل۳,۳(B) کارخانه آجرپزی واقع در نیو لانارک که اوان اداره می کرد. (از نیوری آب به عنوان نیروی محرکه استفاده می شد.) (منبع: هر دو شکل از Leonardo Benevolo, The History of Cities, MIT press، سال ۱۹۸۰)

Tomorrow)» را منتشر کرد. لندن در اواخر قرن نوزدهم، علاوه بر اینکه یک شهر صنعتی بزرگ بود، مرکز تجمع فعالیت‌های سیاسی، مالی، بیمه‌ای، تجاری و دیگر عملکردهای اقتصادی بریتانیای کبیر ــ کشوری که در آن زمان مستعمرات گسترده‌ای در سراسر جهان داشت ــ به شمار می‌رفت. ازاین‌رو، لندن را می‌توان یکی از نخستین نمونه‌های «شهر جهانی» دانست. بااین‌حال، هم‌زمان، پیامدهای منفی ناشی از تراکم بالای جمعیت، ازدحام و مشکلات حمل‌ونقل، به‌شدت افزایش یافته بود.

در چنین شرایطی، هاوارد پیشنهاد کرد که با احداث شهرهای کوچک و نسبتاً خودکفا در مناطق کشاورزی، که در آن‌ها کارگران بتوانند در مجاورت محل‌های کار خود زندگی کنند، و همچنین با ایجاد شبکه‌ای ارتباطی میان این شهرها، می‌توان مشکلات ناشی از تمرکز بیش از حد جمعیت در شهرهای بزرگ را کاهش داد (شکل ۴,۳ (A) و (B)). هاوارد که خود یک تاجر بود، توانست به‌سرعت سرمایه لازم برای اجرای ایده خود را فراهم کند و در سال ۱۹۰۲ ساخت باغ‌شهرهای لچورث

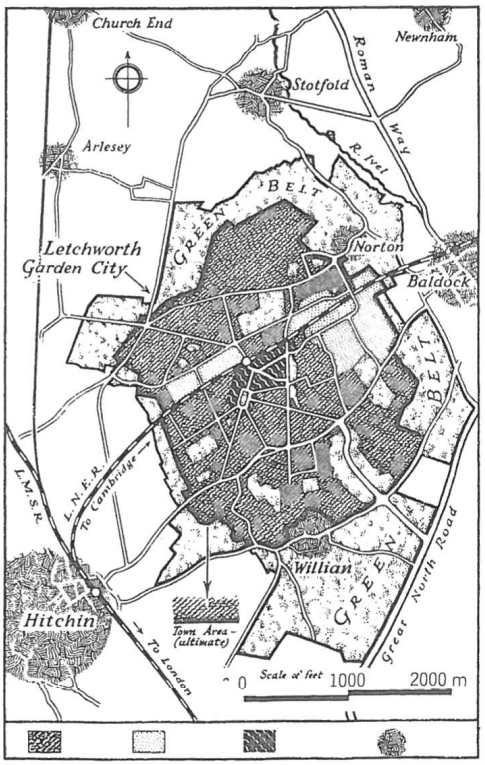


شکل ۵,۳ (A) منطق هوارد برای ایجاد ارتباط میان شهر و روستا (اوایل قرن بیستم) منبع: شکل (A)،

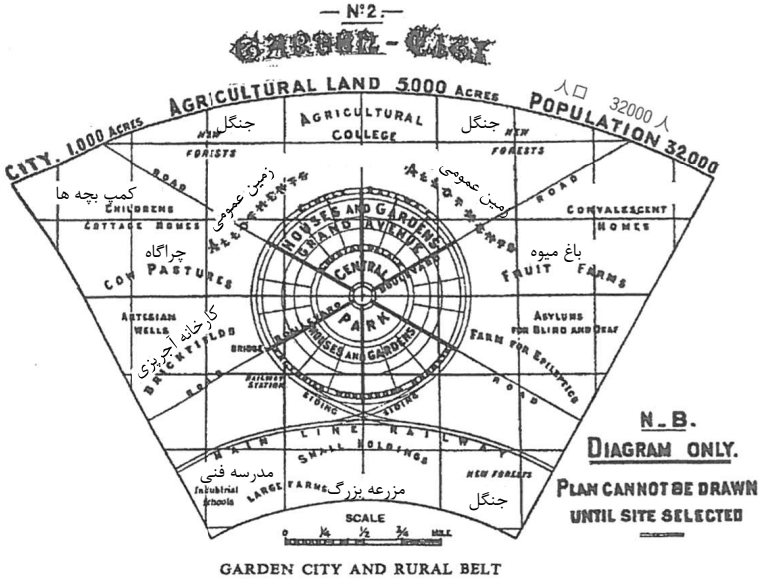
Howard. F Osborn, Carden Cities of Tomorrow, Faber & Faber, ۱۹۵۵,

شکل (B) :

Stephan V. Ward< Garden City- past, present and future.



شکل ۵,۳ (B) از حومه شهرها و آلودگی به باغ شهر



GARDEN CITY AND RURAL BELT

شکل ۶,۳ (A) شکل فضایی باغ شهر

(منبع تصاویر (A)و (B) با منابع شکل ۵,۳ یکی است)

شکل ۶,۳ (B) پلان لتچورس

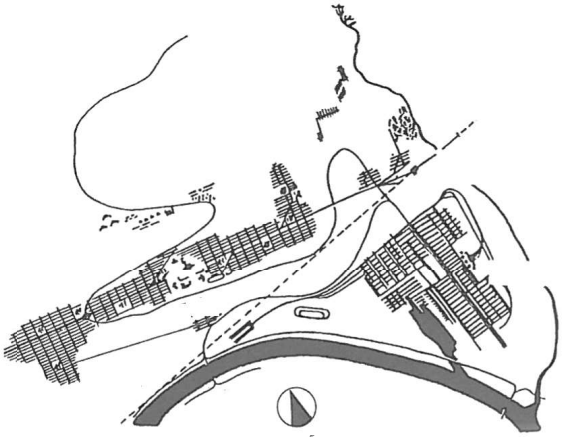
(Letchworth) و ولوین (Welwyn) را آغاز کرد (شکل ۶,۳ (A) و (B)). در پیشنهاد هاوارد، نکات زیر اهمیت ویژه‌ای دارند:

الف) پیشنهاد ایجاد باغ‌شهرهایی با ابعاد مناسب که در آن‌ها مزایای زندگی شهری و روستایی به‌طور هم‌زمان فراهم شود.

ب) حفظ مالکیت زمین در اختیار یک نهاد عمومی از طریق اجاره بلندمدت زمین یا اعطای حق بهره‌برداری از آن؛ به‌گونه‌ای که سیستمی ایجاد شود تا منافع حاصل از توسعه زمین برای تأمین زیرساخت‌ها و خدمات شهری مورد استفاده قرار گیرد.

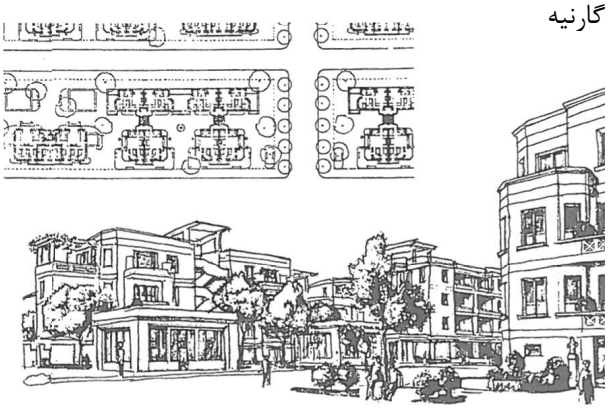
در طرح باغ‌شهر، در اطراف میدان مرکزی، باغ‌های گل و ساختمان‌های عمومی قرار داشتند. منطقه مسکونی نیز به‌وسیله فضای سبز از منطقه صنعتی جدا می‌شد و خانه‌هایی با ویژگی‌های معماری باغ‌شهری، در میان فضاهای سبز و مسیرهای پیاده طراحی شده بودند. طراحی این خانه‌ها توسط معمار ریموند آنوین (Raymond Unwin) انجام شد.

اگرچه باغ‌شهرها، برخلاف انتظار هاوارد، نتوانستند به‌طور گسترده به مقصد مهاجرت کارگران از لندن تبدیل شوند، اما آرمان‌های مطرح‌شده در این نظریه، بعدها به‌عنوان روشی برای ایجاد باغ‌شهرها و توسعه مناطق مسکونی باکیفیت در حومه کلان‌شهرها مورد استفاده قرار گرفتند. همچنین پس از جنگ جهانی دوم، این ایده به کشورهای دیگر معرفی شد و در احداث شهرهای جدید به کار رفت. در نهایت،



تفکیک عملکردها در کاربری عراضی، از آنجایی که در طراحی خانه ها در محدوده مسکنی از بتن آرمه استفاده شده است، از این رو تاثیر بسزایی بر لوکوربوزیه و همفکرانش نهاد.

شکل ۷,۳ (A) جانمایی کاربریها در شهرصنعتی پیشرفته تونی گارنیه



شکل ۷,۳ (B) طراحی مجتمع مسکونی

منبع: تصاویر (A)، (B) هر دو، Dora Wiebenson, Tony Carnier: The Cite Industrielle, George Braziller, ۱۹۶۹

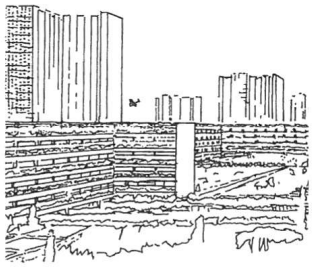
مفهوم باغ‌شهر به یکی از روش‌های مهم در توسعه متعادل سرزمینی، از طریق ایجاد شهرهای صنعتی، شهرهای پژوهشی و سکونتگاه‌های جدید، تبدیل شد.

۲,۳
نظریه شهرسازی مدرن

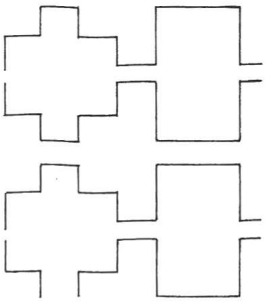
۱ عملکرد گرایی در شهرسازی

جنگ جهانی اول به جنگی فراگیر برای کسب قدرت و کنترل جهان میان کشورهای مدرن تبدیل شد. در این دوره، به واسطه پیشرفت فناوری‌های صنعتی، اختراعاتی همچون موتورهای احتراق داخلی، ماشین‌های جنگی و هواپیماها توسعه یافتند و فناوری‌های نوین نقش مهمی در تحولات نظامی ایفا کردند.

پس از پایان جنگ، با ورود به دهه ۱۹۲۰ در آمریکا و ظهور خودروی فورد مدل T، عصر تولید انبوه خودروهای شخصی و گسترش استفاده عمومی از خودرو آغاز شد؛ دوره‌ای که به‌عنوان آغاز عصر موتوریزاسیون (Motorization) شناخته می‌شود. همچنین با جایگزینی موتورهای الکتریکی به جای موتورهای بخار، خطوط راه‌آهن سریع‌السیر برقی



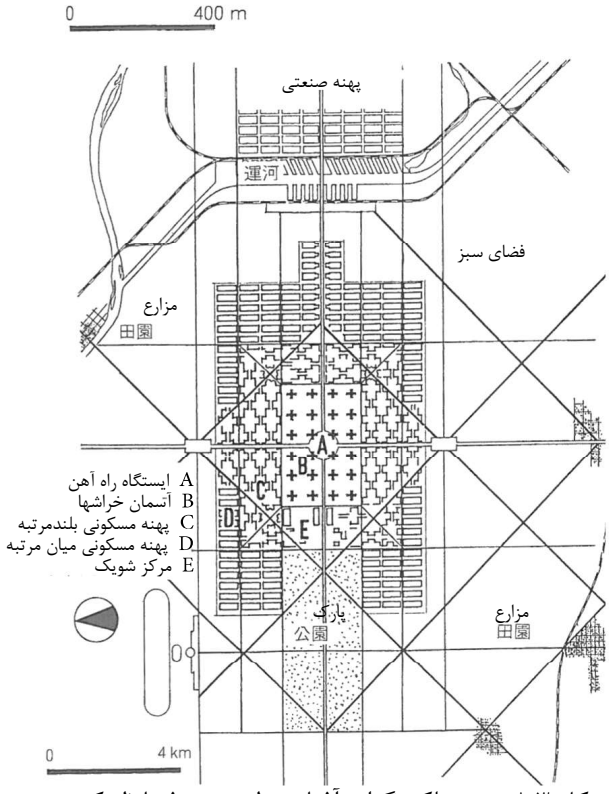
شهرک برجهای مسکونی برخوردار از فضای سبز زیاد، در پشت آن آسمان خراش های اداری دیده می شود



ابر بلوک های آسمان خراشهای مسکونی، در تضاد با ساختار سنتی پاریس



دو شکل بالا: طرح لوکوربوزیه
شکل پایین: شهر پاریس



شکل ۸,۳ شهرعملکردگرای آفتاب، طبیعت و فضا (لو کوربوزیه « شهر معاصر سه میلیون نفری» سال ۱۹۲۲)

منبع:
Tetlow & A. Goss, Hosmes, Towns and Traffic, Faber & faber, ۱۹۵۵

احداث شدند و امکان جابه‌جایی انبوه جمعیت در پیرامون شهرها فراهم گردید.

در صنعت ساخت‌وساز نیز پیشرفت فناوری، امکان احداث ساختمان‌های بلندمرتبه با استفاده از مصالح صنعتی جدید مانند فولاد، بتن و شیشه را فراهم ساخت. بدین ترتیب، در دهه ۱۹۲۰، ایده ساخت شهرهایی مبتنی بر اصول صنعتی و فناوری‌های نوین، به‌عنوان امری قابل تحقق مطرح شد.

در اروپا، یکی از نخستین افرادی که ایده شهری منطقی و هماهنگ با اصول عصر صنعتی را مطرح کرد، معمار فرانسوی تونی گارنیه (Tony Garnier، ۱۸۶۹–۱۹۴۸) بود. او در طرح پیشنهادی خود با عنوان «شهر صنعتی (Cité Industrielle)» که در سال ۱۹۰۱ ارائه شد، ساختاری عملکردی برای شهر پیشنهاد کرد که در آن منطقه مسکونی به‌وسیله فضای سبز از منطقه صنعتی جدا می‌شد.
گارنیه در این طرح، الگویی از فضای مسکونی ارائه کرد که در آن با کنار گذاشتن تزئینات غیرضروری، تلاش داشت زیبایی سازه‌های بتن‌آرمه و ویژگی‌های ذاتی مصالح صنعتی جدید را به نمایش بگذارد. اندیشه‌ها و آثار او تأثیر چشمگیری بر معماران نسل بعد، از جمله لوکوربوزیه (Le Corbusier، ۱۸۸۷–۱۹۶۵)، گذاشت و در شکل‌گیری معماری و شهرسازی مدرن نقش مهمی ایفا کرد (شکل ۷،۳ (A) و (B)).

۲ نهضت شهرسازی مدرن

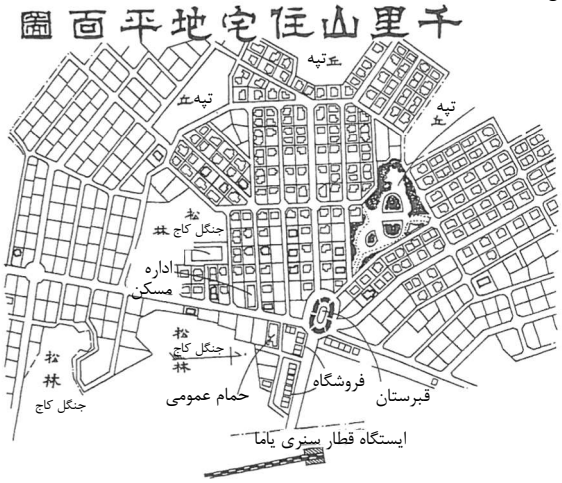
معمار فرانسوی لوکوربوزیه که از اواسط دهه ۱۹۲۰ به‌عنوان یکی از رهبران کنگره بین‌المللی معماری مدرن (CIAM) فعالیت می‌کرد، از نخستین افرادی بود که ساختمان‌های بلندمرتبه‌ای با سازه‌های بتنی و فولادی طراحی کرد. در این ساختمان‌ها، به‌وسیله پیلوتی (Pilotis) ــ فضایی در سطح زمین که فاقد دیوار بوده و تنها توسط ستون‌های منفرد نگه داشته می‌شود ــ حجم ساختمان از سطح زمین جدا می‌شد. این شیوه، جایگزینی برای معماری سنگین و متراکم سنگی و آجری رایج در قرن نوزدهم میلادی محسوب می‌شد.
او همچنین با استفاده از مفاهیمی همچون «آفتاب، طبیعت و فضا»، تصویری از محیطی منطقی، سالم و روشن ارائه کرد. از دیدگاه اعضای کنگره بین‌المللی معماری مدرن، معماری صرفاً به معنای ساختمان نبود، بلکه ترکیبی از عملکرد و فضا محسوب می‌شد. آنان معتقد بودند ماهیت اصلی شهرسازی، خلق فضاهایی با عملکردهای روشن، سازمان‌یافته و برخوردار از شرایط سالم زندگی است.
بر همین اساس، آن‌ها ایده‌هایی خوش‌بینانه و مبتنی بر اعتماد به فناوری و دستاوردهای عصر صنعتی ارائه کردند؛ از جمله تفکیک عملکردی فضاهای شهری با تکیه بر فناوری‌های جدید و وسایل نقلیه سریع. در این دیدگاه، پهنه‌های فعالیت، سکونت و تفریح در شهر به‌طور مشخص از یکدیگر تفکیک می‌شدند و از طریق شبکه‌های دسترسی به هم متصل می‌گردیدند (شکل ۳،۸). این نوع نگرش در شهرسازی، به دلیل تأکید بر سازمان‌دهی شهر بر اساس عملکردهای مشخص، عملکردگرایی (Functionalism) نامیده می‌شود.
از آنجا که لوکوربوزیه خود هنرمندی توانمند نیز بود، توانست نظریه‌های خود را از طریق فرم‌های خلاقانه به فضاهای معماری تبدیل کند و تأثیری بنیادین بر معماری قرن بیستم بگذارد. او شهرهای متراکم و پیچیده به‌جامانده از دوران قرون وسطا و همچنین سبک‌های تزئینی سنگین و زیبایی‌شناسی وابسته به قدرت دوره باروک را مورد انتقاد قرار داد. در مقابل، با تأکید بر استفاده بهینه از منابع و سرمایه ــ که یکی از خواسته‌های نظام سرمایه‌داری مدرن بود ــ هدف اصلی خود را خلق فضایی مبتنی بر منطق، عقل‌گرایی و کارایی قرار داد.
همچنین، همان‌گونه که در منشور آتن (۱۹۳۳) که حاصل اندیشه‌های لوکوربوزیه و همکارانش بود مشاهده می‌شود، فعالیت‌های جنبش



طراحی بلوک های مسکونی به سبک روستایی



شکل ۹،۳ طراحی منقطه مسکونی در باغ شهرهای حومه ای (طراحی لیموند آیوین)
منبع: Raymond Unwin, Town Planning in Practise, Charles Scribuner s Sons



شکل ۱۰،۳ طراحی منطقه مسکونی حومه ای در ژاپن (سنری یاما ۱۹۲۰) منبع: میمورا هیروشی، «تجهیز محیط مسکونی» شماره پنج از مجموعه برنامه ریزی محیط مسکونی، انتشارات شُوکوکوشا ۱۹۹۱

معماری مدرن در واقع واکنشی انتقادی به شرایط زندگی قرن نوزدهم، یعنی فضاهای متراکم، درهم‌آمیخته، غیربهداشتی و نامناسب مسکونی کارگران و مناطق صنعتی بود. هدف آنان ایجاد فضاهایی روشن، باز و دارای استانداردهای مناسب زندگی و همچنین بازگرداندن عناصر انسانی به محیط شهری بود.

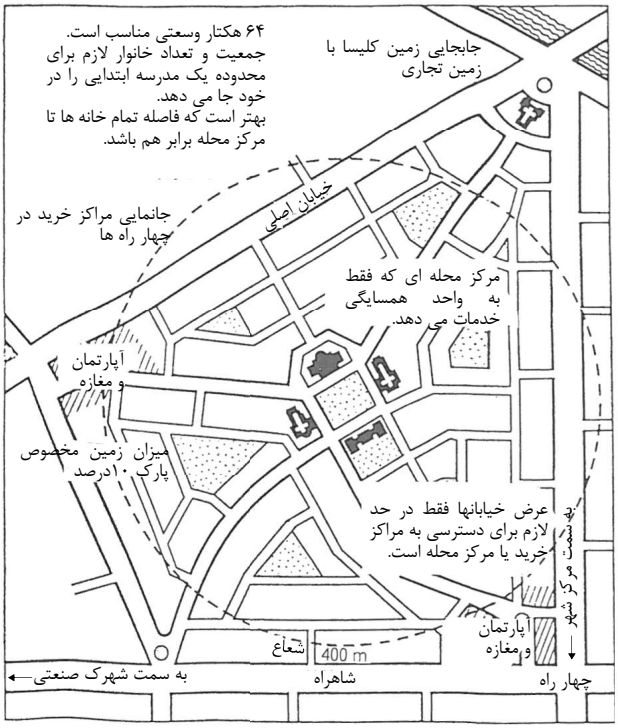
این تلاش‌ها را می‌توان نوعی حمله بنیادین به ساختارهای قدیمی قدرت و نظم فضایی در شهرهای اروپایی دانست. این رویکرد در برخی موارد تا حدی افراطی بود؛ به‌گونه‌ای که حتی شهر پاریس، که امروزه به‌عنوان یکی از غنی‌ترین منابع ارزش‌های تاریخی و فرهنگی جهان شناخته می‌شود، در برخی از طرح‌های پیشنهادی لوکوربوزیه، مانند «طرح وُزن برای مرکز پاریس (Plan Voisin، ۱۹۲۵)»، قرار بود بخش بزرگی از بافت تاریخی آن تخریب و شهری جدید بر اساس اصول مدرن جایگزین آن شود.

۳,۳
سیر تحول شهرسازی مدرن

۱ بهبود و توسعه طراحی مناطق مسکونی مدرن



مناطق وسیع مسکونی گسترش یافته در حومه شهرها (آمریکای شمالی)



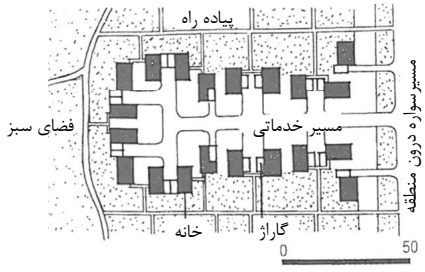
شکل ۱۱,۳ تئوری واحد همسایگی پری (۱۹۲۹)
(منبع: سی. ای. پری، ترجمه، واشی او کوراتا، تئوری همسایگی، انتشارات کاجیما شوپان، ۱۹۷۶)

شهرک های ویلایی در حومه شهرها

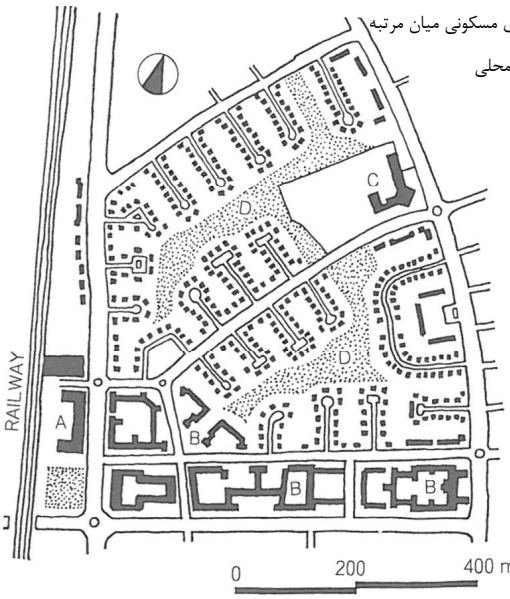
رشد کلان‌شهرها در قرن بیستم موجب شد طبقه متوسط، که علاوه بر صنایع تولیدی در بخش‌های خدماتی مانند امور مالی و بیمه، تجارت و دستگاه‌های اداری دولتی فعالیت می‌کردند، به‌سرعت گسترش یابد. برای این گروه اجتماعی جدید، نه خانه‌های بزرگ ویلایی متعلق به طبقه ثروتمند جامعه مناسب بود و نه مجموعه‌های مسکونی کارگری؛ ازاین‌رو، نیاز به طراحی نوع جدیدی از مسکن متناسب با شرایط زندگی و نیازهای این طبقه احساس شد.

برای نمونه، در لندن، در حومه شهرها، خانه‌هایی به نام تراس‌هاوس (Terrace House) با دو حیاط در دو سوی بنا ساخته شدند. در اوساکا، خانه‌های باکیفیت در قطعات باریک و طولانی، با حیاطی در جلوی ساختمان و بر اساس اصول مشخص طراحی، توسعه یافتند. در شانگهای نیز مجتمع‌های مسکونی کم‌ارتفاعی با نام لی‌لونگ (Li Long) رواج پیدا کردند.

همچنین، با افزایش سهولت جابه‌جایی ناشی از گسترش استفاده از راه‌آهن و خودروهای شخصی، ساخت خانه‌های ویلایی و مجتمع‌های مسکونی در خارج از محدوده شهرها گسترش یافت. در طراحی این سکونتگاه‌ها، برای پاسخ‌گویی به نیازهای طبقه متوسط جدید، از الگوهایی همچون معماری ویلایی و ایده باغ‌شهر استفاده شد.



جزئیات قسمت بن بست



شکل ۱۲,۳ شهرک مسکونی رادوبان (نیوجرسی ۱۹۲۸)
(منبع:مشترک با منبع شکل ۱۰)

به بیان دیگر، ایده باغ‌شهرها که از ابتدای قرن بیستم در انگلستان رواج یافت و پس از آن به شکل باغ‌شهرک‌های حومه‌ای توسعه پیدا کرد، ابزاری برای تحقق آرمان معماران در طراحی محیط‌های مسکونی مطلوب به شمار می‌رفت. به‌ویژه ریموند آنوین (Raymond Unwin)، با تأکید بر کیفیت زندگی در باغ‌شهرک‌های حومه‌ای که در میان فضای سبز قرار داشتند، این ویژگی را به‌عنوان یکی از ارزش‌ها و مزیت‌های محلی در جهت راحتی و لذت بخشی محیطی (Amenity) یک منطقه مسکونی معرفی کرد (شکل ۹,۳).

ژاپن نیز تحت تأثیر این جریان، در مناطق توکیو و کانسای (منطقه‌ای با مرکزیت اوساکا، کیوتو و کوبه) که از شبکه راه‌آهن توسعه‌یافته‌ای برخوردار بودند، شاهد احداث باغ‌شهرک‌های مسکونی توسط شرکت‌های خصوصی راه‌آهن شد. این نمونه‌ها از نخستین تجربه‌های طراحی و توسعه مناطق مسکونی باکیفیت در ژاپن به شمار می‌روند (شکل ۳.۱۰).

نظریه واحد همسایگی

در آمریکای شمالی، از دهه ۱۹۲۰ تا ۱۹۳۰، هم‌زمان با گسترش وابستگی به خودرو (موتوریزاسیون) و توسعه صنعتی، سکونتگاه‌های حومه‌ای بدون محدودیت مشخصی گسترش یافتند. افرادی که به دنبال زندگی در خارج از محدوده شهرها بودند، به دلیل دشواری رفت‌وآمد روزانه، به‌تدریج سبک زندگی مستقلی نسبت به مرکز شهر پیدا کردند و ارتباط اجتماعی و فضایی آن‌ها با شهر کاهش یافت.

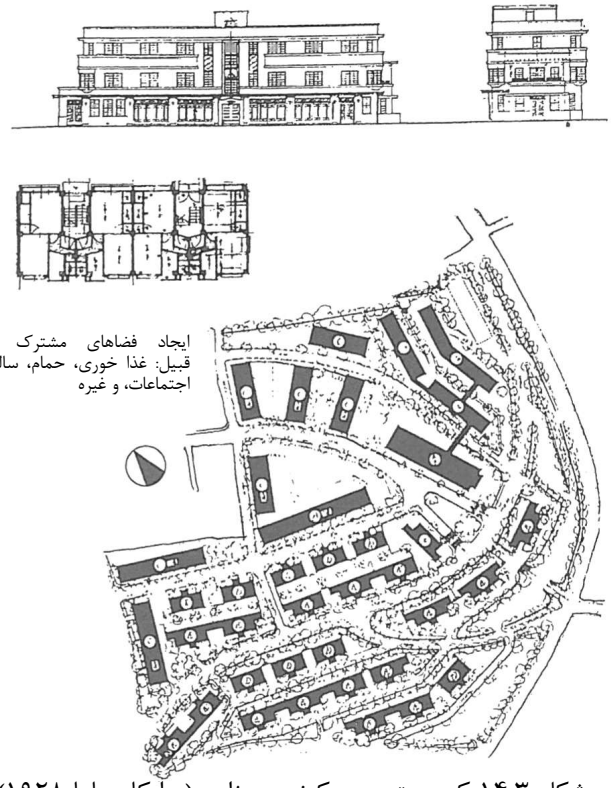
در چنین شرایطی، برنامه‌ریز شهری آمریکایی کلارنس پری (Clarence A. Perry، ۱۸۷۲–۱۹۴۴) در سال ۱۹۲۹، به‌عنوان بخشی از برنامه منطقه‌ای نیویورک، ایده «واحد همسایگی (Neighborhood Unit)» را پیشنهاد کرد. در این نظریه:

الف) یک اجتماع محلی با مرکزیت عناصری همچون کلیسا، مدرسه ابتدایی و مرکز فرهنگی شکل می‌گرفت که شعاع دسترسی آن کمتر از پنج دقیقه پیاده در نظر گرفته می‌شد.

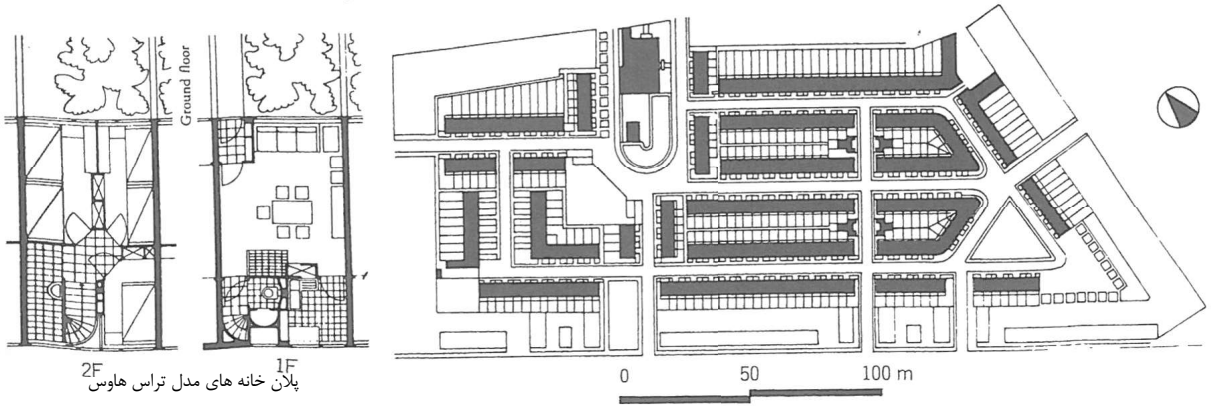
ب) مسیرهای اصلی حرکت در پیرامون این اجتماع محلی قرار می‌گرفتند تا از عبور و مرور غیرضروری و ترافیک گذری در داخل محدوده مسکونی جلوگیری شود.

هدف از این ایده، بازآفرینی روابط اجتماعی و حس اجتماع محلی بود که در اثر مدرن‌شدن و گسترش شهرهای صنعتی تضعیف شده بود؛ به‌ویژه در حومه شهرها که جمعیت جدیدی در حال شکل‌گیری بود (شکل ۱۱,۳). این نظریه بعدها به مبنایی برای تبدیل محدوده تحت پوشش یک مدرسه ابتدایی به واحد پایه برنامه‌ریزی مناطق مسکونی تبدیل شد و پس از جنگ جهانی دوم، در طراحی شهرک‌های جدید در سراسر جهان مورد استفاده قرار گرفت.

در پروژه آزمایشی رادبرن (Radburn) در حومه نیویورک، اصولی همچون جداسازی مسیر حرکت خودرو و پیاده، استفاده از خیابان‌های بن‌بست برای کاهش ترافیک عبوری، و ایجاد فضاهای سبز عمومی موسوم به Common Green در طراحی محدوده مسکونی به کار گرفته شد. این تجربه بعدها به یکی از مفاهیم پایه در طراحی شهرک‌های مسکونی تبدیل شد (شکل ۱۲,۳).



شکل ۱۴,۳یک مجتمع مسکونی در ژاپن (دایکان یاما ۱۹۲۸)
(منبع: مجله معماری شماره ۴۹۸، انجمن معماری ژاپن، سال ۱۹۲۷)



پلان خانه های مدل تراس هاوس

شکل ۱۳,۳زیدلونگ (باغ شهر) اروپایی (جنوب آمستردام ۱۹۲۸)
(منبع: همان منبع شکل ۳,۳)

طراحی مجتمع های مسکونی

مفاهیمی همچون «آفتاب، طبیعت و فضا» به‌عنوان سه عنصر مهم در شهرسازی عملکردگرا، تأثیر بسیاری بر معماران و شهرسازان اروپایی با پیشینه فرهنگی غنی و همچنین ژاپن گذاشتند. در روش‌های طراحی و احداث مناطق مسکونی، تجربه باغ‌شهرک‌های حومه‌ای (Garden Suburb) با نظریه واحد همسایگی ترکیب شد و در طراحی مجتمع‌های بزرگ مسکونی مورد استفاده قرار گرفت.

در فاصله میان دو جنگ جهانی، در کشورهایی مانند آلمان، هلند و اتریش، تعداد زیادی شهرک مسکونی کوتاه‌مرتبه و میان‌مرتبه با طراحی مناسب برای طبقات کم‌درآمد و کارگران احداث شد. این پروژه‌ها با هدف ارتقای کیفیت محیط زندگی و ایجاد شرایط سکونتی مناسب‌تر برای گروه‌های اجتماعی کم‌درآمد شکل گرفتند.

در ژاپن نیز پس از زلزله بزرگ کانتو در سال ۱۹۲۳، انجمن دوجون‌کای با استفاده از کمک‌های مالی جمع‌آوری‌شده از داخل و خارج کشور، برای نخستین بار مجتمع‌های مسکونی میان‌مرتبه با سازه بتنی را احداث کرد. این مجتمع‌ها از طراحی مطلوب برخوردار بودند و امکانات و تأسیسات مشترک زندگی را برای ساکنان فراهم می‌کردند. این پروژه‌ها نقطه عطفی در تاریخ توسعه مجتمع‌های مسکونی شهری در ژاپن به شمار می‌روند (تصاویر ۱۳،۳ و ۱۴،۳).

همچنین، دستاوردهای این تجربه‌ها پس از جنگ جهانی دوم، در کشورهای مختلفی که از مرحله بازسازی وارد دوره توسعه اقتصادی و شهری شده بودند، مورد استفاده قرار گرفتند. این اصول در طراحی شهرک‌های جدید و مجتمع‌های مسکونی حومه‌ای که توسط دولت‌ها احداث می‌شدند، به‌کار گرفته شدند.

۲ تبدیل شهرسازی به یک سیستم اجتماعی

سیستم حکومتی و شهرسازی

ایده تصویر جدیدی از فضای شهری که با محوریت اندیشه‌های لوکوربوزیه مطرح شد، در محتوای خود بر نظام‌های اجتماعی یا سیاست‌های مشخص شهرسازی مبتنی نبود. ازاین‌رو، همواره این پرسش مطرح بود که چه نهاد یا سازمانی و بر اساس چه سازوکاری، توانایی اجرای چنین پروژه عظیمی را به‌صورت یکپارچه خواهد داشت. سرمایه‌گذاری عمومی برای ایجاد زیرساخت‌های شهری و تأمین زمین مناسب، در نظام‌های متمرکز و یکپارچه، نیازمند قدرت گسترده مسئولان حکومتی در دوره‌ای بود که دولت بر منابع سرمایه‌ای تسلط زیادی داشت. همچنین در نظام‌های سوسیالیستی برخاسته از انقلاب روسیه، چنین اقداماتی در چارچوب برنامه‌های ملی امکان‌پذیر بود. در هر دو حالت، اجرای این طرح‌ها تنها با اتکا به قدرت اقتصادی و مدیریت متمرکز دولت ملی امکان تحقق داشت.

اوایل قرن بیستم، دوره‌ای بود که در آن شرایط اقتصادی و سیاسی لازم برای شکل‌گیری کلان‌شهرها بر اساس برنامه‌های جامع و با سرمایه‌گذاری از منابع عمومی و اجتماعی فراهم شد. ازاین‌رو، طرح‌های لوکوربوزیه از نظر ساختار اجرایی، تا حد زیادی با شرایط تاریخی زمان خود هماهنگ بودند؛ هرچند که در بسیاری موارد، رویکردی بسیار خوش‌بینانه داشتند.

ویژگی اصلی شهرسازی قرن بیستم در این بود که در این دوره، نظم‌های سنتی و ساختارهای قدرت دوره پیشامدرن تضعیف شده بودند و در مقابل، نظام‌های اجرایی جدیدی ظهور کردند که هدف آن‌ها تحقق اصولی همچون عقل‌گرایی، بهره‌وری و عدالت اجتماعی بود.

هم‌زمان با فرایند مدرنیزاسیون، توانایی همزیستی اجتماعی که پیش‌تر در شهرها و روستاهای کوچک شکل گرفته بود، تضعیف شد. در نتیجه، برای حفظ حداقل استانداردهای کیفی در مسکن و محیط‌های سکونتی، لازم بود سازمان‌های اجرایی مدیریت شهری، نهادهای مسکن و دستگاه‌های مرتبط با معماری، مسئولیت برنامه‌ریزی و تأمین این نیازها را بر عهده گیرند.

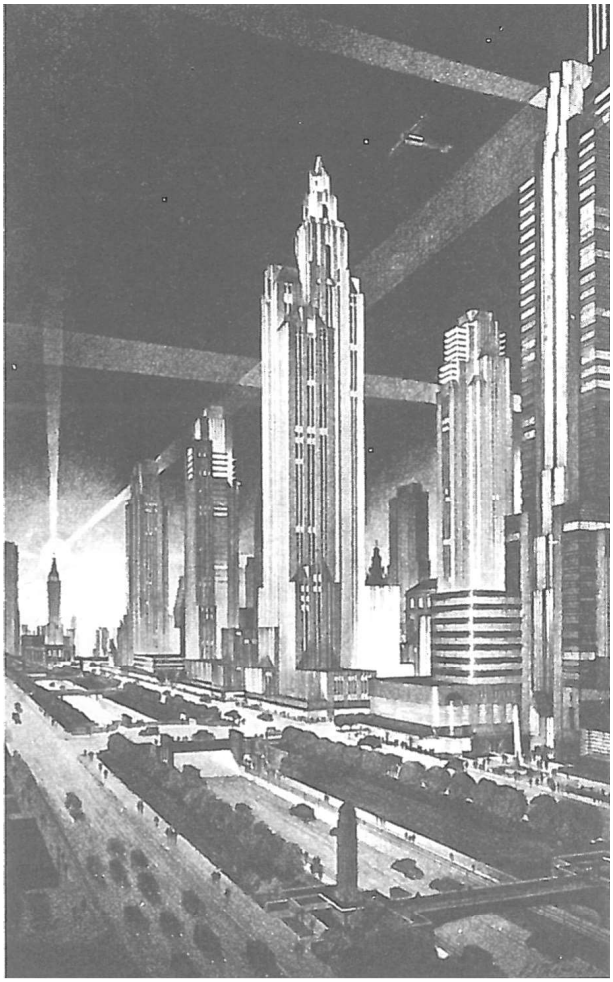
در این روند، دو نیروی اجتماعی در کنار یکدیگر قرار گرفتند و به محرک شکل‌گیری نظام‌های اداری جدید تبدیل شدند: نخست، هدف دولت ملی برای افزایش قدرت و توان رقابتی کشور که به‌عنوان یک عامل راهبردی عمل می‌کرد؛ و دوم، خواست طبقه کارگر برای دستیابی به حقوق اجتماعی و شرایط زندگی انسانی‌تر. ترکیب این دو جریان، زمینه‌ساز توسعه نظام‌های برنامه‌ریزی و مدیریت شهری مدرن شد.

این روند پس از جنگ جهانی دوم شدت بیشتری یافت. در این دوره، هم ژاپن و هم بسیاری از کشورهای اروپایی در اثر جنگ دچار ویرانی گسترده شده بودند و بازسازی سریع شهرها و ساختمان‌های تخریب‌شده ضرورتی فوری محسوب می‌شد. ازاین‌رو، پروژه‌های گسترده بازسازی شهری، احداث تعداد زیادی شهرک مسکونی و توسعه سکونتگاه‌های برنامه‌ریزی‌شده حومه‌ای، با محوریت و هدایت بخش عمومی آغاز شدند.

تصویب ساز و کار قانونی برای شهرسازی

در قرن بیستم، حاکمیت قانون در دولت‌های ملی تثبیت شد. در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری نیز، استفاده از قدرت بخش عمومی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شهری، هدایت برنامه‌ریزی‌شده استفاده از زمین و تأمین رفاه عمومی، به‌عنوان اصول اساسی پذیرفته شد. در این چارچوب، محدود کردن برخی حقوق مالکیت خصوصی در راستای تأمین منافع عمومی، امری مشروع و پذیرفته‌شده تلقی می‌شد. در بسیاری از کشورها، به‌منظور تعیین اهداف کلان شهرسازی، تبیین حدود و اختیارات مداخله دولت، برنامه‌ریزی تأسیسات اصلی شهری، اعمال ضوابط ساخت‌وساز و سامان‌دهی نحوه استفاده از زمین، قوانین جامعی با عنوان قانون برنامه‌ریزی شهری به تصویب رسید. برای مثال، در انگلستان، قانون برنامه‌ریزی شهر و روستا در سال ۱۹۰۹ تصویب شد که در سال ۱۹۱۹، با بهره‌گیری از تجربیات به‌دست‌آمده، اصلاح گردید. این قانون، موضوعات پراکنده‌ای همچون بهداشت عمومی، مسکن، مقررات ساختمانی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شهری و سایر امور مرتبط با توسعه شهری را در قالب نظامی مبتنی بر کاربری زمین یکپارچه ساخت و حدود اختیارات و مسئولیت‌های دولت‌های محلی را به‌روشنی مشخص کرد.

در ژاپن نیز، دستور اصلاح محدوده شهری (۱۸۸۸) که با هدف مدرن‌سازی کشور تدوین شد، نخستین اقدام سازمان‌یافته در حوزه برنامه‌ریزی شهری به شمار می‌رود. هدف اصلی این دستور، اصلاح شبکه معابر دژ شهرها (Jōkamachi) متعلق به دوره ادو و تبدیل آن به شبکه‌ای مدرن از خیابان‌ها بود. بااین‌حال، نخستین قانون جامع شهرسازی ژاپن با تصویب قانون برنامه‌ریزی شهری (۱۹۱۹) و قانون



شکل ۱۵،۳چشمندازی از نیویورکی که به سمت عصر ابرآسمان خراشها و بزرگ راهها حرکت می کند.
(منبع: برنامه ریزی منطقه ای نیویرک سال، ۱۹۲۹ تا ۳۱)

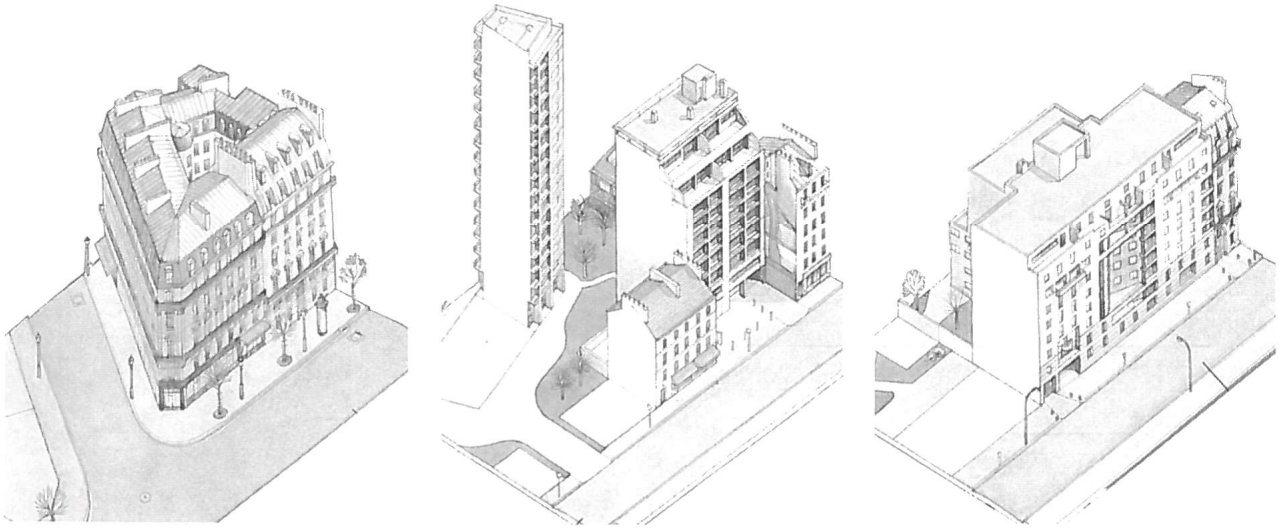
ساختمان‌های محدوده شهری (۱۹۱۹) ــ که پیش‌درآمد قانون مقررات ساختمان محسوب می‌شود ــ شکل گرفت. اجرای این قوانین ابتدا از توکیو آغاز شد و سپس به‌تدریج در سایر شهرهای بزرگ گسترش یافت. مهم‌ترین مفاد قانون برنامه‌ریزی شهری مصوب ۱۹۱۹ عبارت بودند از:
الف) برنامه‌ریزی و جانمایی خیابان‌ها، راه‌آهن، مناطق اداری و سایر فضاها و تأسیسات عمومی.
ب) تعیین پهنه‌های کاربری شامل مناطق مسکونی، تجاری، صنعتی و کشاورزی و مشخص کردن نوع کاربری‌ها و ویژگی ساختمان‌های مجاز در هر پهنه.
ج) واگذاری اختیار اصلی برنامه‌ریزی شهری به دولت.
د) ایجاد امکان محدود کردن کاربری زمین یا تملک اراضی مورد نیاز برای اجرای پروژه‌های عمومی پیش‌بینی‌شده در طرح‌های شهری.
این قانون، به‌ویژه با به رسمیت شناختن اولویت سرمایه‌گذاری عمومی، جایگاه و اختیارات دولت را در مدیریت و توسعه شهری تقویت کرد.
علاوه بر این، تا سال ۱۹۶۸، تصویب تمامی طرح‌ها و تصمیمات مبتنی بر قانون برنامه‌ریزی شهری، حتی در مقیاس شهرها و روستاها، مستلزم تأیید وزیر ساخت‌وساز (مترجم: معادل وزارت مسکن و شهرسازی ایران) بود. پس از اصلاح قانون در سال ۱۹۶۸ نیز، هرچند اختیارات دولت‌های محلی افزایش یافت، اما همچنان محدودیت‌هایی وجود داشت. برای نمونه، طرح‌های شهرسازی دولت‌های محلی باید در چارچوب قانون برنامه‌ریزی شهری تنظیم می‌شدند و از آنجا که اجرای بسیاری از پروژه‌ها به کمک‌های مالی دولت مرکزی یا انتشار اوراق قرضه وابسته بود، دولت‌های محلی عملاً تحت نظارت و کنترل گسترده دولت مرکزی فعالیت می‌کردند.
چشم‌انداز مطلوب شهرسازی و محله سازی مشارکتی یا ماچی‌زوکوری در شرایطی که اختیارات به‌تدریج به دولت‌های محلی واگذار می‌شود، آن است که طرح‌های شهری با مشارکت دولت مرکزی، شوراهای محلی و شهروندان تهیه و اجرا شوند. بااین‌حال، اگر ظرفیت خلاقیت و ابتکار عمل شوراهای محلی و شهروندان محدود باشد، در نهایت تهیه و اجرای طرح‌ها به کارشناسان و متخصصان وزارتخانه‌ها واگذار می‌شود و هدف اصلی، صرفاً اجرای صحیح مقررات و ضوابط قانون برنامه‌ریزی شهری خواهد بود.
برای مثال، هر منطقه باید بر اساس ویژگی‌ها و نیازهای خود دارای طرح کاربری زمین اختصاصی باشد و ضوابط متناسب با همان طرح برای کنترل توسعه اعمال شود؛ اما در عمل، در بسیاری از موارد تنها از الگوهای استاندارد کاربری زمین که توسط دولت مرکزی تدوین شده‌اند استفاده می‌شود. همچنین، نمونه‌های متعددی وجود دارد که در آن‌ها راه‌های اصلی بدون توجه کافی به نیازها و ویژگی‌های محلی احداث شده‌اند و این امر بعدها مشکلاتی همچون پیامدهای زیست‌محیطی، تعارض با ساختار محلات و مسائل مربوط به تملک اراضی را به همراه داشته است.
پس از فروپاشی حباب اقتصادی ژاپن در دهه ۱۹۹۰، به‌تدریج فضای آرام‌تری برای بازنگری در سیاست‌های توسعه شهری فراهم شد. این شرایط امکان آن را فراهم کرد که مسائل شهرسازی با دیدگاهی بلندمدت‌تر و با تأمل بیشتری مورد بررسی قرار گیرند. در این دوره، بسیاری از دولت‌های محلی اقدام به تهیه طرح‌های جامع کاربری زمین و حمل‌ونقل کردند و در محلات مختلف نیز، با مشارکت ساکنان، طرح‌های متعددی در چارچوب ماچی‌زوکوری به تصویب رسید.
از سوی دیگر، ورود ژاپن به دوره رشد اقتصادی کند و محدود شدن منابع مالی دولت، ضرورت استفاده بهینه از ظرفیت‌ها و منابع محلی را بیش از پیش آشکار ساخت. در نتیجه، حرکت به سوی شهرسازی خلاقانه، متناسب با ویژگی‌های هر شهر و مبتنی بر مشارکت محلی، به ضرورتی اجتناب‌ناپذیر تبدیل شد و اگرچه این تحول به‌تدریج صورت گرفت، اما زمینه شکل‌گیری نظامی انعطاف‌پذیرتر و امیدبخش‌تر برای برنامه‌ریزی و مدیریت شهری را فراهم آورد.

۳ تغییر ماهیت شهرها از دوره مدرن به دوره معاصر بازسازی شهری با استفاده از پروژه های بزرگ شهری

از نیمه دوم قرن بیستم، جهان به‌تدریج وارد مرحله‌ای شد که در آن راهبردهای اقتصاد جهانی بر روند توسعه شهرها تأثیر فزاینده‌ای گذاشتند. جریان‌های مالی، حمل‌ونقل، مصرف، سیاست و دیگر حوزه‌ها با سرعتی بی‌سابقه گسترش یافتند و شبکه‌ای جهانی از ارتباطات و مبادلات را شکل دادند. توسعه فناوری اطلاعات، امکان برقراری ارتباط

فراتر از محدودیت‌های زمان و مکان را فراهم ساخت، اما هم‌زمان موجب افزایش چشمگیر جابه‌جایی انسان‌ها، حمل‌ونقل کالا و گردش سرمایه نیز شد.

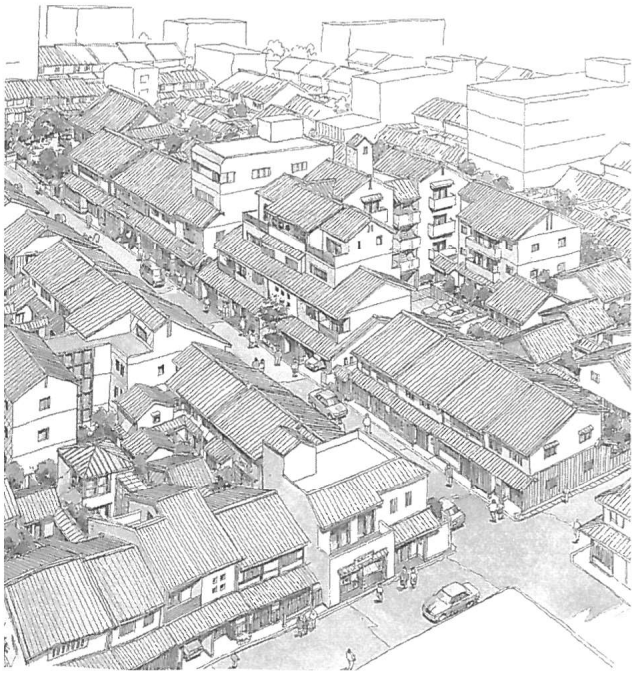
در چنین شرایطی، در مجاورت بافت‌های قدیمی شهر که محل استقرار کسب‌وکارهای کوچک و متوسط مبتنی بر سرمایه‌های محلی بودند، مجموعه‌هایی از برج‌های اداری و مسکونی سر برآوردند. در طبقات همکف و زیرزمین این ساختمان‌ها، مراکز تجاری، خدماتی، تفریحی، فرهنگی و سرگرمی مستقر شدند و این مجموعه‌ها از طریق عرشه‌های ویژه عابران پیاده، که به‌منزله سطحی مصنوعی در تراز بالاتر از خیابان عمل می‌کردند، به یکدیگر متصل شدند. این شبکه‌ها، با عبور از بزرگراه‌های شهری، پارکینگ‌های وسیع و تقاطع‌های غیرهمسطح، ارتباط مستقیم با فرودگاه‌ها و سایر زیرساخت‌های حمل‌ونقل برقرار کردند. همچنین، بخشی از مدیریت انرژی، تأسیسات و مسائل زیست‌محیطی این مجموعه‌ها به‌صورت مستقل و در مقیاس همان



از سمت چپ به راست، مقررات خط آسمان و دیوار معماری دوره هوسمان (دهه ۱۸۶۰) ولی تراکم بالای درون بلوکها هنوز باقی می ماند، تلاش برای عقب نشینی و ایجاد ساختمان های بلند مرتبه برای ایجاد فضاهای مسکونی سالم و راحت، (دهه ۱۹۷۰) که باعث بی نظمی در منظر شهری و خط آسمان شد، تلاش برای فراهم کردن متعادل راحتی و منظری زیبا در خانه های شهری معاصر (دهه ۱۹۹۰)

شکل ۱۶,۳(A) مقررات معماری سنتی اروپایی که اهمیت زیادی به نظم بخشی به منظر خیابانها در دو طرف خیابان می دهد(پاریس).

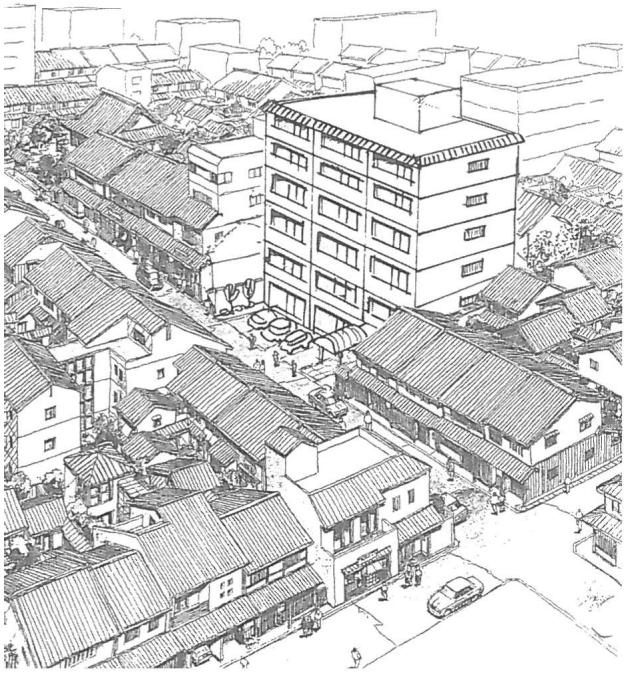
(منبع تهیه شده براساس: Paris Guide, Callimmard, ۱۹۹۶)



تراکم در حدود ۲۲۰ درصد

شکل ۱۶,۳(B) پیشنهاد ساخت مجتمع های مسکونی با حفظ هماهنگی با منظر سنتی

(منبع: راهنمای برنامه احیاء مرکز شهر برای تبدیل به منطقه کارو زندگی سال ۱۹۹۸)



تراکم در حدود ۳۶۰ درصد، برای رعایت مقررات مربوط به حق نور و پارکینگ، ساختمانها عقب نشینی کرده، پیوستگی جداره شهری از بین می رود، و از نظر آفتاب گیری، باگیری، و احساس فشار، تاثیرات مخرب زیادی بر همسایگان خود دارد.

شکل ۱۶,۳(C) مدل احداث آپارتمان درصورت عدم ثبت به عنوان منطقه خاص

(منبع: پیشبینی نویسنده)

پروژه انجام می‌شود. بدین‌ترتیب، شهری جدید در دل شهر تاریخی شکل گرفته است. در واقع، تصویری از «شهر آینده» که پیش‌تر توسط لوکوربوزیه و دیگر نظریه‌پردازان معماری و شهرسازی مدرن مطرح شده بود و بعدها در ایالات متحده توسعه یافت، سرانجام در قالب پروژه‌های بزرگ توسعه شهری تحقق یافت (شکل ۱۵,۳).

زندگی وابسته به خودرو و مراکز خرید

یکی از الگوهای شاخص توسعه شهری معاصر، استقرار مجتمع‌های تجاری وابسته به شبکه بزرگراهی در حومه شهرها است. هم‌زمان با تحول نظام حمل‌ونقل از دهه ۱۹۷۰ به بعد، به‌تدریج در حاشیه شهرها، کاربری‌های خدماتی همچون فروشگاه‌های بزرگ و تخصصی، مراکز تفریحی و ورزشی، بانک‌ها و سایر خدمات شهری شکل گرفتند و در قالب مجموعه‌های بزرگ تجاری و مصرفی سازمان یافتند.

از دهه ۱۹۹۰، حتی در شهرهای کوچک و مناطق روستایی نیز زندگی وابسته به خودرو به پدیده‌ای رایج تبدیل شد. در همین دوره، مالکیت دو یا سه خودرو برای هر خانوار امری معمول به شمار می‌رفت. در امتداد جاده‌های کمربندی و برون‌شهری که توسط دولت مرکزی یا دولت‌های محلی برای تسهیل تردد پیرامون شهرها احداث شده بودند، فروشگاه‌های بزرگ، تابلوهای تبلیغاتی و مجموعه‌های تجاری به‌صورت پراکنده گسترش یافتند. این روند، علاوه بر از بین بردن کیفیت منظر طبیعی حومه شهرها، مرز میان فضای شهری و فضای روستایی را نیز کمرنگ کرد.

در نتیجه، شهرها به‌تدریج به مجموعه‌هایی پراکنده و فاقد مرزهای کالبدی روشن تبدیل شدند؛ به‌گونه‌ای که تشخیص عناصر اصلی ساختار شهر، آن‌گونه که کوین لینچ در نظریه خود معرفی کرده است، روزبه‌روز دشوارتر می‌شود (ر.ک. فصل ۴.۴، برنامه‌ریزی ساختار فضایی شهر).

در جامعه‌ای که تحت تأثیر فناوری اطلاعات قرار دارد، تغییرات گسترده‌ای در ساختار اشتغال و سازمان‌های اجتماعی نیز رخ داده است. برای مثال، گسترش دورکاری (Telework)، امکان فعالیت در دفاتر کوچک، دفاتر پراکنده و الگوی دفتر خانگی (SOHO: Small Office/Home Office) را افزایش داده است؛ تحولاتی که می‌توانند در آینده تغییرات عمیقی در ساختار فضایی شهرها ایجاد کنند.

رکود مراکز شهری و تلاش برای احیای آن‌ها

شهرهای ژاپن، اعم از دژ شهرها (جوکاماچی)، زایگوماچی (Zaigōmachi) ــ شهرهایی که برخلاف جوکاماچی‌ها با منشأ نظامی، بر پایه فعالیت‌های تولیدی و گسترش سکونتگاه‌های روستایی شکل گرفته‌اند ــ شهرهای بندری و شهرهای دارای صنایع محلی، هر یک متناسب با شرایط تاریخی خود مدرن شدند و در قرن بیستم نقش مهمی در توسعه کشور ایفا کردند.

بااین‌حال، در دهه‌های پایانی قرن بیستم، بنادر قدیمی، انبارها، تأسیسات راه‌آهن و کارخانه‌های تولید مواد اولیه که در محدوده شهرها قرار داشتند، به محل اجرای پروژه‌های بزرگ توسعه شهری تبدیل شدند. از سوی دیگر، در امتداد جاده‌های پیرامونی شهرها تا نواحی روستایی، مجتمع‌های بزرگ تجاری به‌صورت پراکنده احداث شدند. پیامد این روند، رکود و ورشکستگی تدریجی مراکز تجاری سنتی در مرکز شهرها بود. هم‌زمان، جمعیت ساکن مراکز شهری به‌تدریج سالخورده‌تر شد، در حالی که جمعیت جوان به حومه‌ها مهاجرت کرد و بسیاری از ساختمان‌های اداری متعلق به شرکت‌های کوچک و متوسط بدون استفاده باقی ماندند.

در چنین شرایطی، تلاش‌های گسترده‌ای برای بازگرداندن پویایی اقتصادی و اجتماعی به مراکز شهرها آغاز شد. هدف این اقدامات، تنها احیای فعالیت‌های تجاری نبود، بلکه افزایش جمعیت ساکن مرکز شهر، تقویت اجتماعات محلی، ارتقای کیفیت زندگی شهری و استفاده مجدد از ساختمان‌ها و دارایی‌های موجود نیز مدنظر قرار گرفت. بنابراین، احیای مراکز شهری، مفهومی فراتر از بازسازی اقتصادی پیدا کرد و ابعاد اجتماعی، فرهنگی و کالبدی را نیز دربر گرفت.

از سوی دیگر، پروژه‌های عظیم شهری معاصر، با بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته ساخت، شیوه‌های نوین توسعه شهری و نظام‌های مدیریتی جدید، از جذابیت و کارآمدی بالایی برخوردارند و در مدت‌زمان نسبتاً کوتاهی به بهره‌برداری می‌رسند. بااین‌حال، در عصر جهانی‌شدن، شرکت‌های بزرگ می‌توانند متناسب با سیاست‌های اقتصادی و مدیریتی خود، محل فعالیتشان را به‌سرعت تغییر دهند. این واقعیت، اهمیت مراکز تاریخی شهرها و بافت‌های قدیمی را بیش از پیش آشکار می‌کند؛ فضاهایی که حاصل انباشت تجربه‌های تاریخی، فرهنگی و اجتماعی در طول قرن‌ها هستند.

از منظر حافظه جمعی و هویت شهروندان نیز، مراکز تاریخی شهرها گنجینه‌ای از ارزش‌های فرهنگی و هویت شهری را در خود جای داده‌اند؛ ارزش‌هایی که می‌توان آن‌ها را به «ژن‌های فرهنگ شهری» تشبیه کرد و شایسته است در فرایند شهرسازی معاصر، مورد توجه، بازشناسی و بهره‌برداری دوباره قرار گیرند.

۴ شهرسازی در تداوم سنت

طراحی پهنه های مسکونی که ریشه در محل دارند

از دهه ۱۹۷۰، توجه معماران و پژوهشگران به سکونتگاه‌های بومی و سنتی در آفریقا، آسیا و مناطق شمالی جهان افزایش یافت. این گرایش، بیش از آنکه ناشی از علاقه به فرهنگ عامه باشد، واکنشی به محدودیت‌هایی بود که در یکنواختی عملکردگرایی و خردگرایی حاکم بر سبک بین‌المللی معماری و شهرسازی قرن بیستم احساس می‌شد. ازاین‌رو، بسیاری از معماران و پژوهشگران برای یافتن اندیشه‌ها و الگوهای نو، به مطالعه و سفر به این مناطق روی آوردند.

شیوه شکل‌گیری خانه‌های بومی که متناسب با شرایط اقلیمی، محیط طبیعی و فرهنگ هر منطقه توسعه یافته بودند، موجب ایجاد هماهنگی میان کالبد سکونتگاه و بستر طبیعی می‌شد و به هر سرزمین هویت و سیمایی منحصربه‌فرد می‌بخشید. از سوی دیگر، در بسیاری از فرهنگ‌های کهن جهان، شهرها و روستاهای سنتی که در طول تاریخ به‌تدریج شکل گرفته‌اند، همچنان پابرجا هستند. حضور در این سکونتگاه‌ها نشان می‌دهد که شیوه زندگی ساکنان، سازمان فضایی و کالبدی و محیط طبیعی، در عین تحول تدریجی، از هماهنگی و انسجام قابل توجهی برخوردارند.

ازاین‌رو، یکی از دغدغه‌های اصلی طراحی مناطق مسکونی معاصر، چگونگی بهره‌گیری از اصول و قواعد شکل‌دهنده این فضاهای بومی

در طراحی‌های جدید است. مقصود، تقلید صرف از فرم‌های سنتی نیست، بلکه استخراج اصولی است که در طول زمان موجب شکل‌گیری محیط‌های سکونتی پایدار، هماهنگ و متناسب با فرهنگ و اقلیم هر منطقه شده‌اند.

برای نمونه، در مراکز تاریخی شهرهایی مانند پاریس و کیوتو، که بخش‌هایی از بافت‌های مسکونی سنتی همچنان حفظ شده‌اند، تلاش‌هایی برای احداث مجتمع‌های مسکونی و خدماتی جدید صورت گرفته است که ضمن پاسخ‌گویی به نیازهای زندگی معاصر، ویژگی‌های کالبدی و فضایی معماری و شهرسازی سنتی را نیز در خود بازتاب می‌دهند (شکل‌های ۳.۱۶ (B)، (A) و (C)).

منظر و چشم انداز به عنوان رویکردی در شناخت شهر

از دهه ۱۹۷۰، یکی از رویکردهای مهم در شهرسازی، برنامه‌ریزی شهر و محله بر پایه مفهوم منظر (Landscape) و چشم‌انداز (Townscape) بود. این رویکرد را می‌توان واکنشی انسانی به شهرهایی دانست که بیش از پیش تحت سلطه منطق بازار، عملکردگرایی و بهره‌وری اقتصادی قرار گرفته بودند.

تا پیش از آن، تلاش‌ها برای حفاظت از زیبایی شهر عمدتاً به حفظ مناظر شاخص و تاریخی یا طراحی زیبای خیابان‌ها و فضاهای اصلی شهری محدود می‌شد. اما نظریه منظر و چشم‌انداز، مبانی خود را بر شناخت زمینه‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی شکل‌گیری شهر استوار کرد. در این دیدگاه، شهر نه صرفاً مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و زیرساخت‌ها، بلکه حاصل تعامل طولانی‌مدت میان طبیعت، تاریخ و فعالیت‌های انسانی تلقی می‌شود.

ازاین‌رو، برنامه‌ریزی منظر مستلزم شناخت شیوه سازگاری جوامع محلی با شرایط محیطی، نحوه مواجهه مردم هر دوره تاریخی با فضای زندگی خود، و بررسی تجربه‌ها و دستاوردهای آنان در شکل‌دهی و توسعه شهر است. این نوع شناخت، پیش‌تر عمدتاً در حوزه جغرافیای انسانی و جغرافیای فرهنگی مورد توجه قرار داشت، اما ویژگی متمایز این رویکرد آن است که برای درک تصویر ذهنی شهروندان از شهر، علاوه بر روش‌های متعارف پژوهش، از منابعی همچون تاریخ محلی، آمار، ادبیات، نشریات بومی، نقشه‌ها و اسناد تاریخی نیز بهره می‌گیرد و در کنار آن، ادراک بصری انسان از محیط شهری را به‌عنوان یکی از مبانی اصلی تحلیل و برنامه‌ریزی مورد توجه قرار می‌دهد.

در همین راستا، شایان توجه است که در ژاپن، قانون حفاظت از منظر در سال ۲۰۰۴ به تصویب رسید. زمینه تصویب این قانون، حاصل چندین دهه تجربه دولت‌های محلی در تدوین و اجرای مقررات حفاظت از منظر و چشم‌انداز بود؛ به‌گونه‌ای که پیش از تصویب این قانون، بیش از ۵۰۰ شهر و روستا در سراسر ژاپن مقررات مستقلی برای حفاظت از منظر شهری و طبیعی خود وضع کرده بودند. قانون حفاظت از منظر، این تجربه‌های محلی را در قالب چارچوبی قانونی و یکپارچه در سطح ملی سامان‌دهی و تقویت کرد.

توجه به نشانه های تاریخی و منظر شهری

رویکرد شناخت منظر و چشم‌انداز شهری، مستلزم درک زمینه‌های تاریخی و فرهنگی شکل‌گیری شهر است. ازاین‌رو، مکان‌هایی که امکان تجربه و ادراک مستقیم این زمینه تاریخی را فراهم می‌کنند، مانند بناهای یادمانی، بافت‌های تاریخی و مناظر شهری، مورد توجه ویژه قرار گرفته‌اند.

در اروپا، از اواسط دهه ۱۹۷۰، توجه به حفاظت از میراث شهری گسترش یافت. در این دوره، علاوه بر بناهای شاخص، ساختمان‌ها و مناظر شهری که تا آن زمان در زمره میراث فرهنگی به شمار نمی‌آمدند، به‌تدریج به‌عنوان بخشی از میراث ارزشمند شهرها شناسایی و در فهرست آثار نیازمند حفاظت ثبت شدند. این تحول، نشان‌دهنده تغییر نگرش از حفاظت صرفِ بناهای منفرد به حفاظت از بافت‌ها و مناظر تاریخی شهر بود.

در شهرهای آمریکا و ژاپن نیز، هم‌زمان با گسترش فرایند مدرنیزاسیون، علاقه شهروندان به حفظ مناظر سنتی شهری که در معرض تخریب قرار داشتند و نیز میراث به‌جامانده از دوره آغازین مدرنیته افزایش یافت. در نتیجه، جنبش‌های مردمی حفاظت از میراث شهری در شهرهای مختلف شکل گرفت و گسترش یافت.

در ژاپن، تصویب نظام حفاظت از مجموعه ساختمان‌های تاریخی و پروژه ترویج و حفاظت از منظر شهری در سال ۱۹۷۵، تا حد زیادی تحت تأثیر همین جریان‌های اجتماعی و فرهنگی بود. بااین‌حال، برخلاف یک بنای منفرد که به‌عنوان اثر فرهنگی ثبت و حفاظت می‌شود، حفاظت از یک منظر شهری زنده، که به‌عنوان سرمایه‌ای فرهنگی شناخته می‌شود، مستلزم رویکردی خلاقانه است؛ رویکردی که بتواند ضمن حفاظت از کالبد، زمینه تاریخی، فعالیت‌های اجتماعی، شیوه‌های زندگی و فرایند تداوم و انتقال این ارزش‌ها را نیز حفظ و بازتولید کند.

بر همین اساس، در احیای مراکز شهری نیز، رویکرد غالب به‌تدریج از توسعه شهری مبتنی بر عملکردگرایی و بهره‌وری اقتصادی، به سوی ماچی‌زوکوری با تأکید بر حفاظت و بازآفرینی فرهنگ و هویت تاریخی تغییر جهت داده است. این تحول را نباید صرفاً جلوه‌ای از گرایش‌های معماری و شهرسازی پست‌مدرن دانست، بلکه باید آن را پاسخی بنیادین به این پرسش تلقی کرد که چگونه می‌توان ضمن پاسخ‌گویی به نیازهای زندگی معاصر، هویت تاریخی، حافظه جمعی و تداوم فرهنگی شهر را نیز حفظ کرد.

نگاهی مجدد به قرن بیستم

اندیشه‌های مدرنیسم، پیشرفت علم و فناوری، و تحول در هنر مدرن، همگی نقش مهمی در دگرگونی جامعه انسانی ایفا کردند. پیشرفت‌های علمی و فناوری، علاوه بر افزایش بهره‌وری، موجب ارتقای چشمگیر کیفیت زندگی، سلامت و رفاه انسان‌ها شدند. در چنین بستری، در قرن بیستم شهرسازی به‌عنوان نظامی علمی و سازمان‌یافته برای هدایت توسعه شهرها و سامان‌دهی جامعه انسانی مورد توجه قرار گرفت.

ازاین‌رو، این کتاب نیز بررسی تاریخ و اندیشه‌های شهرسازی را از کشورهای اروپایی، که پیشگام شکل‌گیری شهرسازی مدرن بوده‌اند، آغاز کرده و سپس به معرفی تجربه ژاپن، به‌عنوان کشوری که با بهره‌گیری از این دستاوردها، آن‌ها را با شرایط تاریخی، فرهنگی و اجتماعی خود تطبیق داده است، می‌پردازد.

همچنین در این کتاب نشان داده شد که در شهرسازی مدرن، مدیریت و برنامه‌ریزی عمومی نقشی محوری بر عهده داشت و دولت، از طریق قوانین، برنامه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های عمومی، هدایت توسعه شهری

را در اختیار گرفت. این رویکرد، تا حد زیادی به محدود شدن نقش مستقیم بخش خصوصی و ابتکارهای فردی در فرایند توسعه شهری انجامید.
بااین‌حال، از اواخر قرن بیستم و هم‌زمان با افزایش نقش بخش خصوصی در توسعه شهری، گسترش شهرهای خودرومحور و احداث شبکه‌های گسترده راه‌ها و خیابان‌هایی که عمدتاً در پاسخ به نیازهای حمل‌ونقل ایجاد می‌شدند، موجب شد شهرسازی به‌تدریج توانایی خود را در ارائه تصویری منسجم از ساختار و هویت شهر از دست بدهد. در بسیاری از موارد، وظیفه شهرسازی به تأمین زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خدمات شهری تقلیل یافت و پرداختن به کیفیت فضایی، هویت شهری و انسجام کالبدی در حاشیه قرار گرفت.

امروزه، در آغاز قرن بیست‌ویکم، ضروری است که بار دیگر دستاوردها و کاستی‌های شهرسازی قرن بیستم به‌صورت انتقادی مورد بازنگری قرار گیرند. همچنین، لازم است دامنه مطالعات شهرسازی از تجربه کشورهای پیشرو در مدرنیته فراتر رود و تجربه کشورهایی نیز بررسی شود که با وجود تأثیرپذیری از الگوهای غربی، توانسته‌اند آن‌ها را با شرایط فرهنگی، اجتماعی و تاریخی خود بومی‌سازی کنند. تنها از رهگذر چنین نگرشی می‌توان به درک جامع‌تری از شهرسازی معاصر و یافتن راهکارهایی متناسب با چالش‌های شهرهای امروز دست یافت.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۴. برنامه ریزی شهری و طرح جامع

۱,۴
اصول اولیه برنامه‌ریزی شهری

۱ معنای برنامه‌ریزی اجتماعی

در روستاهای سنتی، نوعی هارمونی و هماهنگی زیبا میان عناصر طبیعی و ساخته‌های انسانی به چشم می‌خورد. در پس مزارع و جویبارها، کوه‌ها قرار گرفته‌اند و بر فراز آن‌ها جنگل‌ها، همچون نمادی از خدایان، آرام گرفته‌اند. جاده‌ای باریک که با پستی و بلندی‌های زمین هماهنگ است، از میان روستا عبور می‌کند و خانه‌ها در امتداد آن شکل گرفته‌اند. در مرکز روستا نیز معبدی با بامی شیروانی و مرتفع قرار دارد که خط آسمان روستا را تعریف می‌کند. مجموعه این عناصر چنان در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند که گویی هر جزء در مناسب‌ترین مکان و به بهترین شکل ممکن جای گرفته است.

با این حال، شکل‌گیری چنین روستاهایی بر پایه اصول مدون برنامه‌ریزی نبوده است. این فضاها حاصل انباشت تجربه‌های چندین نسل در زمینه‌هایی مانند مدیریت سوانح، تولید، مسکن، باورهای دینی، فناوری ساختمان‌سازی و دیگر جنبه‌های زندگی بوده‌اند. این تجربه‌ها به تدریج در قالب نظمی اجتماعی تجلی یافته و به محیط زندگی معنا، کارکرد و زیبایی بخشیده‌اند؛ نظمی که نتیجه مدیریت محیطی مستقل، خودجوش و داوطلبانه بوده است.

در مقابل، در شهرسازی جوامع معاصر، برنامه‌ریزی نقش بسیار پررنگی دارد. نخست آنکه شتاب بالای پیشرفت صنعت و مهاجرت گسترده جمعیت، تغییرات عمیقی در ساختار شهرها ایجاد کرد و فرصت انباشت تدریجی تجربه‌ها و بهره‌گیری از آن‌ها در تصمیم‌گیری‌های بعدی را از میان برد. از آنجا که پس از بروز مشکلات، تصمیم‌گیری برای رفع آن‌ها غالباً دیرهنگام و پرهزینه است، انسان ناگزیر به اتخاذ رویکردی مبتنی بر برنامه‌ریزی و پیش‌بینی علمی روی آورد.

دوم آنکه، بازیگران مؤثر در توسعه شهری، اعم از افراد، نهادها و سازمان‌ها، بسیار متنوع‌تر از گذشته شده‌اند. در نتیجه، رقابت بر سر بهره‌برداری از فضاهای شهری و تعارض منافع میان شهروندان و گروه‌های مختلف، گاه موجب اتلاف منابع و سرمایه‌های فراوان، آشفتگی در کاربری زمین، مکان‌یابی نامناسب تأسیسات عمومی و کاهش انسجام و یکپارچگی محیط زندگی شده است. از آنجا که چنین وضعیتی برای بیشتر شهروندان مطلوب نیست، ترسیم چشم‌اندازی از سیمای مطلوب شهر در آینده و تدوین سیاست‌هایی که میان شهروندان، مدیران و سازمان‌های ذی‌ربط قابل درک و پذیرش باشد، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به شمار می‌رود.

سوم آنکه، شهر محصول فعالیت گروهی محدود از مقامات دولتی یا برنامه‌ریزان شهری نیست؛ بلکه شهروندان، سازمان‌های گوناگون، بخش خصوصی، تشکل‌های داوطلبانه و سازمان‌های مردم‌نهاد، در تعامل و همکاری با نظام مدیریت محلی، در اداره و شکل‌دهی شهر نقش دارند. از همین رو، همان‌گونه که شهرساز برجسته، لوئیس مامفورد، بیان می‌کند: «شهرسازی، مدرسه ابتدایی دموکراسی است.» بر این اساس، فراهم آوردن بستر مناسب برای مشارکت فعال شهروندان در فرایند برنامه‌ریزی، از جمله تضمین حق دسترسی به اطلاعات، ایجاد فرصت برابر برای اظهار نظر، گفت‌وگو و مشارکت در تصمیم‌گیری‌های دموکراتیک، به یکی از مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی شهری معاصر تبدیل شده است..

۲ نظریه تدوین برنامه

برای بیشتر جانوران، رابطه میان رفتار و محیط عمدتاً بر پایه واکنش‌های غریزی یا تجربه‌های فردی شکل می‌گیرد. اما انسان، افزون بر انباشت تجربه‌های فردی و جمعی، با شکل دادن به هنجارهای رفتاری روزمره، مانند آداب، رسوم و فرهنگ، توانسته است ثبات و انسجام اجتماعی را حفظ کند. در پس این هنجارها نیز نوعی جهان‌بینی و برداشت از طبیعت و جامعه نهفته است که ریشه در تجربه‌های تاریخی و باورهای اعتقادی انسان دارد. ازاین‌رو، انسان‌ها در گذشته، هنگام تصمیم‌گیری در موقعیت‌های حساس، علاوه بر بهره‌گیری از تجربه، از پیشگویی، وحی و دیگر شیوه‌های رایج زمان خود نیز یاری می‌گرفتند؛ روش‌هایی که در چارچوب معرفت آن دوران، معتبرترین ابزارهای شناخت و

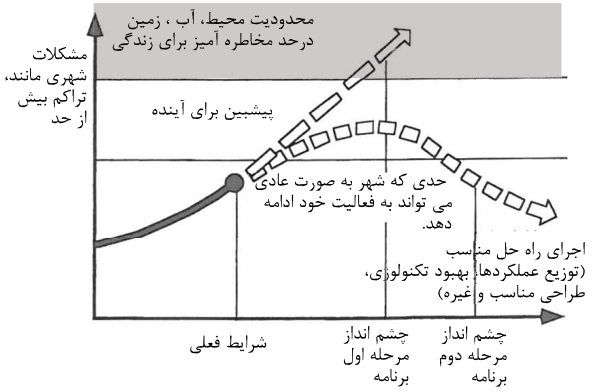
تصمیم‌گیری به شمار می‌آمدند.
در گذشته، فرماندهان نظامی، سیاست‌مداران یا رهبران محلی برجسته کسانی بودند که شرایط درونی و بیرونی جامعه، روابط میان گروه‌های اجتماعی و معنای حیات جمعی را به‌خوبی درک می‌کردند و بر پایه این شناخت، سیاست‌ها و راهبردهای رفتاری مناسبی اتخاذ می‌کردند. این توانایی در تحلیل شرایط، پیش‌بینی تحولات و تصمیم‌گیری مبتنی بر تجربه و بینش، امروزه نیز از ویژگی‌های ضروری مدیران و برنامه‌ریزان به شمار می‌رود. با این حال، چنین شیوه‌ای تنها تا زمانی کارآمد است که پیامدهای یک تصمیم نادرست محدود بوده و با تغییر مدیر یا اصلاح سیاست‌ها، خسارت‌های ناشی از آن قابل جبران باشد.
امروزه، ابعاد و پیچیدگی پروژه‌های توسعه شهری به‌گونه‌ای است که هرگونه خطا در تصمیم‌گیری می‌تواند پیامدهایی گسترده و گاه جبران‌ناپذیر به همراه داشته باشد. آثار منفی بر محیط‌زیست، نادیده گرفتن نیازهای واقعی شهروندان، یا برآورد نادرست از روندهای اقتصادی و بازار، ممکن است مشکلاتی به‌مراتب بزرگ‌تر از مسئله اولیه ایجاد کند؛ مشکلاتی که صرف پذیرش مسئولیت از سوی مجریان یا مدیران طرح نیز قادر به جبران آن‌ها نخواهد بود. ازاین‌رو، در فرایند تدوین برنامه و تصمیم‌گیری، ضروری است که: نخست، وضعیت موجود و مسائل آن به‌دقت مطالعه و تحلیل شود؛ دوم، روندها و تحولات آینده پیش‌بینی و مسائل احتمالی شناسایی گردد؛ سوم، راهبردها و اقدامات مناسب برای مواجهه با این مسائل تدوین و پیشنهاد شود؛ چهارم، آثار و پیامدهای اجرای برنامه پیش از اجرا ارزیابی و ارزش‌گذاری شود؛ و در نهایت، بر پایه این مطالعات و ارزیابی‌ها، تصمیمی اتخاذ شود که از پشتوانه علمی، اجتماعی و نهادی کافی برخوردار باشد.

۳ «تصویر جهنمی» و «تصویر بهشتی»

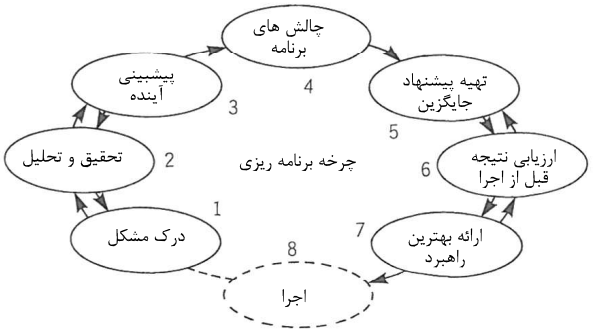
پیش‌بینی در شهرسازی، یا با هدف مقابله با مسائل و مخاطرات احتمالی انجام می‌شود و یا در راستای تحقق اهداف و چشم‌اندازهای توسعه شهری به کار می‌رود. برای نمونه، در زمینه مدیریت مخاطرات، خسارت‌های ناشی از وقوع یک زمین‌لرزه بزرگ از طریق روش‌های علمی برآورد می‌شود و ابعاد، روند گسترش و شدت پیامدهای آن مورد تحلیل قرار می‌گیرد. نتایج این مطالعات در قالب هشدارهای عمومی یا پیش‌بینی مخاطرات به اطلاع جامعه می‌رسد. با این حال، واکنش جامعه به این هشدارها همواره یکسان نیست؛ گاه این هشدارها نادیده گرفته می‌شوند و گاه، در صورت درک اهمیت آن‌ها، زمینه را برای اتخاذ اقدامات پیشگیرانه و کاهش خسارت‌های احتمالی فراهم می‌کنند. پیش‌بینی در ارتباط با اهداف برنامه نیز کاربردی اساسی دارد. برای مثال، در برنامه‌ریزی شهری می‌توان حداکثر میزان خسارت قابل قبول ناشی از یک زمین‌لرزه را به‌عنوان هدف تعیین کرد و سپس راهبردها و اقدامات لازم برای دستیابی به این هدف را تدوین و در برنامه‌های توسعه شهری منعکس ساخت. در این رویکرد، پیش‌بینی تنها به توصیف آینده محدود نمی‌شود، بلکه ابزاری برای هدایت تصمیم‌گیری و طراحی سیاست‌های مداخله‌ای به شمار می‌آید.
اوزو نیشی‌یاما، در تبیین رابطه میان پیش‌بینی و برنامه‌ریزی مفهومی، به شیوه موعظه راهبان قرون وسطی اشاره می‌کند. آنان به مردم هشدار می‌دادند که روی گرداندن از راه درست، سرانجام به «جهنم» و پیمودن راه درست به «بهشت» خواهد انجامید. نیشی‌یاما با بهره‌گیری از این تمثیل، معتقد است که برنامه‌ریزی معاصر نیز باید بر پایه پیش‌بینی علمی و دقیق مخاطرات و مسائل پیشِ روی جامعه، همراه با ترسیم چشم‌اندازی مطلوب و ارائه راهکارهای عملی برای مقابله با آن‌ها، استوار باشد. به بیان دیگر، همان‌گونه که موعظه‌های گذشته آینده‌ای مطلوب و نامطلوب را برای هدایت رفتار انسان ترسیم می‌کردند، برنامه‌ریزی شهری نیز باید با تکیه بر پیش‌بینی علمی، پیامدهای محتمل آینده را آشکار سازد و مسیر دستیابی به آینده مطلوب را در قالب برنامه‌های پیشنهادی ارائه کند (شکل ۱-۴).

۴ علوم سیاستگذاری در برنامه ریزی و پیشبینی

به‌منظور آنکه جوامع بتوانند تصمیم‌هایی صحیح، آگاهانه و به‌موقع اتخاذ کنند، علوم سیاست‌گذاری با هدف گردآوری، تحلیل و تفسیر اطلاعات مورد نیاز برای تصمیم‌گیری توسعه یافته است. این رویکرد امکان آن را فراهم ساخته است که، افزون بر پیش‌بینی‌های مبتنی بر تجربه و شهود، برنامه‌ریزی برای حل مسائل اجتماعی بر پایه پیش‌بینی‌های علمی نیز انجام شود (شکل ۲,۴). یکی از چالش‌های اساسی در این زمینه، پرهیز از تمرکز صرف بر پیش‌بینی مخاطرات و پیامدهای منفی است؛ زیرا برنامه‌ریزی کارآمد مستلزم ترسیم تصویری روشن از آینده و پیش‌بینی پیامدهای مثبت اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی ناشی از اجرای سیاست‌ها و طرح‌های توسعه نیز هست.
به‌طور کلی، فرایند پیش‌بینی و تدوین برنامه را می‌توان در مراحل زیر خلاصه کرد:



شکل ۱,۴ پیشبینی مشکلات شهری و برنامه پیشگیرانه



شکل ۲,۴ سیستم پیشبینی و برنامه ریزی

۱) پیش‌بینـــی: در این مرحله، روند تحول یک پدیده اجتماعی در طول زمان، عوامل مؤثر بر آن و نحوه تعامل میان متغیرها مورد بررســـی قرار می‌گیرد. ســـپس، با اتکا به داده‌های موجود و نتایج مطالعات، مدل‌های تحلیلـــی مبتنی بر روابط علّی یا آماری بـــرای تبیین و پیش‌بینی رفتار پدیده تدوین می‌شـــوند. مجموعه این فعالیت‌هـــا، فرایند پیش‌بینی را تشکیل می‌دهد.

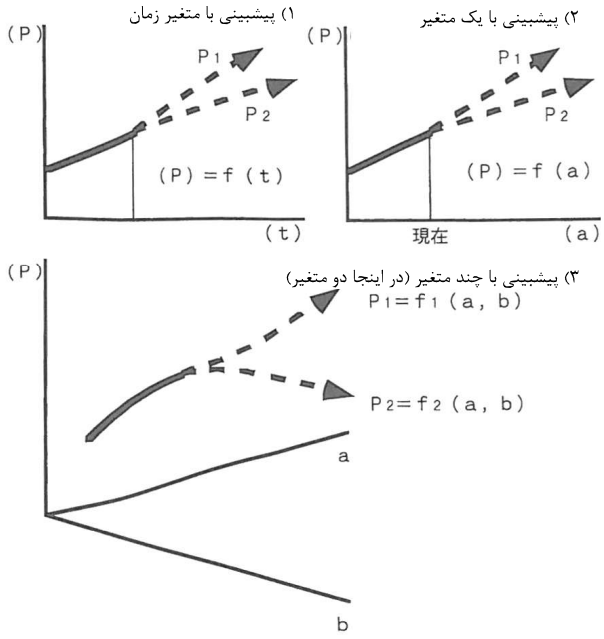
۲) تدوین چشم‌انداز: بر پایه داده‌های موجود و نتایج پیش‌بینی، تصویری از وضعیت مطلوب آینده ترسیم می‌شود و راه‌حل‌های مناسب برای رفع مسائل موجود یا دســـتیابی به اهداف توسعه ارائه می‌گردد. در مواردی که لازم باشد، ویژگی‌های آینده مطلوب به‌صورت عینی و مشخص در قالب یک چشم‌انداز بیان می‌شود.

۳) تدوین راهبردها: برای تحقق هر یک از چشـــم‌اندازهای پیشنهادی، مجموعه‌ای از راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات اجرایی تدوین می‌شود تا مسیر دستیابی به اهداف روشن گردد.

۴) شبیه‌سازی و ارزیابی راهبردها: پیامدهای اجرای هر یک از راهبردهای پیشنهادی، با استفاده از مدل‌های پیش‌بینی و شبیه‌سازی، مورد ارزیابی قـــرار می‌گیرد و نتایج آن‌ها از نظر میزان تحقق اهداف، هزینه‌ها، منافع و آثار اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی با یکدیگر مقایسه می‌شود.

۵) انتخـــاب راهبرد برتـــر: فرایند تدوین و ارزیابـــی راهبردها به‌صورت تکرارشـــونده ادامه می‌یابد تا در نهایت، مناســـب‌ترین گزینه به‌عنوان برنامه یا سیاست پیشنهادی انتخاب شود.

تهیه مدل‌های پیش‌بینی برای پدیده‌های اجتماعی مســـتلزم آشـــنایی با روش‌های تحقیق در علوم اجتماعی، روش‌های مدل‌ســـازی، تحلیل داده‌ها و شیوه‌های ارزیابی برنامه‌ها و سیاست‌ها است. با این حال، حتی استفاده از داده‌های واقعی مربوط به موضوعاتی مانند جمعیت، کاربری زمین، فعالیت‌های اقتصادی، شبکه حمل‌ونقل، تغییرات محیط‌زیستی و سایر شاخص‌های شهری نیز می‌تواند درک دقیق‌تری از ساختار، روندها و مسائل شهری فراهم سازد و مبنای مناسب‌تری برای تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی ایجاد کند.



شکل ۳،۴ پیشبینی آینده پدیده های اجتماعی

بررسی های میدانی

پدیده‌هـــای اجتماعی را، برخلاف بســـیاری از پدیده‌های علوم طبیعی، نمی‌توان در محیط آزمایشـــگاه و با کنترل تعـــداد محدودی از متغیرها مورد مطالعه قرار داد؛ زیرا عوامل متعدد و درهم‌تنیده‌ای در شکل‌گیری و تحول آن‌ها نقش دارند. ازاین‌رو، شناخت این پدیده‌ها مستلزم بررسی جامع و میدانی اســـت تا ابعاد مختلف آن‌ها در بستر واقعی جامعه مورد تحلیل قرار گیرد.

برای درک ماهیت واقعی یک مسئله شهری، لازم است علاوه بر بازدید میدانـــی، اندازه‌گیری‌های موردنیاز انجام شـــود، ویژگی‌های کالبدی و عملکردی محیط ثبت گردد، دیدگاه‌ها و تجربیات مدیران و مســـئولان محلی بررسی شـــود و میزان آگاهی، مشارکت و علاقه‌مندی ذی‌نفعان نســـبت به مسئله مورد مطالعه ارزیابی شود. تنها از طریق چنین بررسی همه‌جانبه‌ای می‌توان شناختی دقیق از ابعاد مسئله و عوامل مؤثر بر آن به دست آورد.

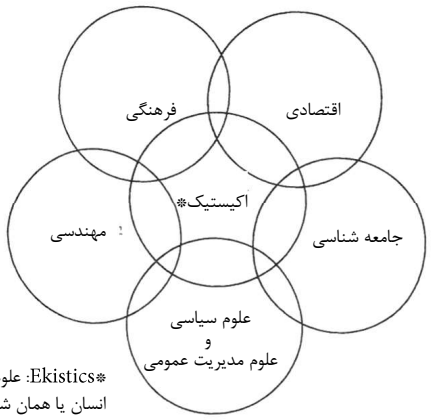
بررســـی‌های میدانی از ارکان اساســـی مطالعات شهرســـازی به شمار می‌آیند، به‌گونه‌ای که می‌توان گفت بدون شـــناخت مستقیم از محیط و واقعیت‌های موجود، برنامه‌ریزی شـــهری فاقد پشتوانه علمی و عملی خواهد بود. در این مرحله، مشاهدات مربوط به موضوعاتی مانند تغییرات کاربری زمین، ویژگی‌های منظر شهری، الگوهای فعالیت، نحوه استفاده از فضاهای شهری، جریان‌های ترافیکی و سایر پدیده‌های قابل مشاهده، به‌صورت نظام‌مند ثبت، اندازه‌گیری و بر روی نقشه‌ها یا در سامانه‌های اطلاعات مکانی مستندسازی می‌شوند.

علاوه بر مشاهدات میدانی، بهره‌گیری از روش‌های گردآوری داده‌های اجتماعی، مانند مصاحبه، پرســـش‌نامه و نظرســـنجی، امکان شـــناخت نگرش‌ها، ترجیحات، رفتارها و نیازهای شـــهروندان، مدیران و ســـایر ذی‌نفعان را فراهم می‌سازد. همچنین، برگزاری کارگاه‌های مشارکتی و نشست‌های گروهی، فرصت مناسبی برای تبادل نظر، شناسایی مسائل، دریافت دیدگاه‌های مختلف و دســـتیابی به درکی عمیق‌تر از مســـائل شـــهری فراهم می‌کند و از ابزارهای مهم در برنامه‌ریزی مشارکتی به شمار می‌رود.

بررسی‌های کتابخانه‌ای

شناخت ویژگی‌های تاریخی، اجتماعی و کالبدی محدوده مورد مطالعه، مســـتلزم گردآوری و تحلیل نظام‌مند اطلاعات و اســـناد موجود است. ایـــن اطلاعات را می‌توان از منابعی مانند کتاب‌ها، نقشـــه‌های تاریخی و موضوعی، گزارش‌های پژوهشـــی پیشین، داده‌های آماری، طرح‌ها و برنامه‌های تهیه‌شده توســـط مراجع ذی‌ربط، صورت‌جلسات شوراهای محلی و ســـایر اســـناد و مدارک مرتبط اســـتخراج و تحلیل کرد. این مطالعات اسنادی، زمینه شناخت روندهای تاریخی، تحولات اجتماعی و ویژگی‌های ساختاری محدوده را فراهم می‌سازد و مبنای مناسبی برای مطالعات میدانی و تحلیل‌های بعدی به شمار می‌آید.

بازدید از مراکز نگهداری اســـناد و اطلاعات، از جمله آرشـــیوها، مراکز اســـناد، کتابخانه‌های تخصصی، موزه‌ها و سایر مراکز مرتبط نیز بخش مهمی از فرایند گردآوری اطلاعات است؛ زیرا این مراکز می‌توانند اسناد و مدارکـــی را در اختیار پژوهشـــگر قرار دهند که در منابع منتشرشـــده در دسترس نیســـتند. همچنین، مطالعه تجربه‌ها و مستندات مربوط به



شکل ۴,۴ شهرسازی و علوم مرتبط (پیشنهاد سی. دوکسیادیس*)

محدوده‌هایی که از نظر ویژگی‌های تاریخی، اجتماعی، اقتصادی یا کالبدی با محدوده مورد مطالعه شباهت دارند، می‌تواند در شناخت بهتر مسائل و انتخاب راهکارهای مناسب برنامه‌ریزی مفید باشد.

علاوه بر منابع مکتوب، گردآوری اسناد بصری، مانند عکس‌های تاریخی و هوایی، تصاویر ماهواره‌ای، کارت‌پستال‌های قدیمی، نقاشی‌ها، طرح‌ها و سایر مدارک تصویری، نقش مهمی در شناخت روند تحولات کالبدی، تغییرات منظر شهری و هویت تاریخی محدوده ایفا می‌کند. تلفیق این منابع با نتایج مطالعات میدانی، امکان دستیابی به تحلیلی جامع‌تر و دقیق‌تر از وضعیت گذشته و حال محدوده مورد بررسی را فراهم می‌سازد.

تهیه مدل‌های منطقی

هنگامی که یک پدیده یا مسئله اجتماعی رخ می‌دهد، روابط میان متغیرهای مؤثر، از جمله روابط علّی و میزان همبستگی میان آن‌ها، می‌تواند در قالب مدل‌های مفهومی، منطقی یا ریاضی بازنمایی شود. پدیده‌های اجتماعی حاصل برهم‌کنش مجموعه‌ای گسترده و پیچیده از عوامل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، کالبدی و محیط‌زیستی هستند؛ ازاین‌رو، تحلیل کامل آن‌ها با در نظر گرفتن تمامی متغیرها عملاً امکان‌پذیر نیست. نقش مدل، ساده‌سازی این پیچیدگی از طریق شناسایی و تبیین مهم‌ترین متغیرها و روابط حاکم بر پدیده است. هرچه مدل بتواند ساختار واقعی مسئله را با دقت بیشتری بازنمایی کند، قابلیت آن در پیش‌بینی روندهای آینده افزایش می‌یابد و مبنای مناسب‌تری برای تدوین نظریه، طراحی سناریوها و پشتیبانی از فرایند برنامه‌ریزی فراهم می‌شود.

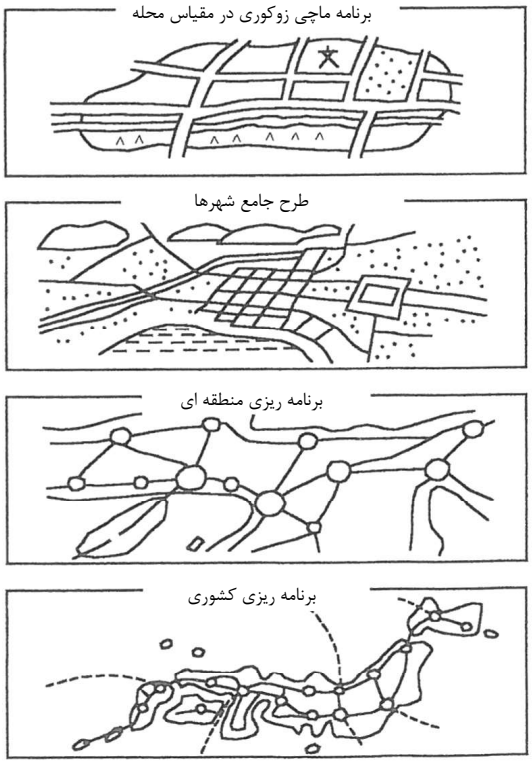
برای پیش‌بینی آینده یا ارزیابی پیامدهای تغییر در عوامل مؤثر، استفاده از مدل‌های تحلیلی و ریاضی ضروری است. این مدل‌ها با بهره‌گیری از داده‌های آماری و روابط میان متغیرها، امکان پیش‌بینی کمی روندهای آینده را فراهم می‌کنند. برای مثال، تحلیل رابطه میان رشد جمعیت و تقاضای مسکن، یا میان رشد اقتصادی و تقاضا برای حمل‌ونقل، آب و سایر خدمات شهری، از مهم‌ترین کاربردهای مدل‌سازی در برنامه‌ریزی شهری است.

یکی از پیشرفته‌ترین کاربردهای مدل‌های پیش‌بینی، شناسایی نقاط بحرانی یا آستانه‌های تحول است؛ یعنی شرایطی که در آن، تغییرات تدریجی و کمی در یک یا چند متغیر، به دگرگونی‌های ناگهانی و کیفی در ساختار یا عملکرد نظام شهری منجر می‌شود. شناسایی این آستانه‌ها، امکان پیش‌بینی تغییرات اساسی و تدوین سیاست‌ها و راهبردهای مناسب برای پیشگیری از بحران یا هدایت توسعه شهری را فراهم می‌سازد (شکل ۳,۴).

تهیه مدل ارزیابی سیاست‌های اجرایی

برای ارزیابی یک ایده یا برنامه پیشنهادی که انتظار می‌رود پاسخی مؤثر به مسائل و چالش‌های برنامه‌ریزی باشد، در گام نخست لازم است مبانی ارزشی، اهداف و معیارهای ارزیابی به‌روشنی تعیین شوند. سپس، با انتخاب شاخص‌های مناسب، آثار و پیامدهای اجرای برنامه در هر یک از شاخص‌ها، اعم از مزایا و معایب اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیط‌زیستی، به‌طور جداگانه پیش‌بینی و تحلیل شود. هم‌زمان، امکان‌پذیری اجرای برنامه نیز از جنبه‌های فنی، اقتصادی، حقوقی، مدیریتی و اجتماعی مورد ارزیابی قرار گیرد تا میزان قابلیت تحقق آن مشخص شود.

تدوین مدل‌هایی که بتوانند ساختار و رفتار پدیده‌های اجتماعی را با بیشترین میزان انطباق با واقعیت تبیین کنند، یکی از مهم‌ترین مراحل فرایند برنامه‌ریزی است. با این حال، این فرایند مستلزم آزمون، اصلاح و اعتبارسنجی مستمر است. از آنجا که مدل‌های پیش‌بینی بر پایه مشاهدات میدانی، داده‌های تجربی و تحلیل‌های علمی شکل می‌گیرند، دقت و قابلیت اعتماد آن‌ها با گسترش داده‌ها، تکرار مطالعات و بهبود روش‌های مدل‌سازی افزایش می‌یابد. با وجود این، پذیرش نتایج حاصل از مدل‌ها تنها به اعتبار علمی آن‌ها وابسته نیست، بلکه قضاوت متخصصان، تجربه برنامه‌ریزان و پذیرش اجتماعی از سوی شهروندان نیز در ارزیابی نهایی نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.



شکل ۵,۴ سطوح مختلف مقیاس فضا در شهرسازی

با این همه، فرایند برنامه‌ریـــزی و تصمیم‌گیری را نمی‌توان به‌گونه‌ای ســـامان داد که تمامی مراحل آن صرفاً بـــر پایه روش‌های علمی قابل تبیین و دفاع باشـــد. تصمیم‌های عمومی، حتی در جوامع معاصر، علاوه بر یافته‌های علمی، تحت تأثیر ارزش‌ها، تجربه‌های عملی، انگیزه‌های فردی و جمعی، دانش تخصصی، منافع ذی‌نفعان، ســـاختارهای نهادی و ســـازوکارهای اداری و سیاسی اتخاذ می‌شـــوند. ازاین‌رو، برنامه‌ریزی همواره آمیزه‌ای از تحلیل علمی و قضاوت حرفه‌ای است. با وجود این، برای افزایش انســـجام، شـــفافیت و قابلیت اتکای تصمیم‌ها، شایسته اســـت در تمامی مراحل تدوین، ارزیابی و تصویب برنامه، از فناوری‌ها و ابزارهای پشـــتیبان تصمیم‌گیری، روش‌های تحلیلی و مدل‌های علمی بهره گرفته شود.

۵ علومی که برنامه ریزی شهری بر روی آنها استوار است.

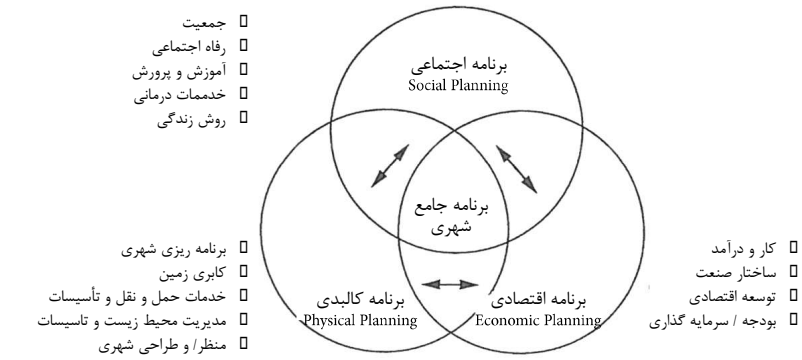
در بیشتر مسائل مربوط به تحلیل و برنامه‌ریزی شهری، تصمیم‌گیری مؤثر مســـتلزم بهره‌گیـــری از دانش‌های گوناگـــون و همـــکاری میان متخصصان رشـــته‌های مختلف اســـت. پیچیدگی نظام شهری به‌گونه‌ای است که هیچ رشـــته علمی به‌تنهایی قادر به شـــناخت همه ابعاد مســـائل شـــهری و ارائه راه‌حل‌های جامع برای آن‌ها نیســـت. ازاین‌رو، برنامه‌ریزی شـــهری ماهیتی میان‌رشته‌ای دارد و بر تعامل مستمر میان علوم مختلف استوار است.

علوم اجتماعی و علوم انســـانی: این گـــروه از علوم به مطالعـــه ابعاد انســـانی و اجتماعی شـــهر می‌پردازد و موضوعاتـــی مانند جمعیـــت، ســـاختارهای اجتماعی، سیاســـت و حکمرانی، سیاســـت‌های عمومی، اقتصاد شهری، اشتغال و فعالیت‌های اقتصادی، رفاه اجتماعی، آموزش، روان‌شناسی اجتماعی، تاریخ، فرهنگ و سایر جنبه‌های مرتبط با زندگی شـــهری را مورد بررسی قرار می‌دهد.

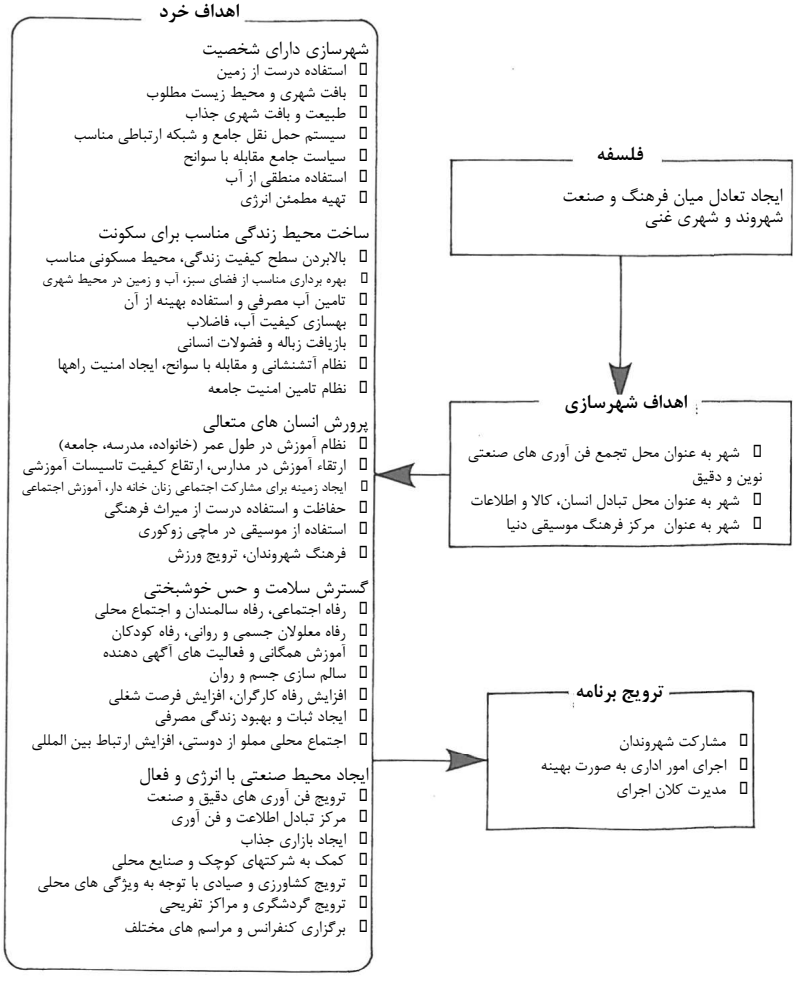
علـــوم طبیعی و فناوری‌هـــای مهندســـی: این حوزه، جنبه‌هـــای کالبدی، محیطی و فنی شـــهر را پوشـــش می‌دهد و موضوعاتی مانند بهداشت و سلامت، مدیریت و کاهش خطرپذیری ســـوانح، حمل‌ونقل و ارتباطات، مهندســـی عمران، معماری و طراحی شهری، مدیریت محیط‌زیســـت، جغرافیا، اقلیم، منابـــع طبیعی و منظر شهری را در بر می‌گیرد.

علوم سیاســـت‌گذاری و برنامه‌ریزی شـــهری: با وجود اهمیت علوم پایه و تخصصی، نقش‌آفرینی مستقل هر یک از آن‌ها برای حل مســـائل پیچیده شـــهری کافی نیســـت. ازاین‌رو، نیاز به چارچوبی میان‌رشته‌ای وجود دارد که بتواند دانش‌ها و یافته‌های رشـــته‌های مختلف را در فرایند شـــناخت، تحلیل، پیش‌بینی، برنامه‌ریزی، سیاســـت‌گذاری و تصمیم‌گیـــری تلفیق کنـــد. علوم سیاســـت‌گذاری شهری چنین نقشـــی را بر عهده دارد و بســـتری برای یکپارچه‌سازی دانش‌های تخصصی و تدوین مدل‌های نظام شهری فراهم می‌آورد.

این حوزه با بهره‌گیری از رویکردی میان‌رشـــته‌ای، به موضوعاتی مانند ایمنی و تاب‌آوری شـــهری، سلامت، حفاظـــت از محیط‌زیســـت، سیاســـت‌گذاری عمومی، مسکن و اســـکان، اقتصاد شهری، مشارکت شهروندان و جامعه محلی، حکمرانی شـــهری و سایر ابعاد توسعه



شکل ۶،۴ رابطه برنامه ریزی شهری و برنامه جامع شهری



شکل ۷،۴ مثالی از محتوای برنامه جامع شهری (شهر هاماماتسو، سال ۱۹۹۲)

پایدار شـــهری می‌پـــردازد و زمینه را برای تدویـــن برنامه‌هایی جامع، هماهنگ و مبتنی بر شواهد فراهم می‌سازد (شکل۴,۴).

۲,۴. جایگاه برنامه‌ریزی در شهرسازی

۱ محدوده شهرسازی و سطوح مختلف مدیریت اجرایی

در برنامه‌ریزی شـــهری، معمولاً یک محـــدوده جغرافیایی با مرزهای مشـــخص به‌عنوان قلمرو مطالعه و برنامه‌ریزی انتخاب می‌شود. با این حال، این محدوده به‌صورت مستقل عمل نمی‌کند و همواره تحت تأثیر سیاســـت‌ها و برنامه‌هایی قرار دارد که در ســـطوح مختلف مدیریت و مقیاس‌های گوناگون فضایی تدوین و اجرا می‌شوند. ازاین‌رو، هماهنگی میان برنامه‌های محلی، منطقه‌ای و ملی، یکی از اصول اساســـی نظام برنامه‌ریزی به شمار می‌آید (شکل ۵,۴).

برنامه جامع شهری یا روستایی: برنامه جامع، سندی فرابخشی است که مجموعه‌ای از حوزه‌های مختلف برنامه‌ریزی را در بر می‌گیرد. این برنامه موضوعاتی مانند جمعیت، رفاه اجتماعی، آموزش، فرهنگ، صنعت، اشـــتغال، اقتصـــاد، کاربری زمین، محیط‌زیســـت، حمل‌ونقل، ارتباطات، خدمات ســـلامت، مدیریت شهری و ســـایر بخش‌های مرتبط با توسعه شهر یا روستا را پوشش می‌دهد. به‌طور کلی، محتوای برنامه جامع را می‌توان در سه حوزه اصلی برنامه‌ریزی اجتماعی، برنامه‌ریزی اقتصادی و برنامه‌ریزی کالبدی ـ فضایی طبقه‌بندی کرد (شـــکل‌های ۶,۴ و ۷,۴).

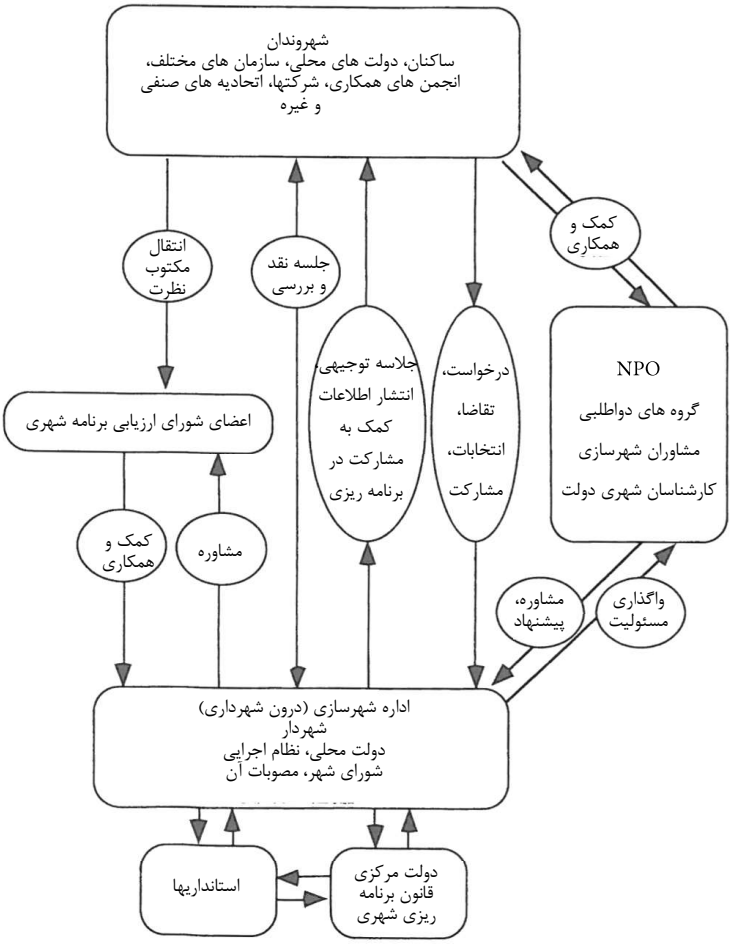
در این میان، برنامه‌ریزی شـــهری مســـئولیت برنامه‌ریزی کالبدی ـ فضایی را بر عهده دارد و به ســـازمان‌دهی فضای زندگی، ســـاختار فضایی شـــهر و هدایت توســـعه کالبدی می‌پردازد. این حوزه عمدتاً موضوعاتی مانند کاربری زمین، شـــبکه حمل‌ونقل، منظر شهری، محیط‌زیســـت، استقرار فعالیت‌ها، ســـازمان فضایی شـــهر و شـــکل‌گیری بافت‌ها و جداره‌های شـــهری را در بر می‌گیـــرد و چارچوب احداث زیرساخت‌ها، تأسیسات عمومی و پروژه‌های توسعه شهری را تعیین می‌کند. این برنامه‌هـــا معمولاً بر پایه طرح جامع شهری تدوین می‌شوند که در بخش‌های بعدی به تفصیل معرفی خواهد شد.

عـــلاوه بر تعیین چارچوب توســـعه کالبـــدی، برنامه جامع شامل سیاســـت‌های اجرایی، سازوکارهای مدیریت و نحوه تقسیم مســـئولیت میان نهادهای دولتی، شهروندان، بخش خصوصی، پیمانکاران و ســـازمان‌های مردم‌نهاد نیز هست. در ســـال‌های اخیر، در کنار برنامه‌های شهری و منطقه‌ای، برنامه‌ریـــزی محلـــه‌ای نیز بـــا هدف افزایش مشـــارکت شـــهروندان و پاســـخ‌گویی بهتر به نیازهای جامعه محلی، جایگاه ویژه‌ای در نظام برنامه‌ریزی یافته است.

برنامه‌ریزی منطقه‌ای و اســـتانی: بخش عمده برنامه‌های منطقـــه‌ای در قالب برنامه‌های جامع اســـتانی تهیه و اجرا می‌شود. با این حال، در برخی مناطق که از نظر عملکردی فراتر از مرزهای یک استان هستند، برنامه‌هایی در مقیاس فرامنطقه‌ای تدوین می‌شود. برای مثال، در ژاپن، منطقه کلان‌شهری توکیو، منطقه کینکی (با محوریت اوزاکا و شـــامل شـــهرهایی ماننـــد کیوتو، کوبه و نارا) و منطقه توهوکو (با محوریت ســـندای)، دارای برنامه‌هایی هستند که هماهنگی توســـعه میان چند اســـتان را دنبـــال می‌کنند. همچنین، برنامه‌هایی مانند مدیریت منابع آب، ســـاماندهی ســـواحل و حفاظت از محیط‌زیســـت نیز معمولاً در مقیاس‌هایی بزرگ‌تر از استان تهیه و اجرا می‌شوند.

برنامه‌ریزی ملی: در بالاترین ســـطح، برنامه‌ریزی ملی یا برنامه توسعه سرزمین قرار دارد. در ژاپن، از دهه ۱۹۵۰ میلادی تاکنون، چندین دوره برنامه جامع توسعه ملی تدوین و اجرا شده است. این برنامه‌ها با ترسیم چشـــم‌اندازهای راهبردی کشور، سیاســـت‌های کلان مربوط به توسعه ســـرزمین، توزیع جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی، استقرار صنایع، نظام کاربری زمین، حفاظت از محیط‌زیســـت و توسعه زیرساخت‌های ملی را مشـــخص می‌کنند. در این نظام، برنامه‌های منطقه‌ای نقش واســـطه و هماهنگ‌کننده میان سیاســـت‌های ملی و برنامه‌های محلی را بر عهده دارند.

برنامه‌ریزی‌هـــای داوطلبانـــه: در کنار برنامه‌های رســـمی، برنامه‌های داوطلبانه‌ای نیز توسط شهروندان، انجمن‌های محلی، گروه‌های حرفه‌ای،



شکل ۸,۴ سیستم سازمان اجتماعی تصویب کنند برنامه شهری

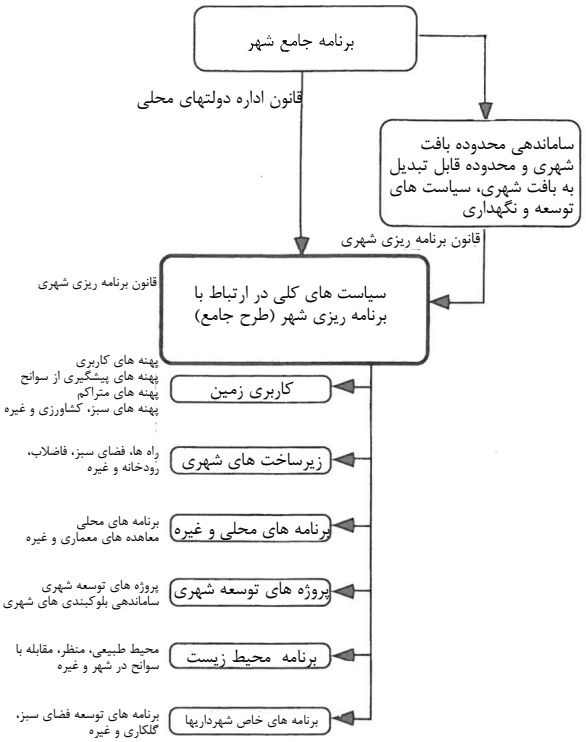
صاحبان صنایع و سایر سازمان‌های غیردولتی تدوین می‌شود. در ژاپن، بسیاری از این برنامه‌ها در قالب ماچی‌زوکوری (Machizukuri) یا برنامه‌های اقدام محلی تهیه می‌شـــوند و هدف آن‌ها افزایش مشارکت اجتماعی، ارتقای کیفیت محیط زندگی و پاسخ‌گویی به نیازهای محله‌ها و اجتماعات محلی است.

در گذشته، نظام برنامه‌ریزی شهری مبتنی بر سلسله‌مراتبی از برنامه‌های فرادست و فرودســـت بود. در این ساختار، برنامه‌های توسعه سرزمین و برنامه‌های استانی، به‌ویژه در دوره‌ای که تمرکز قدرت در دولت مرکزی بیشتر بود، نقش اسناد فرادست را برای برنامه‌ریزی شهری ایفا می‌کردند و چارچوب و جهت‌گیری اصلی برنامه‌های شهری را تعیین می‌نمودند.

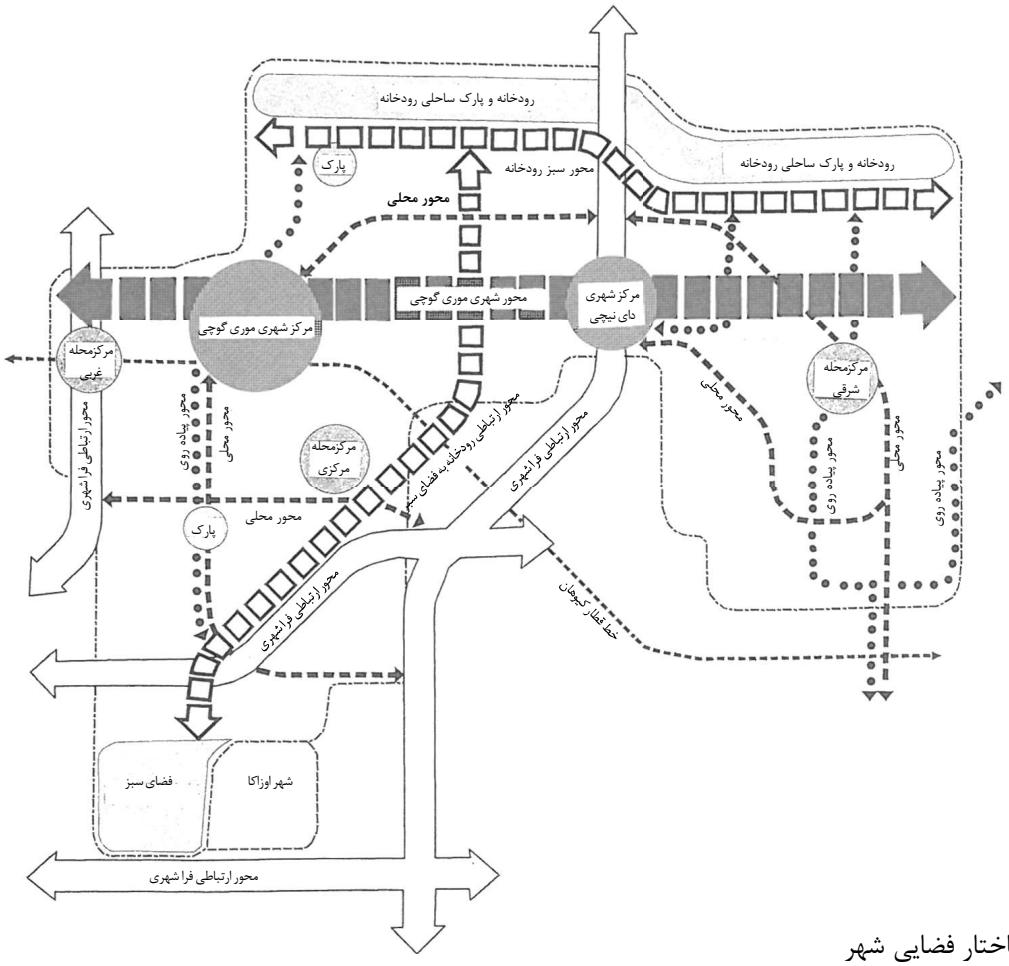
۲ زمان در برنامه‌ریزی

برنامه، چارچوبی برای هدایت اقدامات آینده و دستیابی به اهداف توسعه اســـت. افق زمانی تحقق برنامه‌ها، با توجه به ماهیت موضوع، مقیاس مداخلـــه و میزان عدم‌قطعیت، می‌تواند از چند ســـال تا چند دهه متغیر باشد. هرچه افق برنامه‌ریزی طولانی‌تر باشد، میزان عدم‌قطعیت درباره شـــرایط آینده نیز افزایش می‌یابد. با این حال، برنامه‌های بلندمدت این امکان را فراهم می‌کنند که منابع مالی، انســـانی و نهادی در یک مسیر هماهنگ و مســـتمر به‌کار گرفته شـــوند و اجـــرای پروژه‌های بزرگ و زیربنایی امکان‌پذیر گردد.

برنامه‌های بســـیار بلندمدت: برنامه‌های بســـیار بلندمدت، معمولاً افق



شکل ۹,۴ (A) سیاست های کلی برنامه ریزی شهری
(منبع: (A) و (B) و (C) هرسه از شهرداری شهر موریگوچی در استان اوزاکا)



یکی از شهرهای اقماری و مجاور اوزاکا است. در شمال شهر رودخانه یودوگاوا جریان دارد، از شرق به غرب آن جاده ی کشوری و از جنوب به شمال کمربندی مرکزی استان اوزاکا می گذرد. معمولا چنین شهری به واسطه این راه های ارتباطی فرا محدوده ای، به محدوده های مجزا و بدون ارتباط تبدیل می شوند، ولی در این طرح سعی شده با استفاده از محورهای محلی و محور پیاده انسجام شهر حفظ شود.

شکل ۹,۴(B) چهار چوب ساختار فضایی شهر

زمانی چند دهه آینـــده را در نظر می‌گیرند و بر تحولاتی مانند تغییرات ساختار اقتصادی، پیشـــرفت فناوری، دگرگونی‌های جمعیتی و تغییرات اجتماعـــی تمرکز دارند. اگرچه پیش‌بینـــی دقیق این تحولات در چنین افق زمانی با عدم‌قطعیت زیادی همراه اســـت و از نظر اجرایی نمی‌تواند کاملاً واقع‌بینانه باشـــد، اما ترسیم چشم‌اندازی انعطاف‌پذیر و آینده‌نگر، فارغ از محدودیت‌های کوتاه‌مدت، زمینه را برای شـــکل‌گیری ایده‌های نوآورانه و توسعه راهبردهای خلاقانه فراهم می‌سازد.

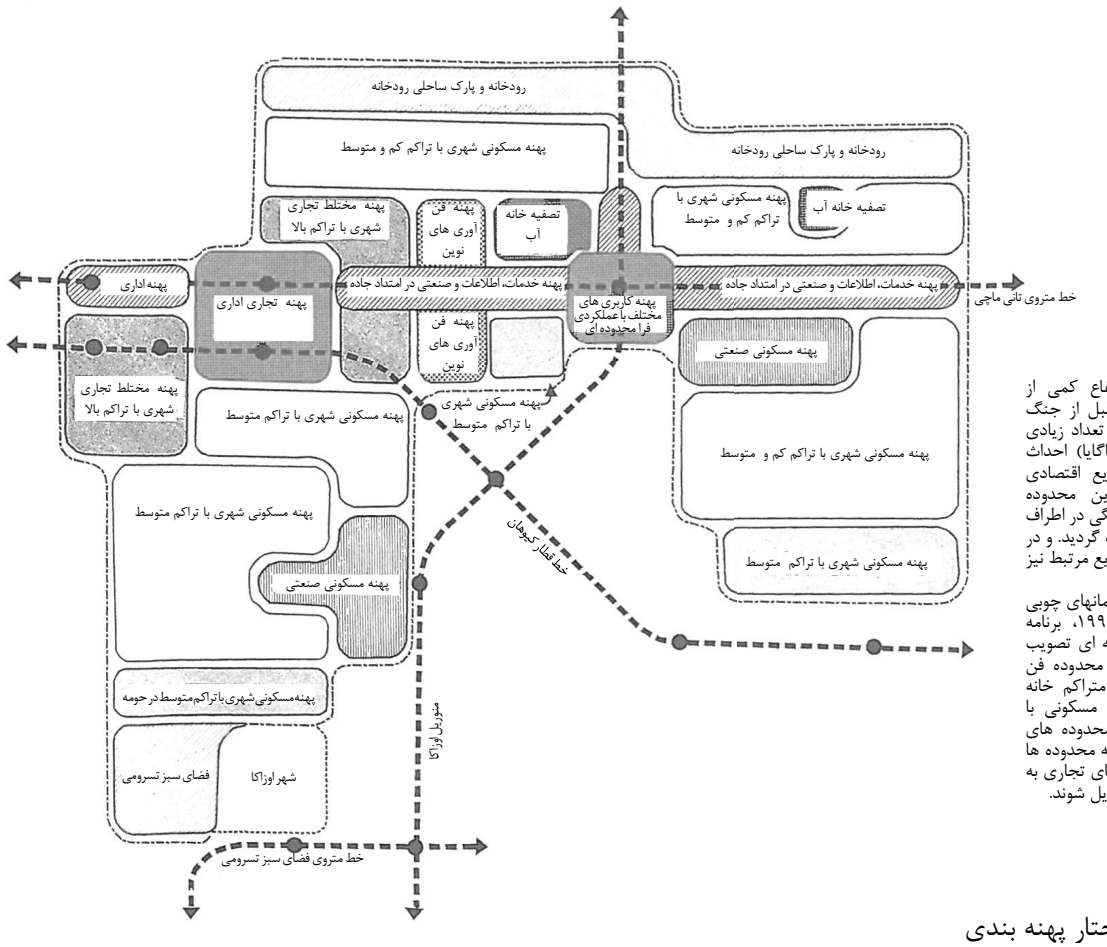
برنامه‌ریزی بلندمدت: در برنامه‌های جامع شهری، معمولاً چشم‌اندازی برای افقی حدود ۱۵ تا ۲۰ سال ترسیم می‌شود و بر پایه آن، برنامه‌های بلندمدت با دوره اجرایی حدود ۱۰ ســـال تدوین می‌گردند. این برنامه‌ها عموماً بر اساس شـــرایط موجود اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و فناوری تهیه می‌شوند، اما به‌منظور سازگاری با تغییرات احتمالی، سازوکارهایی بـــرای پایش، بازنگری و اصلاح برنامه در طول دوره اجرا نیز پیش‌بینی می‌شود.

