

توسعه میان‌افزا

بهره‌گیری از ظرفیت‌های درونی شهر

رشد بی‌رویه و پراکنده شهرها آغاز شد و راهبرد توسعه درون‌زا برای مقابله با این مشکل شکل گرفت. این نگاه جدید منجر به شکل‌گیری جنبش‌هایی شد که رشد هوشمند^۱، نوشهرگرایی^۲، خلق مکان^۳، شهر فشرده^۴ و... از نمونه‌های آنها است. این جنبش‌ها در سطوح خردتر، برخی از انواع توسعه را پیشنهاد نمود که از آن جمله می‌توان پشتیبانی از شکل‌گیری RAPها^۵، BIDها^۶، توسعه حمل و نقل محور (TOD)^۷، توسعه میان‌افزا^۸ و TND^۹ و توسعه با کاربری مختلط^{۱۰} را نام برد. توسعه میان‌افزا "فرایند توسعه و بازاستفاده قطعات [یا بخش‌های] خالی یا بلااستفاده در میان نواحی موجود شهری که قبلاً توسعه یافته است" (1: 1997: Municipal Research & Services Center of Washington). این نوع توسعه در مقیاس‌های مختلفی صورت می‌پذیرد و از یک قطعه تا سطح کل شهر را دربر می‌گیرد. توسعه میان‌افزا که شاید بتوان آن را ساده‌ترین تعبیر از توسعه درون‌زا دانست، با تأکید بر زمین‌های خالی و رها شده درون شهری، سعی دارد توسعه را بر روی این اراضی بارگذاری نماید (تصویر ۱).

پس‌زمینه‌های تئوریک توسعه میان‌افزا

بکارگیری مفهوم توسعه میان‌افزا بدون در نظر داشتن زمینه و بستر شکل‌گیری آن منجر به نوعی تقلید صرف و بدون مایه خواهد شد که می‌تواند تحقق هدف را مختل و یا حتی اثرات سوء به همراه داشته باشد. بر این اساس مناسب است زمینه‌هایی که موجب رشد، تکمیل و گسترش این مفهوم شده است، مورد بررسی قرار گیرد. مفهوم توسعه میان‌افزا از آنجایی که ابعاد مختلفی را دربر می‌گیرد و در مقیاس‌های گسترده‌ای به کار گرفته می‌شود به لحاظ تئوریک نیز متأثر از طیف‌های مختلف نظریات و تکنیک‌ها است؛ اما به طور کلی می‌توان به سه جنبش عمده که موجب بحث توسعه میان‌افزا بوده است، اشاره کرد: توسعه پایدار، نوشهرگرایی و رشد هوشمند (تصویر ۲).

طرح‌ها و فرایندهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری دو نقش عمده تاریخی، یکی هدایت توسعه‌های جدید در اراضی دست‌نخورده و دیگری هدایت فرایندها و رویه‌های اصلاحی در سطوح و ابعاد مختلف درون شهرها را داشته است. بر اساس یک تصور نادرست، نقش اول طرح‌های (توسعه) تنها در اراضی بکر و دست‌نخورده خارج شهرها و نقش دوم آنها (اصلاح و بهبود) فقط در بافت‌های درون شهر خلاصه می‌شود. اما نظریات دهه‌های اخیر معتقد است که برای جوابگویی به توسعه، می‌توان به جای اشغال زمین‌هایی که دست‌نخورده و به شکل طبیعی خود باقی مانده است، از ظرفیت بافت‌های شهری استفاده نمود. رویکرد توسعه درون‌زا مفهومی نوین را ارائه می‌دهد که براساس آن نقش اول و دوم طراحی و برنامه‌ریزی شهری به نحوی تلفیق شده و اصلاح، بهبود و مداخلات درون شهری در خدمت توسعه قرار می‌گیرد و بدین صورت مفهوم اصلاح و بهبود با توسعه در می‌آمیزد. توسعه میان‌افزا به عنوان یکی از تجلیات توسعه درون‌زا ساده‌ترین راهبرد برای تحقق این رویکرد است.



