

سامان‌دهی و بهسازی محلات سنتی با استفاده از رویکرد شهرسازی جدید^۱ "نمونه‌ی موردی محله‌ی سرخاب تبریز"

چکیده

بافت‌های قدیم شهری، آثار گران‌بهایی هستند که نوع فرهنگ، معماری و ایدئولوژی حاکم بر سازمان فضایی شهری در دوران‌های مختلف را به نمایش می‌گذارند. انقلاب صنعتی، رشد تدریجی و ارگانیکی شهرها را تسریع بخشید و موجب بسط شهر به زمین‌های اطراف شد. هم‌زمان با انقلاب صنعتی، در حالی که شهر از درون تهی می‌شد، توسعه‌ی نامنظم شهری باعث کشیدگی شهر به طرف اراضی پیرامون شده بود. محلات سنتی، مخصوصاً در کلان‌شهرهای کشورهای در حال توسعه، با عدم تعادل بین ظرف (بافت قدیم) و مظروف (ساکنین) روبرو هستند. معرفی و تحلیل الگوهای شهرسازی جدید در ساماندهی و بهسازی محله‌ی سنتی "سرخاب" و کمترین میزان مداخله‌ی کالبدی، از جمله اهداف این تحقیق است. نوشتار حاضر می‌کوشد تا فرضیه‌ی "در ساماندهی و بهسازی محله‌ی سنتی سرخاب، براساس الگوی شهرسازی جدید" را مورد ارزشیابی و تحلیل قرار دهد. از نظر هدف پژوهشی، مقاله‌ی حاضر جزو تحقیقات کاربردی محسوب می‌شود. در جمع‌آوری اطلاعات، از روش‌های کتابخانه‌ای، اسنادی و میدانی استفاده شده است. از نتایج تحقیق می‌توان به کارایی الگوهای شهرسازی جدید در ساماندهی محله‌ی سرخاب، رشد درون‌زای شهری، ارتقای ویژگی‌های فیزیکی و کارکردی از طریق تزریق عناصر جدید شهری، افزایش هویت محله‌ای، افزایش سرانه‌ی خدمات شهری و جلب مشارکت ساکنان محله‌ی مورد مطالعه اشاره نمود.

کلیدواژه‌ها: بافت قدیم، بهسازی شهری، شهرسازی جدید، محله‌ی سنتی سرخاب.

۱. درآمد:

شهر عرصه‌ای اجتماعی است بر یک پهنه‌ی طبیعی که انسان‌ها جهت رفع نیازهای خویش، به همراه رفاه و آسایش و داشتن مناسبات اجتماعی آن را برپا داشته‌اند. زندگی شهرنشینی اوج تکامل گروه‌های انسانی در همان عصر است. تا چند دهه‌ی پیش، زندگی در داخل باروی شهر، امتیاز بزرگی برای شهروندان محسوب می‌شد، اما با بروز انقلاب صنعتی و توسعه‌ی صنایع کوچک و بزرگ در داخل حریم شهر به تدریج بر میزان آلودگی‌های زیست محیطی افزوده شد و زندگی در داخل شهرها با مشکل روبرو گردید. با توسعه‌ی جبر تکنولوژیکی و گسترش انواع خطوط ریلی، شهروندانی که از وضع مالی بهتری برخوردار بودند به حومه‌ها سرازیر شدند و حومه‌نشینی رایج گردید. بدین ترتیب عملاً از ارزش اقتصادی و اجتماعی بافت قدیم شهرها کاسته شد.

برای جلوگیری از کاهش اهمیت بافت‌های قدیم شهری، اجرای برنامه‌های ساماندهی و بهسازی شهری در قالب الگوهای شهرسازی جدید، ضروری است. امروزه در کشورهای مختلف برای توقف گسترش بیش از حد توسعه‌ی فیزیکی شهر به طرف حواشی شهری، برنامه‌ریزی برای رشد شهر از درون، مورد توجه برنامه‌ریزان قرار گرفته است. در این نوشتار ابتدا به مبانی نظری مداخله در بافت‌های قدیمی پرداخته شده، سپس به رویکرد شهرسازی جدید و کاربرد آن در ساماندهی و بهسازی بافت‌های قدیم شهری می‌پردازد. سپس جهت ظرفیت‌سازی الگو شهرسازی جدید، "محله‌ی سرخاب" که یکی از محلات تاریخی تبریز می‌باشد، انتخاب شده است.