برنامه‌های میان‌مدت و کوتاه‌مدت: برنامه‌های میان‌مدت و کوتاه‌مدت، بیشـــتر بر اجرای پروژه‌ها و اقداماتی متمرکز هســـتند که امکان تحقق آن‌ها در آینده نزدیک وجود دارد؛ مانند احداث زیرساخت‌ها و تأسیسات شـــهری، اجرای طرح‌هـــای عمرانی، یا برنامه‌هـــای مرتبط با مدیریت شهری و ارتقای رفتارهای اجتماعی شـــهروندان. این برنامه‌ها معمولاً در دوره‌های ســـه تا پنج‌ســـاله تنظیم می‌شوند و ضمن مشخص کردن اهـــداف اجرایی، زمان‌بندی، منابع و مســـئولیت‌های اجرای هر اقدام را نیز تعیین می‌کنند.

اگرچه در ادبیـــات برنامه‌ریزی، واژه «طرح» گاه بـــرای بیان وضعیت مطلـــوب آینده به کار مـــی‌رود، اما در عمل، برنامه‌هـــای میان‌مدت و کوتاه‌مدت بیش از آنکه بیانگر چشـــم‌انداز باشند، ابزار تحقق اهداف از طریق زمان‌بندی اقدامات و تخصیص منابع محسوب می‌شوند. از سوی دیگر، از آنجا که برنامه‌ریزی شهری تحت تأثیر عواملی مانند تحولات اقتصادی، تغییرات جمعیتی، سیاســـت‌های عمومی و شـــرایط مدیریتی قرار دارد، لازم اســـت همواره از انعطاف‌پذیری کافی برخوردار باشـــد تا در صورت تغییر شرایط، امکان بازنگری و اصلاح برنامه‌ها فراهم باشد.

۳ برنامه ریزی شهری و قدرت سیستم اجرایی

در ژاپن، بر اســـاس قانون برنامه‌ریزی شهری، دولت‌های محلی موظف به تدوین و تصویب برنامه‌های شهری هستند. اگرچه در برخی کشورها نظام برنامه‌ریزی، متناســـب با ساختار حکمرانی، به استان‌ها، ایالت‌ها یا شـــهرداری‌ها اختیار می‌دهد تا چارچوب برنامه‌ریزی را به‌طور مســـتقل تعییـــن کنند، اما در ژاپن برنامه‌ریزی شـــهری اساســـاً مبتنی بر قانون ملی اســـت و از ایـــن رو، در زمره برنامه‌ریـــزی قانونی (Statutory Planning) قرار می‌گیرد. در این نظام، اســـتانداری‌ها و شهرداری‌ها به‌عنوان مراجع دارای اختیار قانونی، وظیفه تدوین و تصویب برنامه‌های شهری را از سوی دولت مرکزی بر عهده دارند. ازاین‌رو، اهداف، محتوای برنامه، حدود اختیارات، نحوه اعمال مقررات و سایر الزامات برنامه‌ریزی،



بخشهای شرقی اوزاکا ارتفاع کمی از سطح دریا دارد. در دوره قبل از جنگ جهانی دوم، در این قسمت تعداد زیادی خانه های چوبی شهری (ناگایا) احداث گردید. در دوره رشد سریع اقتصادی (۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰) در این محدوده کارخانه های تولید لوازم خانگی در اطراف جاده اصلی و کشوری احداث گردید. و در اطراف آنها کارخانه های صنایع مرتبط نیز احداث شدند.

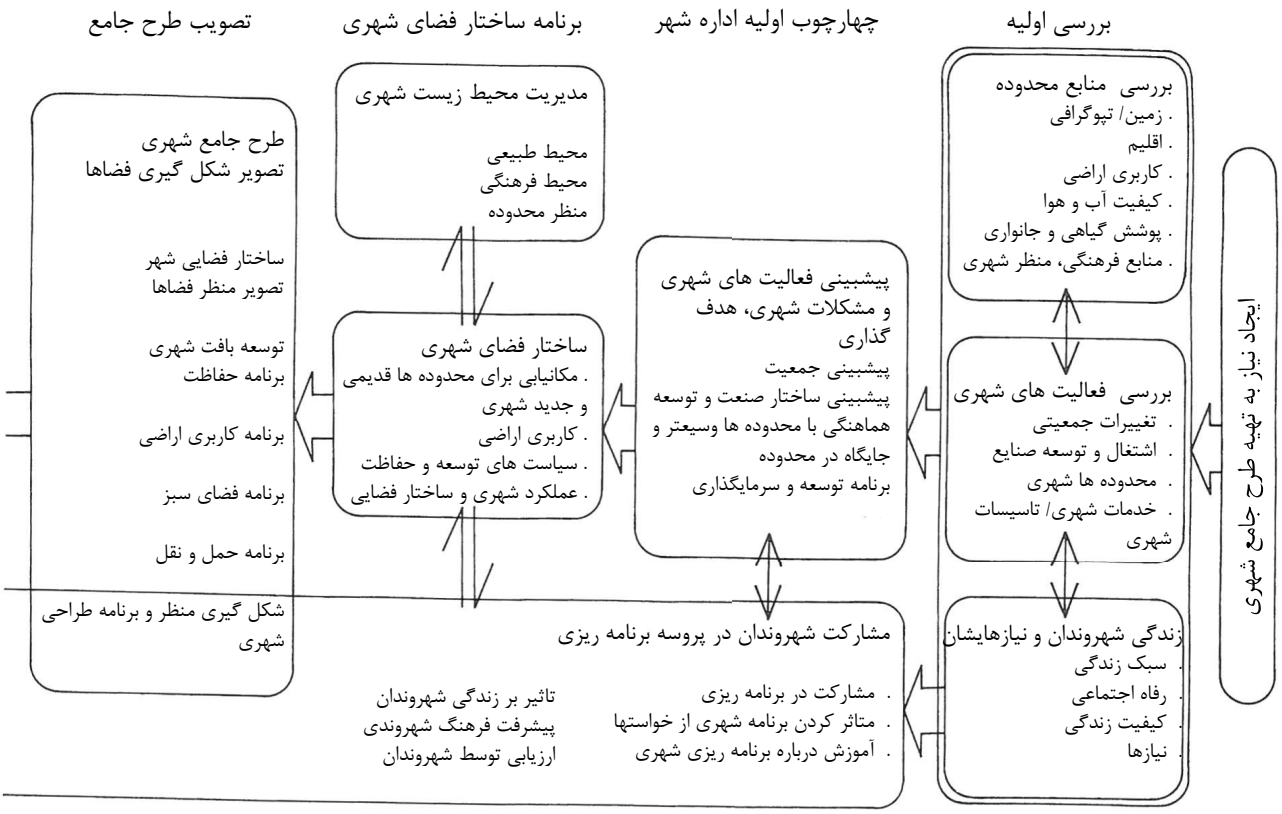
در میان آنها، ناگایاها و آپارتمانهای چوبی احداث گردید. در دهه ۱۹۹۰، برنامه ریزی کاربری اراضی به گونه ای تصویب شد تا محدوده صنعتی به محدوده فن آوری های نوین، محدوده متراکم خانه های چوبی به محدوده ها مسکونی با تراکم های میانی و زیاد، محدوده های مختلط صنعتی و مسکونی به محدوده ها مختلط بدون آلودگی، بازارهای تجاری به پهنه های تجاری اداری، تبدیل شوند.

شکل ۹،۴(C) ساختار پهنه بندی

همگی در چارچوب قانون و به‌صورت یکپارچه تعیین می‌شوند.
با گسترش روند تمرکززدایی و واگذاری اختیارات به دولت‌های محلی، و در راستای پاسخ‌گویی بهتر به نیازهای ساکنان و ویژگی‌های هر منطقه، قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپن در سال ۱۹۹۸ مورد بازنگری قرار گرفت. بر اساس این اصلاحات، به‌جز در موضوعاتی که آثار آن‌ها فراتر از محدوده یک شهرداری است، اختیار تصویب بسیاری از برنامه‌های شهری از استانداری‌ها به شهرداری‌ها واگذار شد. همچنین، شهرداری‌ها مجاز شدند، ضمن رعایت الزامات قانونی، متناسب با شرایط محلی، سیاست‌ها و محتوای مورد نیاز خود را به برنامه‌ها بیفزایند. این تحول، آغازگر مرحله‌ای نوین در نظام برنامه‌ریزی شهری ژاپن بود که در آن نقش شهروندان، متخصصان و دولت‌های محلی در تدوین، اجرا و مدیریت برنامه‌های شهری بیش از گذشته اهمیت یافت.
در کنار برنامه‌های قانونی، برخی برنامه‌ها نیز به ابتکار شهروندان، بخش خصوصی یا سازمان‌های محلی و بدون الزام مستقیم قانونی تهیه می‌شوند که از آن‌ها با عنوان برنامه‌های داوطلبانه یاد می‌شود. هرچند این برنامه‌ها الزام‌آور نیستند، اما در صورتی که مورد پذیرش جامعه و مراجع مسئول قرار گیرند، می‌توانند در فرایند تهیه یا بازنگری برنامه‌های قانونی مورد استفاده قرار گرفته و بخشی از نظام رسمی برنامه‌ریزی شوند. در سال‌های اخیر، با افزایش نقش شرکت‌های توسعه شهری در اجرای پروژه‌های توسعه، ضرورت نظارت بر انطباق طرح‌های اجرایی این شرکت‌ها با اهداف و ضوابط طرح‌های جامع شهری بیش از پیش احساس شده است. این امر، نیاز به انعطاف‌پذیری بیشتر نظام برنامه‌ریزی و تقویت سازوکارهای ارزیابی و کنترل را آشکار ساخته است.
نظام برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای ژاپن، همانند دیگر نظام‌های حقوقی مبتنی بر مردم‌سالاری، بر پایه احترام به حقوق بنیادین شهروندان، از جمله حق مالکیت، آزادی سکونت، آزادی فعالیت اقتصادی و حق تجارت، استوار است. با این حال، برنامه‌های شهری در بسیاری از موارد ناگزیرند برای تأمین منافع عمومی، محدودیت‌هایی بر نحوه استفاده از زمین، توسعه شهری، استقرار فعالیت‌ها یا سایر حقوق مرتبط با مالکیت اعمال کنند. مبنای حقوقی این محدودیت‌ها، اصل رفاه عمومی است که در نظام‌های برنامه‌ریزی و حقوق عمومی جایگاه ویژه‌ای دارد.
به‌ویژه در شهرهای متراکم، حفظ کیفیت محیط زندگی، تأمین خدمات عمومی، حفاظت از محیط‌زیست، ایجاد نظم فضایی و تضمین بهره‌برداری عادلانه از منابع شهری، مستلزم رعایت قواعد مشترک و همکاری اجتماعی است. ازاین‌رو، محدودیت‌هایی که در چارچوب برنامه‌های شهری اعمال می‌شوند، باید در جهت تحقق منافع عمومی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان باشند.
برای تضمین عدالت در فرایند برنامه‌ریزی و مشروعیت تصمیمات عمومی، رعایت سه اصل اساسی ضروری است:
تضمین مشارکت عمومی: شهروندان، مالکان و سایر ذی‌نفعان باید از حق دسترسی به اطلاعات، مشارکت در فرایند برنامه‌ریزی و اظهار نظر درباره برنامه‌ها برخوردار باشند.
جبران خسارت‌های نامتعارف: هرگاه اجرای یک برنامه عمومی خسارتی فراتر از حدود متعارف به اشخاص وارد کند، بخش عمومی موظف است مطابق قوانین، خسارت وارده را جبران کند.
رعایت تشریفات قانونی و عدالت رویه‌ای: تدوین و تصویب برنامه‌ها باید در چارچوب قانون، با رعایت تشریفات قانونی، شفافیت، بی‌طرفی و عدالت در فرایند تصمیم‌گیری انجام شود.

۴ مشارکت شهروندان در شهرسازی

برنامه‌ریزی، فرایند ترسیم آینده مطلوب و تعیین مسیر دستیابی به آن است. واژه Plan در اصل به نقشه ساختمانی، به‌ویژه نقشه طبقات یک ساختمان پیش از اجرا، اطلاق می‌شد؛ اما به‌تدریج دامنه کاربرد آن گسترش یافت و به مفهوم طراحی و هدایت آگاهانه اقدامات آینده در حوزه‌های مختلف، از جمله برنامه‌ریزی شهری، توسعه پیدا کرد.
در طول تاریخ، هدایت و شکل‌دهی شهرها عمدتاً در اختیار صاحبان قدرت بوده است. در شهرهای باستان، پادشاهان؛ در شهرهای قرون وسطی، نهادهای محلی و جوامع شهری؛ و در دژ شهرهای آغاز دوران مدرن، فرمانروایان محلی، نقش اصلی را در هدایت توسعه شهری ایفا می‌کردند. با شکل‌گیری دولت مدرن و گسترش نظام‌های مردم‌سالار، مسئولیت هدایت توسعه شهری و تأمین زیرساخت‌های عمومی به دولت‌ها و مدیریت شهری واگذار شد و برنامه‌ریزی شهری به ابزاری برای ساماندهی توسعه، تأمین خدمات عمومی و ارتقای کیفیت محیط زندگی تبدیل گردید.
امروزه، هم‌زمان با گسترش روند تمرکززدایی و افزایش اختیارات دولت‌های محلی در بسیاری از کشورها، برنامه‌ریزی شهری نیز از الگوی مدیریت متمرکز فاصله گرفته و به سوی رویکردهای مشارکتی و محلی حرکت کرده است. در ژاپن، این تحول در قالب مفهوم ماچی‌زوکوری نمود یافته است؛ رویکردی که بر شکل‌دهی شهر با تکیه بر ویژگی‌های محلی، مشارکت شهروندان و همکاری میان تمامی بازیگران توسعه شهری تأکید دارد. در این نگرش، شهرسازی صرفاً فعالیتی فنی یا اداری نیست، بلکه فرایندی اجتماعی است که در آن شهروندان، دولت محلی، بخش خصوصی و سازمان‌های مدنی به‌صورت مشترک در ساختن آینده شهر نقش ایفا می‌کنند.
شهر، فضایی است که افراد و گروه‌های گوناگون با منافع، ارزش‌ها و نیازهای متفاوت در آن زندگی و فعالیت می‌کنند. در چنین شرایطی، برنامه‌ریزی شهری و ماچی‌زوکوری می‌توانند با ترسیم چشم‌اندازی مشترک و ایجاد توافق بر سر اهداف توسعه، زمینه همکاری میان ذی‌نفعان را فراهم آورند و مسیر دستیابی به محیطی مطلوب‌تر برای زندگی شهروندان را هموار سازند. همچنین، برنامه‌ریزی این امکان را برای دولت‌های محلی فراهم می‌کند که منابع مالی، انسانی و ظرفیت‌های نهادی خود را به‌صورت هماهنگ و کارآمد در جهت تحقق اهداف توسعه به کار گیرند.
اگرچه در نظام‌های نوین برنامه‌ریزی، مشارکت عمومی در فرایند تهیه و تصویب برنامه‌ها به‌عنوان یک اصل اساسی پذیرفته شده است، اما مشارکت مؤثر تنها به اخذ نظر شهروندان محدود نمی‌شود. ایجاد فرصت برای آموزش، گفت‌وگو، ارائه پیشنهاد، بررسی گزینه‌های مختلف و مشارکت فعال در تدوین برنامه‌ها، از پیش‌شرط‌های تحقق برنامه‌ریزی مشارکتی به شمار می‌رود. ازاین‌رو، ارتقای دانش و توانمندی شهروندان در زمینه ماچی‌زوکوری، بخش مهمی از فرایند توسعه شهری محسوب می‌شود.



شکل ۱۰،۴ مراحل تصویب طرح جامع شهری

هدف نهایی برنامه‌ریزی شهری آن نیست که برنامه‌ای از بالا و به‌صورت تحمیلی بر جامعه اعمال شـود، بلکه ایجاد بستری برای همکاری میان دولت‌های محلی، شـهروندان، بخش خصوصی و سایر ذی‌نفعان است. در چنین چارچوبی، با تقسـیم مسئولیت‌ها، تقویت مشارکت اجتماعی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های محلی، زمینه شـکل‌گیری شهرهایی فراهم می‌شود که توسعه آن‌ها بر پایه اراده و توان جامعه محلی استوار بوده و هویت و پایداری بیشتری خواهند داشت.

۵ نظام تصویب برنامه شهری

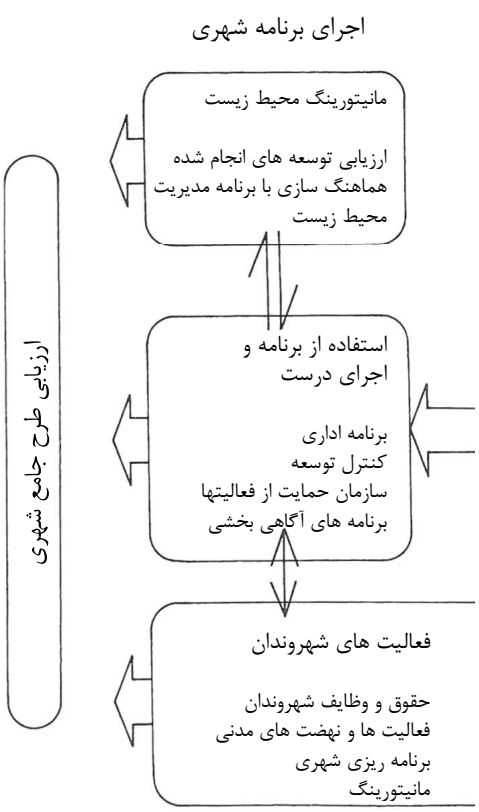
در ژاپن، برنامه‌های شـهری پس از طی مراحل قانونی و تأیید نهایی، توسط شهرداری‌ها به اجرا گذاشته می‌شوند. البته در مواردی که موضوع برنامه فراتر از قلمرو یک شـهر یا روستا باشـد و چندین شهرداری را دربر گیرد، مطابـق قانون برنامه‌ریزی شـهری، تصویب نهایی برنامه در صلاحیت اسـتاندار است و این امر پس از درخواست شهرداری‌های ذی‌ربط انجام می‌شود.

یکـی از ارکان اصلـی فرایند تصویب برنامه‌های شـهری، شـورای برنامه‌ریزی شـهری (Urban Planning Council) است. این شورا پس از دریافت درخواست از شهردار، طرح پیشنهادی را از جنبه‌های فنی، حقوقی و اجرایی بررسـی کرده و نظر مشورتی خود را به شهردار اعلام می‌کند. اعضای شـورا توسط شهردار منصوب می‌شوند و معمولاً از نمایندگان شورای شـهر، مدیران یا رؤسای سازمان‌ها و انجمن‌های تخصصی مرتبط، و تعدادی از اسـتادان دانشـگاه و متخصصان حوزه شهرسـازی، حمل‌ونقل، محیط‌زیست و سایر رشته‌های مرتبط تشکیل می‌شـوند. در سال‌های اخیر، بسیاری از شـهرداری‌ها به‌منظور تقویت مشـارکت عمومی، از طریق فراخوان عمومی، تعدادی از شهروندان را نیز به عضویت این شورا دعوت می‌کنند تا دیدگاه‌های جامعه محلی در فرایند تصمیم‌گیری منعکس شود.

تهیه پیش‌نویس اولیه برنامه‌های شهری معمولاً بر عهده کارشناسان و برنامه‌ریزان بخش اجرایی شهرداری است. با این حال، پیش از تصویب نهایی، متن پیشـنهادی برنامه در اختیار عموم قرار می‌گیرد و جلسات اطلاع‌رسانی، پرسش و پاسخ و استماع نظرات شهروندان برگزار می‌شود تا ذی‌نفعان بتوانند از محتوای برنامه آگاه شده و دیدگاه‌های خود را ارائه کنند. این فرایند، علاوه بر افزایش شفافیت، زمینه ارتقای کیفیت برنامه و تقویت مشروعیت تصمیم‌گیری را نیز فراهم می‌سازد.

در راستای گسترش مشارکت مردمی، اصلاح قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپـن در سـال ۲۰۰۲ امکان جدیدی را فراهم کرد که بر اسـاس آن، مالکان اراضی، انجمن‌های ماچی‌زوکوری و سازمان‌های غیر انتفاعی و مردم‌نهاد (NPO) نیز، در محدوده‌های تعیین‌شـده و با رعایت شرایط قانونی، می‌توانند پیشنهادهای خود را برای تدوین یا اصلاح برنامه‌های شهری ارائه کنند. این اصلاح، گامی مهم در جهت گذار از برنامه‌ریزی صرفاً دولتی به برنامه‌ریزی مشـارکتی و مبتنی بر ابتکار جامعه محلی به شمار می‌رود.

علاوه بر نهادهای دولتی، سـازمان‌های تخصصی مانند شـرکت‌های مشـاور، اندیشکده‌ها، مؤسسـات پژوهشی و سـازمان‌های مردم‌نهاد نیز می‌توانند بنا به درخواسـت دسـتگاه‌های اجرایی، بخش خصوصی یـا گروه‌های شـهروندی، در فرایند برنامه‌ریزی مشـارکت کنند. این نهادها ضمن ارائه مشـاوره‌های تخصصی، قادرند در تدوین پیش‌نویس برنامه‌های شـهری یا طرح‌های ماچی‌زوکوری، انجـام مطالعات پایه،



تحلیل گزینه‌های مختلف و ارزیابی طرح‌های پیشـــنهادی نقش مؤثری ایفا کنند (شکل ۸,۴).

۳,۴.
طرح جامع در برنامه ریزی شهری

۱ نقش برنامه ریزی شهری

چشـــم‌انداز شهری را می‌توان هم در قالب یک بیانیه یا متن توصیفی و هم با استفاده از شـــاخص‌ها و داده‌های کمی، مانند آمارهای جمعیتی، اقتصادی و اجتماعی، بیان کرد؛ با این حال، هیچ‌یک از این دو به‌تنهایی برای تبیین آینده مطلوب شهر کافی نیستند. از دیدگاه شهروندان، شهر صرفاً مجموعه‌ای از شاخص‌های آماری یا اهداف برنامه‌ای نیست، بلکه فضایی واقعی برای زندگی روزمره اســت. کیفیـــت این فضا از طریق ویژگی‌هایـــی مانند ســـازمان فضایی، منظر شـــهری، کیفیت فضاهای عمومی، دسترسی، ایمنی، آســـایش و هویت محیطی ادراک می‌شود و بخش مهمی از کیفیت زندگی را تشکیل می‌دهد.

ازاین‌رو، تحقق اهداف کلان برنامه‌های جامع شـــهرداری، مانند توسعه اقتصادی، ارتقای رفاه اجتماعی یا افزایش کیفیت زندگی، مستلزم فراهم شدن بسترهای کالبدی و زیرســـاختی مناسب است. ایجاد این بسترها از طریق برنامه‌ریزی شـــهری و برنامه‌ریزی کالبـــدی ـ فضایی انجام می‌شود. در این فرایند، برنامه‌ریزی شهری مسئولیت ساماندهی کاربری زمین، شـــبکه حمل‌ونقل، تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، فضاهای عمومی، محیط‌زیســـت و ساختار فضایی شـــهر را بر عهده دارد و زمینه تحقق اهداف توسعه را در عرصه کالبدی فراهم می‌سازد.

اگرچه برنامه‌ریزی شـــهری از نظر تخصصی یکی از ارکان برنامه جامع شـــهر یا شهرداری به شمار می‌آید، اما دارای حوزه، ابزارها و روش‌های خاص خود اســـت و در عین حال باید با ســـایر بخش‌های برنامه جامع، از جمله برنامه‌ریزی اقتصـــادی، اجتماعی و مدیریتی، هماهنگی کامل داشته باشـــد. این ارتباط دوسویه اســـت؛ به‌گونه‌ای که نتایج مطالعات کالبدی و فضایی می‌تواند بر اهداف و سیاســـت‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی نیز تأثیر بگذارد.

برای مثال، اگر بررسی ظرفیت کاربری زمین، توان زیرساخت‌ها، امکانات شهری یا ظرفیت‌های محیط‌زیستی نشان دهد که اهداف پیش‌بینی‌شده در برنامه توســـعه از نظـــر اقتصادی، اجتماعی یا زیســـت‌محیطی قابل تحقق نیستند، لازم اســـت اهداف و سیاست‌های برنامه مورد بازنگری قرار گیرنـــد. بنابراین، برنامه‌ریزی شـــهری تنها وظیفه ســـازمان‌دهی فضـــای کالبدی را بر عهده ندارد، بلکه با ارزیابی مســـتمر ظرفیت‌ها و محدودیت‌های محیط، در اصلاح و هدایت برنامه‌های توسعه نیز نقش مؤثری ایفا می‌کند. هدف نهایی این فرایند، دستیابی به فضایی مطلوب، کارآمـــد، پایدار و باکیفیت برای زندگی شـــهروندان و ارائه راهکارهای مناسب برای تحقق آن است.

۲ طرح جامع در برنامه ریزی شهری

برنامه‌ریزی شـــهری از مجموعه‌ای از برنامه‌ها، سیاســـت‌ها و اقدامات در حوزه‌های مختلف تشـــکیل شـــده اســـت که باید در چارچوبی واحد بـــا یکدیگر هماهنگ شـــوند. به‌منظور ایجاد ایـــن هماهنگی و تعیین چشم‌انداز و جهت‌گیری مشترک برای تمامی برنامه‌های شهری، قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپن تدوین طرح جامع برنامه ریزی شهری را الزامی کرده اســـت. این طرح، چارچوب کلی توسعه شهر را مشخص می‌کند و مبنای هماهنگی میان برنامه‌ها و طرح‌های بخشی قرار می‌گیرد.

مهم‌ترین اجزای مشترک طرح جامع شهری عبارت‌اند از:

الف) تعیین چارچوب و افق توســـعه شـــهر: در این بخش، وضعیت موجود شـــهر و جهت‌گیری آینده آن مورد بررسی و تبیین قرار می‌گیرد و معمولاً شامل موارد زیر است: شناخت وضعیت موجود: بررسی ویژگی‌های جمعیتی، ساختار اقتصادی، استقرار فعالیت‌ها و صنایع، نظام حمل‌ونقل، وضعیت محیط‌زیســـت و منظر شهری، ویژگی‌های کالبدی و طبیعی، و ســـایر خصوصیات محدوده مورد مطالعه. شناسایی مسائل و چالش‌های شـــهری: تحلیل مهم‌ترین مســـائل توسعه شهری، از جمله احیای اقتصاد و اجتماع محلی، بازآفرینی و نوســـازی محیط شـــهری، توسعه زیرســـاخت‌های عمومی، ارتقای کیفیت محیط زندگی و تقویت ویژگی‌ها و هویت منحصربه‌فرد شهر.ترســـیم چشم‌انداز توسعه: تبیین فلسفه و اصول توســـعه، تصویر مطلوب آینده شهر، اهداف بلندمدت و چارچوب کلی هدایت توسعه شهری.

ب) تعیین قلمرو برنامه‌ریزی شهری: در این بخش، محدوده‌هایی که مشمول برنامه‌ریزی شهری هستند مشخص می‌شوند و سیاست‌های کلان مربوط به توســـعه، ســـاماندهی و حفاظت آن‌ها تدوین می‌گردد. این محدوده‌ها معمولاً شـــامل محدوده برنامه‌ریزی شـــهری، محدوده شهرسازی، اراضی قابل توســـعه و محدوده‌های حفاظت‌شده یا ممنوع برای توسعه هستند

ج) سیاست‌ها و ابزارهای برنامه‌ریزی شهری: در این بخش، سیاست‌های اجرایی و ابزارهای تحقق اهداف طرح جامع تعیین می‌شوند که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از: کنترل و هدایت کاربری زمین: از طریق پهنه‌بندی کاربری اراضی، تعیین ضوابط ساختمانی و مقررات استفاده از زمین. توسعه زیرساخت‌های شهری: شامل برنامه‌ریزی شبکه حمل‌ونقل، تأسیسات زیربنایی مانند آب، فاضلاب و تأسیسات انرژی، پارک‌ها و فضاهای سبز و سایر خدمات عمومی. توسعه و بازآفرینی بافت‌های شهری: شامل توسعه نواحی جدید، نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده، بازآفرینی شهری، ساماندهی مجدد اراضی و اصلاح ساختار قطعات و بلوک‌های شهری. برنامه‌ریزی محله‌ای: تدوین برنامه‌های ویژه برای محدوده‌هایی با ویژگی‌های خاص، مانند محله‌های دارای ارزش تاریخی و فرهنگی، محدوده‌های دارای منظر قابل حفاظت، محله‌های مسکونی و سایر عرصه‌هایی که نیازمند ضوابط اختصاصی هستند.

طرح جامع شهری، به‌خودی‌خود ضمانت اجرایی مستقیم و الزام حقوقی برای اجرای پروژه‌ها ایجاد نمی‌کند، اما به‌عنوان سند راهبردی و مرجع هدایت توسعه، مبنای تدوین تمامی برنامه‌های بخشی، طرح‌های قانونی، دستورالعمل‌های اجرایی و ضوابط کنترل و هدایت توسعه شهری قرار می‌گیرد. ازاین‌رو، تمامی پروژه‌ها و برنامه‌های توسعه باید با اهداف، سیاست‌ها و چشم‌انداز ترسیم‌شده در طرح جامع هماهنگ باشند (تصاویر ۹،۴ (A)، (B) و (C)).

۳ مراحل تصویب طرح جامع

با توجه به آنکه هریک از شهرداری‌ها مطالبات خاص خود را دارند، مراحل تصویب در همه جا یکسان نیست، در ادامه عمومی‌ترین روش بر پایه نظام فعلی برنامه‌ریزی ژاپن توضیح داده می‌شود.

تدارکات اولیه

تعیین محدوده برنامه‌ریزی: همانند نظام برنامه‌ریزی شهر و روستای انگلستان، در بسیاری از کشورها برنامه‌ریزی برای تمامی قلمرو سرزمین به‌صورت یکپارچه انجام می‌شود. با این حال، در نظام حقوقی ژاپن، برنامه‌ریزی شهری و برنامه‌ریزی روستایی از یکدیگر تفکیک شده‌اند و هر یک بر اساس قوانین و ضوابط خاص خود اداره می‌شوند. ازاین‌رو، محدوده‌هایی که نظام برنامه‌ریزی شهری بر آن‌ها حاکم است، به‌عنوان «پهنه برنامه‌ریزی شهری» تعیین می‌شوند. تعیین این پهنه، مبنای اعمال ضوابط کاربری زمین، کنترل توسعه، احداث زیرساخت‌های شهری و اجرای سایر ابزارهای برنامه‌ریزی شهری است.

سازمان‌دهی فرایند تدوین و تصویب برنامه: در آغاز فرایند برنامه‌ریزی، ساختار اجرایی و مراحل تهیه و تصویب برنامه به‌طور مشخص تعیین می‌شود. این موارد شامل تشکیل تیم تهیه برنامه، تعیین مسئولیت دستگاه‌های اجرایی، معرفی مشاوران و گروه‌های تخصصی همکار، شیوه مشارکت شهروندان و ذی‌نفعان، نحوه اطلاع‌رسانی و انتشار اطلاعات، برگزاری نشست‌های عمومی، جلسات معرفی طرح، دریافت و بررسی دیدگاه‌های شهروندان، و همچنین تعیین جدول زمان‌بندی مراحل تدوین، بررسی، تصویب و اجرای برنامه است. پیش‌بینی این سازوکارها از ابتدای فرایند، موجب افزایش شفافیت، هماهنگی میان نهادهای مسئول و ارتقای کیفیت و مقبولیت اجتماعی برنامه خواهد شد.

مرحله مقدماتی

الف) بررسی وضعیت موجود

یکی از نخستین مراحل تهیه طرح جامع برنامه‌ریزی شهری، گردآوری و سازمان‌دهی اطلاعات پایه درباره محدوده مورد مطالعه و حوزه عملکردی پیرامون آن است. از آنجا که شهرها به‌صورت مستقل عمل نمی‌کنند، لازم است علاوه بر محدوده برنامه‌ریزی، ارتباط آن با مجموعه شهرها و سکونتگاه‌هایی که از نظر اقتصادی، اجتماعی و عملکردی با آن یک نظام شهری واحد را تشکیل می‌دهند نیز مورد بررسی قرار گیرد. همچنین، تحولات تاریخی محدوده و روند شکل‌گیری آن باید مدنظر قرار گیرد تا زمینه شناخت روندهای توسعه و مسائل موجود فراهم شود. اطلاعات گردآوری‌شده در قالب یک بانک اطلاعاتی منسجم سازمان‌دهی شده و مبنای مطالعات و تحلیل‌های بعدی قرار می‌گیرد. مهم‌ترین اطلاعات پایه مورد نیاز عبارت‌اند از:

ویژگی‌های طبیعی: شامل اقلیم، توپوگرافی، زمین‌شناسی و کیفیت خاک، منابع و شبکه‌های آب، پوشش گیاهی، ویژگی‌های منظر طبیعی، سوابق مخاطرات و سوانح طبیعی و سایر ویژگی‌های محیطی.

ویژگی‌های اجتماعی: شامل جمعیت، تعداد و ترکیب خانوار، ساختار سنی، اشتغال، شیوه زندگی، وضعیت سلامت و خدمات درمانی، وضعیت مسکن، امکانات آموزشی و فرهنگی، تاریخ شکل‌گیری محدوده، میراث تاریخی و فرهنگی، آیین‌ها و سنت‌های محلی و سایر ویژگی‌های اجتماعی

ویژگی‌های اقتصادی: شامل ساختار فعالیت‌های اقتصادی، بخش‌های صنعتی، کشاورزی و خدمات، الگوی اشتغال، وضعیت اقتصادی منطقه، شبکه حمل‌ونقل و توزیع فضایی فعالیت‌های تولیدی و خدماتی.

ویژگی‌های کالبدی و فضایی: شامل کاربری زمین، ساختار و بافت شهری، منظر شهری، شبکه حمل‌ونقل، زیرساخت‌ها و تأسیسات شهری، کیفیت محیط زندگی، وضعیت آلودگی‌های محیطی، سوابق برنامه‌ریزی شهری و روند توسعه کالبدی شهر.

ب) بررسی برنامه‌ها و اسناد مرتبط

پس از شناخت وضعیت موجود، لازم است تمامی برنامه‌ها، طرح‌ها و اسناد مرتبط که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم بر محدوده مورد مطالعه اثرگذار هستند، گردآوری و تحلیل شوند. مهم‌ترین این اسناد عبارت‌اند از:

۱) برنامه‌های جامع و فرادست تهیه‌شده توسط شهرداری‌ها، استانداری‌ها و سایر دستگاه‌های مسئول.

۲) برنامه‌های بخشی مانند برنامه‌های سلامت و رفاه اجتماعی، توسعه اقتصادی، کشاورزی، جنگلداری، شیلات، توسعه فرهنگی و سایر برنامه‌های توسعه.

۳) طرح‌ها و برنامه‌های تخصصی شهری شامل طرح جامع کاربری زمین، برنامه حمل‌ونقل، برنامه مدیریت منابع آب، طرح جامع مسکن، برنامه منظر شهری، طرح جامع فضای سبز، برنامه ساماندهی و بازآفرینی بافت‌های شهری، برنامه مدیریت محیط‌زیست، برنامه مدیریت بحران و مقابله با سوانح طبیعی و سایر طرح‌های تخصصی مرتبط.

۴) برنامه‌های موضوعی و موضعی از جمله برنامه‌های محله‌ای، طرح‌های بازآفرینی و نوسازی شهری، برنامه‌های توسعه محدوده‌های خاص، برنامه‌های داوطلبانه ماچی‌زوکوری و سایر طرح‌های محلی

علاوه بر موارد فوق، بررسی پروژه‌های مشابه در داخل و خارج از کشور، و نیز گردآوری سایر اسناد و اطلاعات مرتبط با موضوع برنامه، می‌تواند به غنای مطالعات و ارائه راهکارهای مناسب کمک کند.
فرایند گردآوری اطلاعات، یکی از مهم‌ترین مراحل برنامه‌ریزی شهری است. در این مرحله، انواع منابع اطلاعاتی از قبیل آمارهای رسمی، نقشه‌های تاریخی و موضوعی، تصاویر هوایی و ماهواره‌ای، داده‌های سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی (GIS)، گزارش‌های مطالعاتی، اسناد برنامه‌ریزی، عکس‌ها، نقاشی‌ها و سایر مدارک تاریخی و فنی جمع‌آوری، طبقه‌بندی و تحلیل می‌شوند. همچنین، برای شناخت دیدگاه‌ها، میزان آگاهی و نیازهای شهروندان، از روش‌هایی مانند بازدید میدانی، مشاهده مستقیم، مصاحبه، پرسشنامه و سایر روش‌های مشارکتی استفاده می‌شود. دسترسی آسان تمامی اعضای تیم برنامه‌ریزی و سایر ذی‌نفعان به این اطلاعات، موجب ارتقای کیفیت تحلیل‌ها، افزایش هماهنگی میان متخصصان و بهبود فرایند تصمیم‌گیری خواهد شد..

مرحله اصلی

پس از تکمیل مطالعات پایه و تحلیل وضعیت موجود، فرایند تدوین طرح جامع برنامه‌ریزی شهری آغاز می‌شود. در این مرحله، چارچوب کلی توسعه، ساختار فضایی شهر، سیاست‌های کاربری زمین، زیرساخت‌های شهری و راهبردهای ساماندهی بافت شهری به‌صورت تدریجی تدوین و با یکدیگر هماهنگ می‌شوند.

۱. تدوین چارچوب اصلی برنامه: در نخستین گام، چارچوب کمی و کیفی برنامه بر اساس پیش‌بینی روندهای آینده و اهداف توسعه تعیین می‌شود. این چارچوب معمولاً شامل پیش‌بینی و تعیین اهداف مربوط به جمعیت، تعداد خانوار، اشتغال، فعالیت‌های اقتصادی، تقاضای زمین، مصرف آب و انرژی، سطح درآمد و سایر شاخص‌های اصلی توسعه است. این ارقام، مبنای برنامه‌ریزی محسوب می‌شوند، اما در طول فرایند تهیه برنامه و با توجه به نتایج مطالعات و تغییر شرایط، امکان بازنگری و اصلاح آن‌ها وجود دارد. برای مثال، اگر بررسی‌های جدید کاهش جمعیت بیش از میزان پیش‌بینی‌شده را نشان دهد، می‌توان با اصلاح سیاست‌های توسعه شهری و اتخاذ راهبردهای مناسب، شرایط لازم برای تثبیت یا افزایش جمعیت را در اهداف برنامه پیش‌بینی کرد.
۲. تدوین ساختار فضایی شهر: در این مرحله، سازمان فضایی آینده شهر تعیین می‌شود. ساختار فضایی شامل جانمایی بافت‌های موجود، محدوده‌های توسعه جدید، شهرک‌ها، مراکز فعالیت، فضاهای باز، محورهای توسعه و شبکه‌های اصلی حمل‌ونقل است. همچنین، سیاست‌های مربوط به نوسازی و ساماندهی بافت‌های موجود، توسعه شهر در پیرامون، ایجاد مراکز شهری جدید و سازمان‌دهی شبکه حمل‌ونقل به‌عنوان استخوان‌بندی توسعه فضایی شهر مشخص می‌شود.
۳. بررسی اولیه برنامه کاربری زمین: در این مرحله، سیاست‌های کاربری زمین با توجه به ظرفیت‌های محیطی و اهداف توسعه بررسی می‌شوند.
الف) تعیین ساختار فضای باز و بافت شهری: با توجه به موضوعاتی مانند کاهش خطرپذیری در برابر سوانح، حفاظت از منظر طبیعی و شهری، کنترل شرایط اقلیمی، حفاظت از اراضی کشاورزی، میراث فرهنگی، زیست‌بوم‌های طبیعی و سایر منابع ارزشمند، نقش و عملکرد فضاهای باز ارزیابی می‌شود. بر این اساس، محدوده‌های حفاظت‌شده، اراضی غیرقابل توسعه، محدوده‌های قابل توسعه شهری و مرز میان فضای باز و بافت شهری تعیین می‌شوند. در این مرحله، هماهنگی میان برنامه کاربری زمین و طرح جامع فضای سبز نیز ضروری است.
ب) ارزیابی ظرفیت‌های محیطی: ظرفیت محیط‌زیست برای پذیرش توسعه، از جنبه‌هایی مانند کیفیت هوا، منابع آب، خاک، زمین، اکوسیستم‌های طبیعی، منظر و سایر مؤلفه‌های زیست‌محیطی، در چارچوب برنامه مدیریت محیط‌زیست و برنامه منظر ارزیابی می‌شود. چنانچه حجم توسعه پیشنهادی از ظرفیت‌های محیطی یا پیش‌بینی‌های برنامه جامع و برنامه‌های تخصصی فراتر باشد، لازم است با بازنگری در چارچوب برنامه، میزان و نحوه توسعه اصلاح شود. این فرایند بازخوردی تا دستیابی به تعادل میان توسعه اقتصادی، کاربری زمین، زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های محیطی ادامه می‌یابد.
۴. برنامه‌ریزی زیرساخت‌های شهری: برنامه‌ریزی زیرساخت‌ها، بخش مهمی از طرح جامع را تشکیل می‌دهد و شامل شبکه حمل‌ونقل، تأمین آب، انرژی، جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب، مدیریت پسماند، ارتباطات و سایر خدمات زیربنایی است. در میان این زیرساخت‌ها، شبکه حمل‌ونقل نقش محوری در سازمان‌دهی ساختار فضایی شهر دارد و از مجموعه راه‌آهن، راه‌ها، خیابان‌ها، فرودگاه‌ها، بنادر، ایستگاه‌ها، پایانه‌ها و سایر تأسیسات ارتباطی تشکیل می‌شود.
از آنجا که اجرای زیرساخت‌های شهری مستلزم سرمایه‌گذاری‌های کلان است، لازم است زمان‌بندی توسعه آن‌ها با روند رشد شهر هماهنگ باشد. همچنین، طراحی و اجرای زیرساخت‌ها باید با برنامه‌های حمل‌ونقل، مدیریت محیط‌زیست، مدیریت منابع آب و برنامه‌های کاهش خطرپذیری و مدیریت سوانح هماهنگ شود تا ضمن تأمین نیازهای توسعه، کمترین اثر منفی بر محیط‌زیست وارد شود.
۵. ساماندهی و بازآفرینی بافت شهری: برنامه ساماندهی بافت شهری، سیاست‌های مربوط به حفاظت، بهسازی، نوسازی، بازآفرینی و توسعه محدوده‌های شهری را مشخص می‌کند. این برنامه، نحوه توسعه کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری، صنعتی، مختلط، خدمات عمومی و سایر کاربری‌ها را تعیین کرده و محدوده‌های بافت موجود، بافت‌های در حال توسعه و عرصه‌های توسعه آینده را مشخص می‌سازد.
هدف این برنامه، ایجاد محیطی منسجم، کارآمد و باکیفیت است که ضمن حفظ ارزش‌های تاریخی، طبیعی و فرهنگی، به ویژگی‌های اقلیمی، توپوگرافی و ساختار فضایی شهر نیز توجه داشته باشد. از آنجا که بافت‌های شهری معمولاً دارای تراکم نسبتاً زیاد هستند، طراحی سه‌بعدی فضاهای شهری، شامل سازمان‌دهی ساختمان‌ها، خیابان‌ها، میادین، پارک‌ها و منظر شهری، اهمیت ویژه‌ای دارد. همچنین، این برنامه باید با طرح جامع مسکن و برنامه‌های رفاه اجتماعی هماهنگ باشد.
۶. تهیه پیش‌نویس طرح جامع: در این مرحله، نتایج تمامی مطالعات و پیشنهادهای فوق در قالب یک پیش‌نویس واحد تلفیق می‌شوند. با انطباق نقشه‌ها و لایه‌های مختلف اطلاعاتی، تعارض‌های احتمالی میان کاربری‌ها، زیرساخت‌ها، ظرفیت‌های محیطی و سایر اجزای برنامه شناسایی می‌شود. سپس، از طریق اولویت‌بندی، اصلاح مکان‌یابی‌ها یا ارائه راه‌حل‌های خلاقانه، تلاش می‌شود تعارض‌ها به حداقل برسد و راهکارهای برد ـ برد جایگزین شوند. برای مثال، اگر

هم‌زمان برنامه انتقال یک شـــهرک صنعتی و برنامه بازآفرینی ســـاحل دریا در دست بررسی باشد، می‌توان آن‌ها را در قالب یک پروژه یکپارچه احیای ســـاحلی تلفیق کرد. همچنین، در این مرحله، هماهنگی لازم با برنامه‌های استانی، برآورد تقاضای زمین، امکان تأمین اعتبارات و سایر محدودیت‌های اجرایی نیز انجام می‌شود.

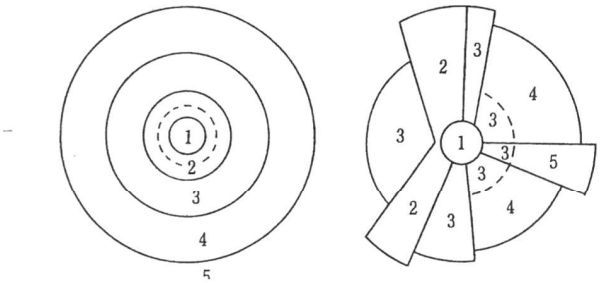
ارزیابـــی و اصـــلاح پیش‌نویس: پـــس از تهیه پیش‌نویس، شـــورای برنامه‌ریزی شـــهری آن را در اختیار شـــهروندان، انجمن‌های محلی، گروه‌هـــای تخصصـــی، صاحبـــان صنایـــع، ســـازمان‌های مردم‌نهاد، دستگاه‌های اجرایی و سایر ذی‌نفعان قرار می‌دهد. این فرایند از طریق نشست‌های عمومی، جلســـات پرسش و پاسخ، کارگاه‌های مشارکتی و در برخی موارد ســـمینارهای تخصصی انجام می‌شود. در این جلسات، علاوه بر تشـــریح اهداف و محتوای برنامـــه، دلایل فنی تصمیمات نیز ارائه می‌شود و دیدگاه‌های ذی‌نفعان جمع‌آوری و تحلیل می‌گردد.

هم‌زمان، دســـتگاه‌های اجرایی و کارشناســـان تخصصی، امکان‌پذیری برنامـــه را از جنبه‌های فنی، حقوقی، مدیریتـــی، مالی و اجرایی ارزیابی می‌کنند. بر اســـاس نتایج این ارزیابی‌ها، پیش‌نویس برنامه در صورت نیاز چندین بار اصلاح و تکمیل می‌شود تا به طرحی منسجم، واقع‌بینانه و قابل اجرا دست یابد.

تصویب برنامه: پس از نهایی شـــدن پیش‌نویس، طرح برای بررســـی و تصویب به شورای برنامه‌ریزی شهری ارائه می‌شود. شورا ضمن بررسی تخصصی برنامه و جمع‌بندی نظرات عمومی، نتیجه بررســـی خود را به مقام صلاحیت‌دار، یعنی شهردار یا استاندار، اعلام می‌کند. مطابق قانون برنامه‌ریزی شـــهری ژاپن، در مواردی که برنامه محدوده چند شـــهر یا روستا را در بر گیرد، اختیار تصویب نهایی با استاندار است.

اجرا، مدیریت و پایش برنامه: پس از تصویب و اطلاع‌رســـانی عمومی، اجرای برنامه آغاز می‌شـــود. در این مرحله، مســـئولیت اجرای اقدامات میان دســـتگاه‌های دولتی، بخش خصوصی، ســـازمان‌های مردم‌نهاد و شـــهروندان تقسیم می‌شود و برنامه‌های کلان به پروژه‌ها و برنامه‌های اجرایی در مقیاس‌های مختلف، از شهر تا محله، تبدیل می‌شوند.

مدیریت برنامه تنها به اجرای آن محدود نمی‌شـــود، بلکه شامل پایش مســـتمر، ارزیابی نتایج، بازنگری دوره‌ای و اصلاح برنامه در پاســـخ به تغییرات اقتصادی، اجتماعی، فناوری و سیاست‌های عمومی نیز هست. ازاین‌رو، موفقیت طرح جامع برنامه‌ریزی شـــهری در گرو برخورداری از نظامی پویا و انعطاف‌پذیر برای مدیریت و به‌روزرسانی مستمر آن است.



۱. پهنه اداری مرکزی
۲. پهنه بنکداری و صنایع سبک
۳. پهنه مسکونی کم ارتفاع
۴. پهنه مسکونی با ارتفاع متوسط
۵. پهنه مسکونی مرتفع

۱. پهنه اداری مرکزی
۲. پهنه در حال تغییر
۳. پهنه طبقه کارگر
۴. پهنه طبقه متوسط
۵. پهنه مسکن حومه ای

ساختار دوایر متحد المرکز بارجس (۱۹۲۵) و ساختار پره پنکه ای هویت (۱۹۳۸) مدلی برای توضیح دادن، تغییرات کلان شهرهای آمریکایی که در قرن بیستم، آزادانه رشد می کردند. این مدل توسط استاد جامعه شناسی شهری دانشگاه شیکاگو ارائه شد. در این مدل ساختار دایره های متحد المرکز مورد نقد قرار گرفته و ساختاره پره ای به جای آن ارائه شده است.

شکل ۱۱,۴ مدلی در توضیح ساختار شهر

۴,۴ برنامه‌ریزی ساختار فضای شهری

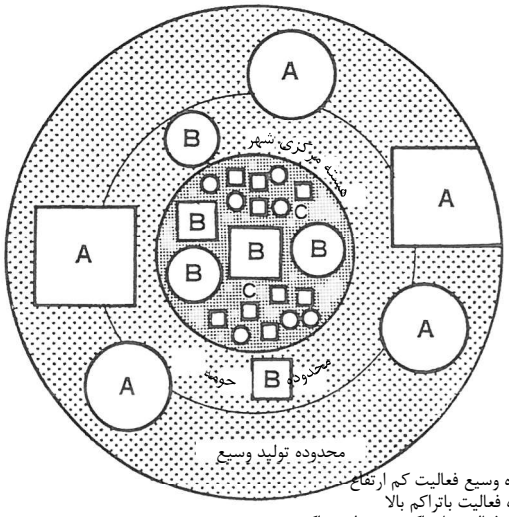
۱ انواع پهنه‌های عملکردی

برای بررسی چالش‌هایی مانند چگونگی تلفیق بهینه پروژه‌های توسعه شـــهری با ارزش‌ها و ظرفیت‌های موجود، به‌منظور شکل‌دهی سازمان فضایی جدید شهر، نخست باید ســـاختار عملکردی محدوده به‌درستی شناخته شود. ساختار عملکردی، نحوه استقرار، تعامل و سازمان‌یافتگی فعالیت‌های شهری را نشان می‌دهد و مبنایی برای ارزیابی ظرفیت‌ها و محدودیت‌های توسعه به شمار می‌آید.

در بیشـــتر محدوده‌های شـــهری، کاربری‌های مختلف زمین به‌صورت مختلط و درهم‌تنیده اســـت و تغییرات کالبدی و عملکردی شـــهر نیز

جدول ۱,۴ یک مثال از تقسیم عملکرد پهنه های شهری و روستایی

	مسکونی	تجاری و حمل و نقل	صنعتی	اداری	فرهنگی	فضای سبز	غیره
پهنه های تخصصی	مسکونی کم ارتفاع	محدوده مراکز تجاری بزرگ بنادر	شهرک صنایع سنگین	مراکز داری		پارک های شهری محدوده حفاظتی طبیعی	
	مسکونی ارتفاع متوسط	محدوده های تجاری مرکزی	مجتمع صنعتی شهرک های صنعتی	محدوده ها دولتی	پهنه مدنی	محدوده ها سبز تولیدی	پهنه تاسیسات زیربنایی
پهنه های اختلاطی	مسکونی و تجاریهای کوچک	مختلط مسکونی صنعت/ کارگاه های شهری		مختلط صنایع کوچک و متوسط		تاسیسات ورزشی	
پهنه های چند عملکردی	محلات مسکونی کشاورزی محلات مسکونی تجاری	پهنه های تجاری تفریحی	پارک فن آوری	پهنه تجاری اداری	تاسیسات فرهنگی هنری پهنه اموزش عالی پهنه فرهنگی تفریحی	میدان شهروندان پهنه کشاورزی / پارک	پارک بایو
پهنه های کشاورزی	روستا های کشاورزی			پارک کشاروزی		پهنه کشاورزی، جنگل داری، شیلات	
	خلق نوع جدیدی از تقسیمات فضای شهری						



A محدوده وسیع فعالیت کم ارتفاع
B محدوده فعالیت باتراکم بالا
C محدوده فعالیت با تراکم متوسط و پراکند

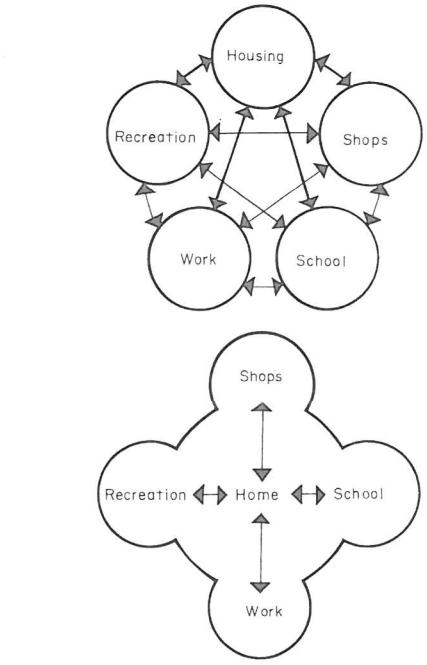
نوع فعالیت	مثال	ماهیت
A	فرودگاه، بنادر بزرگ، شهرک های صنعتی بزرگ، مراکز کشاورزی و شیلات، پایگاه های بزرگ حمل و نقل، ترمینال کامیونها و غیره	ابعاد واحد آنها بزرگ است و تراکم افراد شاغل و کاربر آن کم است. یا احتمال ایجاد صانحه و آلودگی محیط را دارند و یا اگر بصورت تخصصی نباشند بهروری بالا نمیرود.
B	مرکز اداری، محدوده تجاری، شهرک صنایع متوسط، دانشگاه، مرکز خرید، پایگاه گردشگری، محدوده ادارات دولتی و غیره	ابعاد واحد آنها کوچک است ولی، افراد زیادی از آنها استفاده می کنند. تراکم جمعیت شاغل و کاربر آن بالاست. خطر کمی برای محیط دارد.
C	ادارات کوچک و آتلیه ها، کارگاه ها، مراکز فرهنگی و اجتماعی و غیره	ابعاد واحد آنها کوچک است و پراکنده هستند، تراکم جمعیت افراد شاغل در آنها متوسط است و محتوای فعالیت در ارتباط تنگاتنگ با محدوده است. خطر آلودگی محیط کمی دارد.

شکل ۱۲,۴(A) جانمایی مسکن و فعالیت های مختلف در شهر
(منبع: 西山夘三監修『21 世紀の設計』勁草書房، 1972 年より)

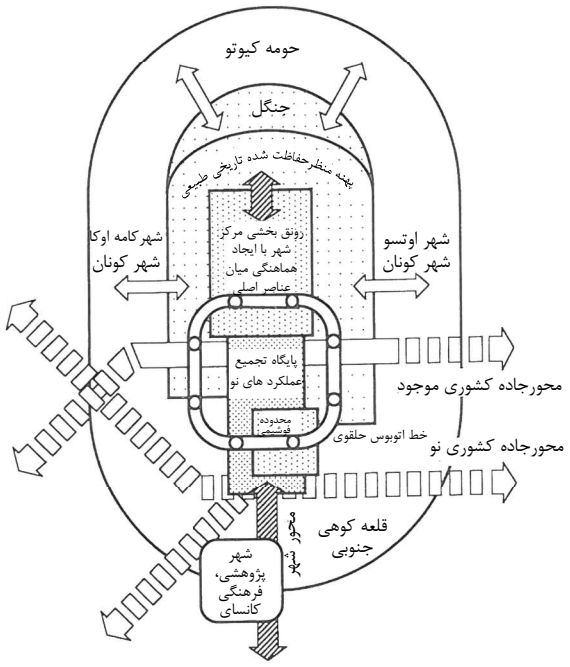
معمولاً به‌صورت تدریجی و نامنظم رخ می‌دهد. ازاین‌رو، تشخیص مرزهای دقیق عملکردهایی مانند سکونت، تجارت، صنعت، خدمات و تفریح، تنها بر اساس مشاهده مستقیم کاربری‌ها امکان‌پذیر نیست. با این حال، از طریق تحلیل الگوهای فضایی، میزان تمرکز یا پراکندگی فعالیت‌ها و روابط میان عناصر شهری، می‌توان ساختار عملکردی محدوده را شناسایی و آن را بر اساس میزان تفکیک یا اختلاط عملکردها طبقه‌بندی کرد. چنین تحلیلی، مبنای تصمیم‌گیری درباره نحوه ساماندهی فضایی، مکان‌یابی پروژه‌های توسعه و ایجاد تعادل میان حفاظت از ارزش‌های موجود و استقرار فعالیت‌های جدید خواهد بود (جدول ۱,۴).

۲ ساختار عملکردی محدوده شهری

یکی از ساده‌ترین مدل‌ها برای تبیین ساختار فضایی شهر، مدل هم‌مرکز است که در آن شهر به‌صورت مجموعه‌ای از حلقه‌های متحدالمرکز، از «هسته مرکزی شهر» تا «حومه شهری»، سازمان می‌یابد. این مدل بر این فرض استوار است که در اقتصاد مبتنی بر بازار، شهر محل تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و رقابت برای دسترسی به موقعیت‌های برتر است. ازاین‌رو، فعالیت‌هایی که بازده اقتصادی بیشتری از زمین به دست می‌آورند یا توانایی پرداخت بهای بالاتر زمین را دارند، در نواحی



شکل ۱۲,۴(B) از تفکیک عملکردی تا تجمیع عملکردها با محوریت مسکن (منبع: Tanjhe, Vlaemineh & Berghoef, Lixing, Cities, Pergamon, ۱۹۴۱)



شکل ۱۳,۴ حفاظت از بافت تاریخی و پهنه های جدید تجمیع عملکردهای شهری (منبع: برنامه جامع کیوتو، ۱۹۹۴)

مرکزی شهر مستقر می‌شوند، در حالی که سایر کاربری‌ها به‌تدریج در حلقه‌های پیرامونی گسترش می‌یابند.

اگرچه این مدل منطق اقتصادی استقرار فعالیت‌ها را به‌خوبی توضیح می‌دهد، اما در عمل ساختار شهرها به‌ندرت به‌صورت حلقه‌های کاملاً هم‌مرکز شکل می‌گیرد. عواملی مانند توپوگرافی، شبکه‌های ارتباطی،

رودخانه‌ها، محدودیت‌های طبیعی، و همچنین ارزش‌های تاریخی، فرهنگی و کالبدی که در طول زمان در بخش‌های مختلف شهر شکل گرفته‌اند، موجب می‌شوند توسعه شهری بیشتر در امتداد محورهای ارتباطی یا پهنه‌های مناسب گسترش یابد. ازاین‌رو، در بسیاری از شهرها، ساختار فضایی را می‌توان با مدل‌هایی مانند بخش‌های شعاعی (Sector Model) یا الگوهای مشابه پره‌های پنکه، بهتر تبیین کرد (شکل ۱۱,۴).

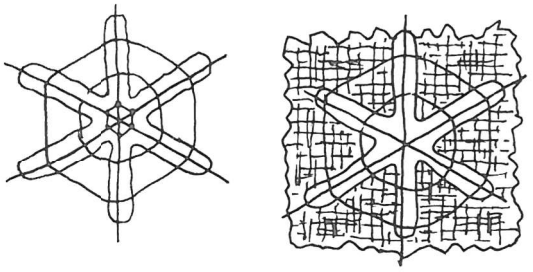
با توسعه کلان‌شهرها، ساختار عملکردی شهر نیز دستخوش تحول می‌شود. بازارهای سنتی کم‌ارتفاع و متراکم، مراکز عمده‌فروشی و بسیاری از فعالیت‌های صنعتی کوچک که پیش‌تر در بافت مرکزی یا در مجاورت محله‌های مسکونی قرار داشتند، به‌تدریج جای خود را به فعالیت‌های خدماتی، اداری، تجاری و مالی با ارزش افزوده بیشتر می‌دهند. همچنین، با انتقال یا تعطیلی کارگاه‌های شهری و صنایع کوچک، اراضی آزادشده اغلب به توسعه مجتمع‌های مسکونی میان‌مرتبه و بلندمرتبه یا کاربری‌های خدماتی اختصاص می‌یابند.

در پیرامون شهر نیز، اراضی کشاورزی و فضاهای باز، در اثر گسترش توسعه شهری، به‌تدریج به شهرک‌های مسکونی، مراکز خدماتی و فعالیت‌های جدید تبدیل می‌شوند. این روند تا جایی ادامه می‌یابد که امکان دسترسی روزانه به مراکز اشتغال و خدمات شهری وجود داشته باشد. در نتیجه، در نواحی حومه‌ای و حتی سکونتگاه‌های خارج از محدوده اصلی شهر نیز مراکز خدماتی و تجاری جدید شکل می‌گیرند و ساختار شهر از الگوی تک‌هسته‌ای به ساختار چندمرکزی (Polycentric Urban Structure) تحول می‌یابد. این فرایند یکی از الگوهای متداول تحول ساختار عملکردی شهرها در دوران معاصر به شمار می‌رود. علاوه بر این، تغییرات ساختار اقتصادی و صنعتی در دهه‌های اخیر نیز تأثیر عمیقی بر سازمان فضایی شهرها گذاشته است. با افول بسیاری از صنایع تولیدی و انتقال فعالیت‌های صنعتی به خارج از شهرها، تعداد زیادی از شهرک‌ها و اراضی صنعتی با کاهش فعالیت یا رکود مواجه شده‌اند. در بسیاری از شهرها، این اراضی به موضوع پروژه‌های بازآفرینی شهری و استفاده مجدد از زمین تبدیل شده‌اند و کاربری‌هایی نظیر مراکز فرهنگی، فناوری، تجاری، مسکونی و فضاهای عمومی جایگزین فعالیت‌های صنعتی پیشین می‌شوند. ازاین‌رو، ساختار فضایی شهر پدیده‌ای ایستا نیست، بلکه همواره در نتیجه تحولات اقتصادی، اجتماعی و فناوری، فرایندی از انبساط، انقباض، نوسازی و بازآفرینی را تجربه می‌کند.

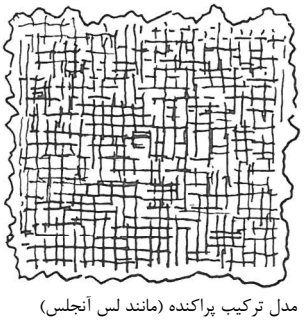
۳ جانمایی عملکردهای، اداری، مسکونی، تفریحی و آموزشی

در مقیاس زندگی روزمره، کیفیت محیط شهری تا حد زیادی به نحوه استقرار کاربری‌های مختلف در پیرامون سکونتگاه بستگی دارد. اگر محل سکونت، محل کار، مراکز خرید، مراکز آموزشی، فضاهای تفریحی و سایر خدمات شهری به‌گونه‌ای جانمایی شوند که دسترسی به آن‌ها آسان باشد، محیطی مطلوب برای شهروندان فراهم می‌شود؛ محیطی که علاوه بر ارتقای کیفیت زندگی، موجب کاهش زمان و هزینه سفرهای روزانه و وابستگی به حمل‌ونقل موتوری خواهد شد.

با این حال، همان‌گونه که در بخش دوم کتاب، «نظریه‌های شهرسازی و فرم فضا»، بیان شد، در شهرهای بزرگ عصر مدرنیسم اصل تفکیک کاربری‌ها به یکی از مبانی اصلی برنامه‌ریزی شهری تبدیل شد. بر این اساس، محدوده‌های تخصصی برای فعالیت‌های اداری، تجاری، آموزشی، صنعتی، مسکونی و تفریحی شکل گرفتند. این رویکرد با هدف افزایش کارایی، کاهش تداخل میان فعالیت‌های ناسازگار و کنترل

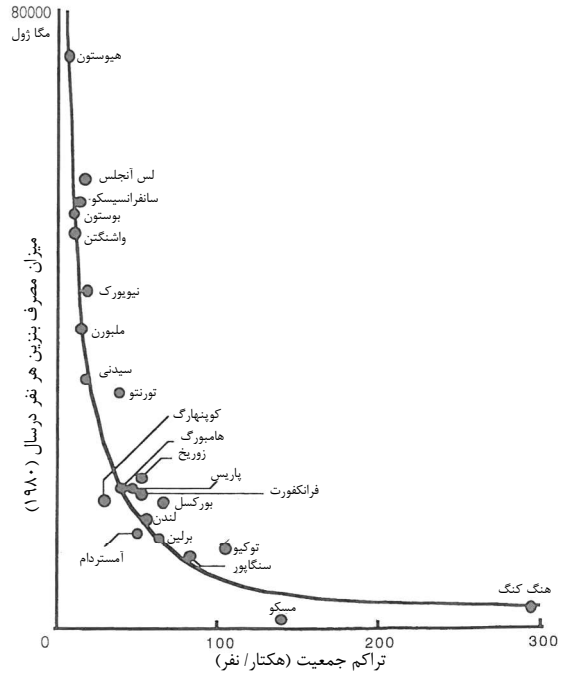


مدل ستاره ای (مانند اوزاکا و توکیو) مدل ترکیب پراکنده و ستاره ای (مانند نیویورک)



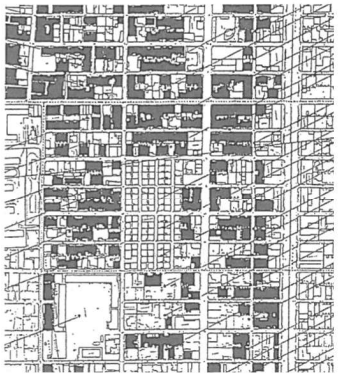
مدل ترکیب پراکنده (مانند لس آنجلس)

شکل ۱۴,۴ (A) شهرهای متمرکزیا کامپکت سیتی و شهرهای پراکنده (منبع: تصویر سازی شده براساس Kevin Lynch, A Theory of Good City Form, The MIT Press, ۱۹۷۰)



شکل ۱۴,۴ (B) شهرهای متمرکزیا کامپکت سیتی و شهرهای پراکنده کم تراکم (منبع: P. Newman, Kenworthy, Cities and Automobile Dependens, Avebury Technical, ۱۹۸۹)

آثار منفی زیست‌محیطی و بهداشتی توسعه یافت و در بسیاری از شهرها به ارتقای بهره‌وری عملکردهای شهری انجامید.
با وجود مزایای این الگو، تجربه چند دهه اخیر نشـــان داده اســـت که تفکیک کامل کاربری‌ها، پیامدهایی همچون افزایش ســـفرهای روزانه، وابســـتگی بیشتر به خودرو، کاهش ســـرزندگی فضاهای شهری و افت تعاملات اجتماعی را نیز به همراه داشـــته است. برای مثال، بسیاری از مراکز اداری شهرها پس از پایان ساعات کاری یا در روزهای تعطیل به فضاهایی کم‌تحرک و فاقد حیات شـــهری تبدیل می‌شوند، زیرا بخش عمده فعالیت‌های آن‌ها تنها در ساعات اداری جریان دارد.
ازاین‌رو، در سال‌های اخیر، مفهوم توسعه با کاربری مختلط (Mixed-use Development) بار دیگر مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گرفته اســـت. در این رویکرد، کاربری‌های ســـکونت، اشتغال، تجارت، آموزش، فرهنگ و تفریح به‌صورت مکمل و در کنار یکدیگر سازمان‌دهی می‌شـــوند تا فضاهای شهری در ساعات مختلف شـــبانه‌روز و روزهای هفته از پویایی و سرزندگی برخوردار باشند. برای نمونه، طبقات همکف ساختمان‌های اداری می‌توانند به کاربری‌های تجاری، فرهنگی یا خدمات عمومی اختصاص یابند و طبقات فوقانی برای استقرار واحدهای اداری یا مسکونی مورد استفاده قرار گیرند. همچنین، در بافت‌های میان‌مرتبه و کم‌ارتفاع، امکان هم‌زیســـتی واحدهای مســـکونی با کسب‌وکارهای کوچک و متوســـط، دفاتر خدماتی و فعالیت‌های محلی فراهم می‌شود.



آماده سازی و تبدیل زمین های کشاورزی و احداث ناگایا {خانه های شهری}(شهر اوزاکا، محدوده آبه نوکو)



شکل ۱۵،۴ پروژه احداث خانه های ناگایا توسط شرکت توچی (حدود سال ۱۹۳۰) (منبع: 『大阪の長屋』INAX, 1992 年より)

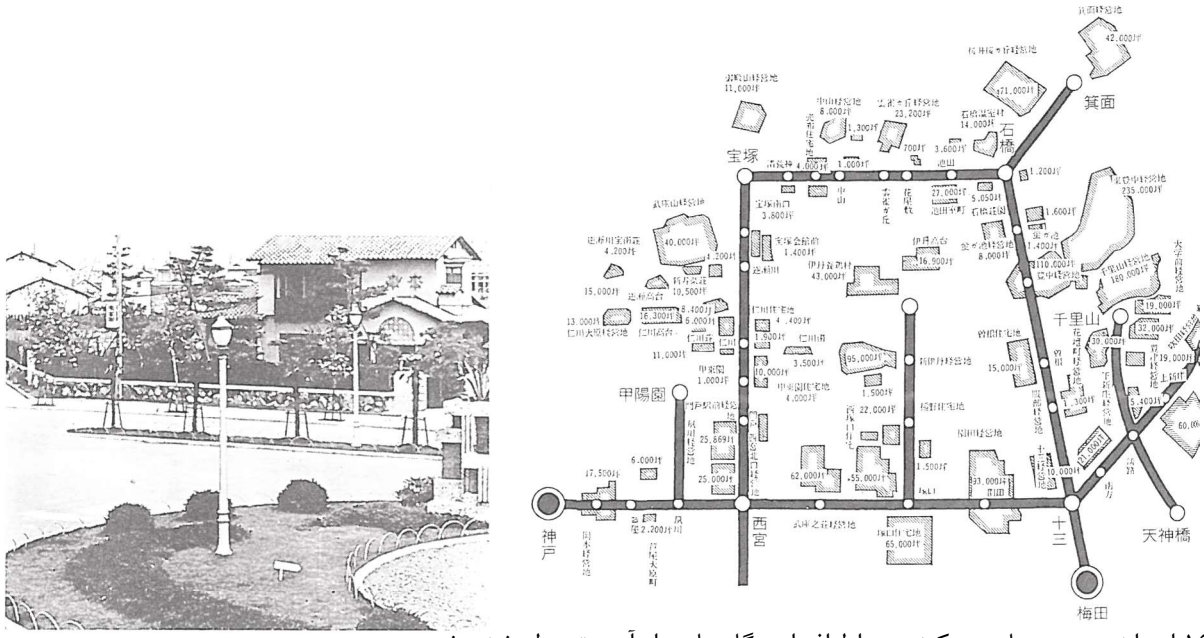
در نتیجه، الگوی شـــهر فشـــرده بـــا کاربری مختلـــط (Compact Mixed-use City) به‌عنوان یکی از رویکردهای اصلی شهرسازی معاصر، بار دیگر مورد توجه قرار گرفته است. این الگو با افزایش اختلاط عملکردها، کوتاه‌تر شدن سفرهای شهری، تقویت حمل‌ونقل همگانی و پیاده‌روی، کاهش مصرف انرژی، ارتقای سرزندگی فضاهای عمومی و استفاده بهینه از زیرساخت‌های شهری، زمینه دستیابی به توسعه شهری پایدار را فراهم می‌کند (شکل ۱۲،۴ (A) و (B)).

۴ تقسیم تقاضا برای فضاهای جدید

در برنامه‌ریزی توســـعه شـــهری، طرح‌های توســـعه بافت‌های جدید و بازآفرینی بافت‌های موجود نباید به‌صورت پروژه‌هایی مستقل و منفک از ساختار شهر تدوین شوند، بلکه لازم است در چارچوب سازمان فضایی شهر و با هماهنگی کامل با استخوان‌بندی کالبدی، شبکه‌های ارتباطی و نظـــام عملکردی آن طراحی شـــوند. تنها در این صورت اســـت که توسعه‌های جدید می‌توانند ضمن پاسخ‌گویی به نیازهای آینده، انسجام فضایی و هویت شهر را نیز حفظ و تقویت کنند.
۱. شـــناخت سرمایه‌های بافت شهری موجود: بافت موجود شهر حاصل انباشـــت لایه‌های متعدد توسعه در دوره‌های مختلف تاریخی است و به همین دلیل، علاوه بر آنکه بخشی از سرمایه‌های کالبدی شهر محسوب می‌شـــود، بیانگر هویت تاریخی، فرهنگی و اجتماعی آن نیز هست. هر یک از این لایه‌ها، ارزش‌هایی را در زمینه ساختار فضایی، الگوی استقرار فعالیت‌ها، معماری، منظر شـــهری و شیوه زندگی شهری در خود جای داده‌اند. ازاین‌رو، پیش از هرگونه مداخله، لازم است روند شکل‌گیری و تحول بافت شـــهری به‌دقت مطالعه شود تا ارزش‌های قابل حفاظت و ظرفیت‌های توســـعه آن شناسایی گردد. در بسیاری از موارد، بافت‌های تاریخی نه‌تنها به‌عنوان میراث فرهنگی، بلکه به‌عنوان بخشی از فضای زندگی معاصر نیز دارای ارزش هســـتند؛ بنابراین، ساماندهی آن‌ها باید با رویکرد حفاظت، احیا و بازآفرینی شـــهری انجام گیرد تا ضمن حفظ هویت تاریخی و منظر شـــهری، امکان تداوم حیات و کارکرد آن‌ها در

جدول ۲،۴ نه اصل کامپکت سیتی در غرب (منبع:)

۱ تراکم بالای مسکونی اداری	طراحی میحطی با کیفیت بالا
۲ محیط زندگی با تنوع کاربری ها	در مقابل تفکیک کاربری
۳ حمل و نقل بدون وابستگی مفرط به خودروی شخصی	پیاده روی، دوچرخه، حمل و نقل عمومی راحت
۴ تنوع ساکنان و تنوع فضا ها	ایجاد ثبات با افزایش تنوع در جامعه شهری
۵ فضای شهری منحصر به فرد	تداوم فرهنگ تاریخی و حس مکان
۶ مرز مشخص	تفکیک شهر و حومه ان، خوانایی فضا
۷ عدالت اجتماعی	طراحی همه شمول در مسکن، اشتغال و دسترسی
۸ خودکفایی در زندگی روزمره	کیفیت بالای عملکردهای لازم در محله و دسترسی آسان
۹ خود مختاری در اداره محدوده	اداره اجتماع محلی با مشارکت و ارتباطات



شکل ۱۶،۴ احداث مجتمع های مسکونی در اطراف ایستگاه های راه آهن توسط بخش خصوصی
(شرکت راه آهن هانکیو سال های ۱۹۲۰ تا ۱۹۳۰)

شرایط امروز نیز فراهم شود (شکل ۱۳-۴).

۲. تحلیل روند تحول بافت‌های موجود و در حال توسعه: مرحله بعد، بررسی روند تغییرات کالبدی و عملکردی بافت‌های شهری است. در این مرحله، تحول کاربری زمین، تراکم ساختمانی، الگوی ساخت‌وساز، فرم شهری، کیفیت محیط و روند توسعه محدوده‌های شهری مورد تحلیل قرار می‌گیرد. همچنین، میزان ظرفیت توسعه، امکان افزایش تراکم، قابلیت نوسازی یا بازآفرینی و زمان تقریبی رسیدن هر محدوده به آستانه اشباع توسعه ارزیابی می‌شود. این تحلیل، مبنای تصمیم‌گیری درباره نحوه مداخله در هر بخش از شهر خواهد بود.

۳. بررسی گزینه‌های توسعه فضاهای جدید شهری: پس از شناخت ظرفیت‌های موجود، گزینه‌های مختلف برای تأمین نیازهای آتی توسعه شهری بررسی و ارزیابی می‌شوند. مهم‌ترین این گزینه‌ها عبارت‌اند از:

الف) افزایش ظرفیت بافت‌های موجود از طریق نوسازی، بهسازی، افزایش بهره‌وری استفاده از زمین و توسعه درونی شهر.

ب) تغییر کاربری و بازآفرینی بافت‌های شهری موجود با هدف استفاده مجدد از اراضی و فضاهای ناکارآمد، متروکه یا دارای کاربری نامناسب.

ج) توسعه تدریجی بافت‌های در حال گسترش از طریق اجرای پروژه‌های توسعه در مقیاس کوچک و تکمیل پیوسته ساختار شهری موجود.

د) ایجاد توسعه‌های متمرکز جدید در پیرامون شهر، مانند احداث شهرک‌ها یا مراکز شهری جدید، در مواردی که ظرفیت توسعه درون‌شهری پاسخگوی نیازهای آینده نباشد.

انتخاب هر یک از این گزینه‌ها باید بر پایه ارزیابی ظرفیت‌های کالبدی و محیطی، هزینه‌های توسعه، کارایی زیرساخت‌ها، آثار اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی، و میزان انطباق آن‌ها با اهداف طرح جامع صورت گیرد. در بسیاری از شهرهای معاصر، سیاست «توسعه درونی و بازآفرینی شهری» به دلیل استفاده بهینه از زیرساخت‌های موجود، کاهش گسترش افقی شهر و حفاظت از اراضی پیرامونی، نسبت به توسعه برون‌شهری در اولویت قرار می‌گیرد.

۵ استخوان بندی شهر و شکل آن

نمایش پهنه‌های عملکردی به‌تنهایی برای درک ساختار شهر کافی نیست. ساختار شهری زمانی به‌درستی فهمیده می‌شود که علاوه بر توزیع عملکردها، روابط فضایی و شبکه‌های ارتباطی میان آن‌ها نیز مورد توجه قرار گیرد. اگر شهر را همانند یک موجود زنده در نظر بگیریم، می‌توان با بهره‌گیری از رویکرد ریخت‌شناسی شهری (Urban Morphology)، سازمان فضایی آن را بهتر تبیین کرد. در این نگاه، کاربری‌ها و فعالیت‌های شهری همانند اندام‌های یک بدن عمل می‌کنند و شبکه‌های ارتباطی، از جمله شبکه حمل‌ونقل، زیرساخت‌ها و جریان‌های اطلاعات، نقشی مشابه دستگاه گردش خون و دستگاه عصبی را در ایجاد پیوند میان این اندام‌ها بر عهده دارند. در مقابل، استخوان‌بندی شهر، چارچوب کالبدی و سازمان فضایی آن را شکل می‌دهد و زمینه استقرار و ارتباط میان اجزای مختلف را فراهم می‌سازد.

در اغلب شهرها، شبکه خیابان‌ها و راه‌های اصلی، مهم‌ترین عنصر شکل‌دهنده استخوان‌بندی شهری است. گره‌هایی که در آن‌ها تمرکز راه‌های اصلی بیشتر است، به‌تدریج به مراکز شهری تبدیل می‌شوند و محورهایی که توسعه شهر در امتداد آن‌ها صورت می‌گیرد، محورهای توسعه شهری را تشکیل می‌دهند. مجموعه این عناصر، در تعامل با پهنه‌های عملکردی، ساختار فضایی و فرم کلی شهر را شکل می‌دهند. با این حال، تحولات شهرسازی معاصر، به‌ویژه گسترش استفاده از خودرو شخصی، این الگوی نسبتاً منسجم را دستخوش تغییر کرده است. توسعه کم‌تراکم و پراکنده سکونتگاه‌ها در حومه کلان‌شهرها، و سپس در شهرهای کوچک و حتی نواحی روستایی، موجب گسترش افقی شهرها و کاهش انسجام کالبدی آن‌ها شده است. هم‌زمان، در بسیاری از شهرها، پدیده افول یا تهی‌شدن مراکز شهری از برخی

عملکردهای سنتی، مانند سکونت و تجارت خرد، نیز گسترش یافته است. در نتیجه، بسیاری از فعالیت‌های شهری به‌صورت پراکنده در حاشیه شهر مستقر شده‌اند و ساختار فضایی شهرها به سمت الگویی گسترده و غیرمتمرکز حرکت کرده است.

در چنین شرایطی، اگرچه شهرهای معاصر از طریق شبکه‌های حمل‌ونقل، زیرساخت‌های فنی و سامانه‌های ارتباطی و اطلاعاتی همچنان به‌صورت یک نظام واحد عمل می‌کنند، اما از نظر کالبدی، اغلب فاقد استخوان‌بندی فضایی روشن و خوانا هستند. به بیان دیگر، انسجام عملکردی شهر حفظ شده، اما انسجام کالبدی آن تضعیف شده است. ازاین‌رو، امروزه یکی از مهم‌ترین چالش‌های برنامه‌ریزی و طراحی شهری، بازآفرینی ساختار فضایی خوانا و تقویت هویت کالبدی شهر است؛ به‌گونه‌ای که شهروندان بتوانند سازمان فضایی شهر را به‌آسانی درک کنند، مسیرهای اصلی، مراکز فعالیت و فضاهای عمومی را تشخیص دهند و ارتباطی معنادار با محیط زندگی خود برقرار سازند.

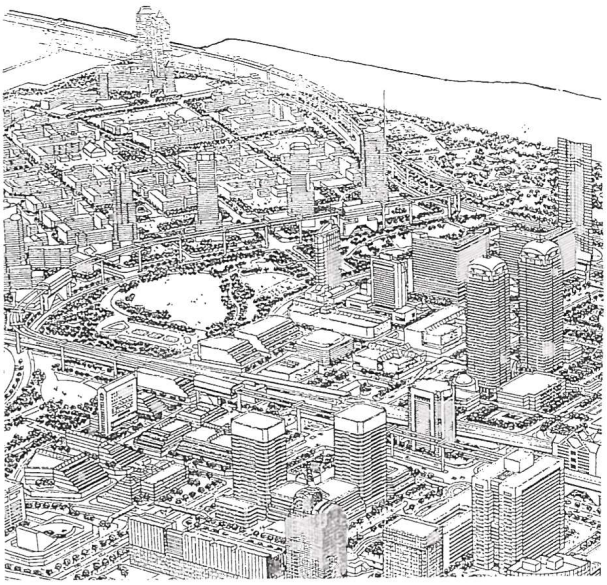
۶ استفاده متراکم از فضا و کامپکت سیتی

در تدوین چشم‌انداز توسعه و ساختار فضایی آینده شهر، تراکم شهری یکی از مهم‌ترین شاخص‌های برنامه‌ریزی به شمار می‌آید. تراکم، علاوه بر تعیین میزان استفاده از زمین، بر الگوی استقرار فعالیت‌ها، نحوه توسعه زیرساخت‌ها، کارایی شبکه حمل‌ونقل، هزینه ارائه خدمات شهری و کیفیت محیط زندگی تأثیر مستقیم دارد. ازاین‌رو، انتخاب تراکم مناسب، یکی از تصمیم‌های راهبردی در طراحی ساختار آینده شهر است.

برای مثال، اگر شهری با جمعیت ۵۰۰ هزار نفر به‌عنوان مرکز یک منطقه در نظر گرفته شود، در صورتی که میانگین تراکم ناخالص جمعیت آن ۵۰ نفر در هکتار باشد، برای اسکان جمعیت به حدود ۱۰ هزار هکتار زمین نیاز خواهد بود. اما اگر این تراکم به ۱۰۰ نفر در هکتار افزایش یابد، همان جمعیت را می‌توان در حدود ۵ هزار هکتار استقرار داد؛ در نتیجه، شهر با شعاعی به‌مراتب کمتر و ساختاری فشرده‌تر شکل می‌گیرد. این تفاوت نشان می‌دهد که تراکم شهری تا چه اندازه بر ابعاد فیزیکی شهر، طول سفرهای روزانه، هزینه توسعه زیرساخت‌ها و میزان مصرف زمین اثرگذار است.

در الگوی توسعه پراکنده شهری (Urban Sprawl)، که نمونه‌های آن به‌ویژه در حومه بسیاری از شهرهای آمریکای شمالی مشاهده می‌شود، تراکم پایین، گسترش افقی شهر و جدایی کاربری‌ها موجب وابستگی شدید به خودرو شخصی، افزایش مصرف انرژی، توسعه بی‌رویه زیرساخت‌ها و تخریب اراضی طبیعی و کشاورزی می‌شود. در مقابل، در شهرهای با ابعاد متوسط و الگوی شهر فشرده (Compact City)، که نمونه‌های موفق آن در بسیاری از شهرهای تاریخی اروپا و ژاپن دیده می‌شود، فعالیت‌ها و جمعیت در محدوده‌ای متراکم‌تر سازمان‌دهی می‌شوند. هرچند در این الگو، خطر افزایش بیش از حد تراکم و فشار بر محیط شهری وجود دارد، اما در صورت برنامه‌ریزی مناسب، می‌توان میان تراکم، کیفیت زندگی و کارایی شهری تعادل برقرار کرد.

در شهر فشرده، استقرار مجتمع‌های مسکونی با تراکم متعادل، توسعه حمل‌ونقل عمومی، اختلاط کاربری‌ها و دسترسی آسان به خدمات شهری، ضمن کاهش وابستگی به خودرو، بهره‌وری استفاده از زمین را افزایش می‌دهد. در نتیجه، امکان حفاظت از اراضی کشاورزی، فضاهای







بافت مسکونی با ساختمانهای نسبتا مرتفع مرکز جدید تجاری اداری محله

پروژه توسعه مرکز شهری جدید ماکوهاری
کارفرما: اداره برنامه ریزی استان چیبا
مسئولیت احداث تاسیسات اصلی: شرکت راه آهن JR و شرکت دولتی راه
سازنده ساختمان ها: شرکت های خصوصی، گروهای مشارکتی میان بخش دولتی و خصوصی
سال ۱۹۷۳ شروع پرکردن دریا
سال ۱۹۸۵ تصویب برنامه اولیه، آغاز آماده سازی زمین
سال ۱۹۸۹ افتتاح مرکز نمایشگاهی MESSE
سال ۱۹۹۰ شروع احداث بافت مسکونی
سال ۲۰۰۰ پایان پروژه

جمعیت شاغل: ۱۵۰ هزار نفر، جمعیت ساکن: ۲۶ هزار نفر
مساحت کاربریها: ۵۵۲ هکتار (۲۴ درصد تجاری اداری، ۸ درصد مسکونی، پارک ساحلی، خیابان، و تاسیسات عمومی ۶۸ درصد)

شکل ۱۷،۴ یکی از پروژه های بزرگ توسعه شهری اخیر (توسعه مرکز جدید شهری در ماکوهاری، سال ۲۰۰۰)

سبز و محیط‌های طبیعی پیرامون شهر نیز فراهم می‌شود و توسعه شهری در محدوده‌ای کنترل‌شده و پایدار هدایت می‌گردد (شکل۱۴,۴ (A) و (B)).

از دهه ۱۹۹۰ میلادی و هم‌زمان با گسترش مباحث توسعه پایدار، مقابله با تغییرات اقلیمی و کاهش مصرف انرژی، مفهوم شهر فشرده بار دیگر مورد توجه برنامه‌ریزان شهری در اروپا، استرالیا و آمریکای شمالی قرار گرفت. کاهش فاصله میان محل سکونت، محل کار و خدمات شهری، گسترش حمل‌ونقل عمومی، توسعه پیاده‌مداری و دوچرخه‌سواری، و در سال‌های اخیر، بهره‌گیری از فناوری‌های ارتباطی و گسترش دورکاری، از مهم‌ترین عواملی بوده‌اند که به احیای این رویکرد کمک کرده‌اند. در این چارچوب، شهر فشرده را می‌توان ادامه‌ای نوین از اندیشه‌های تاریخی شهرسازی، از جمله آرمان‌شهرهای دوره رنسانس و نظریه باغ‌شهر، دانست که با بازخوانی متناسب با نیازهای شهر معاصر، به یکی از مهم‌ترین الگوهای توسعه پایدار شهری تبدیل شده است (جدول ۲,۴).

۵,۴.
پروژه های توسعه شهری و برنامه ریزی شهری

۱ تشدید رقابت میان شهرها و سرمایه گذاری برای رونق بخشی به شهر

پروژه‌های توسعه شهری نقش اساسی در حفظ پویایی اقتصادی، تقویت رقابت‌پذیری و بازآفرینی محدوده‌های شهری ایفا می‌کنند. در گذشته، سیاست‌های توسعه شهری عمدتاً بر حمایت از رشد صنعتی متمرکز بود. در این چارچوب، اجرای برنامه‌های بازسازی و توسعه با هدف فراهم‌سازی زیرساخت‌های مورد نیاز صنایع، از جمله آماده‌سازی اراضی صنعتی، تأمین منابع آب، توسعه و نوسازی شبکه‌های حمل‌ونقل مانند جاده‌ها، راه‌آهن و بنادر، در اولویت قرار داشت. امروزه، با تغییر ساختار اقتصاد شهری و افزایش سهم فعالیت‌های خدماتی، دانش‌بنیان و خلاق، دامنه پروژه‌های توسعه شهری نیز گسترش یافته است. در کنار توسعه زیرساخت‌های اقتصادی، پروژه‌هایی مانند بازآفرینی و نوسازی بافت‌های فرسوده، ارتقای کیفیت فضاهای عمومی، توسعه مناطق کمتر برخوردار، احداث شهرک‌های جدید، ایجاد مراکز آموزشی، پژوهشی، فرهنگی، تفریحی و فناوری، و همچنین توسعه زیرساخت‌های زیست‌محیطی، به بخش مهمی از سیاست‌های توسعه شهری تبدیل شده‌اند.

از سوی دیگر، توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل و فناوری‌های ارتباطی در مقیاس ملی و جهانی، موجب افزایش رقابت میان شهرها برای جذب سرمایه، نیروی انسانی متخصص، صنایع و فعالیت‌های اقتصادی شده است. در چنین شرایطی، مزیت رقابتی شهرها دیگر تنها به وجود زیرساخت‌های فیزیکی محدود نمی‌شود،

۲ اولین توسعه دهنده ها

پروژه به مجموعه فعالیت‌هایی گفته می‌شود که جامعه یا هر گروه اجتماعی، آنها را از اهمیت بالایی برخوردار دانسته و برای تحقق آنها، دانش، تخصص، نیروی انسانی، سرمایه و سایر منابع را به‌صورت برنامه‌ریزی‌شده و متمرکز به کار می‌گیرد. اگر با این تعریف به تاریخ بنگریم، جنگ‌هایی که در پیدایش یا سقوط حکومت‌ها و تصرف سرزمین‌های جدید نقش داشته‌اند، توسعه اراضی کشاورزی، کشت و مدیریت منابع آب و جنگل، احداث دژشهرها (جوکاماچی در ژاپن)، و ایجاد مسیرهای تجاری، همگی نمونه‌هایی از پروژه‌های توسعه در دوره‌های مختلف تاریخی بوده‌اند.

با رشد سرمایه تجاری در دوره آغازین مدرنیته، سرمایه‌گذاران و توسعه‌دهندگان شهری به‌تدریج ظهور کردند. به عبارت دیگر، بازرگانان ثروتمندی پدید آمدند که طرح‌های توسعه اراضی و شبکه‌های حمل‌ونقل را تهیه کرده و مجوز اجرای آنها را از حاکمان دریافت می‌کردند. این افراد پروژه‌هایی مانند بهسازی منابع آب، توسعه اراضی کم‌آب، احداث اراضی کشاورزی جدید و ایجاد محدوده‌های شهری از طریق خاک‌ریزی در آب‌های کم‌عمق را به اجرا گذاشتند.

از جمله این افراد، در ژاپن، بازرگان ثروتمندی به نام ریوئی سومینوکورا بود که کانال تاکاسه‌گاوا را از بندر فوشیمی، که در آن زمان بزرگ‌ترین بندر داخلی ژاپن به شمار می‌رفت، تا مرکز کیوتو احداث کرد. بدین‌ترتیب، نام او به‌عنوان یکی از نخستین سرمایه‌گذاران پروژه‌های حمل‌ونقل و توسعه منطقه‌ای مبتنی بر شبکه حمل‌ونقل آبی در تاریخ ژاپن ثبت شده است..

۳ ساخت و سازهای شهری به عنوان یک صنعت

در پاسخ به افزایش روزافزون تقاضا برای مسکن در شهرهای مدرن، در مرحله نخست، با مشارکت مالکان اراضی پیرامون شهرها و سرمایه‌گذاران شهری، تعداد زیادی واحد مسکونی استیجاری در حومه شهرها احداث شد. همچنین، در چارچوب قوانین آماده‌سازی و توسعه اراضی، با رویکردی عمدتاً سوداگرانه، بخش وسیعی از اراضی پیرامونی به کاربری مسکونی اختصاص یافت (شکل ۱۵,۴).

در توسعه نواحی مسکونی مناطق کانتو و کانسای، شرکت‌های خصوصی راه‌آهن نیز نقش مهمی ایفا کردند. این شرکت‌ها با توسعه اراضی واقع در امتداد خطوط راه‌آهن و تبدیل آنها به محدوده‌های مسکونی، علاوه بر افزایش ارزش زمین، زمینه گسترش شهرها و افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل ریلی را فراهم کردند (شکل ۱۶,۴).

از سوی دیگر، سرمایه‌گذاران صنعتی نیز برای احداث کارخانه‌ها، مراکز تجاری و سایر تأسیسات مورد نیاز خود، توسعه محدوده‌های وسیعی از اراضی شهری را در دستور کار قرار دادند. در نتیجه این تحولات، فعالیت توسعه اراضی شهری با هدف کسب درآمد از اجاره املاک یا سود حاصل از تفکیک و فروش زمین، به یکی از بخش‌های پررونق اقتصاد شهری تبدیل شد.

رشد سریع شهرها و شکل‌گیری اقتصاد حبابی زمین، زمینه را برای گسترش سرمایه‌گذاری با انگیزه افزایش ارزش اراضی فراهم کرد. به همین دلیل، شرکت‌های توسعه‌گر شهری متعددی توسط شرکت‌های راه‌آهن، ساختمانی، بازرگانی، مالی و سایر بنگاه‌های اقتصادی تأسیس شدند. هم‌زمان، نهادهای عمومی نیز وارد این عرصه شدند؛ از جمله شرکت بهسازی شهر و مسکن (که امروزه با عنوان سازمان احیای شهری شناخته می‌شود) و شرکت‌های توسعه وابسته به دولت‌های محلی، که در اجرای پروژه‌های توسعه و بازآفرینی شهری نقش فعالی بر عهده گرفتند.

۴ اداره پروژه های توسعه شهری

مهم‌ترین فعالیت شرکت‌های توسعه‌گر شهری، اعم از دولتی و

خصوصی، اجرای پروژه‌های توسعه محدوده‌ای است. البته هدف این شرکت‌ها صرفاً توسعه املاک و اراضی نیست، بلکه عواملی مانند موفقیت یک محدوده به‌عنوان مرکز تجاری، میزان مطلوبیت آن به‌عنوان محیطی برای سکونت و استقبال شهروندان از آن، از مهم‌ترین معیارهای موفقیت پروژه به شمار می‌روند.

امروزه، علاوه بر سرمایه‌هایی که به‌طور سنتی از بخش‌های راه‌آهن، ساختمان، بازرگانی، مالی و املاک وارد این حوزه می‌شدند، سرمایه‌گذاری بخش‌هایی مانند خرده‌فروشی، خدمات، هتلداری، گردشگری، خدمات اجتماعی، مسکن و سایر فعالیت‌های شهری نیز به‌طور چشمگیری افزایش یافته است. ازاین‌رو، لازم است توسعه فضای شهری و اداره شهر به‌صورت یک نظام یکپارچه و مکمل یکدیگر دیده شوند و در قالب پروژه‌های توسعه یکپارچه به اجرا درآیند.

اطلاق عنوان «پروژه» به این فعالیت‌های توسعه‌ای نیز به این دلیل است که دارای چشم‌اندازی آینده‌نگر هستند، بر نیازهای جامعه و بازار استوارند، قابلیت اجرا در یک دوره زمانی مشخص را دارند، در محدوده‌ای با ظرفیت مناسب برای بهره‌برداری از نتایج سرمایه‌گذاری اجرا می‌شوند و بر اساس یک برنامه عملیاتی هدفمند و نظام‌مند سازمان‌دهی می‌گردند (شکل ۱۷,۴).

در چنین رویکردی، افزایش ارزش زمین و مستغلات تنها یکی از پیامدهای توسعه محسوب می‌شود، نه هدف اصلی آن. آنچه باید در اولویت پروژه‌های توسعه شهری قرار گیرد، تحقق ارزش‌هایی همچون توسعه اقتصادی و صنعتی، ایجاد فرصت‌های شغلی، افزایش درآمد شهروندان و دولت‌های محلی، ارتقای رقابت‌پذیری و جذابیت شهر، بهبود کیفیت محیط شهری و محیط‌زیست، و افزایش سطح رفاه عمومی است.

۵ پروژه های توسعه شهری و برنامه ریزی شهری

یکی از وظایف اساسی برنامه‌ریزی شهری، تصمیم‌گیری درباره محتوای پروژه‌های توسعه شهری، هدایت آنها در چارچوب چشم‌انداز طرح جامع شهر و فراهم کردن زمینه تحقق‌پذیری این پروژه‌ها است.

الف) انطباق با برنامه شهری

پروژه‌های توسعه باید با چشم‌انداز آینده‌ای که در طرح جامع و برنامه کاربری اراضی ترسیم شده است، انطباق داشته باشند. تحقق این هدف از طریق ابزارهایی مانند نظام صدور پروانه ساختمانی، ضوابط توسعه و نظام نظارت بر ساخت‌وساز امکان‌پذیر است.

ب) ارتقای جذابیت و لذت بخشی منظر (Amenity)

پیش از اجرای هر پروژه، لازم است آثار آن بر محیط و منظر شهری، بر پایه برنامه‌های مدیریت محیط‌زیست و اصول طراحی شهری منطبق با طرح جامع منظر شهری، مورد ارزیابی قرار گیرد تا کیفیت محیط زندگی و ارزش‌های منظر شهری حفظ و ارتقا یابد.

ج) ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری

در پروژه‌هایی که نقش مؤثری در تحقق سیاست‌های توسعه شهری دارند، می‌توان از طریق مشوق‌های برنامه‌ریزی، انگیزه سرمایه‌گذاری را افزایش داد. این مشوق‌ها شامل تغییر کاربری، افزایش تراکم ساختمانی، یا تسهیل برخی ضوابط و مقررات است. برای مثال، در پروژه‌های بازآفرینی مراکز شهری که با کاهش جمعیت مواجه هستند، به‌منظور افزایش جمعیت ساکن (جمعیت شب)، می‌توان مشروط به اختصاص بخشی از زیربنای پروژه به کاربری مسکونی، مجوز احداث با تراکم ساختمانی بیش از حد معمول را صادر کرد. همچنین، در صورت اختصاص بخشی از زمین به فضای عمومی، امکان افزایش ارتفاع یا تعداد طبقات ساختمان نیز قابل پیش‌بینی است.

د) مشارکت در تأمین هزینه‌های عمومی

در بسیاری از پروژه‌های توسعه شهری، بخشی از هزینه‌های احداث راه‌ها، شبکه فاضلاب، پارک‌ها و سایر زیرساخت‌های عمومی توسط شرکت توسعه‌گر تأمین می‌شود تا بخشی از منافع حاصل از توسعه به جامعه بازگردد. ازاین‌رو، میان شرکت‌های توسعه‌گر و دستگاه‌های مسئول برنامه‌ریزی شهری، مذاکراتی برای تعیین میزان این مشارکت انجام می‌شود. این تصمیم‌ها بر اساس ضوابط، معیارها و دستورالعمل‌های مصوب توسعه شهری اتخاذ می‌شوند و متکی بر تصمیم‌گیری‌های موردی یا سلیقه‌ای نیستند.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۵. برنامه ریزی کاربری اراضی

۱,۵. مفهوم کاربری اراضی

۱ زمین به عنوان مادر هستی

همان‌گونه که در بسیاری از فرهنگ‌ها، زمین (Land) به‌عنوان مادر ــ و در برخی جوامع، پدر ــ هستی شناخته می‌شود، این عنصر در کنار خورشید، هوا و آب، یکی از بنیادی‌ترین منابع حیات تمامی جانداران بر روی کره زمین به شمار می‌آید. زمین، علاوه بر ویژگی‌های طبیعی خود مانند موقعیت مکانی، توپوگرافی، کیفیت خاک، اقلیم و سایر شرایط محیطی، ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی و تاریخی را نیز در خود جای داده است؛ عواملی همچون دسترسی، ارتباط با بازارها، موقعیت حمل‌ونقل، انباشت سرمایه و ارزش‌های تاریخی، همگی در شکل‌گیری ارزش و کارکرد زمین نقش دارند.

انسان با بهره‌برداری از زمین، انواع کالاها و خدمات را تولید می‌کند و از طریق سکونت، فعالیت‌های اقتصادی، مدیریت و توسعه فضا، بر ارزش آن می‌افزاید. ازاین‌رو، ارزش مبادلاتی زمین و املاک، عمدتاً بر اساس نوع و کیفیت کاربری زمین (Land Use) و قابلیت بهره‌برداری از آن تعیین می‌شود.

هدف برنامه‌ریزی کاربری زمین، ایجاد تعادل و هماهنگی میان نیازهای متنوع، متغیر و گاه متعارضی است که برای استفاده از زمین وجود دارد، به‌گونه‌ای که استقرار و توزیع کاربری‌ها به شکلی مناسب و کارآمد انجام شود. همچنین، این برنامه‌ریزی، چارچوبی برای حفاظت، مدیریت و بهره‌برداری بهینه از منابع زمین، در راستای تحقق اهداف اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی و فضایی فراهم می‌آورد.

۲ شرایط اصلی برای کاربری زمین

همزیستی با محیط‌زیست محدوده

حتی قطعه زمینی که در مالکیت خصوصی قرار دارد، بخشی از محیط‌زیست و فضای شهری محسوب می‌شود. ازاین‌رو، نمی‌توان نوعی از کاربری زمین را مجاز دانست که موجب ایجاد مزاحمت برای همسایگان، آسیب به محیط‌زیست یا کاهش کیفیت محیط شهری شود، یا زمین را به‌صورت مخروبه و بلااستفاده رها کند. در گام بالاتر، انتظار می‌رود هر قطعه زمین، متناسب با نوع استفاده خود، در افزایش جذابیت، سرزندگی و کیفیت محیط شهری نیز نقش‌آفرین باشد

بازگشت بخشی از منافع توسعه به جامعه

در اواخر دهه ۱۹۸۰ و اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی، هم‌زمان با شکل‌گیری اقتصاد حبابی در ژاپن، افزایش مستمر قیمت زمین به انگیزه اصلی سرمایه‌گذاری در بازار املاک تبدیل شد و معاملات زمین، بیش از آنکه بر ارزش واقعی کاربری آن استوار باشد، جنبه سفته‌بازانه پیدا کرد. در نتیجه، نظام متعارف ارزش‌گذاری زمین که بر پایه نوع و کیفیت کاربری آن استوار بود، تضعیف شد و در برخی مناطق، به کاهش بهره‌برداری مؤثر از فضاهای شهری انجامید. مقابله با چنین پدیده‌ای تنها از عهده نظام برنامه‌ریزی شهری برنمی‌آید، بلکه مستلزم هماهنگی میان برنامه‌ریزی کاربری زمین و سایر سیاست‌های مرتبط با زمین، از جمله سیاست‌های مالی، مالیاتی و اقتصادی است.

ارزش افزوده زمین، حاصل ترکیبی از سرمایه‌گذاری مالک، هماهنگی توسعه با برنامه‌های شهری، و وجود زیرساخت‌ها و تأسیسات عمومی است که با سرمایه‌گذاری بخش عمومی ایجاد شده‌اند. ازاین‌رو، مالکان و بهره‌برداران زمین باید از طریق ابزارهایی مانند پرداخت مالیات، عوارض و مشارکت در تأمین هزینه‌های عمومی، بخشی از منافعی را که در نتیجه توسعه شهری، بهره‌مندی از زیرساخت‌ها و ارتقای کیفیت محیط کسب کرده‌اند، به جامعه بازگردانند و در توسعه محدوده سهیم باشند.

توسعه پایدار

زمین یکی از اساسی‌ترین منابع طبیعی است و شهرها و روستاها نیز حاصل انباشت ارزش‌های فرهنگی، اجتماعی و کالبدی در طول تاریخ هستند. بنابراین، نباید تنها بر اساس نیازها و منافع یک نسل یا یک دوره، قابلیت‌های زمین برای استفاده‌های آینده را از میان برد یا منابع آن را تخریب کرد. زمین سرمایه‌ای بین‌نسلی است که باید با بهره‌برداری صحیح و مدیریت پایدار،

برای نسل‌های آینده نیز حفظ و صیانت شود.

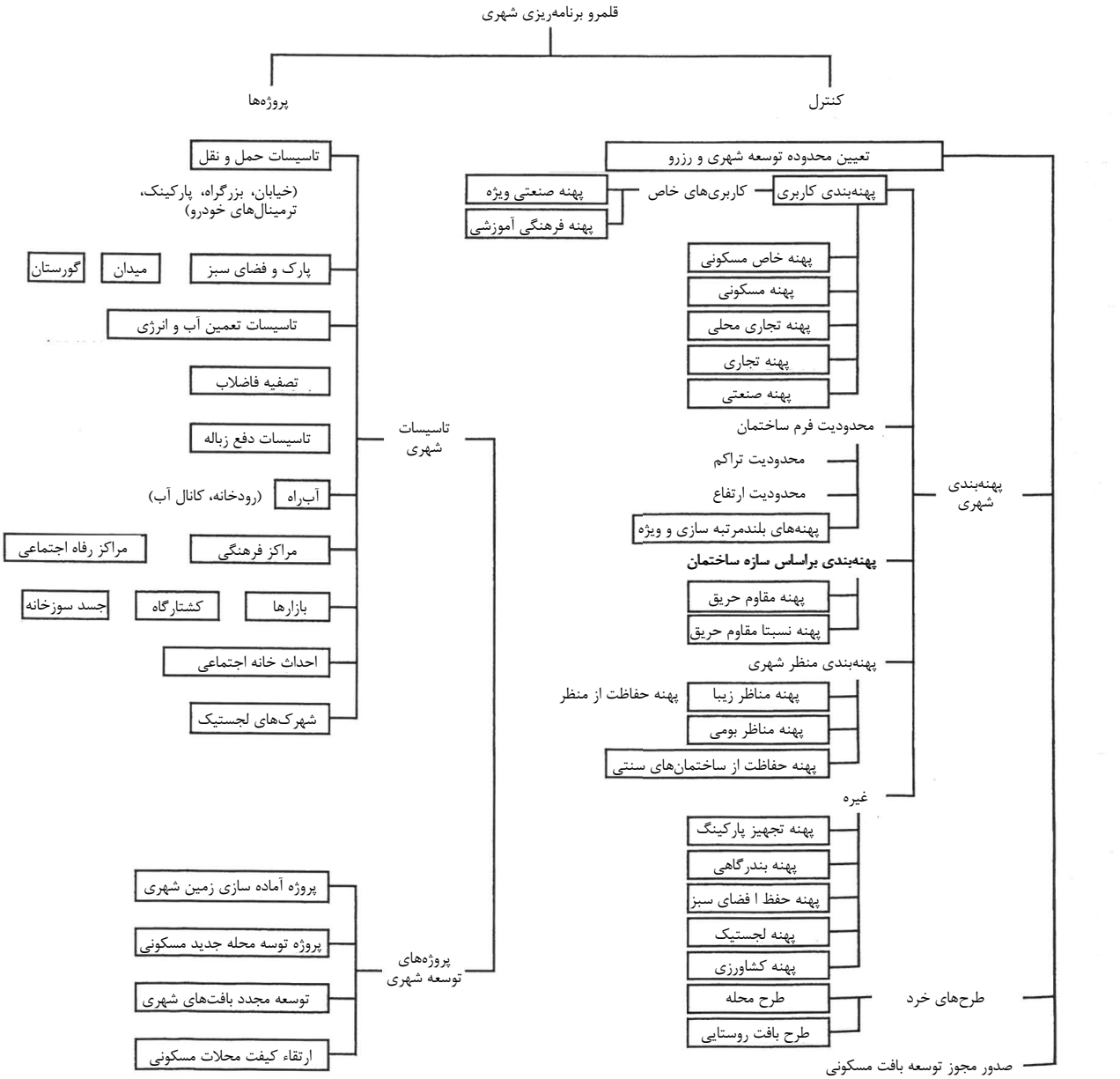
۲,۵. برنامه‌ریزی کاربری اراضی در پاسخ به نیازهای برنامه‌ریزی شهری

۱ نقش کاربری زمین در کنترل رقابت، حذف، تصفیه و نگهداری

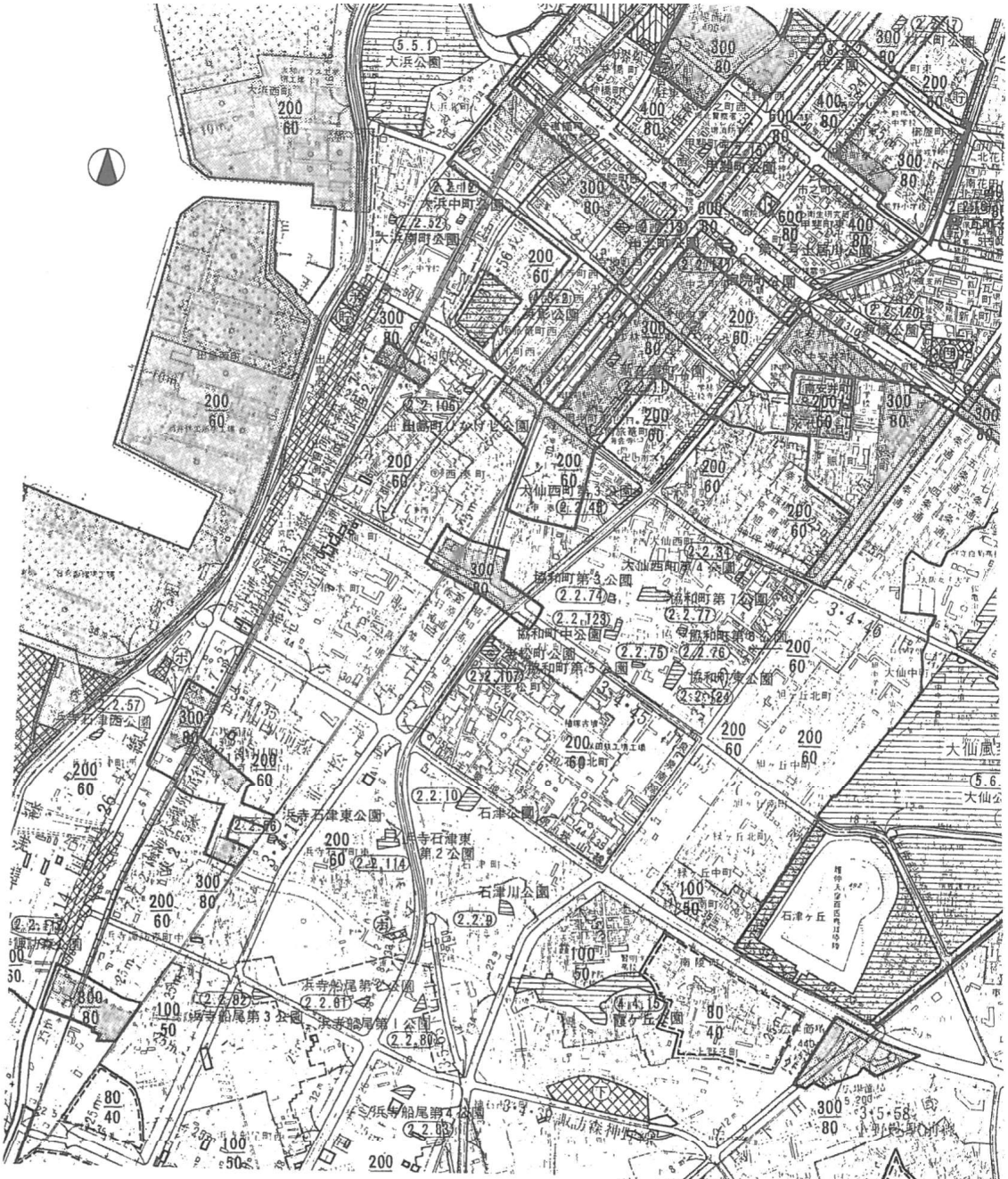
در برنامه‌ریزی شهری کلاسیک، عمدتاً جانمایی مناسب عناصر اصلی شهر، مانند خیابان‌ها، ساختمان‌های عمومی و پارک‌ها، و ایجاد ترکیبی هماهنگ و زیبا از آنها مورد توجه بود. همچنین، اقداماتی در زمینه بهداشت عمومی، مقررات ساختمانی و ارتقای کیفیت محیط زندگی انجام می‌شد، اما این رویکرد توانایی کنترل گسترش بی‌ضابطه شهر را نداشت. در پی نقد این دیدگاه، از نیمه دوم قرن بیستم، برنامه‌ریزی کاربری زمین (Land Use Planning) به یکی از مهم‌ترین ابزارهای برنامه‌ریزی شهری تبدیل شد (تصویر ۱,۵ (A) و (B)).

کنترل توسعه بی‌رویه شهری

یکی از مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی کاربری زمین، جلوگیری از گسترش پراکنده بافت شهری، حفاظت از اراضی کشاورزی و ایجاد مرزی مشخص میان محدوده‌های شهری و اراضی باز است. به بیان دیگر، این رویکرد در پی کنترل توسعه افقی شهر و جلوگیری از تبدیل



شکل ۱,۵(A) موضوعات مندرج در برنامه‌ریزی کاربری زمین



راهنما	
گروه ۱ از پهنه خاص مسکونی	گروه‌بندی‌ها
گروه ۲ از پهنه خاص مسکونی	
پهنه مسکونی	
پهنه تجاری محلی	
پهنه تجاری	
پهنه نسبتا صنعتی	
پهنه صنعتی	
پهنه خاص صنعتی	
پهنه بدون کاربری	
پهنه سازه مقاوم حریق	
پهنه سازه نسبتا مقاوم حریق	

پهنه منظر بومی	
پهنه کشاورزی	
پهنه تجهیز پارکینگ	
پهنه دارای طرح محلی	
پهنه اولویت آماده‌سازی زمین‌شهری	
سطح اشغال / تراکم (%)	80/40 · 100/50 · 200/60
بوستان‌ها و فضاهای سبز	
خیابان‌ها	
بزرگراه‌ها	
پروژه‌های توسعه بافت شهری	
آموزشی	
تاسیسات تصفیه فاضلاب	

شکل ۱،۵(B) طرح تفصیلی (قسمتی از شهر ساکای)



شکل۲،۵. موارد مندرج در برنامه کاربری زمین
(فرایبورگ آلمان ۱۹۸۷)

موارد مندرج در برنامه کاربری اراضی (طرح تفصیلی)

(پهنه بندی بافت شهری) پهنه‌های مسکونی، پهنه‌های تجاری و مختلط، پهنه صنعتی، پهنه‌های ویژه،

(تاسیسات عمومی و عام المنفعه) ساختمان‌های ادرات دولتی، مدارس، بیمارستان‌ها، آمفی تئاترها، مراکز اجتماعات، مراکز نوجوانان و سالمندان، پستخانه، آتشنشانی، موزه

(تاسیسات تامین آب و انرژی)، تاسیسات تصفیه آب، تاسیسات فاضلاب، مراکز دفع زباله، تاسیسات آب شرب، منابع ذخیره آب، مکان پمپ‌ها، کارخانه گاز، مراکز تغییر ولتاژ برق، مراکز پخش رادیو تلوزیون، مراکز حمل و نقل

(فضاهای باز) زمین‌های زراعی، باغ‌های خصوصی، جنگلها، فضاهای سبز، بوستان‌ها، مراکز ورزشی، مراکز برگزاری کمپ، استخرها، مراکز تیراندازی، اسب سواری،

(تاسیسات حمل و نقل) مسیرهای اصلی، پارکینگ مقابل ایستگاه قطار، زمین راه آهن، پایانه اتوبوس، تراموا

(پهنه‌های حفاظتی) پهنه حفاظت منظر، پهنه حفاظت از منابع طبیعی، پهنه حفاظت از منابع آب

بی‌ضابطه اراضی کشاورزی به کاربری‌های شهری است (برای مثال، قانون برنامه‌ریزی شهری و روستایی انگلستان مصوب ۱۹۱۹ و قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپن مصوب ۱۹۶۸). در مقابل، لازم است در نواحی روستایی نیز سیاست‌های مؤثری برای حفاظت از اراضی کشاورزی مرغوب به اجرا گذاشته شود.

حذف فعالیت‌های آلاینده از بافت شهری

با توسعه فعالیت‌های شهری و صنعتی، منابع تولید دود، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، ارتعاش و بوهای نامطبوع افزایش یافته و موجب کاهش کیفیت محیط زندگی و بروز تعارضات اجتماعی شده‌اند. ازاین‌رو، دولت‌های محلی فعالیت‌هایی را که احتمال ایجاد مزاحمت‌های زیست‌محیطی دارند شناسایی کرده و استقرار آنها را در محدوده‌های مسکونی محدود یا ممنوع کرده‌اند. برای نمونه، در نیمه دوم قرن نوزدهم، شهر سان‌فرانسیسکو مقرراتی برای حذف خشکشویی‌های مجهز به آبگرمکن‌های زغال‌سنگی، که از عوامل آلودگی هوا بودند، تصویب کرد. همچنین، در شهر اوزاکا نیز مقرراتی برای جلوگیری از استقرار کارخانه‌های آلاینده در محدوده شهری به اجرا درآمد.

حفاظت از کیفیت محیط‌های مسکونی

در پهنه‌های مسکونی کم‌تراکم و ویلایی که از کیفیت محیطی بالایی برخوردارند، معمولاً حداقل مساحت قطعه زمین یا حداقل زیربنای ساختمان تعیین می‌شود تا از احداث واحدهای بسیار کوچک یا مجتمع‌های مسکونی پرتراکم جلوگیری شود. برای مثال، در نیمه نخست قرن بیستم، در برخی از محله‌های حومه‌ای ایالات متحده آمریکا، مقرراتی مانند حداقل مساحت قطعات مسکونی و ممنوعیت تفکیک بیش از حد اراضی به اجرا درآمد. البته، بخشی از این مقررات در آن دوره، متأثر از سیاست‌های تبعیض‌آمیز و انگیزه‌های نژادپرستانه، از جمله محدود کردن سکونت اقشار کم‌درآمد و سیاه‌پوستان، بود.

ایجاد پهنه‌های تخصصی

همسو با دیدگاه‌های شهرسازی مدرن، کاربری‌های شهری بر اساس عملکرد از یکدیگر تفکیک شدند و پهنه‌های تخصصی برای سکونت، فعالیت، تجارت، صنایع و سایر کاربری‌ها شکل گرفت. همچنین، استقرار صنایع مشابه در پهنه‌های صنعتی با هدف افزایش بهره‌وری، کاهش تعارض میان کاربری‌ها و بهره‌گیری از صرفه‌های ناشی از تجمع فعالیت‌ها، مورد توجه قرار گرفت.

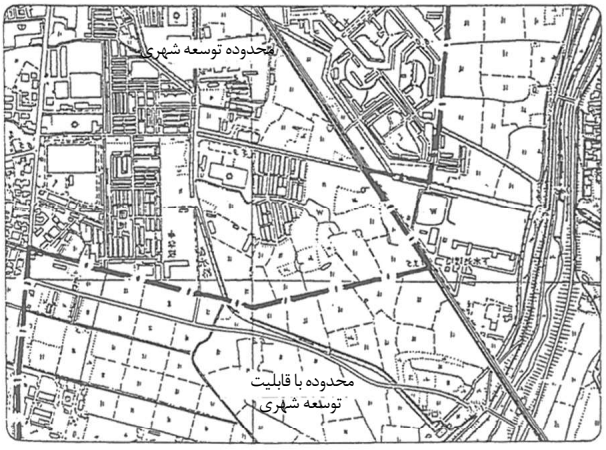
هماهنگی میان توسعه و ظرفیت زیرساخت‌های شهری

پس از جنگ جهانی دوم، رشد سریع شهرها موجب افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل، انرژی، آب و سایر خدمات شهری شد، در حالی که توسعه زیرساخت‌ها با همان سرعت پیش نرفت. به همین دلیل، برای جلوگیری از فشار بیش از حد بر شبکه خدمات شهری، سیاست‌هایی مانند محدودیت تراکم ساختمانی، کنترل شدت توسعه و ممنوعیت استقرار برخی فعالیت‌های پرمصرف، از جمله کارخانه‌ها، در محدوده‌های پرتراکم شهری به اجرا درآمد تا میان ظرفیت زیرساخت‌ها و میزان توسعه شهری تعادل برقرار شود.

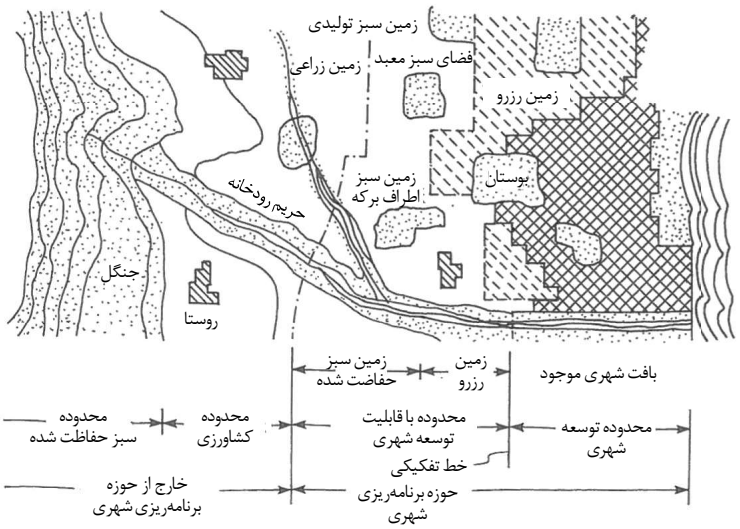
۲ نقش کاربری زمین در کنترل توسعه شهری

تعیین حدود پهنه‌های متفاوت شهری

برخلاف بسیاری از قوانین، در نظام برنامه‌ریزی شهری، برای مدیریت کاربری اراضی لازم است محدوده‌هایی که ضوابط، محدودیت‌ها و مجوزهای خاص در آنها اعمال می‌شود، در نقشه‌های طرح مشخص شوند. برای مثال، در قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپن، مواردی مانند: الف) محدوده تحت پوشش برنامه‌ریزی شهری، ب) اراضی ذخیره توسعه شهری و محدوده‌های کنترل یا هدایت توسعه آتی، ج) پهنه‌های تعیین‌شده بر اساس قانون برنامه‌ریزی شهری، د) زیرساخت‌ها و تأسیسات شهری، و هـ) محدوده و محل اجرای پروژه‌های توسعه شهری، در نقشه‌ها مشخص می‌شوند. مجموعه این ضوابط و مقررات فضایی که نحوه استفاده از اراضی را در پهنه‌های مختلف تعیین می‌کنند، در معنایی عام، برنامه‌ریزی کاربری زمین (Land Use Planning) نامیده می‌شود. در آلمان نیز برنامه‌ای مشابه با عنوان طرح استفاده از اراضی (Flächennutzungsplan یا F-Plan) تهیه می‌شود که در آن، با جزئیات بیشتر، انواع فضاهای باز، اراضی کشاورزی و سایر کاربری‌های زمین نیز مشخص شده‌اند (شکل ۲،۵).



شکل ۳،۵(A) مثالی از تفکیک



شکل ۳،۵(B) محدوده‌های توسعه شهری و محدوده رزرو (تفکیک)

تفکیک محدوده‌های توسعه

در نظام برنامه‌ریزی شهری ژاپن، ابتدا محدوده تحت مدیریت نظام برنامه‌ریزی شهری تعیین می‌شود و سپس این محدوده به دو بخش اصلی تقسیم می‌گردد: الف) بافت‌های شهری موجود و محدوده‌هایی که اولویت توسعه شهری دارند، و ب) محدوده‌هایی که باید از توسعه شهری مصون بمانند و کاربری کشاورزی یا سایر کاربری‌های غیرشهری در آنها حفظ شود. به بیان دیگر، میان اراضی قابل توسعه شهری و اراضی غیرقابل توسعه شهری تفکیک صورت می‌گیرد (تصویر ۳٫۵ (B)، (A)، جدول ۱٫۵ (B)، ((A)).

چنانچه پیش از اعمال این تفکیک، ساختمان‌هایی در محدوده‌های غیرقابل توسعه احداث شده باشند، بازسازی یا توسعه آنها و نیز اجرای برخی شهرک‌های برنامه‌ریزی‌شده خارج از بافت شهری، تنها در چارچوب ضوابط قانونی و پس از بررسی‌های میدانی امکان‌پذیر خواهد بود؛ از جمله در مواردی که محدوده به پهنه‌ای با شرایط خاص یا نیمه‌شهری تغییر وضعیت یابد.

نظام پهنه‌بندی

جدول ۱٫۵(A) مشکلات توسعه بدون برنامه شهر

	در بافت شهری	در بافت کشاورزی
مسئله دفع فاضلاب	عدم توسعه شبکه فاضلاب انتشار آبهای آلوده در محیط درگیری به دلیل فاضلاب	انباشت زباله در کانال آب کشاورزی آلودگی آب کشاورزی صدمه آب آلوده به محصولات کشاورزی
مسئله شبکه دسترسی	شکل‌گذرهای نفوذ ناپذیر کمبود گذرهای جمع و پخش کننده، کمبود سیستم حمل و نقل عمومی	صدمه به مسیرهای کشاورزی زباله تولیدی در راه‌ها
مسئله زمین	عدم تامین نور و حریم خصوصی کمبود پارکینگ	آسب به دلیل کبود تابش نور زیان به واسطه کاهش جریان هوا ورود افراد متفرقه به مزارع
مسئله کیفیت محیط مسکونی	عدم تجهیز شبکه شهری کمبود بوستان و فضای بازی کاهش کیفیت منظر	خورد شدن زمین های کشاورزی افزایش فضاهای تفریحی بروز مشکلاتی به دلیل استفاده از سموم گیاهی

جدول ۱٫۵(B) معیارهای تفکیک محدوده با قابلیت توسعه شهری و محدوده بافت شهری

محدوده بافت شهری
۱) منطقه‌ای که در حال حاضر به عنوان بافت شهری رشد کرده است. ۲) محدوده‌ای زمین بایری که پیش بینی می‌شود تا ۱۰ سال آینده به عنوان فضای شهری توسعه خواهد یافت. ۳) برنامه‌ها برای احداث شهرک‌های مسکونی با مساحت بیش از ۵۰ هکتار

محدوده با قابلیت گسترش بافت شهری
۱) محدوده‌هایی که از منظر مدیریت بحران، منابع آب، حفاظت محیط زیست، زمین‌های کشاورزی، توسعه نیافته اند. ۲) محدوده‌ای که جلوی توسعه آنها گرفته شده است، ولی در آینده امکان این وجود دارد که یک توسعه برنامه‌ریزی شده در آن صورت گیرد.

نظام پهنه‌بندی ابزاری است که برای تحقق اهداف برنامه‌ریزی کاربری زمین به کار می‌رود. در این نظام، با تعیین حدود پهنه‌های مختلف، استقرار فعالیت‌های ناسازگار محدود و فعالیت‌های مطلوب یا سازگار هدایت می‌شود. تعیین پهنه‌ها بر اساس قانون برنامه‌ریزی شهری انجام می‌شود و در عمل، پهنه‌بندی در چندین سطح و با اهداف مختلف صورت می‌گیرد.

اصلی‌ترین تقسیم‌بندی، تفکیک اراضی به چهار پهنه اصلی مسکونی، تجاری، صنعتی و فضای سبز است. شایان ذکر است که در نظام پهنه‌بندی ژاپن و ایالات متحده، فضای سبز عمدتاً به پارک‌ها و سایر فضاهای سبز عمومی به‌عنوان بخشی از تأسیسات شهری اطلاق می‌شود (جدول ۲٫۵).