احسان شریفیان
کارشناس ارشد
طراحی شهری

EhsanSharifian@yahoo.com

واژگان کلیدی: توسعه میان‌افزا، توسعه درون‌زا، رشد هوشمند، نوشهرگرایی، توسعه پایدار.

توسعه درون‌زا و توسعه میان‌افزا

پس از دهه ۷۰ میلادی و جنگ جهانی دوم، واکنش‌های شدیدی به

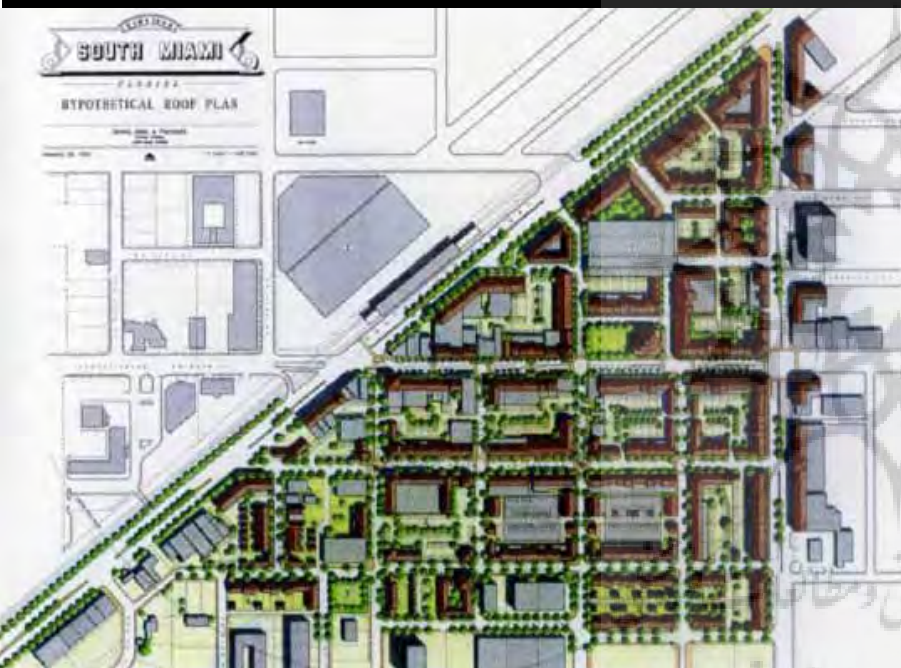


جنبش نوشهرگرایی در ابتدای دهه ۹۰ میلادی که بازآفرینی سنت‌های معماری شهری گذشته را به دنبال داشت، به نوبه خود بر تکامل مفهوم توسعه میان‌افزا مؤثر واقع شد. البته باید توجه داشت که اساساً نمی‌توان جریانات متفاوتی را برای توسعه میان‌افزا و جنبش‌های این عصر قائل شد، زیرا در عین اینکه هریک جنبه‌ای از ابعاد این مفهوم را بیان می‌کند، اما همگی از مبدأ مشترکی منتج شده و بروز و ظهور یک مفهوم اصیل به نام توسعه درون‌زا است. لذا قسمت اعظمی از اصول طراحی در توسعه میان‌افزا، مشابه با اصول مطرح در جنبش نوشهرگرایی است؛ توجه به حمل‌ونقل عمومی، محوریت پیاده، توجه به اصول پایداری و ... از جمله موارد مشترکی است که در منشور نوشهرگرایی بدان اشاره و برای توسعه میان‌افزا ذکر می‌شود.