در این مطالعه، مهمترین سؤالی که طرح و بررسی می‌شود، عبارت است از:

- آیا می‌توان، با استفاده از الگوی شهرسازی جدید، محلات سنتی را ساماندهی و بهسازی کرد؟

در این جا، برای تبیین و پاسخ‌گویی به سؤال اساسی بالا و نیز برای آزمون این الگو، می‌توان فرضیه‌ای به قرار زیر تعیین نمود:

"به نظر می‌رسد که، در ساماندهی و بهسازی محله‌ی سنتی سرخاب، می‌توان از الگوی شهرسازی جدید استفاده نمود".

از جمله اهداف این مقاله، می‌توان به معرفی الگوی شهرسازی جدید با معیارهای مشخص در ساماندهی و بهسازی محلات سنتی و در راستای "رشد درونزای شهری" اشاره نمود.

۲. روش تحقیق

از نظر هدف پژوهشی، مقاله‌ی حاضر جزو تحقیقات کاربردی محسوب می‌شود. در جمع‌آوری اطلاعات، از روش‌های کتابخانه‌ای، اسنادی و میدانی استفاده شده است. اطلاعات لازم برای اجرای عملیات بهسازی از سازمان‌های مسکن و شهرسازی، میراث فرهنگی، شهرداری منطقه‌ی ۵ و مرکز IT شهرداری تبریز گرفته شده است. نقشه‌های پایه‌ی مورد نیاز برای تحقیق، در محیط Autodesk Map آماده شده و تجزیه و تحلیل نقشه‌ها و تهیه نقشه‌های خروجی در محیط GIS صورت گرفته است. در تجزیه و تحلیل اطلاعات از نرم‌افزارهایی همچون Arc Map, Arc view, Excel و Spss استفاده شده است. به خاطر این‌که، محله‌ی مورد مطالعه، از دو بخش تقریباً نامتجانس، از نظر اجتماعی و کالبدی - کارکردی تشکیل شده است در گردآوری اطلاعات میدانی، از روش نمونه‌گیری احتمالی طبقه‌بندی شده استفاده شده است و اطلاعات لازم از طریق پرسشنامه از ۶۵۰ خانوار (۱۵ درصد کل خانوارها) تهیه شده است.

۳. سابقه و پیشینه‌ی موضوع

طی یک و نیم قرن گذشته، مطالعات گسترده‌ای از جانب شهرسازان، در حیطه‌ی مداخله و ساماندهی و بهسازی بافت‌های قدیمی صورت گرفته است. کشورهای غربی سابقه‌ی درخشانی در زمینه‌ی ساماندهی بافت‌های فرسوده دارند. پیتر رابرتز (۲۰۰۰) در کتاب باززایی شهری^۱ پس از پرداختن به مفهوم احیا و بهسازی، به مباحث اجتماعی، اقتصادی و مشارکت ساکنان در احیای محله پرداخته است. مباحث طولانی اجتماعی و اقتصادی، جای بحث در مورد نحوه‌ی احیاء کالبدی - فیزیکی را خالی کرده است. در کشور خودمان نیز تحقیقات زیادی روی احیای بافت‌های قدیمی صورت گرفته است. از جمله‌ی این مطالعات می‌توان به اثر باارزش «باززنده سازی بناها و شهرهای تاریخی» دکتر محمدمنصور فلامکی (۱۳۸۳) کتاب پر محتوای «بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا» تألیف دکتر علی

شماعی و احمد پوراحمد (۱۳۸۵)، همچنین به کتاب «بهسازی بافت‌های کهن شهری» دکتر کیومرث حبیبی، احمد پوراحمد و ابوالفضل مشکینی (۱۳۸۶) اشاره نمود.