علاوه بر پهنه‌های کاربری مسکونی، تجاری و صنعتی که هر یک حسب نیاز به ریزپهنه‌های مختلف تقسیم می‌شوند، انواع دیگری از پهنه‌بندی نیز به‌صورت موازی اعمال می‌شود؛ از جمله پهنه‌بندی‌های مرتبط با ارتفاع و فرم ساختمان، تراکم ساختمانی، ضوابط ایمنی در برابر آتش‌سوزی، حفاظت از منظر شهری و سایر ضوابط تخصصی. همچنین، برای محدوده‌هایی که ضوابط معمول پهنه‌بندی پاسخگوی ویژگی‌های آنها نیست، می‌توان پهنه‌های ویژه تعریف کرد و مقررات اختصاصی بر آنها اعمال نمود. مجموعه این ابزارها، نظام پهنه‌بندی را تشکیل می‌دهد. (برای اطلاعات بیشتر، بخش «پهنه‌بندی عملکردی و کنترل کاربری ساختمان» در فصل ۳٫۱۱ را مطالعه کنید.)

تفاوت میان واقعیت شهر و نقشه‌های پهنه‌بندی

فضای زندگی هر شهر، حاصل تعامل شرایط طبیعی، روند تاریخی شکل‌گیری و تحولات اجتماعی آن است؛ ازاین‌رو، هر شهر هویتی

جدول ۲٫۵ مثالهایی از نظام پهنه‌بندی

ژاپن (اصلاحی ۱۹۹۴)		آمریکا (نیویورک ۱۹۸۷)	
مسکونی کم ارتفاع	(نوع یک)	تک واحدی	(R۱)
مسکونی کم ارتفاع	(نوع دو)	تک واحدی چند طبقه	(R۲)
مسکونی نیمه مرتفع	(نوع یک)	تک واحدی خانه شهری	(R۳)
مسکونی نیمه مرتفع	(نوع دو)	خانه شهری	(R۴)
		مسکونی با تراکم متوسط	(R۵)
		مسکونی با تراکم متوسط	(R۶)
مسکونی	(نوع یک)	مسکونی با تراکم زیاد	(R-۷
مسکونی	(نوع دو)	مسکونی بسیار متراکم	۹)
مسکونی	(نوع سه)		(R۱۰)
تجاری محلی			
		خورد فروشی‌های محلی	
تجاری		مراکز تجاری محلی	(C۱)
		بندر و مراکز تفریحی	(C۲)
		تجاری منطقه ای	(C۳)
		مراکز تجاری شهری	(C۴)
		مرتفع اداری	(C۵)
		تفریحی	(C۶)
		تجاری حاشیه راه‌ها	(C۷)
نسبتا صنعتی		صنایع سبک شهری	(C۸)
صنعتی		صنایع سبک و سنگین	(M۱)
اختصاص به صنعت		صنایع سنگین	(M۲)
			(M۳)

نظام پهنه‌بندی در شهرهای مختلف آمریکا متفاوت است، در اینجا یک مثال از ابرشهرهای آن معرفی شده است.

پنج هدف برنامه

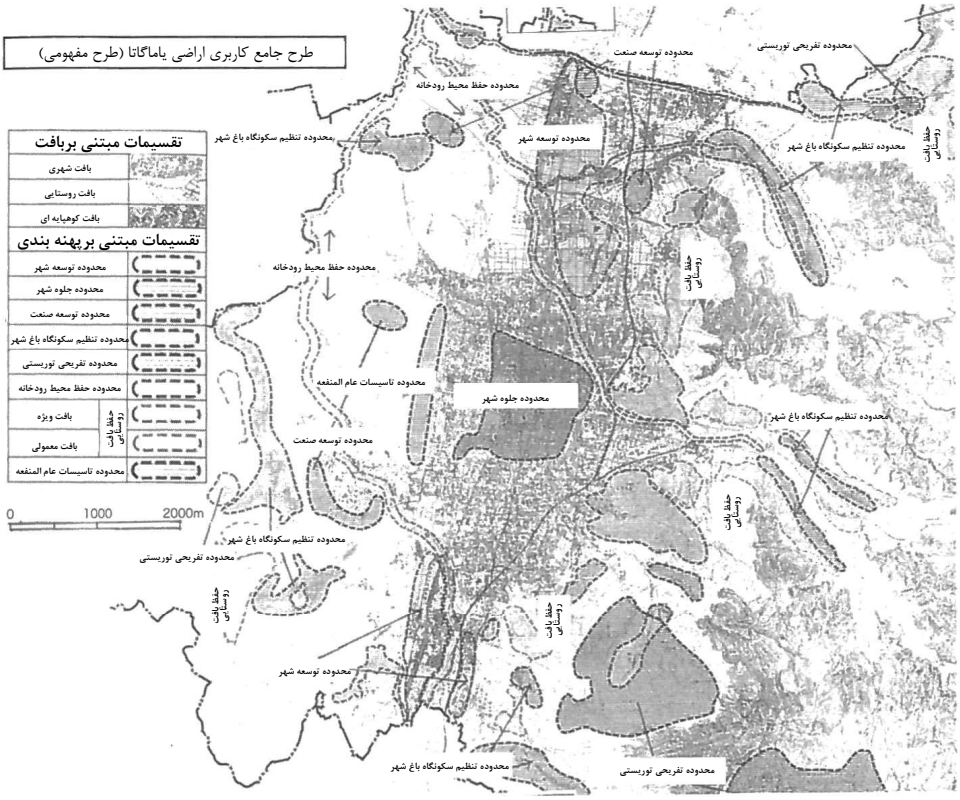
۱ـ حفاظت از زمین‌های کشاورزی (مزایا: منظر شهری و روستایی، نگهداری اب زیرزمین و کنترل سیل، تعدیل دما و حفظ محیط زیست، جلوگیری از گسترش آفات، کنترل تقاضا برای گسترش بافت شهری)

۲ـ حفاظت از جنگهای کوهستانی (مزایا: مقابله با بلایای طبیعی، تامین فضا برای نزدیکی به طبیعت، حفاظت از منظر منطقه، افزایش قدرت تولید چوب، جلوگیری از گسترش آفات، تدوین مقررات برای حفاظت منطقی و متعادل)

۳ـ استفاده بهینه از بافت شهری موجود و توسعه کارآمد بافت شهری جدید. (مزایا شناخت درست زمین هایی که بالااستفاده یا بهروری کمی دارند، استفاده بهینه از پهنه مسکونی موجود، گسترش کارآمد بافت جدید شهری)

۴ـ فعال و جذاب کردن بافت مرکزی شهر (مزایا: ممانعت از تخلیه بافت مرکز، حفظ چهره فرهنگی تاریخ، جذاب کردن صنایع شهری، ارتقا کیفیت محیط زندگی)

۵ـ فعال و جذاب کرن بافت روستایی (کنترل مهاجرت و بالارفتن میانگین سن ساکنان، نگرانی در خصوص جامعه محلی و کشاورزی، ارتقا کیفیت محیط زندگی برای جذب ساکنان از شهرهای اطراف)



شکل ۴،۵ طرح جامع کاربری اراضی (یاماگاتا ۲۰۰۱)

منحصربه‌فرد دارد و نیازها و شیوه‌های زندگی شهروندان آن نیز متنوع است. از این منظر، می‌توان شهر را به تابلویی نقاشی تشبیه کرد که از طیف گسترده‌ای از رنگ‌ها و نقش‌های ظریف تشکیل شده و هر بخش آن بیانگر کیفیتی متفاوت از محیط شهری است.

در مقابل، نظام پهنه‌بندی، به دلیل آنکه هر پهنه را با یک رنگ یکنواخت نمایش می‌دهد، بیشتر به صفحات یک کتاب رنگ‌آمیزی شباهت دارد؛ یعنی ابزاری ساده، با تعداد محدودی رنگ و مرزبندی‌های مشخص که اگرچه برای مدیریت و کنترل کاربری اراضی بسیار کارآمد و قابل فهم است، اما قادر نیست همه پیچیدگی‌ها و تنوع‌های فضایی و کیفی محیط شهری را بازنمایی کند.

به همین دلیل، اگرچه نظام پهنه‌بندی همچنان یکی از مهم‌ترین ابزارهای مدیریت شهری در اغلب کشورها به شمار می‌رود، به‌تنهایی پاسخگوی نیازهای برنامه‌ریزی معاصر نیست. ازاین‌رو، امروزه بسیاری از شهرداری‌ها، در کنار طرح جامع کاربری زمین، اسنادی مانند طرح جامع منظر شهری، طرح جامع فضای سبز و سایر طرح‌های موضوعی و محله‌ای را نیز تهیه می‌کنند تا در کنار نظام پهنه‌بندی، مدیریت فضایی شهر با دقت، انعطاف و کیفیت بیشتری انجام شود.

۳،۵
طرح جامع کاربری اراضی

از منظر شهرسازی، زمین بستر استقرار دائم شهروندان و ظرف شکل‌گیری فعالیت‌های انسانی، فضا و محیط‌زیست شهری محسوب می‌شود. در برنامه‌ریزی کاربری زمین، با در نظر گرفتن ویژگی‌های طبیعی محیط، از جمله اقلیم، توپوگرافی، شرایط زمین‌شناسی، کیفیت خاک، پوشش گیاهی و منابع آب، و نیز با توجه به نیازهای اجتماعی و تقاضای زمین و فضا، مانند الگوی سکونت، محل اشتغال، فضاهای سبز و شبکه حمل‌ونقل، نحوه تخصیص، سازمان‌دهی و جانمایی این منبع ارزشمند تعیین می‌شود. به بیان دیگر، هدف برنامه‌ریزی کاربری زمین، فراهم کردن زمینه همزیستی ارزش‌های گوناگون در فضای شهری است.

۱. طرح جامع برنامه‌ریزی کاربری زمین در مقیاس شهرستان

در ژاپن، اگرچه برخی شهرستان‌های پیشرو از گذشته دارای نظام برنامه‌ریزی یکپارچه برای مناطق شهری و روستایی بودند، اما از سال ۲۰۰۰ و در پی اصلاح قانون برنامه‌ریزی شهری مصوب ۱۹۷۴، همه شهرستان‌ها موظف شدند طرح جامع کاربری زمین (برنامه پایه) را در مقیاس شهرستان و با پوشش هم‌زمان مناطق شهری و روستایی تهیه کنند.

در این اصلاحات، تقسیم‌بندی سنتی و یکنواخت میان بافت شهری، روستایی، جنگل و طبیعت کنار گذاشته شد و به جای آن، امکان سیاست‌گذاری درباره اراضی بایر واقع در داخل شهر، حفاظت از بافت‌های روستایی و هدایت منظر شهر و روستا متناسب با نیازها و ویژگی‌های هر منطقه فراهم گردید. در این کتاب، نمونه شهرستان یاماگاتا معرفی شده است که با پوشش

تمامی اراضی شهرستان، پنج مسئله اصلی برنامه‌ریزی را مطرح کرده و بر اساس آنها، پهنه‌های فعالیتی و سیاست‌های تجهیز، هماهنگی، کاربری و حفاظت از اراضی را تعیین کرده است (شکل ۴،۵).

۲. مطالعات پایه در برنامه‌ریزی کاربری زمین

رویکرد مطالعات کاربری زمین، بسته به اهداف برنامه‌ریزی متفاوت است. برای مثال، اگر برنامه با هدف پدافند غیرعامل، حفاظت محیط‌زیست، ارتقای عملکرد بافت شهری یا توسعه کشاورزی تهیه شود، موضوعات مورد بررسی نیز متفاوت خواهد بود. با این حال، در تمامی موارد، ویژگی‌های طبیعی، اجتماعی و فعالیتی به‌عنوان مؤلفه‌های منظر فرهنگی زمین مطالعه و با بهره‌گیری از روش‌های علوم جغرافیایی به‌دقت ثبت و تحلیل می‌شوند. همچنین، طبقه‌بندی کاربری زمین بر اساس ویژگی‌های هر شهر و اهداف مطالعه تعیین می‌شود.

نقشه‌های کاربری زمین و نقشه‌های شرایط استقرار کاربری‌ها از مهم‌ترین مدارک پایه محسوب می‌شوند. واحد مطالعه نیز متناسب با نوع طرح، می‌تواند ساختمان، قطعه زمین، بلوک شهری یا شبکه‌های مش‌بندی (Grid) باشد. در طرح‌های جامع، نتایج این مطالعات مبنای تصمیم‌گیری قرار می‌گیرد. در ادامه، یازده رویکرد اصلی برای ارزیابی شرایط زمین معرفی می‌شود که البته در برخی موارد با یکدیگر هم‌پوشانی دارند.

کاربری اراضی فضاهای باز

الف) فضاهای بازی که باید به طور کامل حفظ شوند

۱) پهنه‌های با ارزش بسیار بالای زیست‌محیطی (مانند جنگل‌های طبیعی، زیستگاه گونه‌های حفاظت‌شده و جنگل‌های تغذیه‌کننده منابع آب)

۲) پهنه‌های دارای ارزش برجسته منظر (مانند محدوده‌های حفاظت منظر، بافت‌های تاریخی، محوطه‌های باستانی و عوارض طبیعی شاخص)

ب) فضاهای بازی که حفاظت از آنها در اولویت قرار دارد

۳) اراضی دارای نقش حفاظتی در برابر سوانح (مانند جنگل‌های حفاظتی، بادشکن‌ها، کمربندهای ساحلی، مخازن طبیعی آب، حریم آلایندگی، اراضی شیب‌دار و دشت‌های سیلابی)

۴) اراضی تولیدی ارزشمند (مانند اراضی کشاورزی، پهنه‌های صیادی، جنگل‌های تولید چوب و جنگل‌های حفاظتی)

۵) پهنه‌های سبز شهری (مانند پارک‌های شهری، جنگل‌های معابد و زیارتگاه‌ها، محوطه‌های تاریخی، زیستگاه‌های دارای تنوع زیستی بالا، نواحی ییلاقی و مناظر شاخص)

ج) فضاهای بازی که برای توسعه آینده ذخیره می‌شوند

۶) اراضی ذخیره توسعه (مانند اراضی ذخیره توسعه شهری و زمین‌هایی که هنوز برنامه مشخصی برای آنها تعریف نشده است

۷) اراضی نیازمند بهسازی محیطی (مانند سایت کارخانه‌های متروکه، معادن، میادین استخراج نفت، اراضی آلوده و پهنه‌های پرخطر)

کاربری زمین در بافت شهری

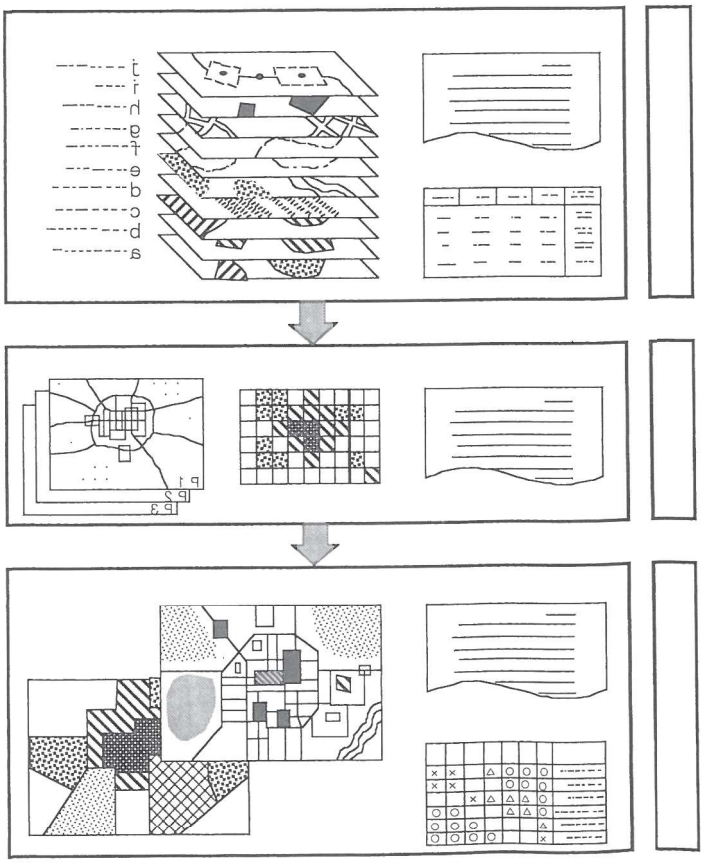
۸) پهنه‌هایی که حفظ وضعیت موجود آنها مطلوب است (مانند بافت‌های مسکونی مناسب، بافت‌های روستایی، مراکز تجاری، نواحی صنعتی و سایت‌های تأسیسات عمومی)

۹) پهنه‌هایی که نیازمند بهسازی یا نوسازی هستند (مانند بافت‌های فرسوده، نواحی پرتراکم، مناطق آلوده، محدوده‌های فاقد زیرساخت مناسب یا دارای کاهش کیفیت محیطی و لذت بخشی و جذابیت محیطی یا آمینیتی)

اراضی پروژه‌محور

۱۰) اراضی اختصاص‌یافته به احداث تأسیسات عمومی (مانند خیابان، راه‌آهن، ایستگاه، بندر، تأسیسات انرژی و آب، مراکز آموزشی و فرهنگی)

۱۱) اراضی دارای برنامه توسعه (مانند تغییر کاربری اراضی بزرگ‌مقیاس، توسعه مجدد شهری، شهرک‌های مسکونی، توسعه فرودگاه، بندر، مراکز تفریحی و توسعه اراضی کشاورزی)



۳ تهیه طرح جامع کاربری اراضی

امروزه بیشتر شهرداری‌ها علاوه بر طرح جامع کاربری اراضی، اسنادی مانند طرح جامع فضای سبز، طرح جامع منظر، طرح جامع مسکن، طرح جامع شهرسازی و برنامه جامع حمل‌ونقل را نیز به‌صورت هم‌زمان تهیه و اجرا می‌کنند. بنابراین، طرح جامع کاربری اراضی باید با تمامی این اسناد هماهنگ باشد.

بدین منظور، اطلاعات حاصل از یازده گروه مطالعات پایه

به صورت لایه‌های مختلف اطلاعاتی روی یکدیگر قرار گرفته و بر اساس اولویت‌ها تصمیم‌گیری می‌شود (شکل ۵،۵).
در مواردی که میان لایه‌های مختلف تعارض وجود داشته باشد، تصمیم‌گیری بر اساس ترتیب زیر انجام می‌شود:
۱) حفاظت از فضاهای باز؛ حفاظت از محیط‌زیست و اراضی کشاورزی بالاترین اولویت را دارد.
۲) تعیین اراضی ذخیره توسعه شهری؛ زمین‌هایی که در حال حاضر نیازی به توسعه ندارند یا شرایط توسعه در آنها فراهم نیست، به‌عنوان اراضی ذخیره تعیین می‌شوند.
۳) حفاظت و ساماندهی بافت‌های شهری؛ اصل بر حفظ وضعیت موجود و ارتقای کیفیت محیط زندگی است و در صورت نیاز به مداخله، این پهنه‌ها با لایه اراضی پروژه‌محور تطبیق داده می‌شوند.
۴) تعیین پهنه‌های توسعه آتی؛ بر اساس پیش‌بینی نیازهای آینده شهر، اراضی مورد نیاز برای توسعه مشخص می‌شوند.
۵) جانمایی تأسیسات عمومی موجود و پیشنهادی؛ محل آنها در طرح تعیین می‌شود.
۶) تعیین اراضی پروژه‌های توسعه شهری؛ در پروژه‌هایی که هنوز جزئیات آنها تصویب نشده است، صرفاً محدوده زمین مشخص و وضعیت آن به‌عنوان اراضی ذخیره یا حفظ وضع موجود تعیین می‌شود.
۷) ایجاد هماهنگی میان لایه‌ها؛ هرچند حفاظت از فضاهای باز اولویت دارد، اما در صورت ضرورت توسعه شهری، با اتخاذ تدابیر کاهش اثرات زیست‌محیطی، پروژه‌ای جامع برای ایجاد تعادل میان توسعه و حفاظت تعریف می‌شود.
۸) ارزیابی کفایت فضاهای مورد نیاز؛ میزان نیاز به انواع کاربری‌ها و توان مالی اجرای آنها به‌صورت مستمر ارزیابی و در برنامه منعکس می‌شود.
طرح جامع کاربری اراضی معمولاً در قالب متن، جداول آماری و نقشه ارائه می‌شود.

۴ ابزارهای تحقق طرح جامع کاربری اراضی

در ژاپن، طرح جامع کاربری اراضی الزام قانونی مستقیم برای اجرا ندارد و بیشتر بیانگر سیاست‌ها و جهت‌گیری‌های توسعه است. ازاین‌رو، تحقق آن مستلزم بهره‌گیری از ابزارهای مختلف مدیریتی و حقوقی است.

سازوکار قانونی پهنه‌بندی شهری

در این سازوکار، نوع کاربری و شدت استفاده از زمین در هر پهنه مشخص می‌شود و فعالیت‌های ساختمانی بر اساس ضوابط قانونی کنترل می‌گردد. شدت بهره‌برداری از زمین (Intensity) با ابزارهایی مانند سطح اشغال، ضریب تراکم ساختمانی، حداکثر ارتفاع ساختمان و ضوابط سایه‌اندازی کنترل می‌شود.

سازوکار هدایت توسعه بافت‌های مسکونی

در بافت‌های مسکونی، با تعیین حداقل مساحت قطعات، از افزایش بیش از حد تراکم جلوگیری می‌شود. در آمریکای شمالی، مقررات تفکیک اراضی (Land Subdivision Code) حداقل مساحت قطعات یا حداکثر تعداد واحدهای مسکونی در هر هکتار را تعیین می‌کند. در ژاپن نیز از دهه ۱۹۷۰، در چارچوب طرح‌های هدایت توسعه مناطق مسکونی شهر و روستا، حداقل مساحت قطعات مسکونی تعیین شده است.

سازوکار هدایت پروژه‌های توسعه شهری

در این سازوکار، پروژه‌های توسعه شهری از نظر میزان انطباق با اهداف طرح جامع ارزیابی می‌شوند. در صورت هم‌سویی با سیاست‌های توسعه شهری، مشوق‌هایی مانند افزایش تراکم مجاز یا تسهیل مقررات (Deregulation) برای آنها در نظر گرفته می‌شود.

ارزیابی زیست‌محیطی پروژه‌های شهری

با گسترش رویکردهای مدیریت محیط‌زیست شهری، موضوعاتی مانند کاهش جزیره حرارتی، کنترل آلودگی، حفاظت منابع آب، صیانت از اکوسیستم‌ها و ارتقای شاخص آمینیتی به اولویت‌های اصلی شهرسازی تبدیل شده‌اند. ازاین‌رو، برای پروژه‌های نسبتاً بزرگ، انجام ارزیابی اثرات زیست‌محیطی پیش از اجرا (Environmental Impact Assessment) مطابق قانون الزامی است.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۶. برنامه ریزی فضای سبز و پارک

۱،۶
انسان و فضای سبز

۱. پیامی از برنامه پایه محیط‌زیست

بی‌تردید شهروندانی که در محیط انسان‌ساخت شهرها زندگی می‌کنند، همچنان بخشی از زیست‌بوم طبیعی هستند. آنان از نور خورشید و هوای پاک بهره می‌برند و در کنار گونه‌های متنوع گیاهی و جانوری، بر روی زمین‌هایی با ویژگی‌های طبیعی گوناگون زندگی می‌کنند. از این رو، بوم‌شناسی (اکولوژی) یکی از مفاهیم کلیدی برای درک نظام حاکم بر محیط‌زیست و روابط میان موجودات زنده است.

در دوره‌ای که توان مداخله انسان در طبیعت محدود بود، اکوسیستم‌های طبیعی توان حفظ تعادل خود را داشتند؛ اما در عصر معاصر، با گسترش بی‌سابقه توان توسعه و بهره‌برداری انسان، بخش‌های گسترده‌ای از زیست‌بوم‌های طبیعی تخریب شده‌اند و پیامدهای این تخریب، سلامت، ایمنی و کیفیت زندگی خود انسان را نیز با تهدیدهای جدی روبه‌رو کرده است. در کشورهای صنعتی، هم‌زمان با تشدید پیامدهای توسعه صنعتی، از دهه ۱۹۷۰ میلادی «جنبش‌های زیست‌محیطی» شکل گرفت. این جنبش‌ها بر این اصل استوار بودند که محدوده فعالیت‌های انسانی باید بر پایه درک همزیستی پایدار میان گونه‌های مختلف در یک محیط مشترک تعریف شود. امروزه نیز مسئله تخریب محیط‌زیست، دیگر تنها به کشورهای صنعتی محدود نیست و به یکی از چالش‌های جهانی، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، تبدیل شده است.

در ژاپن، در سال ۱۹۹۴ «سازمان محیط‌زیست» تأسیس شد و در «برنامه پایه محیط‌زیست» پنج اصل زیر مطرح گردید:

۱) ایجاد نظام اقتصادی مبتنی بر چرخه‌های طبیعی و با کمترین بار زیست‌محیطی؛
۲) تحقق همزیستی انسان و محیط‌زیست؛
۳) مشارکت تمامی ذی‌نفعان بر پایه تقسیم عادلانه مسئولیت‌ها؛
۴) ترویج اقدامات مشترک در زمینه حفاظت از محیط‌زیست؛
۵) گسترش همکاری‌های بین‌المللی.

در میان این اصول، اصل دوم بر اقداماتی همچون حفاظت از پهنه‌های طبیعی بکر، جنگل‌ها، اراضی کشاورزی، حریم رودخانه‌ها و سواحل، توسعه فضاهای طبیعی از طریق ایجاد بوستان‌های عمومی و خصوصی، و افزایش پوشش گیاهی در ساختمان‌های عمومی و خصوصی تأکید دارد. این سیاست‌ها برای پهنه‌های مختلف به شرح زیر پیشنهاد شده است.

مناطق کوهستانی طبیعی

ین مناطق در ساختار زیست‌بوم کشور، نقش استخوان‌بندی اکولوژیک را ایفا می‌کنند. از این رو، به‌عنوان پهنه‌های حفاظت از طبیعت بکر، عرصه‌های آموزش و تجربه طبیعت و نیز پژوهش‌های علمی، تحت ضوابط سختگیرانه حفاظت، احیا و بازسازی قرار می‌گیرند.

مناطق طبیعی روستایی

این پهنه‌ها شامل کوهستان‌ها، جنگل‌ها و اراضی کشاورزی روستایی بوده و شکل‌دهنده «مناظر روستایی» ژاپن هستند. در این مناطق، توسعه‌ای مبتنی بر همزیستی با جنگل‌های سوزنی‌برگ، شالیزارها، مزارع، دریاچه‌ها و رودخانه‌ها و بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی ترویج می‌شود.

مناطق طبیعی دشت‌ها و نواحی شهری

این پهنه‌ها روستاهای پیرامون شهرها و نواحی شهری را دربر می‌گیرند که دارای جنگل‌های کوچک، اراضی کشاورزی یا پهنه‌های آبی هستند. همچنین درختکاری‌های شهری، باغ‌ها، فضاهای سبز ساختمان‌های عمومی و خصوصی و به طور کلی لکه‌های سبز پراکنده در میان بافت‌های شهری نیز در این گروه قرار می‌گیرند. حفاظت و توسعه فضای سبز در این مناطق مورد تأکید است.

مناطق طبیعی ساحلی

ژاپن، به‌عنوان کشوری جزیره‌ای، از سواحل ارزشمند و متنوعی برخوردار است. از این رو، ایجاد تعادل میان حفاظت از زیست‌بوم‌های ساحلی و توسعه بنادر تجاری، بنادر صیادی و سواحل تفریحی، همراه با حفاظت از محیط‌های مجاور آب، از مهم‌ترین وظایف برنامه‌ریزی به شمار می‌رود.

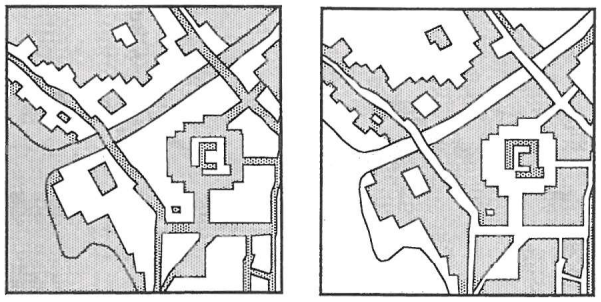
بر پایه وظایف تعیین‌شده در برنامه پایه محیط‌زیست، مسئولیت‌های برنامه‌ریزی شهری در جدول ۱-۶ جمع‌بندی شده است. این جدول نشان می‌دهد که هر یک از پهنه‌های شهری و روستایی چه نقشی در حفاظت از طبیعت، توسعه فضای سبز و ایجاد بوستان‌ها بر عهده دارند.

جدول ۱,۶ ماتریس ارتباط برنامه پایه محیط زیست و برنامه‌ریزی شهری

برنامه ریزی شهری / برنامه ریزی محیط زیست	هوا	دما	آب	خاک	انرژی	منابع	اکو سیستم	کنترل خطر
ساختار شهر و طرح جامع								
ابعاد و تراکم، تجمع و توزیع	○	○	○	○	○	○	○	●
کاربری اراضی	○	●	○	●	○	○	●	○
شهر یا روستا	●	○	●	○	○	●	●	○
شریان های بزرگ، متوسط و کوچک	○	○	○	○	○	○	○	○
سیستم حمل و نقل شهری								
ساختار شهر	○	○	○	○	●	○	○	○
سیستم حمل و نقل	○	○	○	○	●	●	○	○
سیاست مقابله با استفاده از خودروی شخصی	●	○	○	○	●	○	○	○
جایگزین‌های اجتماعی	○	○	○	○	○	○	○	○
تاسیسات شریان شهری								
سیستم آب و فاضلاب شهری	○	●	●	●	○	○	●	●
سیستم جابجایی کالا	○	○	○	○	●	●	○	○
سیستم انتقال انرژی	●	●	○	○	●	○	○	○
پهنه های سبز و بوستان‌ها								
شبکه بوستان‌ها و فضای سبز	●	●	○	●	○	○	●	●
حفاظت و نگهداری ازبیوتوپ (زی‌جا)	○	○	○	●	○	○	●	○
برنامه استفاده از زمین‌های سبز طبیعی	○	○	●	●	○	●	●	○
ساختمان و بافت شهری								
در مقیاس خرد اقلیم	○	○	○	○	○	○	○	○
تعامل بافت های شهری و ساختمانی با محیط زیست	●	○	○	●	●	○	●	○
توسعه بافت‌های شهری با استفاده تکنولوژی مناسب	○	○	○	○	○	●	○	○
تعداد ساختمان‌های قدیمی	○	○	○	○	●	●	○	○
مصالح ساختمانی و بازیافت	○	○	○	○	●	●	○	○
منظر شهری و آمینیتی (آسایش)								
تجسم بصری محیط زیست	○	○	●	○	○	○	●	○
هماهنگی میان قابلیت سکونت و محیط زیست	●	●	○	●	○	○	●	○
کنترل پروژهای توسعه								
ارزیابی های پیش‌گیرانه	○	○	○	○	○	○	○	○
مشوق های ارتقا کیفیت محیط زیست	●	○	●	●	●	●	●	●
کمک به ارتقا کیفیت شهر								
سبک زندگی	○	○	●	○	○	○	○	○
آموزش و تمرین محیط زیستی	○	○	○	●	○	●	●	○
مدیریت محیط زیست توسط جامعه محلی	○	○	○	●	○	○	●	●
خدمات دولت های محلی	●	○	●	○	○	○	○	●
مشوق های اجتماعی	●	○	●	○	●	●	●	○

راهنما: ● بزرگ ← ○ (نقش) → ○ کوچک

امکانات نقش‌ها
۱ـ هرکدام از این آیتم‌ها چه می توان کرد
۲ـ تاثیر در میان و بلند مدت، در مقیاس خرد یا کلان
۳) اقدام سطحی یا عمیق، با تاثیرگذاری سریع یا بلند مدت



نقشه بافت شهر　　نقشه فضاهای باز

الگویی از روانشناسی گشتالت با تغییر جای زمینه و نقش

شکل ۱،۶ فضای شهری از منظر فضاهای باز

شهر سازگار با محیط‌زیست (Eco-friendly City) یا شهری که بر پایه اصول حفاظت از محیط‌زیست توسعه یافته باشد، شهری است که فلسفه برنامه پایه محیط‌زیست را به‌طور کامل در نظام برنامه‌ریزی شهری خود به کار گرفته باشد. در چنین ساختاری، بوستان‌های شهری محل تلاقی زیست‌بوم انسانی و زیست‌بوم طبیعی به شمار می‌روند.

۲ مفهوم فضای باز

در راستای حفاظت از زیست‌بوم طبیعی، در نظام برنامه‌ریزی کاربری اراضی، حفاظت از پهنه‌های گسترده‌ای مانند جنگل‌ها، جنگل‌های سوزنی‌برگ، دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و اراضی کشاورزی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. یکی از ویژگی‌های جالب «برنامه پایه محیط‌زیست» آن است که امکان مقایسه تصویر سرزمین را از دو منظر، یعنی ساختار زیست‌بوم طبیعی و ساختار عملکردی شهرها، فراهم می‌کند.

فضای شهری، به طور کلی، از فضاهای ساخته‌شده و فضاهای فاقد ساختمان یا فضاهای باز تشکیل شده است. با معکوس کردن نقشه فضاهای پر و خالی، یا به تعبیر دیگر «زمینه» و «نقش» در فضای شهری (شکل ۱،۶)، می‌توان ساختار فضاهای باز را بهتر مشاهده و تحلیل کرد. برخلاف شهرهای مناطق مرکزی آسیا که به‌طور سنتی به وسیله دیوار شهر، مرز میان داخل و خارج شهر به‌روشنی مشخص شده است، در شهرهای ژاپن که الگوی توسعه آنها بیشتر به باغ‌شهرهای پراکنده شباهت دارد، چنین مرزبندی روشنی وجود ندارد. از این رو، تشخیص محدوده فضاهای باز دشوارتر است.

در چنین شرایطی، اه‌تارو سکیگوچی تعریفی ساده و در عین حال گویا از فضای باز ارائه می‌کند: «فضای باز بخشی از سطح زمین است که از آن آسمان دیده می‌شود.» در ادبیات برنامه‌ریزی شهری، این فضاها گاهی با عنوان «زمین‌های باز در دسترس عموم» یا «اراضی سبز» نیز شناخته می‌شوند.

۳ عملکرد فضای زمین سبز

محیط‌زیست طبیعی تنها به فضای سبز محدود نمی‌شود، بلکه عناصری مانند هوا، آب، خاک و دیگر مؤلفه‌های طبیعی را نیز دربر می‌گیرد. با این حال، انسان بیش از هر چیز با عناصری مانند چمنزار، درخت و جنگل ارتباط برقرار می‌کند؛ یعنی آنچه به طور کلی «فضای سبز» نامیده می‌شود. در ادامه، مهم‌ترین کارکردهای فضای سبز به ترتیب زیر بررسی می‌شوند: الف) شکل‌دهی به منظر، ب) حفاظت از محیط‌زیست طبیعی، ج) تعدیل اقلیم شهری، د) کاهش مخاطرات طبیعی، هـ) تفرج و گذران اوقات فراغت، و) فضای سبز مولد (کشاورزی).

منظر سرسبز

فضای سبز، زیبایی، آرامش و حس سرزندگی را به محیط القا می‌کند. حضور درختان، درک بهتر گذر زمان و تغییر فصل‌ها را امکان‌پذیر می‌سازد. تصویر ذهنی روستاها و باغ‌شهرها نیز عمدتاً از مزارع، باغ‌ها و جنگل‌های تولید چوب شکل می‌گیرد. فضای سبز یکی از عناصر اصلی شکل‌دهنده منظر محله‌ها است و به صورت کمربند سبز پیرامون بافت‌های شهری و مجموعه‌های ساختمانی بزرگ ایفای نقش می‌کند. حضور درختان در دید پرسپکتیو خیابان‌ها کیفیت بصری فضای شهری را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد. همچنین پهنه‌های سبز مانند بوستان‌ها، گورستان‌ها و محوطه‌های تاریخی ارزشمند، زمینه‌ای مناسب برای ارتقای کیفیت منظر شهری فراهم می‌کنند.

حفاظت از محیط‌زیست طبیعی

خاک‌برگ زیر درختان، محیط مناسبی برای رشد و زیست انواع موجودات زنده فراهم می‌کند. درختان و پوشش گیاهی امکان زندگی حشرات، پرندگان و جانوران کوچک را فراهم می‌سازند. از سوی دیگر، جنگل‌ها و درختزارها با افزایش نفوذ آب به زمین، در تغذیه سفره‌های آب زیرزمینی مؤثر بوده و در کاهش آلودگی هوا نیز نقش مهمی ایفا می‌کنند.

تعدیل اقلیم شهری

پوشش گیاهی در تصفیه هوا، کاهش آلودگی صوتی، کنترل گردوغبار و بهبود کیفیت بصری محیط نقش مؤثری دارد. همان‌گونه که در گذشته برای کاهش آثار آلودگی، استقرار منابع آلاینده در جهت مخالف بادهای غالب مورد توجه بود، امروزه نیز تلاش می‌شود با حفظ مسیر جریان هوا در شهر، از تمرکز آلاینده‌ها جلوگیری شود. همچنین حفاظت از کریدورهای باد در امتداد رودخانه‌ها و دره‌ها، به تعدیل هوای تابستان کمک می‌کند. از سوی دیگر، کاشت درختان بادشکن برای مقابله با بادهای سرد زمستانی از اصول مهم برنامه‌ریزی فضای سبز به شمار می‌رود.

مجمع‌الجزایر ژاپن به دلیل اقلیم مرطوب و بارندگی‌های موسمی، به طور طبیعی از پوشش گیاهی غنی برخوردار است. در مقابل، در مناطق خشک نیز پوشش گیاهی با کاهش اثر بادهای گرم و خشک، نقش مهمی در ایجاد محیطی قابل سکونت ایفا می‌کند. از همین رو، استفاده هم‌زمان از آب و گیاه در طراحی شهرها و باغ‌ها، یکی از اصول دیرینه برنامه‌ریزی شهری بوده است؛ چنان‌که باغ‌هایی با آب روان و چشمه‌ها، تجسمی از بهشت بر روی زمین به شمار می‌آمدند.

از سوی دیگر، بتن و آسفالت بخش عمده‌ای از انرژی خورشیدی را در طول روز جذب کرده و در شب آزاد می‌کنند. گرمای ناشی

از وسایل نقلیه و تجهیزات سرمایشی نیز به این پدیده افزوده می‌شود و دمای شهر را افزایش می‌دهد. به همین دلیل، اختلاف دمای مراکز متراکم شهری و نواحی پیرامونی دارای پوشش گیاهی، گاه به ۲ تا ۳ درجه سانتی‌گراد می‌رسد. این پدیده که در آن بخش مرکزی شهر نسبت به محیط پیرامون گرم‌تر است، «جزیره گرمایی» (Heat Island) نامیده می‌شود. در چنین شرایطی، زمین‌های سبز با پوشش گیاهی مناسب، خاک نفوذپذیر و رطوبت کافی، موجب تعدیل خرداقلیم (Microclimate) می‌شوند.

کاهش مخاطرات طبیعی

پوشش گیاهی با افزایش نفوذ آب باران در خاک، میزان رواناب سطحی را کاهش داده و در تغذیه منابع آب زیرزمینی مؤثر است. همچنین با تثبیت خاک، از رانش دامنه‌ها جلوگیری کرده و درختان بادشکن، شدت بادهای فصلی را کاهش می‌دهند. افزون بر این، فضاهای سبز عمومی در هنگام وقوع سوانح طبیعی، به‌عنوان مسیرهای امدادرسانی، محل تخلیه اضطراری و پناهگاه موقت مورد استفاده قرار می‌گیرند.

تفرجگاه‌های خارج از خانه

جنگل‌ها، دریاچه‌ها، سواحل، باغ‌ها و سایر فضاهای طبیعی، مهم‌ترین تفرجگاه‌های شهروندان به شمار می‌روند. بسیاری از بوستان‌ها، علاوه بر فضاهای ویژه استراحت و پیک‌نیک، به‌عنوان عرصه‌هایی چندمنظوره برای بازی، ورزش و فعالیت‌های اجتماعی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. این فضاها با تضمین دسترسی آزاد عموم و مدیریت و نگهداری مناسب، به‌عنوان بخشی از فضای سبز عمومی شهر ایفای نقش می‌کنند.

فضاهای سبز مولد

کارکرد اراضی کشاورزی و مراتع، امروزه تنها به تولید محصولات محدود نمی‌شود و نقش آنها در حفاظت از محیط‌زیست نیز مورد توجه قرار گرفته است. در محدوده‌های شهری، اراضی کشاورزی پیرامون شهرها بخش مهمی از محصولات تازه مورد نیاز شهروندان را تأمین می‌کنند و در سال‌های اخیر، به‌عنوان «مزرعه شهروندی» نیز مورد استفاده قرار گرفته‌اند. درهم‌تنیدگی بافت شهری و اراضی کشاورزی، به دلیل ارتقای کیفیت محیط زندگی و تقویت ارتباط شهروندان با طبیعت، رویکردی مطلوب ارزیابی می‌شود.

۴ حفاظت، احیا و ایجاد بیوتوپ (زیستگاه جانوران)

برای دستیابی به همزیستی پایدار با طبیعت، حفاظت از محیط‌زیست طبیعی ضروری است. در این زمینه، ذهن اغلب به حفاظت از فضاهای سبز معطوف می‌شود، اما تأمین زیستگاه مناسب برای جانوران، امکان تولیدمثل آنها و ایجاد کریدورهای ایمن برای جابه‌جایی گونه‌های مختلف نیز از موضوعات مهم برنامه‌ریزی محیط‌زیست به شمار می‌رود. مفهوم کلیدی در این زمینه، بیوتوپ (Biotope) است. بیوتوپ به فضای نسبتاً کوچک و همگنی گفته می‌شود که شرایط لازم برای زندگی و استراحت جانوران وحشی کوچک، از جمله حشرات، دوزیستان، پرندگان و

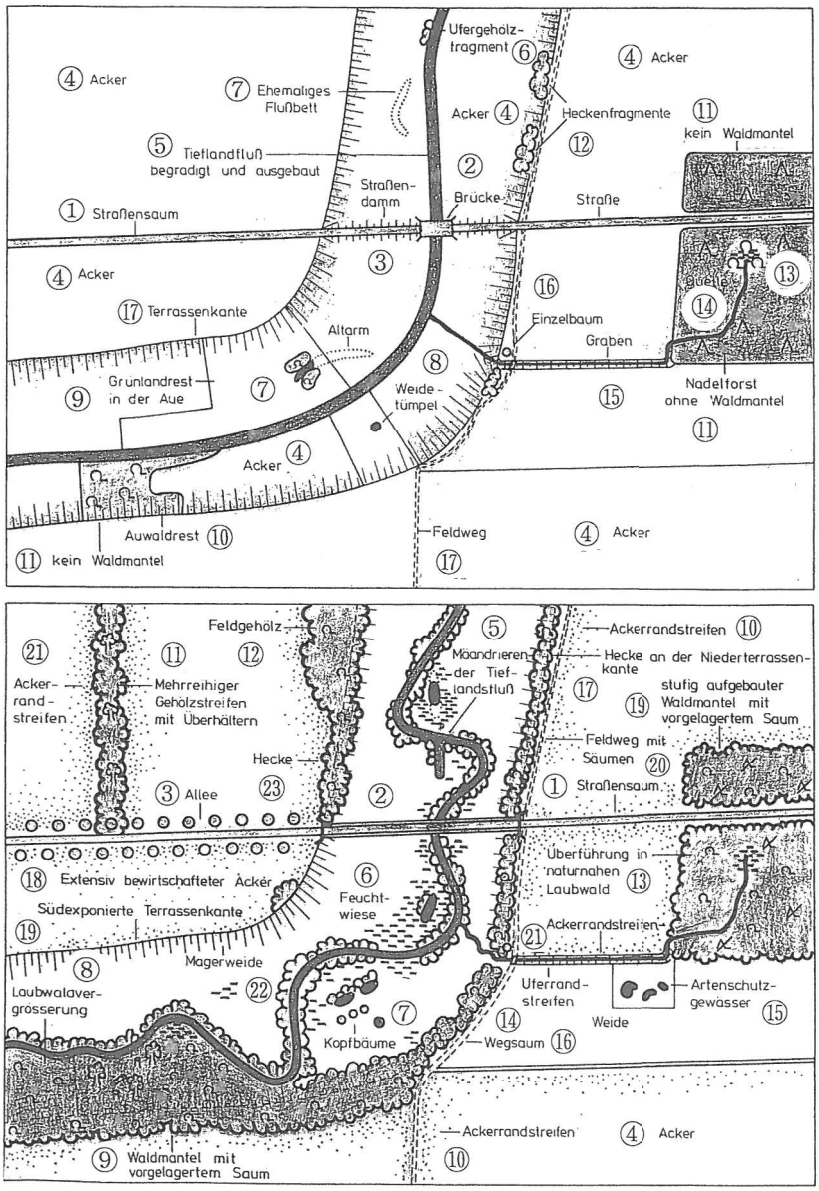
جدول ۲،۶ لیست تفکیکی بیوتوپ
(ایالت نوردراین–وستفالن سال ۱۹۹۲)

جنگل	با درختان برگریز (راش، بلوط، توسکا، توس، بز، صنوبر) و بقیه درختان برگریز (محلی و وارداتی) درختان برگ سوزنی (کاج و سرو) و دیگر درختان برگ سوزنی
جنگل‌های کوچک	جنگل‌های داخل مزارع، انواع بوته، پرچین‌های بلند و کوتاه، جنگل‌های ساحلی، درختان ردیفی یا گروهی از درختان، درختان خیابانی
زمین‌های مرطوب	زمین‌های مرطوب، زمین های که آب در آنها جمع می‌شود، دریاچه‌های تفریحی، باتلاق، نیزار و مرداب
بیابان	بیابان‌های خشک، بیابان‌های مرطوب، علفزارهای خشک اسیدی
علفزار	علفزارهای نیمه خشک یا آهکی، علفزار های دارای فلزات سنگین، چمنزار سخت
مراتع عشایری	چمنزارهای حاصلخیز، مراتع حاصلخیر، علفزارهای مرطوب، مراتع مرطوب، مراتع با خاک فقیر، چمنزارهای با خاک فقیر (خشک)، چمنزارهای آیشی یا رها شده، علفزارهای نمکی
سطوح دارای آب	دریاچه‌ها، دریاها، استخرها، مرداب‌ها، مخازن ذخیره آب، استخرهای آب فاضلاب، چشمه ها، آبشارها، رودخانه های با جریان تند، رودخانه ها کوچک، کانالهای آبی حمل بار
بیوتوپ های سخره‌ای	سخره های عمودی، سخره دریایی، تنه‌ای درخت انباشته، نخاله‌های انباشته، معادن، سخره های فرو ریخته، غارها، تونل معادن
دیگر بیوتوپ‌ها	مزارع، زمین‌های آیش، خط راه آهن، سدها، دیوارهای موج شکن، باغ، بوستان، باغهای دارای مرتع، تاکستان، قبرستان، ساختمان، سازه های سنگی، تونل، زمین بایر و ...

پستانداران را فراهم می‌کند.

در اینجا، نمونه آلمان به‌عنوان یکی از کشورهای پیشرو در این زمینه معرفی می‌شود که شامل فهرست بیوتوپ‌ها (جدول ۲،۶)، تحلیل وضعیت موجود و برنامه‌های ارتقای کیفیت آنها است (شکل ۲،۶). بر اساس این رویکرد، حفاظت از مجموعه بیوتوپ‌ها به حفاظت از کل زیست‌بوم منطقه منجر می‌شود. یکی از ویژگی‌های مهم این مدل آن است که مرز میان پهنه‌های مختلف کاربری زمین، یعنی لبه‌های متنوع و پیچیده آنها، به‌عنوان زیستگاه ارزشمند بسیاری از گونه‌های جانوری مورد توجه قرار گرفته است. در آلمان، پیش از تهیه طرح‌های شهری، پیمایش جامعی برای شناسایی بیوتوپ‌ها انجام می‌شود و نتایج آن در برنامه‌ریزی شهری منعکس می‌گردد. همچنین اجرای پروژه‌های توسعه شهری منوط به بررسی آثار آنها بر بیوتوپ‌ها است و در صورتی که اجرای پروژه‌ای موجب تخریب بیوتوپ شود، مجری موظف به پرداخت جریمه و ایجاد زیستگاهی جایگزین خواهد بود.

در ژاپن نیز، با توجه به تنوع بالای بیوتوپ‌ها و ظرفیت مناسب زیست گونه‌های جانوری، حفاظت از بیوتوپ‌ها به یکی از موضوعات رو به توسعه تبدیل شده است. در مناطق مختلف،



(بالا: نقشه تحلیل وضع موجود)

۱ـ جاده
۲ـ پل
۳ـ خاکریز کنارجاده
۴ـ مزارع
۵ـ مسیر جدید رودخانه که بصورت خط مستقیم اصلاح شده است
۶ـ گیاهان رویده بر ساحل رودخانه
۷ـ مسیر قبلی رودخانه
۸ـ چمنزارهایی که آب در آن جمع می‌شود
۹ـ فضای سبز حریم رودخانه
۱۰ـ درختان باقی مانده در ساحل رودخانه
۱۱ـ عدم وجود پوشش گیاهی سبز در بیرون
۱۲ـ درختان کوتاه پراکنده
۱۳ـ چشمه
۱۴ـ کانال فاضلاب
۱۵ـ جاده مالروی بین مزارع
۱۶ـ درختان مستقل
۱۷ـ لبه تراس

(پایین:طرح پیشنهادی)

۱ـ جداره سبز جاده
۲ـ پل از روی خاکریز
۳ـ کاشت درخ در لبه جاده
۴ـ مزارع
۵ـ اصلاح مسیر رودخانه بصورت مارپیچ
۶ـ زمین‌های مرطوب
۷ـ مسیر قبلی رودخانه
۸ـ چمنزارهایی که آب در آن جمع می‌شود
۹ـ گسترش فضای سبز با درختکاری
۱۰ـ گسترش فضای سبز با مزرعه کاری
۱۱ـ حفظ درختان موجود
۱۲ـ افزایش تراکم درختان کوتاه
۱۳ـ تغییر به جنگل درختان پهن برگ
۱۴ـ گسترش فضای سبز در ساحل
۱۵ـ برکه‌ای برای حفاظت از زیست‌بوم
۱۶ـ ایجاد فضای سبز اطراف مسیر کشاورزی
۱۷ـ فضای به هم پیوسته با استفاده از درختان کوتاه
۱۸ـ مزارعی که به آنها رسیدگی می‌شود
۱۹ـ پوشش سبز جبهه جنوبی تپه
۲۰ـ جاده مالروی دارای پوشش گیاهی
۲۱ـ لبه مزارع (سبز شده)
۲۲ـ چمن زار باریک
۲۳ـ درخت کوتاه

شکل ۲،۶ مثالی از تحلیل وضع موجود و پیشنهاد بیوتوپ (زیست بوم‌هایی که می‌خواهیم حفاظت شود) در آلمان

جدول ۳،۶ پیشنهاد انواع محیط زندگی جانوران (بیوتوپ) و پهنه‌بندی برای حفاظت و ایجاد آنها

گونه‌های مختلف بیوتوپ		
بیوتوپ جنگل	حفاظت احیا و خلق زیست بوم آن که عمدتا شمال درختان و دیگر جانوران است که از قدیم در آنها زندگی می‌کنند، به عنوان یک بیوتوپ کلی	جنگل طبیعی جنگل انسان ساخت
بیوتوپ روستایی	جنگل و مزارع کشاورزی به مرکزیت روستاها، ضمن حفظ محیط زیست سنتی آنها، تلاش با بکارگیری روش‌های مختلف برای فراهم کردن شرایط همزیستی انسان و دیگر جانوران برای تحقق «احیای زیست بوم روستایی»	جنگل روستایی شالیزار مزرعه و باغ مراتع منطقه مسکونی روستا
بیوتوپ شهر	در شهرها با ایجاد پایگاه‌هایی و از طریق شبکه سازی امکان مجاورت و همزیستی انسان و دیگر جانوران فراهم می شود.	بافت مسکونی حومه شهر، محلات تجاری، اداری، صنعتی، انبارها، بوستان‌ها زمین گلف، جاده ها، و لکه های سبز
لبه آب	سواحل دریاچه‌ها، استخرها، زمین‌های مرطوب و دریاهایی که جانوران هدف حفاظت در آنها زندگی می‌کنند.	رودخانه‌ها، کانالهای آبی کشاورزی، استخرهای ذخیره آب، زمین های مرطب، ساحل دریا

پهنه بندی جهت حفاظت و احیای خلاقانه	
محدوده های حفاظت شده	پارک‌های طبیعی ویژه، جنگل‌های طبیعی، زیست بوم گونه‌های تحت حفاظت
محدوده های نیمه حفاظت شده	پارک‌های طبیعی معمولی، زمین‌های عمومی
محدوده های حفاظت و ایجاد بیوتوپ سبز	تمام بوستان‌ها و زمین‌های گلف
محدوده حفاظت و ایجاد بیوتوپ های مجاور آب	دریاچه‌های که زیست بوم گونه‌های حفاظت شده هستند. استخرهای بزرگ، زمین‌های مرطوب، ساحل دریا
شبکه حافظت شده	رودخانه‌ها و کانالهای آبی که در بالا دست زیست بوم گونه‌های تحت محافظت قرار دارند.
نیمه شبکه حفاظت شده	زمین‌های مجاور دریا و رودخانه ای که جزو شبکه حفاظت شده نیستند.
محدوده احیای شهری	تمام محدوده های صنعتی و انبارها
محدوده احیای زمین بایر	معادن تامین خاک و شن و ماسه، زمین‌های حاصل از پر کردن دریا، تمام زمین‌های بایر

طرح‌های آزمایشی متعددی اجرا شده که از جمله آنها می‌توان به «برنامه بیوتوپ» و «نقشه بیوتوپ آواجی‌شیما» اشاره کرد که ۳،۶). تفاوت اصلی این الگو با نمونه آلمان در آن است که به جای تمرکز بر تک‌تک انواع بیوتوپ، پهنه‌هایی با کیفیت زیستی مشابه در مقیاسی بزرگ‌تر تعریف شده و از طریق پهنه‌بندی و ایجاد شبکه‌های زیست‌محیطی، دستیابی به اهداف حفاظتی دنبال می‌شود.

۲،۶
روش‌های برنامه ریزی بوستان و فضای سبز

۱ منابع فضای باز موجود در شهر

در شرایطی که با توسعه بافت شهری، سطح فضاهای سبز و اراضی کشاورزی در شهرها کاهش می‌یابد، برنامه‌ریزی برای حفظ و ایجاد فضاهای سبز در قالب بوستان‌ها و دیگر پهنه‌های باز ضروری است. در این رویکرد، هدف تنها حفاظت از تک‌تک بوستان‌ها یا فضاهای سبز نیست، بلکه مجموعه فضاهای سبز شهر به‌عنوان «منابع فضای باز» (Open Space Resources) به‌صورت یکپارچه ارزیابی شده و از طریق کریدورها و مسیرهای سبز به یکدیگر متصل می‌شوند. این شیوه با عنوان «سامانه فضاهای باز و بوستان‌ها» (Open Space System) شناخته می‌شود.

این رویکرد نخستین بار در اواخر قرن نوزدهم میلادی در آمریکای شمالی به کار گرفته شد و در آن، جنگل‌های حاشیه رودخانه‌ها، خیابان‌های عریض و بوستان‌های شهری در قالب یک شبکه یکپارچه سازمان‌دهی شدند. پس از جنگ جهانی دوم، در آلمان نیز قوانینی برای احیای معادن متروکه زغال‌سنگ و تبدیل آنها به فضاهای سبز به اجرا درآمد. در ژاپن نیز «طرح جامع بوستان‌ها و فضاهای سبز» که علاوه بر بوستان‌ها، تمامی سطوح سبز شهری را در بر می‌گیرد، مبنای برنامه‌ریزی و مدیریت فضای سبز شهری قرار دارد.

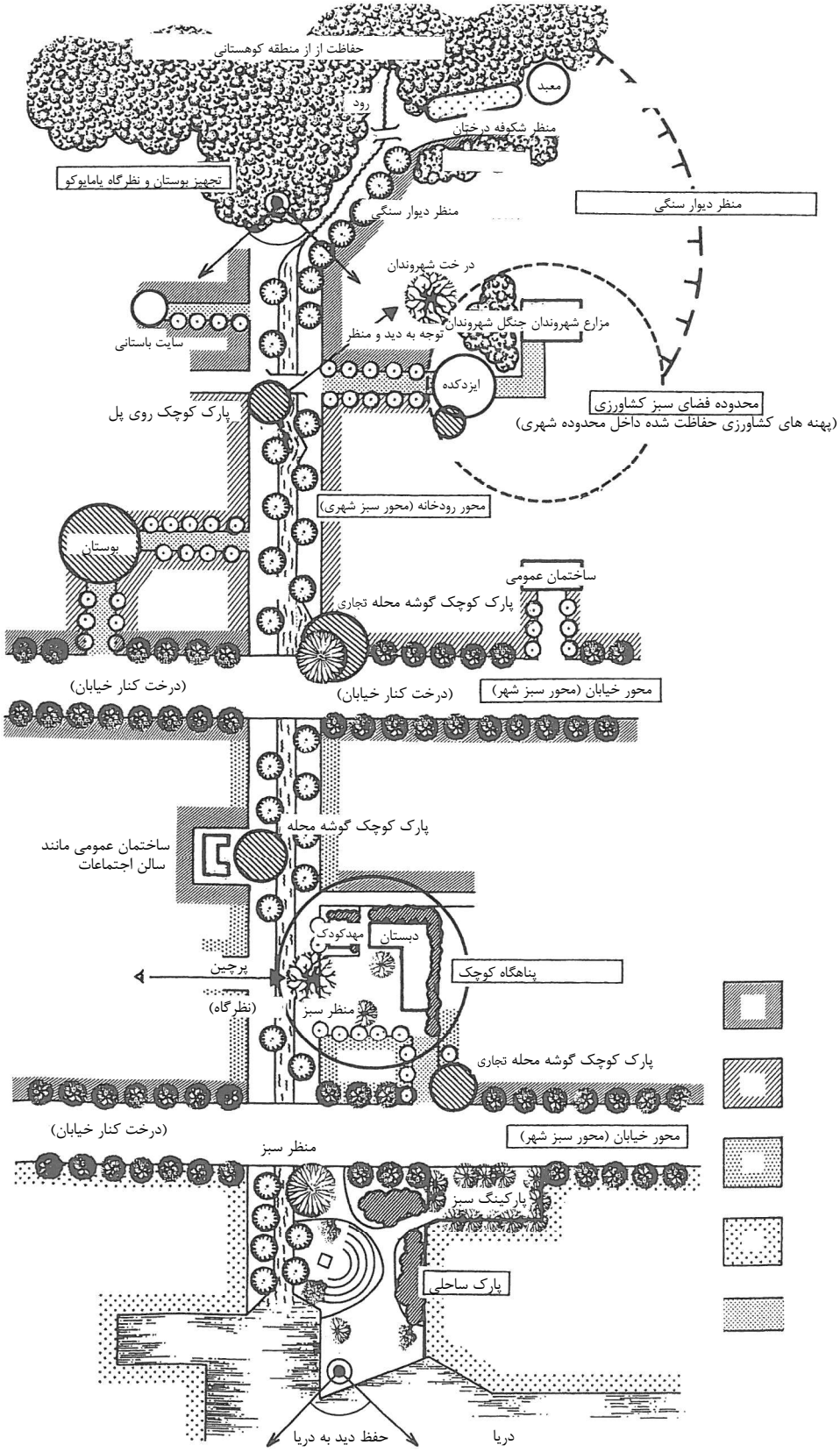
۲ تهیه نقشه منابع فضای باز

در قالب یک پیمایش، فهرست و نقشه‌ای از بوستان‌های موجود، پهنه‌های سبز پایدار، پهنه‌های سبزی که نیازمند حفاظت هستند، پهنه‌های سبزی که از بین رفته و نیاز به احیا دارند، و همچنین فضاهای سبز پراکنده تهیه می‌شود. سپس این منابع فضای سبز بر اساس مقیاس‌های مختلف فضایی دسته‌بندی و ارزیابی می‌شوند.

در مقیاس ملی

جدول ۴،۶ انواع بوستان‌های شهری

دسته بندی			محتوا
بوستان‌های اصلی	بوستان‌های محله‌ای	بوستان همسایگی	بوستان‌هایی که با هدف استفاده اهالی یک واحد همسایگی احداث می شود. با شعاع حرکتی ۲۵۰ متر و مساحت ۲۵۰۰ متر مربع
		بوستان ناحیه ای	بوستان‌هایی که با هدف استفاده اهالی یک ناحیه احداث می شود. با شعاع حرکتی ۵۰۰ متر و مساحت ۲ هکتار
		بوستان محله‌ای	بوستان‌هایی که با هدف استفاده اهالی که امکان دسترسی پیاده را دارند. با مساحت ۴ هکتار. با هدف ارتقا کیفیت زیست محیط زندگی خارج از محدوده شهری
	بوستان‌های شهری	بوستان شهری	بوستان‌هایی با هدف استراحت، بازی و ورزش تمام ساکنان شهر. مساحت میان ۱۰ تا ۵۰ هکتار
		بوستان ورزش	بوستان‌هایی که بیشتر فضای روزشی در اختیار تمام شهروندان قرا می‌دهد. مساحت از ۱۵ تا ۷۵ هکتار
بوستان های ویژه			بوستان‌های داری موضوع مشخص مانند باغ وحش، بوستان‌های تاریخیپارک منظره
بوستان‌های بزرگ مقیاس	بوستان های فرا منطقه ای		بوستان هایی برای استفاده و تفرج ساکنان بیش از یک شهر، با مساحت بیش از ۵۰ هکتار
	مجموعه شهرهای تفرجی		مناطقی با شرایط محیط طبیعی مطلوب که براساس برنامه جامع شهری با تجهیزات تفریحی تجهیز شده اند. مساحت تا ۱۰۰۰ هکتار بوستان های برنامه ریزی شهری ۵۰۰ هکتار
فضای سبز مقابله با آلودگی			فضاهای سبزی که با هدف کاهش آلودگی های هوا و صوتی، لرزه، بوهای ناهنجار، ایجاد می‌شوند.
فضای سبز شهری			فضاهای سبزی که عمدتا با هدف حفظ محیط طبیعی داخل شهر، و یا ارتقا کیفیت منظر شهر ایجاد می‌شوند با مساحت بالای ۱۰۰۰ متر مربع
خیابان‌های سبز			فضای های سبز اطراف گذرهای پیاده یا سواره ای که داخل محلات و یا در مسیرهای ارتباط دهنده میان محلات ایجاد می شود. عرض معبر میان ۱۰ تا ۲۰ متر
بوستان های شهری که دولت مرکزی احداث می‌کند.			بوستان‌هایی که دولت مرکزی برای ارائه خدمات به بیش از یک ایالت ایجاد می کند. معمولا مساحتی بیش از ۳۰۰ هکتاری دارند. بوستان‌هایی که در آنها مراسم یادبود ملی برگزار می گردد.



شکل ۳،۶ طرح مفهومی شبکه فضای سبز و گل‌کاری در مقیاس محله

در این مقیاس، سواحل پیوسته، دره‌های عمیق کوهستانی، جزایر تحت مالکیت دولت مرکزی یا مدیریت دولت‌های محلی، و همچنین مناظر طبیعی حفاظت‌شده که بر اساس قانون پارک‌های طبیعی به‌عنوان مناطق ویژه حفاظتی ثبت شده‌اند، از مهم‌ترین منابع فضای سبز به شمار می‌آیند. در مرحله بعد، مناظر کشاورزی و جنگلداری که بخشی از سیمای روزمره هر منطقه را تشکیل می‌دهند نیز اهمیت دارند. در برنامه‌ریزی شهری، حفاظت از این مناظر طبیعی و فرهنگی محلی و پاسداشت ارزش‌های آنها ضروری است.

در مقیاس شهرستان و حومه شهر

جنگل‌های طبیعی، شالیزارها و مزارع، باغ‌های میوه، مراتع، پارک‌های کشاورزی، جنگل‌های تولید چوب، دریاچه‌های ذخیره آب، حریم رودخانه‌ها، سواحل و فضاهای تفریحی آبی از مهم‌ترین منابع فضای سبز این مقیاس هستند. علاوه بر این، پارک‌های ورزشی، شهربازی‌های روباز، پیست‌های اسب‌دوانی، زمین‌های گلف و گورستان‌های سرسبز نیز بخشی از منابع فضای سبز منطقه محسوب می‌شوند.

در مقیاس شهر

در این مقیاس، بوستان مرکزی شهر، بوستان‌های محله، بوستان‌های ورزشی و درختان حاشیه خیابان‌ها از عناصر اصلی منابع فضای سبز هستند. در بسیاری از شهرها، فضاهای تاریخی مانند بوستان‌های پیرامون قلعه‌ها، محوطه‌های سبز معابد، آرامگاه‌ها، محوطه‌های تاریخی و مراکز تفرج فصلی نیز به دلیل برخورداری از پوشش گیاهی غنی، بخشی از منابع ارزشمند فضای سبز به شمار می‌آیند. علاوه بر این، باغ‌وحش‌ها، باغ‌های گیاه‌شناسی، دانشگاه‌ها و مجموعه‌های بزرگ دولتی و خصوصی نیز به واسطه فضاهای سبز گسترده خود، در این گروه قرار می‌گیرند (جدول ۴.۶).

در مقیاس همسایگی

در فضاهایی که شهروندان به‌طور روزمره با آنها سروکار دارند، علاوه بر بوستان‌های محله، زمین‌های بازی مدارس و فضاهای کوچک بازی کودکان، محوطه معابد و زیارتگاه‌ها، جنگل‌های حفاظت‌شده، حریم کانال‌های آبیاری و رودخانه‌های کوچک، زمین‌های

جدول ۵.۶ انواع بوستان‌های شهری

(سیاست کلی)

حفاظت و استفاده از «حداقل فضای سبز» (حفاظت و بهره برداری)

«فضای سبزی که توپوگرافی خلق می کند» (دریای ژاپن، حریم رودخانه، مناطق سخره ای، تپه‌ها و کوه‌ها)

« فضای سبز تاریخی» (بوستان قلعه های نظامی، باغهای سنتی، جنگل معابد، جنگل کاخها، شبکه انتقال آب سنتی)

ساخت شهرهای آکنده از فضای سبز

تجهیز بیشتر بوستان‌های شهری (در مقیاسهای همسایگی، محلی، ناحیه ای، شهری و بوستان های ورزشی)

تجهیز شبکه حمل و نقل سبز (ایجاد خیابانهای سبز، مسیرهای پیاده سبز، مسیر دوچرخه و غیره)

تقویت فضای سبز در محلات (ارتقا فضای سبز در مراکز دولتی و خصوصی، افزایش دیوارها و بام های سبز)

تقویت شبکه فضای سبز

ایجاد شبکه فضای سبز و آب

حفاظت از جنگلهای حاشیه دریای ژاپن، تجهیز فضای سبز ساحلی و حریم رودخانه‌ها

حفاظت از جنگل اطراف لکه های آبی و ساخت بیوتوپ

حفاظت از منظرهای شهری تاریخی و شبکه انتقال آب سنتی

تصویب جنگلها و فضاهای سبز واجد ارزش حفاظت

حفاظت از منظر باغ شهرها و فضای سبز و آب باغ شهرها (استفاده برای آموزش، تجربه و تفرج)

نزدیکی با فضای سبز و ترویج (تقویت نهضت گسترش فضای سبز)

ایجاد مکانیزم همکاری یک پارچه، شهروندان، بخش خصوصی و دولتی

بسترسازی برای مشارکت شهروندان (پرورش نیرو، فعالیتهای تعاملی و ...)

ترویج نهضت ترویج فضای سبز (انجمن پرورش گیاهان، اتحادیه تقویت فضای سبز شهری و ...)

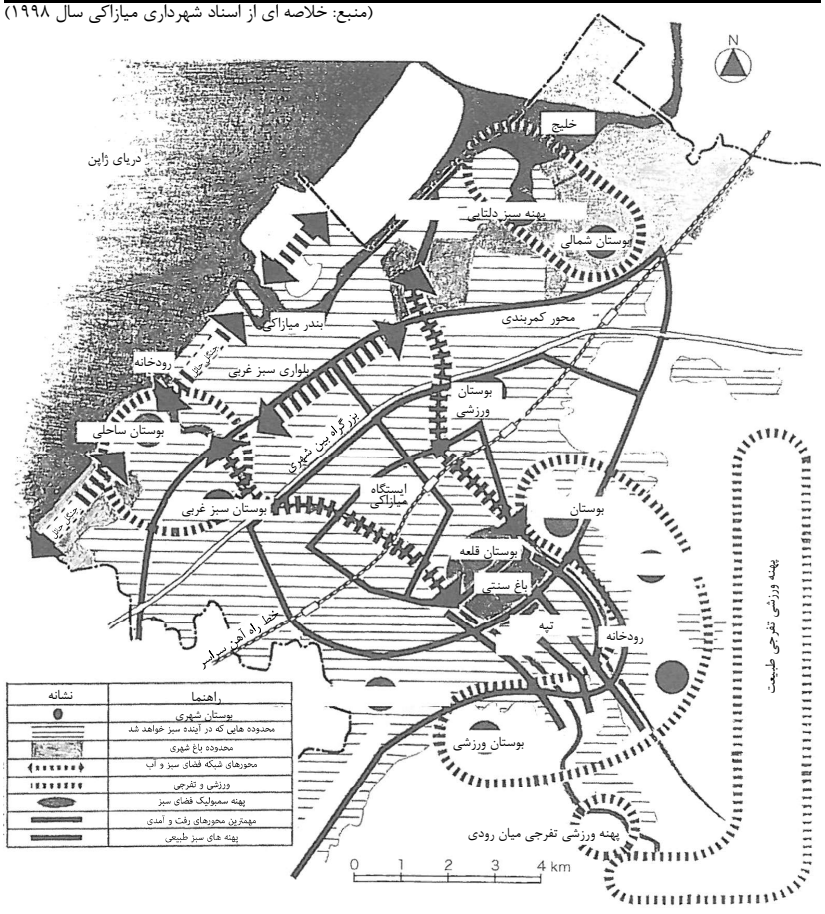
ارائه اطلاعات، پیمایش و تحقیق (اردوهای تجربی، سمینار و ...)

(اهداف برنامه در بازه زمانی ۱۹۹۶)

درصد فضای سبز ایجاد شده: درصد فضای شهری در محلات از ۲۶/۵% به بیش از ۳۰%

زیرساختهای فضای سبز از قبیل بوستان‌های شهری: مساحت سرانه هر شهروند از ۱۴/۵ متر مربع به ۲۰ متر مربع

(منبع: خلاصه ای از اسناد شهرداری میازاکی سال ۱۹۹۸)



تصویر ۴.۶ طرح جامع فضای سبز (میازاکی ۱۹۹۸) (توسط نویسنده سیاه و سفید شده است)

کشاورزی و فضاهای سبز حاشیه خیابان‌ها نیز وجود دارند. همچنین در محله‌های مسکونی کم‌ارتفاع (ویلایی) و روستاهای کشاورزی، باغچه‌ها و حیاط‌های سبز خصوصی شبکه‌ای پیوسته از فضاهای باز ایجاد می‌کنند که در مجموع، به‌عنوان یکی از ارزشمندترین منابع فضای سبز در مقیاس همسایگی قابل ارزیابی هستند.

۳ طرح جامع فضای سبز

منابع فضای سبز در نقاط مختلف شهر پراکنده‌اند و وظیفه نظام مدیریت بوستان‌ها و فضاهای سبز شهری، حفاظت، ساماندهی و تجهیز این فضاها است. از آنجا که توپوگرافی، اقلیم، منظر تاریخی و نیازهای توسعه‌ای شهرها با یکدیگر متفاوت است، لازم است در هماهنگی با برنامه مدیریت محیط‌زیست و طرح جامع کاربری اراضی، برای هر شهر متناسب با ویژگی‌های آن، نظام مدیریت فضای سبز ویژه‌ای طراحی شود (شکل ۶،۳).

در ژاپن، بر اساس قانون حفاظت از فضاهای سبز شهری (مصوب ۱۹۹۴ و اصلاح‌شده در سال ۲۰۰۱)، شهرداری‌ها موظف به تهیه «طرح جامع فضای سبز» (برنامه پایه حفاظت و توسعه فضای سبز) هستند. در عین حال، این قانون بر مشارکت فعال شهروندان، سازمان‌های مردم‌نهاد و بخش خصوصی در حفاظت، توسعه و مدیریت فضاهای سبز نیز تأکید دارد (جدول ۵،۶ و شکل ۴،۶).

۴ برنامه بوستانهای شهری

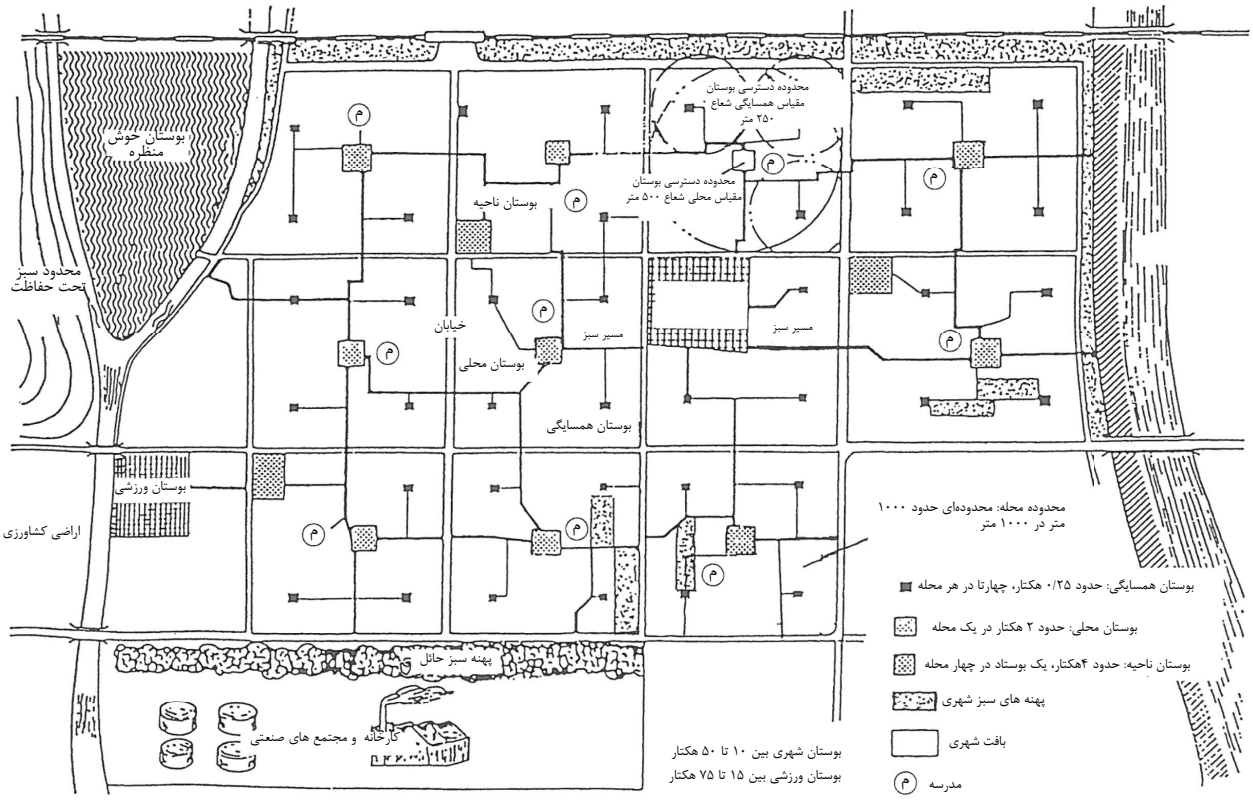
شبکه خیابان‌های سبز

از منظر شهروندان، استفاده از بوستان‌هایی که از طریق شبکه‌ای از خیابان‌ها و مسیرهای سبز به یکدیگر متصل شده‌اند، بسیار آسان‌تر و مطلوب‌تر از بوستان‌های منفرد پراکنده در سطح شهر است. تبدیل فضاهای سبز منفرد به کریدورهای سبز و در نهایت ایجاد شبکه‌ای پیوسته از فضاهای سبز، زمینه گسترش پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری را فراهم می‌کند.

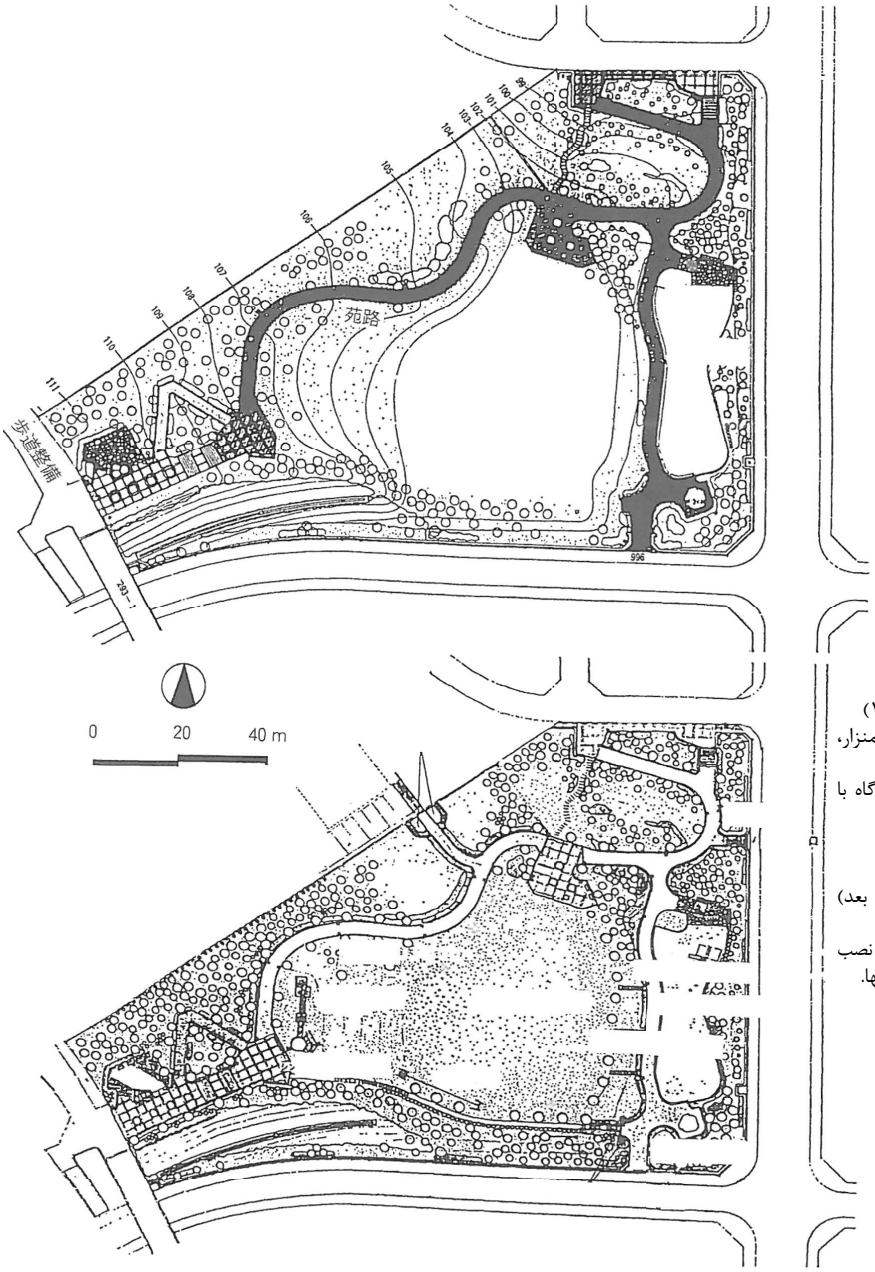
از سوی دیگر، از منظر شبکه معابر و حمل‌ونقل نیز، این ساختار احتمال عبور از پهنه‌های سبز و بهره‌مندی از مناظر طبیعی را افزایش می‌دهد و کیفیت تجربه حرکت در شهر را ارتقا می‌بخشد. علاوه بر این، شبکه‌های سبز تنها برای انسان سودمند نیستند، بلکه با ایجاد کریدورهای زیستی، امکان جابه‌جایی و گسترش قلمرو فعالیت پرندگان و سایر جانوران را نیز فراهم می‌کنند.

میدانگاهی برای تعاملات اجتماعی

بوستان‌های شهری یکی از مهم‌ترین فضاهای عمومی برای گردهمایی شهروندان، تعاملات اجتماعی و گذران اوقات فراغت در خارج از خانه هستند. تصویر ۵،۶ معیارهای مکان‌یابی و تجهیز بوستان‌های شهری را که توسط وزارت ساخت‌وساز ژاپن تدوین شده است، نشان می‌دهد. بر اساس این معیارها، بوستان‌های محلی و بوستان‌های واحد همسایگی باید به گونه‌ای جانمایی شوند که شهروندان بتوانند با پیمودن فاصله‌ای حدود ۲۵۰ تا ۵۰۰ متر به آنها دسترسی داشته باشند. در مواردی که به دلیل



تصویر ۵،۶ مدل جانمایی بوستانها (وزارت ساخت و ساز ۱۹۹۶) (توسط نویسنده سیاه و سفید شده است)



نقشه بالا:
نقشه طراحی اولیه بوستان زمان ساخت شهرک (۱۹۸۴)
باز طراحی بوستان با مشارکت شهروندان (۱۹۸۷ تا ۱۹۸۹)
موارد مداخله: آماده سازی زمین، مسیرهای بوستان، چمنزار، اسباب بازی حداقلی (بازی با شن)
مراحل طراحی: نظرسنجی، ایجاد سه طرح آلترناتیو، کارگاه با حضور شهروندان، ایجاد کارگروه اجرایی

نقشه پایین:
طراحی مرحله دوم پس از پنج سال (از سال ۱۹۸۹ به بعد)
مدیریت و نگهداری توسط شهروندان،
موارد مداخله: زمین بازی کودکان، کاشت درختان نمادین، نصب اسباب بازی چوبی، زمین بازی خردسالان، و زمین بازی آنها.

تصویر ۶،۶ مثال طراحی مشارکتی یک بوستان

(منبع: بوستان‌های شهری/ شهر جدید تاما، شرکت دولتی مسکن و شهر، نویسندگان: تاکه‌رو اوایشی، نوبوهیسا اونو مجله «فضای سبز بوستان» شماره ژانویه ۱۹۹۳)

شرایط ترافیکی یا وجود موانع، دسترسی به بوستان در این فاصله ایمن نباشد، لازم است بوستان در فاصله‌ای نزدیک‌تر احداث شود. بوستان‌های ناحیه‌ای نیز معمولاً در مجاورت مدارس ابتدایی، مراکز فرهنگی و دیگر مراکز تجمع شهروندان جانمایی می‌شوند تا علاوه بر پاسخگویی به نیازهای روزمره، در زمان وقوع سوانح و شرایط بحرانی نیز به‌عنوان فضاهای پشتیبان و محل استقرار موقت مورد استفاده قرار گیرند. میدان به عنوان یک نماد

در دوره مدرن، از زمانی که باغ کاخ‌های سلطنتی به روی شهروندان گشوده شدند، بوستان‌های مرکزی به نمادی برای شهرها تبدیل شدند. در شهرهای دارای قلعه یا دژ نظامی ژاپن، از دوره میجی به بعد به تدریج محوطه اطراف قلعه ها و باغ خانه حاکمان محلی در اختیار مردم قرار گرفت. سپس بعد از تغییر کاربری محل برگزاری نمایشگاه بین المللی، به تدریج پادگان های نظامی و کارخانه های متروکه نیز به بوستان تغییر کاربری یافتند. تنها در شهرهای جدید و پروژه های توسعه شهری بزرگ مقیاس بصورت سیستماتیک و برنامه ریزی شده بوستان های شهری تعبیه گردیده است.

طراحی بوستان

در ژاپن، در دوره مدرن، مستقل از سنت طراحی باغ‌های ژاپنی، الگوهای طراحی مبتنی بر باغ‌سازی غربی در طراحی بوستان‌های شهری رواج یافت. در این دوره، بیشتر بوستان‌های محلی به مجموعه‌ای استاندارد از تجهیزات بازی، شامل تاب، سرسره و محوطه شن‌بازی، مجهز شدند.

با این حال، در سال‌های اخیر، رویکردهای جدیدی در طراحی بوستان‌های شهری شکل گرفته است. این تحول با گسترش

جدول ۶،۶ سیاست گسترش فضای سبز شهری (منبع: برنامه دوبرابر کردن فضای سبز توکیو ۱۹۸٤)



روش‌های نوین برنامه‌ریزی، از جمله تحلیل ویژگی‌های توپوگرافی و موقعیت مکانی، و همچنین طراحی و مدیریت مشارکتی با حضور شهروندان، به‌ویژه از طریق کارگاه‌های طراحی، همراه بوده است. در این رویکرد، شهروندان به‌عنوان کاربران اصلی در فرایند طراحی مشارکت می‌کنند. از جمله ویژگی‌های این شیوه، طراحی یکپارچه بوستان با رودخانه‌ها، محوطه‌های میراث فرهنگی و مراکز اجتماعی، هماهنگی با اکوسیستم طبیعی و منظر محلی، بهره‌گیری از اصول روان‌شناسی رفتاری کودکان در طراحی فضاهای بازی، و توجه به نیازهای جامعه سالمند است (شکل ۶،۶).

۵ حفاظت فضای سبز براساس پهنه‌بندی

در مورد فضاهای سبزی که نیازمند حفاظت هستند، در نظام پهنه‌بندی ضوابط و محدودیت‌های متعددی پیش‌بینی شده است که مهم‌ترین آنها عبارت‌اند از:

۱) تعیین محدوده‌هایی که هرگونه ساخت‌وساز در آنها ممنوع است.

۲) تعیین محدوده‌هایی که در آنها رعایت عقب‌نشینی ساختمان با هدف ایجاد فضای سبز الزامی است، یا پهنه‌هایی که مالکان ملزم به حفظ یا افزایش سطح فضای سبز هستند.

۳) تعیین محدوده‌هایی که حفاظت از درختان، پوشش گیاهی، برکه‌ها و دیگر عناصر طبیعی در آنها الزامی است؛ مانند پهنه‌های حفاظت از منظر تاریخی و پهنه‌های ویژه پارک‌های ملی. همچنین، در این محدوده‌ها متناسب با شرایط توپوگرافی و ویژگی‌های زیست‌محیطی، محدودیت‌های خاصی اعمال می‌شود که در سخت‌گیرانه‌ترین حالت، حتی کاشت یا جابه‌جایی گیاهان نیز مستلزم دریافت مجوز است. افزون بر این، فعالیت‌هایی مانند خشکاندن دریا و ایجاد جزایر مصنوعی، احیای اراضی، استخراج معادن روباز و ایجاد محل‌های دفن پسماند که موجب تغییر پوشش گیاهی یا اختلال در اکوسیستم می‌شوند، تنها با اخذ مجوز از مراجع ذی‌صلاح امکان‌پذیر هستند.

۶ حفاظت و ثبت درختان و جنگلها

به‌طور سنتی، بسیاری از درختان ارزشمند و جنگل‌های کوچک مصنوعی، به‌عنوان بخشی از محوطه معابد، مرز میان روستاها یا درختان شاخص در عمارت‌های بزرگ مسکونی، توسط جامعه محلی یا مالکان آنها حفاظت و نگهداری می‌شدند. با این حال، در سال‌های اخیر این شیوه سنتی به دلایل مختلف در حال تغییر است.

برای نمونه، حتی اگر درختی ارزشمند در ملکی با مالکیت خصوصی قرار داشته باشد، با تقویت این دیدگاه که درختان کهنسال بخشی از سرمایه مشترک محله هستند، فهرستی از درختان واجد ارزش حفاظتی تهیه می‌شود. سپس با مذاکره با مالک، درخت در فهرست درختان حفاظت‌شده به ثبت می‌رسد

و توافق می‌شود که هرگونه تغییر در وضعیت آن، تنها پس از هماهنگی با شهرداری انجام گیرد. در مقابل، به‌منظور جبران بخشی از هزینه‌های نگهداری، مشوق‌هایی مانند تخفیف در مالیات بر دارایی برای مالک در نظر گرفته می‌شود (جدول ۶,۶).

۷ هدایت پروژه های توسعه شهری

شهرداری ها در کلیه پروژه های شهری مانند، بهسازی رودخانه‌ها، تجهیز معابر، ساخت زیرساخت‌های شهری و ...، از مجریان می‌خواهند که فضاهایی را بعنوان بوستان شهری اختصاص دهند.

۸ تشویق به گسترش فضای سبز

تنظیم سازوکارهایی در جهت حمایت از شهروندان عادی و بخش خصوصی تا دیوار محوطه ساختمان ها را سبز کنند، یا در فضای عمومی گیاه و درخت بکارند. در چنین مواردی شهرداری ها می توانند با ارائه اطلاعات یا آموزش از یک طرف و در اختیار قرار دادن ابزار و یا سرمایه لازم به این فعالیت کمک کنند.

(یاداشت) این فصل با همکاری دکتر تورو ناکایاما (دانشیار دانشگاه دخترانه نارا سال ۱۹۹۶) نگاشته شده است.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۷. برنامه ریزی حمل و نقل شهری و زیرساخت‌ها

۱,۷. نقش برنامه‌ریزی حمل‌ونقل در توسعه شهری

جامعه معاصر، بیش از هر دوره دیگری، تحت تأثیر شبکه‌ای پیچیده و گسترده از نظام‌های حمل‌ونقل و ارتباطات قرار دارد. فضاهای اداری، صنعتی و تجاری در پهنه‌ای وسیع به یکدیگر پیوند یافته‌اند و از سوی دیگر، در زندگی روزمره نیز کارکردهایی همچون سکونت، اشتغال، آموزش، خدمات رفاهی و درمانی، فعالیت‌های فرهنگی و خرید، از یکدیگر تفکیک شده و در سطح شهر پراکنده شده‌اند. در چنین شرایطی، تنها به واسطه وجود شبکه‌های حمل‌ونقل (برای جابه‌جایی انسان و کالا) و شبکه‌های ارتباطی است که امکان شکل‌گیری فعالیت‌های اقتصادی و زندگی روزمره‌ای متنوع، کارآمد و مطلوب فراهم می‌شود.
با این حال، جامعه معاصر برای پاسخگویی به تقاضای فزاینده حمل‌ونقل، از نظر زمان و هزینه‌های اقتصادی، نیازمند صرف منابع گسترده‌ای است. علاوه بر این، نظام‌های کنونی حمل‌ونقل پیامدهای منفی قابل‌توجهی بر محیط زیست داشته و به مصرف بالای انرژی وابسته هستند. ازاین‌رو، در فرآیند برنامه‌ریزی شهری، ضروری است که ساختار پهنه‌بندی کاربری اراضی و سازوکارهای حمل‌ونقل به صورت یکپارچه مورد بررسی قرار گیرند تا زمینه تحقق یک نظام حمل‌ونقل کارآمد، پایدار و پاسخگو به نیازهای جامعه فراهم شود.

۱ مفاهیم حمل‌ونقل شهری

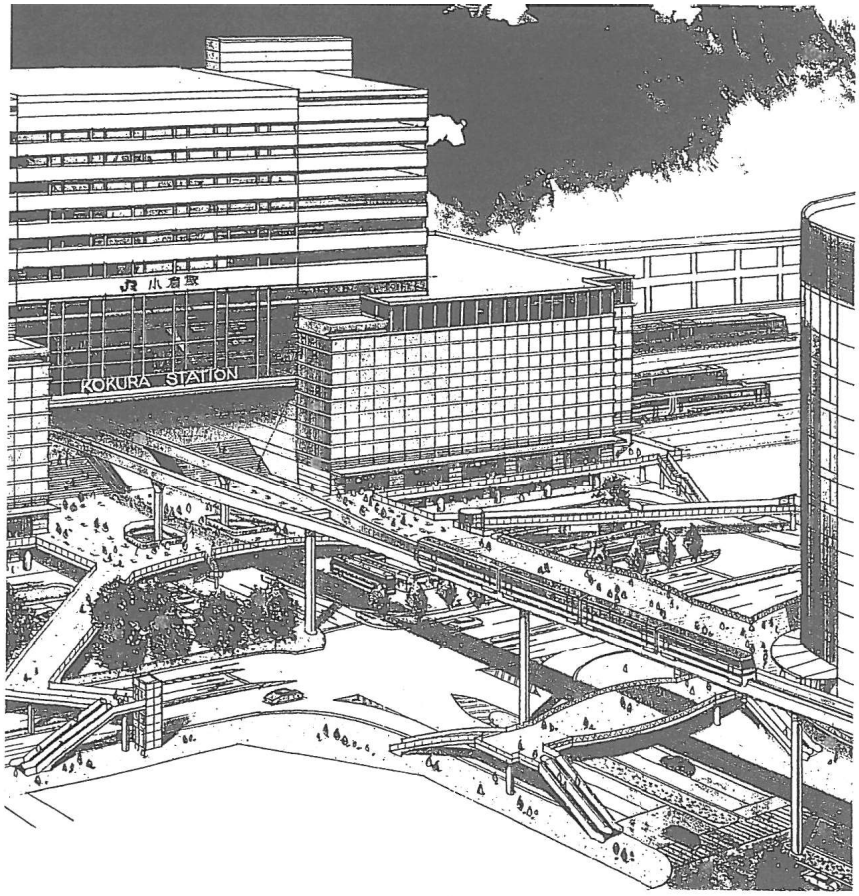
سهولت حرکت

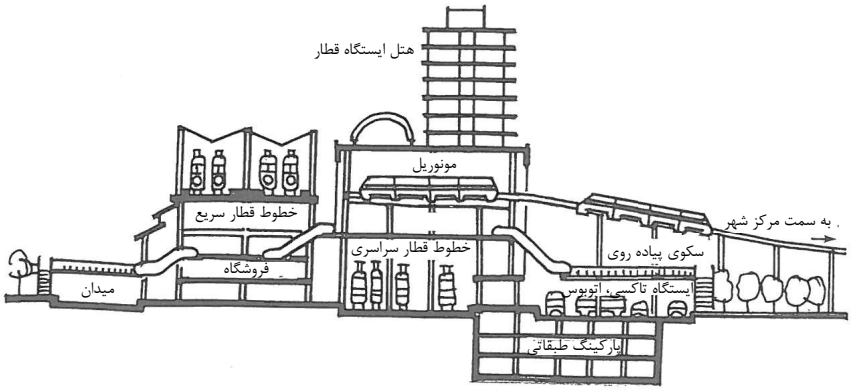
مفهوم حمل‌ونقل شهری و هدف بنیادین آن، فراهم‌کردن امکان و تسهیل تحرک (Mobility) شهروندان است. انسان به‌طور ذاتی از توانایی بالایی برای جابه‌جایی برخوردار است؛ او می‌تواند مقصد و مسیر حرکت خود را انتخاب کند، در برابر خطرات احتمالی از خود محافظت نماید و محیطی مناسب و مطلوب برای حرکت خود برگزیند. وسایل و تجهیزات متنوع حمل‌ونقل، در واقع ابزارهایی هستند که با هدف تقویت، تسهیل و گسترش این قابلیت انسانی توسعه یافته‌اند.
از سوی دیگر، از آنجا که وسایل حمل‌ونقل به‌صورت مستقل و خودکار قادر به تعیین مقصد و مسیر حرکت نیستند، لازم است مقصد، مسیر و نحوه جابه‌جایی آن‌ها توسط یک نظام سازمان‌یافته مشخص شود. این مجموعه سازوکارها، همان سیستم حمل‌ونقل را شکل می‌دهد. نظام جابه‌جایی در جوامع معاصر، متکی بر مجموعه‌ای متنوع و پیچیده از سیستم‌های حمل‌ونقل، شبکه‌های توزیع و زیرساخت‌های مرتبط است که در تعامل با یکدیگر امکان جابه‌جایی انسان، کالا و اطلاعات را در مقیاس‌های مختلف فراهم می‌کنند.**تامین خدمات حمل‌ونقل** با تفکیک گسترده فعالیت‌ها در جامعه، شرکت‌هایی خدماتی که به نمایندگی، حرکت و حمل کالا را انجام دهد مانند، تاکسیرانی، اتوبوسرانی، راه‌آهن، باربری افزایش یافته‌اند.

توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل

هر یک از وسایل نقلیه به‌صورت مستقل در سطح شهر حرکت می‌کنند و در مجموع، جریان‌های ترافیکی را شکل می‌دهند. آنچه مسیر و الگوی حرکت این جریان‌ها را تعیین می‌کند، زیرساخت‌های حمل‌ونقل است. مسیرهای پیاده، راه‌های سواره‌رو، خطوط راه‌آهن و سایر سامانه‌های نوین حمل‌ونقل، شبکه‌ای از مسیرهای جابه‌جایی را تشکیل می‌دهند. نقاط تلاقی و اتصال این مسیرها نیز به‌عنوان گره‌های شبکه (Node) عمل کرده و محل استقرار فضاها و تأسیسات مرتبط با جابه‌جایی، از جمله پایانه‌های مسافری، ایستگاه‌های قطار، ایستگاه‌های اتوبوس، پارکینگ‌های خودرو و دوچرخه و سایر مراکز انتقال و تبادل سفر هستند.ند.

۲,۷.
شناخت میزان ترافیک و نیاز به حمل‌ونقل





ترمینال شهری (ایستگاه شهر کیتا کیوشو) (منبع: انجمن مونوریل ژاپن «مونوریل» شماره ۸۶ سال ۱۹۹۶)

برای تهیه برنامه حمل‌ونقل شهری، ابتدا نیاز حمل‌ونقلی افراد و کالاها شناسایی می‌شود.

۱ درک مبانی نیاز به حرکت

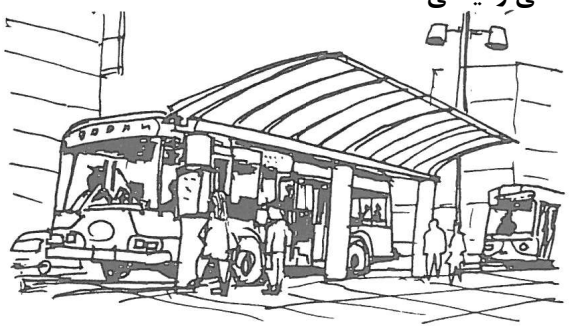
در شهرها معمولاً امکان انتخاب میان شیوه‌های مختلف جابه‌جایی، مانند خودروی شخصی، اتوبوس، راه‌آهن و سایر وسایل حمل‌ونقل وجود دارد. هنگامی که موضوع از دیدگاه مسافر (به‌عنوان متقاضی سفر) بررسی می‌شود، عوامل متعددی در انتخاب شیوه سفر تأثیرگذار هستند که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از:

زمان مورد نیاز برای رسیدن به مقصد

در سفرهای درون‌شهری، بخش عمده‌ای از مسیرها کوتاه هستند؛ ازاین‌رو، زمان سفر یکی از مهم‌ترین معیارهای انتخاب وسیله نقلیه به شمار می‌رود. این زمان صرفاً به مدت حضور در وسیله نقلیه محدود نمی‌شود، بلکه مجموعه‌ای از زمان‌های مختلف، از جمله زمان دسترسی به وسیله نقلیه (مانند فاصله تا ایستگاه یا محل توقف)، زمان انتظار برای رسیدن وسیله نقلیه، زمان انتقال میان وسایل مختلف و سایر زمان‌های مرتبط با سفر را نیز شامل می‌شود.

چنانچه زمان کل سفر از میزان زمانی که کاربر انتظار دارد فراتر رود، و در عین حال شرایط ترافیکی معابر و امکان پارک خودرو قابل قبول باشد، استفاده از خودروی شخصی ممکن است به‌عنوان راحت‌ترین گزینه جابه‌جایی تلقی شود.

راحتی و ایمنی استفاده



ایستگاه اتوبوس دارای پانل اطلاعات (توکیو)



بازگشت دوباره تراموا به شهر.
ایستگاه تراموا با محل سوار شدن با صندلی چرخدار (پرتلند)

شکل ۱,۷ طراحی محل تقاطع سیستم های حمل و نقل متفاوت

توانایی افراد مختلف در جابه‌جایی و استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل یکسان نیست. ازاین‌رو، ضروری است تمامی شیوه‌های حمل‌ونقل به‌گونه‌ای طراحی شوند که برای همه افراد، از جمله سالمندان، افراد دارای معلولیت، کودکان و زنان باردار، به‌صورت ایمن و آسان قابل استفاده باشند.
قانون حمل‌ونقل بدون مانع (مصوب سال ۲۰۰۱ در ژاپن)، استانداردها و الزامات لازم برای مناسب‌سازی وسایل نقلیه و ایستگاه‌ها را تعیین کرده است. تحقق این هدف تنها از طریق اصلاح شرایط کالبدی زیرساخت‌ها امکان‌پذیر نیست، بلکه نیازمند ارتقای آگاهی و درک کارکنان شبکه حمل‌ونقل، شهروندان و همچنین افرادی است که به کمک و حمایت دیگران نیاز دارند.
علاوه بر این، باید شرایط تعویض وسیله نقلیه تسهیل شده و فرآیند انتخاب مسیر برای کاربران خواناتر و قابل فهم‌تر شود. از آنجا که در بسیاری از سفرها استفاده از چندین وسیله نقلیه ضروری است، طراحی مناسب فضاهای اتصال و انتقال میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل، همچنین ارائه اطلاعات و نظام‌های راهنمایی مؤثر، اهمیت ویژه‌ای دارد.
در مرحله بعد، تأمین ایمنی در تمامی مراحل سفر ضروری است؛ به‌گونه‌ای که میزان خطرات احتمالی، خطاهای انسانی و احتمال وقوع تصادفات تا حد امکان کاهش یابد.

آسایش محیط حمل‌ونقل

نظام حمل‌ونقل نباید صرفاً بر افزایش ظرفیت و جابه‌جایی حداکثری تمرکز کند، بلکه باید حداقل سطحی از آسایش را برای کاربران فراهم سازد. در برخی بخش‌های شبکه راه‌آهن ژاپن، میزان تراکم مسافر در ساعات اوج، به بیش از دو برابر ظرفیت استاندارد نشسته و ایستاده می‌رسد که نشان‌دهنده شدت بالای ازدحام در این شبکه است.
افزایش ظرفیت شبکه، بهبود مدیریت تقاضای سفر و کاهش مدت زمان اوج ترافیک، از جمله راهکارهایی هستند که می‌توانند به ارتقای آسایش در سیستم حمل‌ونقل منجر شوند. البته آسایش تنها به شرایط داخل وسیله نقلیه محدود نمی‌شود، بلکه وضعیت ایستگاه‌ها، فضاهای انتظار، معابر و سایر اجزای محیط حمل‌ونقل نیز در آن نقش دارند. به بیان دیگر، باید در تمامی فضاهای مرتبط با جابه‌جایی، محیطی مطلوب و آسوده برای کاربران ایجاد شود.
همچنین عواملی مانند کیفیت منظر و چشم‌اندازی که مسافران از داخل وسیله نقلیه مشاهده می‌کنند، بخشی از تجربه محیطی سیستم حمل‌ونقل محسوب می‌شود.

دقت زمانی

از آنجا که بسیاری از فعالیت‌های شهری بر اساس برنامه‌های زمانی دقیق سازمان‌دهی می‌شوند، انتظار می‌رود خدمات حمل‌ونقل با قابلیت اطمینان و دقت زمانی بالا ارائه شوند و تا حد امکان تحت تأثیر عواملی مانند تراکم ترافیک و شرایط جوی قرار نگیرند.
به‌ویژه در شبکه‌های مبتنی بر خودرو و معابر شهری، تأخیرهای ناشی از ترافیک می‌تواند یکی از مزایای تمرکز فعالیت‌ها در شهر را به عاملی محدودکننده برای زندگی شهری تبدیل کند. یکی از پیامدهای مهم تأخیر، آثار روانی و افزایش فشار ذهنی شهروندان است. توسعه نظام‌های اطلاع‌رسانی ترافیکی و ارائه اطلاعات دقیق و به‌موقع، می‌تواند به درک بهتر شرایط سفر و کاهش اضطراب و استرس کاربران کمک کند.

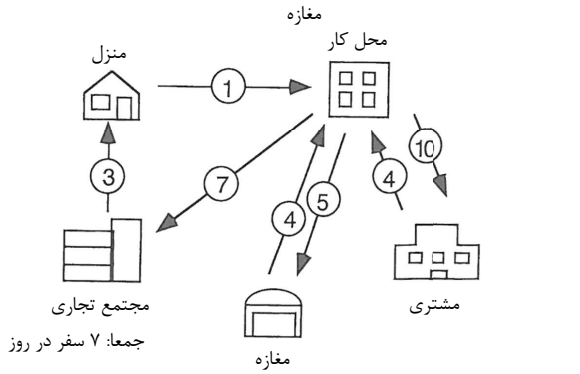
هزینه حمل‌ونقل

هزینه استفاده از حمل‌ونقل عمومی، شامل خدمات اتوبوسرانی و حمل‌ونقل ریلی، باید به‌گونه‌ای تعیین شود که تمامی شهروندان بتوانند به‌صورت روزمره از آن استفاده کنند. به عبارت دیگر، خدمات حمل‌ونقل عمومی باید از نظر اقتصادی در دسترس عموم جامعه باشد.
در مقابل، استفاده‌کنندگان از خودروی شخصی نباید تنها هزینه سوخت و عوارض جاده‌ای را در نظر بگیرند، بلکه هزینه‌های استهلاک، تعمیر و نگهداری خودرو نیز باید در محاسبات اقتصادی سفر لحاظ شود.
در جوامعی که وابستگی زیادی به خودرو وجود دارد، مانند ایالات متحده آمریکا، محدود شدن امکان جابه‌جایی افرادی که توانایی تأمین هزینه‌های مالکیت و استفاده از خودرو را ندارند، گاه به یک مسئله اجتماعی تبدیل می‌شود. ازاین‌رو، تأمین دسترسی عادلانه به امکانات جابه‌جایی، یکی از موضوعات مهم در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری به شمار می‌رود.

۲ پیمایش شرایط ترافیکی

خدمات حمل‌ونقل باید متناسب با میزان و الگوی تقاضای جابه‌جایی در جامعه ارائه شوند. ازاین‌رو، ضروری است به‌صورت

اهداف سفر در پیمایش سفر شخصی
① رفتن به محل کار
② رفتن به مدرسه
③ بازگشت به منزل
④ بازگشت به محل کار
⑤ خرید مایحتاج روزانه، درمان، انجام امور خانه
⑥ رفتن به کلاس‌های آموزشی متفرقه
⑦ تفریح و خریدهای غیر روزانه
⑧ مهمانی و معاشرت های اجتماعی
⑨ مسافرت و گردشگری
⑱〜⑩ کارهای تفرقه (جلسه، فروش، ماموریت، پیشواز، بازدید، معاینه در منزل)



شکل ۲,۷ دیاگرام سفرهای شخصی

مستمر، زمان، فاصله و هزینه مطلوب شهروندان برای سفرهای درون‌شهری، برون‌شهری و سفرهای میان شهر و پیرامون آن شناسایی و بررسی شود تا به‌عنوان مبنایی برای ارزیابی و پیش‌بینی تقاضای سفر مورد استفاده قرار گیرد. پیش‌بینی تقاضای سفر نیازمند دسترسی به اطلاعات پایه است و برای جمع‌آوری این اطلاعات، روش‌های مختلفی توسعه یافته است.

اندازه‌گیری میزان واقعی ترافیک

از طریق پایش جریان ترافیک در خیابان‌ها، شبکه اتوبوسرانی و سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی، و سپس تجمیع و تحلیل داده‌های به‌دست‌آمده، می‌توان میزان جابه‌جایی و حجم ترافیک در مسیرهای مختلف را مشخص کرد. میزان ترافیک در ساعات مختلف روز، روزهای مختلف هفته و فصل‌های گوناگون سال تغییر می‌کند؛ بنابراین، زمان انجام پیمایش باید متناسب با هدف مطالعه و شرایط مورد نظر انتخاب شود.

نظرسنجی درباره مبدا و مقصد اصلی سفرها

یکی از روش‌های متداول برای شناخت الگوی سفر، پیمایش مبدا و مقصد (OD: Origin-Destination) است. در این روش، مسیر حرکت افراد، به‌ویژه رانندگان خودرو، از مبدأ تا مقصد استخراج می‌شود. اطلاعات مورد نیاز می‌تواند از طریق پرسش مستقیم از رانندگان در سطح معابر یا با توزیع پرسشنامه و جمع‌آوری پاسخ‌ها به دست آید. تحلیل این داده‌ها امکان شناخت الگوی جریان حرکت وسایل نقلیه و نحوه توزیع سفرها در سطح شهر را فراهم می‌کند.

یکی دیگر از روش‌های مهم، پیمایش سفرهای شخصی (Person Trip Survey) است که در آن سفرهای روزانه افراد در سطح شهر ثبت و تحلیل می‌شود. برای نمونه، در یک روز معمولی از فصل پاییز، از تعدادی از شهروندان به‌صورت نمونه‌گیری تصادفی پرسیده می‌شود: «در طول روز چه سفرهایی انجام داده‌اید؟»

با استفاده از این روش می‌توان مشخص کرد که افراد در یک روز، با چه اهدافی و با استفاده از چه وسایل حمل‌ونقلی جابه‌جا می‌شوند. برای مثال، ممکن است یک شهروند صبح از خانه تا ایستگاه اتوبوس را پیاده طی کند، سپس با اتوبوس به ایستگاه راه‌آهن خارج از شهر برود و از آنجا با قطار به محل کار خود برسد. تمامی این جابه‌جایی‌ها در مجموع به‌عنوان یک سفر ثبت می‌شوند.

همچنین ممکن است همین فرد در طول روز، از محل کار خود برای شرکت در یک جلسه به محل دیگری سفر کند، سپس به محل کار بازگردد و در پایان روز، در صورت نداشتن توقف دیگری، از محل کار به خانه بازگردد. با این روش می‌توان تعداد سفرهای روزانه گروه‌های مختلف اجتماعی، مانند شاغلان و افراد خانه‌دار، را مشخص کرد (شکل ۲.۷). علاوه بر این، سفرها را می‌توان بر اساس نوع وسیله نقلیه مورد استفاده نیز دسته‌بندی و تحلیل نمود.

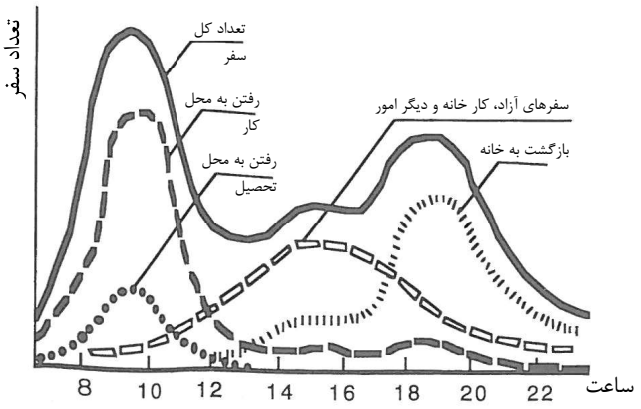
در زمینه حمل‌ونقل کالا نیز می‌توان از اطلاعات شرکت‌های حمل‌ونقل استفاده کرد و با بررسی میزان کالاهای جابه‌جا شده، مقاصد انتقال کالا و الگوی توزیع آن‌ها، به شناخت بهتری از تقاضای حمل بار دست یافت. البته جمع‌آوری این نوع اطلاعات معمولاً پیچیده‌تر بوده و نیازمند پیمایش‌های تخصصی است.

نحوه مواجهه با تغییرات تقاضای سفر در ساعات مختلف

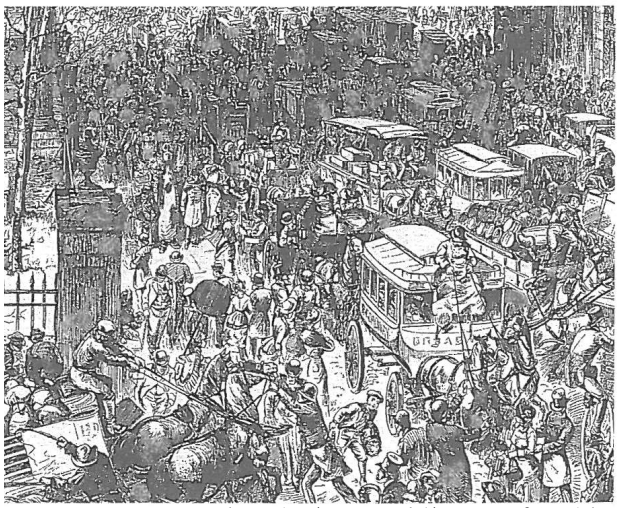
از آنجا که حجم ترافیک در ساعات مختلف شبانه‌روز یکسان نیست، اندازه‌گیری و تحلیل آن فرآیندی پیچیده است. میزان جابه‌جایی در ساعات مختلف یک روز، میان روزهای کاری هفته، روزهای تعطیل آخر هفته، تعطیلات رسمی و فصل‌های مختلف سال تغییر می‌کند. افزون بر این، عواملی مانند برگزاری نمایشگاه‌ها، جشنواره‌ها، رویدادهای شهری و دوره‌های رونق گردشگری نیز می‌توانند تأثیر قابل‌توجهی بر میزان ترافیک داشته باشند.

بنابراین، زمان انجام پیمایش و اندازه‌گیری باید متناسب با هدف مطالعه انتخاب شود. از دیدگاه مدیریت ترافیک، تأمین ظرفیت حمل‌ونقل بر اساس بیشترین میزان تقاضا در ساعات اوج، معمولاً اقدامی غیر اقتصادی و کم‌بازده است؛ زیرا بخش زیادی از ظرفیت ایجادشده در سایر ساعات بلااستفاده خواهد ماند.

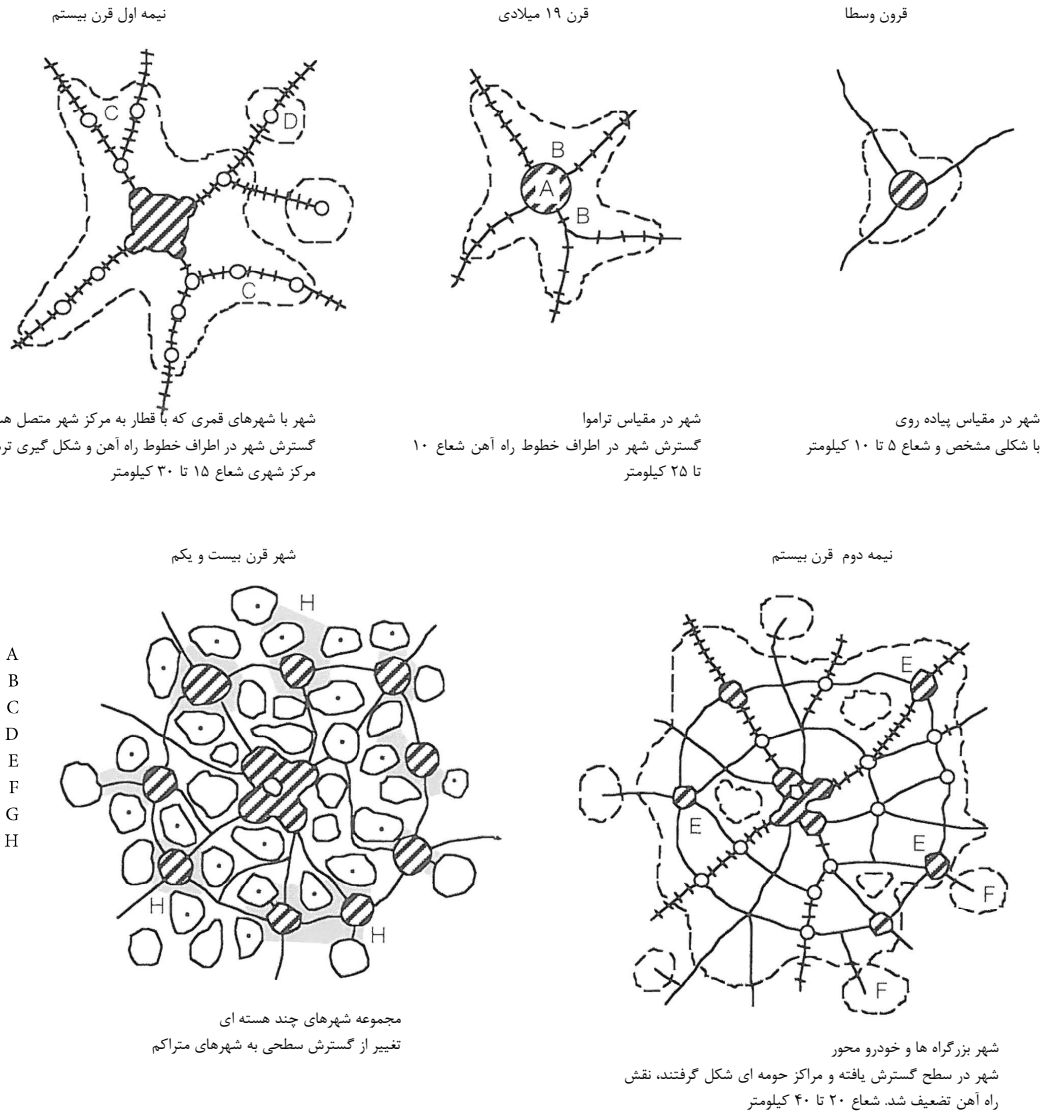
ازاین‌رو، برای کاهش شدت و مدت زمان اوج ترافیک، سیاست‌هایی مانند محدودیت ورود خودرو به برخی مناطق، تغییر زمان آغاز



شکل ۳,۷ تغییر میزان ترافیک در ساعات مختلف (یک شهر متوسط)



شکل ۴,۷ وقتی ترافیک شهر را قفل می‌کند (نیویورک ۱۸۸۳) (منبع: Library of Congress)



شهر در مقیاس پیاده روی
با شکلی مشخص و شعاع ۵ تا ۱۰ کیلومتر

شهر در مقیاس تراموا
گسترش شهر در اطراف خطوط راه آهن شعاع ۱۰
تا ۲۵ کیلومتر

شهر با شهرهای قمری که با قطار به مرکز شهر متصل هستند
گسترش شهر در اطراف خطوط راه آهن و شکل گیری ترمینال های
مرکز شهری شعاع ۱۵ تا ۳۰ کیلومتر

شهر بزرگراه ها و خودرو محور
شهر در سطح گسترش یافته و مراکز حومه ای شکل گرفتند، نقش
راه آهن تضعیف شد. شعاع ۲۰ تا ۴۰ کیلومتر

مجموعه شهرهای چند هسته ای
تغییر از گسترش سطحی به شهرهای متراکم

شکل ۵،۷ رابطه تغییر وسایل نقلیه و شکل شهر

فعالیت مراکز مختلف، تشویق به جابه‌جایی زمانی سفرها و اعمال تعرفه‌های متفاوت حمل‌ونقل در ساعات مختلف روز مورد استفاده قرار می‌گیرد (شکل ۳.۷). این اقدامات با هدف توزیع متعادل‌تر تقاضای سفر در طول زمان و افزایش بهره‌وری نظام حمل‌ونقل انجام می‌شوند.

۳،۷ برنامه‌ریزی شهری و ساختار یکپارچه حمل‌ونقل

۱ تحول تاریخی وسایل حمل‌ونقل و تأثیر آن بر ساختار شهر

وسایل نقلیه در جوامع اولیه، عمدتاً وابسته به نیروی انسانی و حیوانی، یعنی نیروی ماهیچه‌ای بودند. اختراع کشتی‌های بادبانی، کانال‌های آبی، چرخ و مسیرهای پیاده، تحولی چشمگیر در فناوری حمل‌ونقل به شمار می‌آمد و امکان جابه‌جایی گسترده‌تر انسان و کالا را فراهم کرد.

پیش از انقلاب صنعتی، استقرار صنایع عمدتاً وابسته به نزدیکی به منابع طبیعی، مانند معادن سنگ و زغال‌سنگ، یا منابع انرژی همچون نیروی آب بود. اما با ظهور موتور بخار و توسعه شبکه راه‌آهن، مکان‌یابی صنایع از مجاورت منابع اولیه فاصله گرفت و به سمت نزدیکی به مراکز تقاضا، محل‌های دارای نیروی کار کافی و مناطق دارای تمرکز فعالیت‌های مرتبط تغییر یافت. این تحول، زمینه شکل‌گیری و گسترش شهرهای صنعتی را فراهم کرد.

در گذشته، جابه‌جایی‌های درون‌شهری عمدتاً به وسایلی مانند گاری وابسته بود؛ اما توسعه حمل‌ونقل موتوری و افزایش ظرفیت جابه‌جایی، موجب کاهش اهمیت مزیت تمرکز فضایی فعالیت‌ها در شهرها شد (شکل ۴.۷). در مراحل اولیه توسعه شهری مدرن، تراموا نقشی اساسی در گسترش حومه‌ها و شکل‌گیری ساختار

فضایی شهر ایفا کرد. همچنین شبکه‌های ریلی متشکل از خطوط اختصاصی راه‌آهن، سهم مهمی در افزایش توان جابه‌جایی و توسعه ارتباطات منطقه‌ای داشتند.

از نیمه دوم دهه ۱۹۲۰، نظریه عملکردگرایی در برنامه‌ریزی شهری گسترش یافت. این دیدگاه بر این باور بود که با تفکیک فضایی عملکردهای مختلف شهری، مانند فعالیت، سکونت و تفریح، می‌توان با اتکا بر شبکه‌های حمل‌ونقل، سازمان فضایی شهر را به‌صورت کارآمد مدیریت کرد. در واقع، ساختار بسیاری از شهرهای معاصر نیز بر پایه سیستم‌های حمل‌ونقل سنگین و متوسط شکل گرفته است و با تغییر شرایط و فناوری‌های حمل‌ونقل، ساختار شهری نیز همچون یک موجود زنده، خود را با شرایط جدید تطبیق می‌دهد.

توسعه محدوده‌های شهری و گسترش شبکه‌های حمل‌ونقل ارتباطی متقابل و جدایی‌ناپذیر دارند. از یک سو، رشد شهر موجب افزایش تقاضا برای جابه‌جایی می‌شود و از سوی دیگر، توسعه شبکه حمل‌ونقل با افزایش دسترسی‌پذیری مناطق جدید، امکان گسترش بیشتر محدوده شهری را فراهم می‌کند؛ به‌گونه‌ای که کنترل توسعه افقی شهر دشوارتر می‌شود (شکل ۵.۷).

گسترش شهرهای خودرومحور که نخست از آمریکای شمالی آغاز شد، موجب توسعه گسترده حومه‌ها، کاهش جمعیت و فعالیت در مراکز سنتی شهرها و تغییر الگوی فضایی شهرها شد. این پدیده امروزه به یک روند جهانی تبدیل شده و در بسیاری از شهرها، ساختارهای سنتی شهری، الگوهای سکونت و روابط فضایی میان مرکز و پیرامون را تحت تأثیر قرار داده است.

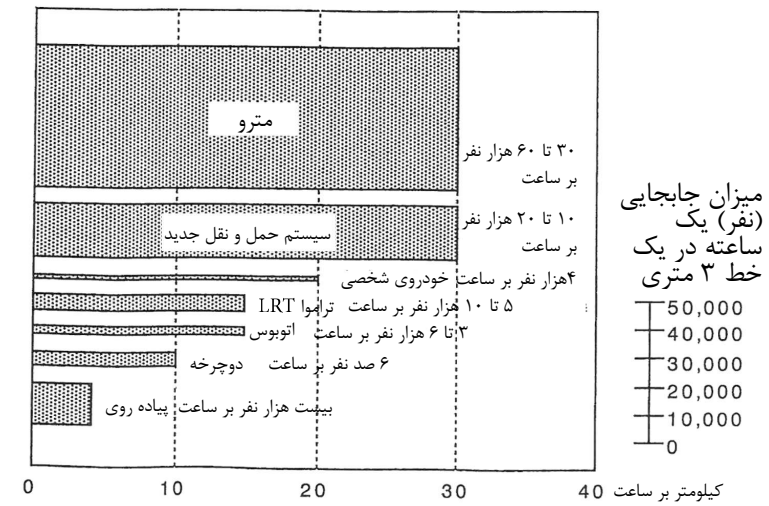
۲ آیا فناوری ارتباطات حجم ترافیک را کم خواهد کرد؟

ابزارهای فناوری ارتباطات، قابلیتی فراتر از محدودیت‌های فیزیکی فاصله ایجاد کرده‌اند. با دسترسی به اطلاعات صحیح و مناسب، می‌توان از جابه‌جایی‌های غیرضروری انسان و کالا جلوگیری کرد. با این حال، از سوی دیگر پیش‌بینی می‌شود که دسترسی به حجم گسترده و متنوع اطلاعات، موجب افزایش تمایل به معاشرت مستقیم و در نتیجه افزایش جابه‌جایی انسان و کالا شود.

برای مثال، با مدیریت اطلاعات انبار فروشگاه‌های زنجیره‌ای خرده‌فروشی، تعداد دفعات ارائه خدمات ارسال بسته‌های کوچک افزایش یافته است. در مقابل، اگر محل سکونت فرد در حومه شهر و در اطراف ایستگاه قطار حومه‌ای قرار داشته باشد و محل کار او در مرکز شهر یا در قالب یک دفتر اقماری (Satellite Office) در فاصله‌ای دورتر باشد، دیگر ضرورتی برای سفر روزانه به محل شرکت وجود نخواهد داشت و می‌توان از طریق شبکه‌های مجازی به انجام کار پرداخت (دورکاری). با این حال، از آنجا که شرکت و محل کار علاوه بر فضای فعالیت، یک انجمن (محل تجمع و تعامل اجتماعی) نیز محسوب می‌شود، مزایای تعاملات واقعی کارکنان و ارتباطات نزدیک را نمی‌توان به‌طور کامل با ارتباطات مجازی جایگزین کرد.

با پیشرفت فناوری ارتباطات، نیازها و خواسته‌های افراد متنوع‌تر و پراکنده‌تر می‌شود. ازاین‌رو، پدیده اوج ترافیک ناشی از سفرهای روزانه به محل کار، که به‌طور ناگهانی حجم زیادی از تقاضای سفر را به شبکه حمل‌ونقل تحمیل می‌کند، کاهش یافته و در مقابل، تقاضای سفرهایی که زمان شروع و پایان آن‌ها امکان برنامه‌ریزی آزادانه‌تری دارد، افزایش خواهد یافت.

در نگاه نخست، بسیاری تصور می‌کنند که فناوری ارتباطات و استفاده از خودروی شخصی سازگاری بیشتری با یکدیگر دارند؛ اما در الگوهایی مانند شهر فشرده (Compact City) می‌توان امکان انتخاب شیوه‌های جابه‌جایی بدون وابستگی به خودروی شخصی و استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را نیز بررسی کرد..



شکل ۶،۷ قدرت جابجایی مسافر در یک ساعت در وسایل نقلیه مختلف



شکل ۷،۷ دوسوم مساحت مرکز شهر به خیابان، پارکینگ، پمپ بنزین و... فضاهای مرتبط با خودروی شخصی اختصاص یافته است. (لس‌آنجلس دهه ۱۹۶۰)

۳ ارزیابی انواع ابزار حمل‌ونقل و سیستم جامع حمل‌ونقل

یکی از چالش‌های سیاست حمل‌ونقل معاصر، این است که چگونه شبکه حمل‌ونقل عمومی را در اولویت قرار دهیم و چگونه استفاده از خودروی شخصی را محدود کنیم. به جای آنکه متناسب با پیش‌بینی افزایش ترافیک، ظرفیت جریان ترافیک در شهر را افزایش دهیم، لازم است تا زندگی شهری و شاخص‌های کیفیت محیطی ارتقا یابد. با کاهش ترافیک و احساس نارضایتی ناشی از آن، مطلوبیت استفاده از سیستم حمل‌ونقل افزایش یافته و هم‌زمان با توجه به آثار زیست‌محیطی، فشار وارد بر محیط‌زیست کاهش یابد.

ارزیابی ابزارهای حمل‌ونقل

ابزارهای حمل‌ونقل را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد. دسته نخست، زیرساخت‌ها شامل خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، خطوط راه‌آهن و ... است و دسته دوم، وسایل نقلیه و سیستم مدیریت و بهره‌برداری از آن‌ها را شامل می‌شود.

ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل نیازمند سرمایه‌گذاری اولیه قابل‌توجهی است، اما پس از احداث، برای مدت طولانی قابل استفاده خواهند بود. ازاین‌رو، نیازمند نوعی برنامه‌ریزی هستیم که ضمن بهسازی سیستم حمل‌ونقل موجود، امکان توسعه و اضافه‌شدن خطوط جدید حمل‌ونقل را نیز فراهم کند. بنابراین، لازم است انواع سیستم‌های حمل‌ونقل از نظر میزان کارایی مورد ارزیابی قرار گرفته و از منظر برنامه‌ریزی شهری بررسی شوند.

ظرفیت جابجایی در عرض مسیر

مقابله با حجم بالای تقاضای سفر در شهرها، نیازمند ظرفیت بالایی برای به جریان انداختن ترافیک است. در صورت اتکا به خودروی شخصی، تأمین بزرگراه‌هایی که بتوانند پاسخگوی تقاضای سفر در ساعات اوج ترافیک باشند، تقریباً غیرممکن است؛ زیرا فضای قابل اختصاص به حمل‌ونقل محدود است.