● **جنبش رشد هوشمند:** برای بحث از رابطه مفهوم توسعه میان‌افزا با جنبش رشد هوشمند (به عنوان سومین جنبش مؤثر و متأثر از مفهوم توسعه میان‌افزا) لازم است تفاوت این مفهوم با مفهوم

● **توسعه پایدار:** بحث «توسعه درون‌زا» اولین بار در کنفرانس Habitat در سال ۱۹۷۶ در کانادا مطرح شد (ارجمند عباسی، ۱۳۸۷: ۲) و سه سال بعد مفهوم «توسعه میان‌افزا» برای اولین بار در سال ۱۹۷۹ توسط انجمن املاک و مستغلات آمریکا رسماً تعریف و در راستای اهداف اقتصادی به کار گرفته شد (Hudnut, 2001: 1); به نقل از (Dutton, 2000) در سال ۱۹۸۹ پس از برگزاری کنفرانس براتلند، گزارش WCED به عنوان اولین سندی که به طور روشن به توسعه پایدار اشاره می‌کند، منتشر شد. یک سال بعد و متأثر از این سند، گزارش سبز CEC در سال ۱۹۹۰ میلادی تهیه و در ۱۹۹۳ میلادی دستور کار ۲۱ سران انتشار یافت. اگرچه این اسناد با محوریت موضوع توسعه پایدار تهیه شدند و همگی متأثر از پارادایمی بود که بعد از دهه ۷۰ مبنی بر توسعه درون‌زا شکل گرفت، ولی هرکدام بخشی از این مفهوم را توسعه داده و آن را غنی ساخته است. در طی این روند، مفهوم توسعه میان‌افزا که قبل از توسعه پایدار مطرح شد، تکامل پیدا می‌کند. این نوع توسعه که ابتدا در چارچوبی اقتصادی تعریف و تبیین می‌شود، پس از

۲: نمونه‌ای از پروژه توسعه میان‌افزا، مرکز شهر میامی، فلوریدا، ارائه شده توسط Dover, Kohl & partners
 مأخذ: (Dutton, 2000: 101)



طرح پیشنهادی



وضع موجود

نوشهرگرایی معلوم شود. توجه به منابع مختلف نشان می‌دهد تعبیراتی که در مورد رشد هوشمند به کار برده می‌شود در مقیاس کلان‌تر و در ابعاد متنوع‌تری (Taylor & Francis Group, 2005: 412) مفهوم می‌یابد و عمدتاً تعابیر تداعی‌شونده با مفهوم نوشهرگرایی، منوط به مقیاس‌های خردتر و ابعاد کالبدی و فضایی- مکانی است. بدین‌سان می‌توان مفهوم «رشد هوشمند» را به عنوان اصیل‌ترین و عمیق‌ترین تعبیر برای رشد و توسعه‌ای دانست که در سال‌های اخیر بسیاری از متخصصان و حرفه‌مندان برنامه‌ریزی و طراحی شهری به دنبال آن بوده‌اند (Walters & Brown, 2004: 1). براین اساس مفهوم توسعه میان‌افزا در رابطه با مفهوم رشد هوشمند ابعاد وسیع‌تری می‌یابد، و این نوع از توسعه دقیقاً همان مفهومی را دنبال می‌کند که رشد هوشمند به دنبال آن است، در حالی که رابطه این مفهوم با نوشهرگرایی تنها تأثیر

درآمیختن با مفاهیم توسعه پایدار، به لحاظ زیست‌محیطی هم اهمیت پیدا می‌کند. هم‌اکنون از جمله مزایایی که برای توسعه میان‌افزا ذکر می‌شود، مزایای زیست‌محیطی (Wiley & Sons, 2006: 456) و ارتقای شاخص‌های توسعه پایدار شهری است. به این ترتیب می‌توان رابطه توسعه میان‌افزا با ابعاد زیست‌محیطی را به طور عمده متأثر از جنبش توسعه پایدار دانست.

● **جنبش نوشهرگرایی:** این جنبش نیز مانند توسعه پایدار در زمینه‌ای که از سال‌های دهه ۷۰ در رابطه با توسعه درون‌زا به وجود آمد، رشد کرد و مطرح شد. مشکلات ناشی از حومه‌نشینی در آمریکا، معضلات ترافیکی، تنش‌های اجتماعی و مشکلات اقتصادی باعث شد که نگرش‌های جدیدی در شهرسازی به وجود آید (Grant, 2006: 47).



۳ : رابطه بین جنبش‌های مختلف مؤثر بر رویکرد توسعه میان‌افزا، مأخذ: نگارنده، ۱۳۸۹.