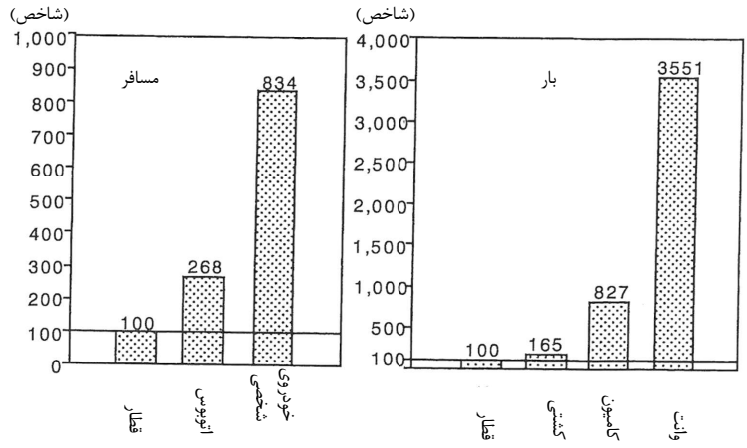
اگر ظرفیت جابه‌جایی مسافر در یک خط ترافیکی (Lane) با عرض حدود ۳ تا ۵/۳ متر را مقایسه کنیم، بدون شک شبکه راه‌آهن از بالاترین ظرفیت جابه‌جایی برخوردار است (شکل ۶.۷). پس از آن، سیستم اتوبوسرانی به‌عنوان یک شبکه حمل‌ونقل متوسط، کارایی نسبتاً مناسبی دارد. در سال‌های اخیر، مدل‌های جدید تراموا، سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی سبک (Light Rail Transit یا LRT) و سایر سیستم‌های نوین حمل‌ونقل با ظرفیت متوسط نیز به مجموعه گزینه‌های حمل‌ونقل افزوده شده‌اند و دامنه انتخاب در حال گسترش است.

وابستگی حمل‌ونقل کلانشهرها به خودروی شخصی، با توجه به وسعت مورد نیاز برای خیابان‌ها و فضاهای پارک خودرو، عملاً امکان‌پذیر نیست. در لس‌آنجلس دهه ۱۹۳۰، تحت تأثیر سرمایه‌های نفتی، شرکت راه‌آهن ورشکست شد و شهر به سمت الگوی خودرومحور حرکت کرد. در نقشه‌های دهه ۱۹۶۰، حدود دوسوم مساحت مرکز شهر به خیابان‌ها و فضاهای پارک خودرو اختصاص یافته بود. با این حال، در سال‌های اخیر این شهر نیز در حال توسعه و تجهیز سیستم حمل‌ونقل عمومی است (شکل ۷.۷).

مسئله تأمین و مدیریت سرمایه حمل‌ونقل

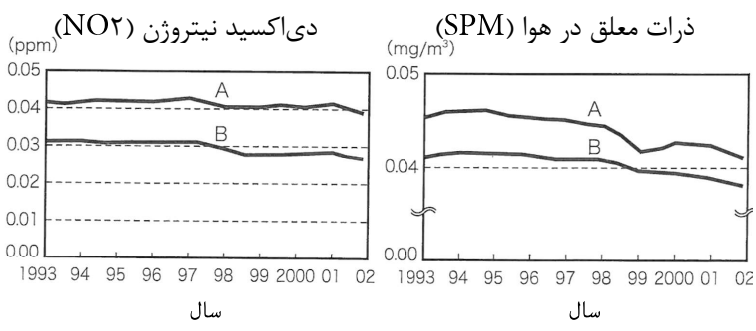
سیستم حمل‌ونقل ریلی، کارایی بالایی در جابه‌جایی مسافر دارد، اما راه‌اندازی آن نیازمند سرمایه اولیه زیادی است. هزینه‌های اصلی ایجاد این سیستم را می‌توان مانند هزینه احداث خیابان‌ها، از منابع عمومی تأمین کرد.

با این حال، در شهرهای کوچک و متوسط، ایجاد تمرکز کافی



هر نفر مسافرت با خودروی شخصی ۸ برابر هر نفر مسافرت با قطار و هر تن برابر راه آهن و ۲۲ برابر حمل با کشتی الایندگی تولید می‌کند.
توجه۱: براساس آمار وزارت حمل و نقل
توجه ۲: مسافرت هر نفر در یک کیلومتر، جابجایی هر تن بار در کیلومتر

شکل ۸,۷ (A) انتشار دی اکسید کربن براساس نوع وسیله نقلیه (راه آهن= ۱۰۰)



SPM: ذرات بسیار ریز معلق درهوا. با خطر بالا برای سلامتی

NO۲: یکی از عوامل مهم آلودگی هوا، و یکی از عوامل بارش باران اسیدی

در هر دو نمودار بالاترین عدد استاندارد محیط زیستی است. A شاخص اطراف خیابانهای اصلی و محدوده هایی که در معرض گازهای آلاینده هستند. B دیگر مناطق

شکل ۸,۷ (B) وضعیت آلودگی هوا (میانگین آلودگی سالانه)

جدول ۱،۷ راهکارهای متنوع کاهش آلایندگی محیطی با منشا خودرو شخصی

کاهش آلایندگی در منشا	کاهش آلایندگی خودروهای شخصی (تقویت مقررات در خصوص گازهای آلوده و صدا، تقویت معاینه فنی، اصلاح رانندگی) حمایت از خودروهای با آلایندگی پایین. وضع مقررات برای کنترل آلایندگی خودروهای دیزلی، مالیات بر بنزین، عوارض بزرگراهی و ....
تغییر وسایل نقلیه	راهکار حمل بار (اصلاح سیستم حمل بار، افزایش بهروری سیستم باربری، باربری اشتراکی، تغییر عادات تجاری، تشویق به استفاده از سیستم حمل بار ریلی) راهکار سفر انسان (تقویت، راه‌آهن، اتوبوس، مونوریل و سیستم‌های حمل و نقل نوین، ارتقا کیفیت خدمات حمل و نقل عمومی، اصلاح ایستگاه‌های اتوبوس، تامین پارکینگ خودرو و دوچرخه کافی، محدود کردن اجازه ورود به خودروهای شخصی در مراکز شهری، پارک سوار، اتوبوس‌های محلی)
کنترل میزان جریان ترافیک	راهکارهای روانسازی ترافیک (بهسازی، خیابان‌های اصلی و چهار راه‌ها، ایجاد تقاطع های غیر همسطح) راهکارهای کنترل ترافیک (ایجاد سیستم های اطلاعات خیابان، کنترل ترافیک خیابان، ایجاد خط ویژه اتوبوس و تراموا، چراغ راهنمای دارای اولویت) محدودیت ترافیک (محدود سازی سرعت، زمان حرکت، وسایل نقلیه سنگین، پارک حاشیه ای) ابزار های کنترل اقتصادی، مانند ایجاد عوارض استفاده از خیابان
راهکارهای محیط اطراف خیابان	محدود سازی کاربری مسکونی در اطراف مسیرهای پر رفت و آمد، تقویت عایق صوتی ساختمان‌ها، دیوار ضد صدا، پهنه سبز اطراف بزرگراه ها، انتقال شریانهای پر رفت و آمد به زیر و یا نیمه زیر زمین، محدودیتهای ترافیکی، ایجاد راه های جایگزین
راهکارهای مرتبط با ساختار شهر	ایجاد شهرهای متراکم سازگار با محیط زیست، جانمایی درست عملکردهای شهری، توسعه بافت های شهری با کاربری های متنوع و نزدیکی محل کار و سکونت، ساخت ترمینال های حمل بار

در تقاضای سفر برای حمل‌ونقل ریلی، کار ساده‌ای نیست و در کشورهای در حال توسعه نیز، با توجه به محدودیت‌های مالی دولت‌ها، تأمین سرمایه اولیه دشوار است. در چنین شرایطی، استفاده از شبکه اتوبوسرانی و تاکسی‌های اشتراکی می‌تواند جایگزین مؤثری باشد.

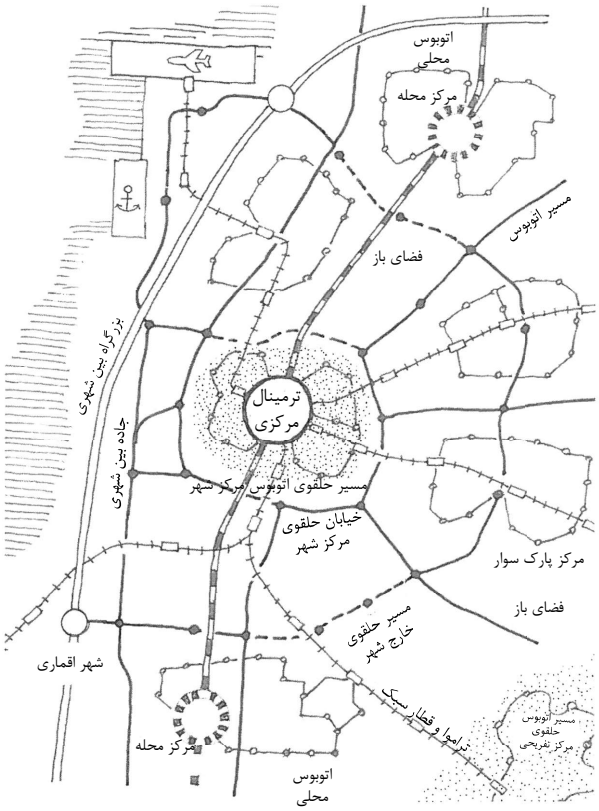
میزان تأثیر بر محیط‌زیست

اگرچه آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از صنایع در حال کاهش است، اما آلودگی‌های ناشی از خودروهای شخصی همچنان در حال افزایش است.

نخست، از نظر میزان آلودگی، مصرف انرژی و تأثیر بر گرمایش زمین، خودروی شخصی حدود ۱۰ برابر بیشتر از شبکه ریلی اثرات منفی زیست‌محیطی دارد. ازاین‌رو، تولید خودروهای کم‌آلاینده‌تر و اعمال محدودیت‌های ترافیکی در حال گسترش است (شکل ۸.۷ (B)، (A)).

دوم، سیستم‌های حمل‌ونقل علاوه بر آلودگی هوا، موجب ایجاد آلودگی صوتی و لرزشی نیز می‌شوند. اگرچه محدوده تأثیر آلودگی صوتی و لرزشی محدود است، اما در خیابان‌های باریک که ساختمان‌های مسکونی در اطراف آن قرار دارند، شکایت از آلودگی صوتی افزایش یافته است.

در مناطقی که میزان آلودگی فراتر از استانداردهای زیست‌محیطی است، اقداماتی مانند محدودکردن تردد خودروهای سنگین، تعیین ساعات مجاز تردد در شب و هدایت خودروهای سنگین به



شکل ۹،۷ مدلی از یک شهر متوسط که در آن راه آهن سبک و اتوبوس محلی به کار گرفته شده است.

مسیرهای کمربندی شهری انجام می‌شود.

از سوی دیگر، استفاده از دیوارهای عایق صوتی، ایجاد محدوده‌های حائل صوتی، محدودیت استقرار کاربری مسکونی و سیاست‌های کاربری اراضی در اطراف بزرگراه‌ها، از جمله راهکارهایی هستند که اجرای هماهنگ آن‌ها می‌تواند به کاهش آثار آلودگی کمک کند.

در شبکه حمل‌ونقل ریلی نیز، خانه‌های بسیاری در حریم خطوط راه‌آهن قرار دارند. در این موارد نیز اقداماتی مانند بهبود کیفیت قطار و زیرساخت‌ها (از جمله انتقال شبکه به زیرزمین)، نصب دیوارهای عایق صوتی و اعمال محدودیت سرعت، برای کاهش آلودگی صوتی انجام می‌شود (جدول ۱.۷).

منظر شهری

تراموا و اتوبوس در شهر، مانند یک عنصر متحرک عمل می‌کنند که همراه با عابران پیاده و مسافران، بخشی از منظر شهری را شکل می‌دهند. همچنین مسافران سیستم‌های حمل‌ونقل نیز از منظر شهری بهره‌مند می‌شوند.

در مقابل، مسیرهای طبقاتی به دلیل مقیاس غیرانسانی خود، معمولاً موجب اختلال در منظر شهری می‌شوند؛ ازاین‌رو، انتخاب مسیر و فرم آن‌ها باید با دقت و احتیاط انجام شود.

جلوگیری از سوانح ترافیکی

در میان سوانح ترافیکی، مهم‌ترین مسئله، چگونگی کاهش سوانح مرتبط با خودروهای سواری است. تعداد تصادفات منجر به مرگ

(مرگ حداکثر تا ۳۰ روز پس از حادثه) در سال ۱۹۹۵، دوازده هزار نفر بود که در سال ۲۰۰۳ به هشت هزار و هشتصد نفر کاهش یافت. با این حال، این میزان همچنان بیشتر از تعداد کشته‌شدگان زلزله کوبه (بیش از شش هزار و هفتصد نفر) است. از سوی دیگر، تعداد مجروحان از ۹۲ هزار نفر در سال ۱۹۹۵ به ۱۱۸ هزار نفر در سال ۲۰۰۳ افزایش یافته است. در این میان، میزان افراد سالمند بالای ۶۵ سال که دچار حادثه شده‌اند، بیش از ۵ تا ۱۰ برابر سایر گروه‌های سنی است.

این آمار نشان‌دهنده ضرورت تلاش همه‌جانبه برای ارتقای ایمنی فضاهای حمل‌ونقل شهری است؛ با این حال، همچنان نیازمند ایده‌های جدید در زمینه طراحی فضاهای حمل‌ونقل، انتخاب وسایل نقلیه و طراحی بافت شهری هستیم. (در خصوص بافت شهر به بخش چهارم، «طراحی بافت شهری» مراجعه شود.)

مسائل جدید برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری

نخستین نشانه‌های تغییر در رویکردهای حمل‌ونقل شهری، از نیمه دوم قرن بیستم و حدود سال ۱۹۷۰ آغاز شد؛ زمانی که دیگر امکان نادیده گرفتن آسیب‌های ناشی از رویکرد خودرومحوری وجود نداشت. در انگلستان گزارشی درباره چگونگی تطبیق خودروها با شرایط شهری منتشر شد و در کشورهای غربی نیز تجربه‌هایی در زمینه اعمال محدودیت‌های ترافیکی در پهنه‌های خاص و مراکز تجاری آغاز گردید.

در آلمان غربی، با استفاده از اختیارات برنامه‌ریزی شهری، توسعه پهنه‌های تجاری محدود شد و با بهره‌گیری از تراموا و خطوط قطار سریع، مراکز شهری جذاب با قابلیت بالای جذب مشتری ایجاد گردید.

از سال ۱۹۸۰ به بعد، شرایط جدید زیر نیز به مسائل برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری افزوده شد:

(۱) مشکلات زیست‌محیطی ناشی از خودروهای شخصی به یک مسئله مزمن تبدیل شد.

(۲) مراکز جدید تجاری و اداری نیز به خارج از شهر منتقل شدند. در نتیجه، مراکز شهری که شهروندان به آن‌ها افتخار می‌کردند، به تدریج با کاهش فعالیت و فرسودگی مواجه شدند.

(۳) تضعیف سیستم حمل‌ونقل عمومی. با تقویت رویکرد خودرومحوری، سیستم‌های قطار شهری و اتوبوسرانی که در رقابت با خودروهای شخصی قرار داشتند، به تدریج تضعیف شدند و کیفیت خدمات آن‌ها کاهش یافت.

(۴) تضمین حق جابه‌جایی و حمل‌ونقل. برای تحقق حضور عادلانه تمامی اقشار جامعه، لازم است حق حرکت و جابه‌جایی افراد تضمین شود. ازاین‌رو، شهرها باید به‌گونه‌ای بازطراحی شوند که افرادی که امکان استفاده از خودروی شخصی را ندارند یا در استفاده از آن با محدودیت مواجه هستند، نیز بتوانند در زندگی شهری مشارکت داشته باشند.

۴ طرح جامع و راهکارهای کنترل ترافیک

در ژاپن، پیش از ادغام وزارتخانه‌های ساخت‌وساز و حمل‌ونقل، مسئولیت احداث و تجهیز خیابان‌ها و میدان‌های جلوی ایستگاه‌های راه‌آهن بر عهده وزارت ساخت‌وساز بود و مسئولیت نظارت و مدیریت شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و اتوبوسرانی را وزارت حمل‌ونقل بر عهده داشت. از سوی دیگر، مدیریت و کنترل ترافیک خیابان‌ها عمدتاً در اختیار پلیس بود. ازاین‌رو، اختیارات دولت‌های محلی برای تدوین و اجرای یک سیاست یکپارچه در حوزه حمل‌ونقل و مدیریت آن بسیار محدود بود.

در نتیجه، بررسی و تصمیم‌گیری درباره موضوعاتی مانند نیاز شهروندان به انواع خدمات حمل‌ونقل، وضعیت محیط شهری، چگونگی بهره‌گیری از سرمایه‌ها و زیرساخت‌های شهری برای افزایش رفاه و رونق شهر، منابع مالی مورد نیاز برای مدیریت یک سیستم حمل‌ونقل ایمن و کارآمد، و شیوه‌های تأمین این منابع، با محدودیت و تأخیر انجام می‌شد. تا اینکه از دهه ۱۹۹۰، تلاش‌هایی برای تدوین طرح جامع حمل‌ونقل شهری آغاز شد.

مبنای این طرح بر آن بود که با تحلیل وضعیت موجود، بهترین راهکارهای ممکن ارائه شود. با این حال، مسائل شهرهای معاصر بسیار پیچیده، متنوع و گاه مبهم هستند و همانند معادله‌ای با چندین مجهول، حل آن‌ها دشوار است. ازاین‌رو، شهرهای مختلف در حال اجرای راهکارهای گوناگون و به اشتراک گذاشتن تجربیات خود هستند. همچنین مشخص شد که شبیه‌سازی محدودیت‌های ترافیکی در مدل‌های رایانه‌ای، به‌تنهایی کافی نیست و در سال‌های اخیر، توجه به راهکارهایی مانند ایجاد اتوبوس‌های محلی و بررسی قابلیت جابه‌جایی در محله‌ها با مشارکت شهروندان، افزایش یافته است.

ایجاد شبکه خدمات حمل‌ونقل و مدیریت تأسیسات در قالب یک سیستم

برای تدوین برنامه جامع حمل‌ونقل، لازم است میان طرح جامع شهری و برنامه ساختار فضایی شهر تعامل برقرار شود تا:

نخست، سیستم حمل‌ونقلی کارآمد و با بهره‌وری بالا، متناسب با نیازهای ترافیکی درون‌شهری و برون‌شهری طراحی شود.

دوم، زیرساخت‌های ترافیکی و کالبدی لازم برای روان‌سازی جریان ترافیک فراهم گردد؛

و سوم، به‌منظور کاهش حداکثری آثار زیست‌محیطی، مدیریت محیط‌زیست شهری و برنامه‌ریزی کاربری اراضی به‌صورت یکپارچه مورد توجه قرار گیرد.

برای ایجاد جریان روان ترافیک در شهر و پاسخ‌گویی به نیازهای متنوع شهروندان، به‌گونه‌ای که هر فرد بتواند به‌راحتی از هر نقطه شهر به مقصد مورد نظر خود سفر کند، وجود شبکه‌ای از وسایل حمل‌ونقل که در مسیرهای محلی نیز خدمات ارائه دهند، ضروری است. تاکسی و خودروی شخصی این قابلیت را دارند که مسافران را به‌صورت پیوسته در مسیرهای محلی و شریان‌های اصلی جابه‌جا کنند. در میان سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی نیز، قطار شهری، اتوبوس، تراموا، دوچرخه و پیاده‌روی، مجموعه‌ای از شیوه‌های جابه‌جایی هستند که با استفاده پیوسته از آن‌ها می‌توان سفر را از مبدأ تا مقصد انجام داد.

ازاین‌رو، لازم است شبکه‌ای منسجم میان پایانه‌های حمل‌ونقل، ایستگاه‌های قطار و اتوبوس، پایانه‌های تاکسی، پارکینگ‌های

خودرو و دوچرخه ایجاد شود. همچنین، برای سیستم‌های حمل‌ونقل آینده، ایجاد یک سیستم پرداخت یکپارچه که تمامی شیوه‌های حمل‌ونقل را پوشش دهد، اهمیت زیادی دارد. در حمل‌ونقل خودرویی نیز، لازم است ارتباطی سلسله‌مراتبی و پیوسته میان بزرگراه‌های شهری، خیابان‌های اصلی، معابر جمع‌کننده و دسترسی‌های محلی برقرار شود. همچنین این برنامه‌ریزی باید هماهنگی میان پارکینگ‌های بزرگ و کوچک، پایانه‌های چندمنظوره و پایانه‌های باربری را نیز تأمین کند.

اندازه و شکل شهر و شیوه‌های اصلی حمل‌ونقل

با در نظر گرفتن عواملی مانند ظرفیت جابه‌جایی، بهره‌وری استفاده از فضا، کاهش ترافیک، ایمنی سفر و کاهش آثار زیست‌محیطی، حمل‌ونقل ریلی و به‌طور کلی، سیستم‌های نوین حمل‌ونقل، مناسب‌ترین شیوه جابه‌جایی محسوب می‌شوند.

در شهرهای بزرگ، شبکه راه‌آهن سریع، استخوان‌بندی اصلی سیستم حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهد و اتوبوس، تراموا و تاکسی نقش مکمل آن را ایفا می‌کنند. در چنین شهرهایی، استفاده روزانه از خودروی شخصی برای دسترسی به محل کار، تا حد امکان محدود می‌شود.

در شهرهای متوسط و کوچک نیز، در کنار بخشی از شبکه راه‌آهن، شبکه‌ای از خطوط ویژه اتوبوس یا تراموا می‌تواند استخوان‌بندی سیستم حمل‌ونقل را شکل دهد (شکل ۹.۷).

در بافت‌های مسکونی کم‌تراکم، که تقاضای سفر در سطح گسترده‌ای پراکنده است، اتوبوس‌های سفارشی می‌توانند پاسخگوی نیازهای حمل‌ونقلی باشند. در سال‌های اخیر نیز، در مناطق روستایی ژاپن، با گسترش مالکیت خودرو، خودروی شخصی به شیوه اصلی جابه‌جایی تبدیل شده است. با این حال، حتی در چنین مناطقی نیز اتوبوس‌های سفارشی می‌توانند نیاز آن دسته از شهروندانی را که امکان استفاده از خودروی شخصی ندارند، تأمین کنند.

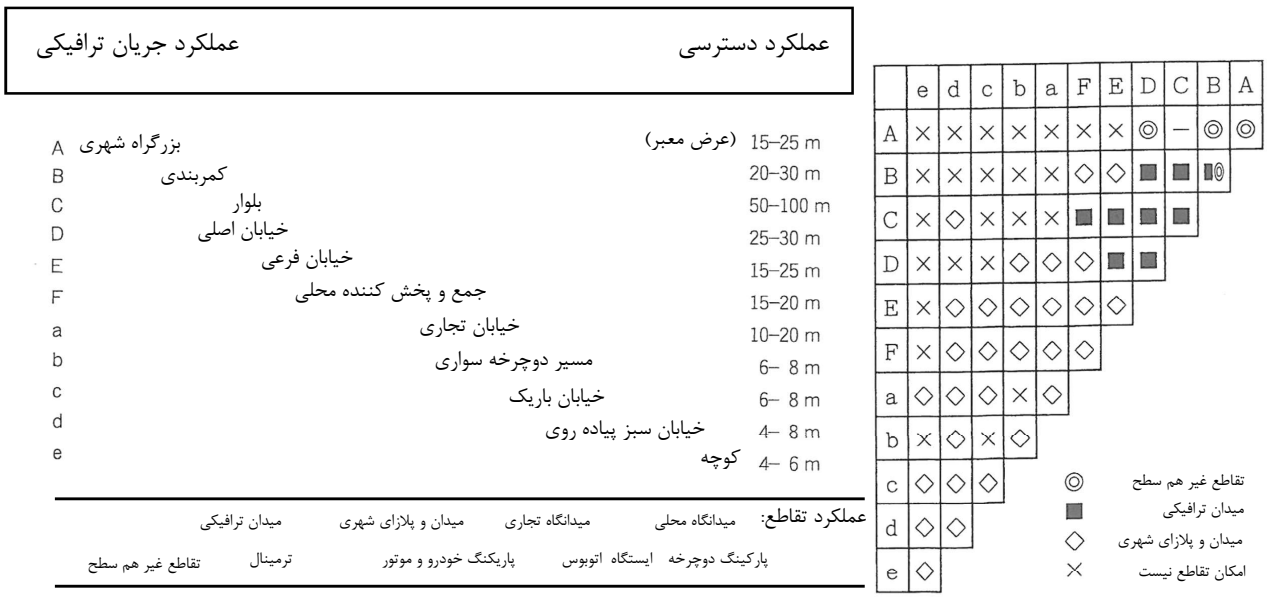
حفظ برتری حمل‌ونقل عمومی

مانند شهرهای آمریکای شمالی که به‌صورت گسترده، سطحی و کم‌تراکم توسعه یافته‌اند، تجمیع تقاضای سفر در خیابان‌ها و مسیرهای اصلی دشوار است. ازاین‌رو، شکل‌گیری یک مرکز شهری به‌عنوان محل تمرکز فعالیت‌ها به‌راحتی امکان‌پذیر نیست. در این شبکه گسترده، مراکز تجاری منفرد در امتداد جاده‌ها شکل می‌گیرند که از فضاهای پارکینگ بسیار وسیع بهره‌مند هستند. در چنین شرایطی، الگوی زندگی به‌گونه‌ای شکل می‌گیرد که گویی ادامه زندگی بدون استفاده از خودروی شخصی امکان‌پذیر نیست.

در مقابل، در اروپای غربی تلاش می‌شود ساختار شهرهای فشرده و متراکم حفظ شود. برای مثال، در آلمان، مقررات محدودکننده‌ای برای ایجاد فروشگاه‌های بزرگ در حومه شهرها وجود دارد و تمرکز اصلی بر پروژه‌های توسعه مجدد در مراکز شهری است. در این کشورها تلاش می‌شود با ایجاد دسترسی‌های راه‌آهن سریع و تراموا از طریق مسیرهای زیرزمینی، گسترش پیاده‌راه‌ها و بهسازی فضاهای شهری، رونق دوباره‌ای به مراکز شهری بخشیده شود.

آن‌ها برخلاف ژاپن که مالیات بر بنزین را عمدتاً برای توسعه شبکه خیابانی و بزرگراهی استفاده می‌کند، از این درآمدها برای تجهیز سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی و پرداخت یارانه با هدف کاهش هزینه استفاده از حمل‌ونقل عمومی بهره می‌گیرند.

از آنجا که در ژاپن پدیده خودرومحوری با تأخیر نسبت به آمریکای شمالی آغاز شد و با توسعه شبکه راه‌آهن‌های خصوصی، شبکه‌ای کارآمد از حمل‌ونقل و ساختار شهری متراکم حفظ شده است، شرایط متفاوتی ایجاد شده است. با این حال، در سال‌های اخیر، در مناطقی که از توسعه عقب مانده‌اند و سیستم



جدول ۲,۷ انواع خیابان، عملکردها و امکان تقاطع آنها با هم

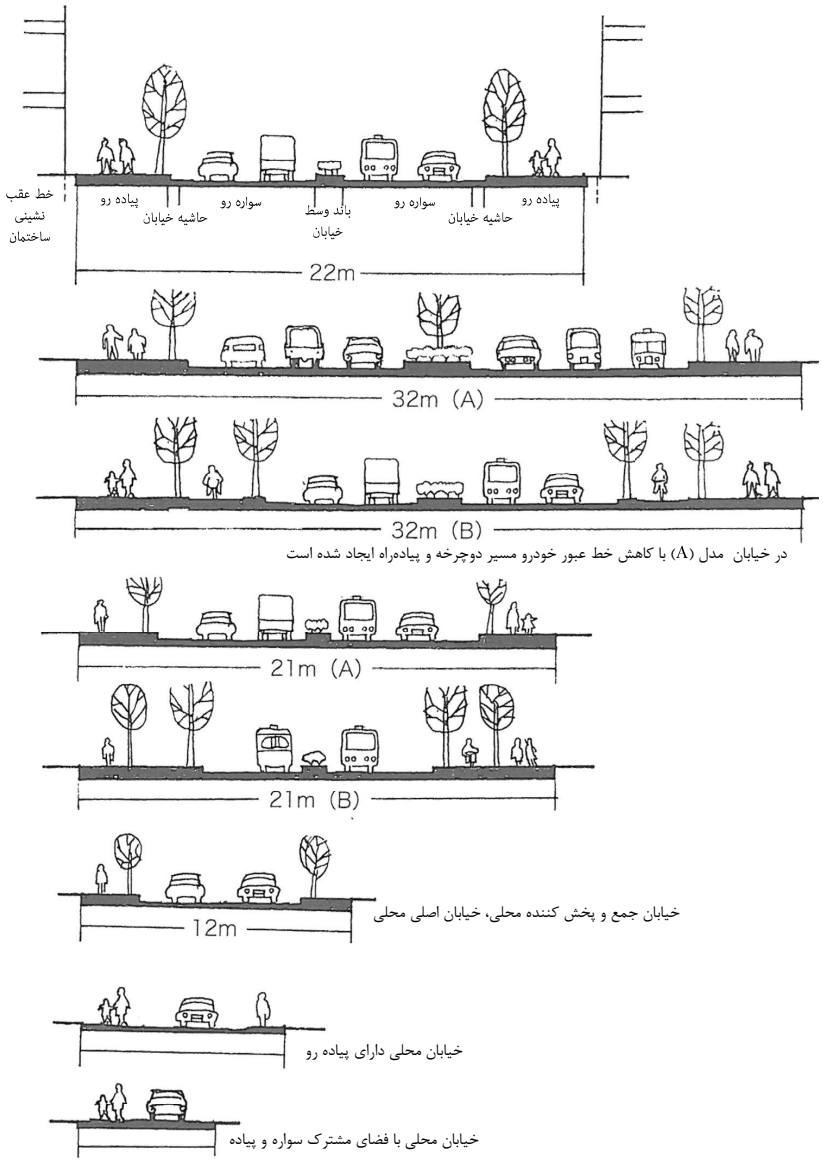
حمل‌ونقل عمومی در آن‌ها رشد کافی نداشته است، به دلیل پایین بودن کیفیت خدمات و بالا بودن هزینه حمل‌ونقل، استقبال مناسبی از حمل‌ونقل عمومی صورت نمی‌گیرد.
با توجه به روند کاهش جمعیت در آینده، مناسب است در این مناطق نیز الگوی شهرسازی فشرده مورد توجه قرار گیرد؛ الگویی که در آن فاصله میان محل سکونت و محل فعالیت کوتاه بوده و تمرکز جمعیتی به‌صورت پراکنده در سطح گسترده شهر شکل نگرفته باشد.

اتوبوس محلی

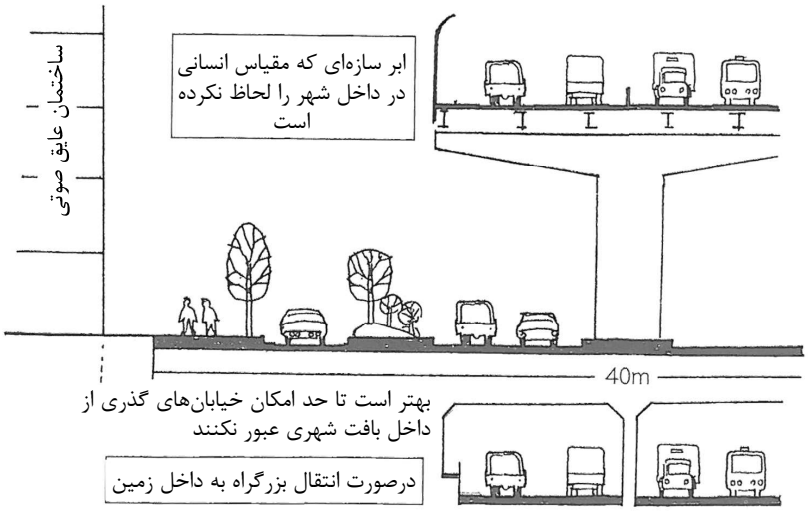
خطوط معمولی اتوبوس معمولاً از ایستگاه‌های قطار (محل تجمع) به‌صورت شعاعی به سمت حومه شهر خدمات‌رسانی می‌کنند. اما اتوبوس محلی نوعی از خدمات حمل‌ونقل است که مناطق فاقد دسترسی مناسب به سیستم حمل‌ونقل عمومی را به‌صورت حلقه‌ای به یکدیگر متصل می‌کند.
از سال ۱۹۹۸، زمانی که شهر موساشینو خط «موباس» را راه‌اندازی کرد، این نوع خدمات به‌تدریج در شهرهای مختلف توسعه یافت. فاصله میان ایستگاه‌ها حدود ۲۰۰ متر است و در این مسیرها از مینی‌بوس استفاده می‌شود.
مینی‌بوس‌ها علاوه بر خیابان‌های اصلی، وارد بافت‌های مسکونی نیز می‌شوند و میان ایستگاه قطار، شهرداری، مراکز تجاری، بیمارستان‌ها و مراکز رفاهی تردد می‌کنند. هزینه استفاده از این خدمات حدود ۱۰۰ ین است و امکان استفاده از آن برای سالمندان نیز فراهم می‌باشد.

۴,۷. شبکه راه‌ها و برنامه‌ریزی فضای خیابان‌ها

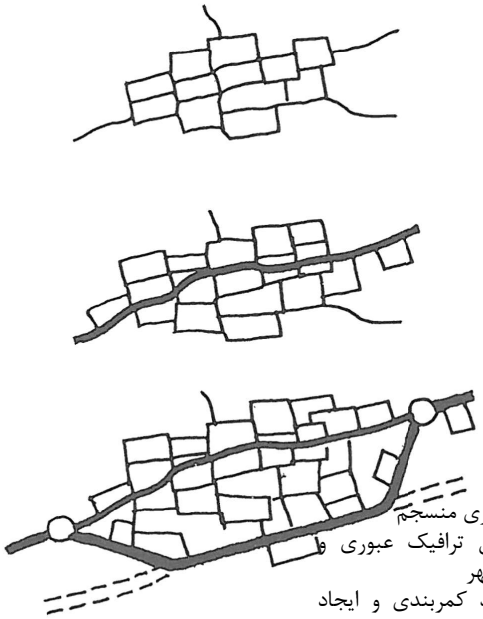
عملکرد مسیر، تنها به‌عنوان فضایی برای جریان ترافیک نیست، بلکه نقش دسترسی به کاربری‌های پیرامون و در نتیجه، فراهم‌کردن امکان شروع و پایان سفر در مقیاس محلی را نیز بر عهده دارد.
در برنامه‌ریزی شهری، به مسیرهای واقع در داخل بافت شهری، خیابان گفته می‌شود. خیابان‌ها اراضی را تفکیک کرده و بلوک‌های شهری را شکل می‌دهند. خیابان‌ها همراه با بلوک‌های شهری، یک مجموعه فضایی واحد را تشکیل داده و منظر بلوارها، خیابان‌ها و کوچه‌ها را شکل می‌دهند.



شکل ۱۰,۷ (A) مقطع معابر مندرج در برنامه ریزی شهری

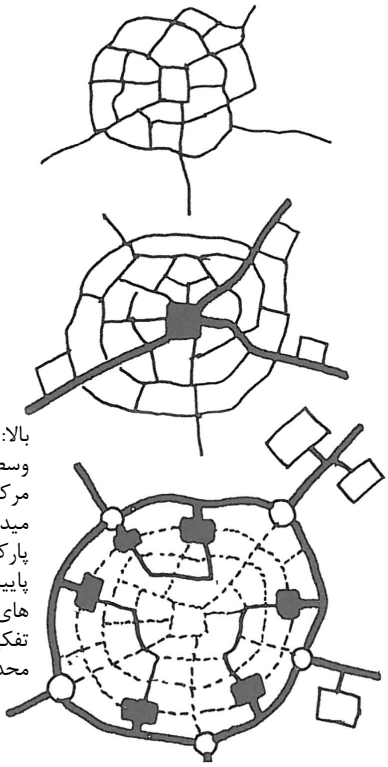


شکل ۱۰,۷ (B) مقطع خیابان عبوری در کنار بزرگراه طبقاتی



بالا: بافت شهری منسجم
وسط: افزایش ترافیک عبوری و گسست در شهر
پایین: ایجاد کمربندی و ایجاد خیابان دسترسی مرکز شهر. به تدریج کمربندی جدید نیاز است.

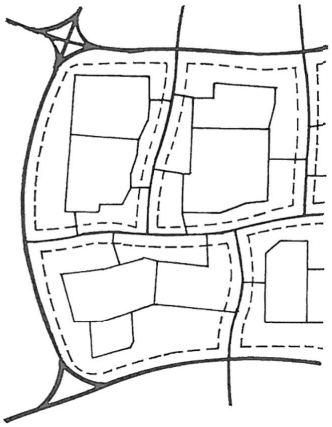
(a) ایجاد مسیر کمربندی (مثالی از ژاپن)



بالا: شهر سنتی
وسط: افزایش ترافیک مرکز شهر و تبدیل میدان شهری به پارکینگ شهری
پایین: ایجاد خیابان های حلقوی و پارکینگ، تفکیک پهنه سواره و محدوده پیاده روی

(b) ایجاد راه‌های حلقوی (نمونه ای که در شهرهای اروپایی دیده می‌شود)

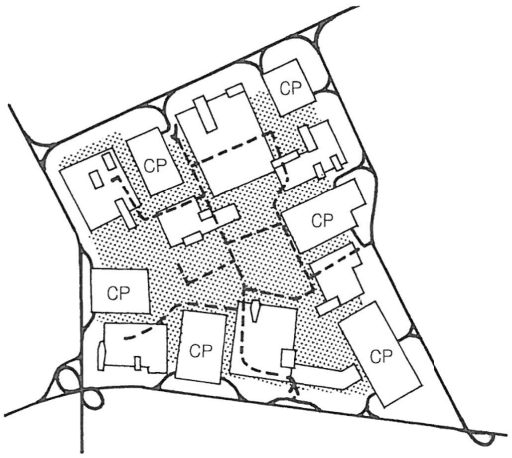
شکل ۱۱,۷ (A) الگوی ایجاد مسیر خودرو درون بافتهای سنت شهرها



خیابان‌های اصلی شهر
خیابان‌های جمع و پخش کننده محلی
خیابان‌های جمع و پخش کننده همسایگی
مرز بافت‌های مسکونی

گزارش کمیته دولتی به سوی عصر خودرو. با حذف سفرهای عبوری از داخل بافت مسکونی، کیفیت محیطی خیابان‌های شهری حفظ شده است.

(a) پیشنهاد بلوک‌بندی (گزارش بکینان انگلستان ۱۹۶۳)



خیابان‌های اصلی شهر
معابر زیرزمینی
پیاده‌راه
CP پارکینگ طبقاتی

در مقابل تخلیه بافت‌های مرکزی شهر و کاهش قیمت املاک، معمار آمریکایی ویکتور گروئن (۱۹۰۳-۸۰) تلاش کرد با توسعه مجدد مرکز تجاری به احیا شهر کمک کند. بلوکهای شهری که کاملا مسیر سواره و پیاده تفکیک شده اند.

(b) پیشنهاد ایجاد ابر بلوکها در مرکز شهر (فورت واس، آمریکا ۱۹۶۰)

شکل ۱۱,۷ (B) اصول بلوک بندی ایمن شهری

بازنگری در عملکردهای شهری
مدیریت استفاده از خودرو

محدوده پیاده روی	بلوک سلولی شهری	محدودیت دسترسی	آرام سازی ترافیک	مدیریت پارکینگ	محدودیت جریان ترافیک
* کاربرد زیاد ولی پهنه کوچک * ممنوعیت ورود خودرو * دسترسی به حمل و نقل عمومی * محدوده ایمن	* سلولهای شهری که با مانع از هم تفکیک شده اند. * حذف ترافکی گذری * تعیین پهنه های سلولی	* گسترش پهنه مرکز شهر * اعمال محدودیت تردد خودرو در طول روز	* حفظ اولویت انسان در مقابل خودرو * بازطراحی معمابری با هدف ایجاد محدودیت سرعت * آرماسازی ترافیک	* محدود کردن ورود خودرو به مرکز شهر، فقط برای افرادی که نیاز دارند. * محدودیت پارکیک مجاور منزل در مرکز شهر * دسترسی به حمل و نقل عمومی در پارک سوار * روش های جدید مدیریت پارکینگ	* نصبت چراغ قرمز در محله * مدیریت یکپارچه اطلاعات * تحلیل زنده اطلاعات * اولویت دادن به حمل و نقل عمومی * اجرای راهبردهای با ریسک بالا

شکل ۱۲،۷ مدیریت منابع شهری در حوزه مقابله با مسائل ترافیکی د راروپا
(منبع: Jan & Feb ,1992 ,352 Pierre Laconte, Transportation network in urban Eruope, Ekistics)

در نارای باستانی (دوره هِی‌آن) که شهر بر اساس الگوی شطرنجی تقسیم‌بندی شده بود، خانه‌های اشرافی در میان دیوارها و دروازه‌های محصور قرار داشتند. اما در شهرهای قرون وسطی، خانه‌های تجار در امتداد خیابان‌ها شکل گرفتند و گذرها به فضاهایی برای تجارت، تعامل و معاشرت تبدیل شدند.
برخی خیابان‌ها، مانند خیابان شانزلیزه پاریس یا خیابان بوستان ساپورو، به‌عنوان نمادهای شهری و مکان‌های تجمع گردشگران نقش ایفا می‌کنند.
بنابراین، در برنامه‌ریزی شهری، مسیر یا گذر تنها به‌عنوان فضایی برای جریان ترافیک در نظر گرفته نمی‌شود، بلکه متناسب با کاربری‌های اراضی پیرامون و نحوه استقرار ساختمان‌ها، به‌عنوان فضای خیابان (Street Space) که بخشی از فضای زندگی مردم است، مورد توجه قرار می‌گیرد.
همچنین لازم است فضای خیابان به‌گونه‌ای آماده‌سازی شود که در زمان وقوع سوانح، از گسترش آتش‌سوزی جلوگیری کرده و به‌عنوان فضایی برای پناه‌گیری مورد استفاده قرار گیرد.

۱ انواع خیابان و ساختار سلسله مراتبی

از منظر نسبت میان عملکرد ارتباطی نقاط دوردست و عملکرد محلی در تأمین دسترسی به کاربری‌های پیرامون خیابان، خیابان‌ها در ژاپن به چند دسته تقسیم می‌شوند (جدول ۲.۷ (B)، (A)).
شکل ۱۰.۷ نیز مقاطع مختلف خیابان‌ها را نشان می‌دهد.
از نظر ظرفیت جریان خیابان، هرچه عرض خیابان افزایش یابد، به تبع آن تعداد خطوط عبور خودرو نیز افزایش می‌یابد. با این حال، در گذرهایی مانند خیابان‌های باغی (Boulevard)، فضایی که به عابر پیاده و پهنه‌های سبز اختصاص می‌یابد، از فضای عبور خودرو گسترده‌تر است.

همچنین، در مسیرهایی که در امتداد رودخانه‌ها و کانال‌های آب قرار دارند، یا مسیر تراموا از میان آن‌ها عبور می‌کند و یا پل‌های بزرگراهی طبقاتی در آن‌ها احداث شده است، لازم است مقاطع استاندارد خیابان متناسب با شرایط موجود اصلاح شوند.
خیابان‌ها همواره دارای تقاطع با سایر خیابان‌ها هستند؛ ازاین‌رو، طراحی تقاطع‌ها و میادین شهری از اهمیت بالایی برخوردار است. تأمین عبور ایمن عابران پیاده از عرض خیابان و طراحی منظر خیابان به‌عنوان بخشی از منظر شهری نیز نیازمند توجه ویژه است.
از سوی دیگر، لازم است از تقاطع مستقیم مسیرهایی با عملکرد ارتباطی فواصل طولانی و مسیرهایی با عملکرد کاملاً محلی جلوگیری شود و میان آن‌ها، خیابان‌هایی با عملکرد میانی در نظر گرفته شود.

۲ انواع شبکه خیابان

خیابان‌های اصلی، گذرگاه‌های اصلی شهر و عناصر هویت‌بخش آن هستند؛ ازاین‌رو، در طراحی آن‌ها باید اصل خوانایی مورد توجه قرار گیرد. به همین دلیل، در طراحی گذرها (که شامل مترو و تراموا نیز می‌شوند)، الگوهای ساده‌ای مانند خطی، شبکه شطرنجی، شعاعی و حلقوی انتخاب می‌شوند.

در مقابل، در سطح محله و مسیرهای دسترسی محلی، با توجه به ضرورت جلوگیری از رفت‌وآمدهای غیرضروری، می‌توان با احترام به فرم و توپوگرافی زمین، الگوهای آزادانه‌تری را برای شبکه خیابانی در نظر گرفت..

۳ نظریه کمربندی

با افزایش حجم ترافیک خودرو، به‌منظور حفظ مزیت و راحتی سفر با خودرو، سه راهکار زیر از جمله راهکارهای شناخته‌شده‌تر هستند: نخست، تعریض معابر موجود؛ دوم، استفاده از مسیرهای کمربندی؛ سوم، انتقال عملکردهای شهری به حومه.

در این میان، ایجاد مسیرهای کمربندی از قابلیت اجرای سریع‌تری برخوردار است. اما از سوی دیگر، پس از تکمیل کمربندی‌ها، در اطراف آن‌ها کاربری‌های تجاری و حمل‌ونقلی شکل گرفته و این مناطق به بخشی از فضای شهری تبدیل می‌شوند. در نتیجه، به‌سرعت نیاز به احداث کمربندی جدید احساس می‌شود.

بدین ترتیب، هرچقدر هم مسیرهای عبور خودرو توسعه یابند، هیچ‌گاه یک شبکه سیستماتیک از خیابان‌های شهری شکل نخواهد گرفت. ازاین‌رو، راه‌حل بنیادین، ایجاد یک شبکه خیابانی مناسب و اعمال محدودیت‌های ترافیکی در مقیاس محلی است؛ به‌گونه‌ای که سفرهای فرامحلی به داخل محلات هدایت نشوند (شکل ۱۱.۷).

۴ محدودیت‌های ترافیکی در خیابان‌ها

در زمان طراحی فضای یک خیابان جدید یا اصلاح و ارتقای خیابان‌های موجود، نحوه استفاده از خیابان، به‌ویژه اعمال محدودیت برای خودروهای سواری، مورد توجه قرار می‌گیرد. مهم‌ترین سیاست‌های محدودیت تردد خودرو، با هدف روان‌سازی ترافیک و ارتقای ایمنی محلی، عبارت‌اند از: الف) محدودیت سرعت ب) محدودیت جهت حرکت؛ ج) محدودیت تردد خودروهای سنگین؛ د) نصب چراغ راهنمایی و سایر علائم ایمنی؛ هـ) ایجاد گذرگاه‌های عرضی عابر پیاده؛ و) نصب موانع و تجهیزات ایمنی؛ ز) کاهش تعداد خطوط عبور خودرو و اصلاح مقطع خیابان.

لازم است این سیاست‌ها به‌صورت یکپارچه و هماهنگ اجرا شوند، اما ساختار عمودی و مستقل دستگاه‌های مختلف، از جمله سازمان‌های متولی احداث خیابان، پلیس راهنمایی و رانندگی و دستگاه‌های مسئول ایمنی، مانعی در برابر تحقق این یکپارچگی است. برای مثال، پیشگیری از تصادفات و سوانح رانندگی، نیازمند برنامه‌ریزی مستمر در زمینه طراحی خیابان‌ها و تقاطع‌ها، تأمین تجهیزات ایمنی و اعمال محدودیت‌های ترافیکی است. دولت‌های محلی، به‌عنوان متولیان برنامه‌ریزی شهری، باید نقش هماهنگ‌کننده را در این زمینه ایفا کنند.

شکل ۱۲.۷ تجربه کشورهای اروپایی را در زمینه استفاده انسان‌محور از فضای شهری و اعمال محدودیت‌های ترافیکی، با در نظر گرفتن محدودیت منابع فضای شهری، نشان می‌دهد. این تجربه حاصل همکاری میان شهروندان، مدیریت شهری، برنامه‌ریزان شهری، دستگاه‌های مسئول محیط‌زیست، مدیریت ترافیک و پلیس است. در زمینه دی‌اکسید کربن و ذرات معلق هوا، ضوابط زیست‌محیطی مشخصی وجود دارد؛ با این حال، در حاشیه خیابان‌ها، بسته به میزان ترافیک، توپوگرافی و ویژگی‌های مقطع خیابان، ممکن است تجمع آلاینده‌ها در یک نقطه از حد استاندارد فراتر رود و در نتیجه، آثار نامطلوبی بر سلامت و طول عمر شهروندان بر جای بگذارد.

در خصوص آلودگی صوتی نیز، قانون مقابله با آلودگی صوتی (مصوب ۱۹۶۸، اصلاحی ۲۰۰۰) وجود دارد. بر اساس این قانون، استانداردهای زیست‌محیطی تعیین شده است. این استانداردها با توجه به نوع کاربری اراضی (مانند کاربری‌های مسکونی، غیرمسکونی، درمانی و رفاهی)، تعداد خطوط عبور سواره، و میزان مجاز آلودگی صوتی در ساعات مختلف شبانه‌روز، تعیین می‌شوند. چنانچه میزان آلودگی از حد استاندارد فراتر رود، شهرداران می‌توانند از پلیس درخواست اعمال محدودیت‌های ترافیکی در آن محدوده را داشته باشند.

در جامعه معاصر، با گسترش خودرومحوری، دامنه جابه‌جایی انسان و کالا به‌طور چشمگیری افزایش یافته است. در مقابل، مصرف بی‌رویه انرژی، منابع مادی و سرمایه‌های مالی نیز افزایش یافته و آثار منفی زیست‌محیطی آن آشکار شده است. چالش اصلی آن است که چگونه می‌توان ضمن حفظ ظرفیت جابه‌جایی مسافر و حمل بار، این آثار منفی را کاهش داد. برنامه‌های کاهش آلایندگی خودروهای شخصی نیز با همین هدف و از دو منظر، یعنی اتخاذ سیاست‌های کلان و اجرای تدابیر اجرایی، تدوین شده‌اند.

برنامه‌ریزی شهری در پی ایجاد شبکه‌ای شهری با کارایی بالا است؛ اما با توجه به حجم ترافیک ایجادشده و آثار زیست‌محیطی ناشی از آن، و نیز شکل‌گیری تقاضا برای احداث خیابان‌هایی که در ابتدا پیش‌بینی نشده بودند، نمی‌توان ادعا کرد که این رویکرد به‌تنهایی توانسته است راه‌حلی مناسب برای جابه‌جایی ایمن و راحت شهروندان ارائه دهد. این واقعیت، زمینه‌ساز شکل‌گیری رویکرد مدیریت تقاضای سفر (Transportation Demand Management: TDM) شده است.

۵,۷
برنامه‌ریزی چرخه زیرساخت‌های شهری

۱ سیستم شریان‌های حیاتی شهر

شهر نیز به‌عنوان بخشی از چرخه آب، انرژی و سایر منابع و عناصر طبیعی عمل می‌کند. در سکونتگاه‌های اولیه، منابع در دسترس منطقه مورد استفاده، تبدیل و بازاستفاده قرار می‌گرفتند؛ به‌عبارت دیگر، میزان تولید و دفع پسماند متناسب با توان طبیعت بود. اما در شهرهای معاصر، در جریان زندگی شهری، حجم زیادی از مواد، انرژی و آب مصرف و به پسماند تبدیل می‌شود، به‌گونه‌ای که طبیعت دیگر توان پذیرش این میزان فشار زیست‌محیطی را ندارد. این روند، تداوم و پایداری محیط‌زیست را با چالش مواجه کرده است. ازاین‌رو، تجهیز شهرها و کنترل دقیق سیستم‌های تأمین، مصرف، بازیافت و تصفیه منابع، بیش از هر زمان دیگری

ضرورت یافته است.
در کنار سیستم حمل‌ونقل، سایر سیستم‌های شهری که نقشی مشابه رگ‌ها و دستگاه عصبی در بدن انسان دارند، زیرساخت‌های حیاتی شهر نامیده می‌شوند.
الف) شبکه آب
ب) شبکه فاضلاب
ج) شبکه دفع آب‌های سطحی
د) شبکه برق، گاز، گرمایش، سرمایش و ...
هـ) سیستم جمع‌آوری پسماند، مراکز تفکیک و تأسیسات بازیافت و دفع نهایی
و) شبکه ارتباطات و اطلاعات، ایستگاه‌های پخش تلویزیونی
ز) سایر زیرساخت‌ها

چرخه آب (الف، ب، ج)

این چرخه شامل شبکه‌های آب و فاضلاب و تأسیسات تصفیه آب است. البته این تأسیسات، همراه با رودخانه‌های محلی، کانال‌های آب، برکه‌ها و منابع آب زیرزمینی، در مجموع یک سیستم یکپارچه را تشکیل می‌دهند. در سال‌های اخیر، با گسترش شبکه فاضلاب، پدیده خشک‌شدن برخی رودخانه‌های شهری مشاهده شده است. ازاین‌رو، راهکارهایی مانند بازگرداندن آب‌های خاکستری یا آب با منشأ رودخانه به جریان رودخانه‌ها، در دست بررسی است.

چرخه انرژی (د)

شبکه‌های برق، گاز و خطوط انتقال گرما، از مهم‌ترین زیرساخت‌های این چرخه به‌شمار می‌روند. در سال‌های اخیر، استفاده از سیستم‌های چرخه انرژی در مقیاس محله یا ساختمان، که انرژی مورد نیاز را تأمین کرده و از گرمای اتلافی استفاده مجدد می‌کنند، گسترش یافته است. همچنین، توجه به بهره‌وری انرژی و کاهش انتشار آلاینده‌های هوا، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

چرخه مواد (هـ)

لازم است میزان پسماندهای خانگی و صنعتی تا حد امکان کاهش یابد و این پسماندها پس از تفکیک، مجدداً مورد استفاده قرار گیرند تا حجم پسماند نهایی به حداقل ممکن برسد.
یکی از مسائل چالش‌برانگیز در برنامه‌ریزی شهری، جانمایی مراکز تفکیک و تأسیسات دفع نهایی پسماند است. در بسیاری از موارد، ساکنان مناطق پیرامون این تأسیسات، آن‌ها را به‌عنوان کاربری‌های مزاحم تلقی می‌کنند. بنابراین، علاوه بر رعایت استانداردهای زیست‌محیطی و کاهش آثار منفی این تأسیسات، لازم است تبدیل آن‌ها به یک ارزش و سرمایه محلی نیز مورد توجه قرار گیرد.

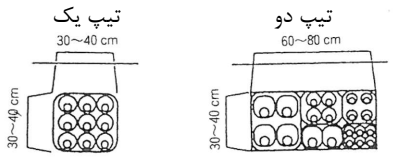
شبکه ارتباطات و اطلاعات (و)

شبکه‌های ارتباطی سیمی و بی‌سیم، به یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های شریانی شهر تبدیل شده‌اند.

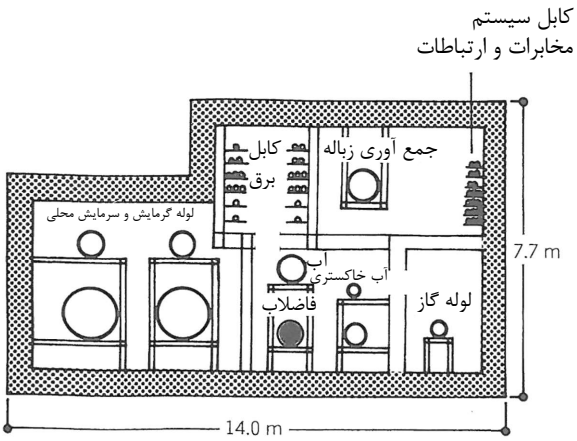
۲ ثبات خطوط حیاتی

در زمان وقوع سوانح، حوادث و بحران‌های شهری، اگر شبکه‌های آب، برق و ارتباطات آسیب ببینند، عملیات امداد و نجات، اسکان اضطراری و بازسازی با مشکلات جدی مواجه خواهد شد و در نتیجه، دامنه خسارات گسترش می‌یابد. ازاین‌رو، به این شبکه‌ها که تداوم حیات و سلامت شهروندان به آن‌ها وابسته است، شبکه‌های حیاتی یا خطوط حیاتی گفته می‌شود و لازم است اجزای آن‌ها از مقاومت و پایداری کافی برخوردار باشند.
از سوی دیگر، نباید آسیب‌دیدن یک بخش از این شبکه‌ها موجب از کار افتادن کل شبکه یا بخش عمده‌ای از آن شود. به همین دلیل، در هر منطقه بررسی‌هایی در حال انجام است تا منابع ذخیره آب و سوخت، نیروگاه‌های تولید برق و سایر تأسیسات حیاتی، از مقاومت کافی در برابر زلزله برخوردار بوده و به‌صورت پراکنده جانمایی شوند؛ به‌گونه‌ای که در صورت آسیب‌دیدن بخشی از شبکه، حداقل بخشی از خدمات همچنان قابل ارائه باشد.

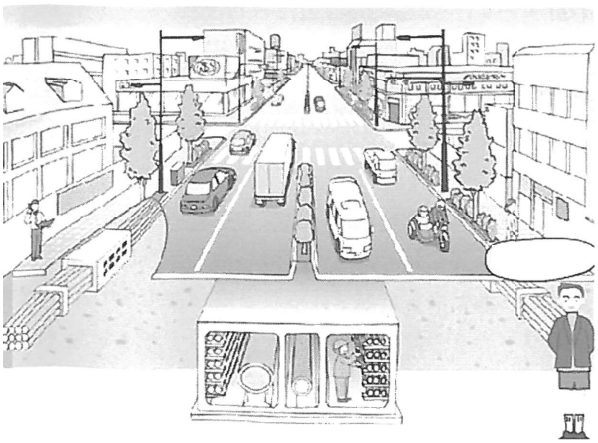
کانال مشترک زیرزمینی



کانال مشترک خطوط برق (سیستم کابلی)



کانال مشترک خطوط حیاتی


کانال مشترک خطوط حیاتی زیر خیابان

شکل ۱۳،۷ زیرساختهای دفن شده زیر شهر

تاکنون بخش عمده خطوط انتقال برق و مخابرات از طریق تیرهای برق و به‌صورت هوایی اجرا می‌شد. این خطوط موجب آشفتگی منظر شهری و نازیبایی سیمای شهر شده‌اند. انتقال این تأسیسات به زیر زمین، ضمن ساماندهی منظر خیابان‌ها و ایجاد خط آسمان (Skyline) مطلوب‌تر، خطر سقوط تیرهای برق در هنگام وقوع زلزله را نیز از بین برده و به افزایش ایمنی و پایداری شبکه‌های حیاتی کمک می‌کند.

برای جلوگیری از آشفتگی فضای زیرزمینی، کاهش نیاز به حفاری‌های مکرر در خیابان‌ها، تسهیل نگهداری و بهره‌برداری از تأسیسات و همچنین افزایش مقاومت آن‌ها در برابر زلزله، پیشنهاد می‌شود از کانال‌های مشترک زیرزمینی برای استقرار شبکه‌های برق فشار قوی، آب، فاضلاب، گاز، برق و مخابرات استفاده شود. با این حال، به دلیل هزینه بالای احداث این کانال‌ها، تاکنون تنها بخش محدودی از شهرها به این نوع سیستم مجهز شده‌اند.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۸. برنامه ریزی پایه منظر و طراحی شهری

۸,۱.
مفاهیم منظر و چشم انداز

۱ جایگاه منظر در راحتی و لذت بخشی محیط

انسان از زیبایی محیط پیرامون خود لذت می‌برد. لذت بردن از منظر نیز بخشی از این تجربه است. شرایطی که در آن انسان، علاوه بر لذت بردن از مشاهده منظر، احساس افتخار و خرسندی ناشی از مراقبت، پرورش و شکل‌دهی محیط زیست محل سکونت خود را تجربه می‌کند، این حس راحتی و لذت‌بخشی محیط، یا «مطبوعیت محیط» (Amenity) نامیده می‌شود. این ویژگی مفهومی نزدیک به مفهوم سلامت دارد. براساس تعریف سازمان جهانی بهداشت، سلامت صرفاً به معنای نداشتن بیماری خاص نیست، بلکه شامل بهره‌مندی از فرایند حفظ سلامت در قالب فعالیت‌های روزمره زندگی نیز می‌شود.

برای تحقق حس راحتی و لذت‌بخشی محیط، لازم است عناصر مختلف محیطی در کنار یکدیگر قرار گیرند. برای مثال، ویژگی‌هایی مانند سکوت و آرامش فضا، هوای پاک، وجود فضای سبز گسترده، مسکن مناسب و ... از معیارهای ارزیابی حس راحتی و لذت‌بخشی محیط به شمار می‌روند؛ اما میزان راحیت و لذت‌بخشی محیط الزاماً از طریق جمع جبری امتیاز این شاخص‌ها مشخص نمی‌شود. از این منظر، پرسپکتیو منظر در درجه نخست پدیده‌ای بصری است و ابزاری مؤثر برای درک شهودی و جامع محیط محسوب می‌شود. اگر بار دیگر آن را با ارزیابی سلامت مقایسه کنیم، می‌توان آن را مشابه «مصاحبه» پزشک با بیمار دانست. یک پزشک باتجربه می‌تواند از طریق نشانه‌هایی مانند میزان درخشش چشم بیمار، رنگ پوست، نحوه صحبت کردن و حرکات بدن او، میزان استرس روزانه یا سطح شادابی وی در فعالیت‌های روزمره را تشخیص داده و تصویری کلی از وضعیت سلامت او به دست آورد. هنگامی که پزشک این اطلاعات را در کنار نتایج آزمایش‌های مقطعی از بخش‌های مختلف بدن قرار می‌دهد، می‌تواند ارزیابی کلی‌تری از وضعیت سلامت بیمار ارائه کند.

۲ مفاهیم منظر و چشم انداز

بررسی مجدد یک شهر به عنوان یک «منظر» پدیده‌ای بسیار مدرن است؛ زیرا شامل تشخیص بصری سرزندگی، شیوه زندگی، فرهنگ و فعالیت‌های شهری شهروندان می‌شود. در مقابل تخریب محیط زیست و استانداردسازی فضاهای زندگی در دوره مدرن، توجه و علاقه به منظر طبیعی و منظر تاریخی محیط افزایش یافت. همچنین، با توجه به اهمیت کیفیت زندگی در دنیای معاصر، محله و شهر محل سکونت، خود پدیده‌ای فرهنگی محسوب می‌شود و منظر شهر یا منظر روستا به عنوان نمود و تجلی این پدیده، در مقیاس گسترده‌ای مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.

در سال‌های اخیر، اصطلاح «منظر صوتی» (Soundscape) نیز شکل گرفت. این حوزه تخصصی تلاش دارد با حذف صداهای ناهنجار و آلودگی صوتی، امکان بهره‌مندی از آرامش شهر، گفت‌وگو و موسیقی را فراهم کرده و منظر صوتی شهر را طراحی کند. تصویر شهر از طریق حواس مختلف انسان، شامل بینایی، شنوایی، بویایی، لامسه و چشایی، ادراک می‌شود. با این حال، اگر این حواس از نظر قدرت انتقال اطلاعات با یکدیگر مقایسه شوند، حس بینایی برترین آن‌هاست. از طریق حس بینایی، فرم، رنگ و بافت مصالح درک می‌شود و حجم بسیار زیادی از اطلاعات منتقل می‌گردد. با قرار دادن حس بینایی به عنوان مبنای ادراک، تفکیک الگوها و شکل‌گیری تصور از منظر آسان‌تر شده و درک کلیت منظر در کوتاه‌ترین زمان امکان‌پذیر می‌شود. به همین دلیل، در جلسات مرتبط با منظر، شهروندان با علاقه در بحث‌ها مشارکت می‌کنند.

معمولاً عموم مردم تفاوت مشخصی میان معنای دو اصطلاح «منظر» و «چشم‌انداز» قائل نیستند. براساس کاربرد رایج این دو اصطلاح، آنچه از فاصله دور از یک محله، شهر یا منطقه دیده می‌شود، «چشم‌انداز» نامیده می‌شود؛ در حالی که نظام کنترل و

طراحی این پدیده از منظر زیبایی‌شناسی شهری، «منظر» نامیده می‌شود. با این حال، این تفاوت همواره کاملاً شفاف و مشخص نیست.

منظر جغرافیایی

از منظر دوگانه سوژه ـ ابژه، می‌توان این مفهوم را به صورت سوژه مشاهده‌گر (مردم، ساکنان و بازدیدکنندگان) و ابژه مشاهده‌شده (محیط طبیعی، منطقه، نواحی روستایی و مناظر شهری) توضیح داد؛ اما این دو در رابطه‌ای متقابل و تأثیرگذار با یکدیگر قرار دارند.

در اروپای مدرن، منظر در درجه نخست به عنوان «منظر جغرافیایی» مطرح بود. برای درک تفاوت‌های شگفت‌انگیز «دنیای جدید»، از جمله مستعمرات، و شناخت ویژگی‌های جغرافیایی آن‌ها، آنچه توسط انسان بر سطح زمین توسعه یافته بود، از زوایای مختلفی مانند شکل زمین، ویژگی‌های خاک، آب‌وهوا، نوع پوشش گیاهی، الگوی سکونت، صنعت، حمل‌ونقل و محیط زیست، با روش‌های علمی مورد بررسی قرار گرفت و از منظر علم جغرافیا طبقه‌بندی و تبیین شد.

واژه «منظر» در جغرافیا، ترجمه واژه Landschaft در زبان آلمانی و Landscape در زبان انگلیسی است. در اینجا، منظر به معنای ویژگی‌های یک منطقه است که از دیدگاه علم جغرافیا قابل درک، تحلیل و طبقه‌بندی است.

منظر از دیدگاه منظرشناسی

انسان اطلاعات بصری واردشده به چشم خود، مانند فرم، رنگ و بافت را به صورت یک تصویر بصری ادراک می‌کند. این تصویر از دیدگاه منظرشناسی، یک «منظر» (شامل مناظر، تصاویر پیوسته زمانی ـ فضایی یا توالی ادراکی (Sequence)) محسوب می‌شود. منظر در طول فصل‌ها، شرایط آب‌وهوایی و زمان‌های مختلف تغییر می‌کند و حضور زندگی مردم و رویدادهایی مانند جشن‌ها را نیز در خود جای می‌دهد. حتی یک منظر یکسان نیز بسته به دیدگاه ناظر، علایق و ترجیحات او، به شکل‌های متفاوتی ادراک می‌شود.

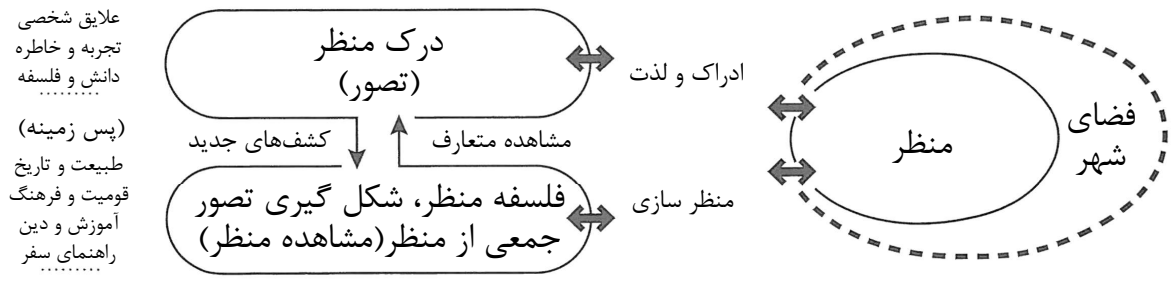
در زبان ژاپنی، دو دسته واژه برای توصیف منظر وجود دارد. دسته نخست، واژه‌هایی هستند که با ترکیب واژه «کِه» (Kei) به معنای سایه یا نمود شکل گرفته‌اند. این واژه‌ها مفهومی از شرایطی را در خود دارند که موجب جلب توجه انسان می‌شود. دسته دوم، واژه‌هایی هستند که با ترکیب واژه «کازه» (Kaze) به معنای باد ساخته شده‌اند و برای توصیف رابطه‌ای به کار می‌روند که با سلیقه و ترجیحات انسان هماهنگ است.

هنگام مشاهده یک منطقه، انسان تمام عناصر موجود در آن را به طور کامل درک نمی‌کند؛ بلکه براساس اولویت‌بندی ناشی از علاقه و توجه خود، تنها برخی عناصر را انتخاب و مشاهده می‌کند. لذت بردن از یک منظر یا چشم‌انداز به این معناست که انسان براساس علایق، آموزش‌ها و موقعیت سوژه (فاعل ادراک)، آنچه را که تمایل دارد ببیند، انتخاب و کشف می‌کند. در پس این فرایند، می‌توان گفت که کدهای مکان و احساسات ناشی از جهان‌بینی‌ها، تاریخ، ادبیات و راهنماهای سفر، در هم تنیده شده‌اند (شکل ۱.۸).

تصویر جمعی از منظر و بازتاب آن بر منظرسازی

اینکه یک منظر چگونه دیده می‌شود، صرفاً مسئله نحوه ادراک آن توسط یک سوژه نیست، بلکه به شکل‌گیری تصویر واحد و مشترکی در میان گروهی از جامعه نیز مربوط می‌شود. تصویر یا تصور مردم از یک منظر ــ یعنی نحوه‌ای که مردم تمایل دارند آن را مشاهده کنند ــ از طریق نمادهای مذهبی مورد توجه در یک منطقه، اشتیاق نسبت به مناظری که توسط شعر و نقاشی تداعی می‌شوند، کشف ارزش‌ها از طریق شناخت علمی، و بازنمایی‌هایی که موجب جذب گردشگران می‌شوند، شکل می‌گیرد. این تصویر نیازمند وجود حس هویت محلی است و انتظار می‌رود که منظر نیز دارای شخصیت متمایز خود باشد. برداشت‌های فردی از مناظر نیز تا حد زیادی تحت تأثیر این تصاویر جمعی از منظر قرار دارد.

برای مثال، کیوتو و فلورانس شهرهایی تاریخی با قدمتی هزارساله هستند که توپوگرافی، مناظر، تغییرات و رویدادهای فصلی، و سیمای خیابانی آن‌ها در طول تاریخ شکل گرفته است. مردم در سراسر ژاپن و جهان انتظار دارند که مناظر خاص کیوتو و فلورانس همچنان حفظ شوند. همین تصویر مشترک شهروندان از شهر ــ یعنی تصویر جمعی از منظر ــ است که امکان تلاش برای حفاظت از منظر در برابر تخریب و آشفتگی، برجسته‌سازی ویژگی‌های منحصربه‌فرد پنهان در میان ازدحام و شلوغی، و خلق



تصویر ۱،۸ منظر و رابطه آن با حس بینایی و داراکی

آثار معاصر بر بستر آن را فراهم می‌کند.پ
فرایند «دستیابی به اجماع درباره تصویر ایده‌آل از یک منظر مطلوب در یک منطقه» (قانون منظر) فرایندی آسان نیست. نکته مهم آن است که مفهوم منظر به معنای تعیین چگونگی لذت بردن افراد یا گروه‌ها از مناظر نیست، بلکه به معنای ایجاد یک بستر محیطی مشترک برای تضمین امکان کشف و ادراک بیشتر است.
مناظر جغرافیایی، ویژگی‌های عینی، از جمله ویژگی‌های مرتبط با علوم طبیعی، را نشان می‌دهند؛ در حالی که منظر در دیدگاه منظرشناسی، کدهای معنایی علوم انسانی را آشکار می‌سازد. این دو در کنار یکدیگر، پایه و اساس دستیابی به اجماع درباره یک فلسفه و دیدگاه مشترک نسبت به منظر را تشکیل می‌دهند. تعمیق درک ما از تصویر جمعی از منظر اهمیت بسیاری دارد، زیرا این تصویر نیرویی ایجاد می‌کند که موجب پرورش و ارتقای مناظر شهری می‌شود؛ اهمیت اصلی در همین رابطه متقابل میان تصویر جمعی و شکل‌گیری منظر نهفته است.

۳ میراث اجتماعی و فرهنگی

پیشینه یک شهر، پدیده‌ای تاریخی است که توسط مردمی که آن را خلق کرده و از آن بهره‌مند شده‌اند، پرورش یافته است. این پدیده چیزی نیست که بتوان آن را در کوتاه‌مدت شکل داد. تغییر و تخریب شهر صرفاً براساس نیازها و دیدگاه‌های انسان معاصر، موجب از بین رفتن امکان کشف جذابیت‌های شهر توسط نسل‌های آینده خواهد شد.
با این حال، برای سازگاری با تغییرات سبک زندگی و فناوری‌های صنعتی، اصلاح و نوسازی زیرساخت‌های شهری اجتناب‌ناپذیر است. در گذشته نیز تاریخ شهرها، همواره با فرایندهایی از دگرگونی و تخریب همراه بوده است. در دوران مدرن، باید از دوگانگی میان حفاظت و توسعه فراتر رفت و به سوی رویکردی جدید ــ یعنی نوعی توسعه مبتنی بر حفاظت ــ حرکت کرد؛ رویکردی که ضمن به‌ارث بردن فرهنگ برجسته منظر، ویژگی‌های آن را حفظ کرده و زمینه را برای تلاش‌های خلاقانه معاصر فراهم سازد.
علاوه بر این، ضروری است توجه کنیم که چه نوع منظره‌ای را می‌خواهیم برای نسل‌های آینده به یادگار بگذاریم. مناظر شهری چیزی فراتر از یک میراث اجتماعی (Social Heritage) هستند.

۲٫۸
سیر تحول نظام اداری مرتبط با منظر

۱ برنامه‌ریزی شهری و منظرسازی

هدف از منظرسازی، ایجاد سرزمین، مناطق روستایی و شهرهای زیبا است. در اینجا، زیبایی را نمی‌توان به شیوه‌ای واحد تعریف کرد؛ زیرا مفهوم آن بسته به ایدئولوژی غالب هر دوره، طبقه اجتماعی و سلیقه مردم متفاوت است. با این حال، ابتدا به بررسی نوع زیبایی شهری و روستایی که برنامه‌ریزی شهری مدرن در پی دستیابی به آن بوده است، می‌پردازیم.

شکل گیری زیبایی شناسی شهری

طراحی ساختمان‌های عمومی باشکوه، میدان‌های مرکزی و خیابان‌هایی با چشم‌اندازهایی (مناظری در امتداد محور دید) که اقتدار، شکوه و رفاه حاکم بر شهر را به نمایش بگذارند. این رویکرد به‌طور مستقیم تحت تأثیر طرح بازسازی پاریس توسط هاوسمان قرار داشت و در دوره‌های بعدی، ایجاد فضاهای باشکوهی که به عنوان نمادهای مدنی، بیانگر اراده شهروندان و پویایی شهر باشند، به موضوعی مهم و روزافزون تبدیل شد.
در ژاپن، ضابطه «منطقه زیبا» در قانون برنامه‌ریزی شهری سال ۱۹۱۹ معرفی شد و از طریق مقررات و دستورالعمل‌های مربوط، خیابان‌های باشکوهی با لبه‌های ساختمانی هم‌راستا، مشابه خیابان‌های تاریخی اروپا، مانند خیابان‌های مقابل کاخ امپراتوری و میدوسوجی در اوساکا، شکل گرفتند. خیابان‌های اصلی ساپورو و ناگویا نیز نمونه‌هایی مشابه به شمار می‌روند.
علاوه بر این، با توجه به ویژگی‌های منظر شهری، این قانون در مورد مناطقی که توسط ساختمان‌های سنتی شکل گرفته‌اند و همچنین مناطق حفاظت از منظر در دامنه کوه‌ها و امتداد رودخانه‌ها نیز اعمال می‌شود. بر اساس این قانون، ارتفاع، شکل خط بام و سایر ویژگی‌های کالبدی ساختمان‌ها و سازه‌ها (سازه‌هایی که مشمول قانون استانداردهای ساختمانی نیستند) کنترل می‌شود.

حفظ مناظر طبیعی

برای حفظ مناطق خوش‌منظره، پارک‌ها، سواحل و مناطق مسکونی کم‌ارتفاع با فضای سبز گسترده، ضابطه «منطقه خوش‌منظره» در چارچوب قانون برنامه‌ریزی شهری سال ۱۹۱۹ تصویب شد و در مکان‌های مختلف به کار گرفته شده و اثربخش بوده است. این ضابطه، تغییرات در ویژگی‌های زمین، قطع درختان و بامبو، ارتفاع ساختمان‌ها، نسبت سطح اشغال، عقب‌نشینی دیوارهای خارجی، و همچنین فرم، مصالح و رنگ بام‌ها و سایر سازه‌ها را کنترل می‌کند.

حفظ منظر مسکونی

کیفیت محیط زندگی در سکونتگاه‌ها و مناظر شهری که به عنوان مکان زندگی و فعالیت مردم عمل می‌کنند، از اهمیت بالایی برخوردار است. با این حال، همان‌گونه که در مفهوم «حس راحتی و لذت‌بخشی محیط» مشاهده می‌شود، زیبایی مناظر مسکونی نیز بخشی از این مفهوم را تشکیل می‌دهد. برای حفظ و تداوم این کیفیت، قانون استانداردهای ساختمانی سال ۱۹۵۰ نظامی تحت عنوان «توافقنامه‌های ساختمانی» ایجاد کرد. پس از آن، «توافقنامه‌های فضای سبز» و «طرح‌های منطقه‌ای» نیز در چارچوب قانون برنامه‌ریزی شهری به این نظام افزوده شدند. این موارد، قوانین اجتماعی هستند که در درجه نخست براساس دیدگاه‌ها و خواسته‌های ساکنان منطقه تدوین می‌شوند، اما محتوای توافق‌نامه‌ها رسماً به رسمیت شناخته می‌شود.

حفاظت از محیط‌های تاریخی و میراث فرهنگی

برخلاف ساخت پارک‌های موضوعی، برنامه‌ریزی شهری فرایندی است که در طول تاریخ شکل گرفته و تکامل یافته است. حفظ و بهره‌گیری از ساختمان‌های تاریخی و مکان‌های دیدنی، نشان‌دهنده بلوغ منظر شهری و غنای میراث آن است.
در حالی که برنامه‌ریزی شهری از طریق نظام‌های فوق‌الذکر به حفظ محیط‌های میراث فرهنگی کمک می‌کند، در سال ۱۹۷۵، هم‌زمان با شتاب‌گیری جنبش سراسری حفاظت از مناظر تاریخی شهرها، نظام «حفاظت از بافت‌های دارای بناهای سنتی» به عنوان یکی از اهداف حفاظت از دارایی‌های فرهنگی به این حوزه افزوده شد. اجرای این نظام به عنوان بخشی از برنامه‌ریزی شهری، پیوند میان حفاظت از میراث فرهنگی و برنامه‌ریزی شهری را بیش از پیش تقویت کرد..

حفظ مناظر روستایی

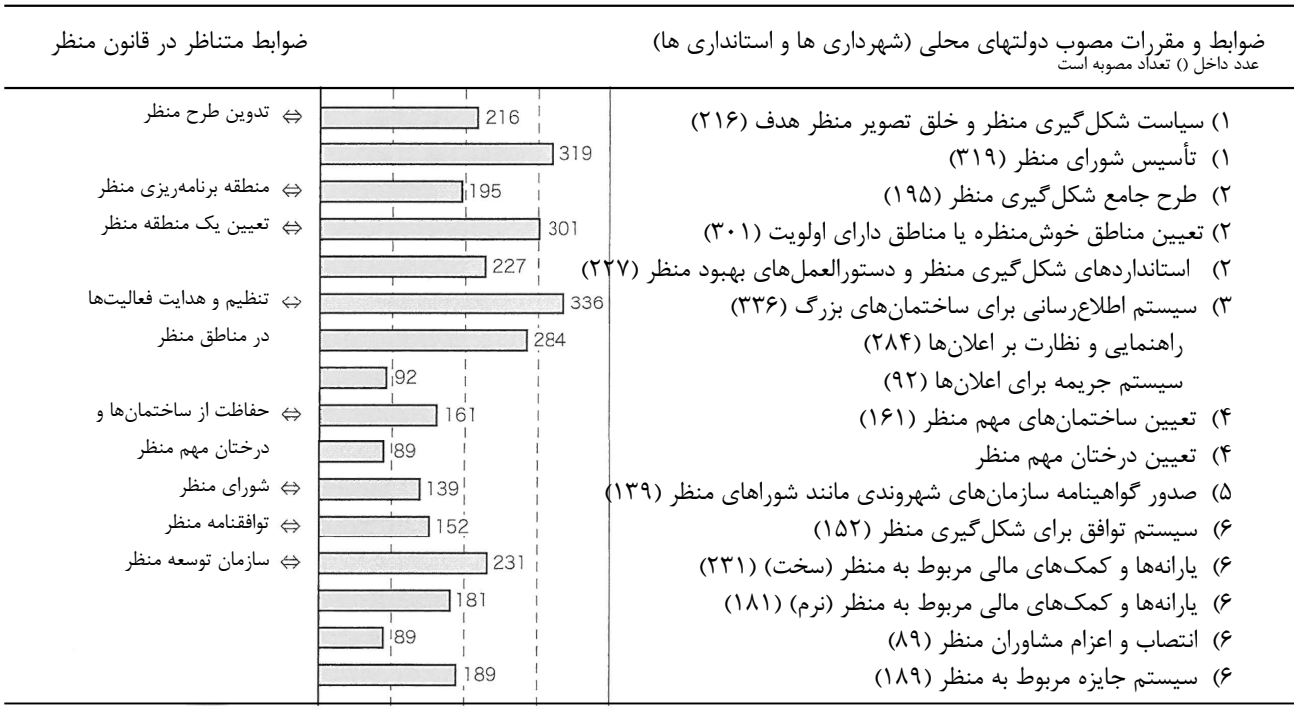
مناظر زیبای سکونتگاه‌های روستایی (روستاهای کشاورزی، کوهستانی و ماهیگیری) در ساکنان محلی حس راحتی و لذت‌بخشی محیط ایجاد می‌کنند و در عین حال، برای ساکنان شهر منبعی از نوستالژی و فرصتی برای برقراری ارتباط با محیط طبیعی، کشاورزی، جنگلداری و شیلات فراهم می‌کنند. سفر با هدف دیدار از مناظر روستایی نیز به یکی از اهداف اصلی گردشگری تبدیل شده است. با این حال، در سال‌های اخیر، با توسعه راه‌ها و گسترش وسایل نقلیه موتوری، شهرنشینی و گسترش بی‌رویه توسعه در مناطق روستایی افزایش یافته و تمایز میان فضاهای سبز شهری و مناطق روستایی را کمرنگ کرده است. قانون برنامه‌ریزی شهری و روستایی بریتانیا و جنبش حفاظت از روستاها توسط ساکنان شهری، همچنین جنبش روستاهای زیبا در آلمان، از پیشگامان این حوزه بوده‌اند و تلاش‌ها برای برنامه‌ریزی منظر روستایی اکنون در ژاپن نیز آغاز شده است.

طراحی شهری

مناظر، مانند موجودات زنده، همواره در حال تغییر هستند. برای تعیین چگونگی شکل‌گیری تصویر مطلوب آن‌ها، رویکردی فعال‌تر برای بیان و تحقق این مفهوم مورد نیاز است. در اینجا، طراحی شهری نقش خود را ایفا می‌کند.
چه در حفظ یک محیط تاریخی و چه در توسعه مجدد و ساخت‌وسازهای جدید، طراحی شهری با هدف ایجاد یک فرم فضایی منسجم، تلاش می‌کند از طریق هماهنگ‌سازی ترکیب فضایی پروژه، طراحی فضاهای عمومی مانند خیابان‌ها و پل‌ها، طراحی تبلیغات و تابلوهای فروشگاه‌ها و سایر عناصر، تصویری جامع و مطلوب ارائه دهد.

۲ ضوابط و مقرارات دولت محلی در مورد مناظر و چشم اندازها

قانون منظر مصوب سال ۲۰۰۴ (که در ادامه توضیح داده می‌شود)، نخستین قانون جامع در زمینه منظر است که «شکل‌گیری مناظر مطلوب» را به عنوان یک موضوع مهم مطرح می‌کند. این قانون به صورت ناگهانی توسط دولت ملی وضع نشد، بلکه بازتابی از تلاش‌های متعدد در مناطق مختلف، به‌ویژه افزایش چشمگیر تصویب ضوابط و مقررات مرتبط با منظر بود (تعداد این احکام از ۱۰۰ مورد در سال ۱۹۸۵ به ۵۲۴ مورد در سال ۲۰۰۳ افزایش یافت).
تصویر ۲.۸ مفاد اصلی این احکام را نشان می‌دهد که از طریق نظرسنجی از دولت‌های محلی، انجام‌شده توسط دولت ملی در



تصویر ۲،۸ ضوابطی که شهرداری‌ها و بخشداریها در خصوص منظر تصویب کردند و متناظر آنها در قانون منظر

فرآیند آماده‌سازی برای تصویب قانون منظر، استخراج شده است. این مفاد شامل موارد زیر است:

۱. تهیه طرح‌های اولیه؛
۲. تعیین مناطق و تدوین دستورالعمل‌ها؛
۳. کنترل ساختمان‌های بزرگ؛
۴. تعیین ساختمان‌ها و درختانی که باید حفظ شوند؛
۵. صدور گواهی برای شوراها و سازمان‌های شهروندی؛
۶. حمایت از فعالیت‌های شهروندی و افزایش آگاهی عمومی.

علاوه بر این، اقدامات اجرایی زیر برای تحقق طرح‌های منظر انجام شده است:

لف) هماهنگی با برنامه‌های کاربری اراضی: فعالیت‌های توسعه‌ای و ساخت‌وسازهایی که به‌طور قابل‌توجهی از سیاست‌های توسعه‌ای تعیین‌شده در برنامه‌های شهرسازی فاصله می‌گیرند، به شدت محدود می‌شوند. علاوه بر نظام‌های معمول منطقه‌بندی، به‌طور فعال از پهنه‌بندی‌های جدیدی مانند مناطق خوش‌منظره، مناطق حفاظت از منظر و مناطق حفاظت از بافت‌های دارای بناهای سنتی استفاده شده است. همچنین، ضوابط اختصاصی منظر و مقررات مربوط به تبلیغات محیطی شهری نیز به کار گرفته شده‌اند.

ب) سیاست‌های طراحی: برای ایجاد اجماع میان ساکنان محلی، ابزارهایی مانند پهنه‌های حفاظت از منظر، محورهای منظر، توسعه نقاط منظر و تدوین دستورالعمل‌های طراحی، با هدف ارائه تصویری ملموس از منظر مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

ج) ارتقای اطلاعات و فرصت‌های یادگیری: به منظور افزایش دسترسی شهروندان به اطلاعات و تقویت انگیزه آنان برای مشارکت در موضوعات مرتبط با منظر، مشاوره‌ها و دستورالعمل‌های طراحی ارائه شده و مقررات لازم برای فعالیت‌های توسعه و ساخت‌وساز اجرا شده است.

د) برنامه‌ریزی منظر خیابان‌ها، پارک‌ها و فضاهای عمومی: در برنامه‌ریزی منظر فضاهای عمومی، تلاش شده است از روش‌های مشارکتی مانند بازی‌های طراحی و کارگاه‌های برنامه‌ریزی برای ایجاد تصویر مشترک میان شهروندان استفاده شود.

هـ) حمایت از فعالیت‌های شهروندی: به‌طور فعال از ابزارهایی مانند شوراهای منظر، جلسات شهروندی، نظام‌های نظارتی، تخصیص بودجه و نظام‌های تشویقی برای حمایت از فعالیت‌های برجسته در زمینه شکل‌دهی منظر و ایجاد نظام‌های ارتباطی داخلی استفاده شده است.

۳ ساختار و ویژگی‌های قانون منظر



تصویر ۳،۸ سازوکار قانون منظر

قانون منظر، تعیین مناطق خوش‌منظره را فراتر از تمایز بین مناطق شهری و روستایی مجاز می‌داند (تصویر ۳,۸).

محدوده طرح منظر

اصول اساسی طرح: یک منظر مطلوب، دارایی مشترکی است که شهروندان کنونی و نسل‌های آینده می‌توانند از مزایای آن بهره‌مند شوند. این طرح، به عنوان طرحی شناخته می‌شود که در هماهنگی با طبیعت، تاریخ، فرهنگ، شیوه زندگی، فعالیت‌های اقتصادی و کاربری اراضی منطقه شکل گرفته است. این طرح با توجه به ویژگی‌های خاص منطقه و خواسته‌های ساکنان آن، به ارتقای هویت و ویژگی‌های منحصربه‌فرد منطقه کمک می‌کند. دولت‌های محلی، بخش خصوصی و ساکنان، به صورت هماهنگ مسئولیت همکاری برای کمک به بازآفرینی منطقه‌ای، توسعه گردشگری و تعامل با سایر مناطق را بر عهده دارند. این طرح، ضمن حفاظت از مناظر مطلوب موجود، به خلق مناظر جدید نیز توجه دارد. شهرداری‌ها به عنوان نهادهای اجرایی حوزه منظر، نقش اصلی را ایفا می‌کنند.

محدوده طرح منظر: بازیگران اصلی این طرح، نهادهای اجرایی منظر هستند که اساساً بر پایه ابتکار شهرداری‌ها و دولت‌های محلی شکل می‌گیرند. این طرح به شیوه‌ای مکمل و هماهنگ با مقررات محلی اجرا می‌شود. محدوده طرح منظر تنها به مناطق برنامه‌ریزی شهری محدود نیست، بلکه مناطق خارج از محدوده‌های برنامه‌ریزی شهری و مناطق برنامه‌ریزی روستایی را نیز دربرمی‌گیرد. سیاست تدوین یک «طرح مطلوب» به خلاقیت شهرداری‌ها متکی است. این طرح، سیاست‌های مربوط به محدودسازی فعالیت‌ها (از جمله تبلیغات محیطی) و تعیین عناصر قابل حفاظت را مشخص می‌کند. همچنین، سیاست‌های مرتبط با توسعه تأسیسات عمومی مهم و مناطق کشاورزی ــ که پیش‌تر به دلیل ماهیت عمومی پروژه‌ها تحت پوشش قرار نمی‌گرفتند ــ را نیز تبیین می‌کند.

پهنه برنامه‌ریزی منظر

تعریف پهنه برنامه‌ریزی منظر: مناطقی که در آن‌ها توسعه و هدایت فعال‌تر منظر مورد نظر است، به عنوان «پهنه برنامه‌ریزی منظر» تعیین می‌شوند. مناطق خوش‌منظره پیشین که بر اساس قانون برنامه‌ریزی شهری تعیین شده بودند، به این دسته منتقل می‌شوند. اختیارات مربوط به صدور مجوز در این پهنه‌ها تقویت می‌شود؛ به‌گونه‌ای که علاوه بر اطلاع‌رسانی، راهنمایی و هدایت، شامل الزامات رعایت قانون برنامه‌ریزی شهری و قانون استانداردهای ساختمانی، صدور دستورهای اصلاحی و اعمال مجازات برای تخلفات نیز می‌شود.

هماهنگی توسط شورای منظر

شورایی با مشارکت نهادهای مدیریت منظر (شهرداری‌ها و در صورت لزوم، چندین نهاد دیگر متناسب با گستره منظر) و مدیران تأسیسات عمومی (مانند راه‌ها، بنادر و غیره، و سازمان‌های عمومی مرتبط، همچنین کسب‌وکارها و ساکنان محلی) تشکیل می‌شود. با این حال، نهادهای مشارکت‌کننده موظف هستند به موارد مورد توافق احترام بگذارند.

سازوکار حمایت از توافق‌نامه منظر

در زمینه منظرسازی در مقیاس محلی، این قانون می‌تواند در کنار توافق‌نامه‌های ساکنان، توافق‌نامه‌های ساختمانی و توافق‌نامه‌های فضای سبز، به عنوان یکی از اقدامات نرم‌افزاری مورد استفاده قرار گیرد.

همان‌گونه که در بالا توضیح داده شد، قانون منظر را می‌توان ابزاری بسیار متنوع ارزیابی کرد که ضمن بازتاب روندهای شکل‌گیری مقررات دولت‌های محلی، آن‌ها را در قالب قوانین زیربنایی سازمان‌دهی کرده و اختیارات اجرایی آن‌ها را تقویت می‌کند.

حتی در هنگام طرح موضوع «منظر مطلوب»، تصویر هدف و ویژگی‌های مورد نظر برای هر منطقه متفاوت است. تحقق این امر نیازمند سطح بالایی از توانمندی تخصصی است؛ زیرا علاوه بر بررسی امکان‌پذیری و هماهنگی با طرح‌های کاربری اراضی دولت محلی، طرح‌های جامع فضای سبز، طرح‌های جامع شهری و سایر برنامه‌های مرتبط، باید با محدوده‌های ثبت‌شده بر اساس قوانینی مانند قانون ترویج کشاورزی و قانون حفاظت از میراث فرهنگی نیز سازگار باشد.

۳,۸. درک ساختار فضایی مرتبط با منظر منطقه ای

۱ گسترش میدان دید

کارت‌پستال‌هایی که مکان‌های دیدنی مشهور را به تصویر می‌کشند، اغلب دارای دیدگاه‌ها و پرسپکتیوهای مشخصی هستند. با این حال، در فضاهای شهری، زاویه دید تغییر می‌کند و در نتیجه میدان دید نیز به‌طور پیوسته دگرگون می‌شود. انسان در امتداد مسیرها و خیابان‌ها حرکت می‌کند و از نقاط مرتفع به عناصر مختلف می‌نگرد.

هنگامی که درباره منظر یا چشم‌انداز صحبت می‌کنیم، توجه خود را به کدام بخش معطوف می‌سازیم؟ همان‌گونه که از زمان ظهور پرسپکتیو در نقاشی‌ها مشاهده می‌شود، میدان دید انسان از سه بخش پیش‌زمینه، میان‌زمینه و پس‌زمینه تشکیل شده است. اگر تمرکز بر پیش‌زمینه باشد، میان‌زمینه و پس‌زمینه به صورت پس‌زمینه ادراک می‌شوند. اگر تمرکز بر پس‌زمینه قرار گیرد، منظر به یک چشم‌انداز پانورامیک بدون نقطه کانونی تبدیل می‌شود. تمرکز دید انسان در یک منظر ثابت نیست، بلکه تغییر می‌کند. در نهایت، یک منظر باید به عنوان فضایی سه‌بعدی در بستری گسترده‌تر درک شود. از این رو، اوزو نیشی‌یاما پیشنهاد می‌کند که درک منظر با بررسی آن در سه مقیاس فضایی آسان‌تر است: مقیاس بزرگ، مقیاس متوسط و مقیاس کوچک. طبقه‌بندی‌های مشابهی مانند «منظر منطقه‌ای»، «منظر شهری» و «منظر خیابانی» نیز وجود دارد. در اینجا، به عنوان یک مطالعه موردی، تلاش می‌کنیم منظر کیوتو را رمزگشایی کنیم (شکل ۸.۴ (B)، (A)).

کیوتو شهری با اهمیت تاریخی جهانی است که از آسیب‌های جنگ جهانی دوم نسبتاً سالم باقی مانده است. دارایی‌های فرهنگی مختلف، رویدادهای سالانه و مکان‌های تاریخی ارزشمند آن، مایه افتخار شهروندان کیوتو هستند و مردم سراسر جهان امیدوارند که این میراث حفظ شود. در عین حال، کیوتو شهری پویا و زنده است که همواره در حال خلق و بازآفرینی زندگی معاصر بوده است. بنابراین، چالش اصلی این شهر، چگونگی ایجاد تعادل میان حفظ میراث سنتی و آفرینش‌های مدرن است.

منظر دوردست (بزرگ)

همان‌گونه که رای سانیو (۱۷۸۰–۱۸۳۲) کیوتو را با عنوان «کوه‌های زیبا و آب‌های زلال» ستایش کرده است، این شهر از نظر توپوگرافی، شهری از نوع حوضه داخلی محسوب می‌شود. توپوگرافی شهرهایی مانند کیوتو و شهرهای موسوم به «کیوتوهای کوچک» (مانند تسویاما، تاکایاما، تسوانو و غیره) به صورت حوضه‌ای است که توسط کوه‌ها احاطه شده و جویباری زلال از میان آن جریان دارد. زندگی در یک حوضه به معنای زیستن در شرایطی است که انسان همواره با رشته‌کوه‌های پیرامون خود مواجه است.

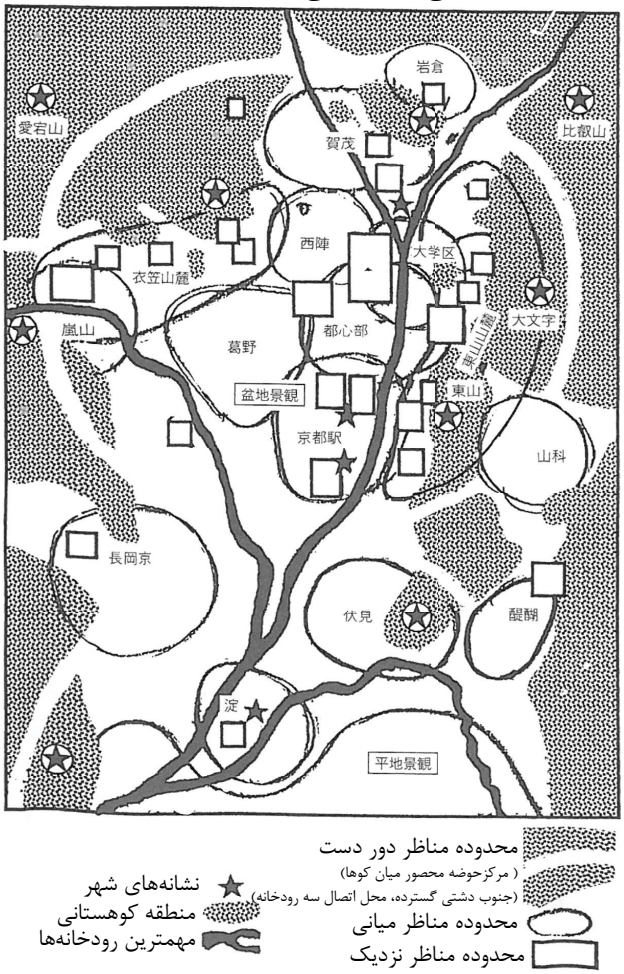
«گوزان نو اوکوریبی» (جشنواره آتش پنج کوه) که آسمان شب تابستان را روشن می‌کند، نمایشی باشکوه از منظر حوضه‌ای است که بر پایه باورهای مذهبی شکل گرفته است. به‌ویژه دامنه کوه هیگاشیاما، به عنوان عرصه‌ای مرتفع، فضایی شبیه به یک جایگاه تماشاگر در استادیوم ایجاد می‌کند که چشم‌اندازی گسترده و مطلوب به شهر دارد و بسیاری از مکان‌های دیدنی و عناصر فرهنگی در آن پراکنده شده‌اند.

رودخانه، به عنوان محور اصلی حوضه، منظری پیوسته ایجاد می‌کند و همچنین به عنوان گذرگاه جریان هوا عمل می‌کند. تجربه لذت بردن از نسیم خنک در کنار رودخانه کامو، نمونه‌ای از چنین منظری است.

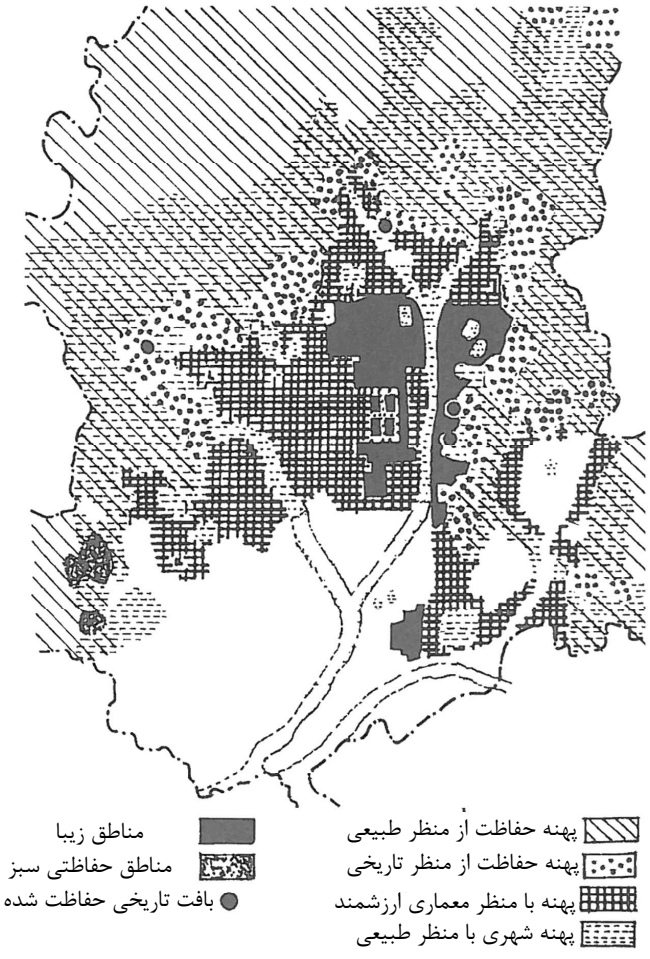
منظر میانی (متوسط)

منظر شهر، موزاییکی از محله‌های متمایز است که هر یک ویژگی‌های منحصربه‌فرد خود را دارند. این منظر، مناطقی مانند محدوده عمده‌فروشی با کسب‌وکارهای سنتی، دامنه‌های کوهستانی با مجموعه‌ای از معابد و زیارتگاه‌ها، منطقه دانشگاهی، نیشی‌جین با صنایع سنتی، و فوشیمی و مناطق مسطح جنوبی را دربرمی‌گیرد؛ مناطقی که در آن‌ها روستاهای کشاورزی و نواحی مسکونی در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند.

در هر یک از این مناطق، با توجه به نظم سنتی منظر شهری، روش‌هایی برای حفاظت و خلق منظرهای منسجم و هماهنگ،



تصویر ۴،۸ (A) ساختار مناظر دوردست، میانی و نزدیک (کیوتو ۱۹۹۶)



تصویر ۴،۸ (B) پهنه بندی منظر شهر کیوتو براساس مقررات محلی

در کنار یکدیگر، شکل گرفته است.

منظر نزدیک (کوچک)

خیابان‌های کیوتو عموماً باریک هستند و بسیاری از خانه‌ها مستقیماً در امتداد خیابان قرار گرفته‌اند. این ویژگی امکان مشاهده جزئیات معماری، مانند پنجره‌های مشبک چوبی، پنجره‌های ضدحشرات، طراحی ورودی‌ها، باغچه‌های کوچک، قفسه‌های نمایش کالا، صحنه‌هایی از فعالیت صنعتگران و زیارتگاه‌های اختصاص‌یافته به جیزو (بودیساتوایی که در باور عامه ناجی انسان‌ها از جهنم است) و داینیچی نیورای (بودایی که نماد موجودیت مطلق و برتر و مظهر «اساس هستی جهان» است) را فراهم می‌کند. علاوه بر این، فضای زندگی مردم را می‌توان در مناظر مقیاس کوچک هر خیابان و محله احساس کرد. مکان‌های تاریخی و بناهای یادمانی که خاطرات دوره‌های مختلف را منتقل می‌کنند نیز از عناصر مهم مناظر محلی به شمار می‌روند.

از دیدگاهی خاص، این عناصر را می‌توان به عنوان پیش‌زمینه، میان‌زمینه و پس‌زمینه درک کرد. با این حال، در مناظر شهری، هم نقطه دید و هم میدان دید به‌طور پیوسته تغییر می‌کنند و در نتیجه، منظری سه‌بعدی شکل می‌گیرد. در کیوتو، کوه هیگاشیاما یک منظر بزرگ‌مقیاس یا دوردست است که در آن، مناظر باغ‌ها و بافت شهری به عنوان «منظر قرضی» (Shakkei) در شکل‌گیری این منظر نقش ایفا می‌کنند.

زمانی که سیمای شهر از ساختمان‌های کم‌ارتفاع تشکیل شده بود، امکان مشاهده هم‌زمان مناظر در مقیاس‌های کوچک، متوسط و بزرگ از درون شهر وجود داشت. با این حال، امروزه ساختمان‌های بلندمرتبه موجب محدود شدن دید و اختلال در این ارتباط بصری شده‌اند. از این رو، ایجاد و حفاظت از محورهای دید مهم منظر ــ یعنی زوایای دیدی که همچنان ویژگی‌های اصلی خود را حفظ کرده‌اند ــ ضروری به نظر می‌رسد.

۲ تهیه لیست داده‌های منظر شهری

در تدوین طرح‌های منظر، علاوه بر داده‌های پایه برنامه‌ریزی شهری که پیش‌تر جمع‌آوری شده‌اند، لازم است مطالعات تکمیلی انجام شده و پایگاه داده‌ای از اطلاعات مرتبط با مناظر منطقه‌ای، از دو دیدگاه جغرافیایی و منظرشناختی، ایجاد شود. داده‌های جمع‌آوری‌شده باید به عنوان منابع آموزشی و مطالعاتی، در دسترس تمامی ذی‌نفعان مرتبط قرار گیرد.

عناصر توصیف کننده منظر (منابع منظر)

این فرایند شامل تحلیل ساختاری شکل‌گیری یک منظر محلی و استخراج ویژگی‌های آن است (حتی مناظری که فاقد ویژگی‌های شاخص هستند نیز دارای ویژگی‌های خاص خود محسوب می‌شوند). محتوای بررسی، متناسب با ویژگی‌ها و شرایط هر منطقه به‌طور اختصاصی تنظیم می‌شود. در اینجا، به عنوان یک نمونه کلی، عناصر قابل استخراج از منظر سه جنبه معرفی می‌شوند.

۱- عناصر طبیعی: مبنای شکل‌گیری یک منظر، توپوگرافی است. این عناصر، چشم‌انداز، خطوط افق، حس وحدت و ویژگی‌های مناطق ساحلی را تعریف می‌کنند. اگرچه عناصر طبیعی مناطق ژاپن در فرایندی مستمر، به‌صورت طبیعی و مصنوعی در حال تغییر هستند، داده‌هایی جمع‌آوری خواهند شد که تا حد امکان با وضعیت کنونی منظر مرتبط باشند.

الف) ویژگی‌های اصلی توپوگرافی: مانند کوه‌ها، تپه‌ها، فلات‌ها، زمین‌های پست و جزایر.

ب) ویژگی‌های توپوگرافی خرد: مانند پشته‌ها، دامنه‌ها، صخره‌ها، دره‌ها، شبکه‌های آبی، چشمه‌ها، پهنه‌های جزر و مدی و خطوط ساحلی.

۲. عناصر تاریخی:اشکال بیان تاریخی که مردم در طول زندگی خود بر زمین حک کرده‌اند، مانند سکونت، تولید، دفاع و باورهای دینی، بر روی نقشه مشخص و تشریح می‌شوند.

جذابیت زندگی

ج) آثار فرهنگی مدفون و محوطه‌های تاریخی موجود در زمین

د) آثار فرهنگی مانند زیارتگاه‌ها، معابد، کاخ‌ها، قلعه‌ها و باغ‌ها (که در بسیاری موارد دارای ارزش‌های آیینی نیز هستند)

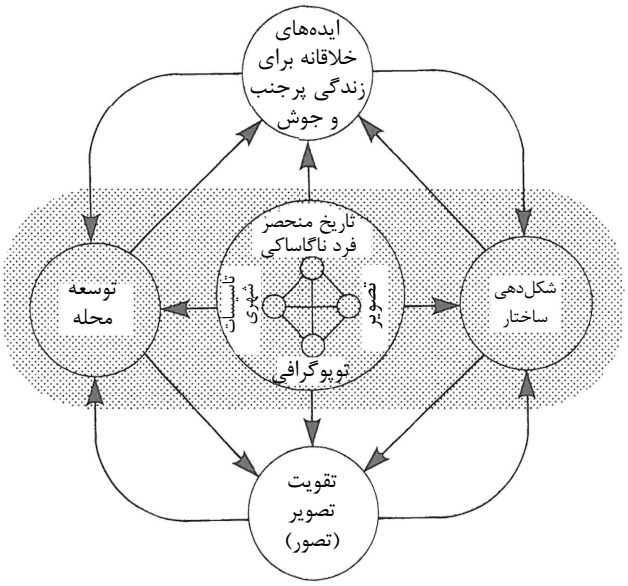
شهرسازی (ماچیزوکوری)

هـ) مناظر شهری، بافت‌های شهری و سکونتگاه‌ها، میراث معماری و میراث صنعتی (شامل فعالیت‌های کشاورزی، جنگلداری و شیلات)

و) میراث مهندسی عمران مانند رودخانه‌ها، کانال‌ها، پل‌ها، آب‌بندها، سدها، بنادر و اراضی اصلاح‌شده و کشت‌شده\

جذابیت گردشگری

ز) مکان‌های مرتبط با رویدادهای خاص که از ویژگی‌های منحصربه‌فرد منظر منطقه بهره می‌برند، مانند جشنواره‌ها و آیین‌ها؛ همچنین



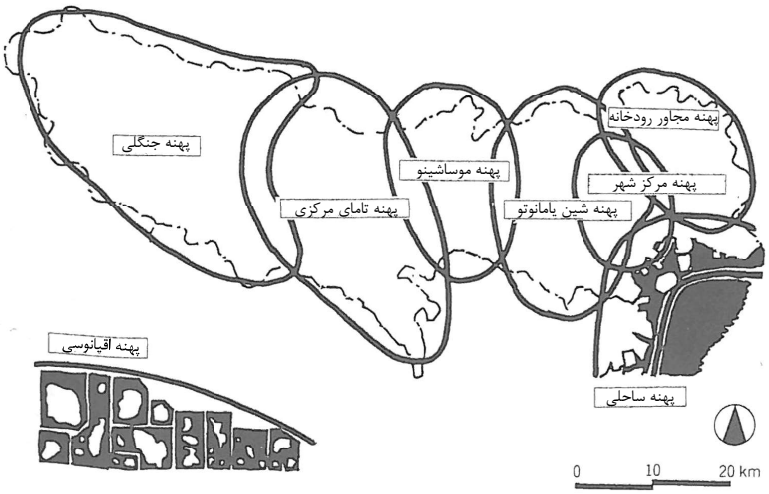
تصویر ۵،۸ اقداماتی در جهت افزایش جذابیت شهر (ناگاساکی ۱۹۹۲)

نقاط شاخص و مکان‌های دیدنی مرتبط با تفریحات فصلی
ح) مکان‌ها و فضاهای مرتبط با ادبیات، هنرهای نمایشی و هنرهای تجسمی
ط) مطالعات مربوط به تاریخ منظر منطقه‌ای و تهیه نقشه‌های لایه‌ای که موارد ۱ و ۲ را با یکدیگر ترکیب می‌کنند.
در حالی که تاریخ شهرها اغلب شامل تاریخ سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و تاریخ زندگی افراد است، توصیف تاریخ منظر جغرافیایی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. نقشه‌های تاریخی،

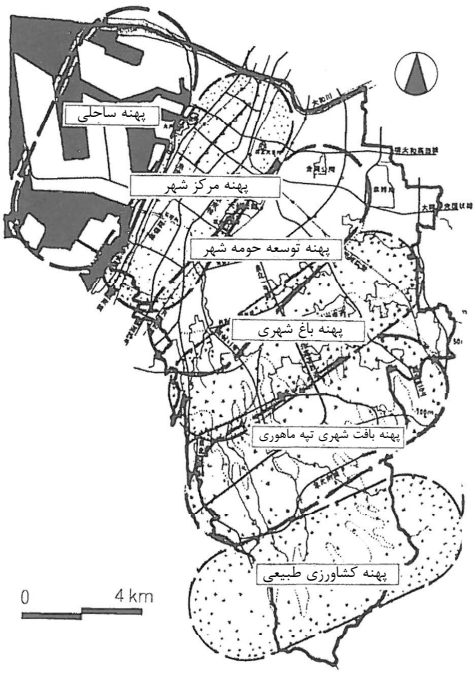


سیاست برنامه‌ریزی منظر (توکیو ۱۹۹۴)

تصاویر ترسیم‌شده از مناظر محلی و عکس‌های قدیمی، به عنوان اسناد تاریخی ارزشمند، در بازسازی و تبیین تاریخ منظر نقش مهمی ایفا می‌کنند. پژوهشگران با استفاده از این منابع به عنوان مراجع مطالعاتی و با حضور در محل، تلاش می‌کنند گذشته منظر را بازسازی و درک کنند.
۳. **سبک زندگی معاصر و عناصر فرهنگی:** توضیح دهید که چگونه فعالیت‌های شهری مدرن و معاصر در منظر تجلی می‌یابند.
ی) ویژگی‌های محله و مناظر خیابانی مناطق مسکونی، مناطق تجاری، مناطق صنعتی، مناطق با کاربری مختلط، پردیس‌های دانشگاهی و غیره.
ک) سرزندگی، جریان حرکت مردم و فضای شهری (در طول روز و شب) در مراکز شهری، مناطق خرید، پایانه‌های راه‌آهن، میدان‌های عمومی و سایر فضاهای مشابه.
ل) مناظر در امتداد مسیرهای حمل‌ونقل، مناظر کنار جاده‌ای، و موقعیت و ویژگی‌های منظر تأسیسات بزرگ (مانند تأسیسات تجاری و تفریحی).
م) دگرگونی منظر ناشی از استقرار بناهای شاخص مدرن، مانند آسمان‌خراش‌ها، پل‌های بزرگ و بناهای یادمانی.
ن) مطالعات تکمیلی درباره چگونگی تداوم، تغییر شکل یا از بین رفتن مناظر منطقه‌ای گذشته، همان‌گونه که در بخش ۲-ط مشخص شده است (شامل ثبت مناظر ازدست‌رفته، روند و دلایل از بین رفتن آن‌ها، وضعیت کنونی مکان‌ها و غیره). در کشورهای غربی، نمونه‌های متعددی از مطالعات ردیابی و پیگیری مستمر این فرایند گزارش شده است.
س) ثبت محیط طبیعی در دوره مدرن و معاصر، جنبش‌های



تصویر ۶،۸ (A) پهنه‌بندی منظر (توکیو ۱۹۹۴)

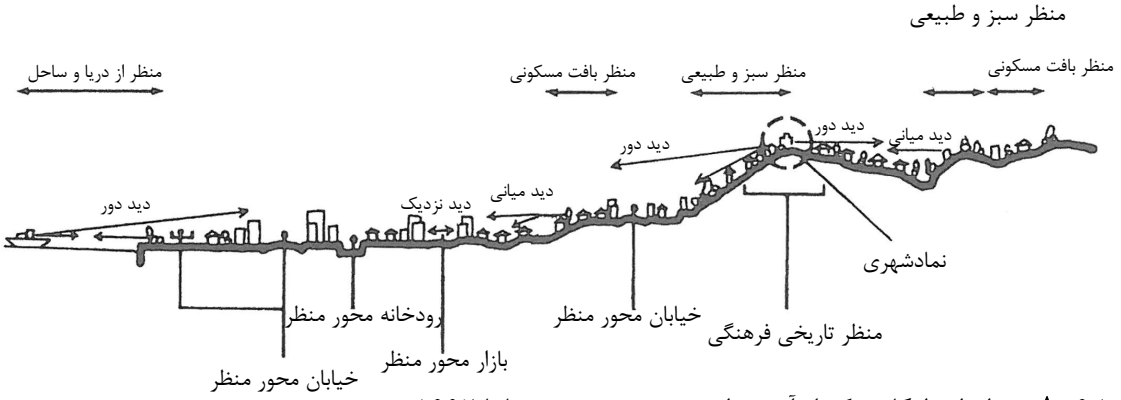


تصویر ۶،۸ (A) پهنه‌بندی منظر (شهر ساکای ۱۹۹۲)

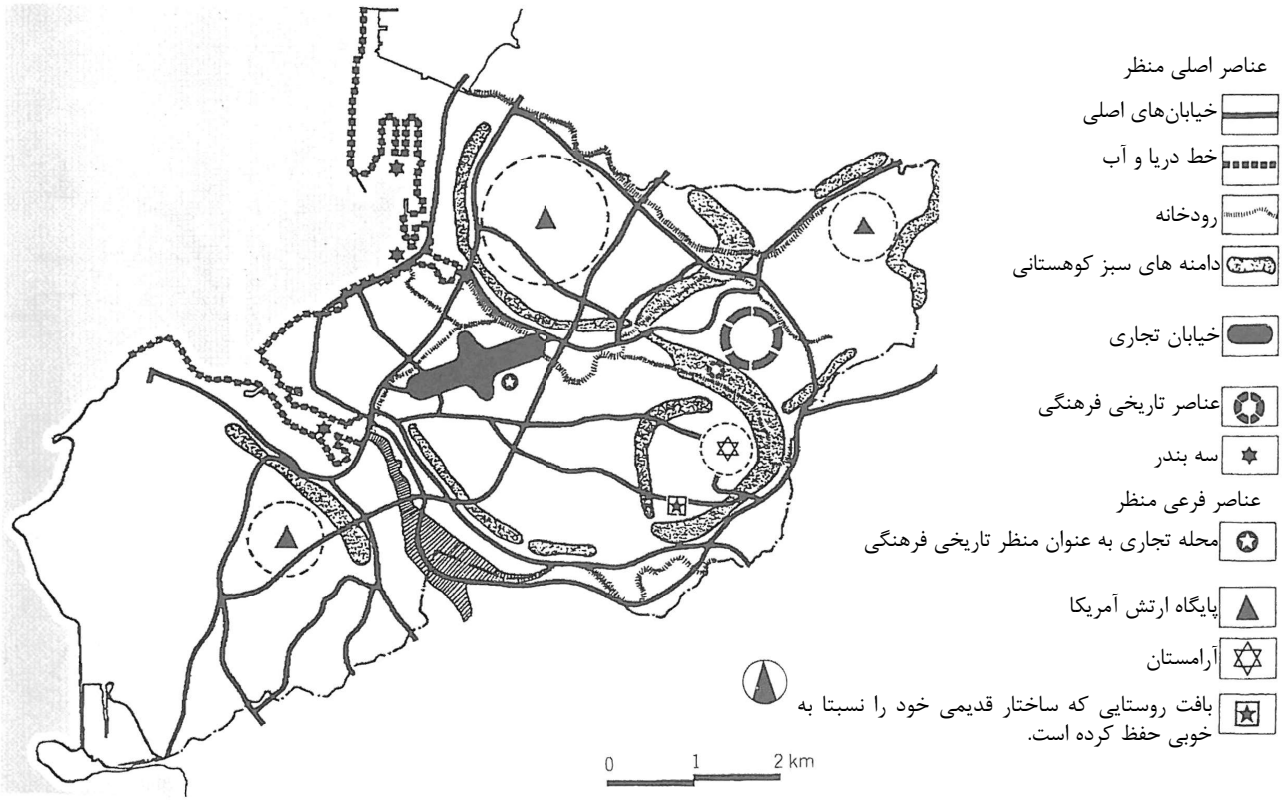
تاریخی حفاظت از محیط زیست، و جهت‌گیری‌های حاصل از سیاست‌ها و جنبش‌های مردمی مرتبط با توسعه منظر.
ع) همچنین، جلوه‌های نوظهور ویژگی‌های منطقه‌ای که در ادبیات مدرن و معاصر، هنرهای نمایشی، هنرهای تجسمی، فیلم‌ها و راهنماهای گردشگری بازتاب یافته‌اند، باید مورد توجه قرار گیرند.

تحلیل ویژگی‌ها

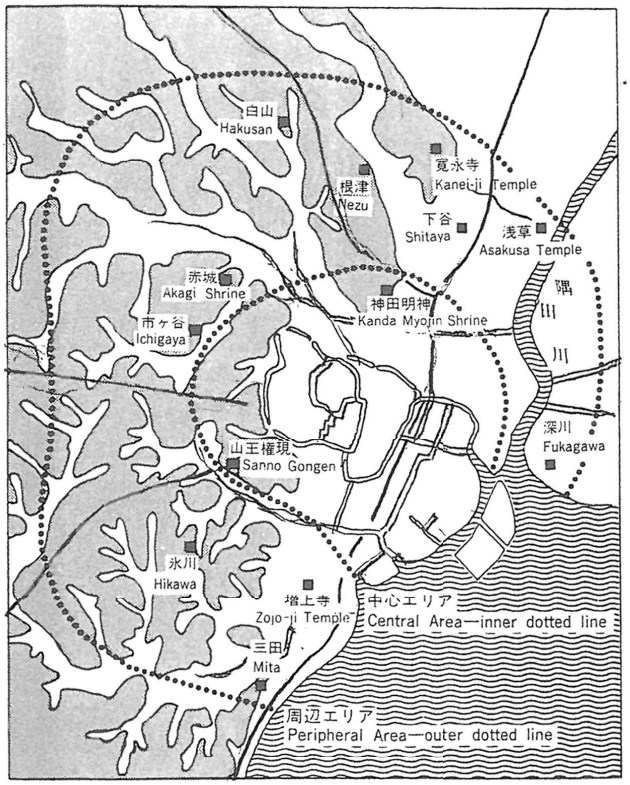
با استفاده از روش‌های جغرافیای تاریخی، توصیفات مکتوب، فهرست‌ها و نقشه‌های لایه‌ای تهیه خواهد شد. همچنین، به منابعی مانند اسناد جغرافیایی، نقشه‌های تصویری، انواع مختلف نقشه‌ها، آثار ادبی، راهنماهای گردشگری و سوابق پایش و نظارت شهری مراجعه خواهد شد.
عناصر منظر شناسایی‌شده از سه جنبه مختلف، بر روی نقشه و با توجه به دامنه‌های مقیاسی شامل مقیاس بزرگ، متوسط و کوچک نمایش داده خواهند شد. همچنین، نمونه‌ها و ابتکارات مشابه در سایر شهرها نیز مورد بررسی قرار خواهند گرفت. این



تصویر ۶،۸ (A) خطوط نظرگاهی که از آن منظر دیده می‌شود (شهر ناها ۱۹۹۲)



تصویر ۶،۸ (B) تعیین محورهای منظر (شهر ناها ۱۹۹۲)



روش درک تاریخی جغرافیایی شهر، برای خوانش معنای عمیق ویژگی‌های محلی هر منطقه با تحلیل ساختار توکیو از دوره ادو، مدرن تا معاصر از طریق بررسی نقشه‌های قدیمی، نقاشی‌ها و بررسی میدانی، و تمرکز بر عناصر ساختاری مانند؛ شهر آب یا پایین شهر، شهر روی بلندی یا شهر سمت کوهستان، رابطه درهم تنیده کانالهای آب و دره‌ها و کوه‌ها، موقعیت مکانی با دید مناسب ایزدکده‌ها

تصویر ۸،۸ (A) فهم منظر شهر توکیو با بررسی توپوگرافی ادو (توکیو قدیم) (منبع: هیدنوبو جینای، «انسان‌شناسی فضایی توکیو» ۱۹۸۵)

اطلاعات به عنوان داده‌های قابل دسترس، برای اشتراک‌گذاری میان شهروندان و ذی‌نفعان فراهم خواهد شد.

۴،۸
روش تهیه برنامه شکل گیر منظر

۱ اهداف، چشم‌اندازطرح و سیاست‌ها

معمولاً ترجیح داده می‌شود که اهداف و سیاست‌ها دارای ساختاری دولایه باشند: یک لایه برای کل شهر و لایه دیگر برای هر یک از مناطق تشکیل‌دهنده آن. با این حال، در برخی شهرهای کوچک ممکن است سکونتگاه‌ها تنها یک منطقه واحد را تشکیل دهند.

چشم‌انداز طرح و دستورالعمل‌های اقدام

چشم‌انداز طرح، به‌اصطلاح «سرودهایی برای توسعه جامعه» است که اغلب در آن مناظر زیبا و مردمی که آن‌ها را پرورش داده‌اند، مورد ستایش قرار می‌گیرند و اراده و نقش ساکنان محلی و شهرداری‌ها را بیان می‌کند.

نخست، در زمینه تعریف منظر که پیش‌نیازی اساسی است، تعاریف معناداری ارائه شده است؛ مانند:



یک اسکیچ مپ از تاریخ شکل گیری شهر اطراف رودخانه ها در توکیو. گویی که وینز مشرق زمین باشد.

تصویر ۸،۸ پیمایش میدانی اطراف رودخانه سومیدا (منبع: هیدنوبو جینای «توکیو - افسانه‌های قومی»، Process Architecture, 1987)

«منظر عمدتاً از عناصر طبیعی مانند آب و فضای سبز که به‌طور مستقیم قابل مشاهده هستند، همچنین ساختمان‌ها و سازه‌ها تشکیل شده و فعالیت‌های انسانی که با این عناصر در تعامل هستند را نیز دربرمی‌گیرد» (طرح جامع منظر شهری کلان‌شهر توکیو، ۱۹۹۴).

همچنین: «عناصر طبیعی مانند دریا، کوه‌ها و رودخانه‌هایی که یک شهر را شکل می‌دهند، تنها به مناظر عناصر مصنوعی مانند جاده‌ها، پارک‌ها و ساختمان‌ها محدود نمی‌شوند، بلکه دامنه گسترده‌ای از عناصر، از جمله عناصر ناملموس مانند فضای شهری، عطر و روح فرهنگی، اهمیت تاریخی و حس آشنایی را که بازتاب‌دهنده فعالیت‌های شهروندان است، دربرمی‌گیرند» (طرح اولیه منظر شهری شهر ناگویا، ۱۹۸۷).

سپس، بر اساس تحلیل ویژگی‌های منظر، موضوع اصلی به‌طور خلاصه بیان می‌شود. برای مثال: «ایجاد یک «باغ‌شهر نیمه‌گرمسیری» زیبا، منحصربه‌فرد و دارای شخصیت، موضوعی است که نه‌تنها برای شهروندان، بلکه برای بازدیدکنندگان منطقه نیز جذاب خواهد بود» (شهر ناها، ۱۹۹۲).

نمونه‌های دیگر عبارت‌اند از:

«جاذبه شهری منحصربه‌فرد = تاریخ چندلایه، زمین‌های شیب‌دار، توسعه شهری خاص و ارتقای تصویر منطقه‌ای متمایز» (شهر ناگاساکی، ۱۹۹۲) (تصویر ۸.۵)؛

و «سه هدف = احیای طبیعت، انتقال تاریخ و فرهنگ، و توسعه جاذبه‌های متنوع» (شهر کانازاوا، ۱۹۸۸). علاوه بر این، برنامه‌های عملی ممکن است شامل موارد زیر باشند:

«۱. بهره‌گیری از تاریخ و طبیعت به‌ارث‌رسیده از پیشینیان برای

ایجاد منظر شهری شایسته کانازاوا؛
۲. استفاده از شرایط منحصربه‌فرد منطقه برای ایجاد منظری شهری، راحت، غنی، پویا و جذاب؛
۳. ایجاد منظر شهری به عنوان یک فرهنگ مدنی که توسط هر شهروند به‌صورت مستقل حمایت و خلق می‌شود» (شهر کانازاوا، همان).

موارد فوق را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد: الف) هدف، فراهم کردن هرچه بیشتر فرصت‌ها برای مردم، از جمله نسل‌های آینده، به منظور کشف و درک چشم‌انداز منطقه از طریق مناظر موجود است. ب) برای تحقق این هدف، باید ویژگی‌های منظر محلی و برداشت‌های مردم از منظر بررسی شده و طرحی برای ایجاد مناظری تدوین شود که مورد انتظار شهروندان، مردم سراسر کشور و جامعه جهانی باشد و بتواند به نسل‌های آینده منتقل شود. ج) بر اساس این طرح به عنوان راهنما، نظام‌هایی ایجاد شود که شهروندان، بخش خصوصی و دولت را قادر سازد در تمامی زمینه‌ها، از حفاظت، توسعه و خلق مناظر مشارکت کنند.

۲ ساختار فضایی مناسب برای برنامه ریزی منظر

الف) پهنه‌بندی منظر: پهنه‌بندی منظر بر اساس ویژگی‌های توپوگرافی انجام می‌شود. برای مثال، در توکیو، هشت پهنه منظر ــ شامل مناطق ساحلی، رودخانه‌ای، مرکز شهر، زیرشهر و اقیانوسی ــ با هدف تقویت ویژگی‌های مشترک منظر و افزایش انسجام آن ایجاد شده است. در شهر ساکای نیز شش پهنه از منطقه ساحلی تا مناطق کشاورزی و طبیعی تعیین شده است (شکل ۸.۶ (الف)، (ب)).

در شهر ناها، پهنه‌های منظر بر اساس توپوگرافی و با در نظر گرفتن عواملی مانند کاربری زمین، فرم ساختمان‌ها و اهداف مورد نظر، تعیین شده‌اند. این رویکرد بر این فرض استوار است که فضاهایی با ویژگی‌های توپوگرافی مشابه، دارای تصویر منظر مشترک و مناسب هستند.

ب) محورهای اصلی منظر: فضاهای محوری مانند رودخانه‌ها، صخره‌ها، پشته‌ها، راه‌های اصلی، خیابان‌های نمادین و خطوط راه‌آهن، چارچوب اصلی منظر شهری را تشکیل می‌دهند. محورهای منظر با هدف روشن ساختن ساختار کلی منظر و همچنین تسهیل درک ساختار شهری به عنوان یک نظام مختصات فضایی، ایجاد شده‌اند (همان‌گونه که پیش‌تر در مورد دولت کلان‌شهر توکیو اشاره شد).

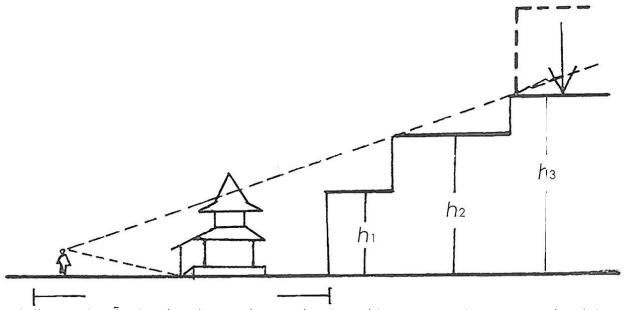
در شهر ناها، چشم‌انداز آینده منظر با استفاده از رودخانه‌ها، جاده‌ها و مسیرهای تاریخی، که عناصر خطی اتصال‌دهنده پهنه‌های منظر و شکل‌دهنده چارچوب منظر شهری هستند، به عنوان محورهای اصلی منظر ارائه شده است (شکل ۷.۸ (الف)، (ب)).

ج) نقاط دارای اولویت منظر: اگرچه این نقاط به‌صورت پراکنده در سطح شهر قرار دارند، توجه ویژه به مکان‌ها و محدوده‌هایی که اهمیت زیادی برای منظر شهری دارند ضروری است؛ از جمله بناهای تاریخی و فضاهای پیرامون آن‌ها، زیارتگاه‌ها و معابد، تأسیسات عمومی، مناطق نمادین، خیابان‌های تجاری، سازه‌های

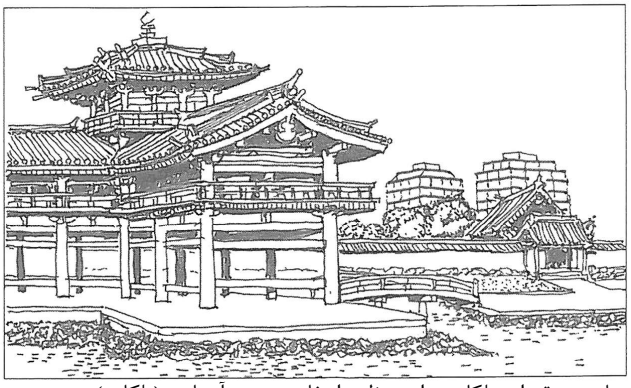


لندن مقرراتی وضع کرد تا نشانهای مهم شهر از نظرگاه‌های مشخص به خوبی دیده شوند. (۲۰۰۲)

تصویر ۸,۹ (A) کلیسای سنت‌پل و برجهای اطراف



حفاظت از زمینه نشانه شهری با استفاده از مقررات تنظیم ارتفاع آبشاری (پلکانی)



نیازمند مقررات پلکانی برای تنظیم ارتفاع بصورت آبشاری (پلکانی)

تصویر ۸,۹ (A) برج‌های مسکونی ساخته شده در پشت یک معبد

بزرگ، مناطق دارای ساختمان‌های بلندمرتبه و محدوده‌های توسعه شهری.

۳ رمزگشایی از ساختار فضای شهری

فضاهای شهری مدرن به‌طور فزاینده‌ای پیچیده، گسترده و بی‌شکل شده‌اند و رمزگشایی از یک نظم فضایی یکپارچه، مانند دژ شهرهای گذشته، دشوار شده است. در چنین شرایطی، رویکرد غالب به سمت تحلیل مستقل هر یک از مناطق شهری با ویژگی‌های متمایز خود سوق یافته است و درک کلیت شهر به عنوان مجموعه‌ای از این مناطق مورد توجه قرار می‌گیرد.

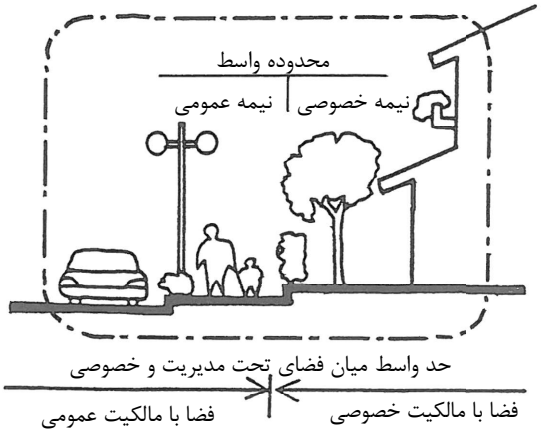
در این زمینه، کوین لینچ (۱۹۱۸–۱۹۸۴)، نویسنده کتاب «تصویر شهر» (۱۹۶۰)، که بر اساس مطالعات شهری در ایالات متحده به نظریه‌پردازی پرداخت، مفاهیم «تصویرپذیری» (سهولت ایجاد تصویر ذهنی بصری) و «خوانایی» (سهولت تفسیر معنای بصری) فضاهای شهری را مطرح کرد. او پیشنهاد کرد که ساختار فضایی و منظر شهری را می‌توان به صورت نمادین، از طریق ترکیبی از عناصر شامل مسیرها (راه‌ها)، لبه‌ها، گره‌ها (نقاط تمرکز)، نواحی (محدوده‌های سازمان‌یافته با هویت شهری) و نشانه‌ها (عناصر شاخص و قابل تشخیص در منظر) به عنوان کدی برای تفسیر، توضیح داد. او از پیشگامان تلاش برای رمزگشایی شهرها از طریق تصویرسازی فضایی بود.

علاوه بر این، در ژاپن، گروه پژوهشی به رهبری هیدنوبو جینای (۱۹۴۷–، متخصص تاریخ شکل‌گیری شهرها)، با بررسی توپوگرافی توکیو، تحول شهر را از فضاهای آبی مانند سواحل، کانال‌ها و رودخانه‌ها، از طریق زمین‌های پست (مرکز شهر)، دامنه‌ها و دره‌ها، تا فلات‌ها (بخش بالادست شهر) دنبال کرده‌اند. آنان از این طریق، حس مکان و ویژگی‌های فضایی هر منطقه را که از دوره ادو تا توکیو معاصر تداوم یافته است، رمزگشایی کرده‌اند.

این رویکرد، روشی برای تفسیر زمینه‌های تاریخی و جغرافیایی است که فراتر از درک سطحی تصویر ظاهری، به لایه‌های عمیق‌تر منظر دست می‌یابد (برای مثال: «انسان‌شناسی فضایی توکیو» (۱۹۸۵)، «چگونه به ادو ـ توکیو نگاه کنیم و درباره آن تحقیق کنیم» (۱۹۸۸)) (شکل ۸.۸ (B)، (A)).

۴ کنترل فعالیت‌های مربوط به شکل دهی به منظر شهری

اگرچه شکل‌دهی منظر منطقه‌ای موضوعی است که به‌شدت بر جنبه‌های بصری و فرم متمرکز است، بیان آن صرفاً از طریق تصاویر یا مونتاژهای عکس، به دلیل خاص و محدود بودن، ممکن است خطر تثبیت و محدود کردن تصور ما از فضا را به همراه داشته باشد. بهتر است با انجام مطالعات میدانی و تبادل نظر، طیف متنوعی از تصاویر ذهنی ساکنان محلی بررسی شود و در نهایت، نسبت به تصویری مشترک و هدفمند از منظر همگرایی حاصل شود. همچنین، امکان بیان غیرمستقیم از طریق استفاده از داده‌های تصویری مناطق دیگر، چه در داخل کشور و چه در



تصویر ۸,۱۰ قلمروهای خصوصی و عمومی در منظر

سطح بین‌المللی، که می‌توانند به عنوان نمونه‌های مرجع مورد استفاده قرار گیرند، وجود دارد.

قوانین مرتبط با منظر و چشم‌انداز در مناطق مختلف، اقدامات کنترلی مانند راهنمایی، تدوین دستورالعمل‌ها و تنظیم مقررات را برای حفظ، بهبود و شکل‌دهی «مناظر مطلوب» ارائه می‌کنند. این تجربیات در قانون منظر نیز مورد استفاده قرار خواهد گرفت. این اقدامات کنترلی ــ یعنی روش‌های اجرایی و اداری ــ برخلاف طرح‌های شهرسازی باروک، فرم‌های فضایی از پیش تعیین‌شده و خاصی را تحمیل نمی‌کنند.

در این زمینه، دو رویکرد وجود دارد: نخست، هدایت غیرمستقیم تصویر مطلوب از طریق ارائه چارچوب و جهت‌گیری کلی؛ و دوم، تنظیم و جلوگیری از اقداماتی که «آسیب قابل‌توجهی» به تحقق تصویر مطلوب وارد می‌کنند. این روش‌ها پس از تجربه‌های دشوار و متعدد در جلوگیری از اقداماتی که وضعیت موجود را تغییر می‌دهند و فعالیت‌های توسعه‌ای که بدون توجه به نظم محلی انجام می‌شوند، پیشنهاد شده‌اند؛ اقداماتی که در صورت نبود کنترل، می‌توانند ارزش منظر را تغییر داده، تخریب کرده یا کاهش دهند. هدف نهایی این رویکردها، هدایت مردم به سوی مشارکت در خلق مناظری مطلوب‌تر و مشارکتی است.

هنگام بررسی فهرست اقدامات کنترلی در یک منطقه، لازم است فعالیت‌ها و اقداماتی که موجب آسیب به ارزش‌های منظر می‌شوند، به‌طور کامل شناسایی و درک شوند.**از زبان الگوها بیاموزیم** یک سرنخ برای یافتن روشی برای کنترل را می‌توان در آثار کریستوفر الکساندر (متولد ۱۹۳۶ در وین، معمار و محقق طراحی شهری آمریکایی)، «بی‌زمانی ساختمان‌سازی» (۱۹۷۹) و «زبان الگو» (۱۹۷۷) یافت. اول، او استدلال می‌کند که فضاهای معماری جذاب انسانی به یکباره ساخته نمی‌شوند، بلکه در یک جریان بدون محدودیت زمانی و با درگیر شدن با دستاوردهای گذشته، ایجاد و محوطه‌سازی می‌شوند؛ محیط شهری از طریق انباشت این فرآیند شکل می‌گیرد. سپس، در مورد ترکیب فضایی در این مورد، او به طور منحصر به فردی «واژگان و دستور زبان فرم و ترکیب فضایی» را برای طراحی فضای زندگی، با استفاده از رویکرد روانشناسی محیطی انسان، پیشنهاد می‌کند. نکته قابل

توجه، پیشنهاد او برای ایجاد جملات هماهنگ با استفاده از زبان فضایی، به اصطلاح، معادل حروف اضافه و بندها یا حروف ربط، برای اتصال عناصر تشکیل‌دهنده است. بیایید این ایده را در مورد مسئله واقعی منظر شهری به کار ببریم.

ناپیوستگی و پیوستگی فرم

برای مثال، یک مرکز تجاری بزرگ در مجاورت یک ساختمان تاریخی کوچک و کم‌ارتفاع و در محدوده یک محیط میراث فرهنگی ساخته می‌شود، بدون آنکه فضای حائلی میان آن‌ها باقی بماند. همچنین ممکن است یک «هتل با نمای قلعه» و بلندمرتبه در نزدیکی قلعه‌ای که نماد یک شهر قلعه‌ای است، ساخته شود. نمونه دیگر، ساخت یک «مجتمع مسکونی بلند و طویل در کنار رودخانه» است که مانع دید گسترده به ساحل رودخانه‌های شهر می‌شود. همچنین، خیابان‌های تاریخی ممکن است به‌وسیله ساختمان‌های بلندمرتبه‌ای که در پشت معابد، محوطه آن‌ها و باغ‌ها ساخته شده‌اند، مسدود شوند و دیدهای میان‌زمینه و دوردست را مختل کنند. در چنین مواردی، ایجاد یک کمربند حائل که ارتفاع و فرم ساخت‌وساز را تنظیم کند، ضروری است (تصویر ۹.۸ (A)، (B)). الکساندر، در زبان فضایی خود، تغییر تدریجی ارتفاع به صورت آبشاری پلکانی را بر تغییر ناگهانی ارتفاع، مانند یک صخره، ترجیح می‌دهد.

در مقیاسی حتی کوچک‌تر، نحوه ارتباط میان خیابان‌ها، فضاها و ساختمان‌ها نیز اهمیت دارد. ساخت دیوارها تا لبه مرز قطعات، موجب کاهش فضای میان قلمروهای عمومی و خصوصی و ایجاد حس محصورشدگی و فشار در مخاطب می‌شود. این امر اهمیت فضاهای میانی میان عرصه‌های عمومی و خصوصی، یعنی فضاهای نیمه‌عمومی و نیمه‌خصوصی، را نشان می‌دهد. این فضاها را می‌توان از طریق اقداماتی مانند عقب‌نشینی خط ساختمان‌ها ایجاد کرد (شکل ۸.۱۰).

ناپیوستگی کیفی میان عناصر

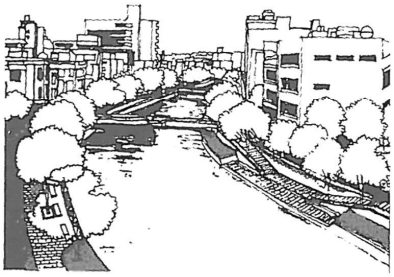
ظهور یک ساختمان تجاری که فرم، مصالح و رنگی متفاوت با سبک معماری در بافتی که ساختار سنتی خود را حفظ کرده است، حال و هوای بافت شهر را بصورت چشمگیری تغییر می‌دهد. سپس این سوال مطرح می‌شود که چگونه به زمینه نظم فضایی که منظر خیابان را تشکیل می‌دهد، پاسخ دهیم. در پهنه‌های حفاظتی دارای ساختمان‌های سنتی، یک ادبیات سیاستگذاری برای حفظ و انتقال سبک‌های تاریخی وجود دارد

■ منظر سازی اطراف رودخانه



* با یکطرفه کردن خیابان‌های دوطرف رودخانه، پیاده راه و فضای گسترش یافت.
* در بخش‌هایی پیاده را تا سطح آب پایین آمده و امکان نزدیکی به آب فراهم شد.
* باز طراحی پل بصورتی جذاب

■ بعد از ساندهی: دسترسی به آب و فضای سبز افزایش می‌یابد

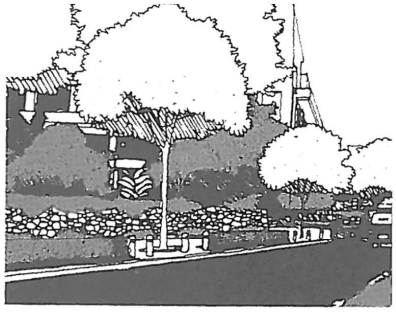


■ منظر سازی اطراف ساختمان‌هابی عمومی



* جایگزینی دیوارهای بلوک سیمانی با دیوارهای سنگی، حذف حصارهای فلزی اطراف پیاده رو.
* تعریض فضای ورودی مجتمع و تبدیل آن به میدانچه ای در کنار خیابان
* افزایش فضای سبز در کنار خیابان

■ بعد از ساماندهی: اصلاح دیوارهای با مصالح آشنا

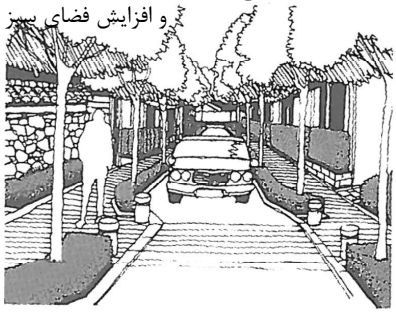


■ منظر سازی در خیابان‌های شهری



* جایگزینی جداره سبز به جای بلوک‌های سیمانی.
* یک طرفه کردن خیابان و افزاایش عرض پیاده راه
* استفاده از مصالح و وسایل گرم، تقویت فضای سبز
* ایجاد سایه با درختان بلند

■ بعد از ساماندهی: ایجاد پیاده‌رو با اولویت پیاده و افزایش فضای سبز



تصویر ۸،۱۱ طراحی تصور برای ساماندهی منظر (شهر هانا ۱۹۹۲)

و تکنیک‌های بیانی که این سبک‌ها را شکل داده‌اند، به وضوح نشان داده شده‌اند. در مناطق شهری معمولی، حتی اگر یک منظر خیابان ویژگی‌های خاصی را توسعه داده باشد، تمایل به نادیده گرفتن آنها یا نادیده گرفتن عمدی و سودجویانه آنها وجود دارد. داشتن دستورالعمل‌هایی به عنوان ادبیات منظر - چه در رد کامل ادبیات ترکیب فضایی یا ایجاد چیزی که آن را به ارث می‌برد - به ما این امکان را می‌دهد که ارتباط تاریخی را در طول زمان بفهمیم.

رابطه بین واحدهای فضایی شهری و پیوستگی آنها

فضاهای شهری مدرن، مانند شهرهای کنار جاده‌ای، به طور یکپارچه در حال گسترش هستند و همین امر درک آنها را به عنوان فضاهای مجزا دشوار می‌کند. همانطور که قبلاً ذکر شد، کوین لینچ با تمرکز بر مناطق شهری با ویژگی‌های خاص و لبه‌های آنها، راهی برای رمزگشایی آنها پیشنهاد کرد. نکته مهم در طراحی منظر شهری در این فضاهای لبه‌ای نهفته‌اند. با به کارگیری ادبیات زبان فضایی الکساندر، می‌توانیم درک کنیم که لبه‌های مرزهای بین مناطق دارای هویت ، فضاهای خطی بسیار مهمی در طراحی منظر شهری هستند. برای مثال، این موارد شامل دو طرف یک جاده اصلی عریض، دو طرف یک خط راه‌آهن (که اغلب در ژاپن به عنوان جلو و عقب یک ایستگاه متمایز می‌شوند)، منطقه میانی که در آن مناطق تجاری به مناطق مسکونی تبدیل می‌شوند، مراکز فرهنگی برجسته و محیط‌های مجاور آنها، مرز بین مناطق شهری و فضاهای باز، رابطه بین مناطق شهری و کناره‌های رودخانه یا سواحل/بندرها، و کمربندهای سبز شیب‌دار در گذار از مناطق مسطح به فلات‌های تپه‌ای یا کوهپایه‌ها، می‌شود. به جای اینکه این نقاط انتقالی را از نظر ویژگی‌های مکانی به عنوان لبه‌های منطقه در نظر بگیریم، مهم است که آنها را به دقت به عنوان مناطق میانی که دو منطقه را به هم متصل می‌کنند، طراحی کنیم. این مناطق اغلب تأسیساتی هستند که توسط بخش عمومی مدیریت و ساخته می‌شوند و قانون منظر نیز بر نقش بخش عمومی و تأسیسات عمومی در شکل‌گیری منظر تأکید دارد.

«مقررات زیبایی» در روستای مانازورو

قضاوت در مورد زیبایی یک منظر به طور سنتی برای مدیریت، که مبتنی بر فرض بی‌طرفی و انصاف است، دشوار تلقی شده است. با این حال، روستای مانازورو در استان کاناگاوا «مقررات زیبایی» را تصویب کرده است که از این روش استفاده می‌کند که در آن ساکنان محلی و مدیریت شهری در کنارهم، نظرسنجی انجام می‌دهند، پیشنهادهایی ارائه می‌دهند، آنها را اجرا می‌کنند و بازخوردی را برای غنی‌سازی محتوایی که می‌توان بر سر آن توافق کرد، ارائه می‌دهند. در اینجا، نظریه الکساندر گنجانده شده است که نه تنها روش‌های کنترل عمومی مانند ارتفاع، فرم و رنگ، بلکه ویژگی‌های محلی سایت و ادغام آن با محیط منظر شهری اطراف و تاثیر آن را ارزیابی می‌کند (کیکی ایگاراشی و همکاران، «مقرارت زیبایی: ایجاد یک شهر پر جنب و جوش»، گاکوگی شوپان، ۱۹۹۶). با یادگیری از این اصول ترکیب منظر، لازم است روش‌های کنترلی متناسب با موقعیت محلی تدوین شوندکه شرایط خاص منطقه را نیز پوشش دهند.

در این خصوص، قانون منظر، مناظر خوب منطقه‌ای را به عنوان دارایی‌های اجتماعی-فرهنگی به رسمیت می‌شناسد و امکان ایجاد مرجعی برای نگهداری و توسعه آنها را فراهم کرده است.

۵ طراحی شهری

طراحی، بیان نیت خلاقانه از طریق فرم است. طراحی شهری اقدامی ملموس برای تحقق تصویر هدف از یک طرح شکل‌گیری منظر است. این امر اغلب شامل محوطه‌سازی و ایجاد ویژگی‌های متمایز در یک محله یا منطقه خاص، مانند یک خیابان خرید، خیابان اصلی، منطقه مسکونی یا محیط برجسته است (شکل ۸،۱۱). علاوه بر این، در توسعه‌های جدید مسکن، مجتمع‌های تجاری و توسعه‌های پارک‌های موضوعی نیز انجام می‌شود. منظر یک منطقه یا منطقه به مرور زمان بالغ می‌شود و طراحی شهری این فرآیند را برای ایجاد فضاهای شهری در مقیاس زمانی میان‌مدت در نظر می‌گیرد. می‌توان آن را نه تنها به عنوان یک عنصر رسمی، بلکه به عنوان یک صحنه برای زندگی روزمره ساکنان، کارگران و رهگذران نیز در نظر گرفت.

اگرچه روش‌های طراحی بسیار متنوعی وجود دارد، ولی می‌توان نکات کلیدی را در موارد زیر خلاصه نمود،

الف) فضای بیرونی به عنوان یک فضای متشکل از خیابان‌ها، ساختمان‌ها، مبلمان شهری و آسمان تصور می‌شود. خیابان‌ها مسیرهای عبور و مرور نیستند، بلکه کف‌هایی هستند که عابران پیاده در آنها اولویت دارند. ساختمان‌ها از اتاق‌هایی تشکیل شده‌اند که فضای بیرونی را ارتقا می‌دهند. آسمان، خط افق که توسط سقف‌ها و بام‌های طاق‌دار شکل گرفته است، و نورپردازی نیز از عناصر اساسی هستند.

ب) استفاده از ارتباط بصری و روابط بصری انسانی بین عناصر. همانطور که زبان الگو نشان می‌دهد، یک عنصر اتصال دهنده فضای میانی (عقب‌نشینی دیوارها) برای کاهش حس ظلم و ستم بین ساختمان‌ها و خیابان‌ها قرار داده شده است. برخلاف دیوارهای نامنظم و حصارهای بلوکی، پنجره‌ها، ورودی‌ها، رنگ‌ها، گیاهان و مغازه‌های طراحی شده به خیابان جلوه می‌دهند. مکان‌های مقدس کوچک مانند معابد محلی، زیارتگاه‌ها، درختان و بناهای تاریخی، ارزشمند هستند. علاوه بر این، در برخی مکان‌ها، طراحی آمفی تئاتر روباز یا گالری برای برگزاری جشنواره‌ها، رویدادها و ارائه‌های شهروندان می تواند مفید باشد.

ج) عناصری که به طور قابل توجهی حال و هوای منظر محلی یا منطقه‌ای را مختل می‌کنند، باید تا حد امکان حذف شوند. تبلیغات با اندازه و رنگ نامناسب (با نادیده گرفتن بافت مکان) مشکل‌ساز هستند، همانطور که تیرهای برق و خطوط برق که آسمان را مسدود می‌کنند، مشکل‌ساز هستند. اثر ثانویه حذف این آلودگی‌های بصری این است که نمای ساختمان‌های پشت آنها مشخص شده، و وسایل روی بام‌ها خود را نشان می دهند، که نمایش می‌تواند انگیزه‌ای برای بهبود و ساماندهی نما و پشت بام‌ها ایجاد می‌کند.

د) در پروژه‌های عمومی مانند ساخت خیابان‌ها، رودخانه‌ها، پارک‌ها، میدان‌ها و تأسیسات شهری، آگاهی از تأثیر قابل توجه آنها بر منظر محلی و نقش اصلی طراحی منظر بسیار مهم است. بسیاری از شهرداری‌ها دارای بخش‌های برنامه‌ریزی منظر هستند که طرح‌های جامع منظر و دستورالعمل‌های طراحی را برای هر طرح شهری پیشنهاد می‌دهند. می‌توان انتظار داشت که بخش‌های مربوطه، مانند بخش‌های ساخت و ساز و توسعه، جلسات طراحی منظر را با کارشناسان خارج از شهرداری برگزار کنند تا کیفیت طراحی تأسیسات عمومی را بهبود بخشند.
ه) با این حال، در مورد مناظر در مقیاس محله، به طور کلی، محلات از نظر تاریخی در دوره‌های مختلف شکل گرفته‌اند و فعالیت‌های داوطلبانه نهادهای متعدد با اهداف مختلف را در بر می‌گیرند. بنابراین، یک رویکرد غیرمستقیم اتخاذ می‌شود که در آن یک طرح منظر تدوین شود و تصاویر طراحی به عنوان مجموعه‌ای از کدهای طراحی (استانداردها) برای هدایت و تأثیرگذاری بر هر نهاد پروژه ارائه می‌شوند. به ویژه در منظر سطح میانی، لازم است به طراحی منظر مناطق مرزی مانند نمای بیرونی ساختمان‌ها، باغ‌های جلویی، نرده‌ها و دیوارهای حائل، درختان و تبلیغات و پیاده‌روها که بین فضاهای عمومی و خصوصی قرار دارند، توجه شود.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۹. برنامه ریزی گروه اجتماعی و مناطق مسکونی

۱,۹.
جوامع محلی معاصر

یک جامعه محلی ، سازمانی با همبستگی بالا است که در آن افراد در یک منطقه منسجم ساکن و عضو آن جامعه می‌شوند و در مدیریت محیط زیست، مراقبت از کودکان، ارتقای رفاه و توسعه روابط روزمره انسانی همکاری می‌کنند. در ابتدا، اصطلاح «جامعه محلی (community)» به عنوان یک مفهوم جامعه‌شناختی تعریف می‌شد که از جوامع زنده خودکفا که اعضا از یکدیگر حمایت می‌کنند، مانند سکونتگاه‌های روستایی، الگوبرداری شده بود. یک نمونه ساده از این را می‌توان در روستای ایده‌آل، یک جامعه زنده بسیار خودکفا (کمون commune) که توسط آر. اوون در اواخر قرن نوزدهم پیشنهاد شد، مشاهده کرد (به فصل ۳: شهرسازی در دوران مدرن مراجعه کنید). با این حال، با مدرنیزاسیون بیشتر جامعه، مردم شروع به کار در محل‌های کار متنوعی کردند که در مقیاس وسیع و ملی سازماندهی شده بودند و فراتر از محدوده جوامع سنتی گسترش می‌یافتند، شهروندان عضو نهادها و سازمان‌های متعددی شدند. دامنه فعالیت‌هایی مانند آموزش، معاشرت، مصرف، سرگرمی و مراقبت‌های بهداشتی از جامعه محلی به کل منطقه شهری گسترش یافت.

نیروهای کار متناسب با محل کار خود، تغییر مکان سکونت دادند. تقسیم کار اجتماعی پیشرفت کرد و وظایفی مانند مدیریت محیط محلی، آموزش نسل بعدی و حفظ رفاه به تدریج از تلاش‌های مشارکتی بین ساکنان به اتکا به خدمات اداری شهرداری و خدمات اجتماعی مختلف تغییر یافت. به ویژه در مناطق شهری، مردم از تعهد به حمایت از جوامع مسکونی خود آزاد شدند و به آنها اجازه داده شد تا بر حرفه‌های انتخابی خود تمرکز کنند و بهره‌وری را افزایش دهند. کارکردهای جوامع جمعی و سنتی کاهش یافت و به نظر می‌رسید که مردم می‌توانند با تبدیل شدن به کارآفرینان، کارمندان حقوق‌بگیر و مصرف‌کنندگان خدمات اجتماعی، خود را از محدودیت‌های جغرافیایی رها کنند. با این حال، شهرها هتل نیستند و ساکنان نمی‌توانند سیستم‌های مدیریت زندگی خود را به دیگران واگذار کنند.

با پیشرفت شهرنشینی، شتاب جدیدی در جنبه‌های مختلف برای ایجاد جوامع مسکونی به معنای مدرن در حال افزایش است. بیایید این موارد را در چارچوب ژاپن بررسی کنیم.

الف) در مجتمع‌های مسکونی حومه شهر که در دهه ۱۹۶۰ به تعداد زیاد ساخته شدند، ساکنانی که به این منطقه نقل مکان کردند، متحد شدند تا از دولت محلی بهبود شرایط زندگی در داخل مجتمع، مانند ایجاد مهدکودک، مراکز اجتماعی و زمین‌های بازی کودکان و همچنین بهبود خدمات اتوبوس‌رانی را مطالبه و به آن دست یابند.

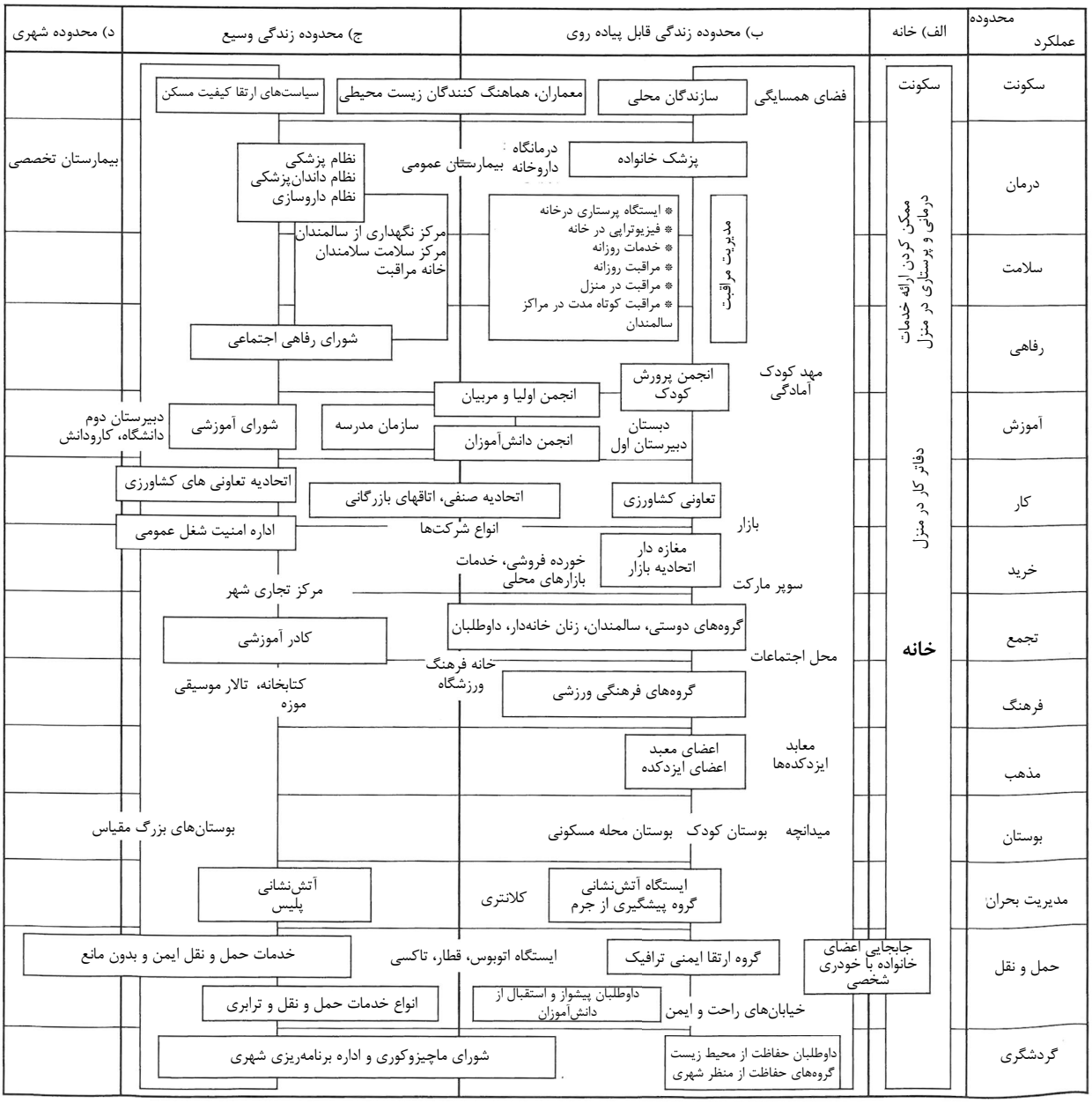
ب) در دهه ۱۹۷۰، در مناطق شهری تثبیت‌شده، ساکنان در واکنش به مسائلی مانند آلودگی کارخانه‌ها، آلودگی جاده‌ها، تصادفات رانندگی مربوط به کودکان و سالمندان و نقض مکرر حق نور خورشید به دلیل افزایش ساختمان‌های بلند، جنبش‌هایی را برای حفاظت از محیط زندگی خود سازماندهی کردند و به نتایج قابل توجهی دست یافتند. این تلاش‌ها در احکام مختلف دولت محلی در مورد محیط زیست، از جمله حقوق نور خورشید، و در مدیریت توسعه شهری مانند دستورالعمل‌های راهنمای توسعه منعکس شد.

ج) در مناطقی با ویژگی پایگاه محلی، مانند خیابان‌های خرید و مناطق صنعتی محلی، تلاش‌هایی برای ایجاد خیابان‌های خرید جذاب، از جمله پروژه‌های توسعه بازار محلی و پروژه‌های ارتقای صنایع محلی، با حمایت ادارات دولتی محلی، به طور فعال انجام شده است.

د) در دهه ۱۹۸۰، جنبش رو به رشدی برای بهبود امکانات محیط محلی و ارزیابی مجدد فرهنگ‌های منحصر به فرد محلی وجود داشت. مردم علاقه خود را به تاریخ و طبیعت محلی عمیق‌تر کردند، جذابیت آن را از طریق یادگیری و تماشای شهر کشف کردند و شروع به لذت بردن از فعالیت‌های اجتماعی مانند حفظ و ایجاد مناظر شهری، حفاظت از طبیعت، رویدادهای سالانه

مانند جشنواره‌ها و رویدادها و جشنواره‌های توسعه شهر کردند.
ه) از دهه ۱۹۹۰، ژاپن وارد یک جامعه کاملاً پیر و افزایش طول عمر شده است. در راستای تحقق عادی‌سازی، علاوه بر خدمات مراقبتی سازمان یافته، نیاز فزاینده‌ای به رفاه اجتماعی، از جمله تعامل در محیط‌های زندگی روزمره و فعالیت‌های داوطلبانه، وجود داشته است. علاوه بر این، ضرورت کمک متقابل در نجات و پشتیبانی در هنگام بلایا و روند فزاینده جرایمی که کودکان و سالمندان را در دهه ۲۰۰۰ هدف قرار داده است، منجر به شناخت مجدد اهمیت شبکه‌های ارتباطی و مراقبتی برای ایجاد محیطی عاری از جرم در زندگی روزمره شده است (جدول ۱,۹و شکل ۱,۹).

بنابراین، مردم مدرن به گروه‌ها و سازمان‌های بسیار زیادی تعلق دارند که به شبکه‌های گسترده متصل می‌شوند و همزمان در ایجاد مناطق مسکونی خود - فضاهای زندگی روزمره خود - مشارکت می‌کنند و فرصت‌هایی را برای تأیید نقش‌های خود و لذت بردن از این فرآیند با هم ایجاد می‌کنند. این نشان‌دهنده شکل جدیدی از جامعه محلی است که نه با تعهدات درون یک جامعه زنده، بلکه با مشارکت و همکاری داوطلبانه در ایجاد مناطق مسکونی مشخص می‌شود.
علاوه بر این، اعضای جامعه محدود به خانوارهای ساکن نیستند. در مناطق صنعتی محلی سنتی و مناطق خرید، کارکردهای محل کار تقریباً به طور کامل با کارکردهای مسکونی ادغام شده



شکل ۱,۹ شبکه اجتماعی زندگی و حمایت از زیرساختهای اجتماعی رفاه محلی

بود. علاوه بر این، در دوران مدرن، مشاغل بزرگتر مانند ادارات، دانشگاه‌ها و فروشگاه‌های بزرگ به طور فزاینده‌ای رابطه خود با جامعه محلی را در اولویت قرار می‌دهند و به عنوان شبه اعضا مشارکت و همکاری می‌کنند و کارمندان نیز به طور فزاینده‌ای در فعالیت‌های توسعه جامعه در مناطقی که در آن قرار دارند، شرکت می‌کنند. این به این دلیل است که کمک به جامعه محلی و تعامل با ساکنان به عوامل مهمی در ارزیابی اجتماعی مشاغل تبدیل شده است.

۲,۹. تغییرات و پایداری محیط مسکونی

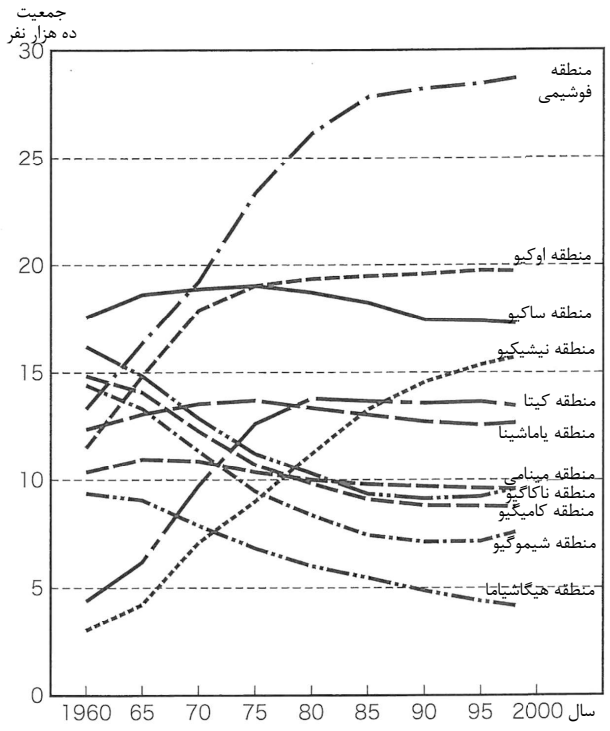
۱ شهرهای زنده

«شهرهای زنده» (کتابی از گروهی از برنامه‌ریزان شهری هلندی، ۱۹۷۰) عبارتی متناقض است، اما این مشکل را برجسته می‌کند که بسیاری از شهرهای مدرن برای سکونت نامناسب می‌شوند و به طور مداوم مرکز شهر را تخلیه کرده و جمعیت خود را راهی حومه شهرها می‌کنند. در شهرهای بزرگ، عملکردهای تجاری مرکزی مانند امور مالی، بیمه و شرکت‌های تجاری در مناطق مرکزی متمرکز شده‌اند

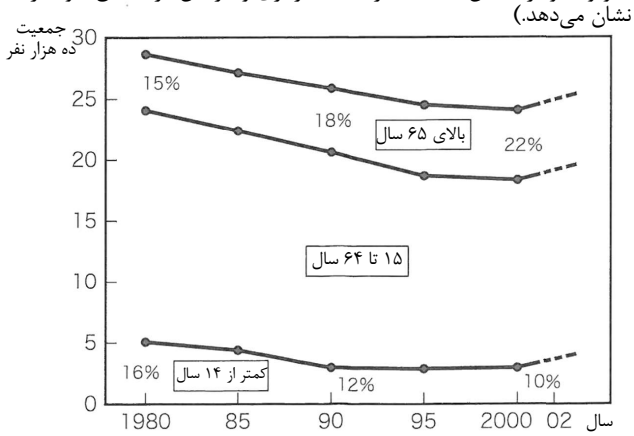
جدول ۱,۹ یک مثال از عملکرد جامعه محلی

پیشگیری از جرم و حریق	فعالیت پیشگیری از جرم، جلوگیری از انحراف جوانان، گزارش گروه‌های خلافکار، ساخت نقشه خدمات رفاهی، مانورهای اتفا حریق و مدیریت بحران
امنیت ترافیک	بررسی امنیت معابر، کلاس ایمنی ترافیک ویژه سالمندان
رفاه کودکان	فعالیت انجمن کودکان، ورزش کودکان، انجمن اولیا و مربیان
رفاه سالمندان	برنامه غداخوری افراد تنها، توزیع غذا، گردهمایی رفاهی
فرهنگی ورزشی	بازدید از ابنیه تاریخی محله، سمینار، مسابقه ورزشی در مدرسه، جشنواره های فرهنگی
بیمه و سلامت	کلاس سلامت، فعالیت‌های کاهش زباله، فعالیت‌های کاهش آلودگی محیطی، نظافت خیابان محلی و جوی‌ها، نظافت رودخانه و بوستان‌ها
تعامل و معاشرت	بازارهای فصلی، بازار کالاهای دسته دوم، خرید اشتراکی
ماچیزوکوری (شهرسازی مشارکتی)	گسترش فضای سبز، ایجاد محل تجمع وبازی، تفاهم‌نامه ساخت و ساز
امور عمومی	مدیریت، شوراهای محلی، جلسات تخصصی، انتشار مجله محلی، اطلاع رسانی، شورای داوطلبان
مراسم سنتی	مراسم پیروان معبد، جشنهای مذهبی، کریسمس و ...

که خدمات حمل و نقل توسعه یافته‌ای دارند. این امر باعث افزایش قیمت زمین می‌شود و مقاومت فضاهای مسکونی در رقابت در بازار املاک و مستغلات را غیرممکن می‌سازد. ارزش زمین نیز افزایش می‌یابد و پرداخت مالیات بر ارث را برای خانوارهای عادی غیرممکن می‌سازد. علاوه بر این، محیط زندگی به دلیل تکثیر ساختمان‌ها و ترافیک خودرو رو به وخامت می‌رود و جمعیت را به خارج از شهر سوق می‌دهد. مسکن جدید در مناطق حومه شهر توسعه یافته و عرضه می‌شود که منجر به رفت و آمدهای طولانی مدت می‌شود. مناطق اداری در مرکز شهر به شهرهای خوابگاهی تبدیل می‌شوند و هر دو به «شهرهایی تبدیل شده‌اند که مردم نمی‌توانند در آنها زندگی کنند». در



شکل ۲,۹ (A) کاهش جمعیت مرکز و گسترش حومه (مثل کیوتو، نمودار کاهش جمعیت در مناقط مرکزی و افزایش در مناطق حومه را نشان می‌دهد.)



شکل ۲,۹ (B) ساختار جمعیتی مناطق مرکزی(مثل کیوتو)

بسیاری از شهرهای ژاپن، پدیده دونات یا پدیده خالی شدن، که در آن جمعیت منطقه مرکزی کاهش می‌یابد، در حال پیشرفت باشد. با گسترش وابستگی به خودروی شخصی، نه تنها جابجایی کارکردهای مسکونی، بلکه جابجایی کارکردهای تجاری و بازرگانی را به مناطق حومه شهر نیز تشدید می‌کند. علاوه بر این، در مناطق تجاری که زمانی عمدتاً در داخل شهرها قرار داشتند، مشاغل کوچک و متوسط مانند خیابان‌های خرید و خانوارهای خوداشتغال به دلیل تغییرات در ساختار صنعتی، به طور فزاینده‌ای در حال تغییر کسب و کار یا جابجایی هستند و این امر، خالی شدن مناطق مرکزی را تسریع می‌کند.

۲ مشکلات تهی شدن بافت مرکزی شهر

همانطور که در «فصل ۳: توسعه شهری از دوران مدرن» مورد بحث قرار گرفته است، اتصال پهنه‌های تجاری و بازرگانی شهری از طریق حمل و نقل پرسرعت به مناطق مسکونی حومه شهر، همان پیشنهاد برنامه‌ریزان شهری عملکردگرا، محقق شده است. با این حال، مشکلات زیر بوجود آمده است:

کاهش سرزندگی شهری

سرزندگی و التقاط شهری ناشی از حضور ساکنان است. علاوه بر این، هزینه‌های ساکنان برای کالاها و خدمات، خیابان‌های خرید محلی و مغازه‌های محلی را حفظ کرده و آنها را احیا می‌کند. این کاهش سرزندگی همچنین بر درآمد مالیاتی دولت‌های محلی تأثیر می‌گذارد.

تضعیف جوامع محلی

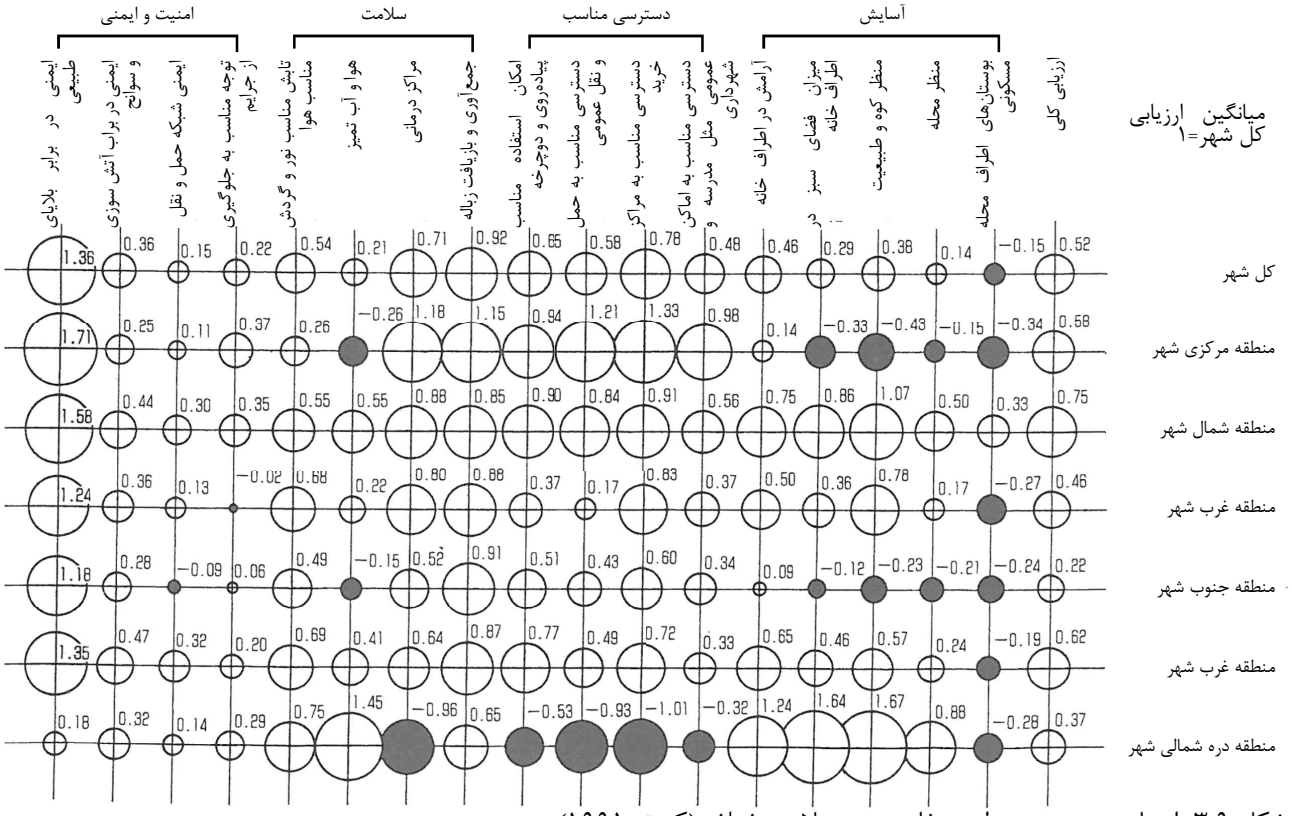
فعالیت‌های اجتماعی، که توسط خانوارهای ساکن محلات، صاحبان مشاغل کوچک و متوسط و خانوارهای خوداشتغال انجام می‌دهند، به دلیل خروج جوانان و پیر شدن جمعیت باقی مانده با کمبود مشارکت‌کننده مواجه هستند (شکل ۹.۲ (الف)، (ب)). پشتیبانی روزانه، امدادرسانی اضطراری و برگزاری رویدادهای سالانه مانند جشنواره‌ها دشوار شده است و روند کاهش جمعیت در مناطق مرکزی شهرها در کنار کاهش جمعیت در جوامع روستایی کوهستانی در حال پیشرفت است.

تخریب امکانات زندگی

امکانات زندگی اجتماعی، عمدتاً مدارس ابتدایی و راهنمایی، به دلیل کاهش جمعیت مجبور به تعطیلی یا تجمیع شده‌اند. علاوه بر این، سوداگری املاک و مستغلات در طول اقتصاد حبابی دهه ۱۹۸۰ و فروپاشی متعاقب آن، باعث شد بسیاری از قطعات زمین توسعه نیافته را که برای توسعه خریداری شده بود، رها شده باقی بمانند. اقداماتی برای بازگرداندن جمعیت به مناطق مرکزی شهرها منجر به استفاده مجدد از این امکانات و زمین‌های توسعه نیافته و احیای شهری خواهد شد.

تبدیل حومه‌ها به مجتمع‌های خوابگاهی

در همین حال، در حومه شهرها، رشد جمعیت منجر به کمبود امکانات زندگی و سرمایه‌گذاری‌های جدید عظیم شده است. مسافت‌های رفت و آمد بسیار طولانی شده است، به طوری که سفرهای رفت و برگشت روزانه اغلب از سه ساعت فراتر می‌رود. این امر منجر به کاهش زمان زندگی، اتلاف انرژی و افزایش



شکل ۳,۹ ارزیابی زیست محیطی متفاوت در محلات مختلف (کیوتو ۱۹۹۱)



شکل ۴,۹ برای تحقق یک محیط مسکونی جذاب در مرکز شهر

هزینه‌های حمل و نقل می‌شود و در خانوارهای که زوجین شاغلین اند، بزرگ کردن فرزندان یا کار کردن زنان خانه‌دار غیرممکن می‌شود.

برای احیای جوامع مسکونی که در آنها کار و سکونت در کنار هم وجود دارد، مکان‌یابی محل‌های کار در مناطق حومه شهر و همزمان تسهیل مجدد شرایط زندگی در بافت مرکزی شهرها برای تأمین مسکن راحت، مؤثر است (تصویر ۳,۹). تاکنون، سیاست‌های شهری با تجمع صنعتی و سوداگری املاک و مستغلات که نیازهای مسکن شهروندان را پایمال می‌کرد، مشخص می‌شدند. با این حال، در سال‌های اخیر، از طریق تجربه جدی این تهی شدن بافت مرکزی شهرها، اهمیت سیاست‌هایی برای حفظ و احیای جمعیت ساکن در شهرها به تدریج درک شده است.

از نیمه دوم دهه ۱۹۸۰، ترویج توسعه پایدار مناطق مسکونی متنوع، از جمله بافت مرکزی شهرها، به یکی از ارکان اساسی سیاست شهری در شهرهای بزرگ تبدیل شده است (شکل ۹,۴). بنابراین، اجرای سیاست‌های خاص مستلزم هماهنگی جامع (۱) سیاست مسکن، (۲) سیاست رفاه اجتماعی و (۳) سیاست برنامه‌ریزی شهری است.

۳. جداسازی مسکن و جابجایی = تغییرات در مناطق مسکونی

برای تدوین اقدامات بازیابی جمعیت، لازم است ابتدا شهرها را به عنوان ساختارهای جامعه مسکونی درک کنیم و علل جابجایی جمعیت بین آنها را بررسی کنیم.

جداسازی

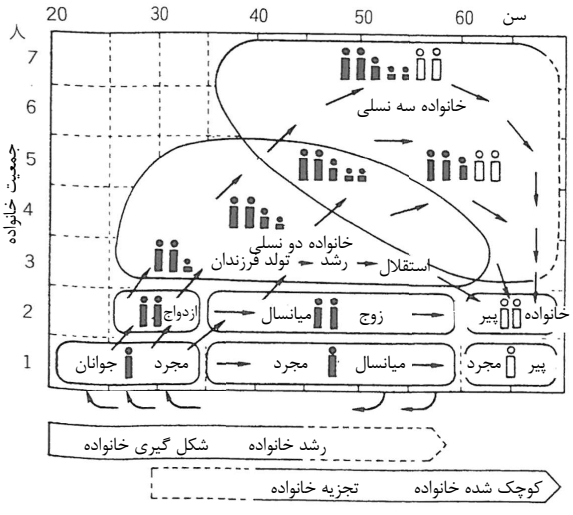
با تحلیل گونه شنا ختی ویژگی‌های اجتماعی و جمعیت مسکونی محلات، میتوان از ویژگی‌های هر محله بهره گرفت و به نیازهای درحال گسترش مسکن در کل شهر پاسخ گفت. همانطور که قبلاً در «۴,۴ برنامه‌ریزی فضایی شهری» ذکر شد، نظریه ساختار شهری مکتب بوم‌شناسی اجتماعی در آمریکای شمالی در دهه ۱۹۲۰ تمایل به جداسازی (یا «تقسیم زیستگاه» در بوم‌شناسی) مناطق مسکونی بر اساس طبقه اجتماعی، مانند مناطق مسکونی کارگران صنعتی و مناطق مسکونی طبقه متوسط حومه شهر را آشکار کرد. در آمریکای شمالی، تجزیه و تحلیل شده است که جامعه چند قومیتی بعدی که توسط مهاجرت شکل گرفت و مشکل تبعیض علیه افراد رنگین‌پوست منجر به پیشرفت بیشتر در جداسازی انحصاری و مقررات منطقه‌بندی کاربری زمین انحصاری توسط هر جامعه شد.

در ژاپن، بر اساس تفکیک طبقاتی اجتماعی که مشخصه دژشهرها بود، مناطق مسکونی به مناطق مسکونی مرفه در سمت یامانوته (کوهپایه)، که محل سکونت طبقه بوروکرات و طبقه متوسط رو به بالا بود، و سمت شیتاماچی (پایین شهر)، که محل سکونت بازرگانان، صنعتگران و کارگران در تولید و توزیع بود، تقسیم شدند. در طول دوره رشد سریع اقتصادی، مناطق مسکونی حومه شهر به عنوان امتداد یامانوته، و بافت مسکونی با کیفیت و مناطق مسکونی کم‌کیفیت و پرجمعیت در اطراف مرکز به عنوان امتداد پایین شهر گسترش یافتند.

مهاجرت جمعیت و تغییر محل سکونت

در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، در دوره رشد سریع اقتصادی، جوانانی که به عنوان بخشی از نیروی کار به مناطق شهری مهاجرت کردند، ازدواج کردند و به تعداد زیاد در مجتمع‌های آپارتمانی اجاره‌ای چوبی که با عجله و بی کیفیت ساخته شده بودند، ساکن شدند. خانه‌ها کوچک و شلوغ بودند، ماشین‌های لباسشویی بیرون ورودی‌ها قرار داشتند و پارچه‌های رختشویی در کوچه‌ها آویزان بودند. شهرهای آن زمان فقیر اما پر جنب و جوش بودند. با افزایش درآمد در دوره رشد سریع اقتصادی، مردم

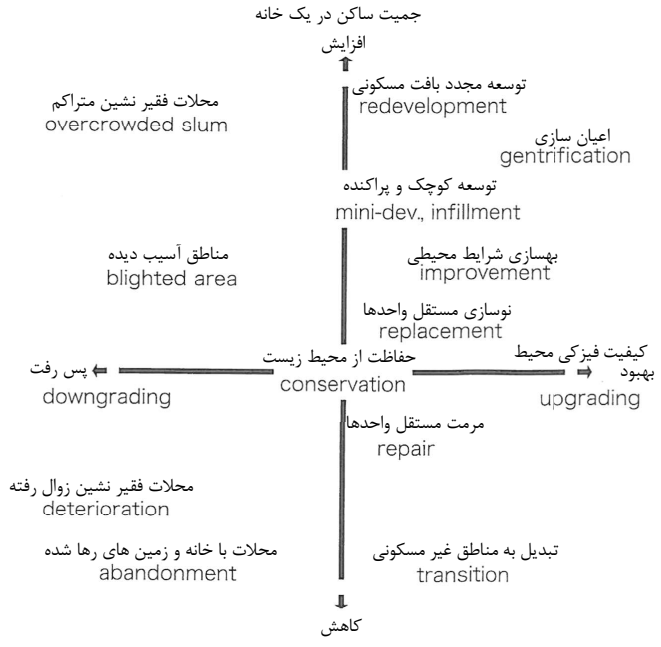
در نهایت به مسکن عمومی نقل مکان کردند، سپس خانه‌های آماده خریداری کردند یا از شرکت وام مسکن وام گرفتند تا خانه‌های مستقلی در شهرهای جدید بسازند و با حرکت در هر مرحله از زندگی، استانداردهای زندگی خود را بهبود بخشند، دقیقاً مانند یک بازی «پیشرفت صعودی» (شکل ۹.۵). سی تا چهل سال بعد، آن جنب و جوشی که زمانی در مجتمع‌های آپارتمانی اجاره‌ای چوبی وجود داشت، از بین رفته است. خانه‌های قدیمی خالی و پارکینگ‌ها جلب توجه می‌کنند. صاحبخانه‌ها نیز دستخوش تغییرات نسلی شده‌اند و آپارتمان‌های چوبی در حال تبدیل به مسکن اجاره‌ای جدید هستند. در همین حال، حتی در مناطق مسکونی مستقل شهرهای جدید، نسل جدیدی پس از ترک خانه توسط فرزندان (آشیانه خالی) باقی می‌ماند. برخی خانواده‌ها فرزندان خود را بازمی‌گردانند و خانه‌های خود را برای ایجاد اقامتگاه‌های چند نسلی بازسازی می‌کنند، در حالی که برخی دیگر ناتوان در پرداخت مالیات بر ارث مجبور به فروش بخشی از املاک خود هستند و در نتیجه خانه‌های تقسیم‌شده و برای فروش گذاشته می‌شوند. از طرف دیگر، ساختمان‌های اداری تجاری سابق در مراکز شهرهای به ساختمان‌های آپارتمانی تبدیل می‌شوند و در سال‌های اخیر، ساختمان‌های کوچک و متوسطی که دیگر نمی‌توانند با عصر فناوری اطلاعات همگام شوند، به کاربری مسکونی تبدیل می‌شوند و روندی به سمت کاربری مختلط و مناطق کار و زندگی نزدیک به هم ایجاد می‌کنند. همانطور که در شکل ۲,۹ نشان داده شده است، جمعیت شهری شهر کیوتو پس از سال ۱۹۹۵ کاهش یافت و از نیمه دوم دهه ۱۹۹۰ کمی افزایش یافت. دلیل این امر کاهش قیمت زمین پس از حباب املاک و مستغلات است که باعث می‌شود آپارتمان‌های بلند و میان‌رده عرضه شده در مناطق شهری مقرون به صرفه‌تر شوند و به این دلیل که پس از تعطیلی گسترده مدارس ابتدایی و راهنمایی در مناطق کم جمعیت، یک محیط آموزشی جدید ایجاد شده است. هجوم جدید جمعیت به طور پیوسته در حال افزایش است زیرا این مناطق برای سالمندان نسبت به حومه



شکل ۵,۹ ساختار خانوار در طول زمان

شهرها قابل سکونت‌تر است، در حالی که کاهش جمعیت در مناطق شهری سنتی همچنان ادامه دارد. این افزایش جزئی خالص در روند اخیر این نمودار منعکس شده است. در قرن بیست و یکم، با کاهش نرخ زاد و ولد و افزایش جمعیت مسن، پیش‌بینی می‌شود که جمعیت کل منطقه کاهش یابد. با توجه به روندهایی مانند افزایش خانوارهای مسن، خانوارهای با زنان شاغل، خانوارهای تک نفره و خانوارهای مهاجر، و همچنین افزایش دورکاری در عصر فناوری اطلاعات، مناطق مسکونی در ژاپن در قرن بیست و یکم همیشه در وضعیت پویایی خواهند بود و جمعیت، خانوارها و ترکیب موجودی مسکن احتمالاً به شیوه‌ای پیچیده به تغییر خود ادامه خواهند داد.

در شهرهای ایالات متحده، جایی که طبقه بندی اجتماعی براساس درآمد به دلیل وجود عناصر گروه اقلیت پیچیده شده است، حرکت ساکنان به مناطق کم درآمدتر به عنوان فیلتراسیون توصیف می‌شود. این حرکت شامل خانوارهای با درآمد بالاتر است که در جستجوی مسکن بهتر از مناطق خارج می‌شوند، در حالی که گروه‌های کم‌درآمدتر به آنجا نقل مکان می‌کنند. برعکس، هنگامی که سرمایه‌گذاری در املاک و مستغلات به دلایل مختلف در مناطق راکد انجام می‌شود و منجر به نوسازی موجودی مسکن و ساخت آپارتمان‌های جدید می‌شود، گروه‌های با درآمد بالاتر به آنجا نقل مکان می‌کنند، اجاره بها افزایش می‌یابد و خانوارهای کم‌درآمد از آن محروم می‌شوند. این حرکت رو به بالا به عنوان اعیانی‌سازی توصیف می‌شود (شکل ۹,۶). حتی در مناطق مسکونی پراکنده حومه شهر، کاهش جمعیت در حال پیشرفت است و برخی از مناطق متروکه می‌شوند. علاوه بر این، تغییرات متنوعی پیش‌بینی می‌شود، مانند اسکان جوانانی که به طبیعت و کشاورزی علاقه دارند در روستاهای کوهستانی کم‌جمعیت.

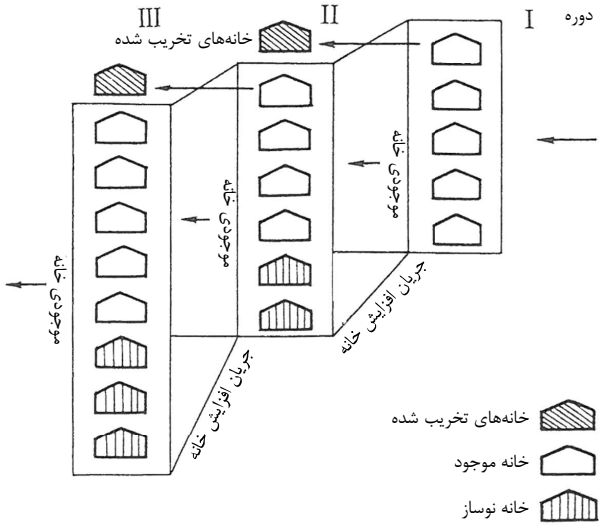


شکل ۶,۹ مدل زوال، حفظ، بهسازی و توسعه مجدد بافت مسکونی

پایداری پویای مناطق مسکونی

نوسانات جمعیت و موجودی مسکن پدیده‌های اجتماعی-اقتصادی هستند و تثبیت سیستماتیک آنها آسان نیست. با این حال، مناطق مسکونی دارای همبستگی انسانی عالی هستند که توسط مردم و جوامع پرورش یافته و انباشتی از فرهنگ سبک زندگی را در خود جای داده‌اند. بنابراین، مطلوب است که یک ساختار جامعه محلی متعادل حفظ شود که در آن نسل‌ها و طبقات اجتماعی مختلف بتوانند در کنار هم زندگی کنند، در عین حال که میزبان نسل‌ها جدید است و از جمعیت‌های جدید استقبال می‌کنند.

ما نه تنها باید بر مهاجرت به مناطق دیگر تمرکز کنیم، بلکه باید به خانوارهایی که تا سنین پیری در منطقه زندگی می‌کنند و حتی به خانوارهایی که از نسلی به نسل دیگر خانه خود را حفظ



شکل ۷,۹ (A) مدل موجودی و جریان افزایش مسکن

می کنند مانند خانوارهای خوداشتغال نیز توجه کنیم چرا که این خانواده ها ثبات در روابط اجتماعی جامعه محلی به ارمغان می‌آورند.

در خصوص تعادل بین موجودی و جریان ساخت مسکن و محیط‌های زندگی، مطلوب است که موجودی مسکنی که قابل بهبود از طریق نوسازی و توسعه است را افزایش داد، و این فرایند را حفظ کرده و پایدار نمود، از طرف دیگر شرایط را برای تخریب خانه های بی کیفیت و ساخت خانه نوساز به عنوان یک جریان مستقل را فراهم نمود تا بدین ترتیب مجموع موجودی خانه‌های قمدیمی و نوساز در کنار هم، به غنی تاریخی شکلگیری محله بیفزایند (شکل ۷,۹ (B) ،(A)).

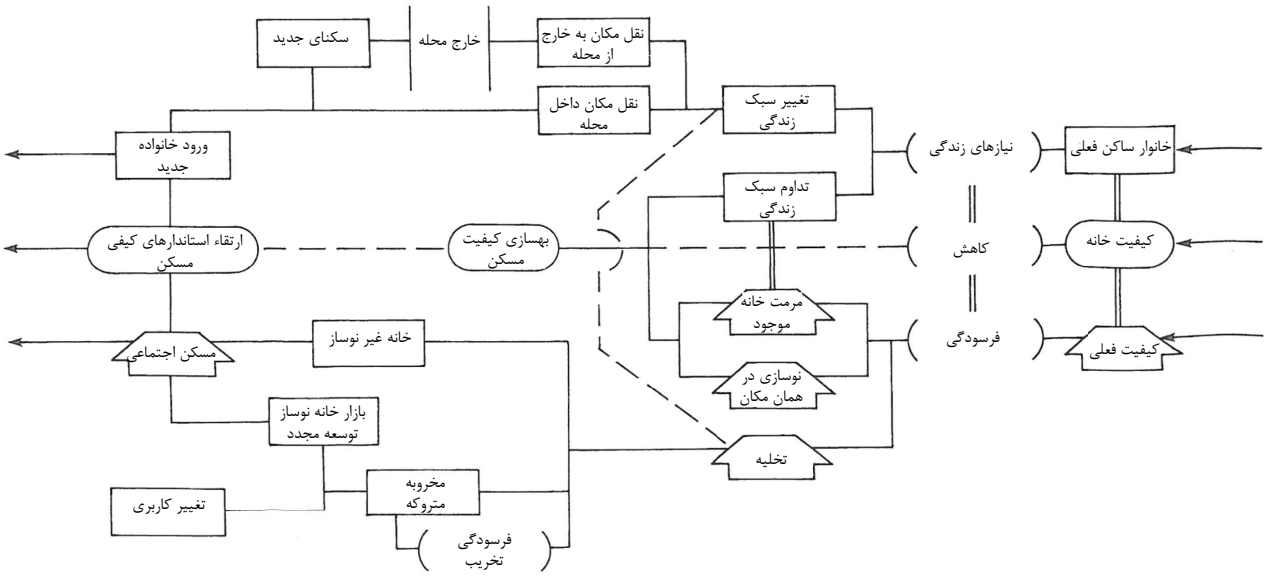
۳,۹. برنامه‌های توسعه مناطق مسکونی

۱ راهبردهای بهبود محیط زندگی در مناطق شهری

برای بهبود راحتی و لذت بخشی محیط و تضمین پایداری پویای جوامع محلی، مطابق با ویژگی‌های مناطق مسکونی مختلف، مانند شرایط طبیعی، تاریخی و محیطی و ساختار جامعه، لازم است برنامه‌های توسعه محیط زندگی دقیقی برنامه‌ریزی شود که بتواند با وضعیت توسعه و بلوغ و مشکلات هر منطقه شهری متناسب باشد.

تضمین کیفیت توسعه جدید

اولا، در مورد توسعه جدید، دولت باید توسعه‌دهندگان را راهنمایی

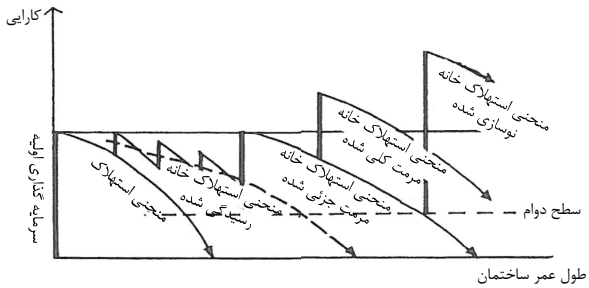


شکل ۷,۹ (B) مدل تغییر رابطه خانوارها و انتخاب مسکن با مجودی مسکن

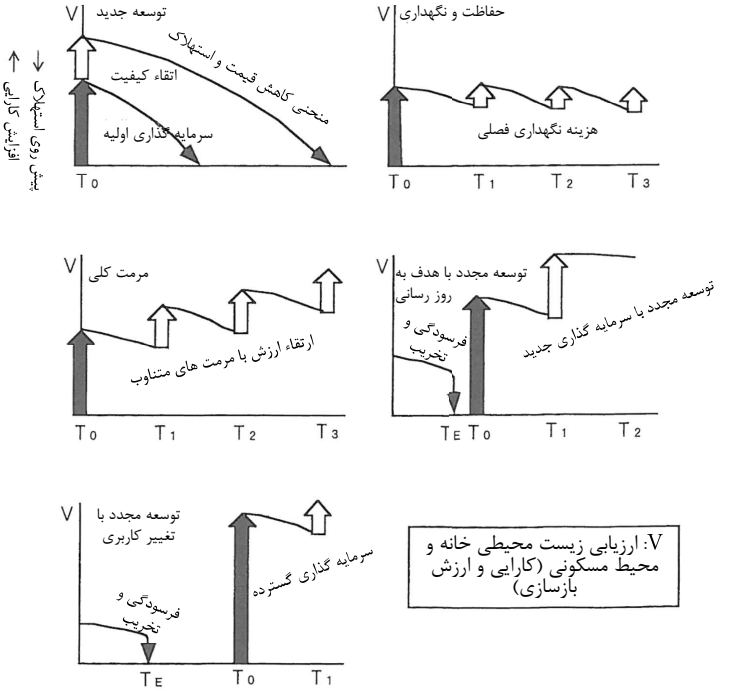
و حمایت کند تا اطمینان حاصل شود که افراد و سازندگان خانه، توسعه و ساخت و ساز با کیفیتی را انجام می‌دهند. توسعه مسکن اگر ناامن باشد، یا قطعات زمین آن خیلی کوچک باشند، ساختمان‌ها ضعیف ساخته شوند و محلات بیش از حد شلوغ با فضاهای مشترک ناکافی باشند، باز پس از ساخت، برای دهه‌ها مورد استفاده قرار خواهند گرفت. اگر استانداردهای اولیه مسکن پایین باشد، سرمایه‌گذاری‌های ارتقا کیفیت نیز تاثیر گذار نخواهد بود چراکه، در طول فرآیند اقامت، تنها منجر به یک اثر فیلترکننده می‌شود که در آن گروه‌های کم‌درآمد جمع می‌شوند و بازسازی یا نوسازی را برای ساکنان به تنهایی دشوارتر می‌کند.

حفظ زیست محیطی از موجودی موجود

حفظ کیفیت محیط‌های مسکونی موجود. برای جلوگیری از تکه‌تکه شدن زمین‌های مسکونی، ظهور کاربری‌های ناهمگن زمین و از بین رفتن فضای سبز، تلاش‌های مستمری برای ساکنان لازم است تا با یکدیگر همکاری کنند و نظم اجتماعی



شکل ۸,۹ (A) مدل پایه استهلاک و سرمایه‌گذاری در بخش مسکن و ساختمان



شکل ۸,۹ (B) مدیریت موجودی و نوسازی از منظر مطلوبیت (یا ارزش مبادله‌ای) مسکن و محیط‌های زندگی

ایجاد شده از طریق توافق‌نامه‌های ساخت و ساز و توافق‌نامه‌های فضای سبز را حفظ کنند و از این طریق محیط زندگی را حفظ کنند.

بهسازی و نوسازی جزئی بافت موجود

نیازهای ساکنان محلی در مورد محیط زندگی‌شان متنوع است، از جمله توسعه خیابان‌های باریک و زمین‌های بازی کودکان، مقررات ایمنی ترافیک، بهبود سیستم‌های فاضلاب و زهکشی و جایگزینی دیوارهای بلوک بتنی خطرناک با پرچین در جهت کاهش خطر ریزش هنگام زلزله. این پروژه‌های کوچک‌تر برای اجرای پروژه‌های بهسازی جامع ترکیب می‌شوند. در این مورد، ممکن است شامل بعضی از پروژه‌های توسعه مجدد نقطه‌ای شامل جابجایی جزئی و نوسازی برای تعریض جاده و جایگزینی مسکن‌های فرسوده نیز باشد. علاوه بر این، پروژه‌هایی که از ویژگی‌های منطقه استفاده می‌کنند، مانند ایجاد مراکز خرید و امکانات اجتماعی مانند مکان‌های ملاقات، فضاهای اجتماعی و امکانات رفاهی که منعکس کننده نیازهای محلی هستند، نیز در این دسته قرار می‌گیرند.

پروژه‌های نوسازی جامع

در مناطقی که خیابان‌ها، بلوک‌ها و ساختمان‌ها کیفیت پایینی دارند و در هنگام وقوع بلایا خطر قابل توجهی ایجاد می‌کنند، نیازمند به ایجاد معابر اصلی وسیع و بوستانهایی دارندکه به عنوان بوستان مدیریت بحران در مواقع وقوع سانحه به عنوان فضای بازی برای پیشگیری از بلایا نیز عمل کنند. علاوه بر این، اگر دسترسی به معابر اصلی ضعیف و اکثر خانه‌ها از کیفیت پایینی برخوردار و فرسوده باشند، پروژه‌های منفرد نمی‌توانند به تنهایی به بهبود کیفیت محله کمک کنند. در چنین مناطقی، باید یک روش توسعه مجدد معرفی شود که شامل تخریب خانه‌ها و نوسازی جامع (جایگزینی) جاده‌ها، بلوک‌ها، مکان‌ها و خوشه‌های ساختمانی باشد (شکل ۹,۸ (الف)، (ب)). در این مورد، مطلوب است اقداماتی اجرا شود که روابط و فعالیت‌های اجتماعی ساکنان و جوامع قبلی را تا حد امکان حفظ کند.

۲ رویکردی از سیاست مسکن

سیاست مسکن مدرن در ژاپن دو منشأ اصلی دارد: تأمین مسکن و بهبود مسکن‌های بی‌کیفیت (جدول ۹.۲). روند اول، سیاست تأمین انبوه مسکن است. شهرنشینی سریع، بسیاری از خانوارها را با کمبود مسکن و فقر مسکن مواجه کرد. برای حل کمبود مسکن، نظریه سیاست بازار عرضه و تقاضای مسکن این بود که مسکن مناسب برای افراد از اقشار مختلف اجتماعی باید برای رفع نیازهای آنها تأمین شود. به عنوان مثال، دوجونکای، که با بودجه جمع‌آوری‌شده برای امدادرسانی پس از زلزله بزرگ کانتو (سپتامبر ۱۹۲۳) تأسیس شد، پروژه‌های پیشگامانه‌ای را برای توسعه و تأمین مجتمع‌های مسکونی برنامه‌ریزی‌شده برای طبقه متوسط جدید در حال رشد،

جدول ۲,۹ سیر تحول سیاست های مسکن و محیط مسکونی در ژاپن

به تفکیک دوره تاریخی	شرایط اجتماعی	خانه	محله مسکونی بی کیفیت	برنامه ریزی شهری
دوره مدرن اولیه (تا ۱۸۶۷)	تفکیک پهنه های مسکونی براساس طبقه اجتماعی	زندگی فقرا در پس کوچه ها	تداوم جوامع تبعیض‌آمیز	برنامه‌ریزی شهری دژشهر با محوریت طبقه سامورایی.
دوره مدرن (۱۸۶۸ تا ۱۹۳۵)	شروع صنعتی شدن و شهر نشینی			تغییر تقسیمات شهرداری توکیو ۱۸۸۸
	سیاست غنی‌سازی کشور و تقویت ارتش: مناطق مسکونی کارگران صنعتی، افراد نیمه‌بیکار و مناطق فقیرنشین برای بیکاران.	قانون حافظت از ساختمان (حق اجاره زمین ۱۹۰۹)	اولین سرشماری نوع مسکن ۱۹۱۱ پروژه مسکن شهرداری اوزاکا ۱۹۱۹	**مقررات ساختمان** **قانون ساختمان‌های شهری ۱۹۱۹**
	زلزله بزرگ کانتو (۱۹۲۳)	**قانون حفاظت از زمین استیجاری و مستاجر (۱۹۲۱)** **عرضه مسکن توسط نهاد های دولتی ۱۹۲۴**	بیانیه برابری (از بین بردن اختلاف طبقاتی در مسکن ۱۹۲۲) سرشماری خانه‌های بی کیفیت در کشور ۱۹۲۴	**قانون برنامه ریزی شهری ۱۹۱۹**
	رشد شهرهای بزرگ و افزایش طبقه متوسط		**قانون بهسازی خانه‌های بی کیفیت ۱۹۲۷** قانون حمایت اجتماعی ۱۹۳۲	**افزایش توسعه خارج از شهر توسط صاحبان زمین و شرکت‌های راه‌آهن**
در بازه جنگ جهانی دوم (۱۹۳۶ تا ۱۹۴۵)	قانون بسیج عمومی و فقر عمومی توقف عرضه مسکن توسط بخش خصوصی تخریب تعداد زیادی از خانه‌ها در جنگ	کنترل قیمت اجاره توسط دولت ۱۹۳۹ **اتحادیه ساخت مسکن کارگری ۱۹۴۱**		
دوره بازسازی توسعه اقتصادی	کمبود مسکن در شهرها سکونت در جاهایی غیر از خانه	**عرضه خانه های اضطراری توسط بخش عمومی ۱۹۴۵ تا ۱۹۴۶**		برنامه ریزی شهری ویژه بازی سازی پس از جنگ
	تعمیق مشکل کمبود مسکن با رشد اقتصادی و گسترش شهرنشینی	**عرضه خانه استیجاری توسط بخش عمومی ۱۹۵۱**		**قانون مقررات ملی ساختمان (۱۹۱۹ اصلاحی ۱۹۵۰)**
	افزایش بیش از اندازه خانه‌های چوبی کوچک و بی کیفیت	**عرضه خانه فروشی توسط شرکت ملی مسکن ۱۹۵۵**		**قانون تجمیع و اصلاح قطعات زمین (۱۹۱۹ اصلاحی ۱۹۵۴)**
	ایجاد مناطق ضعیف در برابر سوانح و درگیر آلودگی‌های زیست محیطی	**اعطای وام مسکن، رواج عرضه خانه استیجاری توسط بخش خصوصی** ۱۹۲۷	قانون مناسب سازی محلات مسکونی ۱۹۲۷	قانون برنامه ریزی شهری (۱۹۱۹ اصلاح ۱۹۶۸)
			قانون حمایتی برای از بین بردن تبعیض طبقاتی ۱۹۶۹	قانون توسعه شهری ۱۹۶۸
سالهای اخیر از ۱۹۷۱ به بعد	توقف رشد شهرهای بزرگ		**شروع پروژه های پایلوت بهسازی محیط مسکونی ۱۹۷۸**	**راهنمایی و هدایت شهرداری ها در طرح‌های توسعه کوچک**
	فرسودگی مراکز شهری			نظام مند کردن برنامه ریزی محله ای
	رونق توسعه های کوچک و تغییر کاربری کارخانه های متروکه	افزایش عرضه آپارتمان توسط بخش خصوص	بهسازی بافتهای دارای خانه چوبی اجاره ای ۱۹۸۳	**اصلاح قانون برنامه ریزی شهری ، اجرای طرح جامع شهرها و روستاها، تفکیک مجدد کاربریها**
	افزایش بافت های مسکونی آلوده			
	فرسودگی خانه های بعد از جنگ متروکه شدن خانه های بی کیفیت آلودگی در مناطق با کاربری مختلط مسکونی صنعتی	فرسودگی اولین سری خانه های استیجاری دولتی	**اجرای پروژهه های بهسازی بافت های مسکونی متراکم**	**انتقال قدرت به شهرداری‌ها و تغییرات لازم در قانون برنامه ریزی شهری ۲۰۰۰**
	زلزله کوبه ۱۹۹۵	طرح جامع مسکن (از سال ۱۹۹۰)	شروع اقداماتی برای حمایت از خانه های آسیب دیده در سوانح	

مانند کارگران حقوق‌بگیر، در شهرهای بزرگ انجام داد. با تکیه بر این پروژه، در طول جنگ جهانی دوم، شرکت مسکن دولتی (که در سال ۱۹۴۱ تأسیس شد و در سال ۱۹۵۵ به شرکت مسکن ژاپن تبدیل شد و بعدها به شرکت مسکن و توسعه شهری تبدیل شد و اکنون آژانس رنسانس شهری است) مسکن استاندارد را به صورت انبوه برای کارگران صنعتی (به ویژه کارگران صنعت مهمات) تأمین کرد. این تجربیات منجر به سیاست‌های توسعه و تکنیک‌های برنامه‌ریزی برای مجتمع‌های مسکن عمومی پس از جنگ جهانی دوم شد. تحقیقات علمی و مفاهیم سیستم مسکن

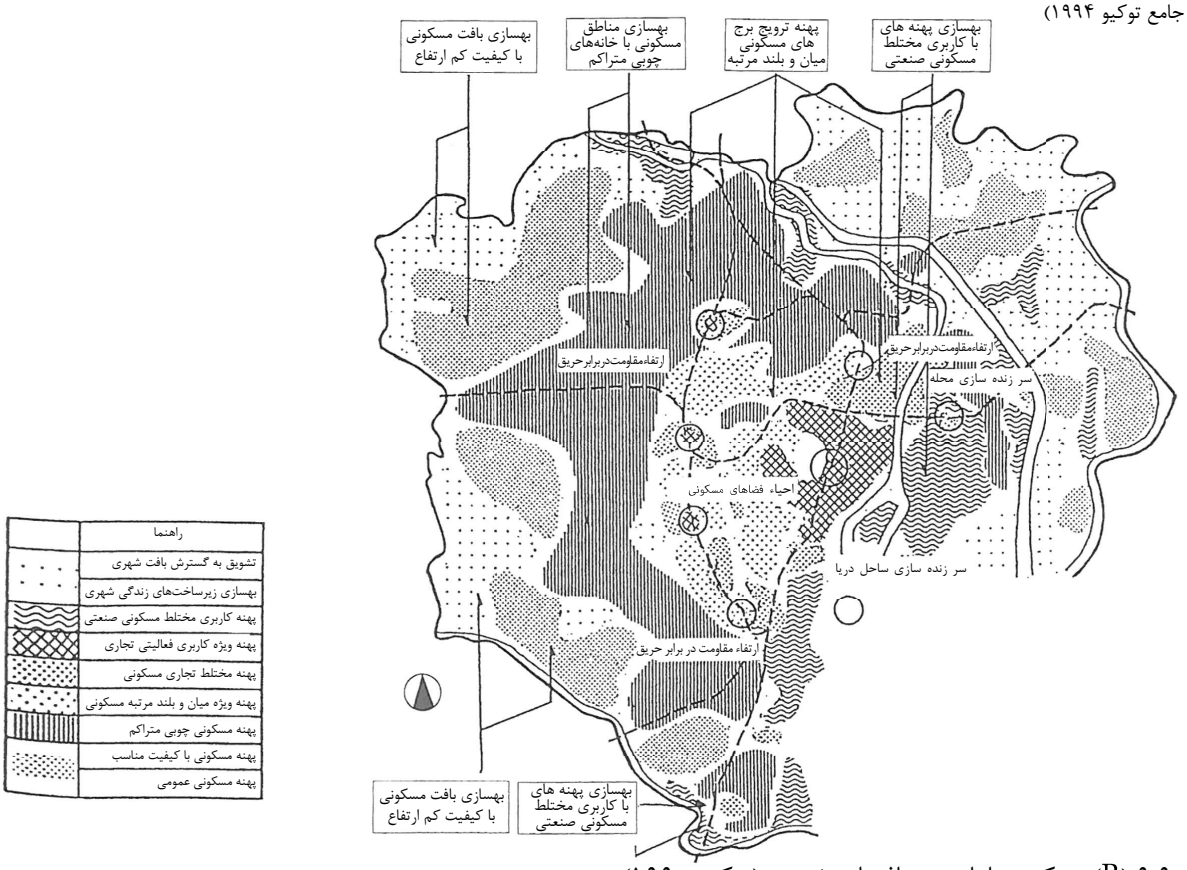
۱ـ پهنه احیاء بافت مسکونی مرکز شهر	در مناطق مرکزی توکیو که با کاهش قابل توجه جمعیت مواجه هستند، هدف حفظ کارکردهای مسکونی و همزمان تأمین مسکن از طریق تدوین سیاست‌های الحاق مسکن و ایجاد ساختمان‌های چندکاربره با ترکیب امکانات تجاری/اداری با مسکونی است.
۲ـ پهنه تشویق به تغییر کاربری اراضی	در مناطقی با زمین کم یا بدون استفاده، کارخانه‌ها و سایر مناطقی که انتظار می‌رود تغییرات کاربری زمین در آینده رخ دهد، تغییرات کاربری زمین از طریق استفاده از طرح‌های توسعه مجدد ناحیه‌ای، پروژه‌های ارتقای توسعه جامع پهنه مسکونی خاص و غیره به سمت تامین مسکن هدایت خواهد شد.
۳ـ پهنه پروژه توسعه مجدد با هدف عرضه مسکن	عرضه مسکن از طریق ترویج پروژه‌های توسعه مجدد شهری، مانند پروژه‌های توسعه مجدد شهری، پروژه‌هایی برای ترویج توسعه ساختمان‌های توسعه مجدد با کیفیت بالا و پروژه‌هایی برای ترویج پیشگیری از بلایای شهری و مقابله با حریق، افزایش خواهد یافت.
۴ـ پهنه بهسازی محیط مسکونی	ترویج بهسازی محیط‌های مسکونی، مانند مناطق مسکونی با خانه‌های اجاره‌ای چوبی و مناطق مسکونی و صنعتی مختلط

اوزو نیشیاما، مهندس شرکت مسکن در آن زمان که پیشگام این نظریه‌های سیاستی بود، امروزه نیز دستاوردهای قابل توجهی محسوب می‌شوند. علاوه بر این، وام‌های مسکن از شرکت وام مسکن نقش مهمی در سیاست‌های مالکیت خانه پس از جنگ ایفا کردند. هدف از این سری سیاست‌ها، پاسخگویی به تقاضای انبوه با عرضه انبوه بود و به مردم این امکان را می‌داد که با نقل مکان مداوم به خانه‌های جدید، استانداردهای زندگی خود را بهبود بخشند.

روند دوم، سیاست بهبود کیفیت محلات است. به طور خاص، این

۵ـ پهنه احیاء شهرکهای مسکونی	ترویج بازسازی و توسعه مجدد مناطق مسکونی عمومی نسبتاً بزرگ.
۶ـ پهنه شکل دهی به بافت شهری مسکونی کشاورزی	هدف، ایجاد یک منطقه شهری کشاورزی-مسکونی خوب در عین ترویج توسعه زیرساخت‌هایی مانند جاده‌ها، فاضلاب‌ها و پارک‌ها، و در عین حال تأمین زمین‌های مسکونی و حفظ زمین‌های کشاورزی ارزشمند به عنوان فضای باغ، به شیوه‌ای متعادل است.
۷ـ پهنه شکل دهی به بافت جدید شهری	با استفاده از پروژه‌های توسعه مناطق مسکونی جدید، پروژه‌های آماده سازی مجدد زمین و سایر اقدامات، ترویج شکل‌گیری برنامه‌ریزی‌شده و گسترده مناطق شهری جدید
۸ـ پهنه حفاظت از محیط مسکونی	یک محیط زندگی خوب به طور سیستماتیک از طریق برنامه‌ریزی منطقه‌ای و سایر اقدامات حفظ خواهد شد.
۹ـ پهنه نگهداری و ارتقاء محیط مسکونی	در مناطقی که بافت مسکونی معمولی ایجاد شده‌اند، هدف هدایت مناسب نوسازی‌های فردی و حفظ و بهبود محیط زندگی است.

شکل ۹,۹ (A) دسته بندی پهنه های مناسب سازی بافت مسکونی در ۹ دسته
(طرح جامع توکیو ۱۹۹۴)



شکل ۹,۹ (B) رویکرد ساماندهی بافتهای شهری (توکیو ۱۹۹۰)

به پروژه‌هایی اشاره دارد که بر اساس قانون بهبود محلات مسکن فقیرنشین و نامناسب بنا شده‌اند، که آن هم پس از زلزله‌ی بزرگ کانتو آغاز شد. پروژه‌ای برای تأمین مسکن عمومی با استفاده از بودجه‌ی عمومی آغاز شد و امکان اسکان افراد کم‌درآمد و فقیر را فراهم کرد. در دهه‌ی ۱۹۶۰، پس از جنگ، این پروژه

جدول ۳,۹ موضوعات سیاست مسکن (شورای مسکن کیوتو ۱۹۹۶)

موضوع اصلی

گسترش ماچیزوکوری مبتنی بر شهری با مسکن برای نسلهای مختلف

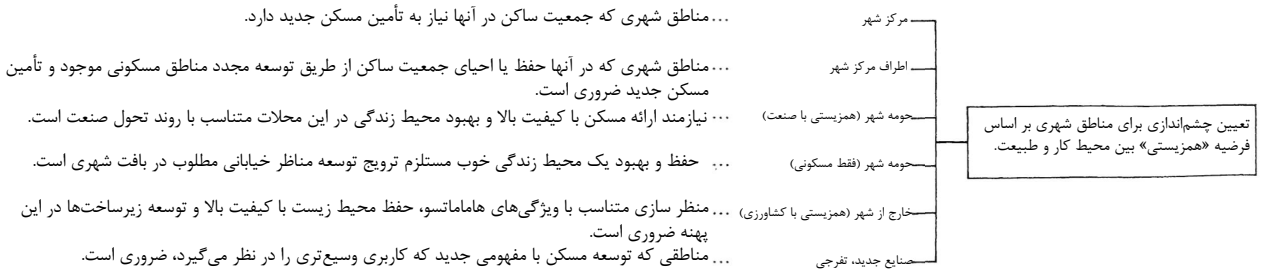
موضوع فرعی

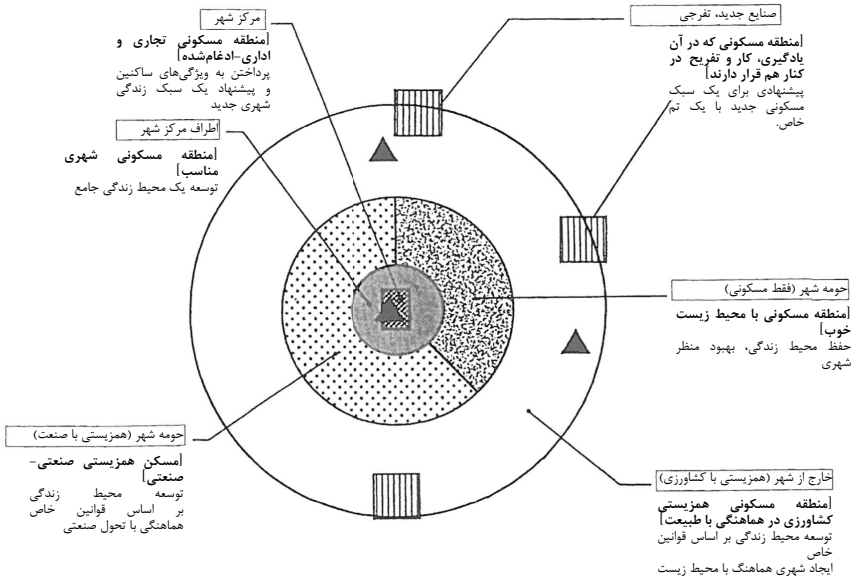
۱ـ ایجاد مسکن امن و مطمئن: ما ایجاد مسکن ایمن و باکیفیت، مقاوم در برابر بلایا، مناسب برای سالمندان و افراد دارای معلولیت، با بهره‌گیری از بهترین جنبه‌های کیوتو را ترویج خواهیم کرد تا شهروندان بتوانند با آرامش خاطر زندگی کنند. ۲ـ ایجاد مسکن راحت و رفاه‌محور: در پاسخ به دوران طول عمر، ما ایجاد مسکنی را ترویج خواهیم کرد که تضمین کند هر شهروند می‌تواند مسکن مناسبی را در جایی که می‌خواهد زندگی کند، تأمین کند. ۳ـ ایجاد مسکن و توسعه شهری پایدار و خلاق: ما با توسعه محیط‌های زندگی که از ویژگی‌های منحصر به فرد هر منطقه استفاده می‌کنند، ایجاد مسکن و مناطق شهری جذاب را ترویج خواهیم کرد. ۴ـ ایجاد مسکن و توسعه شهری از طریق همکاری و مشارکت: ما مسکن و توسعه شهری را از طریق همکاری و مشارکت مبتنی بر مشارکت، با تعریف واضح نقش شهروندان، مشاغل و دولت، ترویج خواهیم کرد.

به سیستم پروژه‌ی بهبود منطقه‌ی مسکن تبدیل شد که مناطق مشکل‌دار خارج از شهرهای بزرگ را نیز هدف قرار می‌داد. این سیستم همچنین در پروژه‌ی اقدامات دووا (Dowa) که با هدف از بین بردن تبعیض و برقراری حقوق بشر بود، اعمال شد و به نتایج بسیار خوبی دست یافت. با این حال، از آنجا که این سیستم پروژه‌ی بهبود منطقه‌ی مسکن، روشی محدود برای حذف مسکن‌های فقیرنشین و ارائه مسکن اجاره‌ای عمومی است، پروژه‌ی اقدامات دووا بعداً پروژه‌ی بهبود منطقه‌ی سکونتگاه‌های کوچک را اضافه کرد که انعطاف‌پذیرتر و آسان‌تر برای اعمال در شهرهای محلی و مناطق روستایی است و امکان تأمین مسکن تحت مالکیت و بهبود محیط‌های زندگی در سراسر سکونتگاه‌ها را فراهم می‌کند. به عبارت دیگر، روند اول، اقدامی فردمحور است که مسکن را برای افراد نیازمند یا افراد دارای تقاضا فراهم می‌کند، در حالی که روند دوم، اقدامی محلی است که مناطق مشکل‌دار را بهبود می‌بخشد. علاوه بر این، این امر به واکنشی تبدیل شده است که شامل توسعه محیط‌های زندگی متناسب با ویژگی‌های منطقه مسکونی می‌شود.

سیاست‌های بهسازی محیط مسکونی

در دهه ۱۹۷۰، مشکلات محیط زندگی در مناطق مسکونی چنان متنوع و گسترده شده بود که با اقدامات محدود توسعه مجدد محله‌های فقیرنشین مانند تخریب مناطق مسکونی بی‌کیفیت





شکل ۱۰,۹ دیاگرام اهداف بافت‌های مسکونی (طرح جامع مسکن شهر هامامتسو ۱۹۹۶)

و ساخت مسکن عمومی قابل حل نبود. به عنوان مثال، یک نظرسنجی که در آن زمان در استان اوساکا انجام شد و نویسنده نیز در آن شرکت داشت، به وجود گسترده موارد زیر اشاره کرد: ۱. مناطق مختلط که کارخانه‌های کوچک و خانه‌های مسکونی در کنار هم وجود داشتند؛ ۲. مناطق پرجمعیت آپارتمان‌های چوبی اجاره‌ای پس از جنگ که در یک منطقه وسیع پراکنده بودند؛ ۳. مناطق خانه‌های ردیفی دراز و باریک ساخته شده قبل از جنگ که در حال تخریب بودند؛ ۴. مناطق حومه شهر که به شدت تحت تأثیر آلودگی هوا و سر و صدای کارخانه‌ها و جاده‌ها قرار داشتند؛ و ۵. مناطق بی دفاع در مقابل سوانح طبیعی مانند موج طوفان و رانش زمین (موسسه معماری ژاپن، شعبه کینکی، «وضعیت فعلی مناطق مسکونیِ بی‌کیفیت در استان اوساکا»، ۱۹۷۵). اگرچه این مناطق قطعاً مناطق مشکل‌داری بودند، اما ماهیت مشکلات آنها با مشکلات مناطق فقیرنشین که در آنها حفظ شرایط اولیه زندگی دشوار بود، متفاوت بود. حتی اگر محیط زندگی مخروبه بود، ساکنان لزوماً نمی‌خواستند به مسکن اجاره‌ای عمومی نقل مکان کنند. بنابراین، برنامه‌های بهسازی که شامل بازسازی محلی و سایر بهسازی‌ها در خیابان‌ها و میادین می‌شود، همراه با همکاری داوطلبانه ساکنان، رواج یافته است. این برنامه‌ها بدون هزینه بازسازی کامل به نتایج معقولی دست می‌یابند و به ساکنان اجازه می‌دهند جوامع آشنای خود را حفظ کنند.

بهساز محیط زندگی یک روش توسعه بسیار متنوع است که با اولویت دادن بر حفاظت از جوامع محلی، مسکن و بافت شهری موجود، و مبتنی بر سرمایه‌های مادی و معنوی موجود، به دنبال ادامه بهسازی‌ها و نوسازی‌های جزئی است بدون آنکه ویژگی‌های منطقه به خطر بیفتد. ساکنان می‌توانند در طول زندگی در منطقه، به مرور زمان با مشارکت در نظرسنجی‌ها و بحث‌هایی را انجام دهند و بررسی طرح توسعه، به عنوان بخشی از فرآیند پروژه در نظر گرفته شوند. از منظر بخش عرضه مسکن، به جای عرضه مقادیر زیادی مسکن به یک گروه بزرگ و نامشخص، می‌توان به نیازهای خاص محلی به شیوه‌ای دقیق‌تر پاسخ داد. اگر چنین برنامه‌های توسعه محیط مسکن برای هر منطقه اصلی یک شهرداری تهیه شود، می‌توان سیاست‌های مسکن دقیقی را که ریشه در جامعه محلی دارند، اجرا کرد. شکل ۹.۹ نمونه‌ای از پهنه‌بندی یک پروژه توسعه شهری مقاوم در برابر سوانح را بر اساس فرض وقوع یک زلزله بزرگ، که منطبق بر نوع منطقه مسکونی طبقه‌بندی شده است، نشان می‌دهد.

۳ نقش طرح‌های جامع مسکن

به منظور پاسخگویی به نیازهای متنوع توسعه مسکونی در هر محله، تلاش‌ها برای تدوین طرح‌های جامع مسکن منحصر به فرد توسط شهرداری‌ها از اواخر دهه ۱۹۸۰ آغاز شد. در کنار هدف سنتی ۱. ارائه مسکن عمومی با اجاره پایین برای از بین بردن خانوارهای دارای مشکلات مسکن به عبارتی خانوارهای زیر حداقل استاندارد زندگی، ارکان جدید سیاست مسکن عبارتند از: ۲. بهبود مسکن در همکاری با سیاست‌های رفاه اجتماعی، مانند مناسب‌تر کردن رفاه مسکن برای سالمندان و معلولین، ساخت مسکن با خدمات مراقبتی و اتصال مراکز مهدکودک به مجتمع‌های مسکونی عمومی (جدول ۹.۳)؛ ۳. ارائه یارانه اجاره بها برای توانمندسازی خانواده‌های جوان جهت زندگی در مناطق شهری به عنوان مناطق پرجمعیت برای حفظ جمعیت، و توسعه امکانات مراقبت از کودکان برای ایجاد محیطی برای زندگی که در آن کودکان بتوانند آزادانه بزرگ شوند، به منظور حفظ و احیای جوامع مسکونی؛ ۳. استفاده از مزایای مسکن سنتی در رابطه با آب و هوای محلی؛ و ۳. ایجاد یک سیستم مشارکتی از همکاری و مشارکت بین شهروندان (ساکنان، صاحبان حقوق زمین)، توسعه‌دهندگان/شرکت‌های ساختمانی و دولت در توسعه مسکن و محیط زندگی.

در فرآیند تدوین طرح‌های جامع مسکن، مشخص شد که شهرها از مجموعه‌ای از مناطق مسکونی متنوع تشکیل شده‌اند. برخی از طرح‌ها، سیاست‌های اساسی برای توسعه مسکونی و شهری را بگونه‌ای ترسیم می‌کنند که به نیازهای بهبود مسکن و بافت شهری می‌پردازند. همچنین دستورالعمل‌هایی برای توسعه مسکونی وجود دارد که هدف آنها همزیستی بین فعالیت‌های تجارت و صنایع شهری و بین کشاورزی و طبیعت است (شکل ۱۰،۹).

۴. از سیاست مسکن تا سیاست مسکونی

سیاست مسکن که از نیمه دوم قرن بیستم دنبال شده است، اکنون دستخوش یک تحول اساسی است. جهت این تحول، تغییر از سیاست مسکن به سیاست مسکونی است. عصر حاضر، عصر رفاه اجتماعی است و اساس آن رفاه مسکونی است. این عصری است که به نیازهای متنوع، مانند ادامه زندگی در مسکن بهبود یافته یا جستجوی مسکن مشارکتی با خدمات مراقبتی، پاسخ می‌دهد. چالش، گذار از دورانی است که صرفاً تأمین مقدار زیادی مسکن عمومی با اجاره پایین کافی بود، به یک سیاست رفاه مسکونی که جوامعی را هدف قرار می‌دهد که در آن گروه‌های متوسط با درآمد متوسط و کم بتوانند در کنار هم زندگی کنند و از طریق یارانه اجاره و کمک‌های مراقبتی، امکان انتخاب مسکن را برای گروه‌های کم‌درآمد، به ویژه خانوارهای مسن، فراهم کند. این چالش همچنین با سیاست جامعه مسکونی مرتبط است. مسکن، پایه اجتماعی زندگی ساکنان در یک جامعه پایدار است. حتی در دوران بازسازی پس از سوانحی مانند پس از زلزله بزرگ کوبه، دیدگاه سنتی ملی مبنی بر اینکه مسکن یک ملک خصوصی است و واجد شرایط دریافت حمایت عمومی نیست، با این نظر رو به رشد از سوی دولت‌های محلی که مسکن یک دارایی اجتماعی است که امکان سکونت مداوم در جامعه را فراهم می‌کند، به چالش کشیده شد و اجرای بعدی سیستم‌های حمایتی نشان‌دهنده حرکت به سمت جهت‌گیری دوم است.

۱۰.برنامه ریزی توسعه، توسعه مجدد و ساماندهی مناطق شهری

۱,۱۰. فضای شهری به عنوان عنصر پایه ای فضا

شرایط لازم برای یک منطقه مسکونی یا شهر قابل سکونت شامل پیوندهای اجتماعی و فرهنگی در جامعه، خدمات مناسب و یک محیط زندگی سالم و امن است. مناطق شهری پایه فیزیکی لازم برای پشتیبانی از این شرایط را فراهم می‌کنند.

۱ ترکیب فیزیکی مناطق شهری

این ترکیب عمدتاً از سه جزء زیر تشکیل شده است: الف) تأسیسات زیرساخت شهری، ب) بلوک‌ها و قطعات شهری، و ج) گروه‌های ساختمانی.

زیرساخت‌های شهری

پایه و اساس این زیرساخت‌ها جاده‌ها و در مناطق شهری، خیابان‌ها هستند. عملکرد اصلی خیابان‌ها این است که به افراد و وسایل نقلیه اجازه ورود، خروج و عبور بدهند؛ ثانیاً، فضاهای روی زمین و زیر زمین خیابان‌ها را برای شبکه‌های خطوط حیاطی مختلف از قبیل، خطوط برق، گاز، کابل‌های ارتباطی، سیستم‌های آب و فاضلاب و کانال‌های زهکشی استفاده می‌کنند. سایر امکانات زیرساختی در مناطق مسکونی شامل پارک‌ها، رودخانه‌ها و آبراه‌ها و سایر امکانات عمومی است.

بلوک‌ها و قطعه های زمین

بلوک‌ها توسط خیابان‌ها تقسیم می‌شوند. در اوایل دوره مدرن، این امر برنامه‌ریزی شهری نامیده می‌شد. زمین‌ها، زیرمجموعه‌های بیشتری از ساختار بلوک برای اهداف فردی هستند. اندازه و شکل یک بلوک با توجه به ویژگی‌ها و شکل مطلوب (بر و عمق زمین) هر قطعه زمین طراحی می‌شود. مقایسه ساختار بلوک و قطعه بندی شهری تاریخی با مناطق مسکونی حومه مدرن جالب است (شکل‌های ۱۰,۱ (C)، (A)، (B)). به عنوان مثال، در نظام قطعه بندی سنتی کیوتو، عرض بر زمین‌ها حدود ۶ تا ۱۰ متر بود، در حالی که عمق آن تا ۶۰ متر می‌رسید و به این دلیل به آن لقب «تخت مارماهی» را دادند. همچنین، به دلیل وجود خیابان‌ها در هر چهار طرف، اندازه و جهت‌گیری قطعات زمین به طور قابل توجهی متفاوت است. در مقابل، مناطق خانه‌های تک‌خانواری حومه شهر اغلب دارای بلوک‌های بلند و همگن با جهت‌گیری شرقی-غربی هستند که با توجه به شرایط نور گیری طبیعی و قابلیت فروش شکل گرفته‌اند. از سوی دیگر، در مناطق تجاری، بازرگانی و صنعتی، به واسطه وسعت تاسیسات کاربری‌ها بلوک‌های بزرگ طراحی می‌شوند. قطعات زمین برای ساختمان‌ها، که به عنوان زمین مسکونی یا محل ساخت و ساز نیز شناخته می‌شوند، باید همگی در مجاورت خیابان (دسترسی جاده‌ای) باشند تا ورود و خروج افراد و وسایل نقلیه امکان‌پذیر باشد.

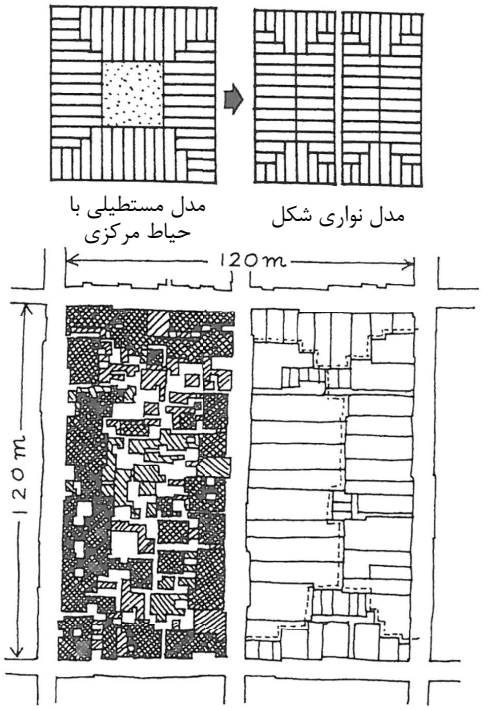
نحو کنار هم قرار گرفتن ساختمان‌ها

تمام ساختمان‌های درون مناطق شهری ارتباط نزدیکی با مکان‌های مربوطه خود دارند. در مناطق مسکونی، نوع مسکن - چه خانه تک‌خانواری (بزرگ، متوسط یا کوچک)، خانه در ساختمان‌های به هم پیوسته (خانه ردیفی، خانه شهری و غیره) یا یک آپارتمان متوسط تا بلند - طراحی بلوک و قطعه شهری پیش‌نیاز طراحی برنامه‌ریزی‌شده ساختمان ها است (شکل ۱۰,۲). با این حال، در اکثر بخش های شهر که زمین آزادی عمل در تقسیم قطعات وجود دارد، قرار دادن ساختمان‌های بیش از حد بزرگ در قطعات کوچک، تأثیر منفی بر املاک همسایه و منطقه اطراف می‌گذارد. هنگامی که این ساختمان‌ها در کنار هم قرار می‌گیرند (به صورت افقی پخش می‌شوند)، منجر به ازدحام و شلوغی بیش از حد می‌شود و کیفیت محیط زندگی را به طور قابل توجهی کاهش می‌دهد. علاوه بر این، نحوه کنار هم قرار گرفتن ساختمان‌ها فضای خیابان، نور، تهویه، حریم خصوصی و مناظر را برای املاک و ساختمان‌های همسایه تنظیم می‌کند. بنابراین، رابطه بین عرض خیابان و موقعیت و ارتفاع ساختمان‌ها باید در طول فرآیند طراحی در نظر گرفته شود.

پس از توسعه، مناطق شهری برای مدت طولانی در همان الگوی بلوکی استفاده می‌شوند. از سوی دیگر، از آنجا که ساختمان‌ها و تقسیم‌بندی‌های قطعات زمین در چرخه‌های کوتاه‌تر از چند دهه تغییر می‌کنند، لازم است که محیط شهری به طور مداوم مدیریت شود و توسعه به گونه‌ای کنترل شود که تعادل مناسبی بین خیابان‌ها، بلوک‌ها، قطعات زمین و گروه‌های ساختمان حفظ شود، همانطور که در فصل ۱۱، «کنترل اجتماعی فعالیت‌های ساخت و ساز و توسعه» مورد بحث قرار خواهد گرفت.

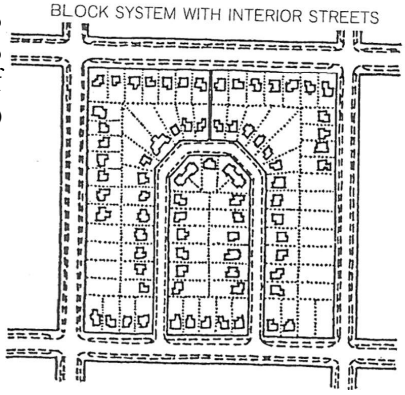
۲ منظر خیابان و نظم فضایی مناطق شهری

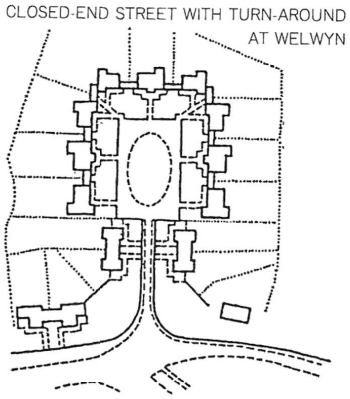
«منظر شهری» چیدمان به هم پیوسته و مرتبط ساختمان‌ها در یک منطقه شهری است. حتی اگر طرح‌های معماری منفرد متفاوت باشند، یک منظر شهری ریتمیک، نظم مشترک خاصی را در ترکیب فضایی خیابان‌ها، بلوک‌ها، قطعات زمین و ساختمان‌ها نشان می‌دهد. نمونه‌هایی از چنین نظم مشترکی در منظرهای شهری سنتی موجود در شهرهای تاریخی می‌توان دید (شکل ۳,۱۰ (B)، (A)). منظرهای شهری در دژ شهرها با اقامتگاه‌های مستحکم خانواده‌های سامورایی و دروازه و دیوار آنها شکل می‌گیرد و در محلات با خانه‌های بازرگانان و کارگاه‌های صنعتگران، برهای کوچک به هم پیوسته ساختمانها که گویی با هم رقابت می کنند، منظر شهری را شکل می‌دهند و در مناطق



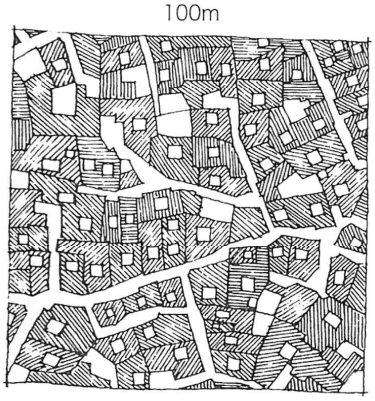
قرن ۱۹ کیوتو

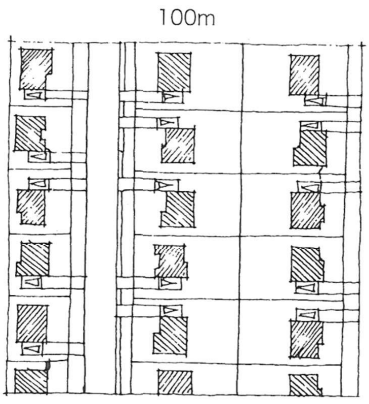
شکل ۱,۱۰ (A) مثالی از طراحی بلوک‌های شهری
(Uzo Nishiyama, Nihon no Sumai, ۱۹۷۵)





شکل ۱,۱۰ (B) مثالی از طراحی بلوک‌های شهری
(Thomas Adams, The Design of Residential Areas, 1934)





شکل ۱,۱۰ (C) مقایسه بلوک‌های شهری در خاورمیانه و آمریکای شمالی (سمت چپ: بخش قدیمی بغداد، سمت راست: یکی محله مسکونی در حومه شهری آمریکای شمالی)
(Norbert Schoenauer, ۶۰۰۰ years of Housing. w.w. Noprton & Conpany)

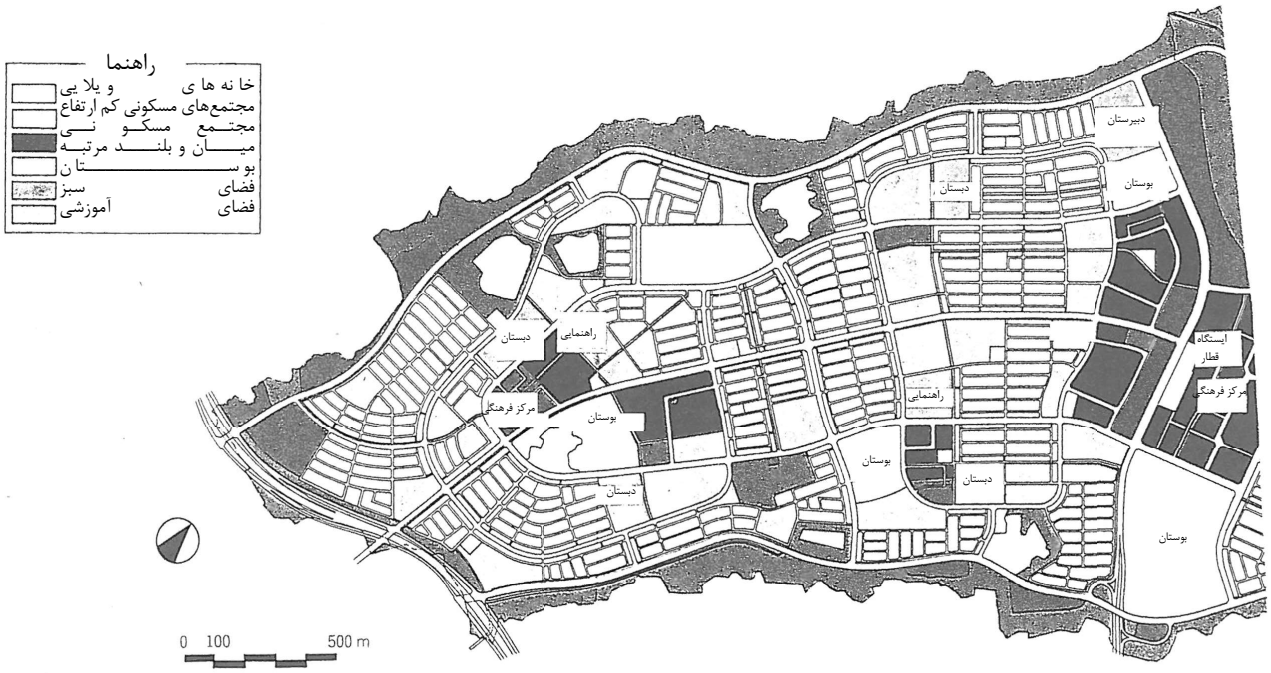
روستایی، منظرهای شهری از سکونتگاه‌هایی تشکیل‌شده که در آن‌ها خانه‌های کشاورزی و خانه‌های ماهیگیری در کنار هم قرار گرفته‌اند. در هر مورد، سبک، نظام اجتماعی دوره‌ای را که در آن شکل گرفته است، فعالیت‌های تولید و سکونت، رابطه بین فضاهای عمومی و خصوصی، حساسیت‌های زیبایی‌شناختی مردم و فناوری معماری آن زمان را منعکس می‌کند.

به همین ترتیب، در خیابان‌های شهرهای مدرن، سلامت عمومی توسط مقرراتی مانند ضوابط ساختمانی که حداقل الزامات ایمنی و راحتی را الزامی می‌کنند، هدایت می‌شود؛ خیابان‌هایی که به صورت خوشه‌های مسکونی در مناطق حومه شهر یا مسکن عمومی طراحی شده‌اند؛ و خیابان‌هایی که توسط طراحی شهری در مناطق تجاری مانند خیابان‌های خرید و توسعه شهری هدایت می‌شوند. هر خیابان شخصیت منحصر به فرد خود را دارد و به طور جامع تاریخ، سبک زندگی و تکنیک‌های توسعه شهری منطقه را بیان می‌کند و منظره‌ای شهری ایجاد می‌کند که با نحوه زندگی و کار مردم ادغام شده است.

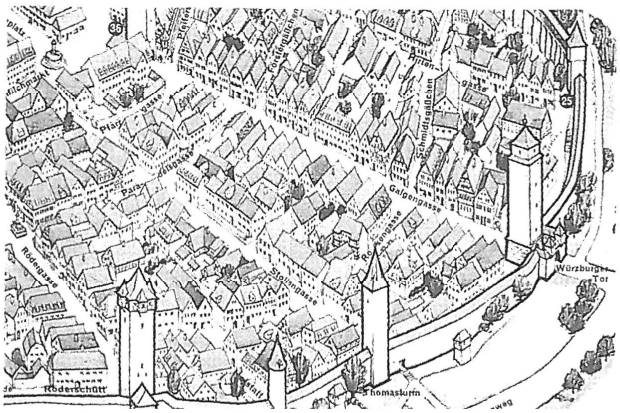
۲,۱۰.
روش توسعه مناطق شهری

۱ رویه توسعه

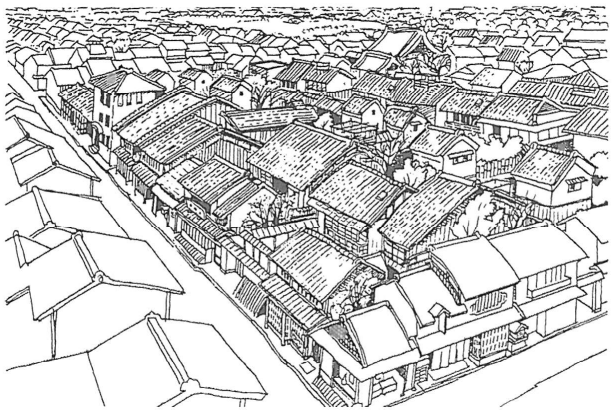
پروژه سرمایه‌گذاری در زمین و فضا، مانند جنگل‌ها و زمین‌های کشاورزی، برای ایجاد مناطق شهری و سکونتگاه‌ها، یک پروژه توسعه شهری (یا پروژه توسعه زمین‌های مسکونی) نامیده می‌شود. اهداف پروژه‌های توسعه شهری محدود به فضاهای باز که هنوز شهری نشده‌اند، نیستند. این پروژه همچنین شامل



شکل ۲,۱۰ طراحی برنامه ریزی شده بلوک شهری، در توسعه شهر جدید (شهر جدید نیشی نومیا، کوبه ۱۹۸۰)



شکل ۳,۱۰ (A) بافت سنتی روتنبرگ



شکل ۳,۱۰ (B) بافت سنتی کیوتو

پروژه‌های توسعه مجدد مانند توسعه متراکم مناطق شهری موجود و تبدیل کاربری پهنه های سابقا صنعتی نیز می‌شود. رویه توسعه یک منطقه شهری تقریباً به شرح زیر است:

بررسی اولیه پتانسیل توسعه

این شامل بررسی چگونگی امکان شهرنشینی زمین و فضا، وضعیت کاربری زمین و محیط زیست، تاریخچه و سابقه بلایای منطقه، وضعیت حفاظت از محیط زیست تعیین شده، مقررات کاربری زمین و توسعه و وضعیت توسعه جاده‌ها، آبرسانی و خدمات حمل و نقل برای درک طرح کلی است.

کسب حقوق توسعه

اگرچه کسب زمین برای توسعه امری رایج است، اما این لزوماً به معنای خرید کامل نیست. همچنین توافقات اجاره‌ای مانند سیستم حقوق سطح زمین و همچنین توافقات مشارکت یا توافقات امانی بین مالکان زمین و توسعه‌دهندگان وجود دارد. ساده‌ترین گزینه، توسعه زمینی است که از قبل در مالکیت توسعه دهنده قرار گرفته است.

تصویب طرح توسعه

باید طرحی تهیه و ارائه شود که شامل محدوده و مساحت توسعه، کاربری زمین، جمعیت و تعداد خانوارهای پیش‌بینی‌شده، آبیاری و زهکشی، توسعه زیرساخت‌های شهری مانند جاده‌ها و سایر امکانات، هزینه‌های توسعه‌دهندگان و تأثیر بر جامعه محلی باشد. تأیید دولت و جامعه محلی الزامی است. پس از این، مجوزهای توسعه و تأیید پروژه‌های تجمیع و اصلاح قطعات زمین تحت قانون برنامه‌ریزی شهری باید اخذ شود. علاوه بر این، برای توسعه‌های بزرگ، ممکن است ارزیابی اثرات زیست‌محیطی (EIA) قبلی به عنوان گام اولیه مورد نیاز باشد.

کار توسعه زمین‌های مسکونی

این شامل توسعه یکپارچه تأسیسات زیرساخت شهری و بلوک‌های شهری است. در ژاپن، که توسعه در زمین‌های شیب‌دار رایج است، برای جلوگیری از فروریختن خانه‌ها ناشی از باران‌های شدید و زلزله‌های شدید، قانون مقررات توسعه مسکن، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها شرایطی را برای ارتفاع و استحکام دیوارهای حائل و ساخت کانال‌های زهکشی و حوضچه‌های نگهداری سیل وجود دارد.

ایجاد حقوق کاربری زمین

حقوق مربوط به قطعات زمین تفکیک شده یا فروخته می‌شود یا حقوق استفاده ایجاد می‌شود تا به واسطه آن ساختمان قرار گیرد.

توافق‌نامه‌های ساختمانی و طرح‌های منطقه‌ای و غیره.

برای حفظ محیط زیست یک شهرک، ترجیح داده می‌شود از ابتدا قوانینی در مورد اندازه و شکل قطعات زمین، طراحی ساختمان‌ها و غیره وضع شود. (به فصل ۱۳، «طرح‌های منطقه‌ای و سایر برنامه‌ریزی‌های خرد شهری» مراجعه کنید).

۲ امیدها و دشواری‌های توسعه شهری

اگر توسعه را از نظر مقیاس بررسی کنیم، از پروژه‌های کوچک و در مقیاس کوچک که تنها چند قطعه زمین را در بر می‌گیرند تا پروژه‌های مسکن در مقیاس بزرگ مانند شهرهای جدید که ده‌ها هکتار یا بیشتر را در بر می‌گیرند، متغیر است. مورد اول به سرمایه کمتری نیاز دارد و دوره توسعه کوتاه‌تری دارد. مورد دوم شامل سرمایه‌گذاری بزرگی است و یک پروژه بلندمدت است.

توسعه‌های انفرادی کوچک‌مقیاس و توسعه‌های کوچک

توسعه‌های انفرادی در حدود چند صد متر مربع و همچنین «توسعه‌های کوچک» جدید مانند مجتمع‌های مسکونی کمتر از ۱۰۰۰ متر مربع با کمتر از ۲۰ واحد مسکونی را گویند. این‌ها را می‌توان به عنوان توسعه‌های آسان (نیمه رایگان) توصیف کرد، چرا که در آن‌ها به غیر از یک دسترسی باریک و گاها جاده‌های خصوصی نیاز به هزینه برای تجهیز زیرساختهای عمومی ندارد. اگر این توسعه‌های انفرادی و نامتجانس به صورت متوالی انجام شوند، می‌تواند منجر به مناطق شهری پرجمعیت و پراکنده با زیرساخت‌های شهری ضعیف شود. علاوه بر این، روند رو به رشدی به سمت توسعه درون‌شهری وجود دارد که شامل ساخت مجتمع‌های مسکونی کوچک در زمین‌های خالی یا مخروبه‌ها در مناطق شهری موجود است. در حالی که این امر با نوسازی خانه‌های چوبی قدیمی به احیای مناطق شهری قدیمی کمک می‌کند، می‌تواند منجر به ازدحام بیش از حد با خانه‌های مستقل سه طبقه و ساختمان‌های آپارتمانی متوسط تا بلند نیز شود.

پروژه‌های توسعه و تعدیل زمین در مقیاس متوسط

برای توسعه‌های برنامه‌ریزی‌شده در مقیاس متوسط که از چند هکتار تا ده‌ها هکتار را در بر می‌گیرد، لازم است زمین برای جاده‌های اصلی (و فرعی)، جاده‌های تحویل منطقه، پارک‌های محله و سایر امکانات مشترک تأمین شود و آنها به طور یکپارچه با همکاری برنامه‌ریزی شهری شهرداری توسعه داده شوند. بسته به ظرفیت مالی شهرداری، توسعه‌دهنده ممکن است برخی از هزینه‌های این توسعه‌ها را متحمل شود. حتی در توسعه‌های برنامه‌ریزی‌شده در مناطق کمی بزرگتر، زمانی که مالکان زمین متعدد هستند متناسب با مقیاس، پروژه نیازمند زیرساختهایی مانند خیابان، بوستان، جوی آب و ... می باشد که برای تامین اشتراکی آنها سیستم تقبل هزینه مالکان، به نام پروژه تجمیع و اصلاح قطعات زمین رایج است.

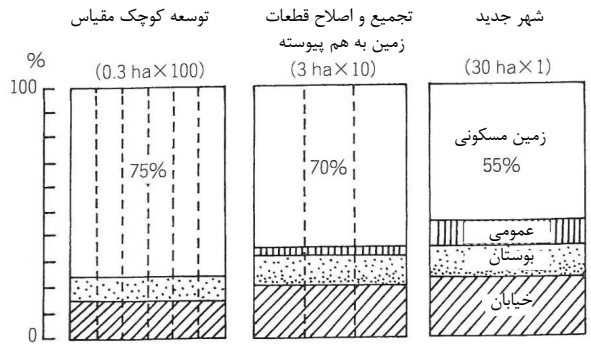
توسعه در مقیاس بزرگ و توسعه شهر جدید

توسعه‌هایی که ده‌ها تا گاهی صدها هکتار را در بر می‌گیرند، به نوعی معادل توسعه یک شهر کوچک هستند. به عنوان مثال، آنها به یک سیستم خیابانی شامل جاده‌های اصلی و یک سیستم فضای باز شامل پارک‌های محله و فضاهای سبز نیاز دارند. علاوه بر این، اگر جمعیت به دلیل توسعه به سرعت افزایش یابد، تأمین زمین برای ساخت مدارس ابتدایی و راهنمایی، امکانات رفاهی و سایر انواع امکانات عمومی و اجتماعی یا مدیریت چنین امکاناتی نیز مورد نیاز خواهد بود. بنابراین، در توسعه‌های در مقیاس بزرگ، بار هزینه‌های مشترک استفاده از زمین و ساخت و ساز برای تأسیسات زیرساخت شهری بسیار زیاد می‌شود (شکل ۴،۱۰). بنابراین، هنگام برنامه‌ریزی توسعه شهری، لازم است از قبل در

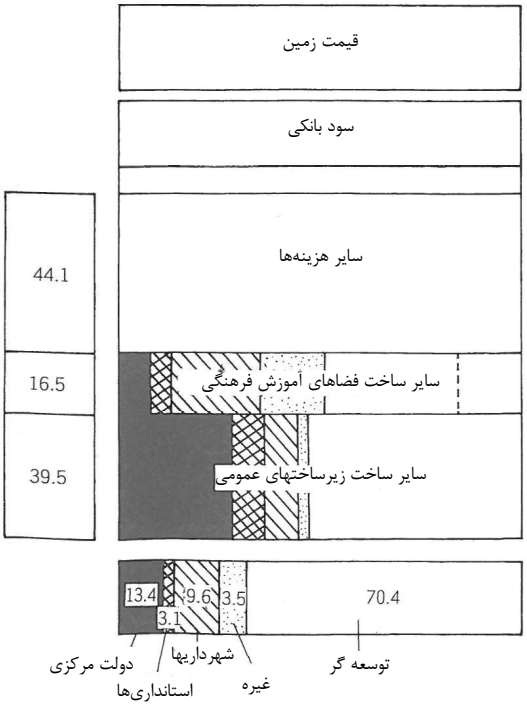
مورد چگونگی تقسیم این هزینه‌های مشترک بین توسعه‌دهنده و شرکت خدمات عمومی و چگونگی تقسیم هزینه‌های نگهداری و مدیریت این امکانات در یک دوره خاص بحث شود.

۳ سازوکار پروژه‌های توسعه

توسعه شهری یا توسعه مسکونی پروژه‌ای است که شامل سرمایه‌گذاری در توسعه زمین‌های توسعه نیافته یا کم‌استفاده با هدف بهبود پیشگیری از بلایا و راحتی و ایجاد مناطق شهری با زیرساخت‌های شهری توسعه‌یافته است. به عبارت دیگر، این پروژه شرایط را برای استفاده آینده از زمین آماده می‌کند و به عنوان زمین مسکونی ارزش افزوده ایجاد می‌کند. به این ترتیب



شکل ۴،۱۰ میزان فضای عمومی لازم در پروژه های توسعه شهری



شکل ۵،۱۰ هزینه توسعه های بزرگ مقیاس و مراکز تامین آن

تعادل درآمد و هزینه‌ها برقرار می‌شود. به عنوان یک مدل، ما ۲۲۷ پروژه توسعه برنامه‌ریزی‌شده از حدود سال ۱۹۹۰ را بررسی کرده‌ایم و نمونه‌ای از تفکیک هزینه‌ها را نشان داده‌ایم (شکل ۱۰.۵). این شامل ۱. هزینه زمین خریداری شده برای توسعه، ۲. هزینه توسعه و بهبود زمین مسکونی، ۳. هزینه توسعه امکانات عمومی مانند مدارس، ۳. هزینه توسعه امکانات عمومی مانند جاده‌ها و پارک‌ها، و بهره، هزینه‌های متفرقه و سود است. در حالی که امکانات عمومی مانند مدارس ابتدایی و راهنمایی که در درجه اول مؤسسات آموزشی هستند و زیرساخت‌های عمومی مانند جاده‌ها و پارک‌ها در حالت ایده‌آل باید از طریق مالیات تأمین مالی شوند، در پروژه‌های توسعه‌ای در مقیاس بزرگ، زمانی که پوشش هزینه‌ها در کوتاه‌مدت برای دولت‌های محلی دشوار است، یا توسعه‌گران به دنبال ارائه امکانات با استاندارد بالاتر از حد متوسط است، ملزم به پرداخت بخش قابل توجهی از هزینه‌ها هستند. توسعه‌گران باید قیمت زمین مسکونی که منتقل می‌کنند را بر اساس این محاسبات هزینه تعیین کنند.