● حمل و نقل

بحث حمل و نقل عمومی، مورد توجه ویژه توسعه میان‌افزا است. این موضوع، از دو جنبه، ذیل توسعه میان‌افزا مورد تأکید است، از سویی توسعه میان‌افزا می‌تواند سیستم حمل و نقل عمومی موجود را تقویت نماید (Wiley & Sons, 2006 : 457) و به‌این ترتیب با افزایش تراکم موجب رونق شده و صرفه اقتصادی آن را فراهم آورد و از سوی دیگر توجه به ظرفیت‌های موجود حمل و نقل در بافت اطراف، باید به طور ویژه مورد توجه باشد، زیرا در غیر این صورت امکان پاسخگویی سیستم موجود به بارگذاری جدید و حجم جمعیت اضافه شده وجود نخواهد داشت.

● زیرساخت‌ها

اگر توسعه، خارج از شهر و در زمینی بایر در نظر گرفته شود، در آن صورت بحث زیرساخت‌های شهری مانند آب، گاز و برق و سیستم‌های جمع‌آوری زباله و ... چندان مطرح نیست، زیرا با توجه به وسعت و نوع توسعه، زیرساخت‌های متناسب پیشنهاد می‌شود. اما اگر توسعه به صورت میان‌افزا در زمینه موجود و در بافتی شکل یافته انجام شود، باید به ظرفیت زیرساخت‌های موجود شهر برای پاسخگویی به نیازهای افزوده شده، توجه نمود و توسعه را به نحوی تنظیم کرد که بار مضاعفی بر سیستم موجود تحمیل نشود (Ibid : 456). در بسیاری از طرح‌های مربوط به بافت‌های فرسوده کشور، متأسفانه این موضوع مغفول می‌ماند و پیشنهاد توسعه جدید بدون لحاظ زیرساخت‌های موجود ارایه می‌شود.

● مسکن

موضوع مسکن به عنوان یکی از چالش‌های اصلی توسعه میان‌افزا، از جهات بسیاری مورد بررسی قرار گرفته است. پرداختن به مسکن در سطوح مختلف طراحی و برنامه‌ریزی میان‌افزا، در مسائل اقتصادی بافت موردنظر به‌طور اساسی تأثیرگذار است؛ از سویی، طراحی مسکن مناسب می‌تواند جاذب جمعیتی ثابت در توسعه پیشنهادی باشد، همچنین تنوع گونه‌های مسکن برای اقشار

و تأثر است. باید توجه داشت توسعه میان‌افزا ذیل نگرش رشد هوشمند، تنها یک اقدام کالبدی برای استفاده از زمین‌های متروکه و توجه به ارزش‌های محیطی و طبیعی نبوده، بلکه بخشی از فرایند توسعه و رشد شهر را نیز برعهده می‌گیرد. با این نگاه به توسعه میان‌افزا بیش از آنکه توجه معطوف به محصول توسعه شود، فرایند توسعه مدنظر قرار می‌گیرد (تصویر ۳).

حوزه‌های مورد تأکید در بعد محتوایی توسعه میان‌افزا

علاوه بر بیان پس‌زمینه‌های توسعه میان‌افزا، در این بخش اهم موضوعات مورد تأکید میان‌افزا در سطح طراحی، مطرح می‌شود. البته بررسی مؤلفه‌های رویه‌ای و فرایند برنامه‌ریزی، مجال جداگانه‌ای می‌طلبد. توجه به موضوعات محتوایی و طراحی نشان می‌دهد که تجربه‌های کشور در مورد بازسازی و نوسازی که به نوعی ریشه در توسعه درون‌زا دارند، چه نقص‌ها و ضعف‌هایی داشته است.

● تراکم

تراکم در شهرسازی کنونی کشور به نظر مفهومی ابتدایی و غیرپیچیده دارد. این درحالی است که در توسعه میان‌افزا، مفهوم تراکم با نگرشی جدید مورد مطالعه قرار می‌گیرد و به آن به عنوان یک ابزار پر قدرت برای توسعه نگاه می‌شود. در توسعه میان‌افزا مدیریت تراکم برخلاف آنچه تصور می‌شود بسیار مورد تأکید قرار می‌گیرد و برای آن مزایایی همچون امکان ارتقای پیاده‌محوری، انعطاف‌پذیری و افزایش قدرت انتخاب، پشتیبانی از سلامت مالی محدوده، افزایش امنیت و حفاظت محیط زیست، ذکر می‌شود (Dover & partners, 2003).