در دوره‌های توسعه و رشد، زمین مسکونی به عنوان یک محصول املاک و مستغلات دیده می‌شود که می توان به فکر کسب سود از افزایش سریع ارزش زمین بود. با این حال، در دوره‌های ثبات، این مدل شکل‌گیری قیمت سوداگرانه ناپایدار می‌شود و نیاز به تغییر به مدل‌های مدیریت پایدار جدید وجود دارد که سرمایه‌گذاری را در درازمدت پایدار کند، مانند توسعه‌های مسکونی با حقوق اجاره زمین با مدت زمان مشخص.

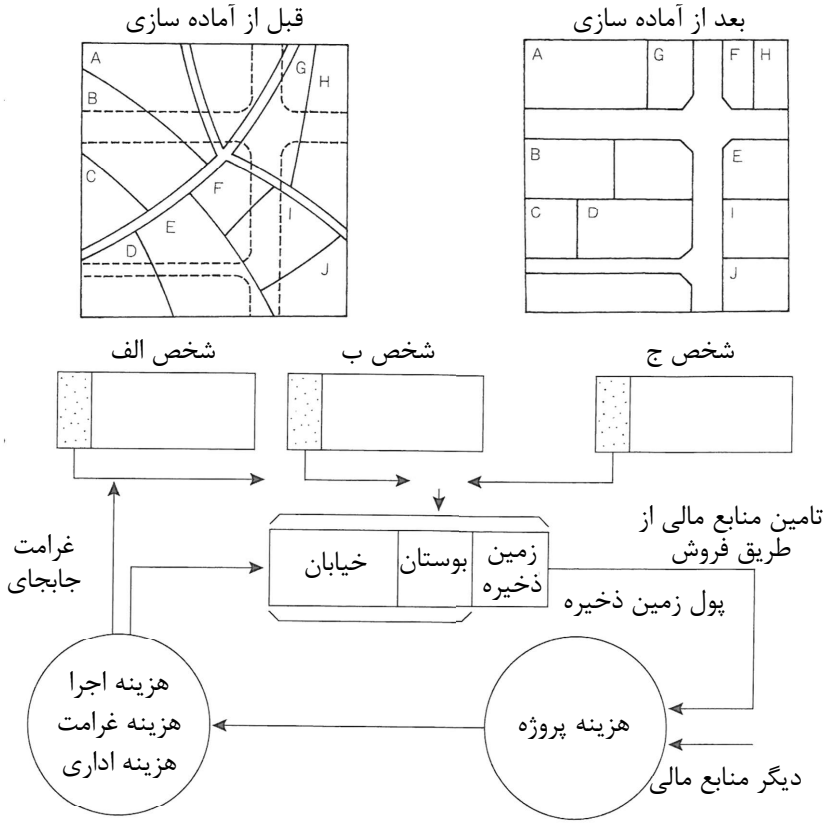
۴. پروژه‌های آماده سازی زمین

در مناطقی مانند حومه شهرهای ژاپن، که مالکیت زمین پراکنده و در هم تنیده است، پروژه‌های توسعه‌ای مکرر انفرادی می‌تواند منجر به گسترش بی‌رویه شهرها شود. بنابراین، مالکان زمین (مالکان زمین یا دارندگان حقوق سطح زمین (حقوق اجاره)) برای «مبادله و تجمیع» زمین گرد هم می‌آیند و از طریق «کاهش زمین» (کاهش زمین برای فضای عمومی) زمین لازم برای تأسیسات زیرساختی شهری مانند خیابان‌ها، پارک‌ها و آبراه‌ها را تأمین می‌کنند و بدین ترتیب بلوک‌های شهری برنامه‌ریزی شده ایجاد می‌کنند (شکل ۱۰.۶ (الف)، (ب)). علاوه بر این، سود حاصل از واگذاری زمین‌های ذخیره شده برای اماکن عمومی مانند فضای آموزش برای پوشش هزینه‌های پروژه (هزینه‌های ساخت و ساز، هزینه‌های جبران خسارت، هزینه‌های اداری و غیره) استفاده می‌شود. سپس زمین مبادله شده طبق «اصل تطابق» و با در نظر گرفتن موقعیت و شکل زمین اصلی تا حد امکان، دوباره مرتب می‌شود. قطعات خیلی کوچک و با شکل نامنظم یا خریداری می‌شوند یا برای تبدیل آنها به قطعات مناسب، هزینه اضافی دریافت می‌شود.

این سیستم که از دوران تایشو در مناطق روستایی ژاپن در طول دوره گسترش شهری توسعه یافته است، مبتنی بر سیستم‌های آماده سازی و توسعه زمین است که الگو گرفته از پروژه‌های یکپارچه‌سازی زمین در مناطق روستایی ژاپن و همچنین قانون

آدیکس در آلمان است. سودآوری این پروژه بر اساس تفاوت قیمت ارزیابی املاک و مستغلات بین «زمین قبل از توسعه» و «زمین مبادله شده» پس از توسعه بوده است، این سیستم مبتنی بر این اصل که با آماده سازی قیمت ملک افزایش خواهد یافت شکل گرفته است.

اگرچه این رویکرد، رویکردی ملایم برای توسعه مشترک زمین‌های مسکونی است، اما در مناطقی که هنوز در حال شهرنشینی هستند، به دلیل عواملی مانند افزایش قیمت زمین قبل از تعدیل زمین و افزایش خانوارهایی که قبلاً خانه ساخته‌اند و در آن زندگی می‌کنند، جلب موافقت مالکان زمین دشوار است. علاوه بر این، بار کاهش زمین برای تأسیسات وسیع مانند جاده‌های اصلی و پارک‌های شهری و انتظار پایین افزایش قیمت زمین، اجرای آن را دشوار می‌کند. به همین دلایل، اقدامات زیر در حال حاضر در حال انجام است: ۱. مساحت پروژه‌های تعدیل زمین توسط قانون برنامه‌ریزی شهری تعیین می‌شود تا ماهیت عمومی به آن داده شود. ۲. در مورد پروژه‌های بسیار عمومی مانند ساخت جاده‌های اصلی و میادین ایستگاه یا بازسازی پس از بلایای طبیعی، سازمان‌های دولتی مانند شهرداری‌ها و شرکت مسکن و



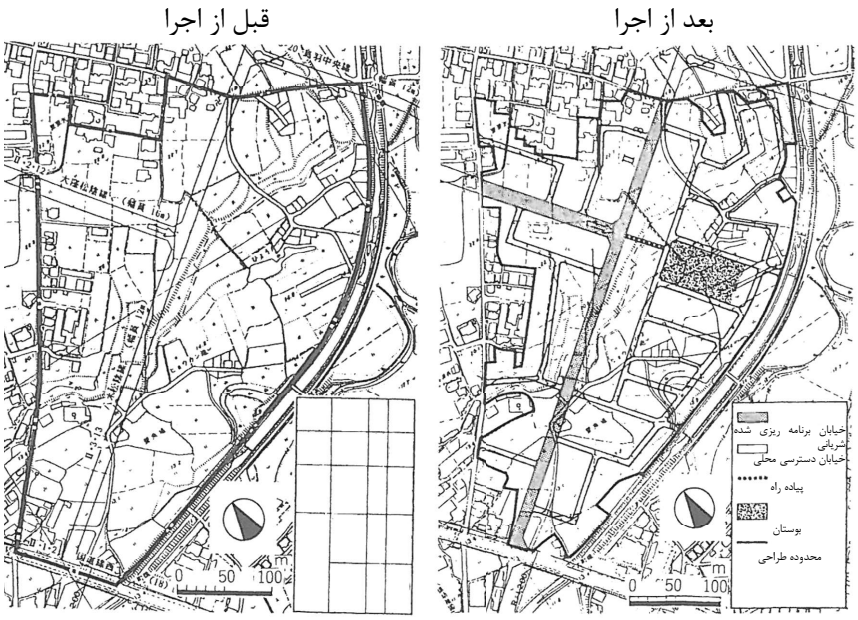
این روش ایجاد زمین مسکونی مطلوب شامل تبادل و تجمیع زمین و ایجاد زمین عمومی از طریق کاهش زمین است. این روش که تحت تأثیر سنت تعدیل زمین و موفقیت پیشنهاد شهردار فرانکفورت، آدیکس (قانون آدیکس ۱۹۰۲) قرار داشت، در ژاپن به طور قابل توجهی توسعه یافت. یک سوم مناطق شهری موجود از طریق این روش تعدیل زمین ایجاد شدند.

شکل ۶،۱۰ (A) ساختار آماده سازی زمین

تغییر مساحت زمین قبل و بعد اجرا

	زمین عمومی	
	قبل از اجرا	بعد از اجرا
خیابان	۳/۵	۲۱/۴
فضای سبز		۳
رودخانه	۰/۳	۰/۴
غیره		
جمع	۳/۸	۲۴/۸

	قطعات دارای کاربری	
	قبل از اجرا	بعد از اجرا
کاربری مسکونی	۹/۸	۲۱/۸ درصد کاهش مساحت زمین
کاربری زراعی	۸۲	
کاربری معابد	۱/۸	
غیره	۱/۴	
جمع کاربری خصوصی	۹۵	
کابری عمومی	۱/۲	
جمع کاربری	۹۶/۲	۷۵/۲
جمع کل	۱۰۰	۱۰۰



در نظام آماده سازی زمین، بلوک، قطعه زمین، زیرساخت‌ها و اماکن عمومی با هم آماده می‌شوند

اجرای خیابان‌ها براساس برنامه ریزی شهری، خطر گسترش بی رویه شهر را دارد

شکل ۶،۱۰ (B) مثالی از پروژه آماده سازی زمین

امنیت شهری (که اکنون آژانس رنسانس شهری نام دارد) آنها را اجرا می‌کنند. ۳. هزینه‌های پروژه، حتی برای پروژه‌هایی که توسط افراد یا شرکت‌های خصوصی اجرا می‌شوند، یارانه دریافت می‌شود. و ۴. هزینه توسعه تأسیسات عمومی مورد استفاده کل شهر، مانند جاده‌های اصلی، توسط بخش عمومی تأمین می‌شود.

۵ کنترل توسعه زمین‌های مسکونی

زمین مسکونی صرفاً یک قطعه زمین از سطح زمین نیست، بلکه قطعه زمینی است که برای ساخت و ساز ایجاد شده است. چه شرایطی در درجه اول مورد نیاز است؟ در قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپن، توسعه زمین‌های مسکونی با اندازه مشخص یا بزرگتر در مناطق شهری نیاز به مجوز دارد. در چنین مواردی چه جنبه‌هایی بررسی و کنترل می‌شود؟

ایمنی

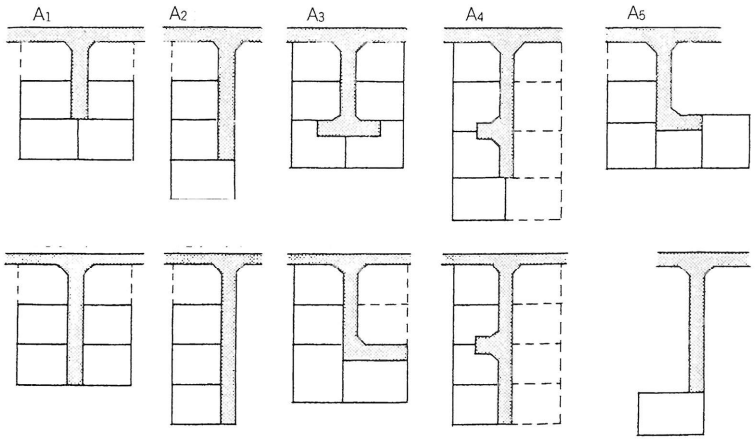
برای جلوگیری از رانش زمین در دامنه‌های شیب‌دار و سیل در مناطق پست، محل باید به دیوارهای حائل، کانال‌های زهکشی و غیره مجهز باشد تا از جلوگیری شود.

دسترسی جاده‌ای

ملک باید در مجاورت خیابانی با عرض مشخص یا بیشتر باشد. قانون استانداردهای ساختمان، حداقل عرض دسترسی جاده‌ای را ۴ متر (۲ متر عقب‌نشینی از هر طرف نسبت به خط مرکزی جاده) تعیین کرده است تا دسترسی وسایل نقلیه اضطراری و تخلیه امکان‌پذیر باشد. این امر در مورد کوچه‌ها نیز صدق می‌کند (شکل ۷.۱۰). به طور کلی، حتی برای خیابان‌های باریک، عرض ۶ متر یا بیشتر مطلوب است.

حداقل مساحت زمین مسکونی

زمین‌های مسکونی کوچک می‌تواند باعث ازدحام جمعیت شود (جدول ۱,۱۰)، بنابراین به نوعی کنترل می‌شوند. یک روش، حفظ غیرمستقیم حداقل مساحت زمین مسکونی از طریق رابطه بین نسبت سطح اشغال ساختمان و مساحت زمین، تحت قانون استانداردهای ساختمان است و روش دیگر، تعیین مستقیم حداقل مساحت براساس ویژگی های هر منطقه است.



شکل ۷,۱۰ انواع مدل خیابان‌های دسترسی به قطعات زمین

جدول ۱,۱۰ رابطه مساحت خانه ویلایی و محیط اطراف

مساحت متر مربع	تعداد طبقات	زیربنا	ساختار حیاط	رابطه با همسایه	پوشش گیاهی
۵۰	۲ طبقه	۶۰>	فقط یک درزی اطراف ساختمان	دیوار به دیوار، بدون پنجره	گلدان گل
۸۰	۲ طبقه	۱۰۰>	یک حیاط کوچک جلویی بدون پارکینگ	تقریبا بدون پنجره	درختچه
۱۴۰	بخشی ۲ طبقه	۱۲۰>	حیاط کوچک جلویی با پارکینگ	اگر پنجره داشته باشد هم نیازمند پرده است	درختچه
۲۰۰	بخشی ۲ طبقه	۱۴۰>	حیاط محصور با دیوار	اگر پنجره کوچک باشد حریم خصوص رعایت می شود	می توان درخت متوسط کاشت
۳۰۰	بخشی ۲ طبقه	۱۸۰>	حیاط محصور با دیوار دارای باغچه	سمت همسایه را می توان آزادانه طراحی کرد	می توان درخت بلند کاشت

جدول ۲,۱۰ ارتقاء استاندارد معابر و قطعات زمین با استفاده از دستورالعمل توسعه و آماده سازی زمین (مواردی که از سال ۱۹۶۷ تا ۷۲ در هفت شهر استان هیوگو تصویب شدند)

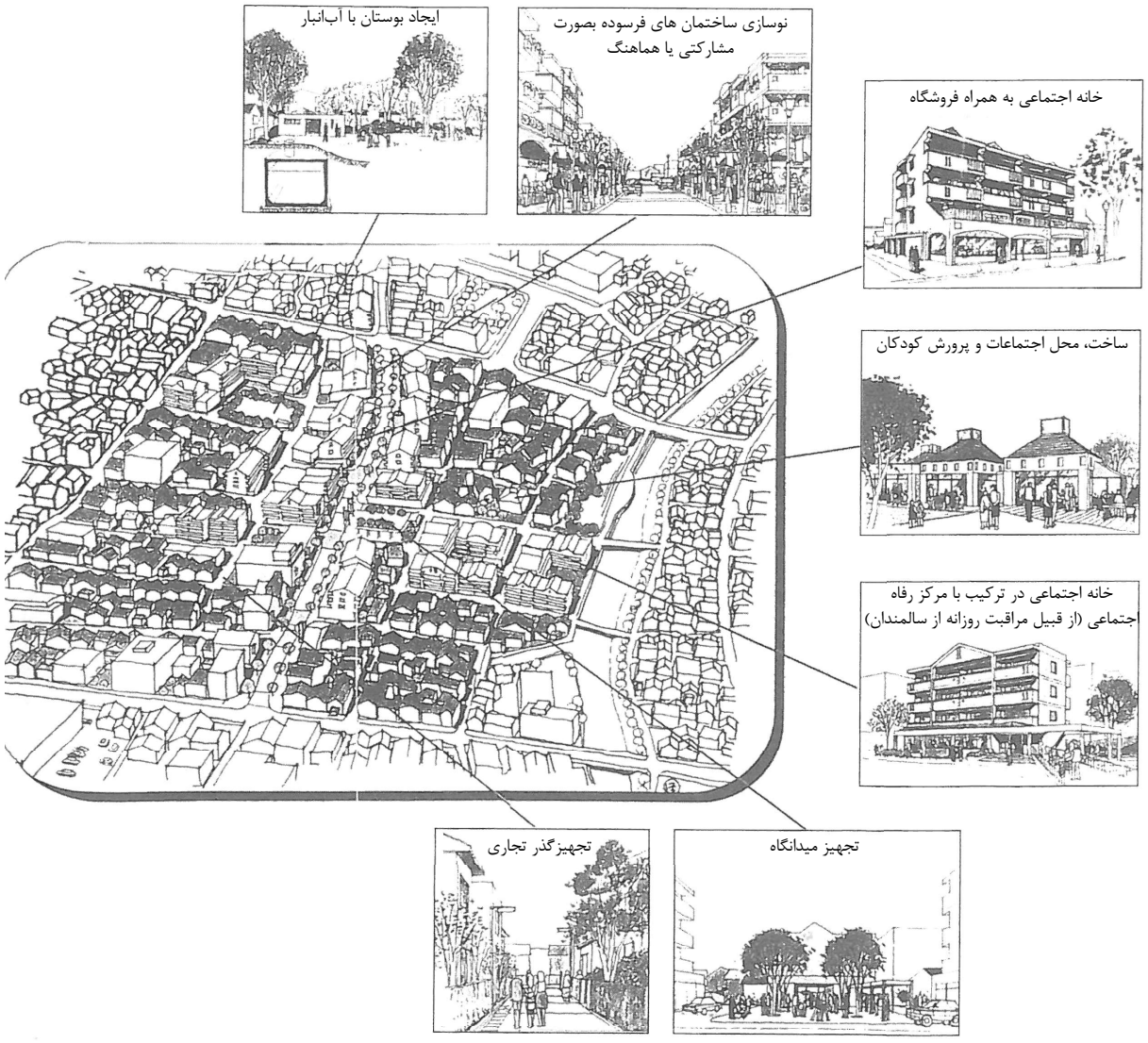
	محدوده اعمال	ابعاد یک قطعه زمین	بوستان، فضای سبز، میدانگاه	بار هزینه، ساخت اماکن عمومی	استاندارد معابر	روش توافق و غیره
محتوای دستورالعمل	پروژه‌هایی توسعه در محدوده شهری با وسعت بیش از ۵۰۰ متر مربع	(مساحت یک قطعه زمین) در بافت مسکونی کم تراکم، واحد مستقل بیشتر ۱۲۰تا ۱۵۰ متر مربع در بافت مسکونی با تراکم متوسط، واحد مستقل با مساحت بیشتر از ۱۰۰ تا ۱۲۰ متر مربع در خانه های شهری مساحت بیش زا ۸۰ تا ۱۰۰ متر مربع	(مساحت بوستان) بیش از ۳ درصد مساحت منطقعه توسعه و آماده سازی زمین یا برای هر نفر مساحتی بیشتر از ۳ تا ۶ متر مربع	(اماکن آموزشی) متناسب با تعداد واحدهای مسکونی برنامه‌ریزی شده، هزینه همکاری برای ساخت مراکز آموزشی به حساب شهرداری واریز می شود. (دیگر اماکن عمومی) ایجاد تاسیسات آتشنشانی محلی، پارکینگ، تاسیسات دفع زباله، سالن اجتماعات	(شرایط معبر دسترسی) عرض معبر بیش از ۶ تا ۶/۵ متر (معابر داخل محدوده) بیش از ۴ تا ۶ متر	نصب تابلوی مشخصات پروژه قبل از اجرا جلسه هماهنگی با شهرداری، قبل از اجرا امضای توافقنامه با شهرداری

این دستورالعمل‌های توسعه، خلاصه‌ای از محتوای دستورالعمل‌های مصوب هفت شهر بین سال‌های ۱۹۶۷ تا ۱۹۷۲ است.

شهرها و شهرستان‌های مورد بررسی، هفت شهر و شهرستان در استان هیوگو هستند: شهر آماگاساکی، شهر آشیا، شهر نیشینومیا، شهر ایتامی، شهر تاکارازوکا، شهر کاوانیشی و شهر ایناگاوا. از میان این شهرها، شهر کاوانیشی اولین شهر در ژاپن بود که دستورالعمل‌های توسعه خود را در سال ۱۹۶۷ تدوین کرد.

۶ دستورالعمل‌های توصیه‌ای برای توسعه زمین

در مورد شرایط چنین توسعه زمینی و چگونگی تضمین آنها، قانون برنامه‌ریزی شهری تصریح می‌کند که توسعه ۱۰۰۰ متر مربع یا بیشتر نیاز به مجوز دارد، با شرایط بسیار سهل‌گیرانه. با این حال، این کافی نیست، بنابراین دولت‌های محلی با افزودن مقررات بیشتر، دستورالعمل‌های راهنمایی توسعه زمین (گاهی اوقات احکام = قوانین شهرداری) را به عنوان یک مکانیسم کنترل تدوین کرده‌اند. در دهه ۱۹۷۰، هنگامی که سیستم مجوز تحت قانون جدید برنامه‌ریزی شهری به اجرا درآمد، توسعه‌دهندگان زمین، به ویژه سازندگان خانه‌های کوچک و متوسط، به اصطلاح توسعه‌های کوچک کمتر از ۱۰۰۰ متر مربع را انجام دادند که مشمول مقررات نبودند و در نتیجه کیفیت زمین کاهش یافت. بنابراین، با شروع از شهر کاوانیشی در استان هیوگو در سال ۱۹۶۷، دستورالعمل‌های راهنمایی اداری برای توسعه زمین‌های مسکونی به سرعت در شهرداری‌های سراسر ژاپن که با رشد جمعیت و گسترش بی‌رویه شهرها دست و پنجه نرم می‌کردند، گسترش یافت. این دستورالعمل‌ها قابل اجرا یا مجازات نبودند، بلکه صرفاً راهنمایی یا دستورالعمل اداری بودند. روندهای اصلی در محتوای آنها عبارت بودند از: ۱. مقیاس توسعه‌ای که نیاز به مجوز داشت از ۵۰۰ متر مربع به ۳۰۰ متر مربع کاهش یافت و ۲. حداقل مساحت زمین مسکونی تعیین شد. این مساحت اغلب حدود ۸۰ تا ۱۰۰ متر مربع برای مناطق مسکونی عمومی و ۱۵۰ تا ۲۰۰ متر مربع برای مناطق حومه شهر بود. علاوه بر این، ۳. به دلیل مشکلات مالی در مواجهه با افزایش سریع جمعیت، هزینه



شکل ۹،۱۰ طرح ماچیزوکوری برای ساماندهی محله متراکم مسکونی

مشارکت در تأسیسات عمومی (تقریباً چند درصد از قیمت) درخواست شد، اما این هزینه بعداً در بحبوحه انتقاد از مالیات مضاعف و حرکت به سمت مقررات‌زدایی پس گرفته شد (۲,۱۰). در آمریکای شمالی، جایی که توسعه مسکونی حومه شهر رونق داشت، از نیمه اول قرن بیستم، راهنمایی‌های توسعه بر اساس استانداردهای تفکیک زمین مسکونی وجود دارد. این استانداردها شرایط لازم برای توسعه زمین‌های مسکونی و مسکن با کیفیت بالا را به منظور حفظ محیط زندگی و ارزش ملک تعریف می‌کنند. به طور خاص، بسیاری از این استانداردها عبارتند از: ۱. حداقل مساحت قطعه زمین بزرگ ۱۰۰۰ متر مربع یا بیشتر؛ ۲. عقب‌نشینی از خطوط ساختمانی؛ ممنوعیت حصارها و سازه‌های متصل؛ و حتی مقررات مربوط به چمن‌ها و نگهداری آنها، و همچنین محتوای توافق‌نامه‌های ساختمان و فضای سبز ژاپن، که بعداً مورد بحث قرار خواهد گرفت. در کنار راهنمایی‌های اداری از سوی شهرداری‌ها، در توسعه‌های بزرگ مقیاس زمین‌های مسکونی با کیفیت بالا، یک سیستم قراردادی نیز وجود دارد که در آن توسعه‌دهندگان با خریداران زمین تفکیک‌شده (و خانه‌ها) در مورد حفظ محیط زیست توافق می‌کنند. این روش در سال‌های اخیر به صورت تجربی در چندین توسعه مسکن در ژاپن آزمایش شده است.

فهرست‌های نگهداری و مدیریت داشته باشیم. این امر می‌تواند از طریق بررسی‌های واقعی از عملکردهای شهری و محیط زیست، و همچنین بررسی نیات ساکنان و با انعکاس این یافته‌ها حاصل شود.

۲ نگهداری، حفاظت و بهسازی محیط بافت شهری

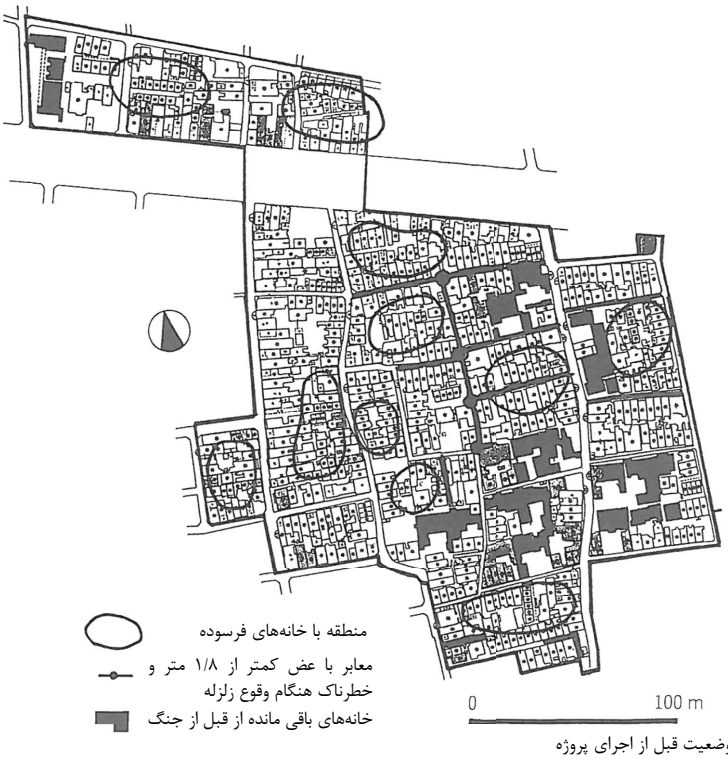
پروژه‌های نگهداری و حفاظت

این موضوع زمانی صدق می‌کند که یک منطقه مسکونی و محیط شهری خوب از قبل نگهداری شده باشد و ساکنان آرزوی ادامه آن را داشته باشند. مشکل زمانی ایجاد می‌شود که نظم مشترک محیط فضایی توسط تقسیم قطعات مسکونی، ازدحام بیش از حد فضاهای کوچک، کاربری نامناسب زمین یا طرح‌های ناهماهنگ مختل شود. این زمانی است که هدف، حفظ نظم مشترک این پیکربندی فضایی و منظر است. از آنجایی که منظر شهری زنده است، اقدامات حفاظتی نباید مانند منجمد کردن وضعیت فعلی باشد، بلکه باید شامل حذف بخش‌هایی باشد که قبلاً به چیزی متفاوت تبدیل شده‌اند، اطمینان از هماهنگی ساختمان‌های جدید با منظر شهری و همزمان با آن، نوسازی و بازسازی تأسیسات و غیره را شامل شود. بنابراین، می‌توان گفت

۱,۱۰. نگهداری، بهسازی و توسعه مجدد، دارایی‌های بافت شهری

۱ چرخه حیات بافت شهری

بافت و مناظر شهری در دوره‌های مختلف توسعه یافته‌اند و دائماً در حال نوسازی هستند. در حالی که بهبود کیفیت سرمایه‌گذاری اولیه مهم است، سرمایه‌گذاری اضافی برای حفظ دارایی‌های بافت شهری موجود نیز ضروری است، از جمله نگهداری برنامه‌ریزی‌شده، بازسازی، نوسازی جزئی و توسعه مجدد. از این طریق، جوامع محلی - «محله‌ها» - می‌توانند از طریق فرآیند تاریخی خود بالغ شوند و هویت منحصر به فرد خود را توسعه دهند. شهرها از ذخایر شهری متنوعی تشکیل شده‌اند که در دوره‌های مختلف توسعه یافته‌اند و هر کدام تاریخچه بلایای طبیعی و دوره‌های رونق و رکود خود را دارند. بنابراین، رویکرد برنامه‌ریزی توسعه باید برای هر منطقه به دقت در نظر گرفته شود. در نتیجه، هنگام تدوین سیاست‌های شهری، لازم است درک کلی از انواع مشکلات و چالش‌های توسعه‌ای موجود در مناطق شهری، محل قرارگیری آنها و تهیه



وضعیت قبل از اجرای پروژه

بیشتر این منطقه شامل خانه‌های ردیفی متراکمی بود که قدمت آنها به دوران قبل از جنگ برمی‌گشت و بسیاری از خیابان‌ها کمتر از ۴ متر عرض داشتند که مشکلاتی را از نظر پیشگیری از بلایا و محیط زندگی ایجاد می‌کرد. با شروع نظرسنجی از نظرات ساکنان در سال ۱۹۷۳، یک پروژه بهسازی منطقه مسکونی (۵۲۲ خانه) بر اساس طرحی با مشارکت ساکنان انجام شده است. علاوه بر این، یک پروژه بهسازی منطقه مسکونی کوچک (۹۰ خانه) به آن اضافه شده است که شامل مناطق اطراف نیز می‌شود.

شکل ۸,۱۰ بهسازی محیط زندگی (پروژه بهسازی منطقه مسکونی + پروژه بهسازی منطقه سکونتگاه‌های کوچک، منطقه مینامی-اوشی‌کری، شهر ناگویا)

که حفاظت، توسعه حفاظتی فعال است، نه حفاظتی منجمد.

پروژه‌های بهسازی محله

این رویکرد شامل حمایت پیشگیرانه برای بهبود سیستماتیک محلاتی است که کیفیت سرمایه‌گذاری اولیه در آنها پایین است و بهبود مستقل از طریق فرآیند زندگی و مشارکت دشوار است. از نظر تاریخی، محله‌های فقیرنشین - مناطقی که طبقات فقیر و افراد مورد تبعیض اجتماعی در حومه‌های شهری مستعد فاجعه محصور شده و مجبور به زندگی کم‌کیفیت و پرجمعیت بودند - قبلاً در «فصل ۳: توسعه شهری از دوران مدرن» توضیح داده شده‌اند. از ابتدایی ترین روشهای مقابله با محله‌های فقیرنشین، تنها گزینه تخریب «مسکن‌های بی‌کیفیت» و پاکسازی کامل این محلات بود که البته منجر به جابجایی ساکنان محله به مکان دیگر و تداوم زاغه‌نشینی در محل جدی می‌شد. با این حال، حتی در محله‌های فقیرنشین، ساکنان تمام تلاش خود را برای حفظ معیشت خود و از طریق همکاری در جامعه محلی، انجام می‌دهند، بنابراین سیاست‌ها به گونه‌ای اصلاح شدند تا به روابط زندگی که این امر را ممکن می‌سازد احترام بگذارند و بهبود تدریجی را هدف قرار دهند. از این رو، با پایه و اساس قرار دادن دارایی های فعلی شهری، این پروژه به طور فعال امکانات مشترکی مانند تعریض و ساخت خیابان‌ها، ایجاد پارک‌ها، بهبود سیستم‌های فاضلاب، مخازن آتش‌نشانی و امکانات رفاهی جامعه را توسعه می‌دهد. علاوه بر این، شامل بازسازی جزئی مناطقی است که مسکن و ساختمان‌ها در آنها به طور متراکم و با کیفیتی پایین‌تر از استانداردهای اجتماعی تعریف شده متمرکز شده‌اند (جدول ۳،۱۰). این بخش نمونه‌ای از چگونگی ترکیب پروژه‌های بهسازی منطقه مسکونی و پروژه‌های بهسازی محیط مسکونی در مناطقی با شرایط زندگی نامناسب را ارائه می‌دهد (شکل ۸،۱۰). مسکن و ساختمان‌های با کیفیت موجود حفظ و تعمیر می‌شوند. ساختمان‌های غیراستاندارد حذف می‌شوند و ساکنان در محله‌ای که سالها در آن زندگی کرده اند، به مسکن‌های اجتماعی جدید منتقل می‌شوند. این اقدامات بر اساس یک طرح جامع بهسازی محیط مسکونی اجرا می‌شوند که ساکنان در آن مشارکت دارند.

۳ ساماندهی بافتهای متراکم شهری

پیش‌بینی‌های خسارت مناطق مسکونی بر اساس مدل زلزله‌های بزرگ کانتو که از دهه ۱۹۸۰ انجام شده است، و زلزله بزرگ هانشین-آواجی در سال ۱۹۹۵، آسیب‌پذیری مناطق مسکونی چوبی پرجمعیت را که در شهرهای ژاپن بسیار زیاد هستند، را آشکار کرد. بنابراین، به منظور چندین پروژه ساماندهی محیط مسکونی تا آن زمان، مانند منطقه آتسونای در شهر تویوناکا و منطقه کیوجیما در بخش سومیدا اجرا شد و در نهایت منجر به تصویب قانون توسعه مناطق شهری پرجمعیت در سال ۱۹۹۷ شد تا امکان اجرای قدرتمندتر فراهم شود. در اینجا، یک بافت پرجمعیت به عنوان منطقه‌ای تعریف می‌شود که ۱. ساختمان‌ها به طور متراکم در قطعات کوچک زمین قرار دارند، ۲. نسبت بالایی از ساختمان‌های چوبی مخروبه وجود دارد و ۳. جاده‌ها و پارک‌های کمی در این منطقه وجود دارد. در نتیجه، نه تنها قابلیت زندگی روزانه ضعیفی دارد، بلکه تخلیه مردم یا ورود وسایل نقلیه اضطراری در هنگام زلزله و غیره نیز دشوار است و ساماندهی شهری از طریق بازسازی با بودجه شخصی ساکنان غیرممکن است و نیاز به تلاش مشترک بخش خصوصی و دولتی دارد. در صورت استفاده از این مکانیزم: ۱. ایجاد طرح‌های توسعه‌ای به رهبری دولت‌های محلی، ۲. تخریب خانه‌ها و ساختمان‌های فرسوده، ۳. ساخت مسکن اجتماعی برای ساکنان سابق (توسط بخش دولتی و خصوصی)، ۳. بازسازی مشترک خانه‌های فردی (انفرادی و بخش خصوصی) و ۴. ساخت جاده‌ها، پارک‌ها، مراکز اجتماعی و غیره (شکل ۹.۱۰). در میان این مناطق شهری پرجمعیت، تخمین زده می‌شود که مناطق



وضعیت بعد از اجرای پروژه

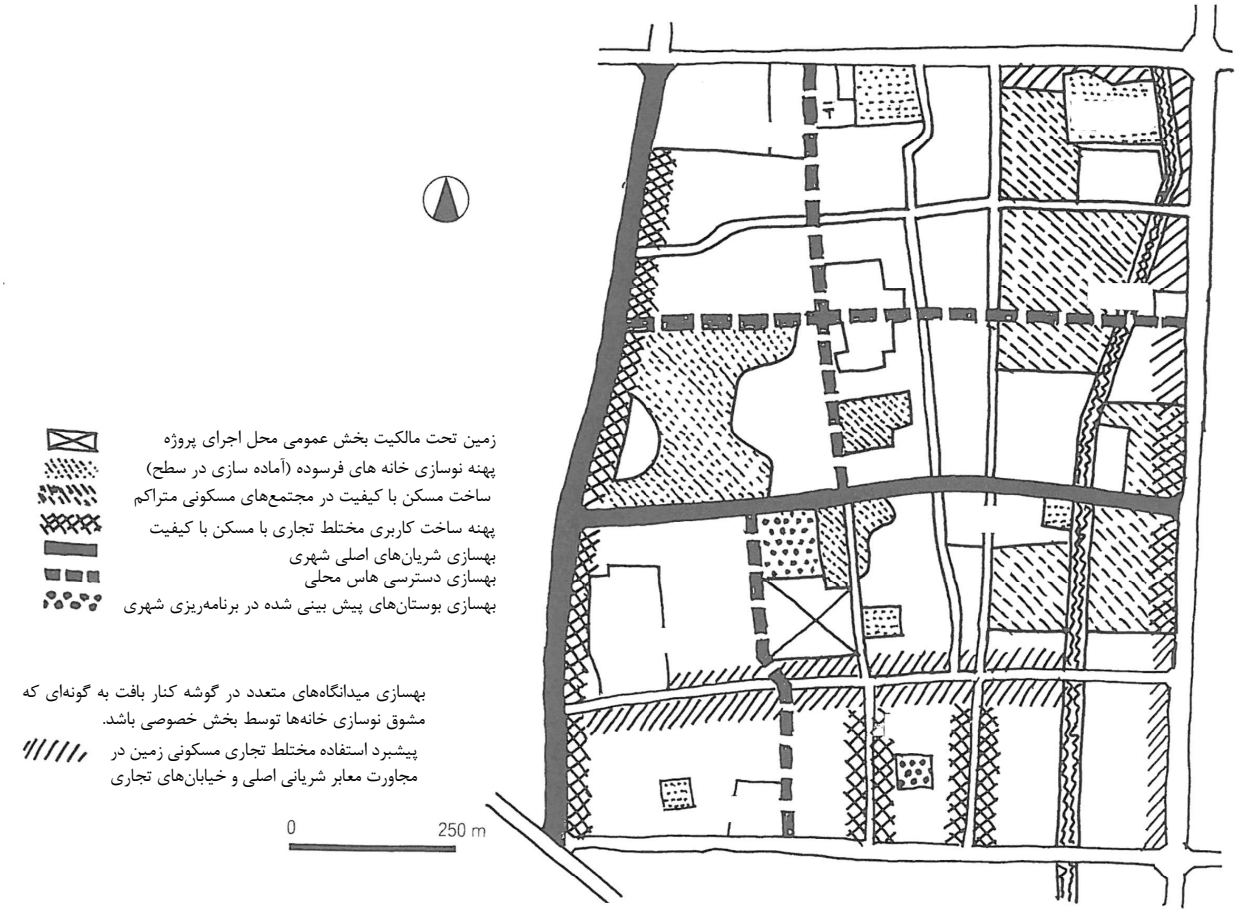
خطرناکی به مساحت ۲۰۰۰ هکتار در توکیو و اوزاکا و ۸۰۰۰ هکتار در سراسر کشور وجود دارد.

۴ پروژه‌های توسعه مجدد شهری

توسعه مجدد شهری به یک روش جدید پروژه اشاره دارد که شامل تخریب و بازسازی کامل نه تنها خانه‌ها و ساختمان‌ها، بلکه خیابان‌ها و بلوک‌های شهری نیز می‌شود تا ساختار فضاهای شهری موجود به‌روزرسانی یا بازسازی شود. در مقایسه با پروژه‌های نوع بهسازی، این خطر وجود دارد که تداوم منظر شهری و جامعه محلی مختل شود، اما این روش از نظر اجتماعی در شرایطی مانند مثال‌های زیر می‌تواند توجیه‌پذیر باشد۱. مناطقی که به دلیل ضعیف بودن امکانات زیرساخت شهری مانند جاده‌های اصلی و ایستگاه‌های قطار که منجر به فلج شدن عملکردهای شهری است، به بازسازی‌های گسترده نیاز دارد؛ ۲. مناطق تجاری کم ارتفاع و غیره، که در آن‌ها پتانسیل توسعه با توسعه شهری افزایش می‌یابد و انتظار می‌رود از طریق استفاده مؤثر از زمین و افزایش جذابیت، بافت رونق یابد و منجر به تمرکز تجاری و بازیابی جمعیت شود؛ ۳. مناطقی که شکل بلوک‌های شهری و کیفیت خانه‌ها ضعیف است و درآمد اجاره واحدها در حال کاهش است و مالکان زمین تمایل به نوسازی مشترک دارند؛ ۴. مواردی که انتظار می‌رود توسعه مجدد شهری به صورت یکپارچه

جدول ۳,۱۰ انواع راهبردهای ارتقاء کیفیت محیط مسکونی و بافت‌های شهری موجود

۱ـ حفاظت (conservation)	الف) حفظ وضعیت موجود (میراث فرهنگی مهم، بافت‌هایی که بصورت ویژه ثبت شده اند) ب) مرمت و حفاظت (پهنه‌های دارای توافق‌نامه حفاظت از محیط مسکونی، پهنه‌های حفاظت از منظر تاریخی) ج) توسعه مبتنی بر حفاظت (پهنه‌های توسعه با حفظ منظر شهری موجود)
۲ـ بهسازی (improvement)	د) بهسازی زیرساخت‌های بافت (خیابان، بوستان‌ها) ه) بهسازی زیرساخت‌های بافت + بازسازی بخشهایی از ساختمان‌ها (در پهنه های متراکم، بافت‌های فرسوده تجاری، اصلاح بافت های زاغه‌نشینی و پهنه‌های بهسازی محیط مسکونی)
۳ـ توسعه مجدد (redevelopment)	و) تخریب کامل، ساخت مجدد + پذیریش ساکنان جدید (توسعه مجدد بافت با مشارکت مالکان، پهنه توسعه مجدد کاربری مختلط تجاری مسکونی) ز) تخریب کامل و ساخت مجدد + تغییر کاربری (وارد کردن تاسیسات شهری کلان مقیاس، افزایش بسیار زیاد تراکم زمین، پهنه های تغییر کاربری)



شکل ۱۰,۱۰ مثالی از ماچیزوکوری (شهرسازی) و بهسازی محیط مسکونی(بخش جنوبی منطقه اکیونوکو، اوزاکا ۱۹۹۴)

با منطقه اطراف انجام شود، با محوریت یک قطعه زمین خالی بزرگ ناشی از تغییرات در کارکردهای صنعتی یا تغییرات در استفاده از زمین‌های عمومی.

مطلوب است که توسعه این مناطق شهری موجود بر اساس یک برنامه جامع بهسازی شهری منطقه‌ای انجام شود (شکل ۱۰،۱۰). انتخاب روش‌ها و اولویت‌بندی پروژه‌ها در هر منطقه باید بر اساس عواملی مانند دشواری پروژه، میزان بار بودجه عمومی، اشتیاق و موافقت ساکنان و مجری پروژه، میزان ضرورت اجتماعی و زمان‌بندی معرفی امکانات در سطح وسیع باشد. با ترسیم این عوامل به عنوان یک برنامه جامع در سیستم برنامه‌ریزی شهری، می‌توان از آن به عنوان راهنمایی برای تصمیم‌گیری‌های مربوط به پروژه‌های محلی در هر محله استفاده کرد.

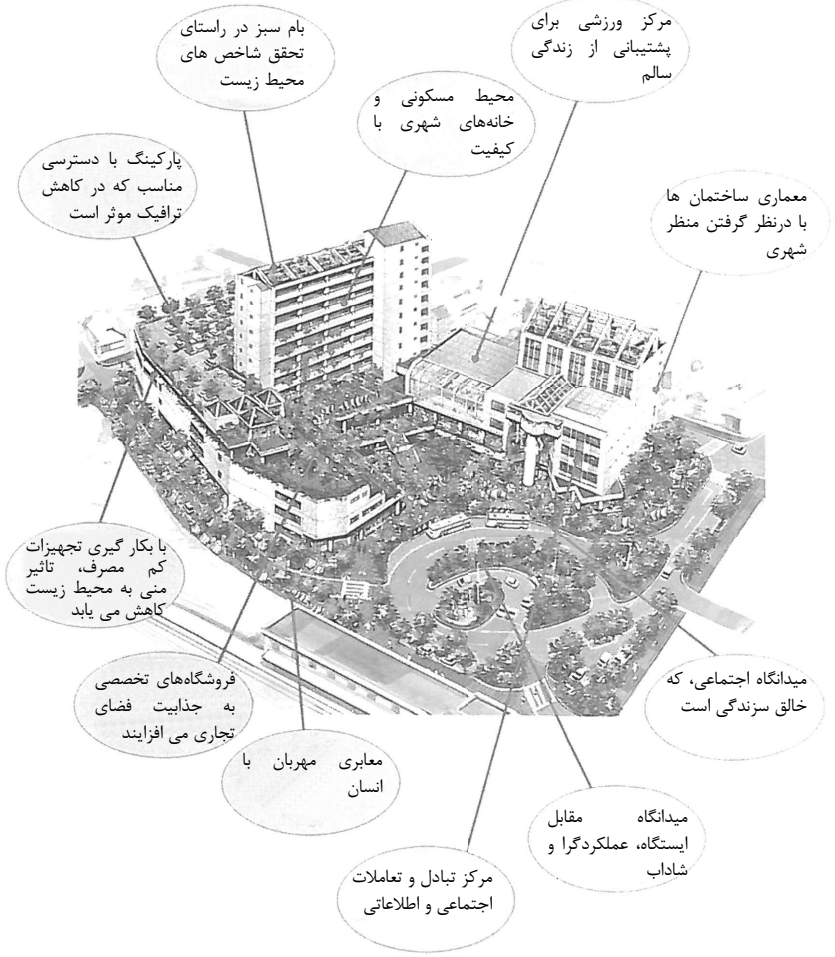
اگرچه روش‌های نگهداری، بهسازی و توسعه مجدد می‌توانند به صورت جداگانه اعمال شوند، اما زمانی که به صورت ترکیبی در کل یک منطقه (بهسازی، توسعه مجدد جزئی و حفاظت در اطراف مکان‌های مهم میراث فرهنگی) اعمال شوند، بیشترین تأثیر را دارند. علاوه بر این، پروژه‌هایی که مکان‌های بزرگ و مجاور با پتانسیل قابل توجه کاربری زمین، مانند مکان‌های ساختمانی سابق یا مکان‌های ایستگاه‌های حمل بار، را به مجتمع‌های مسکونی شهری یا مناطق با کاربری مختلط شامل مناطق تجاری، کسب و کار، تفریحی و مسکونی تبدیل می‌کنند، نیز پروژه‌های توسعه مجدد شهری محسوب می‌شوند. به طور کلی، سیاست‌هایی که نوسازی شهری را با به‌روزرسانی مسکن، ساختمان‌ها و مناطق شهری ترویج می‌کنند، «نوسازی شهری» نامیده می‌شوند، در حالی که استراتژی‌هایی که هدف آنها بازسازی و ارتقای فعالیت‌های مسکونی و شهری از طریق این فرآیندها است، «بازآفرینی شهری» نامیده می‌شوند.

۵ پروژه‌های توسعه مجدد شهری

مکانیسم اساسی پروژه‌های توسعه مجدد شهری (قانون توسعه مجدد شهری، ۱۹۶۹، که متعاقباً اصلاح شد) سیستمی از ساخت و ساز مشترک است که هدف آن ایجاد محیط و کاربری بهتر زمین در مناطق شهری موجود با تجمیع قطعات کوچک زمین، ایجاد سازه‌های چند طبقه و استفاده از آنها به شیوه‌ای با تراکم بالا برای ایجاد فضای بیشتر (مساحت ساختمان) و زمین برای تأسیسات عمومی مانند خیابان‌ها، میدان‌ها و فضاهای باز عمومی است (جدول ۴.۱۰، شکل ۱۱.۱۰). آنچه آن را از تنظیم مجدد یا آماده سازی زمین متمایز می‌کند این است که در اصل، حقوق ذی نفعان قبلی فضا با فضای طبقه در ساختمان جدید ساخته شده، که به عنوان «حق کف» شناخته می‌شود، «مبادله» (جایگزین) می‌شود و مالکیت بخشی برقرار می‌شود. در این حالت، زمین به مالکیت مشترک در می‌آید (شکل ۱۲.۱۰). هزینه‌های پروژه

جدول ۴،۱۰ برای اینکه با توسعه مجدد، فعالیت و سرزندگی به مرکز شهر باز گردد

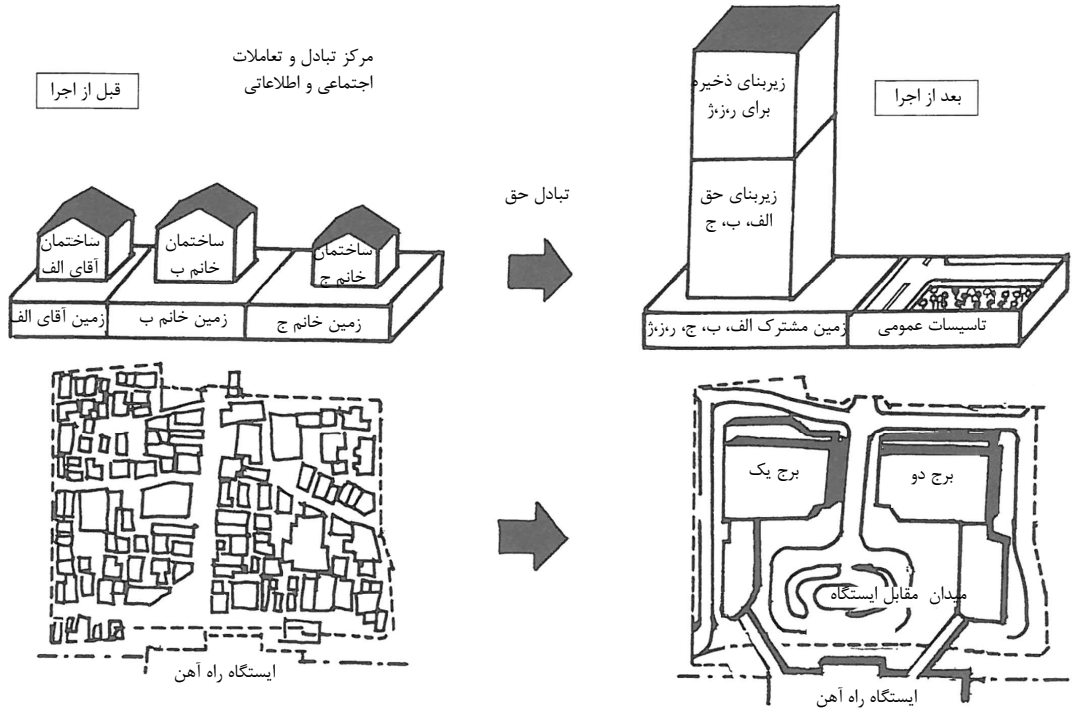
مسئله	توسعه فعال مبتنی بر همکاری و هماهنگی شهروندان و شهرداری‌ها
* از بین رفتن عناصر هویت دهنده به مرکز شهر * فرسودگی خانه‌ها و رکود در عرضه مسکن جدید * مهاجرت و کاهش تعداد جوانان * انتقال مرکز بزرگ تجاری به خارج از شهر و رکود بازارهای محلی *کمبود فضای عمومی و پارکینگ در مجاورت ایستگاه قطار * منظر شهری بدون هویتی که نه برای شهروندان جذاب است و نه برای سرمایه گذاران	* ایجاد یک پایگاه فعالیتی جدید در محله * ایجاد قدرت برای یک توسعه همه جانبه * بهسازی محیط مسکونی و میزان عرضه مسکن * آماده سازی فضای رفاهی فرهنگی که به غیر از خرید امکان تعاملات اجتماعی و نشاط آور را برای شهروندان فراهم کند. * ایجاد یک چهره منحصر به فرد برای شهر * ماچی زوکوری (شهرسازی مشارکتی) مبتنی بر شاخص های زیست محیطی



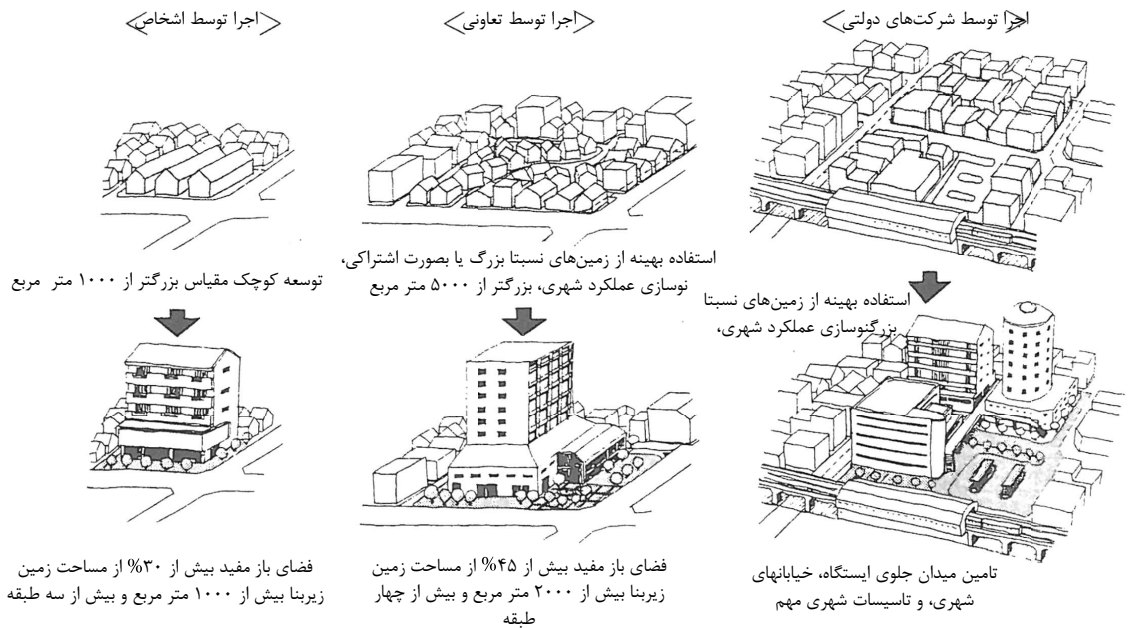
شکل ۱۱،۱۰ تصویری از چگونگی ایجاد یک پایگاه اجتماعی در پروژه توسعه مجدد شهری

از طریق موارد زیر تأمین می‌شود: ۱. واریز حق مالکیت توسط مالکان زمین، ۲. یارانه‌های دولت‌های ملی و محلی، و از همه مهم‌تر، ۳. درآمد حاصل از فروش «فضای ذخیره‌شده» (معادل زمین ذخیره‌شده در طرح تعدیل زمین) که با افزایش تراکم ساختمانی ایجاد شده است. به عبارت دیگر، تأمین تقاضا برای این فضای ذخیره‌شده و توانایی فروش آن با قیمت منصفانه، موفقیت یا شکست پروژه را تعیین می‌کند. در مناطق تجاری و بازرگانی مانند جلوی ایستگاه‌های قطار، توانایی جذب مستاجران بزرگ مانند فروشگاه‌ها و دفاتر شرکت‌های بزرگ معیار است یا چشم‌انداز تقاضا برای مجتمع‌های مسکونی میان تا بلند مرتبه، به طور طبیعی به معیارهایی برای انتخاب مکان برای پروژه‌های توسعه مجدد شهری تبدیل شده‌اند.

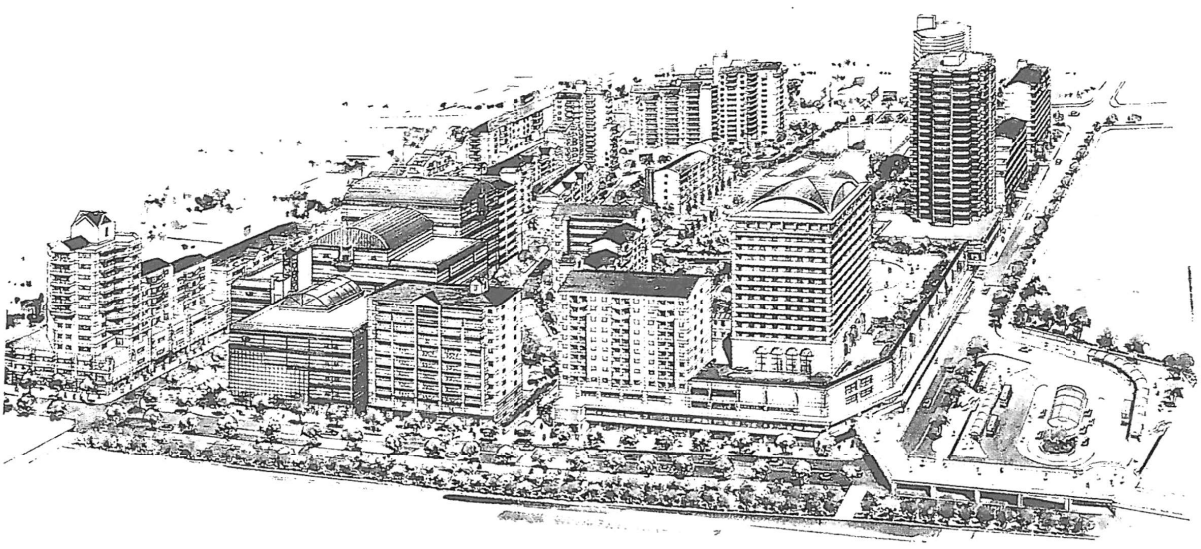
در پروژه‌های توسعه مجدد شهری، نهادهای پروژه شامل تک تک مالکان، تعاونی توسعه مجدد شهری (گروه‌هایی از مالکان زمین)، دولت‌های محلی (شهرداری‌ها) و توسعه‌دهندگان عمومی مانند شرکت مسکن و توسعه شهری (یک آژانس اداری مستقل، آژانس



شکل ۱۲,۱۰ مکانیزم تبادل حقل زمین



شکل ۱۲,۱۰ تصویری از مقیاس‌های مختلف پروژه های توسعه مجدد شهری



تصویری از پروژه آمینگ شیوته پس از پایان پروژه

مروری بر پروژه توسعه مجدد «آمینگ شیوئه»

این منطقه که زمانی یک بازار و مرکز خرید پررونق بود، با گذشت زمان، رونق خود را از دست داد، امکانات تجاری و مسکونی رو به زوال رفتند و با مشکلات شهری مانند مهاجرت جوانان و پیری جمعیت روبرو شد. پروژه توسعه مجدد در سال ۱۹۷۰ آغاز شد و با مشارکت دولت محلی، شورای برنامه‌ریزی شهری محلی و شرکت مسکن و توسعه شهری، اولین فاز آن در سال ۱۹۹۴ تکمیل شد.

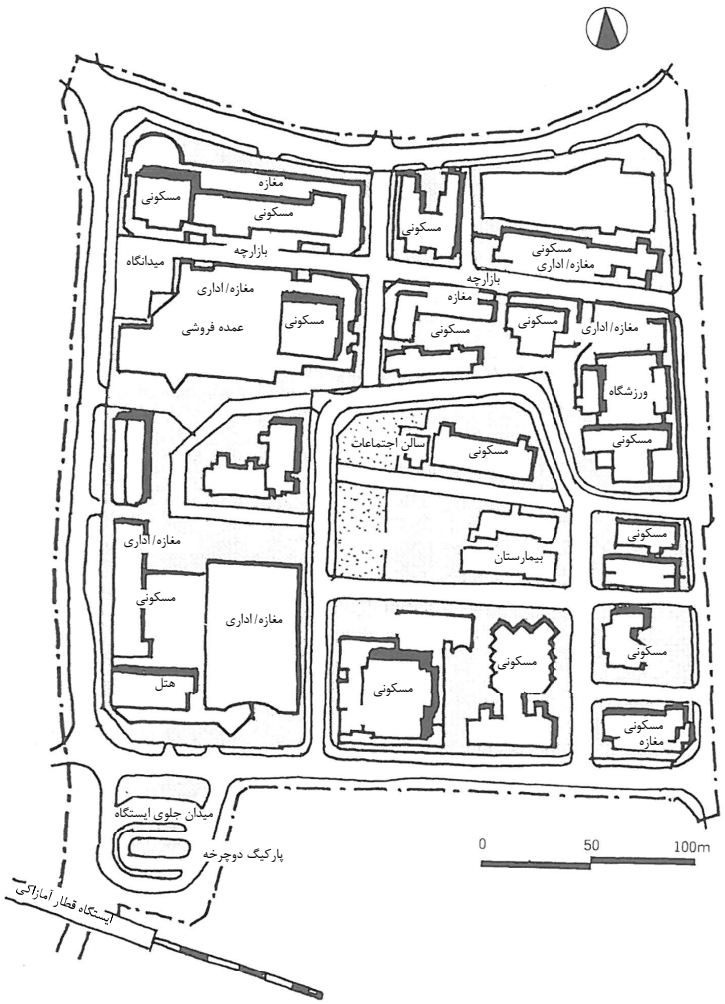
* احیای یک منطقه مسکونی جدید: افزایش از ۴۶۰ خانوار و ۱۲۵۰ نفر به ۱۲۰۰ خانوار و تقریباً ۳۶۰۰ نفر
* احیای منطقه تجاری مرکزی: یک مرکز خرید با مساحت فروشگاه ۲۲۰۰۰ متر مربع و فضایی دلپذیر برای قدم زدن پدیدار شده است.
* چیکاماتسو و فرهنگ: ارزیابی مجدد تاریخ و فرهنگ مربوط به محل دفن چیکاماتسو مونزامون
* منظره شهری شیک: فضایی روشن و آرام که یادآور شهر خواهرخوانده‌اش، آگسبورگ، است.

ادامه سکونت

در منطقه شیوئه، مستاجران ساختمان ۴۱.۳درصد مستاجران زمین ۳۸.۶ درصد را تشکیل می‌دادند. مسئله اصلی این بود که آیا این تقریباً ۸۰ درصد (۸۶ در فاز یک) پس از توسعه مجدد قادر به ادامه زندگی در آنجا خواهند بود یا خیر. در روند حرکتی که حول محور گروه مطالعاتی بود، تصمیم برنامه‌ریزی شهری که در ابتدا برای سال ۱۹۸۵ برنامه‌ریزی شده بود، بررسی و به تعویق افتاد و دو سال بعد، تصمیم برنامه‌ریزی شهری با توافق شرکت مسکن و توسعه شهری، شهر آماگاساکی و ساکنان گرفته شد.

بهبود از طریق مشارکت

فلسفه این بود که «هدف، توسعه مجددی باشد که به هر کسی که مایل به ماندن است، اجازه ماندن بدهد.» در نتیجه، تقریباً ۸۰ درصد از ساکنان منطقه اول، از جمله ساکنان مسکن اجتماعی شهرداری، پس از توسعه مجدد همچنان در آنجا ساکن هستند.



شکل ۱۲,۱۰ یک پروژه توسعه مجدد شهری مختلط (منبع: شعبه کانسای شرکت مسکن و توسعه شهری، پروژه توسعه مجدد بخش شمالی ایستگاه آمازاکی با نام آمینگ شیوئه)

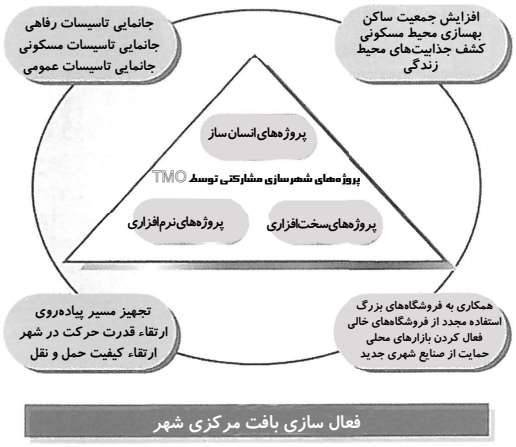
رنسانس شهری، از سال ۲۰۰۴) و شرکت‌های تأمین مسکن محلی می‌شوند. توسعه‌دهندگان همچنین معمولا در تعاونی توسعه مجدد شرکت می‌کنند (شکل ۱۳.۱۰).

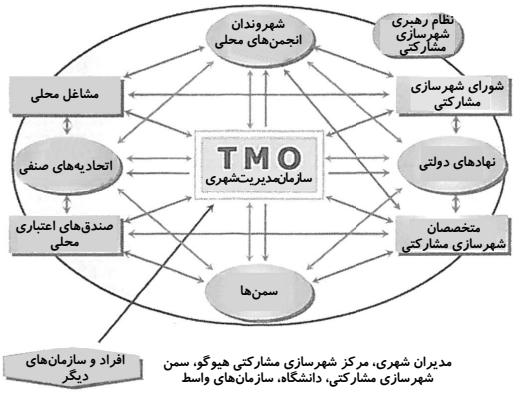
این پروژه‌ها معمولاً از ایده اولیه تا اجرا، تقریباً به ۱۰ سال کار نیاز دارند که شامل برنامه‌ریزی توسط «شوراهای توسعه اجتماعی» و «تعاونی توسعه مجدد» و همچنین هماهنگی با برنامه‌ریزی شهری و مکان‌های تجاری می‌شود. اگرچه این ممکن است بیش از حد زمان‌بر به نظر برسد، اما استفاده از این دوره برای تقویت تلاش‌های توسعه اجتماعی بسیار مهم است. ساکنان و کارمندان فعلی اغلب به دلایل مختلف نمی‌توانند به فضای بازسازی‌شده نقل مکان کنند. ارزش فضای موجود افزایش می‌یابد و تأمین مساحت لازم را دشوار می‌کند. مستاجران ممکن است قادر به پرداخت اجاره بهای فضای جدید نباشند. نباید از اقدامات لازم برای تأمین مسکن و فضاهای تجاری قابل دسترس برای خانوارهای کم‌درآمد و دارندگان حق مالکیت کوچک غافل شد (شکل ۱۴.۱۰).

به این ترتیب، دارندگان حق مالکیت متعددی مشارکت می‌کنند. این روش دقیق پروژه توسعه مجدد شهری، که بر اساس سال‌ها تجربه و تکنیک‌های انباشته شده در تنظیم مجدد و آماده‌سازی زمین شکل گرفته است، یک توسعه منحصر به فرد ژاپنی است.

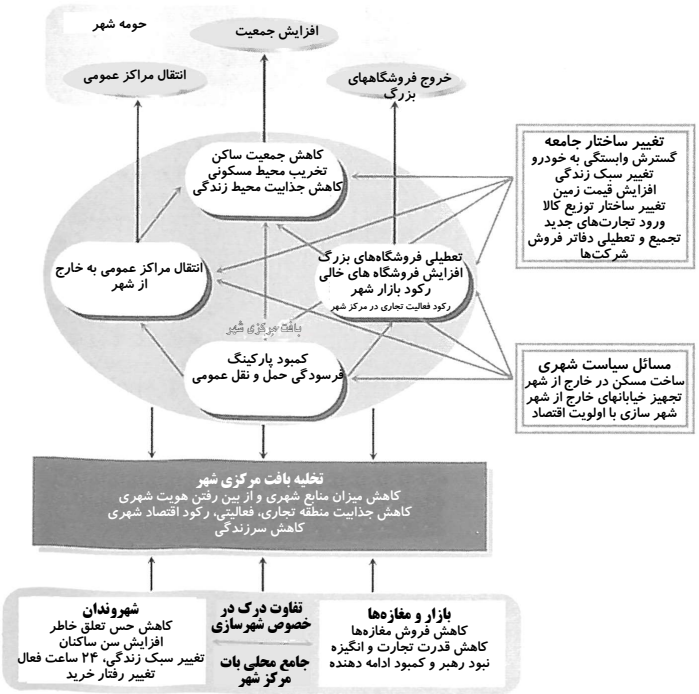
۶ پروژه‌های توسعه و احیای مناطق تجاری مرکزی مدیریت شهر

مناطق تجاری مرکزی در شهرها مدت‌هاست که مکان‌هایی هستند که عملکردهای مختلفی مانند تجارت و کسب و کار در آنها متمرکز شده و مردم از سرگرمی و تعامل اجتماعی لذت می‌برند. با این حال، کل منطقه با کاهش خیابان‌های تجاری، کاهش جمعیت و پیری در بافت مواجه است. این امر منجر به «مارپیچ زوال» می‌شود که در آن منطقه جذابیت کمتری پیدا می‌کند و زوال بیشتری رخ می‌دهد. نه تنها مشاغل تجاری و مالکان زمین، بلکه شهروندان نیز احساس می‌کنند که رها کردن منطقه تجاری مرکزی، که چهره شهر است، به حال خود، در صورت عدم کنترل، غیرقابل قبول است. تاکنون، در مورد خیابان‌های تجاری، بررسی وضعیت مدیریت کسبه، و بهبود جذابیت به عنوان سیاست‌های حمایت از شرکت‌های کوچک و متوسط اجرا شده است، و از طرف دیگر ایجاد مراکز تجاری و پارکینگ‌های مشترک، توسعه مجدد مراکز خرید با تراکم بالا و بهبود دسترسی به حمل و نقل از طرف برنامه‌ریزی شهری مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، این موارد به تنهایی دیگر سیاست‌های موثری برای جلوگیری از توخالی شدن مرکز شهر محسوب نمی‌شوند. بنابراین، «قانون ارتقای یکپارچه توسعه و بهسازی شهری و احیای تجاری در مناطق مرکزی شهری (قانون احیای مناطق مرکزی شهری)» در سال ۲۰۰۰ برای حمایت از شهرهای نمونه که آگاهانه برنامه‌های احیا را اجرا می‌کنند، نهادینه شد و آنها را قادر ساخت تا از روش‌های مختلف حمایتی





شکل ۱۵،۱۰ (A) ساختارشهرسازی مشارکتی مبتنی بر سازمان مدیریت شهری



شکل ۱۵،۱۰ (B) ساختار فرسودگی مرکز شهر

جدول ۵،۱۰ مثال: لیستی از اقدامات فعال و سرزنده سازی بافت شهری

الف	برنامه فعال سازی بافت ۱ـ سازمان TMO: فلسفه/مفهوم، جمع‌آوری و توسعه منابع انسانی، سازماندهی/جمع‌آوری کمک‌های مالی و غیره. ۲ـ چشم‌انداز آینده/توسعه برنامه عملیاتی: پذیرش پیشنهادهای متنوع، اعزام مدیر ۳ـ مشارکت شهروندان: انتشار اطلاعات، نامه‌ها، رویدادها
ب	بهبود تصویر و چندمنظوره‌سازی خیابان‌های خرید ۱ـ طرز فکر مدیریتی برای ایجاد رونق تجاری: نوسازی مغازه‌ها، ایجاد مغازه‌های منحصر به فرد و آشنا، تقویت خدمات مشترک تجاری، پول محلی ۲ـ کشف مجدد جذابیت خیابان‌های خرید: خوشه‌های متنوع، ارتباطات انسانی، استقبال از گردشگران، تراکم شهری جذاب ۳ـ استفاده از مغازه‌ها و ساختمان‌های خالی: جذب فروشگاه‌های بزرگ، افتتاح فروشگاه‌های کارآفرینی، فروشگاه‌های مشترک ۴ـ معرفی کارکردهای شهروندی: میدان تعاملات، پشتیبانی از کودکان، امکانات ارتقای سلامت، امکانات ارتقای رفاه، پایانه‌های کتابخانه، مجتمع سینمایی، گوشه صنعت محلی، مرکز اطلاعات گردشگری ۵ـ احیای جمعیت ساکن: مسکن خانوادگی، مرکز پرستاری روزانه از سالمندان، مسکن سالمندان، تبدیل کاربری امکانات اداری خالی
ج	ایجاد یک مرکز خرید با امکانات رفاهی و قدرت جذب مشتری: ۱ـ مرکز خرید و فضای عابر پیاده امن و جذاب: زیرسازی خطوط نقطه‌چین، دسترسی بدون مانع، تحرک شهری (استفاده از وبلچر برقی)، محدودیت ورود وسایل نقلیه ۲ـ طراحی شهری: طراحی تابلوها، خیابان‌های درختکاری شده و مبلمان خیابانی ۳ـ تحقق کاربری زمین مناسب برای منطقه مرکزی شهر: عملکرد مطابق با سیستم‌های توسعه مجدد شهری و سیستم‌های محلی
د	بهبود دسترسی و جریان حمل و نقل ۱ـ شتاب‌دهنده حمل و نقل: برنامه‌های ادغام اتوبوس‌ها، تراموا‌ها، قطارهای سبک شهری (LRT)، راه‌آهن و جاده‌ها (بهسازی و قرارگیری مناسب نقاط انتقال و پایانه‌ها، بلیط‌های مشترک)؛ بهره‌برداری از اتوبوس‌های عمومی؛ معرفی وسایل نقلیه بدون مانع و کف کوتاه ۲ـ توسعه و مدیریت مسیر دوچرخه و پارکینگ ۳ـ ایجاد و توسعه جاده حلقوی: قرارگیری پارکینگ‌های خصوصی و سیستم اطلاعات راهنمایی

به شیوه‌ای تلفیقی و جامع برای پروژه‌های خود استفاده کنند.
این مدل پروژه تفاوت قابل توجهی با پروژه‌های توسعه مجدد شهری قبلی دارد. اولاً، شهرداری ابتکار عمل را به دست می‌گیرد. ثانیاً، یک سازمان مدیریت شهری جدید (TMO) برای پیشبرد فعال برنامه احیا تأسیس می‌شود. TMO برنامه‌های آینده را تدوین می‌کند، برنامه‌ها را برنامه‌ریزی می‌کند، پرسنل را جمع‌آوری و آموزش می‌دهد و همکاری با سازمان‌های مرتبط را ارتقا می‌دهد. با این حال، برخلاف نهادهای هماهنگی سنتی، انتظار می‌رود که بودجه خود را جمع‌آوری کرده و چنین پروژه‌هایی را به طور مؤثر پیش ببرد. پرسنل TMO از اتاق‌های بازرگانی و صنایع، مقامات دولتی، اتحادیه‌های صنفی، انجمن‌های محلات، سازمان‌های غیرانتفاعی (سمن‌ها)، مالکان زمین و شرکت‌های مستقر در منطقه انتخاب خواهند شد (شکل ۱۵،۱۰ (A)، (B)).
از سال ۲۰۰۴، ابتکارات جاری در مناطق مختلف متنوع بوده‌اند و نگاهی گذرا انواع تلاش‌های در جدول ۵.۱۰ نشان داده شده است.
مسئله مناطق تجاری مرکزی یک چالش رایج در سراسر جهان است که ناشی از حومه‌نشینی و انقلاب در سیستم توزیع است. سیاست چالش شهری بریتانیا، که پیشرو در سیاست‌هایی است که مراکز شهری را از طریق ابتکار منحصر به فرد و اقدامات جامع احیا می‌کند، شامل توسعه تجارت و صنعت می‌شود و مشارکت‌هایی متشکل از بخش خصوصی و سازمان‌های داوطلب که از طریق فرآیندهای مسابقه رقابتی تحت ابتکار شهرداری‌ها برای احیای مناطق رو به زوال در شهرها انتخاب شده‌اند، در آن گنجانده شده است. علاوه بر این، مقابله با رقابت بین خیابان‌های تجاری تأسیس‌شده و مراکز خرید جدید بزرگ جدید یک مشکل پیچیده است. در آلمان، برنامه‌ریزی شهری محل فروشگاه‌های بزرگ در حومه شهر را محدود می‌کند، آنها را به سمت مرکز شهر هدایت می‌کند، دسترسی به مترو و تراموا را بهبود می‌بخشد و جذب مشتری را با مراکز خرید راحت افزایش می‌دهد. در ژاپن، در حالی که قانون احیای منطقه تجاری مرکزی و اصلاحیه جزئی قانون برنامه‌ریزی شهری، امکان تنظیم مکان فروشگاه‌های بزرگ را از طریق قوانین فراهم می‌کند، اجرای آن نیازمند اراده قوی شهروندان برای ایجاد مراکز شهری پر جنب و جوش است.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۱۱. کنترل اجتماعی بر روی فعالیت های معماری و توسعه شهری

۱,۱۱. آزادی و محدودیت در طراحی معماری

۱ کنترل اجتماعی بر معماری و فعالیت‌های توسعه

ژاپن مدرن دارای یک سیستم مالکیت خصوصی توسعه‌یافته است که در آن افراد و مشاغل، خانه‌ها و ساختمان‌ها را در زمین‌های خود می‌سازند و از آنها استفاده می‌کنند. میزان قابل توجهی از آزادی در نحوه استفاده از زمین و نوع معماری ساخته شده وجود دارد. این مجموعه‌ها، مناطق شهری را تشکیل می‌دهند و مناظر خیابانی متنوع و در عین حال متمایز از یکدیگر را به نمایش می‌گذارند. با این حال، این آزادی معماری در چارچوب محدودیت‌های اجتماعی مختلف در طول دوره‌های مختلف به دست آمده است (جدول ۱,۱۱).

در مورد محدودیت‌های اجتماعی، به عنوان مثال، در دوران باستان، طرح و شکل ساختمان‌ها تحت تأثیر شرایط طبیعی و تابوهای مربوط به زمین و ساختمان، ناشی از باورهای مذهبی بود. علاوه بر این، در جوامع طبقاتی، اندازه و شکل سکونتگاه‌ها و ساختمان‌ها به طور تبعیض‌آمیزی تنظیم می‌شد. این شامل پهنه‌بندی مناطق مسکونی بر اساس سیستم طبقاتی اجتماعی، مانند ساموراییها، شهرنشینان (بازرگانان، صنعتگران) و طبقات مورد تبعیض؛ محدودیت‌هایی در ساخت مسکن برای مهار اسراف بازرگانان و صنعتگران؛ و با پیشرفت شهرنشینی، ساخت و ساز مقاوم در برابر آتش برای جلوگیری از گسترش آتش برای ساختمان‌ها اجباری شد.

از اوایل دوره مدرن به بعد، با افزایش قدرت اقتصادی بازرگانان و صنعتگران، توافقاتی مانند مقررات شهری (قوانین شهر) برای اداره مستقل جوامع شهری توسعه یافت. این مقررات شامل قوانینی در مورد ساختمان‌های مجاور برای جلوگیری از ایجاد مزاحمت برای شهر، حذف مشاغلی که می‌توانند باعث آسیب زیست‌محیطی شوند و اقدامات اجباری پیشگیری از آتش‌سوزی بود. بنابراین، تا زمانی که مردم به صورت خوشه‌ای در شهرها زندگی می‌کنند، محدودیت‌هایی در فعالیت‌های ساختمانی وجود دارد، اما می‌توان گفت که با رعایت قوانین در عین اعمال خلاقیت، مناظر شهری زیبا و منظمی شکل گرفته است.

در جامعه مدرن، که نظم اشتراکی سنتی حاکم بود، خصوصی‌سازی مالکیت زمین و حقوق استفاده از آن و تلاش برای آزادی ساخت و ساز منجر به گسترش مناطق شهری کنترل نشده شد. در مراحل اولیه مدرنیزاسیون، دولت‌های محلی و در نهایت دولت، برنامه‌ریزی شهری و مقررات ساختمانی را برای رفاه شهروندان و ثبات اجتماعی نهادینه کردند.

در ژاپن، پس از جنگ، تمرکز جمعیت و صنعت در شهرها در طول دوره رشد سریع اقتصادی افزایش یافت و منجر به گسترش سریع مناطق شهری و پروژه‌های عظیم ساخت و ساز و توسعه شد. برنامه‌ریزی شهری و مدیریت ساختمان تحت الشعاع این چالش‌ها قرار گرفتند. در نتیجه، گسترش بی‌رویه شهرها به طور قابل توجهی افزایش یافت و در بسیاری از نقاط، خیابان‌های آشفته و محیط‌های زندگی ناخوشایندی ایجاد کرد. از سوی دیگر، در این دوره، آزادی معماری، که ناشی از پیشرفت در فناوری ساختمان‌سازی و بهبود کیفیت بود، دنبال شد، اما این امر تنها عدم تطابق بین معماری و فضای شهری را تشدید کرد. با توجه به این شرایط شهری، تقاضای فزاینده‌ای از سوی ساکنان محلی برای توسعه شهری متمایز، مناظر زیبا و یک محیط منظم جدید وجود داشته است. در نتیجه، سیستم‌های حقوقی مختلف مورد بازنگری قرار گرفته‌اند و نهادهایی که از تلاش‌های مشترک جوامع محلی حمایت می‌کنند، در مناطق مختلف در حال توسعه هستند.

۲ سیاستهای کنترل معماری در دوران مدرن

در دوران مدرن، با تقویت حقوق خصوصی زمین، آزادتر شدن فعالیت‌های مربوط به استفاده از زمین و ساخت و ساز و تضعیف

جدول ۱٫۱۱ مدل سیر تحول تاریخی، مقررات نظم دهنده به معماری و شرایط اجتماعی و ابزارهای تحقق نظم

دوره بندی نظم فضایی	■ شرایط اجتماعی حامی نظم فضایی	❋ مقررات و سیستم‌ها و سیاست‌ها /روش‌های توسعه
نظم خودمختار جوامع روستایی	■ همبستگی مشترک برای دعا برای تولید، محافظت از بدبختی و دفاع از خود ■ دیدگاه‌هایی از طبیعت و جهان که ریشه در سنت و باورها دارند (دنیای فنگ شویی، از جمله رمل و چیدمان خانه)	❋ تجربه در سازگاری با شرایط طبیعی ❋ هنجارهای رایج که فضای سکونتگاه را تشکیل می‌دهند ❋ مصالح ساختمانی، روش‌های ساخت و ساز و نیروی کار محلی
نظم رسمی جوامع منزلتی	■ نظم طبقاتی در جامعه سامورایی ■ نظم اجتماعی در شهرهای قلعه‌ای و غیره (نظم عمومی، کنترل بازرگانان و صنعتگران و مدیریت جمعی)	❋ سبک‌های معماری بیانگر جایگاه و رتبه اجتماعی ❋ شکل بنیادین معماری شهری به سبک ماچیبا ❋ قوانین مربوط به خیابان‌ها و مغازه‌ها و تمهیدات ایمنی در برابر آتش‌سوزی ❋ توسعه توزیع مصالح، مهارت‌های نجاری و سازمان‌های تولیدی
نظم خودمختار تعاونی‌های شهرنشینان	■ محله به عنوان یک نهاد مشارکتی ■ قوانین مدیریت مشترک مانند «مقررات محله» ■ شفاف‌سازی مسئولیت مشترک در خودگردانی	❋ قوانین مشترک (در مورد تملک املاک و مستغلات، محدودیت در انواع مشاغل و حذف رفتارهای مزاحم، ممنوعیت تفکیک زمین و غیره) ❋ منظره‌های خیابانی مانند عقب‌نشینی‌های نقطه‌ای در دو طرف خیابان ❋ روابط همسایگی مبتنی بر معماری شهری به سبک خانه‌های شهری ❋ ممنوعیت تشریفات بیش از حد شأن اجتماعی
نظم شهری جامعه مدرن	■ تضعیف نظم سنتی همکاری در جامعه محلی ■ شهرنشینی سریع و مشکلات فقر/بهداشت ■ عدم تعادل بین توسعه صنعتی و ساخت و ساز شهری ■ از وضعیت هرکی به هرکی، به جستجوی نظمی جدید به عنوان سیاست عمومی،	❋ گسترش آزادی عمل در معماری ❋ شکل‌گیری بازارهای املاک و مسکن ❋ معرفی روش‌های مدرن تولید ساختمان ❋ اقدامات بهداشت عمومی و مقررات ساختمانی ❋ اولویت با حق استفاده از زمین برای کارهای عمومی
نظم مبتنی بر قوانین شهرسازی و ساخت و ساز	■ گسترش شهری و تفکیک عملکردها در شهر ■ نظم جدید منطبق با نیاز طبقه متوسط جدید ■ بزرگتر و بلندترشدن ساختمان‌های ■ گسترش بی‌رویه شهری و مسائل درون محلی ■ بازنگری قانون برنامه‌ریزی شهری و قانون مقررات ساختمانی	❋ مقررات پهنه‌بندی و مقررات ساختمان‌سازی ❋ ظهور پهنه با کاربری فقط مسکونی ❋ توسعه فناوری معماری مدرن ❋ مقررات فرم و مقررات سایه ❋ مقررات پیشگیری از آتش‌سوزی و سر و صدا ❋ استانداردهای مسکن و مقررات توسعه
نظم توسعه شهری جوامع شهری	■ مرحله بلوغ جوامع و تعاملات محلی ■ وضع مقررات بر اساس شهرسازی مشارکتی و محلی ■ پیگیری محیط‌های جذاب رفاهی ■ ادغام جنبه‌های ایمنی، امنیتی و رفاهی ■ تغییر از رویکرد مبتنی بر جریان به رویکرد مبتنی بر موجودی	❋ پشتیبانی برنامه‌ریزی به رهبری جامعه، مانند کارگاه‌ها و اعزام متخصص ❋ توافق‌نامه‌های ساختمانی، سیستم‌های برنامه‌ریزی محلی و قوانین توسعه شهری ❋ بهبود محیط زندگی و برنامه‌های توسعه مناطق شهری پرجمعیت ❋ طرح‌های شکل‌گیری منظر و حفظ مناظر سنتی شهرها ❋ پیشگیری از بلایا، طراحی بدون مانع و همکاری با ارگانهای رفاه جامعه ❋ از پاکسازی تا برنامه‌های بهبود محور ❋ تکنیک‌های مدیریت پایدار محیط زیست

محدودیت‌های اجتماعی، اختلافات با همسایگان و افراد نزدیک، مانند آسیب‌های زیست‌محیطی، رواج یافت. علاوه بر این، خانه‌های ردیفی بی‌کیفیت با شرایط بهداشتی نامناسب به تعداد زیاد و برای اهداف سوداگرانه ساخته شدند. از آنجا که این وضعیت، کارایی، سلامت و ایمنی شهرهای مدرن را تهدید می‌کرد، رویکردی نظارتی ضروری شد و مدیریت معماری مبتنی بر قانون مدرن به عنوان جایگزینی برای توافق‌نامه‌های روابط همسایگی و مقررات اجتماعی ظهور کرد. در ژاپن، در مراحل اولیه، چندین استان مقررات ساختمانی را برای رسیدگی به مشکل خانه‌های ردیفی بی‌کیفیت و غیربهداشتی وضع کردند. این مقررات حداقل الزامات ساختاری و بهداشتی را برای ساختمان‌های منفرد تعریف می‌کردند، همزمان شامل مقررات جمعی مانند شرایط جاده و محل نیز می‌شدند.

۳ قانون مقررات ساختمان

قانون مقرارات ساختمان فعلی در سال ۱۹۵۰ و بر اساس قانون ساختمان‌سازی شهری وضع شد (و از آن زمان به طور متوالی اصلاح شده است). قانون مقررات ساختمان ژاپن «مقررات فردی» یعنی مقررات مربوط به ایمنی مانند سازه، پیشگیری از آتش‌سوزی و بهداشت ساختمان‌ها و «مقررات گروهی» یعنی مقررات منطقه‌ای مبتنی بر برنامه‌ریزی شهری، مانند رابطه بین مکان‌ها و جاده‌ها در مناطق شهری که ساختمان‌ها در آن تجمع یافته‌اند، پهنه کاربری زمین و شکل ساختمان را در بر می‌گیرد. مقررات گروهی به سیستم پهنه بندی مندرج در قانون برنامه‌ریزی شهری (که در سال ۱۹۶۸ به طور کامل اصلاح شد) مرتبط هستند. در نتیجه، فعالیت‌های ساختمانی باید قبل از شروع ساخت و ساز، مطابق با مقررات مندرج در قانون تأیید شوند و پس از آن به مرور زمان، قوانین و مقررات مرتبط مختلفی به آن اضافه شده‌اند، بنابراین کنترل فعالیت‌های ساختمانی در شهرها بسیار پیچیده شده است.

۲٫۱۱.
شرایط زمین جهت ساخت و ساخت

یک محیط شهری مطلوب، محیطی است که تمام شرایط زیر را برآورده کند: ۱. امکانات عمومی مانند خیابان‌ها و پارک‌ها در محل خود قرار داشته باشند؛ ۲. هیچ کاربری زمینی وجود نداشته باشد که اثرات نامطلوبی بر محیط زیست داشته باشد؛ ۳. تعادل بین زمین و ساختمان وجود داشته باشد؛ ۴. تأسیسات خدمات آبرسانی و زهکشی مانند آب و فاضلاب در محل خود قرار داشته باشند؛ و ۵. نظم یک منظره شهری زیبا حفظ شود.

ولی در عمل هنگام شروع کار ساخت و ساز، اولین مشکلی که پیش می‌آید، وضعیت زمین محل ساخت و ساز است.

الزامات دسترسی به معبر شهری

تمامی سایت‌های ساختمانی باید در مجاورت معبر عمومی باشند. طبق قانون استانداردهای ساختمان، خیابان‌های باریک در مناطق مسکونی نیاز به عرض عبور حداقل ۴ متر دارند. حتی سایت‌هایی که در انتهای کوچه‌های کم‌عمق قرار دارند، به عنوان سایت ساختمانی شناخته نمی‌شوند، مگر اینکه عرض کوچه حداقل ۲ متر باشند.

الزامات ایمنی

ساخت دیوارهای حائل و تأسیسات زهکشی برای محافظت از خود در برابر بلایای مسکونی و جلوگیری از آسیب به املاک همسایه (برای جزئیات بیشتر به «۱۰,۲ سازوکارهای توسعه شهری» مراجعه کنید) از جمله این الزامات است.

اندازه سایت (قطعه زمین ساخت و ساز)

شدت استفاده از زمین به میزان کل مساحت (یا حجم) یک ساختمان اشاره دارد که می‌تواند در یک سایت با اندازه مشخص قرار گیرد. قرار دادن یک ساختمان بیش از حد بزرگ در یک سایت کوچک می‌تواند منجر به ازدحام از نظر نور خورشید و تهویه شود. بنابراین، لازم است اندازه سایت متناسب با حجم ساختمان مورد انتظار باشد. به عنوان مثال، در یک منطقه مسکونی تک خانواری، اگر یک خانه دو طبقه با مساحت زیربنای تقریباً ۱۲۰ متر مربع را در نظر بگیریم، با در نظر گرفتن نور خورشید، محوطه‌سازی و املاک همسایه، به نظر می‌رسد اندازه سایت حدود ۱۵۰ متر مربع حداقل باشد. برعکس می توان گفت، لازم است تا اندازه ساختمان مجاز در یک سایت با مقررات محدود گردد. در قانون برنامه‌ریزی شهری و قانون استانداردهای ساختمان ژاپن، به استثنای سیستم جدید برنامه‌ریزی منطقه‌ای، حداقل اندازه سایت در نظر گرفته نشده است. در عوض، آنها سعی می‌کنند رابطه بین سایت و ساختمان را با استفاده از ضرایبی مانند نسبت سطح اشغال ساختمان و نسبت مساحت طبقه کنترل کنند و به طور غیرمستقیم به جلوگیری از وقوع قطعات مسکونی بسیار کوچک کمک کنند.

از سوی دیگر، در بسیاری از دستورالعمل‌های راهنمای توسعه زمین شهری، مواردی وجود دارد که اندازه قطعات مسکونی بسیار کوچک مستقیماً تصریح شده است. به عنوان مثال، مواردی وجود دارد که حداقل مساحت زمین مسکونی در پهنه مسکونی دسته ۱، ۱۵۰ متر مربع و در پهنه مسکونی دسته ۲، ۸۰ متر مربع تعیین شده است.

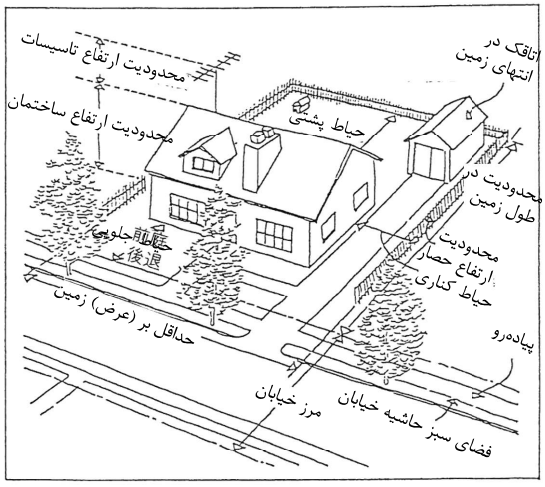
در مسکن حومه شهر در آمریکای شمالی، از ابتدای این قرن، شهرداری‌ها سطح توسعه زمین‌های مسکونی را از طریق آیین‌نامه‌های تقسیم زمین حفظ کرده‌اند (شکل ۱.۱۱ (الف)، (ب)). در اینجا، استاندارد تعداد واحدهای مسکونی در هر ۰.۴ هکتار به عنوان مثال، پنج واحد تعیین شده است تا از تکه تکه شدن زمین‌های مسکونی جلوگیری شود.

علاوه بر این، در شهرهای کشورهای غربی، ساختمان موجود در زمین در نظر گرفته می‌شود. ولی در ژاپن روش هدایت توسعه از طریق «طرح تفصیلی» که بعداً توضیح داده می‌شود، رایج است.

۳,۱۱. پهنه‌بندی عملکردی و کنترل کاربری ساختمان

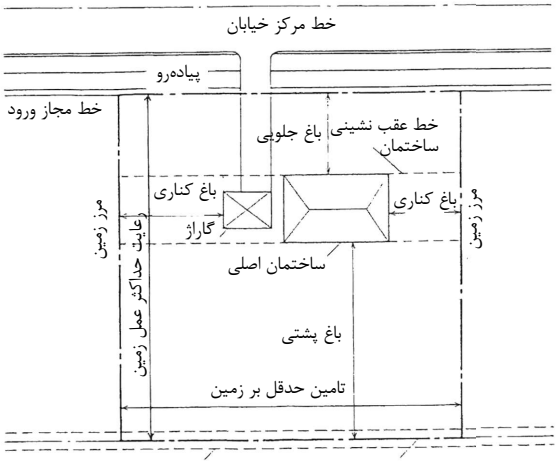
۱ محدودیت کاربری زمین و ساختمان

حتی یک ساختمان واحد در یک منطقه شهری نیز تابع محیط خارجی به هم پیوسته است. درونی‌سازی یکجانبه مزایای محیط اطراف در حالی که معایبی مانند انسداد نور خورشید و سر و صدا به همراه دارد، غیرقابل قبول است. این اصل اساسی، یک «نظم فضایی مشترک» در مناطق شهری است. در ابتدا، این اصل از آداب و رسوم و مقررات محلی، با هدف حذف کاربری‌ها



مقررات سختگیرانه مشترک مبتنی بر تمایل به حفاظت از امکانات رفاهی محیط زندگی و جلوگیری از کاهش ارزش املاک و مستغلات است.

شکل ۱,۱۱ (A) انواع مقررات تاثیرگذار بر زمین (مقررات آماده سازی زمین آمریکا)



مقررات سختگیرانه برای جانمایی ساختمان، افزیش بنا نیازمند مجوز است، به همراه ضوابطی برای گاراژی ساده و حصار اطراف زمین

شکل ۱,۱۱ (B) مقررات جانمایی ساختمان (آمریکا ۱۹۶۰)

و فعالیت‌های ساختمانی نامناسب، ناشی می‌شد. در پاسخ به تضمین مالکیت خصوصی زمین در دوران مدرن، تنوع انواع ساختمان‌ها و افزایش تعداد ساختمان‌ها، مدیریت عینی و عادلانه ساختمان ضروری شد. یک راه حل مؤثر در این زمینه، سیستم منطقه‌ای = روش تعیین پهنه بندی بود (به «فصل ۵ برنامه‌ریزی کاربری اراضی» مراجعه کنید).

سیستم پهنه‌بندی مبتنی بر «سیستم پهنه‌بندی کاربری اراضی» است. فهرستی از فعالیت‌های ساختمانی «مجاز» و «ممنوع» مربوط به هر دسته کاربری زمین از سیستم پهنه‌بندی، یعنی کاربری ساختمان‌ها و فرم‌های مربوطه، ایجاد می‌شود.

در قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپن، مناطق کاربری زمین برای پهنه تعیین شده‌است و قانون استانداردهای ساختمان در درجه اول نحوه استفاده و شکل فعالیت‌های ساختمانی مربوط به پهنه کاربری زمین تعیین‌شده را تصریح می‌کند. هنگام انجام فعالیت‌های ساختمانی، درخواست مجوز ساختمان باید توسط یک مقام مسئول ساختمان که توسط دولت محلی (که به عنوان یک آژانس اداری خاص شناخته می‌شود) یا توسط یک آژانس بازرسی خصوصی تعیین‌شده توسط دولت، بررسی و تأیید شود.

۲ انواع مناطق کاربری زمین

انواع ساختمان‌ها فوق‌العاده متنوع هستند و انواع جدیدی دائماً در حال ظهور هستند. بر اساس سال‌ها تجربه در مدیریت ساختمان، فهرستی از طبقه‌بندی‌های فعلی پهنه‌های کاربری زمین و انواع ساختمان‌های مجاز یا ممنوعه در آنها ایجاد شده و در حال بازنگری و اجرا است (جدول ۱۱.۲ (الف)، (ب)، شکل ۱۱.۲).

پهنه‌های کاربری زمین اساساً به سه سیستم تقسیم می‌شوند: مسکونی، تجاری و صنعتی. در واقع، این سه طبقه‌بندی به ندرت کاملاً مبتنی بر یک نوع کاربری زمین هستند و اغلب ترکیبی هستند. این امر مسائلی را در مورد دانه‌بندی واحدهای مختلف کاربری زمین و وسعت پهنه‌های کاربری تعیین‌شده مطرح می‌کند. همانطور که قبلاً ذکر شد، لازم است راحتی مشاغل کوچک و متوسط مختلف که در مکان‌های مربوطه خود قرار دارند را در نظر گرفت. همچنین ساختمان‌های

جدول ۲,۱۱ (A) نظام پهنه بندی کاربری در ژاپن

	نام پهنه		مثالهایی از ویژگی های پهنه‌ها
مسکونی	ویژه مسکونی کم ارتفاع	دسته یک	۱ـ بافت مسکونی کم ارتفاع با محیطی عالی
		دسته دو	۱ـ دارای مغازه‌های کوچک داخل بافت مسکونی کم ارتفاع با محیط مسکونی عالی ۲ـ جانمایی برنامه ریزی شده فروشگاه‌های کوچک ویا مجتمع‌های مسکونی تجاری در بافت مسکونی کم ارتفاع با محیط مسکونی عالی
	ویژه مسکونی میان و بلند ارتفاع	دسته یک	۱ـ یک مجتمع مسکونی با انسجام حداقلی ۲ـ پهنه‌ای که به راحتی می توان آن را بافت مخصوص سکونت تعریف کرد در حالی که در آن مجتمع‌های مسکونی بلند و میان مرتبه لابه لای خانه های ویلایی، قرار دارند.
		دسته دو	۱ـ یک پهنه مسکونی معمولی که در آن مجتمع های مسکونی بلند مرتبه و میان مرتبه لابه لای خانه‌های ویلایی قرار دارند ۲ـ یک پهنه مسکونی معمولی که در آن عملکردهای تجاری اداری نیز قرار دارد، مانند خانه‌های چسبیده به فروشگاه و دفتر کار.
	پهنه مسکونی	دسته یک	۱ـ پهنه ای که ساختمان‌های مسکونی، ادارات دولتی، فورشگاه ها کوچک کنار هم قرار گرفته اند، در این پهنه محدودیت قرار گیری شرکت‌های اداری بزرگ وجود دارد. در این پهنه تلاش می‌شود محیط مسکونی نسبتا خوبی فراهم گردد.
		دسته دو	۱ـ پهنه ای که ساختمان‌های مسکونی، ادارات دولتی، فورشگاه ها کوچک کنار هم قرار گرفته اند، مسئله مهم در این پهنه حفاظت از محیست مسکونی است.
	پهنه نیمه مسکونی		۱ـ پهنه مسکونی که در اطراف خیابان اصلی آن انواع فروشگاه‌ها و مرکز فروش تاسیسات مرتبط با خودرو یا در حال حاضر وجود دارند و یا احتمال می رود که در آینده شکل بگیرند. مسئله این پهنه ایجاد هماهنگی میان این کاربری‌ها با محیط مسکونی و حفاظت از محیط مسکونی است.
تجاری اداری	تجاری محلی		۱ـ پهنه‌ای که انواع فروشگاه های بزرگ و مراکز تجاری و مراکز خرید روزانه در آن جمع شده اند. ۲ـ پهنه‌ای که اطراف مراکز تجاری بزرگ، خانه و مغازه ها بصورت پراکنده شکل گرفته‌اند.
	تجاری		۱ـ پهنه‌ای که فروشگاه‌های بزرگ با مشتریان فرامنطقه‌ای یا فروشگاه‌های تخصصی قرار می‌گیرند. ۲ـ پهنه فعالیتی که انواع مراکز دولتی، مراکز تجمعی، اداری در آن تجمع کرد. ۳ـ پهنه‌هایی که در آن انواع مراکز خدماتی و تفریحی جمع شده‌اند.
صنعتی	نیمه صنعتی		۱ـ پهنه صنایع سبکی که لابه لای آن کاربری های مسکونی و تجاری زیادی وجود دارند. ۲ـ روستاهای سابق که بین آنها فعالیت صنعتی داخل منزل رواج دارد.
	صنعتی		۱ـ پهنه‌ای که بخش عمده آن را کارخانه‌های شکل داده اند که اجازه فعالیت در پهنه نمیه صنعتی ندراند، ضمن اینکه کاربریهای مسکونی و تجاری نیز لابه لای آن وجود دارد. ۲ـ پهنه‌هایی که در آینده می خواهند تبدیل به مرکز فعلایت صنایع شهری شوند.
	ویژه صنعتی		۱ـ شهرکهای صنعتی، و جزیره‌های مصنوعی که با حدف ایجاد شهرک صنعتی ایجاد شدند. ۲ـ پهنه‌هایی که اجازه ساخت خانه در آنها وجود دندارد و قرار است به عنوان منطقه صنعتی آماده سازی شوند.

جدول ۲,۱۱ (B) نظام پهنه بندی کاربری در آمریکا (مثال نیویورک)

	عنوان پهنه	کد	مهمترین ساختمان‌هایی که اجازه ساخت دارند
مسکونی	پهنه خانه های مستقل مسکونی	R_1 ,R_2	خانه های مستقل و تاسیسات شهری مورد نیاز خانه
	پهنه عمومی مسکونی	R_3 تا R_{10}	انواع فرم های خانه، محدودیت تراکم و پارکینگ
پهنه تجاری	پهنه با مغازه های کوچک	C_1	مغازه‌های کوچک، خرده فروشی، مراکز خدمات شخصی، فروشگاه مواد غذایی، آرایشگاه، کفش فروشی و آشپزخانه
	پهنه با خدمات محلی	C_2	مراکز خدماتی که از مایجتاج روزانه بصورت غیر منظم از آنها خرید می شود، شرکت‌های کوچک پیمانکاری، حمل و نقل، بنکداری
	پهنه تفرجی ساحلی	C_3	قایقرانی و ماهیگیری که معمولا در کنار کاربری مسکونی هستند.
	پهنه تجاری عمومی	C_4	فروشگاه‌ها و مراکز خدماتی پاسخگوی نیاز خانواده، فروشگاه های بزرگی که ترافیک زیادی ایجاد می‌کنند، مجتمع‌های تجاری، فروشگاه لوازم خانگی، سالن تاتر، پارکینگ،
	پهنه تجاری مرکز شهر	C_5	ساختمان اداری، مجتمع های تجاری، عمده فروشی، فروشگاه لباس، کارگاه های تولید، لباس جواهر، ساعت، و دستگاه های دقیق مکانیکی
		C_6	کلیه مشاغل تجاری و تفریحی که به یک مکان مرکزی نیاز دارند
	پهنه تجاری تفریحی	C_7	کاربریهایی که ترافیک زیادی به همراه دارند
	پهنه خدمات عمومی	C_8	مراکز خدماتی که رفت و آمد خودروی سنگین زیاد و آلودگی صوتی دارند
پهنه صنعتی	پهنه صنایع سبک	M_1	کارهای تولیدی که داخل ساختمان اداری قابل انجام است، تولید لباس، ساخت لوازم الکترونیک، داروسازی، عمده فروشی. پهنه واسط میاین M_1 , M_2 با دیگر مناطق
	پهنه صنایع متوسط	M_2	صنایع که اجازه فعالیت در پهنه M_1 ندارند
	پهنه صنایع سنگین	M_3	صنایع سنگین، صنایع شیمیایی، نیروگاه برق، کارخانه فولاد، کشتی سازی و ...

با کاربری مختلط زیادی، مانند مشاغل خانوادگی، وجود دارند که در آنها کار و سکونت با هم ترکیب می‌شوند. بنابراین، ضمن اذعان به راحتی درجه خاصی از اختلاط، از یک فیلتر با اندازه متوسط برای جلوگیری از اختلاط دفاتر با دانه‌بندی بزرگتر با ساختمان‌های مسکونی استفاده می‌شود (جدول ۳،۱۱).

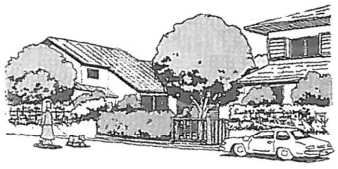
پهنه‌های با عملکرد مسکونی

بر اساس نوع مسکن، این پهنه‌ها به مسکن‌های کم ارتفاع مانند خانه‌های ویلایی و خانه‌های شهری، پهنه‌های مسکونی با طبقات متوسط تا بلند و پهنه‌های مسکونی با کاربری مختلط طبقه‌بندی می‌شوند. حتی در مناطق مسکونی کم‌ارتفاع دسته یک، ساختمان‌های با کاربری مختلط با دفاتر یا مغازه‌های کوچک که در کنار واحد مسکونی احداث می‌شوند مجاز هستند.

پهنه‌های با عمده عملکرد تجاری

این پهنه‌ها، مناطق تجاری مانند مراکز شهری، مراکز خرید بزرگ و مناطق اداری هستند. با این حال، برای مناطقی که نیازهای روزانه ساکنان را برآورده می‌کنند، مانند مراکز منطقه‌ای و خیابان‌های خرید محلی، پهنه تجاری محله تعیین شده‌اند.

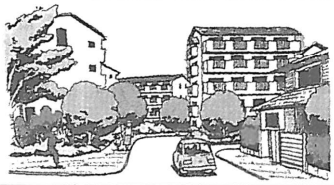
پهنه‌های با عملکرد صنعتی



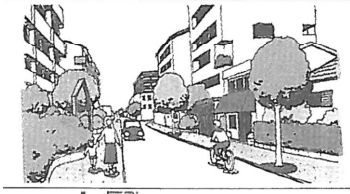
۱. پهنه مسکونی کم‌ارتفاع دسته ۱:
این پهنه برای تضمین محیطی مناسب برای مناطق مسکونی کم‌ارتفاع در نظر گرفته شده است.
ساخت ساختمان‌های چندمنظوره، عمدتاً برای کاربری مسکونی و شامل مغازه‌ای برای فروش مایحتاج روزانه، با مساحت کل زیربنای ۵۰ متر مربع یا کمتر، مجاز است.



۲. پهنه مسکونی کم‌ارتفاع دسته ۲:
این پهنه عمدتاً برای مناطق مسکونی کم‌ارتفاع است.
ساخت مغازه‌هایی برای فروش مایحتاج روزانه، با دو طبقه یا کمتر و مساحت کل زیربنای ۱۵۰ متر مربع یا کمتر، مجاز است.



۳. پهنه مسکونی میان‌مرتبه تا بلندمرتبه دسته ۱:
این منطقه برای مسکن میان‌مرتبه تا بلندمرتبه است.
ساخت پارکینگ، با دو طبقه یا کمتر و مساحت کل زیربنای ۳۰۰ متر مربع یا کمتر، مجاز است.



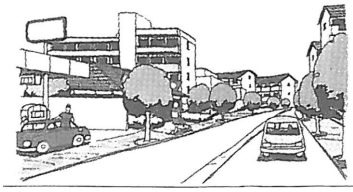
۴. پهنه مسکونی میان‌مرتبه تا بلندمرتبه دسته ۲:
این منطقه عمدتاً برای مسکن میان‌مرتبه تا بلندمرتبه است. ساخت برخی مغازه‌ها و رستوران‌ها و غیره، با مساحت کل ۱۵۰۰ متر مربع یا کمتر، با دو طبقه یا کمتر، مجاز است.



۵. پهنه مسکونی دسته ۱:
این منطقه برای کاربری مسکونی است.
امکانات ورزشی خاصی مانند سالن‌های بولینگ با مساحت ۳۰۰۰ متر مربع یا کمتر، و همچنین هتل‌ها و مسافرخانه‌ها می‌توانند ساخته شوند.



۶. پهنه مسکونی دسته دو
این منطقه در درجه اول برای کاربری مسکونی است. سالن‌های قال ماهجونگ، سالن‌های پاچینکو، جعبه‌های کارائوکه و غیره می‌توانند ساخته شوند.



۷. پهنه نیمه مسکونی
این منطقه از محیط مسکونی مطابق با محل قرارگیری تأسیسات مرتبط با خودرو در امتداد جاده‌ها محافظت می‌کند. تعمیرگاه‌های خودرو با مساحت کاری ۱۵۰ متر مربع یا کمتر می‌توانند ساخته شوند.

شکل ۲،۱۱ تصاویری از تصویر هدف پهنه بندی عملکردی

مناطق نیمه صنعتی مناطقی هستند که در آنها کارخانه‌های کوچک و واحدهای مسکونی، شامل صنایع روستایی و صنایع محلی، در کنار هم قرار دارند. در مناطق صنعتی با صنایع سنگین مانند مجتمع‌های پتروشیمی، به دلایل زیست محیطی و ایمنی اجازه احداث واحد مسکونی داده نمی‌شود.

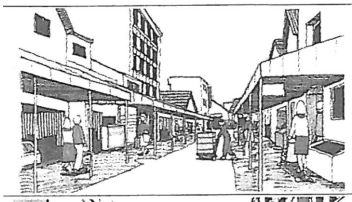
پهنه‌های با کاربری ویژه

تقسیم‌بندی بیشتر پهنه‌های کاربری زمین از منظر درک اجتماعی و عملکرد اداری محدودیت‌هایی دارد. بنابراین، به عنوان گزینه‌ای برای انتخاب مناطقی که نیازهای خاص هر شهر یا جامعه را برآورده می‌کنند، یک سیستم پهنه کاربری ویژه وجود دارد که به شهرداری‌ها اجازه می‌دهد تا از طریق قوانین محلی، کنترل بر کاربری زمین را در پهنه‌ای ویژه، کاهش، تقویت یا افزایش دهند. به عنوان مثال می‌توان به پهنه‌های صنعتی ویژه و مناطق آموزشی اشاره کرد. در مناطق صنعتی رایج کار و سکونت به طور سنتی ادغام شده‌اند، مانند مناطق صنعتی محلی.این مناطق در درجه اول مسکونی هستند، ممکن است به دلیل مقیاس نامناسب قدرت ماشین‌آلات تولیدی مورد استفاده، در بعضی از صنایع امکان استقرار انواع خاصی از صنایع در این مناطق نباشد. پهنه ویژه صنعتی، مکانی برای فعالیت این دسته از صنایع است. از سوی دیگر، مناطق آموزشی مناطقی هستند که محل استقرار مراکز تفریحی بزرگسالان، امکانات تفریحی و امکاناتی را که خطر قابل توجهی برای محیط زیست در شعاع خاصی ایجاد می‌کنند، حذف می‌کنند تا از محیط آموزشی مدارس و مناطق اطراف آنها محافظت شود. اصلاحیه قانونی سال ۱۹۹۸، ۱۱ نوع پهنه ویژه ای را که قبلاً تعیین شده بود را لغو کرد و به شهرداری‌ها اجازه داد تا آزادانه بر اساس شرایط محلی خود پهنه‌های ویژه را تعیین کنند.

۴,۱۱. کنترل فرم ساختمانها

۱ رابطه بین ساختمان‌ها و فرم‌های ساختمان

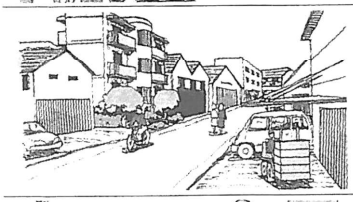
در مناطق شهری، فشار زیادی برای استفاده حداکثری و تحمیل کاربری بر زمین وجود دارد که منجر به شیوه‌های



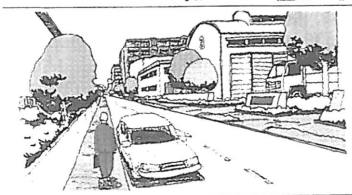
۸. پهنه تجاری محلی:
این پهنه برای افزایش راحتی کسب و کارهایی که مایحتاج روزانه ساکنان اطراف را تأمین می‌کنند، در نظر گرفته شده است.
ساخت تعمیرگاه‌های خودرو با مساحت کاری ۳۰۰ متر مربع یا کمتر مجاز است.



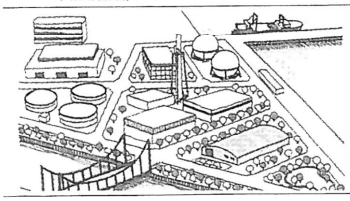
۹. پهنه تجاری:
این پهنه برای افزایش راحتی کسب و کارهای تجاری در مرکز شهر در نظر گرفته شده است، جایی که انواع مختلفی از امکانات مانند بانک‌ها و فروشگاه‌های بزرگ متمرکز شده‌اند.
ساخت کاباره، رستوران، سالن رقص و تأسیسات مشابه مجاز است.



۱۰. پهنه نیمه صنعتی:
این پهنه در درجه اول برای افزایش راحتی صنایعی در نظر گرفته شده است که خطر تخریب محیط زیست را ندارند.
ساخت خانه و مغازه مجاز است.



۱۱. پهنه صنعتی:
این پهنه در درجه اول برای افزایش راحتی صنایع در نظر گرفته شده است.
ساخت خانه و کارخانه به غیر از کارخانه کبریت سازی مجاز است، اما ساخت مدارس و بیمارستان‌ها ممنوع است.



۱۲. پهنه ویژه صنعتی:
این پهنه به طور خاص برای افزایش راحتی صنایع در نظر گرفته شده است. ساخت خانه ممنوع است، اما هر نوع کارخانه‌ای مجاز است.

شکل ۲,۱۱ ادامه

جدول ۳,۱۱ محدودیت عملکرد ساختمان‌ها در هر یک از پهنه های کاربری اراضی

نوع کاربری	ویژه مسکونی کم ارتفاع دسته یک	ویژه مسکونی کم ارتفاع دسته دو	مسکونی میان و بلند مرتبه دسته یک	مسکونی میان و بلند مرتبه دسته دو	مسکونی دسته یک	مسکونی دسته دو	نیمه مسکونی	تجاری محلی	تجاری	نیمه صنعتی	پهنه صنعتی	پهنه ویژه صنعتی
خانه، مجتمع مسکونی، مهمانسرا، خوابگاه												
مغازه و دفاتر کوچک که در کنار واحد مسکونی هستند												
مهد کودک، دبستان، دبیرستان												
کتابخانه												
معابد و کلیساها												
خانه سالمندان و مراکز رفاهی برای افراد داری معلولیت												
آمادگی، حمام عمومی، درمانگاه												
مرکز رفاهی سالمندان، مرکز رفاهی نوزادان	۱)	۱)										
پاسگاه محلی پلیس، تلفن همگان												
دانشگاه، هنرستان، علمی کاربردی												
بیمارستان												
فروشگاه های کوچکتر از ۱۵۰ متر مربع												۴)
فروشگاه های کوچکتر از ۵۰۰ متر مربع												۴)
فروشگاه های بزرگتر از موارد فوق				۲)	۳)							
ساختمان های اداری بزرگتر از موارد فوق				۲)	۳)							
باشگاه بولینگ، اسکیت و شنا					۳)							
هتل و مسافرخانه					۳)							
آموزشگاه رانندگی،					۳)							
محل بازی ماژان، سیگار فروشی، شرط بندی مسابقات اسب سواری												
باشگاه کاراوکه												
پارکینگ خودرو کمتر از دو طبقه و مساحت ۳۰۰ متر مربع												
پارکینگ تجاری خودرو با بیش از ۳ طبقه و مساحت بیشتر از ۳۰۰ متر مربع												
سالن نمایش با مساحت کمتر از ۲۰۰ متر مربع												
سالن نمایش با مساحت بیشتر از ۲۰۰ متر مربع												
کاواره، رستوران، کلاب شبانه و سان رقص												
حمام عمومی دارای اتاق حمام مستقل												
کارگاه های صنعتی با مساحت کمتر از ۵۰ متر مربع که اثرات منفی زیست محیطی بشدت اندکی دارند.												
تعمیرگاه خودرو با مساحت کمتر از ۱۵۰ متر مربع												
کارگاه های با مساحت کارگاهی کمتر از ۵۰ متر مربع که مخاطره زیست محیطی ندارند												
چاپخانه با مساحت کارگاهی کمتر از ۳۰۰ متر مربع												
کارگاه های با مساحت کارگاهی بیشتر از ۵۰ متر مربع که مخاطره زیست محیطی ندارند												
فعالیتهایی که خطرناک هستند و آلایندگی زیست محیطی دارند												
تاسیساتی که انبار مواد آتش زا، نفتی، و گازی آنها بسیار کم است				۲)	۳)							
تاسیساتی که انبار مواد آتش زا، نفتی، و گازی آنها کم است												
تاسیساتی که انبار مواد آتش زا، نفتی، و گازی آنها نسبتا زیاد است												
تاسیساتی که انبار مواد آتش زا، نفتی، و گازی آنها زیاد است												

کاربری های قابل ساخت

کاربری های غیر قابل ساخت

۱) مساحت‌های کوچکتر از یک حدی قابل ساخت هستند
۲) این کاربری ها حداکثر در دو طبقه و مساحت کمتر از ۱۵۰۰ متر مربع قابل ساخت هستند
۳) این کاربری ها در مساحت حداکثر ۳۰۰۰ متر مربع قابل ساخت هستند
۴) ساخت فروشگاه و رستوران ممنوع است

ساخت و ساز می‌شود که منجر به حجم بیش از حد نسبت به توان زمین، نقض محیط زیست همسایه و اغلب از بین بردن «نظم فضایی» منظر شهری و منظر طبیعی شهری می‌شود. بنابراین، مطابق با سیستم پهنه‌بندی کاربری زمین که در بالا ذکر شد، سیستمی توسعه یافته است که محدودیت‌های مختلفی را بر شدت استفاده از محل و فرم‌های ساختمان اعمال می‌کند تا از ازدحام و شلوغی بیش از حد جلوگیری شود.

محدودیت‌های ارتفاع

در دورانی که نگرانی‌هایی در مورد استحکام سازه‌ای ساختمان‌های بلند مرتبه در ژاپن زلزله‌خیز وجود داشت، ارتفاع ساختمان‌ها به حداکثر ۳۱ متر محدود می‌شد. با این حال، امروزه، به غیر از پهنه مسکونی کم ارتفاع که در درجه اول برای خانه‌های تک خانواری هستند، و مناطق ویژه دارای محدودیت ارتفاع، به ندرت محدودیت ارتفاع اعمال می‌شود. با این حال، در مواردی که قرار است مناظر شهری و مناظر دیدنی حفظ شوند، موقعیت‌هایی که تداوم ارتفاع لبه بام و هماهنگی با درختان مهم است، در چنین مناطقی، محدودیت‌های مطلق ارتفاع همچنان مؤثر هستند.

نسبت سطح اشغال ساختمان

نسبت سطح اشغال ساختمان، حداکثر نسبت مساحت ساختمان به مساحت سایت (زمین) را تعیین می‌کند (۳,۱۱(A)). به عبارت دیگر، هدف این است که باغ‌ها یا فضاهای باز کوچک در داخل ملک برای اهدافی مانند تهویه، نور طبیعی و کاشت گیاه باقی بمانند.

تراکم ساختمانی (نسبت مساحت کف)

تراکم ساختمانی، حداکثر نسبت مساحت کل کف یک ساختمان به مساحت سایت را تعیین می‌کند (شکل ۱۱,۳ (B)). سیستم تراکم ساختمانی، که به حجم فضای ساختمان سه‌بعدی می‌پردازد، پس از جنگ جهانی دوم در ایالات متحده با ظهور آسمان‌خراش‌ها توسعه یافت.

یکی از دلایل این امر این است که با افزایش فعالیت‌های اداری، زیرساخت‌هایی مانند خیابان‌ها، متروها و تأمین آب و برق نمی‌توانند با این افزایش همگام شوند. بنابراین، محدودیت‌های مساحت کف یا تراکم ساختمانی اعمال شد. دلیل دیگر این است که با کنار گذاشتن محدودیت‌های ارتفاع و بازگشت به محدودیت‌های مساحت کف، فرم‌های ساختمان انعطاف‌پذیرتر می‌شوند و فضاهای باز بزرگی را می‌توان در سطح زمین ایجاد کرد. تصور می‌شد که این امر، تاریکی «دره‌های بین ساختمان‌ها» ناشی از محدودیت‌های ارتفاع و نسبت‌های بالای پوشش ساختمان را کاهش می‌دهد. از آنجایی که مساحت کل کف است، مساحت کف زیرزمین‌ها نیز اضافه می‌شود، اما مساحت پارکینگ‌ها، راهروها در ساختمان‌های آپارتمانی و زیرزمین‌ها در خانه های ویلایی مسکونی در محاسبه لحاظ نمی‌شود.

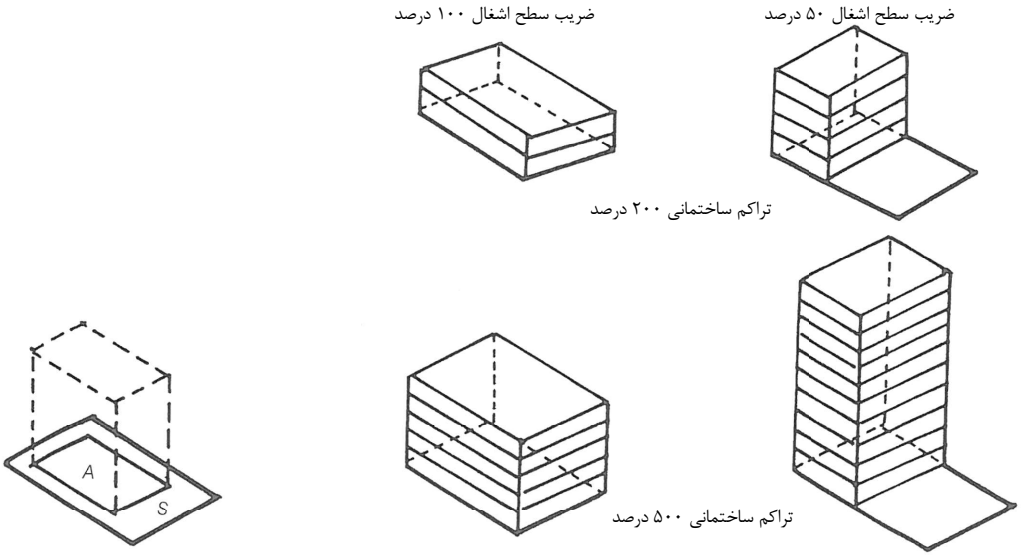
۲ ارتباط با خیابان جلویی و مرزهای املاک مجاور

اصل محدودیت خط مورب

ملاحظه اصلی، فضای باز شهر است که محیطی بیرونی برای ساختمان‌های کنار جاده محسوب می‌شود. برای جلوگیری از تبدیل شدن این فضا به دره‌ای تاریک و دلگیر از ساختمان‌ها و حفظ روشنایی در اتاق‌های قابل سکونت، هدف این است که یک خط محدودیت ساختمان به صورت مورب از خط مرزی سایت تعیین شود تا آسمان پهن‌تر به نظر برسد و نور طبیعی به راحتی تأمین شود.

خط مورب نسبت به خیابان

خط محدودیت ساختمان با بالا بردن خط مورب از مرز در طرف مقابل خیابان جلویی سایت (زمین) تعیین می‌شود (شکل ۴۰۱۱ (a) (A)). در خیابانها یا گذرهای باریک، طبقات بالایی ساختمان باید در داخل خط مورب عقب‌نشینی کنند. شیب خط مورب بسته به پهنه کاربری زمین متفاوت است. به عنوان مثال، در پهنه های مسکونی شبب آن ۱,۲۵/۱ و در پهنه تجاری ۱,۵۰/۱ است. این قاعده کلی است، اما مقررات ارفاقی نیز وجود دارد.



شکل ۳,۱۱ (B) تراکم ساختمانی

شکل ۳,۱۱ (A) سطح اشغال

الف) اگر ساختمان به اندازه‌ی مشخصی = Sm از مرز جاده عقب‌نشینی کرده باشد، نقطه‌ی شروع خط مورب رو به بالا نیز به اندازه‌ی Sm از مرز در طرف مقابل جاده عقب‌نشینی می‌کند (شکل ۴.۱۱ (A) b). ب) تأثیر مقررات عقب‌نشینی در طبقات پایین‌تر بیشتر و در طبقات بالاتر کمتر است، بنابراین محدوده‌ی کاربرد مقررات عقب‌نشینی از خیابان به رسیدن به یک فاصله‌ی افقی مشخص از خط شروع محدود شده است و بیشتر از این فاصله نیازی به رعایت خط مورب ندارد (شکل ۴.۱۱ (الف) ج). با این حال، اجرای مقررات عقب‌نشینی براساس خط مورب توسط تمام ساختمان‌ها می‌تواند فرم ساختمان را یکنواخت کند، بنابراین متعاقباً، با مقایسه نسبت دید به آسمان (نسبت مساحتی از کره میدان دید چشم ماهی که در آن آسمان دیده می شود) میان حجم قابل ساخت در مقرارت و حجم ساختمان برنامه‌ریزی شده، اگر نسبت دید به آسمان دومی بزرگتر باشد، امکان کاهش محدودیت‌ها و افزایش درجه‌ی آزادی در طراحی فراهم شده است.

عقب‌نشینی خطر مورب از املاک مجاور

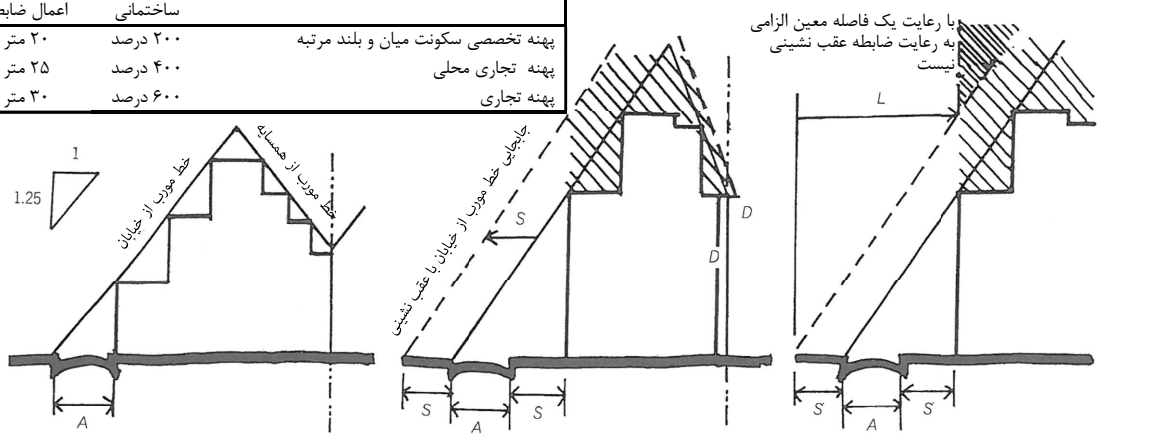
برای جلوگیری از نقض شدید محیط زیست توسط املاک همسایه، یک خط عقب‌نشینی از ارتفاع مشخصی روی مرز ملک ایجاد می‌شود تا به عنوان خط محدودیت ساختمان عمل کند (شکل ۴,۱۱ (C) ،(B)). در مناطقی که منحصراً برای ساختمان‌های مسکونی متوسط و بلندمرتبه در نظر گرفته شده‌اند، شیب از ارتفاع ۲۰ متر ۱,۲۵/۱ و در مناطق تجاری از ارتفاع ۳۱ متر ۲,۵/۱ تعیین می‌شود. علاوه بر این، حتی در مورد عقب‌نشینی املاک مجاور، اگر ساختمانی با فاصله مشخصی = Dm از مرز ملک عقب‌نشینی کند، نقطه شروع خط عقب‌نشینی نیز به عنوان یک اقدام کاهشی، به اندازه Dm به سمت بیرون حرکت می‌کند.

خطوط محدودیت ساختمان و خطوط ساختمان

معمولاً دیوارهای خارجی ساختمان‌ها بسته به منطقه خوش‌منظره، توافق‌نامه ساختمان یا قانون استانداردهای ساختمان، ۱ تا ۱.۵ متر از مرز ملک عقب‌نشینی می‌کنند. «خطوط محدودیت ساختمان» نشان‌دهنده منطقه‌ای است که باید عقب‌نشینی شود، در حالی که «خطوط ساختمان» هنگام تعیین موقعیت خود دیوارهای خارجی ساختمان، مانند طرح‌های تفصیلی منطقه‌ای، برای تحقق طراحی بلوک شهری اعمال می‌شوند.

مثالهایی از محدوده اعمال ضوابط عقب نیشنی براساس خط مورب

پهنه	تراکم ساختمانی	حداکثر فاصله اعمال ضابطه
پهنه تخصصی سکونت میان و بلند مرتبه	۲۰۰ درصد	۲۰ متر
پهنه تجاری محلی	۴۰۰ درصد	۲۵ متر
پهنه تجاری	۶۰۰ درصد	۳۰ متر

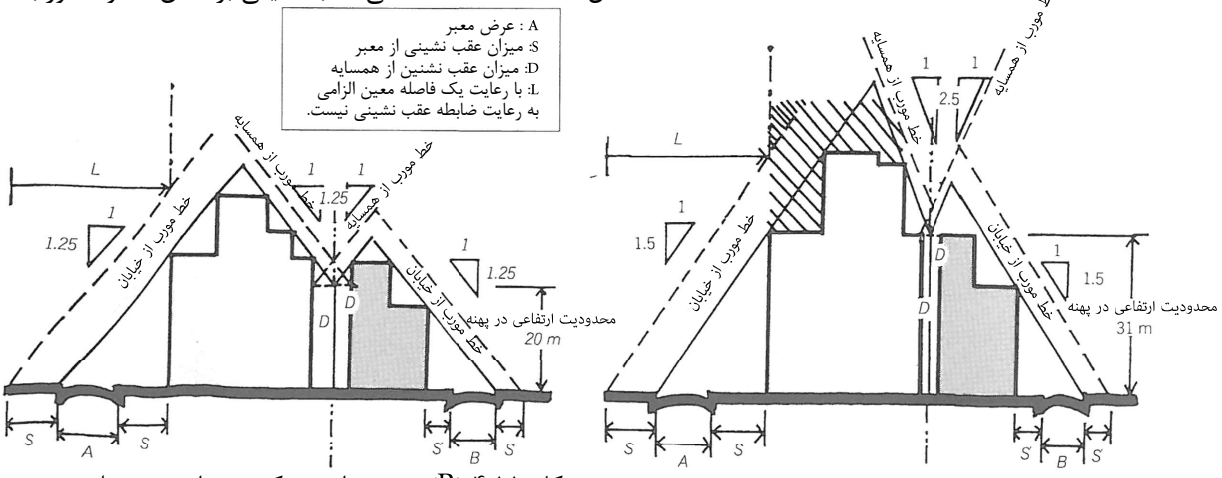


c. محدوده ای که براساس یک فاصله مشخص قاعده خط مورب اعمال می شود

b. حجم قابل ساخت پس از عقب نشینی از خیابان

a. فرم کلی براساس خطوط مروب

شکل ۴,۱۱ (A) قاعده کلی عقب نشینی براساس خطوط مورب



شکل ۴,۱۱ (B) پهنه های مسکونی میان مرتبه بلند مرتبه و نمیه مسکونی

شکل ۴,۱۱ (C) پهنه های تجاری و صنعتی

۳ مقررات فرم ساختمان تحت تاثیر شرایط نور خورشید

در ژاپن، که در عرض‌های جغرافیایی میانی نیمکره شمالی واقع شده است، تقاضای زیادی برای مسدود کردن نور مستقیم خورشید با استفاده از لبه‌های سایه‌بان ساختمان در طول تابستان وجود دارد، در حالی که همچنان در طول بهار، پاییز و زمستان از نور خورشید در داخل ساختمان لذت می‌برند. یک محیط آفتابی نه تنها برای نور طبیعی و مصرف انرژی گرمایشی، بلکه برای حس باز بودن در فضای باز، کشت درخت و درک تغییرات فصلی و آب و هوایی نیز بسیار مهم است.

شرایط نور خورشید به شدت تحت تأثیر عرض جغرافیایی قرار دارد و رویکردها بین هوکایدو و اوکیناوا در ژاپن یا بین اسکاندیناوی و مدیترانه در اروپا متفاوت است. بنابراین، تفسیر خاص منطقه ضروری است. در هوکایدو، حس باز بودن و نور طبیعی از خود نور خورشید مهم‌تر است، در حالی که در اوکیناوا، مسدود کردن نور خورشید و اطمینان از سایه و تهویه و جریان هوای طبیعی در اولویت قرار دارند.

محدودیت‌های فرم ساختمان که برای محافظت از شرایط نور خورشید در مناطق مسکونی اتخاذ شده است، در ادامه آمده است.

محدودیت خط مورب در ضلع شمالی:

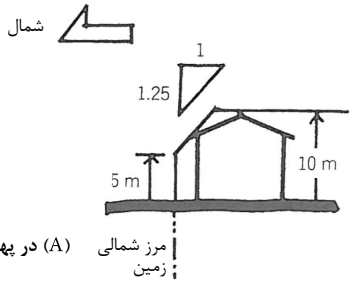
این محدودیت در مورد مناطق مسکونی اعمال می‌شود. به طور خاص، از شرایط نور خورشید خانه‌های مجاور شمال محافظت می‌کند. شیبی که از ارتفاع مشخصی در خط مرزی شمالی خانه به سمت جنوب امتداد می‌یابد، به عنوان خط محدودیت ساختمان عمل می‌کند (شکل ۵,۱۱).

تنظیم مدت زمان سایه:

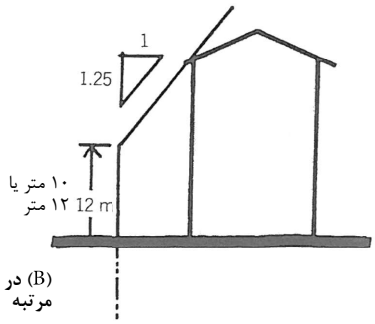
این یک محدودیت شکلی است که برای تضمین استانداردهای نور خورشید در مناطق مسکونی و گاهی اوقات در مناطق تجاری و نیمه صنعتی مجاور اجرا می‌شود. هدف آن محدود کردن انسداد سایه ناشی از ساختمان‌های تازه ساخته شده به املاک مجاور به کمتر از یک مدت زمان سایه مشخص است. این محدودیت در دهه ۱۹۷۰ با معرفی رایانه‌ها نهادینه شد و ایجاد نقشه‌های پیش‌بینی مدت زمان سایه را آسان کرد. برخلاف محدودیت شیب ضلع شمالی، هدف آن ملموس‌تر کردن محیط نور خورشید از طریق تنظیم مدت زمان سایه است (شکل ۶,۱۱). اندازه‌گیری و محاسبات بر اساس انقلاب زمستانی انجام می‌شود. با فرض خطوط موقعیت دهانه‌های ساختمان در فاصله مشخصی از خط مرزی ملک، صفحه اندازه‌گیری ارتفاع طبقه اول در مناطق مسکونی کم ارتفاع و طبقه دوم در سایر مناطق است. علاوه بر این، در مورد چندین ساختمان در یک مکان، سایه ترکیبی ایجاد شده توسط هر ساختمان نیز باید در نظر گرفته شود.

۴ در مورد سیستم پهنه‌بندی کاربری زمین چند سطحی

با اصلاح جزئی قانون برنامه‌ریزی شهری در سال ۱۹۹۳، امکان تعیین طبقات میانی و بالایی پهنه های تجاری به عنوان پهنه مسکونی فراهم شد، . همانطور که در «فصل ۹: برنامه ریزی گروه اجتماعی و مناطق مسکونی» ذکر شده است، این روش می تواند برای ترویج زندگی متمرکز در مرکز شهری مورد استفاده قرار گیرد. در این حالت، اگر فضاهای باز مناسبی در نزدیکی فراهم شده باشد، لزوماً نیازی به رعایت نور مستقیم خورشید در انقلاب زمستانی نیست. به عنوان مثال، هماطور که در زندگی خانه‌های شهری کیوتو، مردم از نور خورشید بهار و پاییز در حیاط‌ها کوچک و باغ‌های داخلی خود لذت برده‌اند و در مناطقی که فعالیت و سکونت در کنار هم هستند، سیستمی برای حفظ

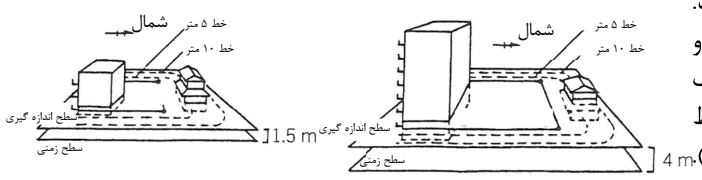


(A) در پهنه های مسکونی کم ارتفاع



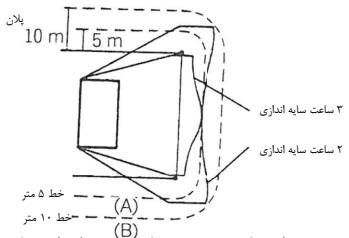
(B) در پهنه های مسکونی میان و بلند مرتبه

شکل ۵,۱۱ خط مورب محدود کننده شمالی



(A) در پهنه های مسکونی کم ارتفاع (B) در پهنه های مسکونی میان و بلند مرتبه

شکل ۶,۱۱ (B) محدوده ای که تحت تاثیر ضوابط سایه اندازی است



شکل ۶,۱۱ محدوده ای که تحت تاثیر ضوابط سایه اندازی است

سطح معینی از نور خورشید و نور طبیعی مورد نیاز است.

۵ مقررات کنترل آلودگی صوتی و ارتعاش

منابع تولید صدا (آلودگی صوتی) و ارتعاش را به طور کلی می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: فعالیت‌های واحدهای صنعتی و کسب‌وکارها و حمل‌ونقل، به‌ویژه تردد وسایل نقلیه موتوری. از آنجا که شدت صدا و ارتعاش به‌صورت موضعی و با افزایش فاصله کاهش می‌یابد، استانداردهای زیست‌محیطی مربوط به آن‌ها با نظام پهنه‌بندی کاربری اراضی هماهنگ شده است (جدول‌های ۴,۱۱ (A) و (B)). با این حال، با در نظر گرفتن آلودگی صوتی ناشی از تردد خودروها، استانداردهای ویژه‌ای برای محیط صوتی بر اساس عرض خیابان‌ها نیز تعیین شده است.

در برخی از مناطق، آیین‌نامه‌های دولت‌های محلی اقداماتی از قبیل موارد زیر را پیش‌بینی کرده‌اند: محدود کردن محل استقرار مراکز کارائوکه شبانه؛ الزام ساختمان‌ها به اجرای تمهیدات عایق‌بندی صوتی؛ و هدایت یا الزام سازندگان مجتمع‌های مسکونی که در حاشیه خیابان‌های پرسر و صدا احداث می‌شوند، به استفاده از پنجره‌های عایق صدا در بازشوهای ساختمان.

۶ بهره‌برداری جامع از طریق ترکیب ضوابط

فهرست ترکیب‌های ممکن میان مناطق کاربری اراضی و ضوابط ساختمانی متناظر با آن‌ها در جدول ۵-۱۱ ارائه شده است. همان‌گونه که از این جدول مشخص می‌شود، هر یک از مقررات دارای دامنه‌ای از مقادیر و گزینه‌های قابل انتخاب هستند؛ ازاین‌رو، شهرداری‌ها و جوامع محلی می‌توانند با توجه به شرایط و ویژگی‌های منطقه، ترکیب مناسبی از این ضوابط را انتخاب کرده و به اجرا بگذارند.

همچنین، به منظور آشنایی بیشتر، نمونه‌ای از نظام مدیریت ساخت‌وساز مبتنی بر پهنه‌بندی در شهر نیویورک آمریکا ـ که از پیشگامان این شیوه در مدیریت شهری به شمار می‌رود ـ در شکل ۷-۱۱ معرفی شده است. در این نظام، طبقه‌بندی مناطق نسبت به ژاپن جزئی‌تر و دقیق‌تر انجام شده و تقسیم‌بندی‌ها با تفکیک بیشتری صورت گرفته است. به‌ویژه در مناطق مسکونی، ضوابط مربوط به نوع استقرار و تراکم واحدهای مسکونی به‌صورت یک مجموعه هماهنگ شامل حداقل مساحت زمین، تراکم مجاز ساختمانی، خطوط محدودیت ساخت‌وساز و سایر محدودیت‌های ساختمانی تعیین شده است که از ویژگی‌های بارز این نظام محسوب می‌شود.

۷. گسترش اختیارات منطقه‌ای در مدیریت ساخت‌وساز

در ایالات متحده آمریکا، که کشوری پهناور است و نظام خودگردانی محلی در آن به‌خوبی توسعه یافته، محتوای کنترل اجتماعی ساخت‌وساز بر اساس قوانین محلی هر ایالت تعیین می‌شود. در ژاپن نیز، اگرچه چارچوب قانونی مانند قانون مقررات ساختمان در سراسر کشور یکسان است، اما مقرراتی نظیر نسبت

جدول ۱۱-۴ (A) سهم منابع تولید آلودگی صوتی (شکایت‌های ثبت‌شده) به تفکیک نوع منطقه

نوع منطقه		خودرو (%)	کارخانه (%)	فعالیت‌های روزمره (%)	عوامل طبیعی (%)	سایر (%)
در مجاورت معابر اصلی نیستند	مسکونی	۳۰	۳	۴۰	۱۶	۱۱
	تجاری، صنعتی	۲۰	۲۸	۲۷	۱۲	۱۲
	کل شهر	۲۹	۶	۳۸	۱۶	۱۲
در مجاورت معابر اصلی هستند	مسکونی	۶۷	۰	۲۰	۷	۵
	تجاری، صنعتی	۷۰	۸	۱۵	۳	۵
	مسکونی	۶۹	۵	۱۷	۵	۵

جدول ۴,۱۱ (B) استانداردهای زیست‌محیطی مربوط به آلودگی صوتی و ارتباط آن با پهنه کاربری اراضی (مناطق عمومی)

طبقه‌بندی منطقه (از نظر استاندارد زیست‌محیطی)	استاندارد		کاربری‌های متناظر
	روز	شب	
AA (مناطقی که نیازمند سکوت ویژه هستند؛ مانند محدوده‌هایی که مراکز درمانی، بیمارستان‌ها و مراکز رفاه اجتماعی در آن‌ها متمرکز شده‌اند.)	حداکثر ۵۰ دسی‌بل	حداکثر ۴۰ دسی‌بل	
A (مناطقی که منحصراً برای سکونت اختصاص یافته‌اند.)	حداکثر ۵۵ دسی‌بل	حداکثر ۴۵ دسی‌بل	مناطق مسکونی نوع اول و دوم، و مناطق مسکونی میان و بلندمرتبه دسته یک
B (مناطقی که عمدتاً برای سکونت مورد استفاده قرار می‌گیرند.)	حداکثر ۵۵ دسی‌بل	حداکثر ۴۵ دسی‌بل	پهنه‌های مسکونی دسته یک و دو، و نیمه‌صنعتی
C (مناطقی که علاوه بر سکونت، دارای کاربری‌های تجاری و صنعتی نیز هستند.)	حداکثر ۶۰ دسی‌بل	حداکثر ۵۰ دسی‌بل	مناطق تجاری، تجاری-مسکونی، نیمه‌صنعتی و صنعتی

(مناطقی که در کنار معابر اصلی هستند)

تقسیم‌بندی منطقه	استاندارد روز	استاندارد شب
مناطق A که در مجاورت خیابان‌هایی با دو یا بیشتر خط عبور قرار دارند.	حداکثر ۶۰ دسی‌بل	حداکثر ۵۵ دسی‌بل
مناطق B که در مجاورت خیابان‌هایی با دو یا بیشتر خط عبور قرار دارند، و همچنین مناطق C که در مجاورت خیابان‌هایی با حداقل یک خط عبور قرار گرفته‌اند.	حداکثر ۶۵ دسی‌بل	حداکثر ۶۰ دسی‌بل

سطح زیربنا یا تراکم ساختمانی، میزان سایه اندازی و محدودیت ارتفاع ساختمان‌ها به گونه‌ای تنظیم شده‌اند که هر منطقه بتواند از میان مجموعه‌ای از مقادیر و گزینه‌های از پیش تعیین‌شده، ضوابط مناسب خود را انتخاب کند.

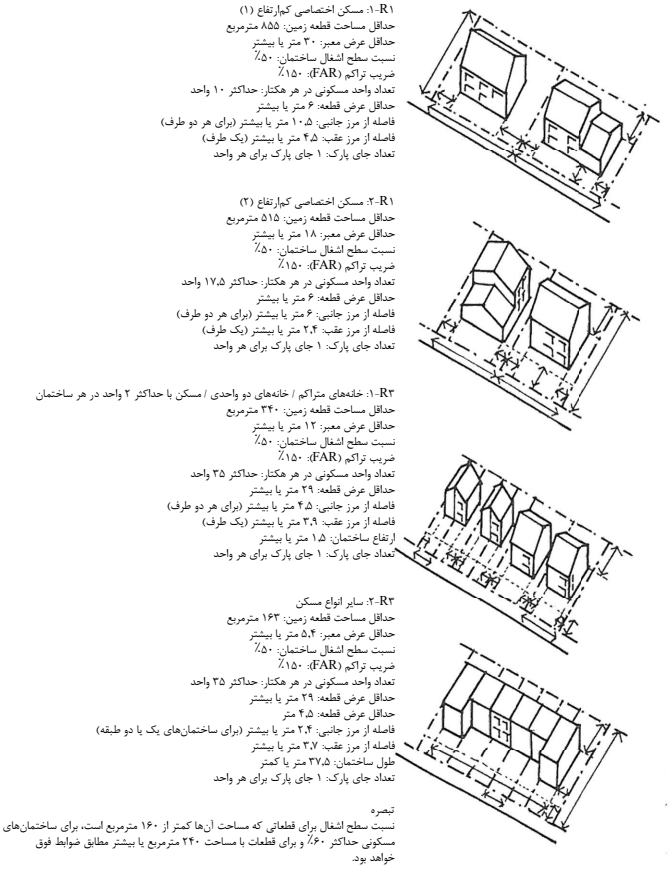
چنین نظامی این مزیت را دارد که می‌تواند به‌عنوان ابزاری انعطاف‌پذیر در اختیار دولت‌های محلی قرار گیرد؛ اما از سوی دیگر، این خطر نیز وجود دارد که بدون بررسی و دقت کافی به کار گرفته شود.

از سوی دیگر، تفاوت‌های اقلیمی و آب و هوایی از اوکیناوا تا هوکایدو بسیار چشمگیر است. بنابراین، اگر بتوان نظامی ایجاد کرد که بر اساس ویژگی‌های هر منطقه به‌طور مستقل ارزیابی و اجرا شود، یکی از چالش‌های آینده، افزودن گزینه‌ها و ابزارهای

جدول ۱۱-۵ ماتریس ترکیب محدودیتهای ارتفاعی و پهنه‌بندی کاربری اراضی

محدودیتها / نظام پهنه بندی کاربری اراضی	درصد تراکم ساختمانی	درصد سطح اشغال	خط مورب عقب نشینی				میزان عقب نشینی دیوار خارجی (متر)	محدودیت ارتفاعی مطلق (متر)	محدودیت سایه اندازی			
			خیابان و معبر		زمین مجاور	شمال زمین			ساختمان های مشمول	ارتفاع سطح اندازه گیری (متر)	ساعات سایه اندازی	
			فاصله اعمال ضابطه	شیب	ارتفاع شروع شیب (متر)	ارتفاع شروع شیب (متر)	شیب				فاصله ۵ تا ۱۰ متر	بیش از ۱۰ متر
ویژه مسکونی کم ارتفاع دسته یک	۵۰	۳۰					۰	۱۰			۳	۲
	۶۰						۱/۰	۱۲			۴	۲/۵
ویژه مسکونی کم ارتفاع دسته دو	۸۰ ۱۰۰ ۱۵۰ ۲۰۰	۴۰ ۵۰ ۶۰	۲۰	۱ طول به ۱/۲۵ ارتفاع		۵	۱/۵		ساختمان های بیش از سه طبقه یا بالای ۷ متر	۱/۵	۵	۳
ویژه مسکونی میان و بلند ارتفاع دسته یک	۱۰۰	۶۰					بدون محدودیت	بدون محدودیت			۳	۲
ویژه مسکونی میان و بلند ارتفاع دسته دو	۱۵۰ ۲۰۰ ۳۰۰		۲۰ ۲۵		۲۰	۱ طول به ۱/۲۵ ارتفاع			بیش از ۱۰ متر	۴	۵	۴ ۳
پهنه مسکونی دسته یک	۲۰۰	۶۰	۲۰			۱۰					۴	۲/۵
پهنه مسکونی دسته دو	۳۰۰		۲۵								۵	۳
پهنه نیمه مسکونی	۴۰۰		۳۰									
پهنه تجاری محلی	۲۰۰ ۳۰۰ ۴۰۰	۸۰	۲۰			بدون محدودیت						
پهنه تجاری	۲۰۰ ۳۰۰ ۴۰۰ ۵۰۰ ۶۰۰ ۷۰۰ ۸۰۰ ۹۰۰ ۱۰۰۰	۸۰	۲۰ ۵ ۲۵ ۳۰ ۳۵	۱ طول به ۱/۵ ارتفاع	۳۱	۱ طول به ۲/۵ ارتفاع	بدون محدودیت	بدون محدودیت	بدون محدودیت			
پهنه نیمه صنعتی پهنه صنعتی	۲۰۰ ۳۰۰ ۴۰۰	۶۰	۲۰ ۲۵ ۳۰						بیش از ۱۰ متر	۴	۵	۴ ۳
پهنه ویژه صنعتی	۲۰۰ ۳۰۰ ۴۰۰	۳۰ ۴۰ ۵۰ ۶۰	۲۰ ۲۵ ۳۰						بدون محدودیت			
مناطق خارج از پهنه بندی	۱۰۰ ۲۰۰ ۳۰۰ ۴۰۰	۵۰ ۶۰ ۷۰	۲۰ ۲۵ ۳۰	۱ طول به ۱/۵ ارتفاع	۳۱	۱ طول به ۲/۵ ارتفاع	بدون محدودیت	بدون محدودیت	بیش از ۱۰ متر	۴	۵	۴ ۳

مساحت زمین
در بعضی از موارد محدودیت وجود دارد
بدون محدودیت
بدون محدودیت
بدون محدودیت
بدون محدودیت
بدون محدودیت
بدون محدودیت



شکل ۷٫۱۱ محدودیت فرم ساختمان در گروه R در نظام پهنه بندی نیویورک ۱۹۸۰

جدید به این نظام خواهد بود.

از حدود سال ۲۰۰۰، هم‌زمان با پیشرفت روند تمرکززدایی (تفویض اختیار به دولت‌های محلی)، اصلاحات قانونی در جهت واگذاری اختیارات بیشتر از دولت مرکزی به شهرداری‌ها و همچنین کاهش برخی مقررات با این اصل که «آنچه را مردم می‌توانند انجام دهند، به خود مردم واگذار کنیم» با جدیت بیشتری دنبال شده است.

با توجه به این روند، انتظار می‌رود دولت‌های محلی بتوانند با بهره‌گیری از اختیارات گسترده‌تر، شهرسازی و توسعه شهری متناسب با ویژگی‌ها و هویت خاص هر منطقه را تحقق بخشند. توانایی گسترش این اختیارات و نحوه تحقق آن، موضوعی است که اکنون مورد توجه و انتظار قرار دارد. در حوزه برنامه‌ریزی شهری، بخش عمده‌ای از اختیارات تصمیم‌گیری به شهرداری‌ها و سایر واحدهای محلی منتقل شده است. همچنین، در زمینه قانون مقررات ساختمان نیز، اگر ضوابط با شرایط و ویژگی‌های هر منطقه هماهنگ شود و الزامات فنی رعایت گردد، امکان آن وجود دارد که مقررات و استانداردهای ساختمانی با استقلال و انعطاف بیشتری به اجرا درآیند. از این‌رو، اکنون شرایطی فراهم شده است که در آن، نظر و دیدگاه ساکنان محلی و توانایی جامعه در ایجاد و هدایت فرآیند شهرسازی بیش از پیش اهمیت پیدا کرده است.

چنین چالش‌هایی در آینده، در کشورهای در حال توسعه که روند شهرنشینی در آن‌ها با سرعت ادامه دارد نیز مطرح خواهد بود. این پرسش که سیاست‌های مدیریت ساخت‌وساز باید چگونه تدوین و اجرا شوند، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. زیرا حتی اگر قوانین نیز کامل باشند، چنانچه با واقعیت‌های جامعه محلی هماهنگ نباشند، ممکن است پیامدهایی همچون گسترش ساخت‌وسازهای غیرمجاز یا ادامه احداث ساختمان‌های نامناسب و فاقد انطباق با ضوابط به وجود آید. بنابراین، ضروری است که قواعد مربوط به توسعه شهری و فعالیت‌های ساختمانی متناسب با شرایط هر منطقه، آگاهی و خواسته‌های شهروندان و همچنین توانمندی‌های اجرایی دستگاه‌های اداری تدوین و به‌درستی اجرا شوند.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

۱۲. شهرسازی ایمن و بازدارنده در برابر سوانح در بافت شهری

۱,۱۲. تامین ایمنی و آرامش

همانطور که به خانه، سرپناه (پناهگاه) نیز گفته می شود و وسیله‌ای برای حفاظت از انسان در مقابل دشمن خارجی و طبیعت است، شهرهایی مانند دژشهرها و قلعه های نیز وجود دارند، که عملکرد دفاع نظامی بیشترین اهمیت را داشته و اطراف شهر را با دیوار محاط کردند. ولی در طول تاریخ شهرها همواره در معرض نیروهای تخریبی بودند. حمله دشمن‌های خارجی، سوانح طبیعی، تغییرات جوی، شیوع طائون و دیگر نیروی‌های خارچی، تعداد بیشماری از شهرها را نابود کرده است. از طرف دیگر شهرها در داخل خودشان هم، حوادث و سوانحی را ایجاد نموده و زمینه گسترش خسارات را افزایش می‌دهند. مثلا، با توسعه شهر، مجاز کردن ساخت و ساز در زمین های سیل گیر ویا دامنه کوهایی که خطر رانش زمین دارند، ایجاد بافت‌های متراکم شهری که خطر آتش سوزی را افزایش می‌دهند و یا افزایش استفاده از ساختمان یا فضاهای زیر زمینی که خطر تجمیع دود، گازهای خطرناک در آنها وجود دارد.

برای افزایش ایمنی لازم است تا سازوکار ایجاد و گسترش سوانح روشن گردد، و سیستم جامع مقابله با سوانح ای با قابلیت مقاومت ایجاد گردد. یکی از اهداف مهم برنامه ریزی شهری نیز، به روز رسانی فضا، محیط و زیرساختها برای تامین امنیت جان، زندگی و اموال شهروندان است تا با آرامش زندگی کنند.

ولی، حفظ ایمنی، نیازمند قدرت دفاع برای حفاظت از خود است تا با پیشبینی خطرات احتمالی بر جان، زندگی و اموال، اقدامات لازم برای پیشگیری، مهار و یا احیاء خسارات وارده صورت گیرد. آگاهی نسبت به ایجاد شرایط پایدار و بدون انقطاع ایمن، منتهی به حفاظت از آرامش (یا امنیت)می شود.

۲,۱۲. سازو کار ایجاد و گسترش سوانح طبیعی

در ارتباط با توضیح پدیده سانحه، تاکااو ساتو در کتاب «تئوری سوانح» (۱۹۷۰) سازوکار سوانح (خسارت) را در قالب الف) زمنیه ب) عامل ضروری و د) عامل گسترش دهنده، توضیح می دهد. مثلا اگر بخواهیم در ارتباط با آتش‌سوزی این عوامل را توضیح دهیم، الف) زمینه آن، «منشأ آتش» عنصر احتراق است. ب) مواد ضروری برای آن وجود مواد قابل اشتعال است. یعنی، برای ایجاد آتش سوزی لازم است تا ماده قابل اشتعال در کنار عصر احتراق باشد تا سانحه آتش سوزی ایجاد شود. آتشی که براثر یک احمال ایجاد شده، خانه‌ای را می‌سوزاند، زمینه آتش سوزی اگر با عامل ضروری آن همراه شود، سانحه شکل می گیرد د) و عامل گسترش دهنده، شرایطی است که گسترش آتش‌سوزی را ممکن می‌سازد. در محدوده‌های متراکم مسکونی اگر تاسیسات آتش‌نشانی مناسبی فرآهم نشده باشد، باعث می‌شود که خسارت تا حد سوختن کل بافت گسترش یابد. عوامل گسترش دهنده در مراحل بعد نیز می‌توانند عمل کنند. مثلا، اگر راه فرار مناسب، یا امکانات کمک رسانی مناسب وجود نداشته باشد، شرایط بازسازی زندگی با تاخیر مواجه شده و خسارات وارده به زندگی اجتماعی باز هم گسترده‌تر می‌شود.

۱ سوانح طبیعی

سوانح زیادی مانند طوفان، باران‌های شدید، برف سنگین، زلزله، آتش‌سوزی جنگل، و غیره، سوانحی که از نظر زمینه ایجادشان به عنوان سوانح طبیعی شناخته می‌شوند. به گونه‌ای هستند که شرایط حفاظت از کوه، آب و میزان آمادگی شهرها می‌تواند عوامل ضروری برای ایجاد خسارت اینگونه سوانح باشند و همچنین متناسب با نحوه پناه‌گیری، کمک‌رسانی و اقدامات تجدید حیات می‌تواند میزان خسارت به صورت پیوسته گسترش یابد.

سوانحی از قبیل سیل، ریزش صخره‌ها و رانش زمین

امروزه انسان‌ها در مکان‌هایی زندگی می کنند، که درگذشته سعی می‌کرد در آنجا های زندگی نکنند از قبیل محدوده‌هایی که خطر آب‌گرفتگی دارند، دامنه‌هایی با شیب زیاد و زمین‌های سست که خطر رانش دارند و مناطق خشک شده از دریا که خطر آب‌گونگی دارند. در اثر اطمینان بیش از حد به فعالیت‌های مقابله با سوانح و زندگی در چنین مناطقی، سوانح زیادی اتفاق افتاده است. اصل بر این است که چنین محدوده‌هایی شناسایی شده و جلوی توسعه پهنه مسکونی در آنها گرفته شود. و اگر لازم است تا حدی مشخص اجازه توسعه داده شود، لازم است تا استاندارد ساخت ساختمان‌ها افزایش یافته، عملیات مقاوم سازی زمین، اصلاح رودخانه، احداث شبکه فاضلاب، دیوار مقاوم، دریاچه جمع آوری آبهای سطحی و دیگر اقدامات لازم برای محدود کردن عوامل ضروری ایجاد سانحه صورت گیرد. ضمن آنکه برای موارد غیرقابل پیشبین نیز سیستم اجتماعی نرم افزاری لازم جهت پیش بینی، اعلام خطر و صدور دستور فرار و دیگر اقدامات لازم نیز در کنار اقدامات سخت افزاری شکل گیرد.

خسارات وارده از زلزله

خسارت وارده از زلزله سال ۱۹۹۵ کوبه، براساس برآورد آتش‌نشانی، بالغ بر ۶۷۰۰ کشته و مفقود الاثر، ۴۵هزار زخمی، ۱۰۵ هزار واحد مسکونی تخریبی یا بسیار صدمه دیده تخمین زده شده است که معادل یک هشتم بودجه کشور ژاپن یعنی حدود ۱۰ تریلیون ین می‌باشد. که از آن میان ۴ تریلیون ین خسارات وارده به بخش عمومی و ۶ تریلیون آن خسارات وارده به بخش خصوصی است. از این رو نیاز به انجام فعالیت‌های پیشگیرانه از قبیل بالابردن ایمنی ساختمانها و زمین، بهینه کردن عملکرد سیستم، نجات انسان‌ها، فرار و کمک بعد از حادثه و دیگر اقدامات مرتبط ضروری است.

۲ سوانح اجتماعی

درمحیطهای شهری متراکم و پیوسته، میزان خسارت به صورت زنجیره‌ای گسترش می‌یابد.

گسترش آتش سوزی در اثر حریق

می‌توان تاریخ شهر را تاریخ آتش سوزی‌های بزرگ نیز دانست. آتش سوزی بزرگ لندن (سال ۱۶۶۶)، سه آتش سوزی توکیو قدیم یا اِدو(۱۷۵۲، ۱۷۷۲، ۱۸۲۹) از معروف‌ترین آنها هستند. روش سنتی مقابله با حریق، در درجه اول «احتیاط از آتش»، و مرحله بعد، «اطفاء حریق» است. ولی در کشوری مانند ژاپن که بافت های متراکم چوبی قابل اشتعال زیادی دارد، احتمال وقوع آتش سوزی بزرگ زیاد است. از این رو در دوره اِدو برای جلوگیری از گسترش آتش سوزی، ۱) بام و دیوار بیرونی ساختمان ها را با سازه های بازدارنده آتش ساختند. ۲) تاسیسات آب پاشی آتش نشانی را فراهم کردند و ۳) فضای های بازدارنده در برابر آتش را در شهرسازی در نظر گرفتند. این تمهیدات در دوره مدرن با ایجاد ساختمان های حریق شکن، محدوده بازدارنده در برابر حریق، تعیین محدوده نسبتا بازدارنده در برابر حریق و احداث محدوده ساختمان های بازدارنده دربرابر سوانح تا به امروز ادامه دارد.

متنانسب با نوع برنامه تجدید حیات بعد از وقوع حادثه، جامعه محلی و منظر شهری را دست خوش تغییرات عمده ای می شوند. در ژاپن، به حوادثی از قبیل زلزله بزرگ کانتو (سال ۱۹۲۳) و خسارات جنگی سوختن شهرهای بزرگ براثر حملات هوایی ایالات متحده آمریکا (سال ۱۹۴۴ تا ۴۵)، آتش سوزی شهر ساکاتا در اثر آتش سوزی جنگل (۱۹۷۶) و دیگر موارد، در برنامه ریزی های انجام شده برای تجدید حیات شهرهای کاملا سوخته، این سوانح را موقعیتی در جهت مدرن کردن بافت قدیمی شهرها دیده، خیابان های عریض، ایجاد پهنه های مسکونی و شهری اصولی، ایجاد پارک و غیره در نظر گرفته شد و در مقابل، بافتها و مناظر شهری تاریخی زیادی از بین رفت.

ایجاد فضا های بسته و مسیرهای پیچ در پیچ

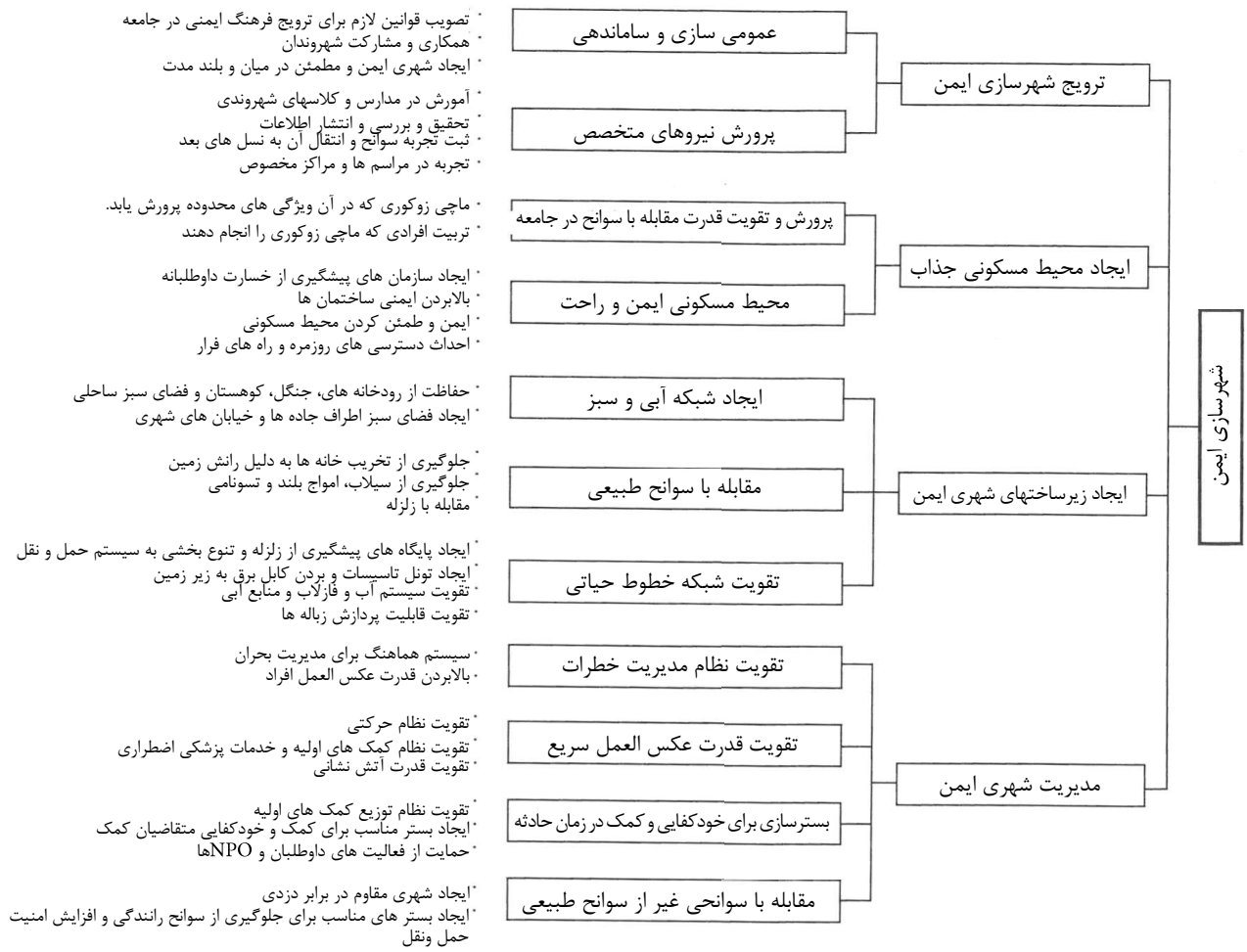
ساختمان‌های بزرگ چند عملکردی ویا فضای‌های شهری زیرزمینی، می‌توانند به سادگی یک حادثه کوچک را تبدیل به یک سانحه بزرگ کنند. انباشت، گود، حرارت و گازهای سمی، باعث ایجاد انفجار در یک فضای بسته می‌گردند و یا با عدم تشخیص جهت، ممکن است افراد مسیر خود را به مانند گیرکردن در یک مسیر پیچ در پیچ گم کنند. و در مکان‌هایی که تجمع زیادی دارد، پناه گرفتن افراد زیاد ممکن است ایجاد وحشت کرده، خسارات را افزایش دهد. از این رو یکی از شرایط پایه‌ای یک سیستم مترقی، مقابله با سوانح و اطلاع رسانی جهت پناه گیری، خلق فضایی خوانا (legibility) و با وسعت مناسب (redundancy) است، تا محیط مناسب جهت هدایت آسان پناه جویان فراهم گردد.

سانحه انفجار

با توجه به اینکه در مراکز صنعتی که مواد محترقه و خطرناک زیادی را انبار می‌کنند، احتمال حادثه وجود دارد و اگر در مجاور پهنه‌های مسکونی باشند موجب خسارت به این پهنه‌ها نیز می‌گردند. لازم است در برنامه‌ریزی کاربری اراضی محدودیت مکان‌یابی و یا حریم مناسب برای این گونه صنایع در نظر گرفته شود.هرچند در سال‌های اخیرآلودگی ناشی از انتشار تشعشعات رادیواکتیو در اثر بروز حوادث در نیروگاه‌های مرتبط با انرژی اتمی و جنگ یا تروریزم، شهرها را تهدید می‌کند که اقدامات لازم برای مقابله با این خطرات از توانایی برنامه‌ریزی شهری به تنهایی خارج است.

سوانح مرتبط با حمل و نقل

تصادف خودروها در خیابان هم بسیار مهم است ولی خصوصا برای کم کردن صدمات عابرین پیاده و دوچرخه‌سواران لازم است تا در هر محله، وضعیت محیط حمل و نقلی بررسی گردد. شکل خیابان‌ها اصلاح شده، زیرساخت‌های لازم برای ایمنی حمل و نقل، و ایمنی محله فراهم گردد، ضمن آنکه، لازم است محدودیت سرعت وسایل نقلیه، ورود وسایل نقلیه بزرگ، پارک حاشیه‌ای، و دیگر محدودیت‌های ترافیکی نیز در نظر گرفته شود. در ارتباط با ایمنی عابرپیاده یا دوچرخه سواران به خصوص کودکان که هنوز قدرت تشخیص خطر کافی ندارند و یا سالمندان و دیگر معلولان که قدرت تشخیص و عکس العمل کافی ندارند نیز لازم است تا بررسی محیطی کافی جهت فراهم کردن امکان زندگی راحت و ایمن انجام شود.



شکل ۱,۱۲ نظام شهرسازی ایمن (منبع: رویکرد شهرسازی ایمن شهرداری کوبه) سال ۱۹۹۶

۱۲.۳ مبانی نظری برنامه‌ریزی مدیریت بحران

شهرداری‌ها و سایر نهادهای محلی موظف‌اند برای آمادگی در برابر سوانح طبیعی همچون سیل، آتش‌سوزی، زلزله و انواع دیگر حوادث، «برنامه مدیریت بحران» را تدوین کنند. این برنامه، نظام بسیج نیروها و سازماندهی اقدامات مربوط به مدیریت ایمنی، واکنش اضطراری، عملیات امداد و نجات و پشتیبانی را مشخص می‌کند. برنامه‌ریزی شهری نیز باید در هماهنگی با این برنامه‌ها، ایمنی فضایی و محیطی مناطق شهری و سکونتگاه‌ها را ارتقا داده و زیرساخت‌های حیاتی را که در شرایط اضطراری پایه بقا و تداوم زندگی مردم هستند، مقاوم و تاب‌آور سازد (شکل ۱.۱۲).

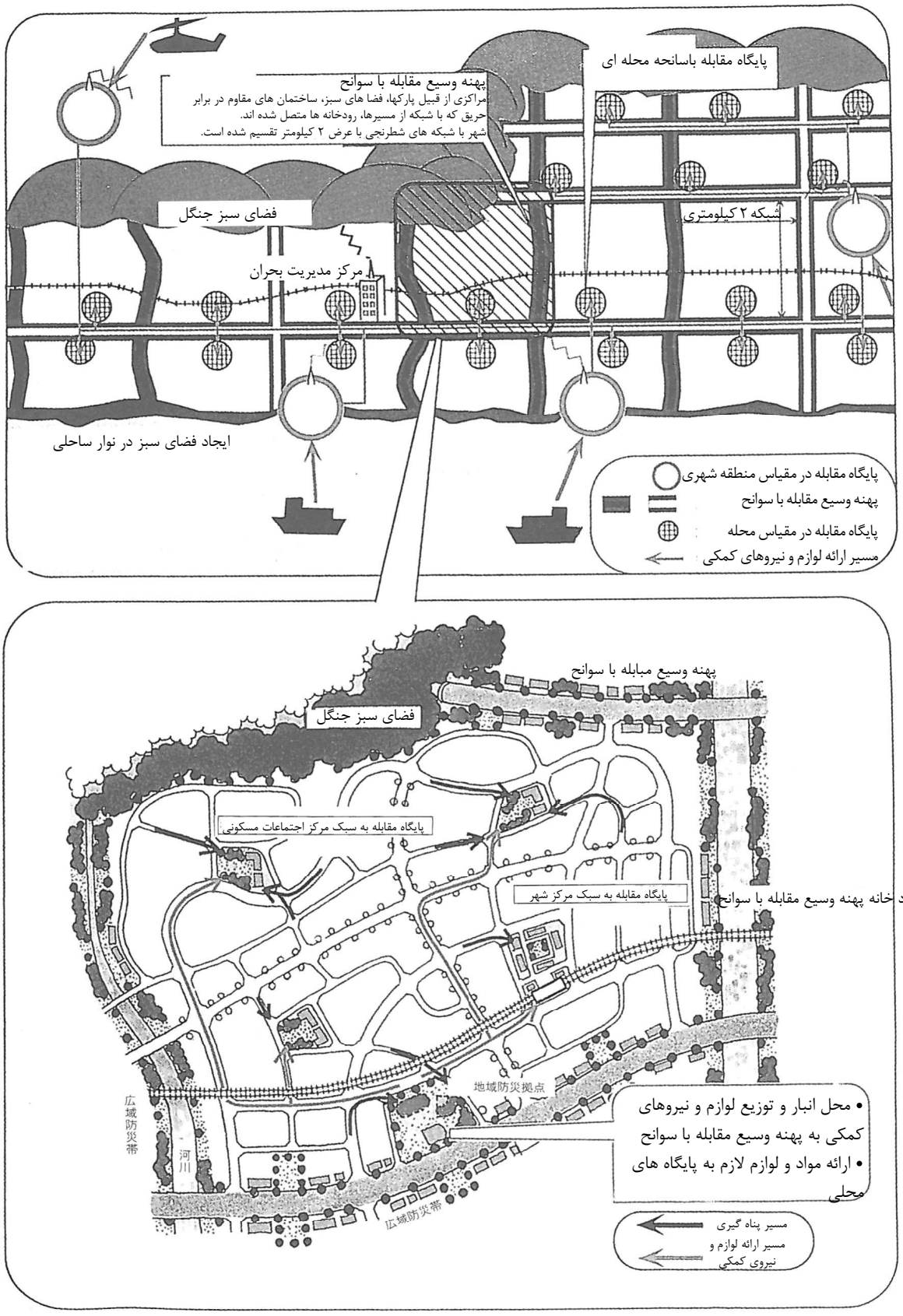
۱ پیش‌بینی خطرات ناشی از سوانح طبیعی

سوانح معمولاً به‌صورت ناگهانی رخ می‌دهند و اشکال و ابعاد گوناگونی دارند؛ ازاین‌رو، برای تدوین راهکارهای مقابله، لازم است الگوی وقوع حادثه و روند گسترش خسارت از پیش پیش‌بینی شود. برای نمونه، در مورد زلزله، ابتدا برآوردهایی درباره توزیع مکانی، بزرگی و احتمال وقوع زمین‌لرزه به‌عنوان عامل اصلی حادثه انجام می‌شود.

سپس، با در نظر گرفتن عواملی مانند سستی یا استحکام زمین، مقاومت ساختمان‌ها و تأسیسات، احتمال فروریختن آن‌ها، خطر وقوع آتش‌سوزی و گسترش حریق تحت شرایط مختلف فصلی و زمانی، میزان تلفات انسانی، و دشواری تخلیه و فرار ساکنان، مدلی از گسترش خسارت تهیه شده و بر اساس آن سناریوهای احتمالی مدیریت بحران ترسیم می‌شود.

۲ تعیین اهداف اقدامات مدیریت بحران شهری

از نظر اصولی، هدف آن است که شهر بتواند در برابر هر نوع حادثه و سانحه طبیعی آمادگی کامل داشته باشد. با این حال، از آنجا که جلوگیری کامل از وقوع همه بلایا ممکن نیست، لازم است اقداماتی برای کاهش خسارات (کاهش مخاطرات یا کاهش اثرات بحران؛) انجام شود. همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، اساس اقدامات ایمنی و مدیریت بحران، مهار زنجیره وقوع و گسترش خسارت در هر یک از مراحل آن است. با این حال، تعیین دقیق شکل و مقیاس سوانحی که باید مبنای برنامه‌ریزی قرار گیرند، کار آسانی نیست. بنابراین، مطلوب آن است که اهداف برنامه بر پایه سناریوهای انعطاف‌پذیر و با در نظر گرفتن حاشیه‌ای از اطمینان تدوین شوند. از سوی دیگر، محدودیت‌های اقتصادی، اجتماعی و مالی موجب می‌شود



شکل ۲,۱۲ نقشه مفهومی، پهنه های ایمن در مقابله با سوانح و پایگاه های مقابله با سوانح

که تهیه چنین برنامه‌هایی چندان ساده نباشد. به همین دلیل، معمولاً اجرای برنامه‌های کوتاه‌مدت که فوری و دارای اثربخشی سریع هستند، همزمان با برنامه‌های بلندمدت مانند توسعه و تقویت زیرساخت‌های شهری دنبال می‌شود.

این برنامه‌ها همچنین باید تقسیم وظایف و همکاری میان شهروندان، فعالان اقتصادی و بنگاه‌ها، دستگاه‌های اجرایی و سازمان‌های داوطلبانه را نیز دربر گیرند تا نظامی هماهنگ و کارآمد برای مدیریت بحران شکل گیرد.

۳ برنامه‌های مدیریت و مقابله با سوانح طبیعی

وقتی از مدیریت سوانح طبیعی سخن به میان می‌آید، معمولاً توجه‌ها به امدادرسانی و بازسازی پس از وقوع حادثه معطوف می‌شود؛ اما در برنامه‌ریزی شهری، آنچه اهمیت بیشتری دارد ایجاد شهر مقاوم در برابر بلایا پیش از وقوع حادثه، یعنی اقدامات پیشگیرانه است. این اقدامات از گسترش خسارات جلوگیری کرده و فرآیند بازسازی و حتی نوسازی و احیای شهر پس از سانحه را آسان‌تر می‌کنند.

اقدامات هنگام وقوع حادثه

برای مقابله با ویژگی‌های سوانح، از جمله ناگهانی بودن، گستردگی جغرافیایی و پیچیدگی آن‌ها، لازم است نظام ارتباطات و اطلاع‌رسانی و همچنین سازمان‌های مدیریت بحران همواره در آمادگی کامل باشند. برنامه‌های مربوط به نجات، امدادرسانی، تخلیه اضطراری و حمایت از آسیب‌دیدگان از جمله اقداماتی هستند که باید به‌صورت بلادرنگ (Real-time) و با فوریت اجرا شوند.

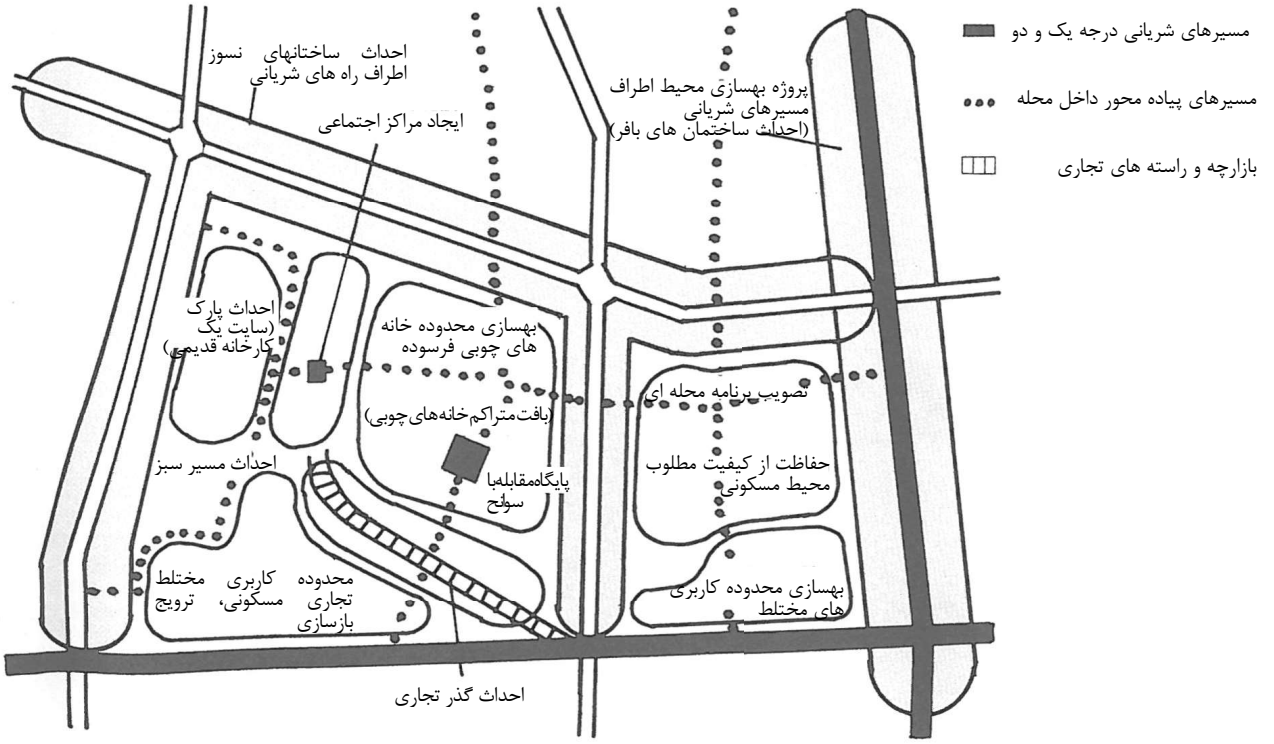
علاوه بر این، مدیریت بحران باید از فعالیت‌های اولیه برای بازگرداندن شرایط به وضعیت عادی، به سمت تدوین برنامه‌های بلندمدت بازسازی و احیای شهر حرکت کند. از این‌رو، لازم است دستورالعمل‌های عملیاتی، نظام‌های ارتباطی و تصمیم‌گیری، و برنامه‌های سازمان‌یافته اجرایی به گونه‌ای طراحی شوند که بتوانند متناسب با نیازهای متغیر هر مرحله زمانی عمل کنند.

برای آمادگی در برابر «شرایط واقعی بحران»، انجام فعالیت‌های مستمر مانند ارتقای آگاهی عمومی، آموزش، مانورهای امدادی و نگهداری تجهیزات اهمیت فراوانی دارد. همچنین شایان توجه است که گروه‌های آتش‌نشانی داوطلب، گروه‌های کنترل سیلاب و سازمان‌های داوطلب مدیریت بحران که در سال‌های اخیر در سطح محلات شکل گرفته‌اند، به یکی از ارکان اصلی همبستگی و مشارکت اجتماعی در جوامع محلی تبدیل شده‌اند.

اقدامات پیشگیرانه

در حوزه پیشگیری، اقداماتی از این قبیل انجام می‌شود:

مقاوم‌سازی مناطق شهری و تأسیسات شهری در برابر آتش‌سوزی و زلزله؛ توسعه نظام‌مند خیابان‌ها، پارک‌ها، مسیرهای تخلیه اضطراری، پناهگاه‌ها و مراکز مدیریت بحران؛ ایجاد شبکه‌های چندگانه و پشتیبان برای تأمین آب و حمل‌ونقل؛ در مقیاس خرد، انجام ارزیابی فنی ساختمان‌ها، حمایت از تعمیر و مقاوم‌سازی آن‌ها و ارائه کمک‌های مالی برای ارتقای ایمنی منازل و ساختمان‌ها؛ الزام ساختمان‌های عمومی مانند مدارس، بیمارستان‌ها و مراکز اجتماعی به رعایت استانداردهای مقاومت لرزه‌ای. نهادینه‌سازی مدیریت بحران در زندگی روزمره شهروندان با استفاده روزمره از خیابان‌ها، کارخانه‌ها،



شکل ۳،۱۲ دیاگرامی از محدوده زیست ایمن در برابر سوانح طبیعی (توکیو، سال ۱۹۹۴)

پارک‌ها و سایر فضاها و تأسیسات عمومی، شناخت مناسبی از محیط شهری به دست می‌آورند و در شرایط غیرعادی و بحرانی نیز می‌توانند به‌درستی و مؤثر عمل کنند. از این‌رو، لازم است راحتی و لذت بخشی محیط شهری برای شهروندان (Amenity) با ایمنی و امنیت (Security) به‌صورت یکپارچه و هماهنگ مورد توجه قرار گیرد.

۴ به سوی یکپارچه‌سازی توسعه فضای شهری

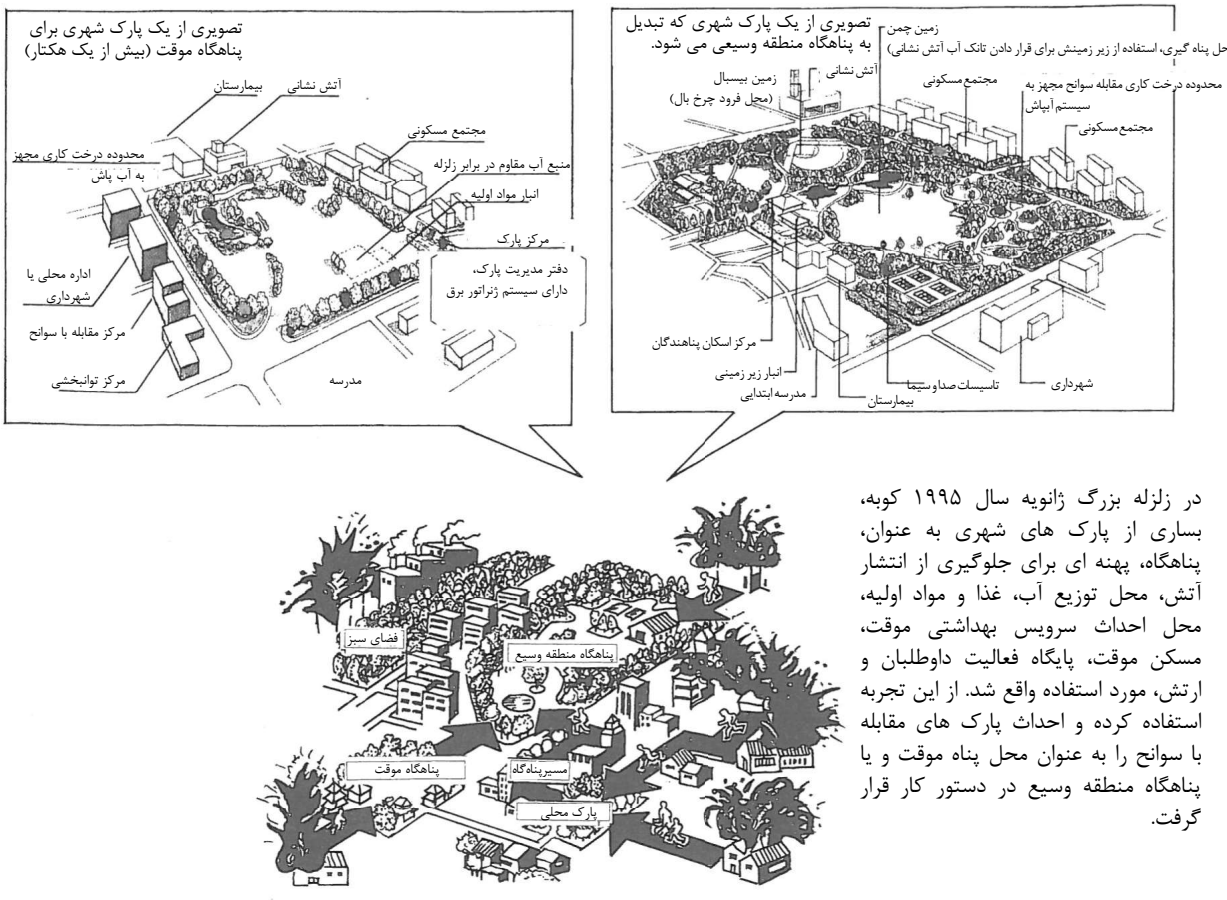
یکپارچه‌سازی اقدامات مختلف، از جمله بهبود محیط‌های مسکونی، نوسازی مراکز و خیابان‌های تجاری و مقاوم‌سازی آن‌ها در برابر آتش‌سوزی، اصلاح و سامان‌دهی رودخانه‌ها همراه با احداث و تجهیز زمین‌های ورزشی، و نیز توسعه پارک‌ها، سالن‌های ورزشی و مراکز مدیریت بحران، رویکردی مؤثر در برنامه‌ریزی شهری به شمار می‌آید.

پس از وقوع زمین‌لرزه بزرگ کوبه در ۱۷ ژانویه ۱۹۹۵، بسیاری از مدارس و پارک‌های شهری به‌عنوان پناهگاه‌های اضطراری، فضاهای جلوگیری از گسترش آتش‌سوزی، مراکز توزیع آب، مواد غذایی و اقلام امدادی، محل استقرار سرویس‌های بهداشتی موقت، سایت‌های اسکان موقت، و همچنین پایگاه‌های فعالیت داوطلبان و ارتش دفاعی ژاپن مورد استفاده قرار گرفتند.
بر پایه این تجربه، در طرح بازسازی پس از زلزله «فینیکس» استان هیوگو (Hyogo Phoenix Reconstruction Plan)، ایجاد کمربندهای گسترده دفاع شهری در امتداد محور شرقی،غربی شهر، از رشته‌کوه‌ها تا نواحی ساحلی، پیش‌بینی شده است. افزون بر این، این طرح برای هر منطقه، ایجاد محله‌های ایمن و مقاوم در برابر سوانح طبیعی را با برخورداری از پایگاه‌های مدیریت بحران در مقیاس محله (جامعه محلی) در نظر گرفته است (شکل ۲،۱۲).

۱۲،۴
شهرسازی ایمن در برابر سوانح طبیعی

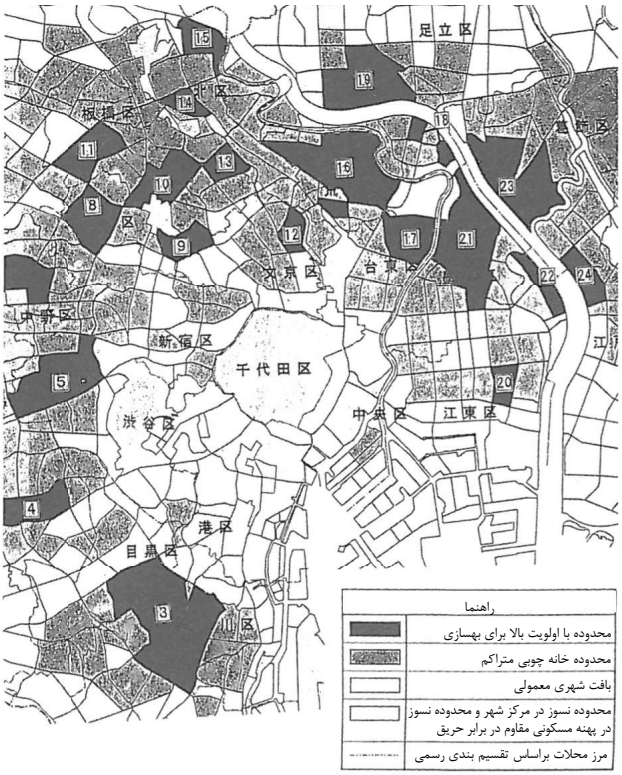
در صورت وقوع یک زلزله بزرگ، سازوکارهایی بالقوه وجود دارند که می‌توانند به‌صورت زنجیره‌ای موجب گسترش یک فاجعه گسترده شهری شوند؛ از جمله تخریب ساختمان‌ها، بروز هم‌زمان آتش‌سوزی‌های متعدد و گسترش آن‌ها، سونامی، فروریزش اراضی مسکونی، قطع مسیرهای تخلیه و امدادرسانی، فلج شدن شبکه‌های حمل‌ونقل و ارتباطات، و حتی سیلاب‌های ناشی از تخریب سدها و خاکریزها. به همین دلیل، در تدوین طرح‌های مدیریت بحران در مقیاس شهر، بزرگترین زلزله قابل تصور برای هر منطقه معیار طراحی قرار می‌گیرد.

۱ محدوده زیستِ ایمن در برابر سوانح طبیعی



در زلزله بزرگ ژانویه سال ۱۹۹۵ کوبه، بسیاری از پارک های شهری به عنوان، پناهگاه، پهنه ای برای جلوگیری از انتشار آتش، محل توزیع آب، غذا و مواد اولیه، محل احداث سرویس بهداشتی موقت، مسکن موقت، پایگاه فعالیت داوطلبان و ارتش، مورد استفاده واقع شد. از این تجربه استفاده کرده و احداث پارک های مقابله با سوانح را به عنوان محل پناه موقت و یا پناهگاه منطقه وسیع در دستور کار قرار گرفت.

شکل ۴،۱۲ تصویر پارکهای مقابله با سوانح (جزوه شهرسازی وزارت ساختمان، ۱۹۹۶)

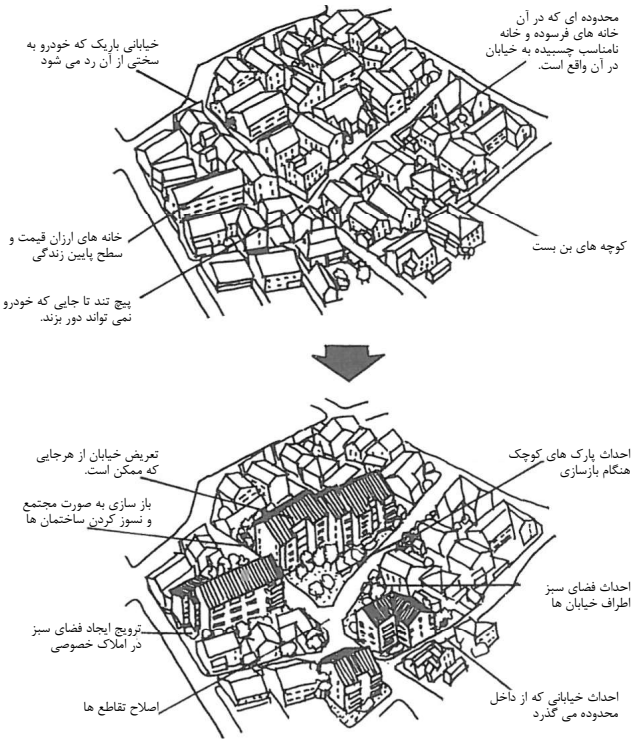


شکل ۵،۱۲ محدوده های زندگی پیشگیری شده در مقابل سوانح (توکیو، سال ۱۹۹۶)

در شهرهایی که همچون بسیاری از شهرهای ژاپن، بافت‌های متراکم و پیوسته چوبی دارند، آتش‌سوزی‌های ناشی از زلزله بزرگ می‌توانند به‌طور هم‌زمان در نقاط مختلف آغاز شده، گسترش یابند و بادهای داغ و سوزان ایجاد کنند. هنگامی که توان نیروهای آتش‌نشانی برای مقابله با این وضعیت کافی نباشد، وجود مسیرها و مکان‌های امن برای تخلیه اضطراری ضروری می‌شود. افزون بر این، با توجه به سرعت حرکت و محدودیت مسافت قابل پیمایش کودکان، سالمندان و افراد بیمار یا ناتوان، برای ایجاد شهری امن و قابل سکونت لازم است که واحدهای منطقه‌ای مشخصی تعریف شوند. از طریق احداث راه‌ها، پارک‌ها، رودخانه‌ها و خطوط ساحلی و همچنین مقاوم‌سازی نوارهای پیرامون آن‌ها در برابر آتش، کمربندهای قطع‌کننده گسترش حریق ایجاد می‌شود. محدوده‌ای در ابعاد تقریبی حوزه یک مدرسه ابتدایی یا راهنمایی که به‌وسیله این کمربندها احاطه شده باشد، «محدوده زیستِ ایمن در برابر سوانح طبیعی» نامیده می‌شود. در داخل این محدوده، بوستان‌ها و میدان‌های امنی برای پناه‌گیری و تخلیه اضطراری پیش‌بینی می‌شود (بر اساس استاندارد شهر توکیو، مساحت هر محدوده باید حداقل یک هکتار باشد) (شکل‌های ۳،۱۲ و ۴،۱۲). همچنین این فضاها در مجاورت تأسیسات عمومی‌ای قرار می‌گیرند که در زمان وقوع بحران به‌عنوان مرکز مدیریت بحران، تخلیه و امدادرسانی عمل خواهند کرد.

۲ مقاوم‌سازی در برابر حریق در امتداد مسیرهای فرار

برای تضمین فرار ایمن ساکنان در داخل محدوده‌های مسکونی، لازم



شکل (A)۶،۱۲ تصویر مناطق متراکم خانه های چوبی (منبع: طرح جامع منطقه ناکانو، سال ۱۹۹۴)



شکل (B)۶،۱۲ تعریض معابر با احداث مجتمع های مسکونی

است ساختمان‌های واقع در امتداد مسیرهای فرار و اطراف محل‌های پناه‌گیری در برابر آتش مقاوم‌سازی شوند.

مناطق حفاظت‌شده در برابر حریق و مناطق نیمه‌حفاظت‌شده

هدف این است که حتی در صورت وقوع آتش‌سوزی، آتش به ساختمان‌های مجاور سرایت نکند. برای تحقق این هدف، ضروری است ساختمان‌ها با سازه‌ها و مصالح غیرقابل اشتعال ساخته شوند.یکی از روش‌های مقاوم‌سازی، تعیین محدوده به‌عنوان پهنه حفاظت‌شده در برابر آتش یا پهنه نیمه‌حفاظت‌شده در برابر آتش است. در این پهنه‌ها، مقررات ساختمانی، استفاده از سازه‌ها، دیوارهای خارجی، پوشش‌های داخلی و سایر اجزای مقاوم در برابر آتش (مشخصات ساختمانی ایمن در برابر حریق) را الزامی می‌کند.

از آنجا که در بسیاری از مناطق شهری ژاپن ساختمان‌های چوبی فراوان‌اند، معمولاً محدوده‌ها به‌عنوان منطقه نیمه‌حفاظت‌شده تعیین می‌شوند و استفاده از نماهایی مانند اندود ملات و سایر مصالح دیرسوز (مشخصات نیمه‌مقاوم در برابر آتش) اجباری است.

با این حال، ایجاد یک نوار پیوسته جلوگیری از گسترش آتش تنها از طریق نوسازی تک‌تک ساختمان‌ها کار آسانی نیست. افزون بر این، حتی ساختمان‌هایی که با استانداردهای مناطق نیمه‌حفاظت‌شده مطابقت دارند نیز ممکن است در هنگام زلزله‌های بزرگ، بر اثر جدا شدن سفال‌های بام یا پوشش خارجی ساختمان، در معرض سرایت آتش قرار گیرند؛ یعنی هم‌زمان چندین نوع حادثه رخ دهد.

ایجاد بلوک‌های شهری مقاوم در برابر حوادث

در مناطقی که ایجاد سریع نوارهای حفاظتی برای جلوگیری از گسترش آتش و تأمین مسیرهای تخلیه ضروری است، برخی از شهرداری‌ها با تعیین بلوک‌های مشخص و پرداخت یارانه ساختمانی، نوسازی انفرادی یا مشارکتی ساختمان‌ها را برای ایجاد مجموعه‌ای پیوسته از ساختمان‌های مقاوم در برابر آتش تشویق می‌کنند. روش دیگر، ایجاد بلوک‌های شهری مقاوم در برابر سوانح است؛ به این صورت که نوسازی خیابان‌های تجاری خطی با توسعه مجدد آن‌ها به ساختمان‌های میان‌مرتبه و بلندمرتبه مقاوم در برابر آتش، به‌صورت یکپارچه انجام می‌شود.

۳ اقدامات پیشگیری از حوادث در بافت‌های متراکم چوبی

مشکلات بلوک‌های شهری

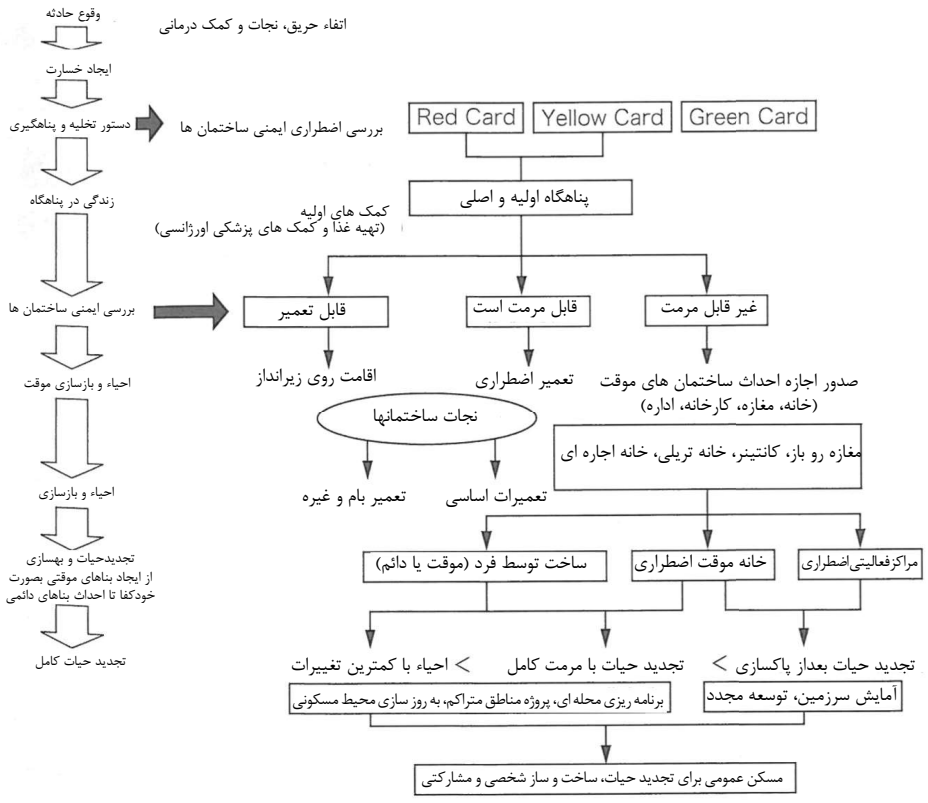
در خانه‌های ردیفی قدیمی و آپارتمان‌های چوبی، دیوارهای جداکننده میان واحدها اغلب از مقاومت کافی برخوردار نیستند؛ بنابراین اگر در یکی از واحدها آتش‌سوزی رخ دهد، آتش به‌سرعت به واحدهای مجاور سرایت می‌کند. همچنین در بلوک‌هایی که خانه‌های کوچک به‌صورت فشرده ساخته شده‌اند و عرض خیابان‌ها و کوچه‌ها کمتر از ۴ متر است، پیش‌بینی می‌شود که در هنگام زلزله، ساختمان‌های دو سوی خیابان فرو بریزند و مسیرها را مسدود کنند؛ در نتیجه عملیات تخلیه، امدادرسانی و اطفای حریق با دشواری فراوان روبه‌رو خواهد شد.

اقدامات اضطراری

در میان ساکنان محله‌های متراکم، از گذشته این باور وجود داشته است که جلوگیری از وقوع آتش‌سوزی یک مسئولیت همگانی است. علاوه بر توصیه‌هایی مانند «مراقب آتش باشید» و گشت‌های شبانه، امکاناتی همچون منابع آب ویژه اطفای حریق و گروه‌های داوطلب آتش‌نشانی نیز به‌عنوان سازوکارهای محلی مدیریت بحران وجود داشت. امروزه نیز مهم‌ترین اصل آن است که مردم در شرایط اضطراری بتوانند به‌سرعت فرار کنند. ازاین‌رو، ایجاد سامانه‌های هشدار، تهیه نقشه‌های تخلیه برای افراد دارای معلولیت و سالمندان زمین‌گیر توسط جامعه محلی و سازمان آتش‌نشانی، و برگزاری مانورهای آموزشی، از جمله اقداماتی است که اهمیت همکاری مستمر جامعه محلی را نشان می‌دهد.

بهسازی محیط سکونت

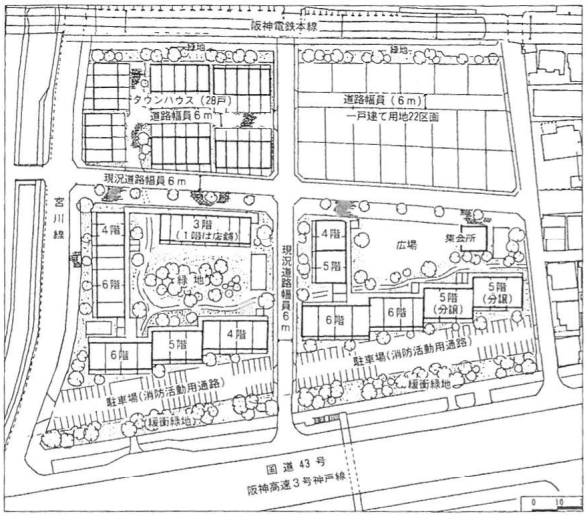
اساسی‌ترین راهکار، بازسازی مشارکتی خانه‌های متراکم و اجرای پروژه‌های کوچک‌مقیاس توسعه مجدد محله‌های مسکونی است؛ به‌گونه‌ای که هم‌زمان خیابان‌های محلی، میدانچه‌های کوچک و ساختمان‌های مقاوم در برابر آتش ایجاد شوند و در نتیجه، هم ایمنی در برابر حوادث و هم کیفیت محیط زندگی به‌طور یکپارچه ارتقا یابد. در مناطقی که میزان خطر بیشتر است، بهسازی محیط سکونت و نوسازی مشارکتی ساختمان‌ها باید به‌صورت برنامه‌ریزی‌شده و در اولویت اجرا شود (شکل‌های ۵.۱۲ و ۶.۱۲ (A) و (B)). فضاهای باز کوچکی که بدین ترتیب برای افزایش ایمنی ایجاد می‌شوند، در زندگی روزمره به مسیرهای پیاده‌روی دلپذیر، گذرگاه‌های سبز و میدان‌های عمومی تبدیل می‌شوند. استفاده روزانه ساکنان از این فضاهای ایمن باعث می‌شود که در شرایط اضطراری نیز بتوانند به‌درستی و با آمادگی بیشتر عمل کنند.



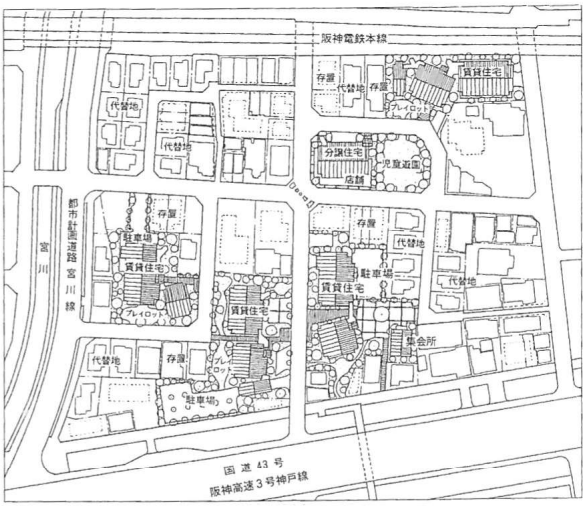
شکل ۷,۱۲(A) نقشه فرآیند تجدید حیات شهر
(منبع: جزوه تجدید حیات منطقه سومیدا در توکیو، سال ۲۰۰۴)

۴ تقویت شریان‌های حیاتی

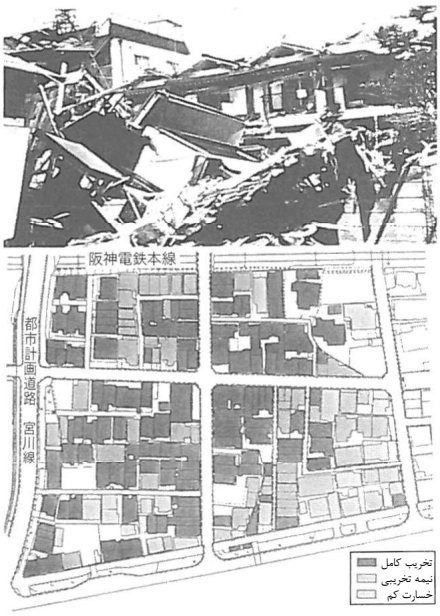
برای مدیریت شرایط اضطراری، لازم است مسیرهای تخلیه ایمن تأمین شده و خیابان‌ها به گونه‌ای طراحی و تجهیز شوند که عبور خودروهای امدادی، آتش‌نشانی و نجات را تضمین کنند. همچنین باید این احتمال را نیز



(A) برنامه پیشنهادی شهرداری
پیشنهادی مبتنی بر تخریب ساختمان های موجود و توسعه مجدد. در برنامه اولیه ماه می، پیشنهاد شده بود که مجتمع های مسکونی فروشی و مجتمع های مسکونی عمومی همه ۷ تا ۸ طبقه و در چهار برج ساخته شوند ولی در پیشنهاد ماه جولای در مجتمع های فروشی، واحدهای دارای تراس و واحدهای ویلایی و کم ارتفاع نیز پیشبینی شد. ولی خانوارهایی که ساختمانشان تخریب نشده بود، مخالف تخریب کل محدوده بودند. در نزدیک مسیر شریانی درجه یک خیابان شماره ۴۳، برای جلوگیری از آلودگی، فضای سبز و پارکینگ در نظر گرفته شد.



(B) برنامه پیشنهادی دوم (دسامبر ۱۹۹۵)
برنامه ای که نظر شورای ماچیزوکوری شهروندان و گروه مشاور داوطلب در آن منعکس شده است. در آن بنا های موجود، زمین هایی که بنا بازسازی می شود، زمین احداث خانه های عمومی با جزئیات مشخص شده است.



مساحت محدوده ۲,۳ هکتار، جمعیت ۵۵۴ نفر، تعداد خانوار ۲۶۱ خانوار، محله متراکم خانه های چوبی، تعداد خانه ۲۲۴ خانه، تخریب کامل: ۶۲ درصد، نیمه تخریبی: ۲۷ درصد،

(C) برنامه مصوب تجدید حیات محیط مسکونی (جوئن ۱۹۹۷)
خانه ها یا بلوک هایی که کاملا تخریب نشدند، شمانگونه باقی ماندند و با بازسازی بعضی از خانه ها، سرتاسر محدوده مرمت شد. و با جانمایی دقیق مسیر سبز و پارک، و استفاده از مقیاس انسانی در طراحی، محیطی اجتماعی و با کیفیت ایجاد گردید.



خانه های تجدید حیات شده متناسب با منظر شهری گذشته

شکل۸,۱۲ یک مثال از فرآیند ماچیزوکوری حیات مجدد : شهر آشیا « محله واکامیا: ماچیزوکوری به منظور تقویت جامعه محلی، ایمن و راحت» سال ۲۰۰۱

در نظر گرفت که هنگام وقوع سوانح طبیعی، ریزش ساختمان‌های حاشیه خیابان یا سقوط تیرهای برق موجب انسداد مسیرهای عبور شود.شبکه‌های آب، برق و ارتباطات و مخابرات از مهم‌ترین شریان‌های حیاتی برای تداوم زندگی هستند؛ ازاین‌رو باید به‌گونه‌ای طراحی و اجرا شوند که در برابر زلزله‌های بزرگ مقاومت کافی داشته باشند. علاوه بر این، لازم است این شبکه‌ها دارای قابلیت افزونگی (Redundancy) باشند؛ به این معنا که اگر بخشی از شبکه آسیب ببیند، خدمات از طریق مسیرهای دیگر، همانند یک شبکه مشبک، ادامه یابد. در زمینه تأمین آب نیز، علاوه بر شبکه لوله‌کشی شهری، پیش‌بینی استفاده هم‌زمان از چاه‌ها، آب رودخانه‌ها و مخازن ذخیره آب مقاوم در برابر زلزله، اطمینان بیشتری برای تأمین آب در شرایط بحران فراهم می‌کند.

۵ حمایت از بازگشت سریع به زندگی عادی

مهم‌ترین هدف برنامه‌ریزی و توسعه شهری با رویکرد کاهش خطرپذیری، حفاظت از جان و مال مردم در برابر زلزله و آتش‌سوزی‌های گسترده است. با این حال، اگر آسیب‌دیدگان پس از وقوع حادثه برای مدت طولانی ناچار به زندگی در پناهگاه‌ها یا سکونتگاه‌های موقت و در شرایط نامناسب باشند، یا چشم‌انداز روشنی برای بازسازی زندگی خود نداشته باشند، فشارهای روحی و روانی افزایش یافته و پیامدهای فاجعه عمیق‌تر و گسترده‌تر خواهد شد. ازاین‌رو، لازم است تدابیری اتخاذ شود تا زندگی شهروندان در کوتاه‌ترین زمان ممکن به وضعیت عادی بازگردد.

در مرحله اسکان اضطراری، علاوه بر فراهم کردن شرایط مناسب برای زندگی در مراکز اسکان، در آغاز دوره بازسازی نیز باید از افرادی که خانه‌هایشان تنها آسیب جزئی دیده است حمایت شود تا هرچه سریع‌تر بتوانند به منازل خود بازگردند. در زلزله بزرگ کوبه تجربه شد که بسیاری از خانه‌ها، هرچند در وضعیت خطرناک قرار داشتند، با انجام تعمیرات اضطراری قابل سکونت بودند؛ اما به دلیل نبود نظام مناسب برای حمایت از این تعمیرات، این ساختمان‌ها تخریب شدند و در نتیجه وابستگی مردم به واحدهای مسکونی موقت به‌طور چشمگیری افزایش یافت. هم‌زمان باید سازوکاری فراهم شود تا افرادی که خانه‌های خود را از دست داده‌اند، در سریع‌ترین زمان ممکن به واحدهای مسکونی موقت منتقل شوند. در این فرایند نیز تا حد امکان باید امکان اسکان آنان در نزدیکی محل سکونت پیشینشان فراهم شود تا روابط اجتماعی، شبکه‌های همسایگی و سازمان فضایی جامعه محلی پیش از حادثه تا حد امکان حفظ گردد؛ زیرا تداوم این پیوندهای اجتماعی، یکی از مهم‌ترین عوامل در بازسازی و احیای جامعه با اتکا به همیاری متقابل به شمار می‌رود.

۶ شهروندان و آگاهی نسبت به مدیریت بحران

در چند روز نخست پس از وقوع یک فاجعه، برای نجات جان انسان‌ها و مهار اولیه آتش‌سوزی‌ها، قابل‌اعتمادترین نیرو، توان جمعی شهروندان است که از همکاری تک‌تک افراد جامعه شکل می‌گیرد. این آگاهی که «محله و شهر خود را خودمان حفاظت می‌کنیم»، از این نگرش سرچشمه می‌گیرد که «محله و شهر خود را خودمان می‌سازیم»؛ نگرشی که باید در زندگی روزمره وجود داشته باشد و در عمل نیز تحقق یابد.

شناخت محل پناهگاه‌های امن و تجهیزات امدادی در منطقه، بهره‌گیری انعطاف‌پذیر از منابع محلی مانند چاه‌ها و رودخانه‌ها، و همچنین پیوندهای اجتماعی درون جامعه محلی، همگی در شرایط اضطراری به نیرویی بزرگ تبدیل می‌شوند که از آن با عنوان توانمندی مدیریت بحران محلی یاد می‌شود. بی‌تردید اتخاذ تدابیر مناسب پیشگیری از حوادث در زندگی روزمره اهمیت فراوانی دارد؛ اما در برابر بلایای عظیمی که فراتر از تصور هستند، نمی‌توان برای همه وضعیت‌ها دستورالعمل و راهنمای از پیش تعیین‌شده تهیه کرد. در نهایت، آنچه تعیین‌کننده خواهد بود، تجربه، شناخت و خلاقیتی است که شهروندان از طریق مشارکت مستمر در توسعه و اداره شهر خود به دست آورده‌اند. همچنین، حتی اگر شخصی خود مستقیماً آسیب‌دیده نباشد، باید سوانح طبیعی بزرگ را مسئله‌ای مربوط به همه مردم کشور بداند. بازسازی مناطق آسیب‌دیده بدون مشارکت گسترده جامعه امکان‌پذیر نیست؛ ازاین‌رو ادامه حمایت‌ها در قالب فعالیت‌های داوطلبانه، کمک‌های مالی و هر نوع همکاری دیگری که افراد در حد توان خود می‌توانند انجام دهند، برای احیای مناطق آسیب‌دیده امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

۷ برنامه‌ریزی شهری برای احیای پس از سانحه

احیا مفهومی فراتر از بازگرداندن وضعیت به حالت پیش از حادثه یا بازسازی دارد و به معنای تلاش برای آن است که شهر آسیب‌دیده، پس از فاجعه، حیات و پویایی تازه‌ای به دست آورد. در گذشته، پروژه‌های بازسازی پس از سوانح طبیعی بزرگ به‌عنوان فرصتی «کم‌نظیر و تاریخی» برای تبدیل بافت‌های قدیمی شهری به شهرهای مدرن تلقی می‌شد. در نتیجه، خیابان‌های عریض، پارک‌های منظم، بلوک‌های شهری سامان‌یافته و قطعات زمین با نظم جدید ایجاد می‌شدند. با این حال، از آنجا که حمایت کافی برای بازسازی خانه‌ها و واحدهای کسب‌وکار وجود نداشت، روند احیای شهرها غالباً با کندی پیش می‌رفت. امروزه، با توجه به اینکه وقوع زلزله‌های بزرگ تا حدودی قابل پیش‌بینی شده است، برخی از شهرداری‌ها از پیش، برنامه‌های بازسازی شهری را بر اساس سناریوهای احتمالی خسارت تدوین می‌کنند. در برنامه‌ریزی احیای شهری، از آنجا که طرح باید در مدت محدود اجرای ممنوعیت‌های ساختمانی در مناطق آسیب‌دیده و در شرایطی تهیه شود که شمار زیادی از ساکنان منطقه پراکنده شده‌اند، لازم است مراحل و سازوکارهای آن از دوران عادی از پیش تعیین شده باشد. در برنامه‌های احیا باید مشخص شود که چه چیزهایی باید احیا شوند. این اهداف عبارت‌اند از:۱) احیا زندگی شهروندان؛ ۲) احیا مسکن؛ ۳) احیا اشتغال و فعالیت‌های اقتصادی؛ ۴) احیا شهر.

به‌ویژه در زمینه احیا مسکن، دولت ژاپن همچنان بر این دیدگاه تأکید دارد که چون مسکن دارایی شخصی افراد محسوب می‌شود، نباید مشمول حمایت مستقیم دولت قرار گیرد. با این حال، از زمان زلزله غرب استان توتوری در سال ۲۰۰۰، برخی از دولت‌های محلی با این استدلال که بازسازی مسکن، پایه و اساس ماندگاری ساکنان در منطقه و حفظ جامعه محلی است، نظام‌های مستقل حمایت عمومی از بازسازی مسکن را به اجرا گذاشته‌اند.

احیا به معنای «آغاز دوباره از نقطه صفر» نیست. پس از وقوع فاجعه، هنوز جامعه محلی پابرجاست، بسیاری از روابط اجتماعی حفظ شده‌اند و خانه‌ها و تأسیسات شهری قابل تعمیر و استفاده مجدد هستند. بنابراین، لازم است ارزش این سرمایه‌ها و ظرفیت‌های باقی‌مانده به‌دقت ارزیابی شود و سیاست‌های احیا بر همان اساس تدوین گردد (شکل ۷.۱۲).

در گذشته، این گرایش وجود داشت که طرح‌های شهریِ از پیش تصویب‌شده، بدون توجه کافی به خواسته‌های مردم، بر مناطق آسیب‌دیده تحمیل شوند. اما در جریان بازسازی پس از زلزله بزرگ کوبه، نمونه‌های برجسته‌ای از برنامه‌ریزی شهری مبتنی بر مشارکت ساکنان شکل گرفت که در آن‌ها با بهره‌گیری از ویژگی‌های هر محله، محیط‌های سکونتی مناسبی ایجاد شد و این تجربه‌ها مورد توجه فراوان قرار گرفتند (شکل‌های ۸.۱۲ (B)، (A) و (C)).

باید همواره به خاطر داشت که هدف نهایی، بازسازی شهر است. از این‌رو، لازم است بازآفرینی مسکن و محله‌ها به گونه‌ای انجام شود که روابط اجتماعی و پیوندهای جامعه محلی حفظ و تداوم یابد. همچنین، برای جلوگیری از گسسته شدن حافظه تاریخی شهر، باید از یادمان‌ها و سیمای ارزشمند شهری حفاظت و آن‌ها را به نسل‌های آینده منتقل کرد. افزون بر این، ایجاد امکانات و کیفیت‌های نوین شهری، مانند شبکه‌های سبز مقاوم در برابر بحران و مراکز و گذرهای تجاری پویا و سرزنده، می‌تواند به ارتقای آسایش، سرزندگی و کیفیت محیط شهری پس از بازسازی کمک کند.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

فصل ۱۳: طرح‌های ناحیه‌ای و دیگر انواع برنامه‌ریزی شهری در مقیاس خرد

۱,۱۳
سازوکار شهرسازی مشارکتی در محله، «محله‌سازی» یا ماچی زوکوری (Machizukuri)

۱ شهروندان، جامعه محلی و مدیریت عمومی

زمین‌های مسکونی، خانه‌ها و ساختمان‌ها به‌عنوان دارایی خصوصی ساکنان یا صاحبان کسب‌وکار شکل می‌گیرند. در مقابل، تأسیسات عمومی مانند راه‌های اصلی، پارک‌های شهری، شبکه‌های فاضلاب و زیرساخت‌های مشابه، توسط بخش عمومی (دولت، استان‌ها و شهرداری‌ها) احداث و مورد استفاده همگانی قرار می‌گیرند. در میان این دو حوزه، قلمروی میانی وجود دارد که شامل امکانات مشترکی است که عمدتاً به همان محله خدمت‌رسانی می‌کنند؛ مانند کوچه‌های فرعی، زمین‌های بازی کودکان و سالن‌های اجتماعات محلی. برای مثال، بسیاری از کوچه‌های فرعی و فضاهای بازی کودکان هنگام توسعه یک منطقه، توسط شرکت‌های توسعه‌گر هم‌زمان با بلوک یا محله احداث می‌شوند. افرادی که قطعات زمین را خریداری می‌کنند، در واقع بخشی از هزینه ساخت این معابر فرعی را نیز پرداخت می‌کنند. نگهداری و مدیریت این معابر نیز گاه با واگذاری آن‌ها به شهرداری به‌عنوان راه عمومی انجام می‌شود و گاه به‌صورت راه خصوصی، توسط مالکان به‌طور مشترک اداره می‌شود.

در زمینه شکل‌گیری محیط شهری، «قانون برنامه‌ریزی شهری» و «قانون مقررات ساختمان» با تعیین پهنه‌های کاربری زمین، حداقل الزامات مربوط به ایمنی، بهداشت و کیفیت محیط ساختمان‌ها را مقرر کرده‌اند. با این حال، صرف رعایت این استانداردهای حداقلی، تضمینی برای شکل‌گیری شهری دلپذیر، زیبا و برخوردار از کیفیت فضایی مطلوب نیست.

در قبال اجتماعات محلی که سکونتگاه‌های شهری را تشکیل می‌دهند، وظیفه بخش عمومی آن است که دست‌کم خدمات اداری و عمومی ضروری را که از نظر اجتماعی لازم به شمار می‌روند، تضمین کند. در مقابل، افراد و جامعه محلی این حق را دارند که برای دستیابی به محیط زندگی و کیفیت سکونتی متمایزتر و در سطحی بالاتر تلاش کنند.

در فرایند شهرسازی مشارکتی محله‌سازی یا ماچی‌زوکوری (Machizukuri)، تحقق اهدافی همچون حفظ محیط خانه‌های ویلایی محصور در فضای سبز، رونق‌بخشی به خیابان‌های تجاری پرجنب‌وجوش و جذاب، ایجاد محیطی که در آن سکونتگاه‌های روستایی قدیم و جدید در کنار یکدیگر و در عین پذیرش فشارهای توسعه همزیستی داشته باشند، حفاظت از مناظر تاریخی ارزشمند، یا خلق فضاهای شهری جدید، منظم و باکیفیت در مناطق بازتوسعه‌یافته، تنها زمانی امکان‌پذیر است که ساکنان و جامعه محلی به‌صورت داوطلبانه، فعال و مسئولانه در این مسیر مشارکت کنند.

با این حال، تحقق چنین فعالیت‌هایی در عمل آسان نیست. تجربه نشان می‌دهد که موانع متعددی بر سر راه وجود دارد، از جمله: ۱) شهروندان امروزی تجربه، دانش و فرصت کافی برای مشارکت جمعی در فرایند محله‌سازی ندارند. روابط انسانی و منافع گوناگون گاه بسیار پیچیده و گاه برعکس، بسیار ضعیف و کم‌رنگ است؛ ۲) ازاین‌رو ایجاد سازمان‌ها یا گروه‌هایی برای پیشبرد ماچی‌زوکوری دشوار است. ۳) بسیاری از شهروندان از دانش و اطلاعات لازم درباره قوانین، امور املاک، مسائل زیست‌محیطی و برنامه‌ریزی شهری برخوردار نیستند. ۴) منابع مالی لازم برای انجام فعالیت‌هایی مانند مطالعات، تحقیقات و تهیه طرح‌ها و برنامه‌ها نیز غالباً ناکافی است. از این رو، از دهه ۱۹۸۰ به بعد، هرگاه ساکنان یا جامعه محلی درخواست می‌کردند، شهرداری‌ها و سازمان‌های داوطلبانه به حمایت از فعالیت‌های محله‌سازی پرداخته و در مواردی نیز پروژه‌ها را به‌صورت مشارکتی با شهروندان اجرا کرده‌اند.

از دیدگاه نظری، اصل بنیادین ماچی‌زوکوری آن است که ساکنان و جامعه محلی حق دارند خود در پی ایجاد محیط زندگی بهتر

باشند. بر همین اساس، نقش بخش عمومی آن است که با فراهم کردن شرایط پایه و ارائه حمایت‌های لازم، امکان تحقق این حق را فراهم سازد؛ به بیان دیگر، زمینه اجرای روان برنامه‌ریزی شهری در مقیاس خرد (Micro Urban Planning) را مهیا کند.

وجود محله‌های مسکونی باکیفیت، خیابان‌های تجاری پررونق و جذاب، و مناطق دارای هویت و منظر شهری ممتاز، نه‌تنها برای ساکنان همان محله بلکه برای کل شهر نیز سودمند است؛ زیرا چنین فضاهایی تصویر و اعتبار شهر را ارتقا می‌دهند، فعالیت‌های اقتصادی را تحریک می‌کنند و در نهایت موجب افزایش درآمدهای مالیاتی و منابع مالی مدیریت شهری می‌شوند. ازاین‌رو، حمایت فعال بخش عمومی، توسعه تأسیسات عمومی و مشارکت آن در پروژه‌های مشترک با شهروندان، از اهمیت فراوانی برخوردار است.

۲ مشارکت میان ساکنان، بخش عمومی و بخش خصوصی

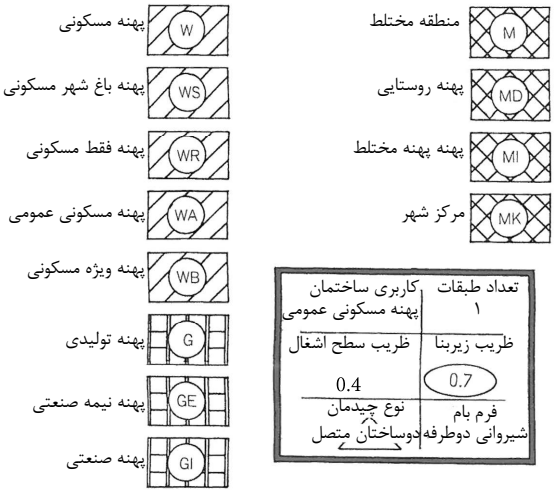
توسعه یک محدوده شهری جدید یا بازتوسعه یک بافت شهری موجود، مستلزم سرمایه‌گذاری اولیه قابل‌توجهی است. حتی در پروژه‌های بهسازی نیز اجرای طرح‌هایی مانند نوسازی مشترک ساختمان‌ها یا تغییر کاربری زمین‌های حاصل از جابه‌جایی تأسیسات، مستلزم اجرای پروژه‌های کوچک و متوسط توسعه شهری است. مسئولیت اجرای چنین پروژه‌هایی بر عهده نهادهای توسعه‌گر (Developer) است.

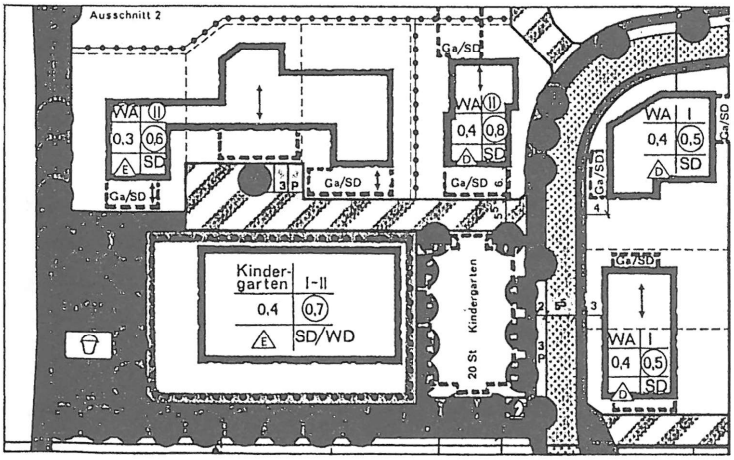
از توسعه‌گران انتظار می‌رود در برنامه‌ریزی پروژه‌های محله‌سازی مشارکت و پشتیبانی کنند، مجوزهای لازم را از نهادهای عمومی دریافت نمایند و در زمینه تأمین مالی، جذب سرمایه و مدیریت منابع، با جامعه محلی همکاری داشته باشند.به طور کلی، توسعه‌گران را می‌توان به انواع زیر تقسیم کرد:

۱) توسعه‌گران خصوصی (Private Developer) این گروه شامل طیف گسترده‌ای از شرکت‌ها، از بنگاه‌های بزرگ فعال در سطح ملی و منطقه‌ای گرفته تا شرکت‌های محلی فعال در حوزه املاک و ساخت‌وساز مسکن (Home Builder)، می‌شود.

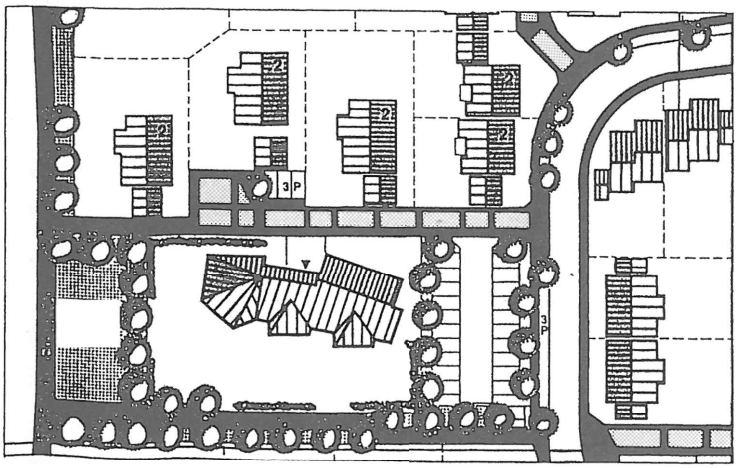
۲) توسعه‌گران عمومی یا نیمه‌دولتی (Semi-Public Developer) این دسته شامل سازمان‌ها و مؤسسات توسعه‌ای دولتی، شرکت‌های توسعه وابسته به شهرداری‌ها، سازمان‌های مسکن عمومی و همچنین شرکت‌های «بخش سوم» (Third Sector) است که با سرمایه‌گذاری مشترک دولت و بخش خصوصی فعالیت می‌کنند.

۳) سازمان‌های غیرانتفاعی (Non-profit Organization: NPO) از جمله تعاونی‌های





نقشه طرح B و مقررات درج شده در آن



نقشه وضع موجود

شکل ۱،۱۳ نظام طراحی ناحیه ای در آلمان، طرح B

مسکن، اتحادیه‌های تعاونی مسکن و شرکت‌های ماچی‌زوکوری که با هدف احیای مراکز شهری یا توسعه جامعه محلی فعالیت می‌کنند.
همکاری میان جامعه محلی و توسعه‌گران در فرایند محله‌سازی، هنگامی که ساکنان و جامعه محلی با انواع نهادهای اجرایی و توسعه‌گر وارد قرارداد و همکاری می‌شوند، می‌توانند از توان مدیریتی، دانش فنی و منابع مالی این نهادها بهره بگیرند و در نتیجه، پروژه‌ها با موفقیت بیشتری به اجرا درآیند.

۳ سازمان و ساختار ماچیزوکوری

مشارکت فعال گروه‌های مختلف جامعه

در جوامع محلی، انجمن‌های محله و شوراهای محلی، سازمان‌های معمولی هستند که نمایندگی ساکنان را در امور روزمره بر عهده دارند. با این حال، این‌گونه سازمان‌ها به‌تنهایی برای اجرای پروژه‌هایی مانند ماچی‌زوکوری کارآمد نیستند. در چنین پروژه‌هایی، لازم است علاوه بر انجمن‌های محلی، افرادی که در زمینه‌های مختلفی مانند حفاظت از محیط زیست، رفاه اجتماعی، جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهر، رونق‌بخشی به مراکز تجاری، یا اجرای پروژه‌های مشارکتی در منطقه فعالیت عملی دارند نیز حضور یابند. همچنین باید امکان مشارکت برای گروه‌هایی مانند زنان و جوانان ــ که تاکنون فرصت کمتری برای حضور در تصمیم‌گیری‌های رسمی داشته‌اند ــ فراهم شود.

رویکرد مبتنی بر یادگیری و توسعه تدریجی فعالیت‌ها

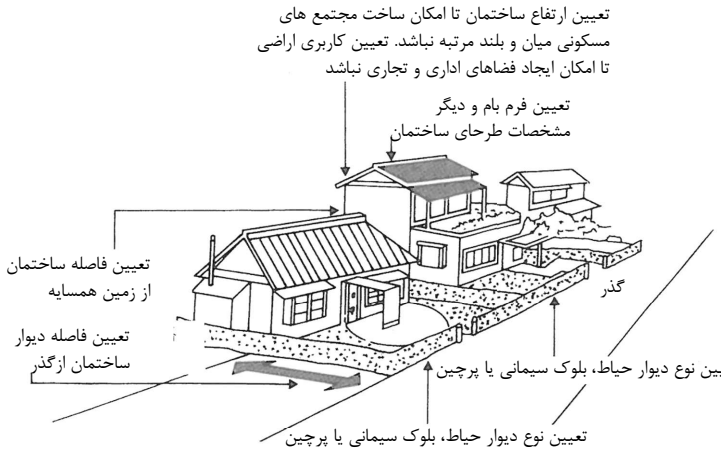
هدف این نوع فعالیت‌ها انجام اقداماتی مانند مطالعه، آموزش، ایده‌پردازی، بررسی و ارائه پیشنهاد است. گستره جغرافیایی فعالیت نیز بسته به موضوع مورد بررسی تغییر می‌کند. برای مثال، ممکن است فعالیت از یک گروه کوچک داوطلب آغاز شود و سپس با جلب مشارکت تعداد بیشتری از ساکنان، به‌تدریج محدوده بررسی و برنامه‌ریزی آن گسترش یابد. برخلاف انجمن‌های محلی، در این نوع سازمان‌ها الزام به عضویت همه خانوارها وجود ندارد. همچنین شرایط عضویت «ساکنان» نیز با انعطاف بیشتری تعیین می‌شود و ورود یا خروج اعضا امری طبیعی است. به بیان دیگر، سازمان‌های ماچی‌زوکوری را می‌توان جنبش‌هایی اجتماعی دانست که در جریان پیشبرد فعالیت‌های خود، می‌کوشند با جلب درک و همراهی افراد بیشتری، مشارکت عمومی را گسترش داده و به‌تدریج توانایی و ظرفیت اجرایی خود را افزایش دهند.

۲,۱۳
نظام طرح‌های ناحیه‌ای

۱. آلمان و ژاپن

در برنامه‌ریزی شهری در مقیاس خرد، روش‌های گوناگونی وجود دارد، اما بنیادی‌ترین سازوکار، نظام طرح ناحیه‌ای (District Planning System) است. در برنامه‌ریزی شهری کشورهای اروپای قاره‌ای، معمولاً نظامی دوسطحی به کار گرفته می‌شود که از یک سو طرح جامع شهر (Master Plan) را برای کل شهر و از سوی دیگر طرح تفصیلی ناحیه (Detail Plan) را برای هر بخش از بافت شهری دربر می‌گیرد.کامل‌ترین نمونه این نظام، طرح ساختمانی ناحیه‌ای آلمان (Bebauungsplan یا B-Plan) است (شکل ۱۳.۱).
ویژگی‌های اصلی این طرح عبارت‌اند از:

طرح B تقریباً برای تمامی بخش‌های شهر تهیه می‌شود؛ مگر در مناطقی مانند بافت‌های تاریخی که نظم فضایی سنتی آن‌ها از پیش شکل گرفته و حفظ شده است.
برای هر ناحیه، محل استقرار عناصر شهری مانند خیابان‌ها، پارک‌ها، فضاهای باز، پارکینگ‌ها و همچنین تقسیم‌بندی و شکل قطعات زمین به‌طور دقیق مشخص می‌شود.
درباره ساختمان‌هایی که در هر قطعه ساخته می‌شوند، علاوه بر تعیین کاربری، تعداد طبقات و ضریب سطح اشغال یا نسبت زیربنا (Floor Area Ratio)، حدود مجاز ساخت‌وساز نیز از طریق خط محدودیت ساخت (Building Limit Line) تعیین می‌شود و در برخی موارد، خط ساخت (Building Line) که محل دقیق استقرار نمای ساختمان را مشخص می‌کند نیز تعیین می‌گردد. به بیان دیگر، این طرح شباهت زیادی به یک ماکت اولیه طراحی شهری دارد؛ چارچوبی فضایی که معماران بر اساس آن طراحی ساختمان‌های منفرد را انجام می‌دهند و خلاقیت خود را در درون این چارچوب به کار می‌گیرند. اگر معمار یا توسعه‌گر طرحی بهتر و باکیفیت‌تر ارائه دهد و آن طرح به تصویب شهرداری برسد، همان طرح جایگزین طرح قبلی شده و به محتوای جدید طرح ناحیه‌ای تبدیل می‌شود.
از آنجا که در این نظام، برای هر ناحیه، کاربری، شکل، محل استقرار ساختمان‌ها و حتی مکان تأسیسات و فضاهای مشترک به‌صورت یک مدل سه‌بعدی و یکپارچه ترسیم می‌شود و این طرح مبنای کنترل،



شکل ۲,۱۳ مثالی از آنچه در توافقنامه ساختمانی ژاپن مشخص می گردد

صدور مجوز و هدایت فعالیت‌های ساختمانی و توسعه قرار می‌گیرد، دیگر نیازی به نظام پهنه‌بندی (Zoning) به شیوه رایج در ژاپن و آمریکا وجود ندارد.

۲ نظام طرح ناحیه‌ای در ژاپن

تلاش برای طراحی یکپارچه ساختمان‌ها و بلوک‌های شهری با هدف ایجاد فضاهای شهری منظم و هماهنگ، پیش‌تر در پروژه‌هایی که تنها یک نهاد مسئول توسعه آن‌ها بود، مانند شهرک‌های مسکونی عمومی، مجموعه‌های اداری دولتی، یا پروژه‌های بازتوسعه شهری، تجربه شده بود.

اما در بافت‌های عادی شهری که مالکان و ذی‌نفعان متعددی حضور دارند، برنامه‌ریزی هماهنگ برای شکل ساختمان‌ها و بلوک‌های شهری متناسب با نیازهای هر ناحیه، برای مدت طولانی چندان توسعه نیافته بود. در چنین شرایطی، بیشتر توجه برنامه‌ریزان به طراحی زیرساخت‌ها و تأسیسات اصلی معطوف بود و تصور غالب این بود که برای ایجاد نظم ساختمانی، همان مقررات پهنه‌بندی کفایت می‌کند. در این میان، نظام توافق‌نامه ساختمانی (Building Agreement) را می‌توان یکی از نخستین سازوکارهای پیشگام در این زمینه دانست.

توافق‌نامه ساختمانی

با هدف جلوگیری از برهم خوردن کیفیت محیط در محله‌های مسکونی مطلوب و نیز پیشگیری از اختلافات ناشی از ساخت‌وساز میان همسایگان، از همان زمان تدوین قانون مقررات ساختمان ژاپن در سال ۱۹۵۰، نظام توافق‌نامه ساختمانی در این قانون پیش‌بینی شد.

هرگاه ساکنان یک منطقه احساس کنند که محدودیت‌های حداقلی مربوط به کاربری و شکل ساختمان‌ها که از طریق پهنه‌بندی اعمال می‌شود، برای حفظ کیفیت محیط زندگی کافی نیست، چند مالک زمین و ساختمان می‌توانند با توافق یکدیگر، مقرراتی را درباره استانداردهای ساختمان‌ها وضع کنند (شکل ۱۳.۲). این توافق‌ها می‌تواند موضوعات زیر را دربر گیرد: ویژگی‌های قطعات زمین، مانند مساحت، عرض و عمق قطعه؛ نوع کاربری ساختمان‌ها؛ ضوابط کالبدی ساختمان، مانند میزان عقب‌نشینی از مرز زمین، ارتفاع و تعداد طبقات؛ ویژگی‌های طراحی و منظر، مانند شکل و رنگ بام، دیوارها، نرده‌ها، فضای سبز، درختان، تابلوها و تبلیغات؛ تجهیزات و تأسیسات ساختمانی.مدت اعتبار این توافق‌نامه‌ها معمولاً حدود ده سال است. پس از انعقاد توافق، دستگاه مسئول امور ساختمانی، آن محدوده را به‌عنوان «منطقه دارای توافق‌نامه ساختمانی» به رسمیت می‌شناسد. با این حال، ماهیت این توافق‌نامه یک قرارداد حقوق خصوصی میان طرفین است و نه یک ضابطه عمومی. بنابراین، اگر یکی از مالکان مفاد توافق را نقض کند، دولت یا شهرداری نمی‌تواند بر اساس قانون استانداردهای ساختمان از ابزارهای الزام‌آور حاکمیتی برای جلوگیری از آن استفاده کند؛ اجرای توافق عمدتاً بر پایه تعهدات مدنی میان طرف‌های قرارداد است.

به‌کارگیری این نظام از دهه ۱۹۶۰ به بعد رواج یافت. در نمونه‌های «توافق‌نامه ساختمانی»، این نظام یا زمانی به کار می‌رود که یک شرکت توسعه‌گر (دولوپر) هنگام فروش و واگذاری واحدهای مسکونی، قراردادهایی همراه با توافق‌نامه ساختمانی منعقد می‌کند، یا در مواردی که در بافت‌های شهریِ از پیش شکل‌گرفته، ساکنان برای تنظیم چنین توافقی با یکدیگر مذاکره می‌کنند. از آنجا که این توافق مستلزم رضایت تمامی صاحبان حقوق است، در حالت دوم، جلب موافقت همه افراد ــ از جمله کسانی که اجرای توافق برایشان مشکلاتی ایجاد می‌کند، مالکان غایب، افرادی که ضرورتی برای آن احساس نمی‌کنند و حتی کسانی که نسبت به موضوع بی‌تفاوت هستند ــ نیازمند تلاش‌های داوطلبانه و مستمر و بسیار دشوار است تا سرانجام اجماع کامل حاصل شود (جدول ۱,۱۳). در برخی موارد نیز اجتناب‌ناپذیر است که محدوده‌های مشمول توافق‌نامه ساختمانی به‌صورت پراکنده و لکه‌ای (مانند بافتی سوراخ‌سوراخ) تعیین شوند.

حتی اگر در نتیجه خرید و فروش ملک، مالک یا صاحب حق تغییر کند، از آنجا که ملک همراه با شرایط مندرج در توافق‌نامه منتقل می‌شود، مالک جدید نیز موظف به رعایت مفاد آن خواهد بود. از سوی دیگر، توافق‌نامه ساختمانی دارای مدت اعتبار مشخصی، معمولاً بین ۵ تا ۱۰ سال، است؛ بنابراین، اگر هدف استمرار آن باشد، حفظ و تداوم فعالیت کمیته اجرایی و تلاش پیوسته برای اداره و تمدید توافق، به یکی از چالش‌های اصلی تبدیل می‌شود.

توافق‌نامه ساختمانی، به‌عنوان نظامی که بر پایه قرارداد میان ساکنان، حفظ کیفیت محیط زندگی را دنبال می‌کند، تجسمی از اصل بنیادین برنامه‌ریزی شهری مردمی و از پایین به بالا (Grassroots Urban Planning) است و از این نظر، نظامی بسیار ارزشمند به شمار می‌آید. با این

جدول ۱,۱۳ برخی از نظرات افراد مخالف با توافقنامه ساختمان

علاقمندان به انجام اقداماتی خلاف آنچه تعیین شده است	* افرادی که به دنبال فعالیتهای تجاری خلاف مقررات داخلی هستند. مانند، ایجاد کلاسهای آموزشی، فروشگاه، لبنیاتی، سیگار فروشی و ... * افرادی که به دنبال ساخت بناهایی خلاف مقررات داخلی هستند. مانند کسی که خواستار ساخت ساختمان ۳ طبقه است. * افرادی که از وجود مقررات سخت گیرانه ناراحت هستند. * نگرانی از محدود شدن آزادی عمل در ساخت ساختمان
ناقدان به آنچه تعیین شده است.	* ممنوعیت ساخت واحد های اجاری کوچک و عدم اجازه تفکیک زمین، اشرافی است. * این مقررات از روی خودخواهی پولدارهای وضع شده است.
افرادی که نگران ارزش ملک خود هستند	* مقررات داخلی باعث کاهش قیمیت زمین و سخت شدن امکان فروش آن است. * زمین یک کالای سرمایه است.
عدم درک ارزش مشترک	* همسایه من وارد توافقنامه نمی شود و این باعث زیان من می‌شود. * در همسایگی ما ساختمانی هست که شرایط آن با ضوابط توافقنامه همخوان نیست، توافقنامه در چنین شرایطی فایده ندارد. * فعلا که همین شرایط خوب است

حال، دو مشکل اساسی در آن وجود دارد: بزرگ‌ترین چالش، دشواری دستیابی به توافق همگانی و حفظ و تداوم آن است؛ ازاین‌رو، اجرای این نظام در همه مناطق امکان‌پذیر نیست. این نظام به‌طور مستقیم به بهسازی فضاهای عمومی مانند خیابان‌ها، پارک‌ها و میدان‌ها منجر نمی‌شود و این موضوع همچنان به‌عنوان یکی از محدودیت‌های آن باقی مانده است.
همچنین، نظام مرتبط دیگری با عنوان «توافق‌نامه فضای سبز» وجود دارد که در آن درباره مواردی مانند گونه‌های درختان، محل کاشت آنها، و ساختار حصارها یا نرده‌ها میان طرفین توافق صورت می‌گیرد. این توافق هم پس از دریافت تأیید (مجوز) از شهرداری یا دولت محلی، رسمیت پیدا می‌کند.

نظام طرح تفصیلی محله

از دهه ۱۹۷۰، نیاز به توسعه و ساماندهی محیط‌های مسکونی و همچنین حفظ سیمای شهری و منظر محله‌ها در سطح هر منطقه به‌طور فزاینده‌ای افزایش یافت. در همین دوره، با تلاش شهروندان و شرکت‌های توسعه‌گر (دولوپرها)، تعداد مناطق تحت پوشش توافق‌نامه‌های ساختمانی نیز رو به گسترش گذاشت. در چنین شرایطی، انتظار می‌رفت نظامی از برنامه‌ریزی شهری در مقیاس خرد پدید آید که بتواند به‌صورت دقیق و یکپارچه، هم توسعه زیرساخت‌های اساسی شهری را که هسته اصلی محله را تشکیل می‌دهند و هم نظم کالبدی و هماهنگی سیمای شهری را برنامه‌ریزی کند.

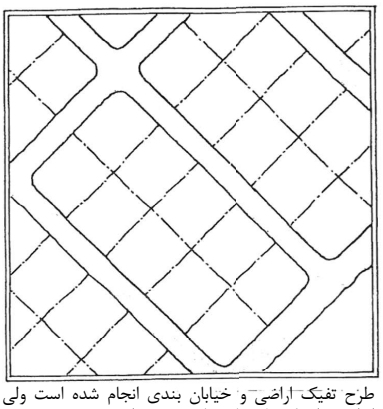
بر همین اساس، با الهام از نظام طرح تفصیلی (B-Plan) آلمان، نظام طرح تفصیلی محله ژاپن در سال ۱۹۸۰ ایجاد شد (شکل ۳,۱۳ و جدول ۲,۱۳). محتوای این نظام به شرح زیر است:
۱. تعیین جانمایی و مقیاس تأسیسات محله: در این بخش، محل استقرار و ابعاد تأسیسات عمومی که عمدتاً مورد استفاده ساکنان محله قرار می‌گیرند تعیین می‌شود؛ از جمله: خیابان‌های فرعی و معابر محلی (کوچه‌ها)، پارک‌های کوچک، فضاهای سبز، میدان‌ها، و سایر تأسیسات عمومی. هدف از این اقدامات، جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهر (اسپرال شهری) و ایجاد محیطی شهری با کیفیت مطلوب است.
۲. ضوابط مربوط به ساختمان‌ها و سایر سازه‌ها: این بخش شامل تعیین مقرراتی درباره موارد زیر است: محدودیت کاربری ساختمان‌ها و سایر سازه‌ها؛ محل استقرار ساختمان نسبت به مرز زمین (خط عقب‌نشینی یا موقعیت دیوارها)؛ شکل، فرم و طراحی ساختمان‌ها؛ ساختار دیوارها، حصارها و نرده‌ها؛ حداقل مساحت قطعه زمین و حداقل سطح اشغال ساختمان؛ حداکثر نسبت سطح اشغال؛ حداقل و حداکثر نسبت زیربنا و همچنین حداقل و حداکثر ارتفاع ساختمان‌ها. این ضوابط با هدف جلوگیری از اختلاط نامناسب کاربری‌ها، تفکیک بیش از حد قطعات زمین، تراکم بیش از اندازه ساختمان‌ها و در نهایت ایجاد سیمای شهری متناسب با اهداف برنامه‌ریزی وضع می‌شوند.
۳. حفاظت از چمنزارها و اراضی جنگلی: در این نظام، حفظ چمنزارها و اراضی جنگلی موجود نیز پیش‌بینی شده و بر تداوم حفاظت از این فضاهای طبیعی تأکید می‌شود. ویژگی‌های نظام طرح تفصیلی محله نخست این نظام، همانند توافق‌نامه ساختمانی، مجموعه‌ای از ضوابط اختیاری و نسبتاً دقیق درباره قطعات زمین و ساختمان‌ها را در بر می‌گیرد که حاصل تجربه‌های به‌دست‌آمده از اجرای توافق‌نامه‌های ساختمانی است.
با این حال، برخلاف طرح تفصیلی آلمان، مقررات آن تا حد تعیین دقیق خطوط ساختمانی، حجم و فرم سه‌بعدی بناها پیش نمی‌رود و از آن میزان دقت و سخت‌گیری برخوردار نیست. دلیل این تفاوت آن است که در شهرهای اروپای غربی، ساختمان‌های شهری معمولاً به‌صورت بلوک‌های ساختمانی یکپارچه و حجیم ساخته می‌شوند و از ثبات کالبدی بالایی برخوردارند؛ اما در ژاپن، ساختمان‌های شهری معمولاً کوچک‌مقیاس‌اند و در دوره‌های زمانی کوتاه، بارها بازسازی، توسعه یا نوسازی می‌شوند. بنابراین، ساختار کالبدی شهرهای ژاپن ماهیتی سیال و متغیر دارد و نمی‌توان مقررات بسیار سخت و ثابت بر فرم ساختمانی اعمال کرد.
دوم، برخلاف توافق‌نامه ساختمانی که امکان برنامه‌ریزی برای ایجاد زیرساخت‌های عمومی را نداشت، این نظام، توسعه زیرساخت‌های شهری در مقیاس محله ــ مانند خیابان‌های فرعی و پارک‌های کوچک ــ را به‌عنوان بخشی از طرح شهری رسمی به رسمیت می‌شناسد و امکان اجرای پروژه‌های عمومی را فراهم می‌کند به همین دلیل است که از آن با عنوان «برنامه‌ریزی شهری در مقیاس خرد (Micro Urban Planning)» یاد می‌شود.
سوم، برخلاف آلمان که این نوع طرح را برای تمامی مناطق شهری به کار می‌گیرد، در ژاپن طرح تفصیلی محله به‌صورت یک نظام اختیاری طراحی شده است.این نظام عمدتاً در مناطقی به کار گرفته می‌شود که: ساکنان انگیزه و مشارکت بالایی برای توسعه محله دارند؛ فرآیند شکل‌گیری و توسعه شهری هنوز در حال انجام است؛ یا در صورت عدم مداخله، احتمال گسترش بی‌رویه و نامنظم شهر وجود دارد.
چهارم، برخلاف توافق‌نامه ساختمانی که اجرای آن مستلزم موافقت تمامی مالکان و ذی‌نفعان است، طرح تفصیلی محله از طریق تصمیم رسمی شهرسازی (Urban Planning Decision) به تصویب می‌رسد و نیازی به اجماع صددرصدی ندارد. با این حال، به همین دلیل ضروری است که از همان مراحل اولیه تدوین طرح، مشارکت واقعی ساکنان در قالب شوراها و شوراهای توسعه مشارکتی محله یا ماچی‌زوکوری به‌طور کامل و مؤثر در فرآیند برنامه‌ریزی تضمین شود.

۳ شورای توسعه مشارکتی محله یا ماچی‌زوکوری

در ژاپن، نظام طرح تفصیلی محله برخلاف نظام پهنه‌بندی کاربری زمین که اجرای آن در سراسر محدوده شهرسازی الزامی است، یک نظام اختیاری به شمار می‌رود. از این‌رو، هر شهرداری که بخواهد از این نظام بهره‌برداری کند، باید مقررات لازم را از

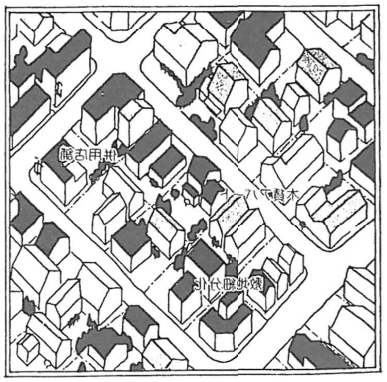
مدل شماره یک: طرح شهرک سازی برنامه ریزی شده

وضع موجود



طرح تفکیک اراضی و خیابان بندی انجام شده است ولی ابزاری برای کنترل ساختمان وجود ندارد

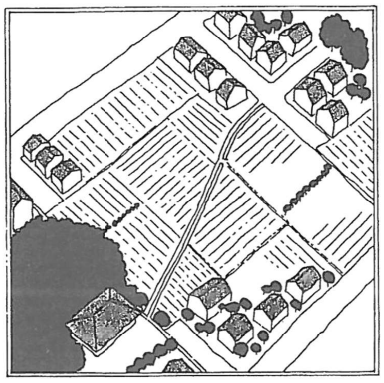
در صورت رها شدن



پدیده تفکیک قطعات زمین و اختلات کاربری های نا همگون، باعث می شود تا شهرسازی منطبق با اهداف اولی پروژه پیش نرود.

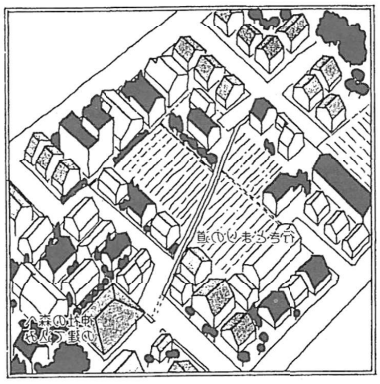
مدل شماره دو: محدوده با خطر توسعه نا متوازن حومه ای

وضع موجود



بدون تفکیک اراضی و برنامه ریزی اصولی، در حال گسترش بافت شهری است.

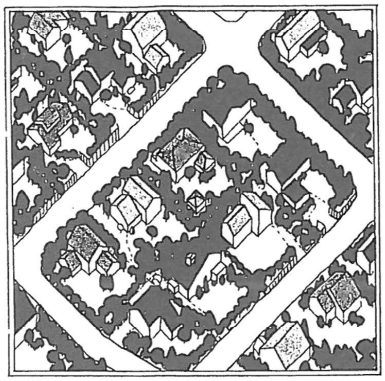
در صورت رها شدن



باعث ایجاد کوچه های بم بست شده، شبکه منسجم دسترسی شکل نمی گیرد، و بافت شهری در مقابل سوانح طبیعی ضعیف خواهد بود.

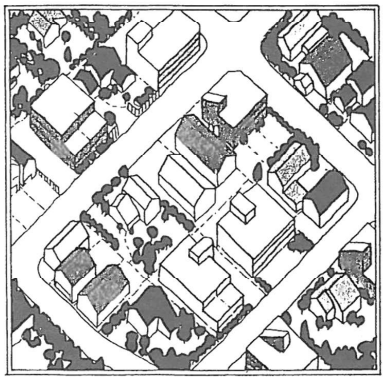
مدل شماره سه: محدوده یا محله با کیفیت

وضع موجود



بافت شهری که خط آسمان در آن رعایت شده است و محیطی مسکونی و سرسبز دارد. ولی هیچ تضمین برای حفظ این شرایط در آینده وجود ندارد.

در صورت رها شدن



تفکیک و تجزیه پی در پی قطعات زمین و ساخت ساختمانهایی بدون هماهنگی با معماری بافت، باعث از بین رفتن فضای سبز و محیط با کیفیت می شود.

شکل ۳,۱۳ بافت ها شهری و محلاتی که موضوع طرح تفصیلی محلات هستند.

جدول ۲,۱۳ مثالی از محتوای طرح تفصیلی محلات

نام پروژه	ایستگاه یوشیمی-نو-ساتو، ناحیه علیا، طرح تفصیلی محلی
مکان	یوشیمی و کاشوجی، شهر تاجیری
مساحت	تقریبا، ۷/۵ هکتار
دلیل	به عنوان اراضی اطراف فرودگاه کانسای پیش بین می شود که به زودی بافت شهری در آن گسترش یابد
مکان تاسیسات شهری و مساحت آن	خیابان‌های شهری خیابان‌های نوع ۱ تا ۳ عرض هر یک ۶/۷ متر
محدودیت کاربری	ساختمانهایی با کاربری های زیر اجازه ساخت ندارند. ۱ـ هتل و مسافرخانه ۲ـ کارخانه ۳ـ قمارخانه‌های پاچینکو

حداقل مساحت قطعات زمین	۱۲۰ متر مربع (تبصره: در زمین هایی که بخشی از آن به تاسیسات محلی اختصاص دارد، مساحت باقی مانده نباید کمتر از ۱۲۰ باشد)
محدودیت فاصله دیوار ساختمان	رعایت حداقل فاصله ۵۰ سانتیمتری از مرز زمین. (تبصره: در صورتی که داخل زمین تاسیسات شهری قرار دارد، مرز مسیر دسترسی به تاسیسات به عنوان مرز زمین در نظر گرفته می شود)
محدودیت دیوار حیاط	با توجه به الزامات منظر، ساخت دیوار با بلوک بتونی ممنوع است. (هرچند تا ارتفاع زیر ۶۰ سانتیمتر مانعی ندارد)
محدوتیت فرم ساختمان و طراحی	تابلوهای تبلیغاتی و راهنمایی باید ساده و بدون تعارض با محیط پیرامونی باشند.