● دسترسی

هرچند بحث دسترسی در تمامی انواع توسعه باید مورد توجه قرار گیرد، اما در توسعه میان‌افزا به دلیل اهمیت ارتباط مناسب و تعریف شده توسعه جدید با وضع موجود، دسترسی‌های پیشنهادی باید علاوه بر هماهنگی و تناسب با ظرفیت‌های دسترسی موجود، شرایط را برای رونق‌بخشیدن به توسعه میان‌افزا فراهم کند که این موضوع در کشور کمتر مورد توجه است. به عنوان مثال، مدل‌های مناسبی برای تأمین دسترسی در مقیاس‌های مختلف بافت‌های فرسوده وجود ندارد و بسیاری از الگوهای دسترسی پیشنهادی فاقد توجه به زمینه‌های توسعه میان‌افزا است.

● پارکینگ

پارکینگ و تأمین آن که در میان بافت موجود شهری تجویز می‌شود، یکی از چالش‌های اساسی توسعه میان‌افزا است. زیرا با بارگذاری مضاعف بر تأسیسات و زیرساخت‌های موجود شهری، ممکن است پاسخگویی به تمام نیازهای توسعه فراهم نباشد (Northeast_Midwest Institute & Congress for the New Urbanism, 2001 : 30).

بسیاری از مباحث حمل و نقل توسعه میان‌افزا تحت عنوان توسعه حمل و نقل محور (TOD) طرح می‌شود (Dutton, 2000 : 93) در راستای توسعه درون‌زا برای موضوع پارکینگ، استراتژی‌ها و راهکارهای متعددی ارائه شده که می‌تواند با تدبیر و با لحاظ شرایط کشور و سایت مورد نظر به کار گرفته شود.



● کدهای طراحی

تهیه اسنادی که توسط کدهای طراحی، ساختار کالبدی و مباحث زیباشناختی توسعه را کنترل می‌کند، یکی از مباحث جدی در توسعه میان‌افزا است. این موضوع هنوز در ایران جایگاهی ندارد!

● مسایل اجتماعی

توسعه میان‌افزا به هیچ‌وجه صرفاً یک نگرش کالبدی را دنبال نمی‌کند و قایل به این است که نه تنها توسعه به حیث کالبدی در زمینه‌ای از بافت موجود شهری قرار می‌گیرد، بلکه، به لحاظ اجتماعی نیز در زمینه فرهنگی سایت، تعبیه می‌شود و باید به مسایل مرتبط و زمینه موجود، توجه ویژه شود. توجه به بحث امنیت و هویت مؤید این مطلب است. در طرح‌های مشابه در ایران، کمتر نگاه اجتماعی به مسایل بافت وجود داشته و بیشتر سعی شده که مباحث از لحاظ کالبدی حل شود.

مختلف اجتماعی، شرایط خوبی را برای افراد مختلف با درآمدهای پایین و بالا فراهم می‌کند. از سوی دیگر، توسعه میان‌افزا می‌تواند بستر را برای زندگی در نزدیکی محل کار ایجاد نماید و بسیاری موارد دیگر که پرداختن به این موضوع را در توسعه میان‌افزا توجیه می‌کند (Northeast_Midwest Institute & Congress for New Urbanism 40:2001, 39).

در طرح‌هایی که به نوعی حاوی توسعه میان‌افزا بوده و در کشور تهیه شده، هرچند موضوع مسکن محوریت داشته اما به طور کافی موشکافی نشده و صرفاً به آن به عنوان موضوعی کالبدی نگاه شده است، درحالی که راهکارها و نگرش‌های ارایه‌شده در توسعه میان‌افزا می‌تواند چشم‌انداز جامع‌تری را برای نگاه به این موضوع فراروی ما قرار دهد.