طریق تصویب آیین‌نامه یا مصوبه در شورای شهر وضع کرده و آن را به اجرا بگذارد.یکی از نخستین نمونه‌های این‌گونه مقررات در ژاپن، «آیین‌نامه توسعه مشارکتی محله (ماچی‌زوکوری)» شهر کوبه بود که در سال ۱۹۸۵ به تصویب رسید.

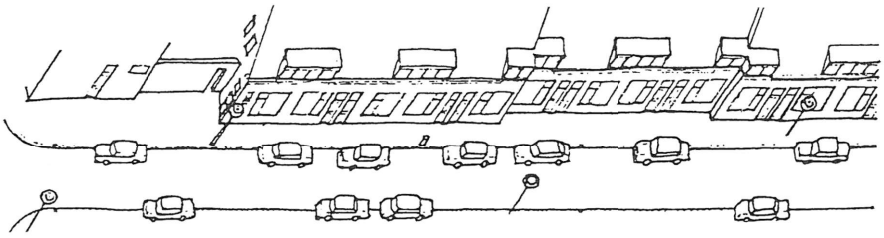
مهم‌ترین مسئله در اجرای این نظام آن بود که چه کسی، با چه ابتکاری و از چه طریقی، فرآیند برنامه‌ریزی و توسعه محله بر پایه طرح تفصیلی محله را آغاز کند. برای نمونه، در آیین‌نامه شهر کوبه، محدوده یا اندازه مشخصی برای محله تعیین نشده است. روند اجرای این نظام به شرح زیر است: ساکنان، شهروندان یا گروه‌های مختلف محلی، برای تشکیل یک سازمان مسئول تدوین طرح تفصیلی محله درخواست ارائه می‌کنند. این درخواست به شورای تخصصی که از سوی شهردار منصوب شده است ارجاع می‌شود. شورا پس از بررسی محتوای درخواست، در صورت تأیید، آن سازمان را به‌عنوان «شورای توسعه مشارکتی محله (ماچی‌زوکوری)» به رسمیت می‌شناسد. پس از این تأیید، شهرداری از فعالیت‌های شورا حمایت می‌کند؛ از جمله باپرداخت کمک‌هزینه فعالیت‌ها؛ اعزام کارشناسان و کارکنان شهرداری؛ به‌کارگیری مشاوران تخصصی؛ و جلب همکاری سازمان‌های غیرانتفاعی مردم‌نهاد (NPOها)، تا فرآیند تدوین طرح محله تسهیل و پشتیبانی شود.

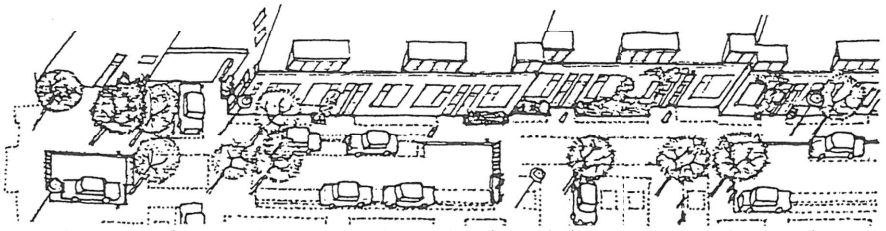
هنگامی که درباره طرح مفهومی (چشم‌انداز) توسعه محله میان ذی‌نفعان تا حد زیادی توافق حاصل شود، شهردار آن طرح را به رسمیت می‌شناسد و متعهد می‌شود از آن به‌عنوان راهنمای سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری‌های اداری استفاده کند. سپس، از میان موضوعات مطرح‌شده در این طرح، آن دسته از مواردی که باید در قالب نظام طرح تفصیلی محله بر اساس قانون شهرسازی رسمیت یابند، برای تصویب نهایی در فرآیند قانونی برنامه‌ریزی شهری مطرح می‌شوند.

در طرح تفصیلی محله، معمولاً اجرای پروژه‌هایی مانند احداث یا بهسازی خیابان‌های محلی، پارک‌های کوچک و سایر تأسیسات عمومی محله نیز پیش‌بینی می‌شود. با این حال، هنوز موضوعاتی مانند نحوه تأمین هزینه‌های این پروژه‌ها، تقسیم بار مالی آنها، و همچنین سازوکارهای اجرایی لازم برای پیوند دادن طرح به اجرای زیرساخت‌های شهری در مقیاس خرد و مدیریت منظر شهری، در مرحله توسعه و تکامل قرار دارند. با وجود این، انتظار می‌رود که این نظام در آینده ظرفیت و امکان بهره‌برداری بسیار گسترده‌ای در برنامه‌ریزی و توسعه شهری داشته باشد.

۴ بهسازی محیط حمل‌ونقل در محدوده محله

هنگامی که راه‌های اصلی دچار ازدحام می‌شوند، ترافیک عبوری به خیابان‌های باریک و فرعی داخل محلات نفوذ می‌کند. جلوگیری از تصادفات رانندگی در داخل بلوک‌های شهری، تأمین ایمنی کودکان خردسال و سالمندان، بازگرداندن امکان پیاده‌روی آسان و حل مشکل پارک خودرو در خیابان، از جمله مسائلی هستند که در چارچوب طرح‌های تفصیلی نیز مطرح می‌شوند.





به جای ممانعت از بازی کودکان در خیابان، طراحی خیابان با پیش فرض بازی کودکان. اصلاح قانون راهنمایی و رانندگی با محدود کردن سرعت خودرو به زیر سرعت عابر پیاده

مثال وون‌ارف در هلند، تصویر بالا شرایط قبل از مناسب سازی و تصویر پایین پس از مناسب سازی



شکل ۴،۱۳ هم زیستی عابر پیاده و سواره در خیابان‌های بافت مسکونی

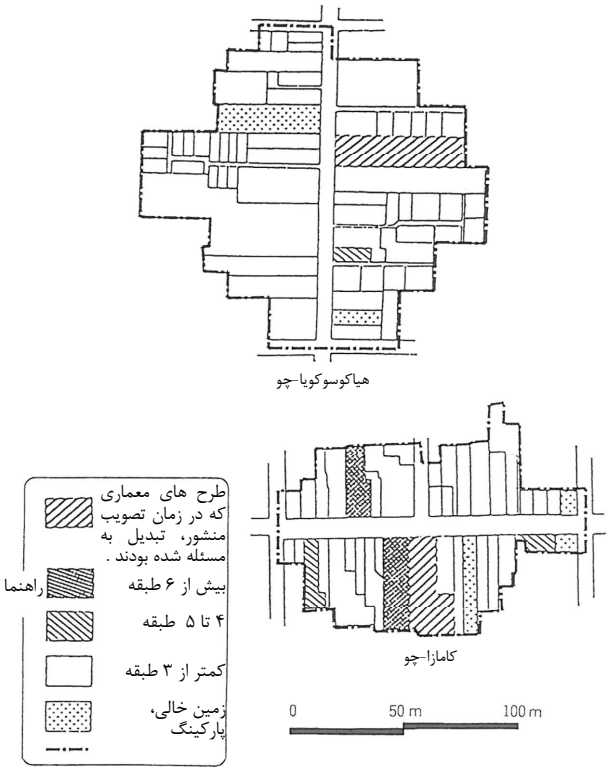
مثال وون‌ارف در هلند، تصویر چپ شرایط قبل از مناسب سازی و تصویر راست پس از مناسب سازی

جدول ۳,۱۳ (A) مبانی فکریِ «منشور»

ساسایا-چو	حفاظت از منظر تاریخی و خاص شهر. جلب توجه ویژه به شهر، قانون و نظم، خلق محیط شهری که حافظ زندگی خوب است بگونه ای که افراد در نسلهای مختلف علاقمند به زندگی در آن باشند.
هیاکوسوکویا-چو	تلاش بیشتر برای ادامه و گسترش جشنواره سنتی شهر تلاش برای ارتقا سطح وقار و ظرافت شهر
کامازا-چو	جلوگیری از تخریب محیط زیست، حفاظت از منظر شهری تاریخی ایجاد یک محیط شهری سالم که امکان فعالیت مشاغل خانوادگی در آن وجود داشته باشد
کاوارا-نو-چو	حفاظت و پرورش محیط زیست هم وظیفه شهروندان و هم حق آنها است. احترام به حقوق یک دیگر و قوانین و نظم اجتماعی حفاظت از زندگی در سایه همکاری و هماهنگی شهروندان

جدول ۳,۱۳ (B) محتوای عینی و کالبدیِ «منشور»

هیاکوسوکویا-چو	جلوگیری از اقداماتی که خلاف نظر ساکنان، محیط زیست را تخریب می کند. جلوگیری از احداث آپارتمان (سوئیت های) یک اتاقه. تلاش برای حفظ حداکثر ارتفاع ساختمان‌ها در حد ۱۸ متر متناسب با ارتفاع ارابه های جشنواره سنتی گیون. توجه به حفاظت از محیط زیست و الگوی طراحی قالب و در نظر گرفتن الگوی طراحی برازنده شهر، در نوسازی و بازسازی ساختمان‌ها. احیاء و نوسازی تابلوهای معرفی آثار تاریخی و موارد مشابه.
تاواراماچی	ارتفاع ساختمان ها به ۵ طبقه و ۱۵ متر ارتفاع محدود می‌شود. عدم صدور مجوز ساخت واحد های مسکونی یک اتاقه (سوئیت مجردی) که خطر تخریب ساختار اجتماع محلی و محله را دارند. عدم صدور مجوز ساخت مجتمع های مسکونی
کامازا-چو	ممانعت از احداث واحدهای مسکونی یک‌اتاقه و حذف کاربری‌های مربوط به فعالیت‌های تفریحی-جنسی.



شکل ۵,۱۳ تغییر ساختار قطعه بندی بافت تاریخی

با این حال، در کشور ژاپن، نظامی که بتواند ایمنی ترافیکی، مقررات کنترل ترافیک و طرح‌های منطقه‌ای را به‌صورت یکپارچه اجرا کند، تنها به‌طور محدود مورد آزمایش قرار گرفته بود.
اما امروزه به‌تدریج روش‌هایی در حال گسترش است که در قالب محله‌های ایمن ترافیکی، با ترکیب اقداماتی مانند جلوگیری از عبور ترافیک غیرمحلی، تعیین مسیرهای یک‌طرفه، محدودیت سرعت، ممنوعیت ورود خودروهای سنگین و مانند آن، کنترل ترافیک را انجام داده و هم‌زمان اقداماتی مانند نصب چراغ‌های راهنمایی، تابلوهای هشدار، خط‌کشی گذرگاه عابر پیاده، ایجاد شبکه خیابان‌های باریک و مسیرهای پیاده را پیش می‌برند.
از این نظر، طرح «وون‌ارف» (Woonerf؛ به معنای خیابان مسکونی) که در دهه ۱۹۷۰ در هلند آغاز شد، به‌عنوان الگوی اولیه روشی که در آن عابران پیاده و خودروها می‌توانند در یک فضای مشترک همزیستی داشته باشند، مورد توجه قرار گرفته است (شکل ۴.۱۳). در شکل (A)، تصویر بالایی وضعیت پیش از اصلاح را نشان می‌دهد که در آن خیابان بر محور حرکت خودروها طراحی شده است؛ تصویر پایینی وضعیت پس از اصلاح را نشان می‌دهد. در این روش، در ورودی‌های خارجی مسیر، قسمت‌های باریک‌کننده مسیر (شیکین؛ Chicane) ایجاد می‌شود و در سطح خیابان، موانع کم‌ارتفاع (هامپ؛ Hump) قرار داده می‌شود. مسیرهای عبور خودرو در داخل محله به‌صورت شکسته و غیرمستقیم طراحی می‌شوند و سرعت حرکت به کمتر از ۱۰ کیلومتر در ساعت کاهش می‌یابد. همچنین فضاهایی برای بازی کودکان، محل‌های استراحت و کاشت درختان در نظر گرفته می‌شود. مصالح کف‌سازی نیز به‌صورت متنوع و با تفاوت‌های مشخص مورد استفاده قرار می‌گیرند تا محدوده‌های مختلف فضایی را تفکیک کنند. روش‌هایی مشابه این رویکرد، در سال‌های اخیر در ژاپن نیز با عناوینی مانند «خیابان‌های اجتماعی (Community Road)» و «محله‌های دارای محیط ایمن» توسعه یافته‌اند و در قالب طراحی‌های متنوع مورد استفاده قرار می‌گیرند.

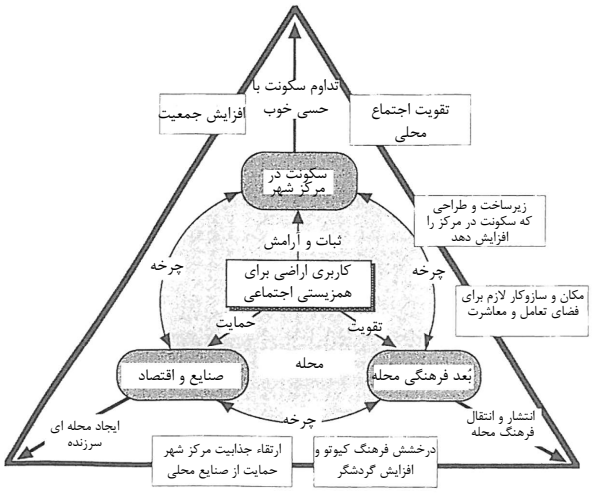
۳,۱۳
شیوه‌ها و نظام‌های گوناگون «محله‌سازی مشارکتی(ماچی‌زوکوری)»

۱ اهمیت «منشور محله‌سازی مشارکتی»
در دهه ۱۹۸۰، هم‌زمان با دوران شکل‌گیری اقتصاد حبابی ژاپن، خرید و تجمیع زمین‌ها برای ساخت‌وسازهای سوداگرانه و احداث آپارتمان‌های مرتفع در شهر کیوتو نیز به‌شدت افزایش یافت. در میان ماچیاها (خانه‌های سنتی شهری کیوتو) که الگوی سنتی مسکن شهری این شهر را تشکیل می‌دهند، ناگهان

جدول ۴،۱۳ سناریوی گذار از «قانون نامه محله (ماچی‌شیکیمو)» مدرن به «توافق‌نامه ساختمانی»

الگویی که با الهام از « قانون‌نامه (ماچی‌شیکیمو)» (مجموعه قواعد خودگردان محلات در دوره ادو) تدوین شده است. این پیشنهاد توسط «انجمن اندیشه‌ورزی درباره محله آنه‌کوجی» و از طریق فعالیت‌های مشارکتی برای بازشناسی دوباره ارزش‌ها و جذابیت‌های محله تهیه شده و به‌عنوان اصول و ضوابط رفتاری توسعه و مدیریت مشارکتی محله (ماچی‌زوکوری) ارائه شده است.

تحلیل ویژگی‌های محله	«ماچی‌شیکیموی محله آنه‌کوجی (نسخه معاصر)»	«توافق‌نامه ساختمانی» به‌عنوان ابزار تحقق این اهداف
* حفظ تقسیم‌بندی تاریخی قطعات شهری و ساختار سنتی «دو سوی خیابان» که از گذشته به جا مانده است. * تمرکز کسب‌وکارهای مستقل و محلی، مانند فروشگاه‌های قدیمی و باسابقه، مهمان‌خانه‌های سنتی و مغازه‌های تخصصی و منحصربه‌فرد. * غالب بودن ساختمان‌های کم‌ارتفاع و چوبی در سیمای شهری. * گشودگی آسمان و چشم‌انداز آن از سطح خیابان. * قرار گرفتن در مرکز شهر و احتمال گسترش ساختمان‌های مرتفع و مجتمع‌های آپارتمانی. * احتمال ورود فروشگاه‌های زنجیره‌ای شبانه‌روزی (کن‌بینی) و واحدهای تجاری با فعالیت تا ساعات پایانی شب.	۱) تعادل میان سکونت، فعالیت‌های معیشتی و اقتصادی (ناریوای) و ارزش‌های فرهنگی محله را حفظ کرده و توسعه دهیم. ۲) از افراد و کسب‌وکارهای جدیدی که در حفظ و تقویت هویت منحصربه‌فرد محله نقش دارند، استقبال کنیم. ۳) ضمن حفظ پویایی ناشی از همزیستی محل سکونت و محل کار، آرامش، فضای دلنشین و سکوت شبانه محله را نیز پاس بداریم. ۴) مقیاس انسانی، بافت کم‌ارتفاع تا میان‌ارتفاع و چشم‌انداز آسمان از خیابان را ارج نهیم. ۵) با در نظر گرفتن همسایگان روبه‌رو و دو همسایه مجاور («سه خانه روبه‌رو و دو همسایه طرفین») و هماهنگی با محیط محله، شخصیت و خلاقیت خود را در ساخت‌وسازها بیان کنیم. * چشم‌انداز خیابان‌هایی زیبا را که روح مهمان‌نوازی و خوشامدگویی را منتقل می‌کنند، پرورش دهیم.	**معیارهای مربوط به کاربری ساختمان‌ها (فعالیت‌های ساختمانی ممنوع)** ۱) ساختمان‌های مورد استفاده برای مشاغل و فعالیت‌های مرتبط با صنوف تفریحی و سرگرمی جنسی. ۲) ساختمان‌های مورد استفاده به‌عنوان مراکز بازی و سرگرمی. ۳) فروشگاه‌هایی که تا نیمه‌شب یا ساعات پایانی شب فعالیت می‌کنند. ۴) مجتمع‌های مسکونی که مساحت اختصاصی هر واحد آن‌ها کمتر از ۴۵ مترمربع باشد (مانند آپارتمان‌های تک‌اتاقه). **معیارهای مربوط به شکل و مشخصات ساختمان‌ها** ۱) تعداد طبقات روی زمین ساختمان نباید بیش از ۵ طبقه باشد. ۲) حداکثر ارتفاع ساختمان، با احتساب تأسیسات بام و برجک‌های تزئینی، نباید از ۱۸ متر تجاوز کند. ۳) پارکینگ‌های چندطبقه باید دارای دیوار و سقف باشند.



شکل ۶،۱۳ فلسفه کاربری زمین در توافق‌نامه معماری

ساختمان‌های بلندمرتبه سر برآوردند. در حالی که نسبت زیربنا یا تراکم ساختمانی در بافت سنتی شهر در حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ درصد است، به کاربری تجاری در این مناطق اجازه ۴۰۰ درصد را می‌دهند. ازاین‌رو، اگر طبقه همکف به فضای پارکینگ اختصاص یابد، امکان احداث ساختمان‌هایی با ۷ تا ۸ طبقه فراهم می‌شود. چنین ساخت‌وسازهایی نظم فضایی مشترکی را که طی سالیان دراز در بافت سنتی شهر شکل گرفته و حفظ شده بود، برهم زدند، شرایط نورگیری، روشنایی طبیعی و تهویه را نامطلوب کردند و همچنین با افزایش رفت‌وآمد خودروها در کوچه‌های باریک، مشکلات ترافیکی را تشدید نمودند.

در واکنش به این وضعیت، در محله‌های کیوتو جنبشی زنجیره‌ای برای تدوین «منشور محله‌سازی مشارکتی» (Machizukuri Charter) ـ که می‌توان آن را منشور یا آیین‌نامه بنیادین جامعه محلی دانست ـ شکل گرفت. تا سال ۱۹۹۵ حدود ۲۴ محله چنین منشوری را تدوین و تصویب کرده بودند.

بررسی محتوای این منشورها نشان می‌دهد که معمولاً سه محور اصلی در آن‌ها مطرح می‌شود:۱) پیشینه و خاستگاه تاریخی شکل‌گیری محله؛۲) مبانی و ارزش‌های مشترک برای حفظ و تداوم جامعه محلی از طریق همکاری ساکنان؛ ۳) نحوه برخورد با ساختمان‌ها و ساخت‌وسازهایی که نظم فضایی مشترک محله را بر هم می‌زنند.

این منشورها توافق‌هایی داوطلبانه هستند و پشتوانه حقوقی الزام‌آور ندارند. همچنین تنها برای خانوارهایی اعتبار دارند که آن‌ها را امضا کرده‌اند؛ امضاکنندگان نیز محدود به مالکان زمین و ساختمان نیستند، بلکه مستأجرانی که در محله سکونت دارند نیز می‌توانند آن را امضا کنند. با این حال، این منشورها به‌عنوان هنجار رفتاری محله‌سازی عمل کرده و در صورت بروز اختلاف یا مشکلات ناشی از توسعه ساختمانی، مبنایی برای اقناع و گفت‌وگو فراهم می‌آورند (جدول ۳.۱۳ و شکل ۵.۱۳).

برای نمونه، در منشور محله هیاکوسوکویا-چو بندی وجود دارد که بر اساس آن، ساختمان‌هایی با ارتفاع بیش از ۱۸ متر ــ یعنی بلندتر از ارابه‌های آیینی جشنواره گیون ــ نباید احداث شوند.

در محدوده محله آنه‌کوجی این رویکرد گامی فراتر نهاده است. این محله با هدف ایجاد محیطی که در آن کسب‌وکارهای سنتی دیرینه، مغازه‌های دارای هویت و فعالیت‌های فرهنگی در کنار سکونت تداوم یابند، سندی با عنوان «قانون‌نامه محله» تدوین کرده و سپس آن را به توافق‌نامه ساختمانی پیوند داده است (جدول ۴.۱۳ و شکل ۶.۱۳).

چنین هنجارهای رفتاریِ خودجوش برای محله‌سازی مشارکتی، اموری هستند که نمی‌توان آن‌ها را در قالب مقررات اداریِ صرف، مانند قانون استانداردهای ساختمان، بیان کرد؛ ازاین‌رو، می‌توان آن‌ها را نقطه آغاز شکل‌گیری قواعد اجتماعی و هنجارهای جامعه محلی (Community Rules) دانست.

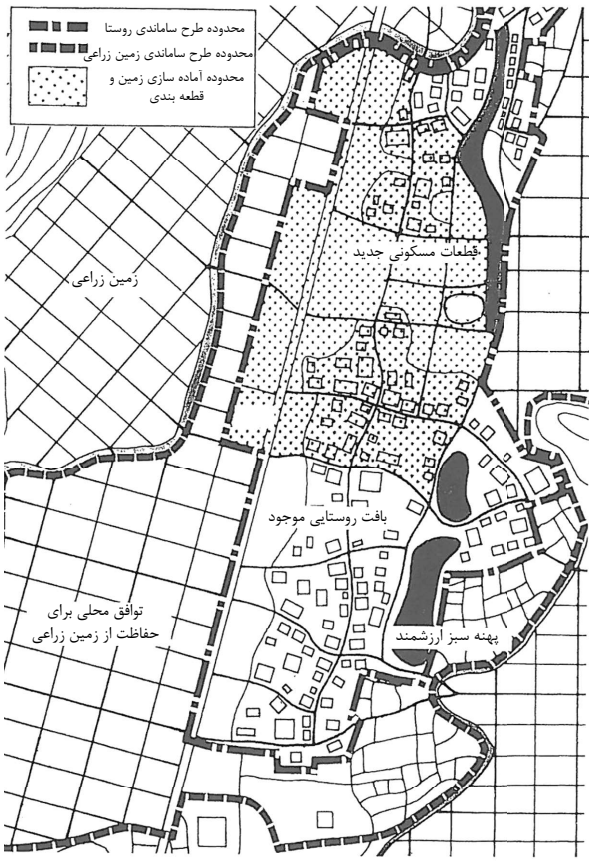
۲ توسعه و بهسازی مراکز تجاری محلی (خیابان‌های تجاری)

در میان نمونه‌های محله‌سازی خودجوش در ژاپن، بدون شک خیابان‌های تجاری خرده‌فروشی یا بازارهای محلی، تجربه‌های ارزشمندی اندوخته‌اند. از آنجا که این واحدهای تجاری در امتداد خیابان‌ها و در محدوده‌های محلی گرد هم آمده و فعالیت می‌کنند، پیوندهای مبتنی بر تعلق مکانی در میان آن‌ها بسیار قوی است. آن‌ها برای رقابت و در عین حال همزیستی و رونق مشترک در

برابر فروشگاه‌های بزرگ، مراکز خرید و دیگر خیابان‌های تجاری، همواره به دنبال یافتن راهکارهای جدید بوده‌اند.
این تلاش‌ها تنها به بهبود نوع فعالیت هر فروشگاه، تنوع کالاها، قیمت‌ها و خدمات محدود نمی‌شود، بلکه نیازمند ایجاد محیطی جذاب و دلپذیر به‌عنوان یک فضای شهریِ مشترک برای کل خیابان تجاری نیز هست. خرید کردن صرفاً به معنای تهیه کالا نیست، بلکه نوعی فعالیت تفریحی است که لذت بردن از فضا و حال‌وهوای محیط را نیز دربرمی‌گیرد. همچنین خیابان تجاری محلی به‌عنوان فضایی برای تعامل میان فروشندگان و مشتریان، و نیز میان شهروندان با یکدیگر عمل می‌کند؛ ازاین‌رو، فعالان این خیابان‌ها همواره در فعالیت‌های محله‌سازی منطقه مشارکت و همکاری داشته‌اند.
برای افزایش جذابیت محیطی خیابان‌های تجاری، تاکنون اقدامات و ابتکارات مختلفی انجام شده است؛ از جمله ایجاد دروازه‌های شهری، چراغ‌های خیابانی مانند چراغ‌های سوزوران، پخش موسیقی پس‌زمینه، ساخت سقف‌های پوشاننده خیابان (آرکید)، کف‌سازی رنگی، تبدیل خیابان‌ها به فضاهای پیاده‌محور، ایجاد محدوده‌های ویژه عابران پیاده، نصب مبلمان شهری و عناصر هنری مانند مجسمه‌ها و فواره‌ها، و ایجاد میدان‌های برگزاری رویدادها.
تاریخچه این نوع بهسازی خیابان‌های تجاری، نقش مهمی در توسعه طراحی شهری در ژاپن ایفا کرده است. با این حال، بزرگ‌تر شدن روزافزون فروشگاه‌های عظیم، همراه با گسترش خودرومحوری (موتوریزاسیون)، موجب شده است که گرایش به استقرار این مراکز در خارج از محدوده‌های شهری افزایش یابد. در نتیجه، خروج فروشگاه‌های اصلی و بزرگ (به‌عنوان هسته تجاری) از مراکز شهر و اطراف ایستگاه‌های راه‌آهن نیز به‌طور پی‌درپی رخ داده و خیابان‌های تجاری سنتی بیش از پیش با مشکلات جدی روبه‌رو شده‌اند. در بسیاری از این خیابان‌ها وبازارها، مسائلی مانند:
سالمند شدن صاحبان کسب‌وکار، کمبود جانشین برای ادامه فعالیت، کمبود فضای پارک خودرو، کاهش فروش، تعطیلی یا تغییر کاربری مغازه‌ها، باعث افول و تضعیف آن‌ها شده است.
این مشکلات تنها مسئله مدیریت اقتصادی تک‌تک فروشگاه‌ها نیست، بلکه برای جامعه محلی نیز به معنای بحران در مراکز زندگی روزمره و فضاهای ارتباط اجتماعی شهروندان است؛ زیرا خیابان‌های تجاری محلی همواره مکان‌هایی برای ارتباطات روزانه و تعامل اجتماعی بوده‌اند. ازاین‌رو، امروزه هماهنگی و ارتباط میان سیاست‌های بهسازی خیابان‌های تجاری و برنامه‌ریزی شهری اهمیت فزاینده‌ای یافته است. اقداماتی مانند: ایجاد پیاده‌راه‌ها و میدان‌های شهریِ راحت و جذاب، استفاده مجدد از مغازه‌های خالی و زمین‌های رهاشده، سامان‌دهی پارکینگ خودرو و دوچرخه، بهبود دسترسی حمل‌ونقلی از طریق وسایلی مانند اتوبوس‌های محلی، تأمین مسکن در فضاهای بالای مغازه‌ها و مناطق مجاور خیابان‌های تجاری برای تقویت سکونت شهری، افزایش تعداد استفاده‌کنندگان و بازدیدکنندگان، از جمله راهکارهایی هستند که باید در ارتباط با برنامه‌ریزی شهری دنبال شوند.
در سال ۲۰۰۰ میلادی، برای مدیریت یکپارچه فعالیت‌های تجاری و محله‌سازی مشارکتی در مراکز شهری، «قانون احیای مراکز شهر» به‌عنوان یک نظام قانونی تدوین شد. نحوه اجرای مؤثر این قانون، همچنان یکی از چالش‌ها و موضوعات مهم آینده به شمار می‌رود.

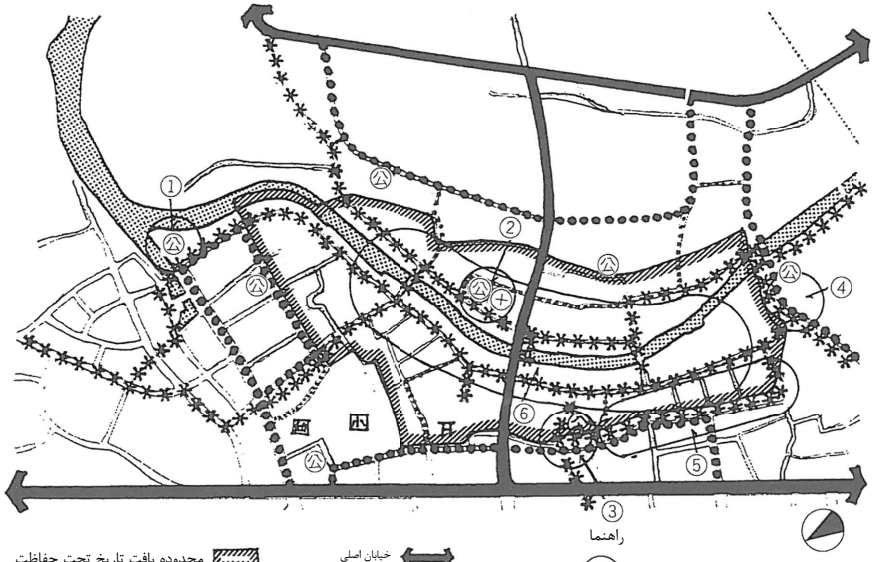
۳ بهسازی و سامان‌دهی سکونتگاه‌های روستایی کشاورزی

هنگامی که در نواحی در حال گسترش پراکنده شهری (اسپرال) در پیرامون کلان‌شهرها قدم می‌زنیم، گاهی ناگهان وارد یک منطقه روستایی قدیمی می‌شویم. در این مناطق، فضای زندگی به‌صورت ارگانیک و هماهنگ شکل گرفته است؛ با ویژگی‌هایی مانند فضای سبز غنی، خانه‌های سنتی باشکوه و دارای شخصیت، باغچه‌های سبزی و صیفی، راه‌هایی با انحناهای ملایم که با فرم طبیعی زمین هماهنگ شده‌اند، نهرها و مسیرهای آب، محوطه معابد و بیشه‌های مقدس پیرامون زیارتگاه‌ها. اگر امکان‌پذیر باشد، مطلوب آن است که توسعه‌های جدید مسکونی به شکلی هماهنگ با چنین سکونتگاه‌های کشاورزی و شرایط فعالیت‌های اقتصادی آن‌ها تحقق یابد. از دیدگاه کشاورزان حومه شهر، لازم است: راه‌ها و پارک‌ها بهسازی شوند، شبکه فاضلاب و

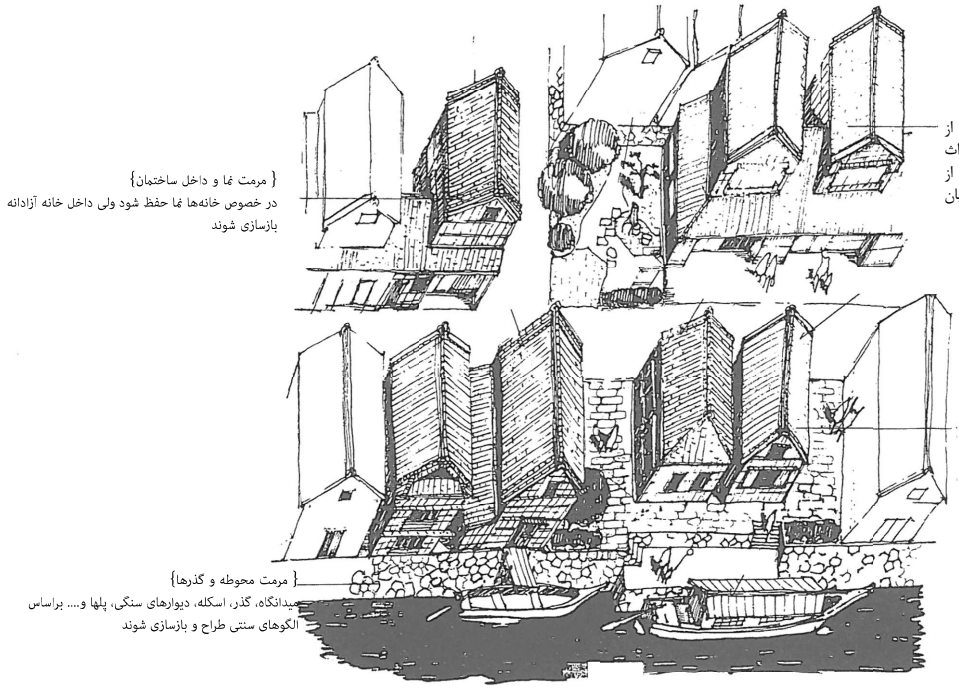


شکل ۷،۱۳ طرح ساماندهی محله با بافت روستایی

در محلهٔ عمده‌فروشان (تونیاگای) که در دو سوی رودخانهٔ ستاگاوا قرار داشت و نقش مهمی در رونق زیارت معبد بزرگ ایسه ایفا می‌کرد، در دههٔ ۱۹۷۰ و در پی جابه‌جایی اجباری ساکنان و کسبه به‌دلیل اجرای طرح ساماندهی و بهسازی رودخانه، جنبش حفظ و صیانت از بافت و سیمای تاریخی شهر به‌طور گسترده‌ای شکل گرفت و گسترش یافت.







شکل ۸،۱۳ مثالی از الگوی حفاظت به همراه بازسازی

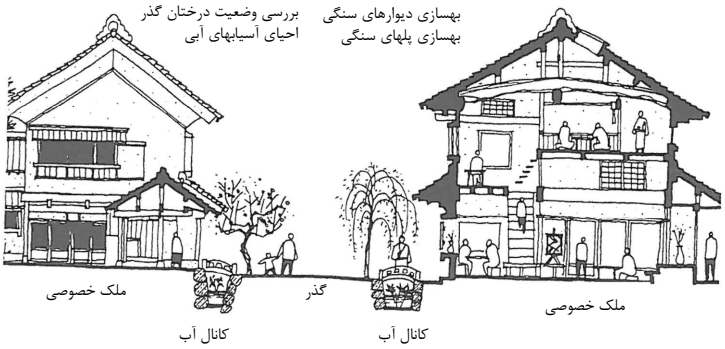
زیرساخت‌های شهری توسعه یابد، خانه‌ها نیز بهبود و نوسازی شوند.

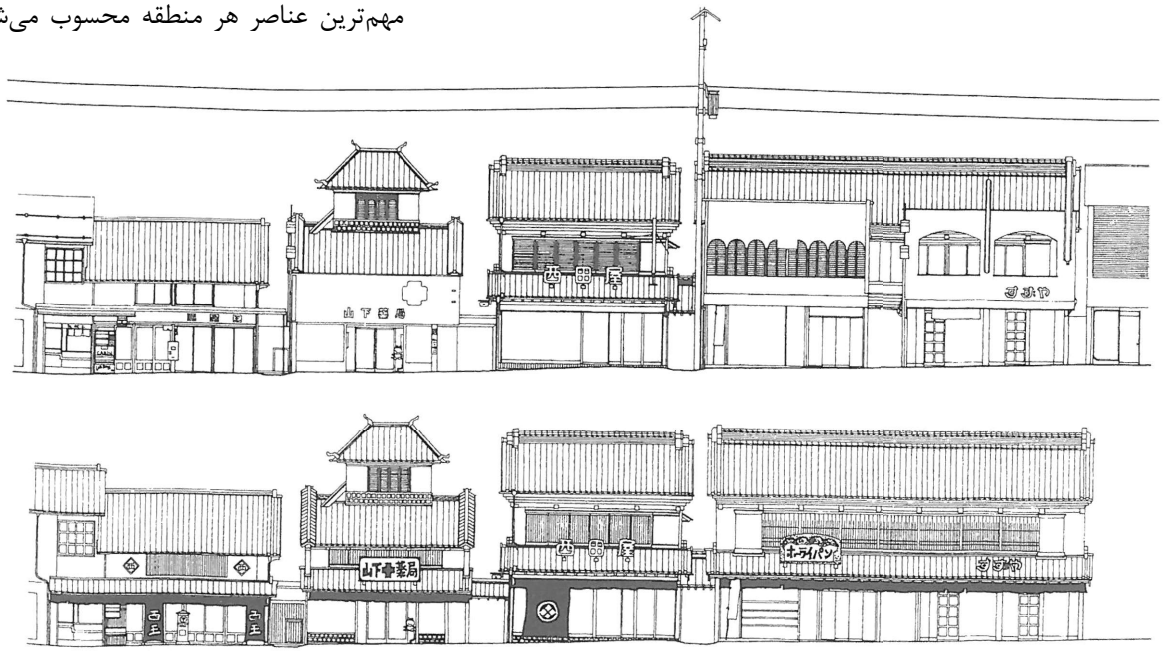
همچنین درباره زمین‌های کشاورزی موجود، بخشی از آن‌ها باید به‌عنوان اراضی کشاورزی مرغوب سامان‌دهی شوند و کشاورزی با استفاده از سازوکارهایی مانند تجمیع و مبادله قطعات زمین، و اجاره حقوق بهره‌برداری از زمین‌های کشاورزی (برای ایجاد انعطاف و تحرک در بهره‌برداری) ادامه یابد. بخشی دیگر نیز می‌تواند به کاربری مسکونی تبدیل شده و از طریق اجاره یا فروش قطعات مسکونی به‌عنوان بخشی از فعالیت اقتصادی مدیریت شود.

از آنجا که تبدیل زمین‌های کشاورزی به اراضی مسکونی به‌صورت پراکنده و بدون برنامه، خود عامل اصلی شکل‌گیری گسترش بی‌ضابطه شهری (اسپرال) بوده است، مطلوب آن است که با استفاده از روش‌هایی مانند تجمیع و تفکیک مجدد اراضی ، به‌صورت برنامه‌ریزی‌شده سه هدف زیر تحقق یابد: حفظ و سامان‌دهی سکونتگاه‌های کشاورزی؛ ایجاد مناطق کوچک شهری جدید؛ حفاظت از فضاهای سبز تولیدی و اراضی کشاورزی. قانون سامان‌دهی مناطق روستایی مصوب سال ۱۹۸۷ با چنین هدفی تدوین شد. بر اساس این قانون، ساکنان، کمیته‌های امور کشاورزی و نظام برنامه‌ریزی شهری شهرداری‌ها با همکاری یکدیگر، طرح منطقه‌ای سکونتگاه را تهیه می‌کنند و از طریق آن، اقداماتی مانند: حفاظت و بهسازی اراضی کشاورزی، کنترل و هدایت توسعه، تنظیم و تقویت زیرساخت‌های پایه، را پیش می‌برند (شکل ۷.۱۳).

۴ نقش برنامه مسکن منطقه‌ای (HOPE)

برنامه مسکن منطقه‌ای یا HOPE یکی از سیاست‌های موفق وزارت ساخت‌وساز ژاپن (وزارت کنونی زمین، زیرساخت، حمل‌ونقل و گردشگری) بود که در سال ۱۹۸۵ با هدف بهره‌گیری از ویژگی‌های اقلیمی و بومی هر منطقه در طراحی مسکن و سیمای شهری آغاز شد. واژه HOPE نیز به‌گونه‌ای ابتکاری از عبارت Housing with Proper Environment (مسکن با محیطی مناسب) ساخته شده است. اهداف اصلی این برنامه عبارت بودند از:۱) ایجاد فضاهای مسکونی باکیفیت که ضمن بهره‌گیری از ویژگی‌های طبیعی، سنت‌ها و فرهنگ هر منطقه، بتوانند به‌عنوان سرمایه‌ای ارزشمند به نسل‌های آینده منتقل شوند.۲) احترام به استقلال و تنوع مناطق و تشویق ساخت مسکن بر پایه ابتکار و خلاقیت محلی. اجرای سیاستی جامع در حوزه مسکن که علاوه بر تأمین مسکن، توسعه اجتماعی، فرهنگی و صنعت ساختمانِ هر منطقه را نیز در بر گیرد. اگرچه این برنامه مستقیماً در قالب «طرح ناحیه‌ای» قرار نمی‌گیرد، اما از آنجا که مسکن و محیط سکونت از مهم‌ترین عناصر هر منطقه محسوب می‌شوند، ارتباطی





شکل ۹،۱۳ مرمت نما و جداره گذرها، ایجاد بام‌های شیبداری یکسان، انتقال کابل برق به زیر زمین و حذف تابلوی مغازه ها

نزدیک با برنامه‌ریزی ناحیه‌ای دارد.

دولت مرکزی از شهرداری‌ها و دولت‌های محلی که برنامه‌های HOPE را تدوین می‌کردند حمایت می‌کرد؛ از جمله با اختصاص اولویت در پرداخت یارانه‌های اجرایی و افزایش میزان تسهیلات مالی. در عمل، این سیاست توانست اندیشه‌های خلاقانه محلی را برانگیزد و دستاوردهایی همچون تولید مسکن با استفاده از مصالح و شیوه‌های ساخت بومی، و نیز شکل‌دهی به مناظری شهری که ویژگی‌های اقلیمی و فرهنگی هر منطقه را تداوم می‌بخشید، به همراه داشته باشد. مهم‌تر از همه، این برنامه فرصتی فراهم کرد تا شهروندان، فرهیختگان، معماران، فعالان صنعت ساختمان و مدیران دولتی، به‌صورت مشترک و از زوایای تازه درباره مسائل سکونت در منطقه به گفت‌وگو و ارائه پیشنهاد بپردازند. همچنین، حفاظت از بافت‌های تاریخی نیز تنها زمانی به یک حفاظت پویا و زنده تبدیل می‌شود که با چنین رویکرد خلاقانه و تداوم‌بخشی همراه باشد. این نظام در دهه ۱۹۹۰ با «برنامه پنج‌ساله ساخت مسکن شهرداری‌ها» ادغام شد و به یکی از ارکان اصلی «طرح جامع مسکن شهر و روستا» تبدیل گردید.

۵ مناطق حفاظت‌شده بافت‌های تاریخی

هر شهر، صرف‌نظر از قدمت کوتاه یا طولانی خود، دارای پیشینه‌ای تاریخی است. کاخ‌های سلطنتی، قلعه‌ها، معابد و زیارتگاه‌ها، باغ‌ها، میدان‌های عمومی و خیابان‌های اصلی از جمله میراث تاریخی شاخصی هستند که به‌عنوان نمادهای شهری شناخته می‌شوند. این مکان‌های برجسته معمولاً مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری شهرها را تشکیل می‌دهند.

در مقابل، بافت‌های شهری که در گذشته محل سکونت بازرگانان، پیشه‌وران، کارمندان رده‌پایین حکومت و ساموراییها بوده‌اند، برخلاف بناهای شاخص، بیشتر به‌عنوان زمینه یا پس‌زمینه‌ای برای برجسته‌تر شدن آن آثار تاریخی تلقی می‌شدند. اما از دهه ۱۹۷۰ به بعد، ارزش و اهمیت مناظر و بافت‌های سنتی شهری به‌تدریج مورد توجه قرار گرفت. این تحول فکری را می‌توان از چند جنبه توضیح داد.

واکنش به یکنواختی مدرنیسم

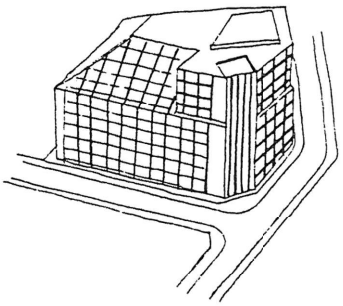
پس از جنگ جهانی دوم، انتقادها نسبت به طراحی‌های یکنواخت و مبتنی بر کارایی صرف، که در مجموعه‌های بزرگ مسکن عمومی مشاهده می‌شد، افزایش یافت. این امر زمینه را برای توجه دوباره به تنوع و هویت محلی فراهم کرد.

افزایش توجه به شیوه‌های زندگی و سکونت

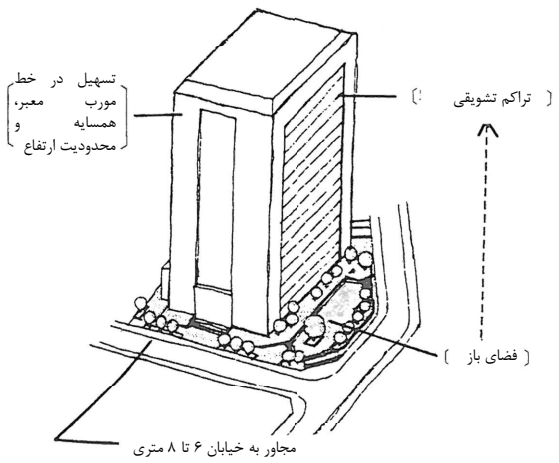
با پیشرفت مطالعات مربوط به تاریخ زندگی روزمره مردم، تاریخ مسکن و انسان‌شناسی فرهنگی، علاقه به فرهنگ‌های بومی و شیوه‌های زندگی‌ای که در تعامل با شرایط خاص هر منطقه شکل گرفته بودند، افزایش یافت. هم‌زمان، پژوهش‌های مربوط به خانه‌های سنتی و سکونتگاه‌های روستایی نیز گسترش پیدا کرد و دستاوردهای ارزشمندی به همراه آورد.

افزایش آگاهی ساکنان و نقش اجتماع محلی

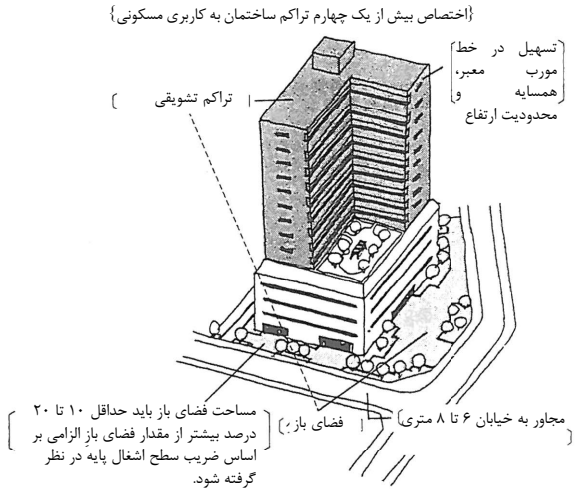
ساکنان به ارزش فضای زندگی خود بیش از گذشته آگاه شدند و همین امر موجب شکل‌گیری فعالیت‌های مردمی در زمینه شهرسازی و روستاسازی مبتنی بر ویژگی‌های بومی شد. به بیان دیگر، آنچه پیش‌تر صرفاً «پس‌زمینه» تلقی می‌شد، اکنون خود به‌عنوان موضوعی ارزشمند و دارای هویت مستقل مورد توجه قرار گرفت.



(A) فرم ساختمان بدون استفاده از مشوقهای توسعه



(B) فرم ساختمان با استفاده از سازوکارهای جامع



(C) فرم ساختمان در قابل توسعه مجدد برنامه ریزی شده شهری

شکل ۱۰،۱۳ درصورت استفاده از مشوقهای توسعه در ساز و کار جامع

ظرفیت گردشگری فرهنگی

نسلی که پس از جنگ جهانی دوم و در دوران شهرنشینی رشد یافته بود، با سفر به نقاط مختلف کشور، با نگاهی تازه به تماشای مناظر شهرها و روستاهای سنتی پرداخت. در ژاپن، موفقیت چشمگیر کارزار گردشگری «Discover Japan» که در سال ۱۹۷۰ توسط راه‌آهن ملی ژاپن (شرکت JR فعلی) برگزار شد، نقش مهمی در این روند داشت.

در شهرهایی مانند تاکایاما، تسووانو، تسوماگو، کانازاوا، اوتارو و هاکوداته، جنبش‌های داوطلبانه مردمی برای حفاظت از بافت‌های تاریخی رونق گرفت. به‌دنبال آن، بسیاری از شهرداری‌ها با تصویب مقررات محلی، مناطقی را به‌عنوان محدوده حفاظت تعیین کردند و برای مرمت نماهای ساختمان‌ها یارانه اختصاص دادند. همچنین، تشکل مردمی «اتحادیه سراسری حفاظت از بافت‌های تاریخی» تشکیل شد.

در سال ۱۹۷۵ نیز قانون حفاظت از اموال فرهنگی اصلاح شد و نظام «مناطق حفاظت از مجموعه بناهای سنتی» به آن افزوده شد. این مناطق در قانون برنامه‌ریزی شهری نیز به‌عنوان یکی از انواع طرح‌های ناحیه‌ای جایگاه قانونی یافت (شکل ۹-۱۳).

معیارهای انتخاب مناطق حفاظت از مجموعه بناهای سنتی

برای انتخاب یک منطقه به‌عنوان منطقه حفاظت از مجموعه بناهای سنتی، سه معیار اصلی در نظر گرفته می‌شود:

۱) مجموعه بناها از نظر طراحی و ارزش معماری برجسته باشند.

۲) مجموعه بناها و همچنین تقسیم‌بندی تاریخی قطعات زمین، شکل و وضعیت قدیمی خود را به‌خوبی حفظ کرده باشند.

۳) مجموعه بناها و محیط پیرامون آن‌ها ویژگی‌های متمایز و شاخص منطقه را به‌وضوح نشان دهند.

محتوای برنامه حفاظت

در برنامه حفاظت این مناطق، اقدامات زیر پیش‌بینی می‌شود: حفاظت از چشم‌انداز کلی بافت تاریخی؛ حفظ و مرمت بناهای سنتی شاخص؛ هدایت تعمیر و نوسازی ساختمان‌های عادی به‌گونه‌ای که با منظر تاریخی منطقه هماهنگ باشند.

از آنجا که این مناطق، علاوه بر ارزش فرهنگی، محل زندگی و فعالیت اقتصادی مردم نیز هستند، دولت علاوه بر حفاظت از میراث فرهنگی، برای بهبود محیط زندگی، ارتقای زیرساخت‌ها و اجرای اقدامات پیشگیرانه در برابر حوادث و بلایای طبیعی نیز کمک‌های مالی عمومی اختصاص می‌دهد.

نمونه‌هایی از این بافت‌ها شامل محله‌های سامورایی، شهرهای بازرگانی و روستاهای سنتی هستند. حفاظت از بافت تاریخی در ژاپن علاوه بر مناطقی که بر اساس قانون حفاظت از اموال فرهنگی به‌طور رسمی ثبت و حفاظت می‌شوند، در سراسر ژاپن تعداد زیادی از بافت‌های تاریخی نیز وجود دارند که به ابتکار دولت‌های محلی یا با مشارکت داوطلبانه ساکنان حفاظت و مدیریت می‌شوند. جنبش حفاظت از محله‌ها، بافت‌های تاریخی و مناظر شهری، هم در ژاپن و هم در کشورهای غربی، از دهه ۱۹۷۰ به بعد گسترش یافت. با این حال، میان شیوه حفاظت در ژاپن و اروپا تفاوت‌هایی وجود دارد.

در کشورهای غربی، به دلیل استحکام و دوام زیاد ساختمان‌های آجری و سنگی، معمولاً بناها با حفظ سازه اصلی مرمت شده و همچنان مورد استفاده قرار می‌گیرند. اما در ژاپن، که بیشتر ساختمان‌های سنتی چوبی هستند و چرخه نوسازی آن‌ها سریع‌تر است، علاوه بر حفظ، تعمیر و مرمت خود بناها، تداوم نظم فضایی بافت تاریخی و انتقال سبک‌های معماری سنتی به نسل‌های بعدی اهمیت ویژه‌ای دارد. این رویکرد، ویژگی متمایز حفاظت از بافت‌های تاریخی در ژاپن به شمار می‌آید.

۴.۱۳
نظام روش‌های هدایت برای تحقق اهداف توسعه و بهسازی شهری

همانند ژاپن، در ایالات متحده نیز نظام کاربری اراضی مبنای اصلی کنترل توسعه شهری است. با این حال، صرف آنکه یک طرح از ضوابط و معیارهای پهنه‌بندی عبور کند، به معنای شکل‌گیری یک بافت شهری مطلوب و باکیفیت نیست. از این‌رو، هرگاه جامعه محلی خواهان آن باشد یا در مناطقی که پروژه‌های توسعه یا بازتوسعه در مقیاس نسبتاً بزرگ اجرا می‌شوند، چشم‌انداز و اهداف مطلوب توسعه شهری در قالب یک طرح ترسیم می‌شود و از مالکان املاک و توسعه‌دهندگان (دولوپرها) درخواست می‌شود برای تحقق آن همکاری کنند.

در مقابلِ این همکاری و مشارکت، به‌عنوان نوعی پاداش، بخشی از محدودیت‌ها و ضوابط پهنه‌بندی برای آنان تسهیل یا تعدیل می‌شود. به این ترتیب، نظامی برای هدایت توسعه شکل گرفته است که از طریق اعطای این امتیازها، مشارکت بخش خصوصی را در تحقق اهداف عمومی شهرسازی تشویق می‌کند.

در ژاپن نیز به‌تدریج چنین شیوه‌ای پذیرفته شده است؛ روشی که در آن منافع عمومی و امتیازهایی که به بخش خصوصی اعطا می‌شود در ترازوی موازنه و مذاکره قرار می‌گیرند و بر اساس این موازنه، از ابزارهای هدایت و تشویق برای تحقق اهداف توسعه شهری استفاده می‌شود.

۱. نظام هدایت منافع حاصل از توسعه

الف) سازوکار جامع

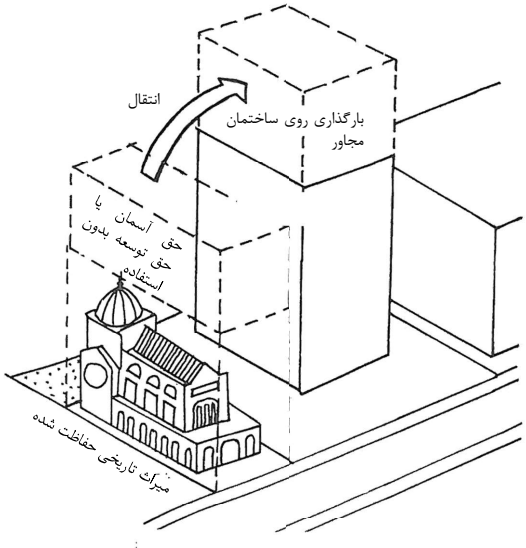
در قطعات زمین نسبتاً بزرگ، برای مثال زمین‌هایی با مساحت چند هزار مترمربع یا بیشتر (در ژاپن، به‌طور کلی حداقل ۱۰۰۰ مترمربع در مناطق تجاری و ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ مترمربع در مناطق مسکونی)، اگر در طرح ساختمانی، فضاهای باز عمومی مانند پیاده‌رو، گذرگاه، میدانچه یا پارک‌های کوچک متناسب با ویژگی‌های هر منطقه پیش‌بینی شود و این طرح به ارتقای کیفیت محیط شهری کمک کند، این اقدام مورد ارزیابی و تشویق قرار می‌گیرد. در نتیجه، بخشی از ضوابط شهرسازی، از جمله نسبت زیربنا یا تراکم ساختمانی، محدودیت ارتفاع ساختمان و محدودیت‌های ناشی از مقررات خط آسمان، تا حدی تسهیل

می‌شود و آزادی عمل بیشتری در طراحی و ساخت بنا به وجود می‌آید. به بیان دیگر، از طریق اعطای افزایش مجاز در تراکم ساختمانی، انگیزه‌ای برای مشارکت در بهبود محیط شهری ایجاد می‌شود. این شیوه، نمونه‌ای از هدایت توسعه از طریق اعطای مشوق‌های توسعه (Development Incentives) است.

نظام‌های مشابهی نیز وجود دارند که در آنها، در پروژه‌هایی مانند توسعه مجدد برنامه‌ریزی‌شده شهری یا مجتمع‌های بزرگ مسکونی، افزایش ضریب تراکم مجاز به عنوان یک امتیاز اعطا می‌شود. همچنین، در برخی از شهرداری‌هایی که برای بازگرداندن جمعیت به مناطق شهری، مالکان را به تأمین واحدهای مسکونی ملزم کرده‌اند، بسته به نسبت زیربنای مسکونی در پروژه، افزایش ضریب تراکم نیز مجاز شناخته می‌شود (شکل ۱۳ـ۱۰).

ب) انتقال حق توسعه

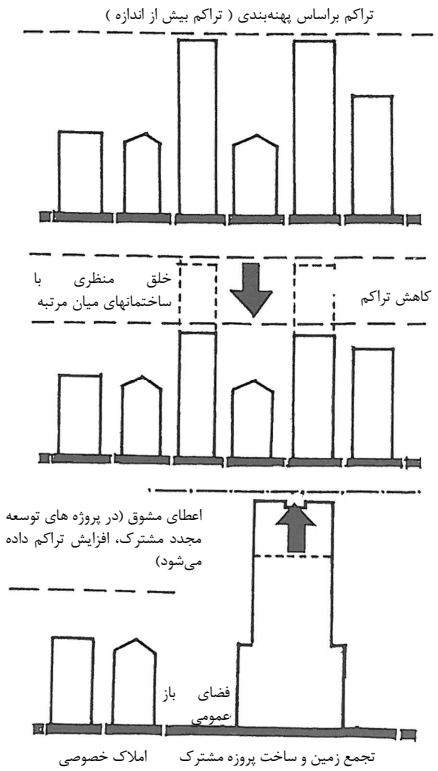
فرض کنید در منطقه‌ای تجاری که ضریب تراکم بالایی برای آن تعیین شده است، ساختمانی کم‌ارتفاع با ارزش تاریخی و فرهنگی یا میدانگاهی تاریخی (که مالکیت آن خصوصی است) وجود داشته باشد. مالک چنین ملکی ممکن است به دلیل پرداخت مالیات یا سایر ملاحظات اقتصادی، تمایل داشته باشد از زمین خود بهره‌برداری اقتصادی بیشتری انجام دهد.تفاوت میان حداکثر تراکم ساختمانی مجاز و تراکم بالفعل ساختمان موجود، همان حق توسعه استفاده‌نشده در فضای بالای ملک یا حق توسعه هوایی (Air Rights) است. اگر یک توسعه‌دهنده که قصد ساخت‌وساز در زمینی مجاور را دارد، این حق توسعه را خریداری کند، می‌تواند آن را به تراکم مجاز پروژه خود اضافه کند. این سازوکار که انتقال حق توسعه هوایی یا انتقال حق توسعه (Transfer of Development Rights: TDR) نامیده می‌شود، این سازو کار نخستین بار در آمریکا ابداع شد. این نظام، راهکاری هوشمندانه برای حفظ بناهای تاریخی، باغ‌ها و میدان‌های ارزشمند از طریق بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم می‌کند؛ به‌گونه‌ای که حفاظت از میراث فرهنگی بدون تحمیل هزینه مستقیم به دولت امکان‌پذیر می‌شود (شکل ۱۳ـ۱۱).



شکل ۱۱،۱۳ انتقال حق توسعه

۲ سیاست مدیریت رشد فضای شهری

تا پیش از این، تعیین ضریب تراکم ساختمانی بر این فرض استوار بود که شهرها همچنان به رشد خود ادامه خواهند داد و با گذشت زمان، بافت‌های کم‌ارتفاع به بافت‌های میان‌مرتبه و سپس بافت‌های میان‌مرتبه نیز به مناطق بلندمرتبه تبدیل خواهند شد. بر همین اساس، حتی در محله‌های تثبیت‌شده و آرام با ساختمان‌های کم‌ارتفاع نیز، اگر آن منطقه در محدوده کاربری تجاری قرار داشت، ساخت ساختمان‌های بلندمرتبه به‌صورت موردی و با نگاه به توسعه آینده مجاز شمرده می‌شد. از آنجا که فرض بر این بود که همه قطعات زمین تا سقف کامل ضریب تراکم مجاز ساخته نخواهند شد، در تعیین ضریب تراکم، میزانی مازاد بر میزان مورد انتظار ساخت‌وساز در نظر گرفته می‌شد؛ یعنی با فرض وجود «ضریب تحقق» یا نرخ بهره‌برداری کمتر از صددرصد، ظرفیت بیشتری برای ساخت‌وساز مجاز تعیین می‌گردید. این سیاست، در عمل با دو تناقض اساسی روبه‌رو شد. نخست آنکه، در مناطق مرکزی شهرها که رشد بسیار سریع و فشرده‌ای داشتند، نرخ تحقق ساخت‌وساز به حدود ۱۰۰



شکل ۱۲،۱۳ هدایت برنامه ریزی شده پهنه‌بندی

درصد نزدیک شد. در نتیجه، همراه با گسترش سفته‌بازی در بازار املاک، در مقیاس کل منطقه، افزایش شدید قیمت زمین و تراکم ساختمانی بیش از ظرفیت مطلوب پدید آمد. دوم آنکه، در محله‌های سنتی و دارای هویت اجتماعی، ساختمان‌های بلندمرتبه یا مجتمع‌های مسکونی مرتفع که به‌صورت پراکنده و منفرد احداث می‌شدند، نظم و هماهنگی فضای شهری و چشم‌انداز تاریخی محله را بر هم زدند. این وضعیت موجب بروز اختلاف‌ها و منازعات فراوان میان ساکنان محلی و سازندگان شد.

کاهش تراکم از طریق بازنگری در نظام پهنه‌بندی

در پی بازنگری و انتقاد از تعیین ضریب تراکم ساختمانی بیش از حد، از دهه ۱۹۸۰ میلادی در شهرهای آمریکا، از جمله بوستون و سان‌فرانسیسکو، سیاستی با عنوان داون‌زونینگ (Downzoning) به عنوان یکی از ابزارهای مدیریت رشد شهری مطرح شد. بر اساس این سیاست، اگر ساکنان یک منطقه از طریق سازوکارهایی مانند نظام طرح تفصیلی محله به توافق برسند، می‌توان با کاهش ضریب تراکم مجاز، از پدیده‌هایی مانند افزایش سوداگرانه قیمت املاک، زمین‌خواری و بیرون راندن ساکنان بومی، و گسترش ساختمان‌های بلندمرتبه جلوگیری کرد. همچنین، این اقدام با هدف ایجاد تعادل میان میزان توسعه و ظرفیت زیرساخت‌های شهری انجام می‌شود تا ضریب تراکم با شرایط و ویژگی‌های واقعی هر محله هماهنگ گردد. با این حال، در مناطقی که فشار توسعه شهری بسیار زیاد است، معمولاً ضریب تراکمی که در مقررات پهنه‌بندی مجاز شناخته شده، به عنوان حق مکتسبه توسعه تلقی می‌شود. ازاین‌رو، اجرای سیاست داون‌زونینگ اغلب با مخالفت مالکان و صاحبان حقوق ملکی مواجه می‌شود؛ زیرا آنان مایل‌اند حقوق توسعه‌ای که تاکنون برای ملکشان به رسمیت شناخته شده است، حفظ شود. بنابراین، موفقیت این نظام در گرو آن است که بر ارزش‌ها و توافق مشترک جامعه محلی برای تحقق اهداف مشترک توسعه شهری استوار باشد؛ یعنی زمانی امکان‌پذیر است که ساکنان، منافع بلندمدت و کیفیت محیط شهری را بر منافع کوتاه‌مدت ناشی از افزایش تراکم ترجیح دهند (شکل ۱۲ـ۱۳).

ارزیابی پروژه‌های توسعه شهری

در این رویکرد، ابتدا چشم‌انداز و اهداف توسعه شهری در قالب یک طرح مشخص ترسیم می‌شود و سپس برای توسعه یا بازتوسعه قطعات نسبتاً بزرگ زمین، از توسعه‌دهندگان (دولوپرها) خواسته می‌شود طرح‌ها و پیشنهادهای خود را ارائه کنند. چنانچه پیشنهاد ارائه‌شده از نظر کمک به رونق شهری و ارتقای کیفیت محیط شهری برای آن منطقه، طرحی برجسته و ارزشمند ارزیابی شود، محتوای مقررات پهنه‌بندی متناسب با آن بازنگری و اصلاح خواهد شد.

برای مثال، در مناطق مرکزی شهر که هدف، بازگرداندن جمعیت به این نواحی است، ممکن است از توسعه‌دهنده خواسته شود بخشی قابل توجه از زیربنای پروژه را به واحدهای مسکونی مناسب برای سکونت خانواده‌های جوان اختصاص دهد. یا در نمونه‌ای دیگر، با تبدیل یک بنای تاریخی ارزشمند یا یک اثر فرهنگی قابل حفاظت به فضای پارک، شرایطی فراهم شود که حفاظت از میراث تاریخی به‌عنوان یک نشانه شهری با توسعه مسکن به‌طور هم‌زمان امکان‌پذیر گردد. همچنین، ممکن است پیشنهادهایی برای بازتوسعه شهری ارائه شود که با بهره‌گیری از مدیریت خلاقانه، فضاهایی جذاب و برخوردار از قدرت بالای جذب شهروندان و بازدیدکنندگان طراحی کنند.

هرگاه چنین پروژه‌ای از نظر جذابیت، کیفیت طراحی و میزان مشارکت در تحقق منافع عمومی دارای ارزش بالایی تشخیص داده شود، مقررات پهنه‌بندی یا تسهیل و انعطاف‌پذیر می‌شود و یا حتی به‌طور اساسی مورد بازنگری و اصلاح قرار می‌گیرد.

البته، اعطای چنین مشوق‌هایی (Incentives) به یک توسعه‌دهنده خاص، مستلزم رعایت عدالت و انصاف اجتماعی است. ازاین‌رو، یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیشِ رو آن است که چگونه برنامه‌ای طراحی شود که در آن چندین پیشنهاد توسعه‌دهندگان با مشارکت ساکنان محلی از نظر میزان منفعت عمومی و ظرفیت ایجاد پویایی و رونق شهری ارزیابی شوند و در نهایت، توسعه به سوی پروژه‌هایی هدایت گردد که بیشترین ارزش اجتماعی و عمومی را کسب می‌کنند.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه

فصل ۱۴: به سوی برنامه‌ریزی شهری مبتنی بر همزیستی شهری

۱,۱۴
مفهوم «همزیستی شهری»

هنگامی که نخستین ویرایش این کتاب را به استاد روآن یی‌سان، از همکاران دانشگاهی‌ام (رئیس مرکز پژوهش حفاظت از شهرهای تاریخی دانشگاه تونگ‌جی، شانگهای) تقدیم کردم، ایشان پرسیدند: «مفهوم همزیستی با محیط زیست را می‌فهمم، اما «همزیستی شهری» (مترجم: عنوان کتاب با ترجمه تحت الفظی کتاب در زبان ژاپنی، « شهرسازی برای همزیستی منطقه شهری» است، که در ترجمه فارسی به «شهرسازی برای همزیستی اجتماعی» تغییر یافته است.) دقیقاً به چه معناست؟» چند تن دیگر از خوانندگان نیز همین پرسش را مطرح کردند. حقیقت آن است که هنگام انتخاب عنوان کتاب، چندان درباره آن نیندیشیده بودم و بیشتر بر اساس یک دریافت شهودی این نام را برگزیده بودم. از این‌رو، در ویرایش دوم، بار دیگر به این مفهوم پرداختم.

«همزیستی» (Symbiosis) در اصل مفهومی در بوم‌شناسی (Ecology) است. در این مفهوم، گونه‌های گوناگون موجودات زنده (Species)، در حالی که هر یک در پی منافع خود هستند، از طریق روابطی همچون رقابت، انگل‌زیستی، یا همیاری و منفعت متقابل، به نوعی تعادل پویای همزیستی دست می‌یابند و آن را حفظ می‌کنند.

انسان مدرن نیز با ادامه رقابت برای دستیابی به منابع، و با الگوی تولید انبوه، مصرف انبوه و دفع انبوه، تأثیرات عمیقی بر محیط زیست زمین گذاشته و حتی بقای خود را نیز به خطر انداخته است. از این‌رو، اندیشه‌ای شکل گرفت که الگوی بوم‌شناسی را به جامعه انسانی نیز تعمیم دهد و ما نیز به‌عنوان عضوی از کره زمین، راهی برای همزیستی با محیط زیست بیابیم.

اما جامعه معاصر از نظر اندیشه‌ها و نظام‌های ارزشی، جامعه‌ای متکثر و چندگانه است و گروه‌های متنوع اجتماعی، هر یک حقوق و مطالبات خود را مطرح می‌کنند. از سوی دیگر، با گسترش جهانی‌شدن، رقابت بر سر منابع، بازارها و سرمایه‌های مالی، جوامع محلی را نیز به‌شدت دستخوش تحول و تلاطم کرده است. افراد، گروه‌ها، بنگاه‌های اقتصادی، سرمایه‌های بین‌المللی و دولت‌ها، همگی برای دستیابی به منابع، بازارها و محیط زیست هر منطقه، در رقابتی بی‌سابقه برای کسب حقوق و منافع خود قرار گرفته‌اند.

در چنین شرایطی، با پذیرش اصول «سکونت انسانی» و «همزیستی با محیط زیست»، می‌توان **«همزیستی شهری»** را چنین تعریف کرد:

ایجاد و حفظ یک تعادل پویـا میان ارزش کلان همزیستی پایدار در آینده و تلاش هر یک از بازیگران برای دستیابی به منافع فردی و سازمانی خود.

در جامعه‌ای که بر پایه حاکمیت قانون و نظم اجتماعی استوار است، درباره چشم‌انداز بلندمدت یک منطقه معمولاً ارزش‌های مشترکی وجود دارد و بنابراین، دستیابی به توافق بر سر اهداف کلان و بلندمدت نسبتاً آسان‌تر است. اما درباره منافع میان‌مدت و کوتاه‌مدت هر یک از ذی‌نفعان، رسیدن به توافق بسیار دشوارتر است. برای تحقق چنین توافقی، لازم است درک و اعتماد متقابل، شفافیت اطلاعات، گفت‌وگوی سازنده، و توافق بر سر چشم‌انداز همزیستی و نیز شرایطی که امکان پیگیری منطقی منافع هر یک از بازیگران را فراهم می‌کند شکل گیرد. این امر مستلزم خلاقیت و ابتکار فراوان و نیز انباشته شدن ارزیابی‌هایی است که برای همه طرف‌ها قابل پذیرش و اقناع‌کننده باشد. بنابراین، همزیستی شهری فرایندی است که همزیستی و باهم‌زیستن را تنها از رهگذر تلاش‌های دشوار، مستمر و آگاهانه امکان‌پذیر می‌سازد.

۲.۱۴
پیش بینی تغییرات اجتماعی آتی و تأثیرات آن‌ها

در این کتاب، روندی که به شکل‌گیری برنامه‌ریزی شهری معاصر انجامیده، وضعیت کنونی آن و همچنین مسائل و چالش‌های پیش‌روی آن به‌طور کلی بررسی شده است. قصد بر این بود که ضمن حفظ چارچوب اصلی ویرایش نخست کتاب در سال ۱۹۹۷، تغییرات و تحولات هشت سال اخیر نیز به آن افزوده شود، اما دامنه تغییرات از حد یک اصلاح جزئی فراتر رفت. در واقع، برنامه‌ریزی شهری معاصر همچنان در شرایطی پویا و در حال تحول قرار دارد.

افزون بر این، اگر نیمه نخست قرن بیست‌ویکم، و دست‌کم دوره ۱۵ تا ۲۰ سال آینده را در نظر بگیریم، پیش‌بینی می‌شود که جامعه ژاپن بدون یک دگرگونی اساسی در ساختار خود، دستیابی به توسعه پایدار را دشوار خواهد یافت. در چنین شرایطی، این پرسش مطرح می‌شود که چه نقشی از برنامه‌ریزی شهری انتظار می‌رود و چگونه باید نظام و سازوکار «شهرسازی و محله سازی مشارکتی یا ماچی زوکوری» خود را دگرگون کنیم؟

در فصل نخست، به‌عنوان چارچوبی برای درک این کتاب، پنج موضوع اصلی با عنوان «چالش‌های برنامه‌ریزی شهری در دوران معاصر» تعیین شد. اکنون باید بررسی کرد که این موضوعات چگونه با دگرگونی‌های برنامه‌ریزی شهری در نخستین ربع قرن بیست‌ویکم ارتباط پیدا می‌کنند. پیام‌هایی که آینده برای ما دارد، سرشار از عوامل نامطمئن است؛ اما با توجه به روندهای اجتماعی پیش‌بینی‌شده و همچنین مسائلی که صاحب‌نظران درباره آینده مطرح کرده‌اند، در این بخش به شرایط اجتماعی‌ای می‌پردازیم که برنامه‌ریزی شهری در آینده تحت تأثیر آن‌ها قرار خواهد گرفت.

تغییرات جمعیتی و ساختار سنی

در میان پیش‌بینی‌های مربوط به آینده، روندهای جمعیتی از بالاترین میزان اطمینان برخوردارند. جمعیت ژاپن در سال ۲۰۰۶ به اوج خود رسید و پیش‌بینی می‌شود که در مقایسه با سال ۲۰۰۰، این جمعیت در سال ۲۰۱۵ حدود ۵ درصد و در سال ۲۰۳۰ حدود ۱۴ درصد کاهش یابد. در میان این تغییرات، عاملی که بیشترین تأثیر را بر جامعه خواهد داشت، کاهش زاد و ولد است. نرخ باروری کل (نرخ ویژه باروری کل) از ۲/۱۶در سال ۱۹۷۱ به ۱/۲۹ در سال ۲۰۰۳ به‌شدت کاهش یافته است. از سوی دیگر، پیش‌بینی می‌شود نسبت جمعیت سالمندان (افراد ۶۵ ساله و بالاتر) که در سال ۲۰۰۰ حدود ۱۸ درصد از جمعیت را تشکیل می‌داد، در سال ۲۰۱۵ به ۲۹ درصد و در سال ۲۰۳۰ به ۳۲ درصد برسد.

همچنین، اگرچه کاهش تعداد خانوارها روندی نسبتاً آهسته دارد، اما خانوارهای تک‌نفره و خانوارهای دو نفره با سرعت زیادی افزایش خواهند یافت؛ در مقابل، خانوارهای هسته‌ای متشکل از زوج و فرزندان روندی کاهشی پیدا خواهند کرد.

تغییرات در بازار تولید و مصرف

اگر روندهای جمعیتی کنونی ادامه یابد، پیش‌بینی می‌شود که جمعیت در سن کار (۱۵ تا ۶۴ سال) در سال ۲۰۳۰ نسبت به سال ۲۰۰۰، حدود ۳۰ درصد کاهش پیدا کند. در صورتی که بخواهیم سطح توان صنعتی و نرخ رشد اقتصادی موجود را حفظ کنیم، با ادامه وضعیت فعلی، با کمبود نیروی کار مواجه خواهیم شد.

ازاین‌رو، باید اقداماتی مانند افزایش مشارکت زنان و افراد بالای ۶۵ سال در بازار کار و همچنین بازنگری در ساختار صنعت و الگوی مصرف مورد توجه قرار گیرد. همچنین پیش‌بینی می‌شود سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی مانند صنایع و زیرساخت‌های اجتماعی تا سال ۲۰۳۰ حدود ۱۰ تا ۲۰ درصد کاهش یابد. با این حال، درآمد ملی سرانه، به دلیل کاهش جمعیت، از حدود سال ۲۰۱۵ به بعد تنها با کاهش اندکی مواجه خواهد شد.

تغییرات در مدیریت محلی و امور مالی عمومی

به دلیل افزایش بی‌سابقه بدهی‌های دولت و شهرداری‌ها و همچنین کاهش منابع مالیاتی ناشی از رشد اقتصادی پایین، نگرش و تمایل دولت‌های محلی نسبت به سرمایه‌گذاری‌های عمرانی نیز دچار تغییر خواهد شد.

پیش‌بینی می‌شود حوزه‌های همکاری میان بخش عمومی، بخش خصوصی و حوزه‌های مشارکتی میان این دو گسترش یابد. همچنین، همان‌گونه که در حوزه رفاه اجتماعی مشاهده می‌شود، بازنگری در تقسیم نقش‌ها میان کمک دولتی، کمک متقابل اجتماعی و مسئولیت فردی بیش از پیش پیش خواهد رفت.

تغییرات ساختاری در سرمایه‌گذاری‌های ساختمانی

حتی در زمینه سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی نیز، سهم و اهمیت زیرساخت‌های نرم مانند شبکه‌های ارتباطی و تعاملات انسانی در حال افزایش است. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری‌های ساختمانی ژاپن ــ که در مقایسه با کشورهای غربی از نظر نسبت به تولید ناخالص ملی چندین برابر بیشتر و دارای بهره‌وری بالایی بوده است ــ به‌ویژه در زمینه طرح‌های عمرانی عمومی، در سال ۲۰۰۵ نسبت به اوج خود در سال ۱۹۹۸ حدود ۳۰ درصد کاهش یافته است. اگر این روند ادامه پیدا کند، پیش‌بینی می‌شود این میزان در سال ۲۰۱۵ به کمتر از ۵۰ درصد سطح اوج قبلی برسد. علاوه بر این، با افزایش سهم سرمایه‌گذاری‌هایی که برای نگهداری، مدیریت و نوسازی ذخایر و زیرساخت‌های موجود اختصاص می‌یابد، توان مالی برای اجرای سرمایه‌گذاری‌های جدید کاهش خواهد یافت. بنابراین پیش‌بینی می‌شود از حدود سال ۲۰۱۵ به بعد، ظرفیت و امکان انجام پروژه‌های توسعه‌ای جدید بسیار محدودتر شود.

تغییرات منابع و محیط زیست کره زمین

ایجاد یک نظام همکاری جهانی برای کاهش تأثیرات زیست‌محیطی در مقیاس سیاره‌ای، به یکی از چالش‌های اساسی تبدیل شده است. ژاپن نیز به‌عنوان یکی از کشورهای پرمصرف منابع، باید ضمن ارتقای هرچه بیشتر فناوری‌ها و نظام‌های مرتبط با پیشگیری از آلودگی‌های زیست‌محیطی، بهره‌برداری و بازیافت منابع، احیای طبیعت و مدیریت محیط زیست، حمایت و

همکاری خود را با کشورهای در حال توسعه در زمینه همزیستی با محیط زیست، به‌ویژه کشورهای همسایه آسیایی، بیش از پیش تقویت کند.
در مرحله نخستین ربع قرن بیست‌ویکم، در کنار مسائل زیست‌محیطی جهانی، موضوعی که به‌طور فزاینده‌ای فوریت پیدا خواهد کرد، رقابت برای دستیابی به منابعی همچون انرژی‌های فسیلی و مواد غذایی است. این مسئله، در کنار وقوع بلایای بزرگ طبیعی، احتمالاً به یکی از موضوعات مهم مرتبط با مدیریت بحران و تأمین امنیت ملی ژاپن تبدیل خواهد شد.

تغییرات در نیازهای زندگی شهروندان

ایجاد جامعه‌ای که در آن پرورش و تربیت کودکان تجربه‌ای لذت‌بخش باشد، جامعه‌ای که افراد بتوانند دوران سالمندی خود را با کیفیت و رضایت سپری کنند، جامعه‌ای که در خانواده، اجتماع محلی و محیط کار، امکان پرورش آسودگی خاطر، خلاقیت و روابط انسانی بهتر فراهم باشد، و جامعه‌ای که در آن مردم بتوانند از طبیعت سرسبز بهره‌مند شوند...؛ مجموعه‌ای از گزارش‌ها، پیشنهادها و سیاست‌گذاری‌های مختلف بر این نکته تأکید دارند که باید تحولی از «وفور ناشی از مصرف مادی» به سوی «کیفیت زندگی» و از «رشد و توسعه کمی» به سوی «ثبات و بلوغ اجتماعی» صورت گیرد.
با این حال، در ژاپنِ واقعی، با وجود آنکه طی چند دهه گذشته حجم عظیمی از انرژی، سرمایه و فناوری به کار گرفته شده است، هنوز در مجموع، شهرهای ژاپن فاقد زیبایی منحصربه‌فرد و هویت شهری کافی هستند، توانایی حمایت متقابل اجتماعی در آن‌ها کاهش یافته و محیط‌های مسکونی از نظر کیفیت زیست، مطلوب نیستند. این پرسش مطرح می‌شود که چرا چنین وضعیتی به وجود آمده است؟
همچنین، حتی زمانی که شهروندان تلاش می‌کنند در فرآیند شهرسازی مبتنی بر مشارکت مدیریت محلی مشارکت کنند، چرا ابزارها و مسیرهای لازم برای این مشارکت تا این اندازه محدود و ناکارآمد است؟
در مرحله توسعه شهرها به سوی شهرهای بالغ و پایدار، بدون شک نیازهای شهروندان برای ارتقای کیفیت زندگی بیش از پیش افزایش خواهد یافت.

۳,۱۴
آینده شهرسازی در قرن بیست و یکم

در فصل یک به پنج مسئله مهم شهرسازی اشاره شد. در ادامه با توجه به تغییرات مهم پیش رو این مسائل را مجددا مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۱. سامان‌دهی شهرها برای فعال‌سازی فعالیت‌های صنعتی و فعالیت‌های شهروندی

برنامه‌ریزی کاربری زمین با پیوند میان شهر و روستا

در اصلاح قانون برنامه‌ریزی شهری ژاپن در سال ۲۰۰۰، اختیار تصمیم‌گیری درباره تفکیک محدوده‌های شهری‌شده و محدوده‌های کنترل توسعه شهری ــ که به اصطلاح «خط‌گذاری» نامیده می‌شود ــ به نهادهای استانی واگذار شد. همچنین این امکان فراهم شد که حتی در خارج از محدوده‌های برنامه‌ریزی شهری، در مناطقی که روند شهرنشینی و توسعه کالبدی در آن‌ها در حال پیشرفت است، محدوده‌های شبه‌شهری تعیین شوند.
با این حال، این اصلاحات صرفاً واکنشی به مسئله گسترش بی‌رویه شهرنشینی بوده است. از سوی دیگر، در نظام پهنه‌بندی در طرح‌های شهری ژاپن، دسته‌بندی‌های عملکردی مربوط به کاربری زمین، مانند فضاهای سبز و پارک‌ها، اراضی سبز تولیدی (اراضی کشاورزی حفاظت‌شده در محدوده شهری) و مناطق سکونتگاهی روستایی، جایگاه کافی ندارند.

علاوه بر این، حتی در محدوده‌های برنامه‌ریزی شهری نیز، استقرار فروشگاه‌های حاشیه جاده‌ای و فروشگاه‌های بزرگ در امتداد راه‌های ملی، تقریباً بدون کنترل و نظارت مؤثر انجام می‌شود.
گفته می‌شود که در گذشته، به دلیل وجود تقسیم‌بندی‌های اداری و حوزه‌های صلاحیتی جداگانه ــ به این معنا که امور شهری در اختیار وزارت ساخت‌وساز و امور روستایی در حوزه وزارت کشاورزی، جنگلداری و شیلات قرار داشت ــ امکان هماهنگی میان این دو حوزه وجود نداشت. اما در قرن بیست‌ویکم، به نظر می‌رسد که نیازمند یک برنامه مدیریت و هدایت کاربری زمین هستیم که ویژگی‌های زیر را داشته باشد:
۱. شهر و روستا را به‌صورت یکپارچه مورد توجه قرار دهد؛ ۲. به دنبال ایجاد تعادل میان حفاظت از طبیعت، تولیدات کشاورزی و جنگلداری، و توسعه مناطق شهری باشد؛ ۳. وضعیت مناسب بهره‌برداری و مدیریت زمین را شناسایی کرده، آن را به‌صورت اطلاعاتی سازمان‌دهی و برای هدایت توسعه مورد استفاده قرار دهد.
در ژاپن که وارد مرحله جامعه با کاهش جمعیت شده است، ذخیره زمین‌های خالی و بلااستفاده در مناطق شهری، اراضی استحصال‌شده از دریا (زمین‌های پرشده یا خاکریزهای ساحلی) و سایت‌های صنعتی متروکه افزایش خواهد یافت. ازاین‌رو، به جای توسعه‌های جدید مانند شهرهای جدید، بررسی شیوه‌های استفاده مجدد و مؤثر از این فضاهای موجود اهمیت بیشتری پیدا خواهد کرد. از سوی دیگر، همان‌گونه که در اروپا تلاش‌هایی در این زمینه انجام شده است، بازگرداندن معادن متروکه و سایت‌های کارخانه‌ای سابق به جنگل‌ها یا اراضی سبز تولیدی نیز می‌تواند اقدامی مؤثر باشد. همچنین اجرای پروژه‌هایی برای احیای سواحل طبیعی در اراضی استحصال‌شده از دریا نیز اقدامی مطلوب و ارزشمند خواهد بود.

۲. سامان‌دهی سکونتگاه‌ها برای تحقق مسکن و رفاه اجتماعی مبتنی بر جامعه محلی

در جامعه‌ای با کاهش شدید نرخ زاد و ولد و سالمندی جمعیت که جهان تاکنون تجربه‌ای مشابه آن نداشته است، از نیروی کار زنان و همچنین نیروی کار سالمندان به‌عنوان منابع انسانی

مورد انتظار جامعه، توجه ویژه‌ای می‌شود. همچنین، با هدف حفظ هرچه بیشتر استقلال فردی سالمندان، موضوع پیشگیری از نیاز به مراقبت و توانبخشی مطرح شده و اهمیت رفاه اجتماعی مبتنی بر جامعه محلی مورد تأکید قرار گرفته است.
برای آنکه این شرایط بتواند برای افراد مورد نظر به عاملی برای معناداری زندگی و احساس رضایت از زیستن تبدیل شود، باید امکان آن فراهم شود که افراد بتوانند با آرامش و امنیت، به تربیت فرزندان و اشتغال بپردازند. برای تحقق این امر، تضمین سه عامل ضروری است:۱. شرایط مناسب کار؛۲. محیط مطلوب اجتماعی و محلی؛۳. خدمات اجتماعی حمایتی.
برای پاسخ‌گویی به چنین چالش‌هایی، نیازمند بازآفرینی حوزه‌های زندگی و سکونت هستیم؛ به‌گونه‌ای که زمینه برای موارد زیر فراهم شود:
عادی شدن تعامل میان نسل‌های مختلف در زندگی روزمره؛ ایجاد و تقویت مشارکت، همکاری و حمایت متقابل در جوامع محلی؛ سازمان‌دهی مجدد جوامع محلی بر پایه شبکه‌های حمایت اجتماعی؛ احیای حوزه‌های زیستی که امکان شکل‌گیری مراکز تجاری محلی، فضاهای کاری در مقیاس محله و شبکه‌های خدمات رفاهی را فراهم کنند.
در فاصله دوره تایشو (۱۹۱۲ تا ۱۹۲۶) تا اوایل دوره شووا (۱۹۲۶ تا ۱۹۸۹)، هاجیمه سکی، که هم پژوهشگر سیاست شهری و هم شهردار شهر اوساکا بود، بر این باور تأکید داشت که هدف شهرسازی، دستیابی به «شهری با قابلیت زیست مطلوب و دلپذیر» است.
می‌توان گفت که یک برنامه رفاه سکونتی که در آن خانه‌ای که فرد به آن خو گرفته است، محیط سکونتی محله و شرایط رفاهی پیرامون آن به‌صورت یک نظام یکپارچه در نظر گرفته شوند، نقش اساسی در پشتیبانی از کیفیت زیست و احساس مطلوبیت سکونت ایفا خواهد کرد.

۳. سامان‌دهی زیرساخت‌های پایه برای تحقق ساختار متعادل شهری

الزامات مورد نیاز برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اجتماعی

نسبت سرمایه‌گذاری‌های عمرانی و ساختمانی به درآمد ملی ژاپن، به بیش از دو برابر کشورهای پیشرفته اروپای غربی دارای ساختار اقتصادی بالغ رسیده است. این وضعیت را می‌توان ناشی از عوامل مختلفی دانست؛ از جمله اینکه به دلیل شرایط اقلیمی و ویژگی‌های سرزمینی ژاپن، نیاز به حفاظت از رودخانه‌ها و سواحل بسیار بالاست؛ همچنین پیچیدگی‌های توپوگرافی و زمین‌شناسی کشور باعث افزایش هزینه واحد پروژه‌های عمرانی شده است. افزون بر این، طی سال‌های طولانی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های صنعتی در اولویت قرار داشته و شکل‌گیری ذخیره باکیفیت در زمینه شهرها و محیط‌های سکونتی مورد غفلت واقع شده است.
با وجود این، زیرساخت‌هایی مانند تأسیسات حمل‌ونقل، تأسیسات مدیریت محیط زیست و امکانات پیشگیری و کاهش مخاطرات منطقه‌ای نیز تا حد زیادی به سمت ساختارهای سنگین و پرهزینه توسعه یافته‌اند. مسئله تنها به بزرگی هزینه‌های اولیه ساخت محدود نمی‌شود، بلکه هزینه‌های بهره‌برداری، نگهداری و تعمیرات نیز به‌طور فزاینده‌ای افزایش یافته است. علاوه بر هزینه‌های مالی، شدت مصرف منابع و انرژی نیز در این زیرساخت‌ها بالاست. همچنین، با نزدیک شدن به دوره نوسازی و بازسازی تأسیسات شهری موجود، روشن است که در آینده بار مالی بسیار سنگینی ایجاد خواهد شد.
از نظر کاربری زمین، شهرهای ژاپن در مقایسه با شهرهای قاره‌ای، تاکنون توانسته‌اند ساختار نسبتاً فشرده و متراکم خود را حفظ کنند؛ اما در سال‌های اخیر، گسترش خودروگرایی شهرها را به سمت روند نامطلوب پراکندگی گسترش بی رویه توسعه شهری سوق داده است.
از آنجا که ژاپن نیز در آینده قادر نخواهد بود سرمایه‌گذاری‌های عظیم عمرانی را به شکل کنونی ادامه دهد، باید این واقعیت را بپذیرد که تأسیسات شهری دیگر کالاهای مصرفی قابل جایگزینی از طریق تخریب و ساخت مجدد نیستند. ایجاد ذخیره‌های زیرساختی و کالبدی باکیفیت‌تر و بهره‌برداری و مدیریت دقیق از آن‌ها، یکی از الزامات اساسی برای ساخت شهرهایی است که به مرحله بلوغ و پایداری شهری رسیده‌اند.

تحرک پذیری

یکی از دیدگاه‌های مهم در برنامه‌ریزی شهری، ایجاد ساختار شهری‌ای است که برای شهروندان قابل فهم بوده و جابه‌جایی در آن آسان باشد. گسترش خودروگرایی و شبکه‌های اطلاعاتی موجب شده است که فعالیت‌های شهروندان و بنگاه‌های اقتصادی به‌صورت بی‌ضابطه در سطح شهر پراکنده شوند و در نتیجه، ساختار شهر به شکلی نامنظم و فاقد سازمان فضایی مشخص درآید.
برای کاهش اتلاف انرژی، منابع مادی و زمین و نیز احیای منظر شهری و حیات اجتماعی جامعه محلی، لازم است الگوی شهر فشرده دوباره احیا شود و شبکه حمل‌ونقل و خدمات جابه‌جایی بر مبنای تحرک‌پذیری شهروندان بازسازمان‌دهی گردد.
در این راستا، لازم است هم‌زمان با اجرای طرح‌های آزمایشی نظیر: تبدیل مراکز شهر به پیاده‌راه‌ها و فضاهای عمومی شهری؛ شبکه‌سازی حمل‌ونقل عمومی شهری از طریق سامانه قطار سبک شهری و اتوبوس‌های محلی؛از رویکردی مبتنی بر بهره‌برداری از زیرساخت‌های موجود نیز استفاده شود؛ به این معنا که به جای ساخت گسترده زیرساخت‌های جدید، از طریق اتصال مجدد، تکمیل و تقویت تأسیسات حمل‌ونقل موجود، شبکه زیرساختی با کارایی بیشتری توسعه یابد.
از سوی دیگر، یکی از پرسش‌های اساسی آن است که چگونه می‌توان امکان جابه‌جایی و دسترسی سالمندانی را که از خودرو شخصی استفاده نمی‌کنند، تضمین کرد؟
چنین اقداماتی نه تنها موجب تقویت استقلال و خوداتکایی ساکنان در سطح محلی می‌شود، بلکه از طریق کاهش نیاز به

بستری‌های اجتماعی، اسکان در مراکز نگهداری و جلوگیری از فروپاشی نظام حمایت اجتماعی، می‌تواند هزینه‌های اجتماعی بخش رفاه را نیز کاهش دهد.
با توجه به مجموعه این ملاحظات، در حوزه برنامه‌ریزی زیرساخت‌های اجتماعی و شهری، ضروری است که از منظر برنامه‌ریزی شهری، شاخص‌های جدید ارزیابی عملکرد و همچنین روش‌های نوین ارزیابی برای تأسیسات و زیرساخت‌های شهری تدوین و به کار گرفته شوند.

مسکن به عنوان دارایی اجتماعی

اگرچه دستاوردهای بازسازی تأسیسات عمومی پس از زلزله کوبه در جهان مورد توجه قرار گرفته است، بازسازی واحدهای مسکونی شخصی با تأخیر مواجه بوده است. حتی در صورت تمایل به ساخت مسکن جدید، فشار ناشی از وام‌های مضاعف (وام‌های قبلی و جدید) مانع جدی محسوب می‌شود. دولت تاکنون بر این دیدگاه بوده است که هزینه‌کرد عمومی برای شکل‌گیری دارایی‌های شخصی (املاک و مستغلات) مناسب نیست. با این حال، در زلزله غرب استان توتوری، استاندار با این تشخیص که در صورت عدم مداخله، جوامع محلی کم‌جمعیت و رو به افول از هم فرو خواهند پاشید، اقدام به پرداخت کمک‌هزینه بازسازی مسکن کرد.
همچنین، حتی در شرایط غیراضطراری و در زمینه مقاوم‌سازی پیشگیرانه ساختمان‌های مسکونی موجود در برابر زلزله، تقویت حمایت‌های عمومی ضروری است. این امر می‌تواند هزینه‌های عمومی سنگین ناشی از دوره‌های طولانی اسکان موقت و زندگی در واحدهای مسکونی اضطراری پس از سوانح طبیعی را کاهش دهد. افزون بر این، از دیدگاه محیط مسکونی و رفاه اجتماعی نیز، اقداماتی مانند مناسب‌سازی برای سالمندان و افراد دارای محدودیت حرکتی (Barrier-free) اهمیت دارد. گفته می‌شود که بهبود پیشگیرانه مسکن و تأخیر در پیشرفت نیاز به مراقبت‌های پرستاری، می‌تواند تأثیر قابل‌توجهی در کنترل افزایش تجمعی هزینه‌های بیمه مراقبت‌های بلندمدت و سایر هزینه‌های مرتبط داشته باشد.
مسکن اساساً مکانی برای سکونت و زندگی است و ارزش ملکی آن، ارزشی ثانویه محسوب می‌شود. مسئله دارایی شخصی باید از طریق ابزارهایی مانند نظام مالیاتی در زمان انتقال املاک و مستغلات مورد توجه قرار گیرد. در مقابل، حتی اگر یک واحد مسکونی مالکیت خصوصی داشته باشد، چنانچه از نظر شرایط اجتماعی، وضعیت جامعه محلی یا شرایط زیست‌محیطی، نیازمند حمایت عمومی تشخیص داده شود، باید به عنوان یک دارایی اجتماعی مورد حمایت فعال قرار گیرد. بر این اساس، ضروری است معیارهای سیاست‌گذاری مسکن به سمت چنین رویکردی تغییر یابد.

۴ ـ مدیریت محیط منطقه‌ای برای ارتقای پایدار سلامت، ایمنی و حس راحتی و لذت‌بخشی محیط (Amenity)

مسکن شهری مبتنی بر ذخیره مسکن باکیفیت

از دیدگاه سکونت، در شهرهای ژاپن در دوران شهرنشینی، هم‌زمان با رشد اقتصادی، تعداد زیادی واحد مسکونی با کیفیت و ابعاد بهتر به‌صورت مستمر عرضه شد و مردم نیز از طریق جابه‌جایی مسکن، سطح استاندارد سکونت خود را ارتقا دادند. در نتیجه، میانگین عمر مفید ذخیره مسکن در ژاپن حدود ۲۶ سال (وزارت زمین، زیرساخت، حمل‌ونقل و گردشگری، ۲۰۰۲) گزارش شده است که تنها کسری از عمر مفید مسکن در کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی است.
دورریز گسترده ذخیره مسکن و ساخت‌وسازهای جدید، موجب اتلاف منابع، انرژی و سرمایه می‌شود. از این رو، نیازمند تحول در نظام مسکن هستیم؛ نظامی که بتواند مسکن و محیط سکونتی را به عنوان یک دارایی ارزشمند، حفظ و نگهداری کند.
ذخیره ساختمان‌های موجود در ژاپن حتی در ارزیابی‌های املاک و مستغلات نیز ارزش پایینی دارد و ساختمان‌ها معمولاً پس از گذشت ۲۰ سال از ساخت، ارزش اقتصادی صفر در نظر گرفته می‌شوند. همچنین، گردش و انتقال مسکن‌های موجود (مسکن دست‌دوم) نیز به‌خوبی توسعه نیافته است. عواملی مانند نظام مالیاتی مربوط به ارث و سایر مقررات، مانع از نگهداری، استفاده مجدد و انتقال میان‌نسلی ذخیره مسکن شده‌اند. این مسئله همچنین یکی از عوامل بازدارنده در شکل‌گیری محیط‌های سکونتی آرام و پایدار و مناظر شهری دارای هویت تاریخی و سنتی محسوب می‌شود.
در گذشته، بافت‌های شهری چوبی به دلیل آسیب‌پذیری در برابر آتش، گاهی ممنوع شده و استفاده از ساختمان‌های مقاوم در برابر آتش، مانند سازه‌های اندودشده با ملات یا سازه‌های بتن‌آرمه، تشویق می‌شد. با این حال، یکی از ویژگی‌های سنتی معماری شهری ژاپن و آسیا، استفاده از سازه‌های چوبی است.
پیشرفت‌های اخیر در زمینه فناوری‌های سازه‌ای و ایمنی در برابر سوانح طبیعی، امکان‌های جدیدی را برای استفاده از چوب به عنوان مصالح معماری شهری فراهم کرده است. اگر بتوان عمر مفیدی متناسب با چرخه تولید چوب در داخل کشور برای این ساختمان‌ها تضمین کرد و در طراحی آن‌ها، پیوستگی با زمینه منظر شهری و بافت موجود حفظ شود، امکان شکل‌گیری پایدار بافت‌های شهری فراهم خواهد شد. در این زمینه، انتظار می‌رود برنامه‌های جدیدی برای پیشگیری از سوانح طبیعی در شهرها، مبتنی بر همزیستی با محیط زیست، توسعه یابد.

شهرسازی با پرورش منظر

در دوران ثبات و بلوغ اجتماعی، «حس راحتی و لذت‌بخشی محیط» چیزی نیست که مانند پارک‌های موضوعی، به‌صورت موقتی و نمایشی ایجاد شود؛ بلکه بیانگر تاریخ شهرها و جوامعی است که نسل‌های مختلف در آن‌ها زندگی کرده و آن‌ها را پرورش داده‌اند و از این طریق می‌تواند پذیرای ساکنان جدید و بازدیدکنندگان باشد.
چگونگی حفاظت از نشانه‌های تاریخی، بافت‌های شهری سنتی و مکان‌هایی که در حافظه جمعی مردم باقی مانده‌اند، و همچنین

چگونگی ایجاد تعادل میان نیازهای مالکان و ذی‌نفعانی که خواهان نوسازی و بهره‌برداری بیشتر از زمین هستند، با ارزش‌گذاری دارایی‌های تاریخی و فرهنگی منطقه، توسعه روش‌های حفاظت و بهره‌برداری، و تدوین قواعد مربوط به جبران خسارت، همچنان با تأخیر مواجه است. به بیان دیگر، ایجاد قواعد همزیستی در سطح شهر هنوز به اندازه کافی توسعه نیافته است.
فرهنگ محلی نباید به عنوان یک عنصر تزئینی و الحاقی در نظر گرفته شود، بلکه باید به عنوان عاملی برای شکل‌گیری هویت منطقه، افزایش شناخته‌شدن و جذابیت آن در فعالیت‌های اقتصادی مورد توجه قرار گیرد. در ارتباط با این موضوع، لازم است از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری، نقش بیشتری در ارتقای کیفیت «حس راحتی و لذت‌بخشی محیط» در پروژه‌های عمومی مانند راه‌ها، حفاظت از سواحل و اصلاح و ساماندهی رودخانه‌ها ایفا شود.
حتی در شهرهایی که مقصدهای مشهور گردشگری نیستند، توجه به شهرهایی که با تکیه بر ویژگی‌های منحصربه‌فرد محلی، به ایجاد شهرهایی دارای هویت و چهره مشخص می‌پردازند، افزایش یافته است. همچنین، توسعه نظام‌های اطلاعاتی، فرصت‌های بیشتری برای تعامل و ارتباط دوسویه فراهم کرده است.
توجه به بازدیدکنندگان، پذیرش و تعامل با آن‌ها، فرصتی برای بازنگری و شناخت دوباره ویژگی‌های شهرما است و در عین حال، بستری برای معرفی هویت و جذابیت شهر و توسعه گردشگری فراهم می‌کند.

۵ توسعه شهرسازی خودمدیریتی با همکاری شهروندان، بخش خصوصی و مدیریت دولتی

فرایند برنامه‌ریزی برای پرورش نیروی انسانی

وقتی اصطلاح «برنامه‌ریزی شهری» شنیده می‌شود، مردم چه پدیده‌هایی را به یاد می‌آورند؟ گفته می‌شود بر روی کتیبه‌ای که در گذشته بر یکی از خانه‌های قدیمی آلمان نصب شده بود و در جریان تعریض خیابان تخریب شد، نوشته شده بود: «خدایا این خانه را از آتش‌سوزی و برنامه‌ریزی شهری حفظ کن.» این عبارت نشان می‌دهد که از گذشته، برنامه‌ریزی شهری با تصاویری مانند جابه‌جایی اجباری توسط قدرت عمومی، تملک زمین، و اجرای پروژه‌های عمرانی عمومی همراه بوده است. همچنین، برای افرادی که در شهرهای ژاپن قصد ساخت‌وساز در قطعات کوچک زمین را دارند، ممکن است برنامه‌ریزی شهری به معنای محدودیت‌هایی مانند سطح اشغال و تراکم ساختمانی تلقی شود. از سوی دیگر، ممکن است شهروندان آن را با خیابان‌های نمادین دارای ردیف درختان زلکووا یا میدان‌های عمومی با مجسمه‌ها تداعی کنند.
با این حال، این موضوعات پراکنده که در ذهن مردم تداعی می‌شوند، در واقع تنها نتایج و نمودهای بیرونی برنامه‌ریزی شهری هستند، نه ماهیت اصلی آن. ظهور تأسیسات مختلف و اجرای پروژه‌های ساختمانی، حاصل فرایند برنامه‌ریزی شهری است.
در پیشبرد برنامه‌ریزی شهری به عنوان یک فعالیت اجتماعی، بدون تردید «قانون برنامه‌ریزی شهری» و قوانین مرتبط با آن نقش اساسی دارند. در برخی شهرداری‌ها، تعیین مواردی مانند پهنه‌بندی کاربری اراضی و جانمایی تأسیسات شهری که قانون آن‌ها را الزامی کرده است، به عنوان «مدیریت برنامه‌ریزی شهری» تلقی می‌شود. با این حال، فعالیت‌های واقعی برای شکل‌دهی و بهره‌برداری از فضای شهری، توسط خلاقیت و انرژی مجموعه‌ای از کنشگران، شامل شهروندان، گروه‌ها، شرکت‌ها و نهادهای مختلف، تحقق می‌یابد. مجموع این کنشگران همان چیزی است که «شهروند» را شکل می‌دهد.

شهروند، کنشگری است که می‌تواند وضعیت شهر خود را به‌درستی ارزیابی و نقد کند، مسائل و چالش‌ها را بشناسد، تصویری مشترک از فضای آینده شهر ترسیم کند و برای تحقق آن، قواعد و روابط همکاری لازم را ایجاد نماید. بر این اساس، می‌توان گفت برنامه‌ریزی شهری یک نظام اجتماعی برای پشتیبانی از این فرایند است.
از این رو، در بررسی نظام فعلی مدیریت برنامه‌ریزی شهری، گرایشی وجود دارد که دستیابی به توافق درباره طرح‌های پیشنهادی مدیریت دولتی را در اولویت قرار می‌دهد و گاه مشارکت شهروندان در فرایند برنامه‌ریزی را محدود یا حتی مانع می‌شود. با این حال، باید آگاه بود که یکی از مهم‌ترین نقش‌های برنامه‌ریزی شهری معاصر، حمایت از توسعه توانایی‌های شهروندان برای مشارکت در ساخت شهر است.
برای مثال، در برنامه‌های بازسازی شهری مناطق هانشین پس از زلزله بزرگ هانشین ـ آواجی، (زلزله کوبه) فعالیت‌های برنامه‌ریزی در مقیاس محلی با روش «شورای شهرسازی محله» در حدود صد منطقه پیش برده شد. پروژه‌هایی مانند تجمیع اراضی، بازآفرینی بافت شهری و نوسازی مشترک ساختمان‌ها، ذاتاً شامل مداخله در حقوق خصوصی مالکان هستند؛ از این رو، مالکان از طریق شرکت در جلسات توضیحی، مذاکرات مربوط به بازسازی زندگی و شکل‌دهی تصویر آینده محله، تجربه مشارکت و گفت‌وگو به دست آورده‌اند.
به‌ویژه منطقه هانشین از دهه ۱۹۷۰، با تهیه «کارت اجتماعی محله» و تدوین پیشگامانه «آیین‌نامه‌های شهرسازی» در زمان معرفی طرح‌های محله‌ای، به محلی برای تجربه و توسعه برنامه‌ریزی شهری خردمقیاس مبتنی بر شورای شهرسازی محله تبدیل شده بود. به همین دلیل، در برنامه‌های بازسازی نیز، در کنار معیارهای اجرایی ارائه‌شده توسط دولت مرکزی، فرایندهای برنامه‌ریزی برای تبدیل نیازهای محلی به طرح‌های عملی به‌صورت گسترده ادامه یافت.
با مشاهده این فرایند، می‌توان روندی قدرتمند را دید که در آن نظام برنامه‌ریزی شهری، از طریق مشارکت شهروندان، به بخشی زنده و ملموس از فضای زندگی منطقه تبدیل می‌شود. این تجربه برای شهروندان، می‌تواند در مدیریت و اداره جوامع محلی در

آینده مورد استفاده قرار گیرد.
لازم است شرایطی فراهم شود که تا حد امکان افراد بیشتری بتوانند به‌راحتی در این فرایند مشارکت کنند و احساس تعلق داشته باشند. به‌ویژه باید برای افرادی که معمولاً فرصت کمتری برای بیان نظر خود دارند، زمینه مشارکت ایجاد شود. فراهم کردن فرصت‌هایی برای حضور و تجربه مشارکت زنان، سالمندان، افراد دارای معلولیت، جوانان و کودکان نیز ضروری است.

۱۴.۴
علم و آموزش شهرسازی

۱ شناخت روندهای مدرن‌شدن و معاصرشدن در هر جامعه

از دهه ۱۹۸۰ میلادی به بعد، از طریق تعامل و تبادل علمی با متخصصان کشورهای آسیایی و همچنین پذیرش دانشجویان تحصیلات تکمیلی از این کشورها، شناخت نسبت به نظام‌های شهرسازی در کشورهای مختلف آسیا عمیق‌تر شده است. در بسیاری از دانشگاه‌ها، آزمایشگاه‌ها و گروه‌های پژوهشی که دانشجویان دوره‌های تحصیلات تکمیلی را پذیرش می‌کردند، پژوهش‌های شهری با همکاری استادان دانشگاه‌های مبدأ این دانشجویان انجام می‌شد و این همکاری‌ها به درک بهتر ویژگی‌های شهرسازی هر یک از کشورهای آسیایی انجامید.
شهرسازی، پیش از هر چیز، یک نظام اجتماعی است. قوانین و فناوری‌های ساخت‌وساز نمی‌توانند به‌تنهایی و مستقل از بستر اجتماعی عمل کنند. برای مثال، حتی با وجود انتقادهای مختلف نسبت به نظام فعلی پهنه‌بندی کاربری اراضی در ژاپن، اینکه این نظام در جوامع محلی پذیرفته شده و توانسته است به‌عنوان بخشی از نظام مدیریت شهری توسط شهرداری‌ها اجرا شود، خود یک دستاورد مهم اجتماعی محسوب می‌شود.
در جوامع در حال توسعه که با سرعت زیادی در حال مدرن‌شدن هستند، اغلب شاهد وضعیتی هستیم که از یک سو حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای وارد جامعه می‌شود، اما از سوی دیگر، سازوکارهای کنترل این توسعه و ایجاد نظم در فضای زندگی شهری و محیط زیست با تأخیر شکل می‌گیرند. برای مثال، در برخی کشورها، طرح‌های کاربری زمین صرفاً به‌صورت نقشه‌های مفهومی تهیه می‌شوند و در اختیار نهادهای اجرایی قرار می‌گیرند تا کارکنان اداری بر اساس آن‌ها پروژه‌های توسعه‌ای مختلف را هدایت یا تأیید کنند؛ اما این طرح‌ها از پشتوانه قانونی برخوردار نیستند.
در چنین شرایطی، زمینه برای دخالت‌های سلیقه‌ای ناشی از روابط سیاسی و منافع اقتصادی و همچنین مداخله قدرت‌های ذی‌نفوذ فراهم می‌شود. برای نمونه، ممکن است در محلی که در طرح به‌عنوان کمربند سبز مشخص شده است، ناگهان مجوز ساخت یک هتل با سرمایه‌گذاری خارجی صادر شود.
موضوع دیگری که مطرح می‌شود، مسئله چگونگی تنظیم مقررات ساختمانی است. در بخش رسمی اقتصاد و جامعه (بخش رسمی / Formal Sector)، ساختمان‌های مدرن معمولاً بر اساس استانداردهای برگرفته از کشورهای غربی بررسی و تأیید می‌شوند؛ اما در بخش غیررسمی (بخش غیررسمی / Informal Sector) که حوزه زندگی روزمره مردم عادی است، ساختمان‌ها همچنان با استفاده از مصالح و روش‌های سنتی ساخته می‌شوند. در نتیجه، یک ساختار دوگانه میان نظام ساختمانی مدرن و نظام سنتی شکل می‌گیرد.
در چنین شرایطی، لازم است با شناخت و بهره‌گیری از نظام سنتی، فناوری‌ها و سازوکارهای قانونی متناسب با آن طراحی شود تا فرآیند مدرن‌سازی به شکلی هماهنگ انجام گیرد.
ژاپن نیز، با وجود آنکه در گذشته شهری عمدتاً چوبی داشت، تجربه‌ای مشابه را پشت سر گذاشته است؛ این کشور با ایجاد استانداردهای سازه‌ای برای ساختمان‌های چوبی و نهادینه‌کردن آن‌ها در نظام حقوقی ساختمان، توانست این ساختار سنتی را در قالبی اجتماعی و قانونی تثبیت کند.
نظام کنونی شهرسازی و ساختمان در ژاپن، حاصل بیش از یک قرن تلاش و تحول است؛ از مقررات ساختمان‌های ردیفیپ در دوره میجی، تا قانون ساختمان‌های شهری، قانون شهرسازی، و پس از جنگ جهانی دوم، قانون استانداردهای ساختمانی و قانون جدید شهرسازی. این روند تاریخی را باید به‌عنوان نوعی سرمایه نرم اجتماعی که توسط نسل‌های پیشین ایجاد شده است، درک کرد و اصلاحات آینده را بر پایه این میراث اجتماعی طراحی نمود

تاریخچه توسعه شهرسازی مدرن و معاصر

هنگامی که در کتاب‌های درسی مانند این اثر، به بررسی تاریخ توسعه شهرسازی پرداخته می‌شود، معمولاً نقطه آغاز بحث، مطالعه تجربه‌ها و اندیشه‌های کشورهای پیشرفته غربی است. در این رویکرد، اغلب این خطر وجود دارد که تاریخ اصیل و منحصربه‌فرد شهرهای مناطق آسیا، جهان عرب و آفریقا نادیده گرفته شود و این موضوع که این جوامع چگونه فرآیند مدرن‌شدن خود را دنبال کرده‌اند، کمتر مورد توجه قرار گیرد.
حتی در مورد کشور ژاپن نیز این پرسش مطرح است که این کشور چگونه اندیشه‌های مدرن غربی، فناوری‌ها و نظام‌های حقوقی و نهادی آن‌ها را پذیرفته و با شرایط خود سازگار کرده است. همان‌گونه که پیش‌تر در مورد نظام پهنه‌بندی کاربری زمین اشاره شد، برای اینکه یک نظام شهرسازی بتواند به‌عنوان یک نظام اجتماعی عمل کند، لازم است ابتدا با اقلیم، فرهنگ، ویژگی‌های سرزمینی و نظام‌های سنتی آن جامعه نوعی همگون‌سازی فرهنگی (Acculturation) صورت گیرد.
خوشبختانه در ژاپن، از حدود دهه ۱۹۷۰ میلادی، پژوهش درباره تاریخ معاصر و مدرن سیاست شهری و شهرسازی توسعه یافت. در دهه ۱۹۷۰، کتاب «نظریه شهر معاصر» اثر توکوئه شیباتا چشم‌اندازی جدید از تاریخ مدیریت شهری مدرن ارائه کرد. پس از آن، آثار یوری‌فوسا ایشی‌دا مانند «پژوهش‌هایی درباره تاریخ شهرسازی مدرن ژاپن» (۱۹۸۷) و «تحولات شهرسازی معاصر ژاپن ۱۸۶۸–۲۰۰۳» (، ۲۰۰۴)، به بررسی جامع این موضوع پرداختند که نظام‌های اداری شهرسازی، فناوری‌ها، منابع مالی،

سازمان‌ها و متخصصان شهرسازی در طول یک قرن تاریخی چگونه شکل گرفته و چه دستاوردهایی ایجاد کرده‌اند.
پس از آن، تعداد پژوهشگران و آثار علمی در زمینه تاریخ شهرسازی ژاپن افزایش چشمگیری یافت و می‌توان انتظار داشت که این مطالعات، درک عمیق‌تری از مسیر تحول شهرسازی این کشور و تجربه‌های تاریخی آن فراهم کنند.

۲ رویکردهای خاص ژاپنی

در این بخش، چند نمونه از موضوعاتی را که در تعامل و گفت‌وگو با متخصصان کشورهای آسیایی مطرح شده است، معرفی می‌کنیم. برای مثال، طرح‌های تجمیع و اصلاح قطعات زمین و توسعه‌های شهری در امتداد خطوط راه‌آهن خصوصی، از جمله اقداماتی بوده‌اند که نقش مهمی در توسعه مناطق شهری ژاپن ایفا کرده‌اند.
طرح تجمیع و اصلاح قطعات زمین (Land Readjustment)، در ژاپن که مالکیت‌های کوچک و پراکنده زمین در آن بسیار رایج است، به‌عنوان یک نظام دقیق و پیشرفته برای امکان‌پذیر کردن توسعه مسکونی مشترک میان مالکان زمین تکامل یافته است؛ نظامی که نمونه مشابه آن در جهان کمتر دیده می‌شود. این نظام اگرچه در ابتدا تحت تأثیر قانون آدیکس آلمان (Adickes Law) شکل گرفت، اما در ادامه با بهره‌گیری از نظام سنتی اصلاح و تجمیع اراضی کشاورزی که پیش‌تر برای مبادله و یکپارچه‌سازی زمین‌های کشاورزی وجود داشت، به یک نظام شهری تبدیل شد و به‌صورت پیچیده و کارآمد توسعه یافت. از این منظر، می‌توان آن را نمونه‌ای موفق از یک نظام اجتماعی-نهادی دانست.
در گفت‌وگوهایی که درباره امکان کاربرد این روش در شهرهای آسیایی با رشد سریع شهری انجام شد، اصل توسعه مشترک و مشارکتی مورد پذیرش قرار گرفت؛ اما مشخص شد که نظام شناسایی و تثبیت حقوق مالکیت زمین در کشورهای مختلف و مناطق گوناگون تفاوت‌های اساسی دارد. برای نمونه، در گفت‌وگو با متخصصان هندی، اشاره شد که در این کشور حدود هفت نظام متفاوت برای شناسایی حقوق زمین وجود دارد که برخی از آن‌ها حتی مبتنی بر قواعد نانوشته هستند. بنابراین، اگر بتوان سازوکاری برای ایجاد رابط میان نظام‌های مختلف حقوق زمین و فرآیند مبادله و تجمیع آن‌ها متناسب با شرایط هر منطقه طراحی کرد، انتقال چنین فناوری‌ها و نظام‌های نهادی به کشورهای دیگر نیز امکان‌پذیر خواهد بود.
در مورد دیگری، زمانی هیئتی از یک کلان‌شهر چین که در حال برنامه‌ریزی برای ساخت مترو بود، از ژاپن بازدید کرد. نظام توسعه مناطق پیرامون خطوط راه‌آهن خصوصی در ژاپن، اگرچه حاصل برنامه‌ریزی عمومی شهری به معنای متعارف آن نبود، اما یک نظام منحصربه‌فرد توسعه و مدیریت منطقه‌ای است که در ژاپن شکل گرفته و تأثیر زیادی بر ساختار فضایی شهرها گذاشته است. در این نظام، شرکت‌های راه‌آهن با پیوند دادن ساخت و بهره‌برداری از خطوط ریلی با توسعه مجموعه‌هایی مانند شهربازی‌ها، فروشگاه‌های بزرگ و مناطق مسکونی حومه‌ای، به توسعه شهری پرداختند.
این شیوه، با سرمایه‌گذاری پیش‌نگرانه در زیرساخت ریلی و بازگشت سرمایه حاصل از توسعه منطقه‌ای برای سرمایه‌گذاری‌های بعدی، می‌تواند به‌عنوان پیشگام مدل‌های توسعه‌گری شهری مدرن (Developer System) شناخته شود. در شرایطی که بسیاری از کشورهای آسیایی با گسترش سریع استفاده از خودرو و پیامدهای ناشی از ترافیک شدید روبه‌رو هستند، تداوم کارآمدی نظام حمل‌ونقل ریلی در ژاپن شایسته توجه است. در کلان‌شهرهای آسیایی که به دلیل هزینه بالای سرمایه‌گذاری اولیه، توسعه راه‌آهن را به تعویق انداخته‌اند و اکنون با مشکلات ناشی از رشد بی‌ضابطه خودرومحوری مواجه هستند، بررسی دوباره قابلیت کاربرد چنین مدل توسعه‌ای ارزشمند خواهد بود.
در مقیاس خرد شهرسازی نیز، تفاوت مهمی میان شهرهای ژاپنی و شهرهای اروپایی وجود دارد. در بسیاری از شهرهای اروپایی، ساختمان‌ها سازه‌هایی صلب، پایدار و دارای عمر طولانی هستند و بافت شهری از ثبات کالبدی بیشتری برخوردار است؛ اما در ژاپن، به دلیل رواج ساختمان‌های چوبی، بافت‌های شهری اغلب ساختاری نامنظم و پویا دارند و همواره فرآیندهای تغییر، توسعه مجدد، بازسازی و نوسازی در آن‌ها جریان دارد.
به همین دلیل، حتی در تدوین برنامه‌های منظر شهری نیز تعیین ضوابط دقیق برای شکل و فرم ساختمان‌ها دشوار است. در مقابل، روش‌هایی توسعه یافته‌اند که به جای تمرکز صرف بر کنترل فرم کالبدی، به شناخت منطق درونی شکل‌گیری فضاهای شهری توجه می‌کنند. برای مثال، همان‌گونه که در کتاب «انسان‌شناسی فضایی توکیو» (۱۹۸۸) اثر هیده‌نوبو جین‌نای مشاهده می‌شود، با بهره‌گیری از رویکردهای تاریخ جغرافیایی، تحلیل زمینه و بستر فضایی شهر، و شناخت نظم پنهان در ساختار کالبدی محلات، روش‌هایی برای حفظ، بازآفرینی و خلق دوباره بافت‌های شهری سنتی و منظر شهری توسعه یافته است.

۳ ضرورت تحول در نقش متخصصان شهرسازی

از دیدگاه حرفه‌ای شهرسازی، در قرن بیستم دوره‌ای طولانی وجود داشت که در آن سه حوزه اصلی مرتبط با فناوری‌های ساخت‌وساز، یعنی مهندسی عمران (شامل مهندسی بهداشت و زیرساخت‌ها)، معماری و معماری منظر، جریان‌های اصلی در حوزه شهرسازی را تشکیل می‌دادند.
اما از دهه ۱۹۷۰ میلادی به بعد، فعالیت‌های مرتبط با شهرسازی به‌عنوان یک کنش اجتماعی، شاهد ورود گسترده‌تر رشته‌ها و حوزه‌های مختلف علمی شد (چندرشته‌ای / Multi-disciplinary). همچنین از منظر علمی، شهرسازی به‌عنوان علم حل مسئله، علم پشتیبان عمل و علم بررسی نظام‌های کنش اجتماعی، به سمت پژوهش‌های میان‌رشته‌ای (Inter-disciplinary) حرکت کرده است؛ پژوهش‌هایی که مرزهای سنتی میان رشته‌های علمی را پشت سر می‌گذارند.
علاوه بر این، در دوران معاصر، حوزه‌هایی مانند علم سیاست‌گذاری

نیز گسترش یافته‌اند؛ حوزه‌ای که به بررسی اندیشه‌های مرتبط با ساخت شهر و پشتیبانی از تصمیم‌گیری بهینه در سیاست‌های شهری می‌پردازد.
همکاری شهرسازی با علوم اجتماعی نیز توسعه چشمگیری یافته است. شهرسازی مدرن اساساً بخشی از نظام مدیریت مبتنی بر قانون محسوب می‌شود. از این رو، مسائل متعددی مانند رابطه میان نهادهای دولتی ــ مانند وزارت ساخت‌وساز سابق و وزارت زمین، زیرساخت، حمل‌ونقل و گردشگری کنونی ژاپن ــ مدیریت‌های محلی و شهروندان؛ حدود مداخله منافع عمومی در حقوق خصوصی؛ مشارکت شهروندی و دسترسی آزاد به اطلاعات؛ تقسیم نقش میان بخش عمومی و بخش خصوصی؛ و همچنین حذف منافع ویژه، رانت‌ها و نابرابری‌های اجتماعی در مسائل مربوط به زمین و توسعه شهری، همگی در حوزه شهرسازی مطرح هستند.
به همین دلیل، همکاری و ارتباط شهرسازی با رشته‌هایی مانند علوم سیاسی، علوم مدیریت و مالیه عمومی، مدیریت سازمانی و اقتصاد بیش از پیش اهمیت یافته است.
با نگاهی کلی به این روند، مشخص می‌شود که شهرسازی معاصر در حال حاضر از طریق مشارکت فعال حوزه‌های مختلف علمی و حرفه‌ای اداره می‌شود. در چنین شرایطی، مدیریت شهرسازی که در گذشته عمدتاً تحت رهبری رشته‌های مهندسی و ساخت‌وساز قرار داشت، اکنون باید در چارچوب همکاری میان‌رشته‌ای، نقش جدیدی پیدا کند؛ نقشی که در آن متخصص شهرسازی نه صرفاً به‌عنوان طراح یا مجری پروژه‌های کالبدی، بلکه به‌عنوان تسهیل‌گر (Facilitator) ایجاد نظم و پویایی در فضای زندگی شهری عمل کند و بتواند به سطحی جدید از حرفه شهرسازی تحول یابد.

۴ پشتیبانی از مشارکت شهروندان

با ورود به عصر تمرکززدایی و واگذاری اختیارات به دولت‌های محلی، تفاوت میان توانایی‌ها و ظرفیت‌های مدیریت شهری در میان شهرداری‌ها و نهادهای محلی مختلف، در حوزه شهرسازی نیز احتمالاً افزایش خواهد یافت. صرف اتکا به دستورالعمل‌ها و الگوهای استاندارد ملی نیز لزوماً به این معنا نیست که حداقل کیفیت و کارآمدی لازم تضمین خواهد شد. در آینده، به مدیریت شهری مبتنی بر سیاست‌گذاری (Urban Management) نیاز خواهد بود؛ مدیریتی که دارای دیدگاهی چندجانبه و مفاهیم جدید ارزیابی باشد.
با این حال، ممکن است برخی از مدیریت‌های محلی فاقد نیروی انسانی متخصص و کارکنانی باشند که بتوانند شهرسازی را در سطحی پیشرفته مدیریت کنند. بنابراین، چگونگی حمایت از این نهادها از نظر اطلاعات، نیروی انسانی و فناوری‌های تخصصی، به یکی از چالش‌های مهم تبدیل خواهد شد.
برای برنامه‌ریزان شهری و مشاوران برنامه‌ریزی، بیش از پیش این توانایی حرفه‌ای مورد نیاز خواهد بود که نه‌تنها طرح تهیه کنند، بلکه به‌عنوان متخصصان جدید، فرآیند برنامه‌ریزی را طراحی، آماده‌سازی و پشتیبانی کنند.
با این حال، حتی در شرایطی که فضای سیاسی غالب، مانع گسترش مشارکت شهروندی باشد، یا خود شهروندان تجربه کافی در این زمینه نداشته باشند و انگیزه اجتماعی لازم برای مشارکت به اندازه کافی شکل نگرفته باشد، برنامه‌ریزان باید با اصرار و باور جدی، ارزش‌های حاصل از مشارکت شهروندان را برای مردم، تصمیم‌گیرندگان محلی و دستگاه‌های اجرایی تبیین و آنان را متقاعد کنند.
در سال‌های اخیر در ژاپن، در زمینه‌هایی مانند طراحی پارک‌های محلی و ایجاد فضاهای اجتماعی و مراکز اجتماع محله‌ای، روش‌های مختلف مشارکت مردمی گسترش یافته است. از جمله این روش‌ها می‌توان به پژوهش‌های میدانی با مشارکت ساکنان در سطح محله، تمرین‌های برنامه‌ریزی، برگزاری کارگاه‌های مشارکتی (Workshop) و برنامه‌های آموزشی گوناگون اشاره کرد.
رهبران اجتماعی محلات، متخصصان پشتیبان و گروه‌های سازمان‌های مردم‌نهاد (NPO) باید با بهره‌گیری از فنون نرم برنامه‌ریزی، شرایطی فراهم کنند که افراد با پیشینه‌های اجتماعی و سنی مختلف بتوانند به‌راحتی در فرآیند مشارکت حضور یابند و از حضور خود احساس رضایت و دستاورد داشته باشند. این امر نیازمند توجه به مواردی مانند:
ایجاد فضای مناسب برای مشارکت؛ آماده‌سازی و ارائه اطلاعات لازم؛ فراهم کردن فرصت برای بیان دیدگاه‌ها و انجام فعالیت‌های عملی؛ کمک به کشف اهداف مشترک؛ و طراحی روش‌های مناسب برای پیشبرد فرآیند برنامه‌ریزی است.
برای افزایش انتظار و انگیزه شهروندان نسبت به مشارکت در تهیه طرح‌ها، لازم است پیشاپیش اقداماتی مانند موارد زیر انجام شود: ایجاد فضای اجتماعی مناسب و افزایش اعتماد نسبت به مشارکت شهروندی؛ ارائه روش‌های مشخص و متنوع مشارکت؛ تعیین اهداف مشارکت و یک برنامه زمانی کلی؛ فراهم کردن امکان حضور متخصصان مورد نیاز و داوطلبان؛ تأمین منابع مالی فعالیت‌ها از طریق بودجه‌های مدیریت شهری یا کمک‌های صندوق‌های مختلف توسعه محلی؛ با انجام چنین اقدامات مقدماتی، می‌توان زمینه ایجاد فرصت‌ها، فضاها و سازمان‌هایی را فراهم کرد که شهروندان بتوانند با سهولت بیشتری در فرآیند شهرسازی مشارکت کنند.

انتشار آزادانه دانش یک پروژه تجربی برای مترجم است.
علاقه‌مندان می‌توانند با سه روش زیر از این پروژه تجربی حمایت کنند.
۱ـ ارسال لینک فایل کتاب برای دوستان و دیگر علاقمندان
۲ـ ارسال بازخورد به مترجم از طریق آدرس ایمیل زیر:
meysam56masoumi@gmail.com
۳ـ حمایت داوطلبانه از طریق واریز مبلغ دلخواه شماره کارت زیر واریز نمایند.
۵۸۹۲-۱۰۱۰-۲۷۳۶-۳۳۲۰
به نام میثم معصومی نزد بانک سپه