نتیجه‌گیری

بررسی اولیه پیرامون زمینه‌های توسعه میان‌افزا و موضوعات اصلی مطرح در آن نشان می‌دهد که به‌کارگیری رویکرد توسعه میان‌افزا به عنوان یکی از راهبردهای اساسی برای تحقق رشد هوشمند در هر نقطه‌ای از جهان، هرچند منطقی به نظر می‌آید، اما باید توجه داشت که شکل‌گیری و گسترش آن در بستری از اتفاقات اجتماعی و جنبش‌های پی‌درپی در غرب و به‌ویژه آمریکا مانند جنبش توسعه پایدار، نوشهرگرایی و رشد هوشمند روی داده است و انتقال آن به کشوری مانند ایران باید با ملاحظه غرض و هدف اصلی از این توسعه - یعنی محول کردن توسعه به بافت‌های داخلی شهرها- و انطباق آن بر شرایط اجتماعی- مدیریتی کنونی ایران باشد. پس از دانستن جایگاه توسعه میان‌افزا به لحاظ تئوری، دومین نکته، جامعیت نسبی در نگاه به امر توسعه در زمین‌های بایرو خالی است. این نوع از توسعه صرفاً به مسایل کالبدی توجه نکرده و سعی دارد تمامی مسایل اجتماعی، اقتصادی، مسکن، مؤلفه‌های بصری و زیباشناختی و... را با هم مورد تحلیل قرار دهد. این موضوع کمتر در طرح‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده و طرح‌هایی مشابه دیده می‌شود و لحاظ این امر ضروری است. سومین نکته را می‌توان در توجه به زمینه توسعه دانست. از آنجایی که توسعه میان‌افزا در زمین‌های خارج شهر و بدون ارتباط با بافت شهری انجام نمی‌شود، لذا تناسب و هماهنگی این نوع از توسعه با بافت همجوار بسیار اهمیت می‌یابد که باید در هر برنامه و طرحی از این‌ستخ، در کشور رعایت شود. چهارمین نکته این است که توسعه میان‌افزا هرچند در مقام برقراری ارتباط و هماهنگی با بافت موجود است، ولی به امر توسعه و رشد وضع موجود نیز توجه دارد و سعی دارد با تغییر در وضع مسکن، حمل و نقل عمومی، افزایش تراکم، تأمین دسترسی‌ها و ... موجب رونق و پیشرفت کل بافت شود.

پی‌نوشت

Smart Growth New Urbanism Placemaking Compact City Redevelopment Area Plan
Business Improvement Development Transit Oriented Development Infill Development
Traditional Neighborhood Development Mixed-use Development

منابع

● ارجمند عباسی، پریسا (۱۳۸۷) امکان‌سنجی توسعه درون‌فضایی در ایران به کمک ابزار GIS نمونه موردی: محله ده ونک، پایان‌نامه کارشناسی دانشگاه تهران، تهران.

- Dover, Kohl & partners (2003) *Getting Smart GrowthII: 100more policies for implementation*, Smart Growth Network.
- Dutton, John (2000) *New American Urbanism:Reforming The Suburban Metropolis*, Skira Architectural Library.
- Grant, Jill (2006) *Planning the Good Community: New urbanism in theory and practice*, routledge.
- Hudnut, William (2001) *Comment on J. Terence Farris's "Barriers to using urban infill development to achieve smart growth*, Housing Policy Debate, volume12, Fannie Mae Foundation.
- Municipal Research & Services Center of Washington (1997) *Infill Development Strategies for Shaping Livable Neighborhoods*, Report No.38.
- Northeast_Midwest Institute & Congress for the New Urbanism (2001) *Strategies for Successful Infill Development*, U.S. Environmental Protection Agency.
- Taylor & Francis Group (2005) *Encyclopedia of the City*, routledge.
- Walters, David& Brown,Linda (2004) *Design First: Design based planning for communities*, Architectural Press.
- Willey, John & sons (2006) *Planning and Urban Design Standards*, American Planning Association (APA).