الگوی شهرسازی جدید در اواخر قرن بیستم، از طرف شهرسازانی چون پیترو کالثروپ^۱، آندراس دوانی و الیزابت پلاتر زیبرک^۲ وارد برنامه‌ریزی شهری شده است. کنفرانس شهرسازی جدید از سال ۱۹۹۳ میلادی به طور منظم هر سال برگزار می‌شود، ولی برای اولین بار در طول تاریخ برنامه‌ریزی شهری، کاربرد شهرسازی جدید در بهسازی محلات قدیمی براساس اصول چهارمین کنفرانس شهرسازی جدید (CNU) که در سال ۱۹۹۶ میلادی در شهر چارلستون ایالت متحده آمریکا برگزار شد، وارد برنامه‌ریزی برای بافت‌های قدیمی گردید. در برنامه‌ریزی شهری در کشورمان، هنوز تحقیقی در زمینه شهرسازی جدید صورت نگرفته است.

۴. تعریف بافت‌های شهری

بافت، گستره‌ای هم‌پیوند است که از بناها، راه‌ها، مجموعه‌ها، فضاها، تأسیسات و تجهیزات شهری و یا ترکیبی از آنها تشکیل شده باشد. بافت شهر، شامل دانه‌بندی و در هم تنیدگی فضاها و عناصر شهری است.

«بافت شهر کمیته پویا و در حال تغییر است که وضع کالبدی شهر و چگونگی شکل‌گیری آن را در طول زمان نمایان می‌سازد، بافت شهر بیانگر دانه‌بندی فضاهای کالبدی، شبکه‌ی ارتباطی و نحوه‌ی دسترسی‌ها، چگونگی توزیع فعالیت‌ها و در نهایت شکل‌گیری و گسترش شهر در طول تاریخ می‌باشد» (Chapin, 1979:47).

۵. بهسازی محلات سنتی در کشورهای در حال توسعه

بهسازی، دامنه‌ای گسترده از اقدام‌هایی است که در نواحی و محله‌های شهری برای بهینه‌سازی اوضاع کالبد و فضای شهری از نظر ساخت، بافت و سیمای شهری صورت می‌گیرد (شماعی و پوراحمد، ۱۳۸۵: ۴۴). کشورهای در حال توسعه با اندکی تأخیر نسبت به کشورهای سرمایه‌داری غربی، اقدام به بهسازی محلات

1. Peter Calthorope.
2. Duany & Plater-Zyberk .
3. Congress for the New Urbanism.

ستی خود نموده‌اند. در این میان، متولیان امر بهسازی، سیاست‌های مختلفی را در قبال مداخله در بافت‌های کهن و محلات تاریخی انجام می‌دهند. برای نمونه، بافت تاریخی شهر باکو (پایتخت کشور آذربایجان) با عنوان "ایچری شهری" به معنای شهر مرکزی محافظت می‌شود و هیچ‌گونه فعالیت اقتصادی و سکونت‌ی در آن صورت نمی‌گیرد و هر ساله، گردشگران زیادی از آن دیدن می‌کنند (حیسی و مقصودی، ۱۳۸۶). برخی از کشورهای در حال توسعه هم مانند عربستان سعودی، با استفاده از الگوهای شهرسازی جدید به بهسازی محلات سنتی خود پرداخته‌اند (www.dpz.com/2008). به‌طور کلی، حفاظت و برنامه‌ریزی بافت‌های قدیم شهری برای مدیران شهری کشورهای در حال توسعه، به صورت یک فرصت جهت جذب گردشگران از سراسر دنیا تبدیل شده است.

۶. چارچوب نظری شهرسازی جدید

یکی از آخرین رویکردهای مطرح برنامه‌ریزی شهری در سطح جهانی در زمینه‌ی بهسازی محلات سنتی، استفاده از رویکرد شهرسازی جدید در ساماندهی محلات سنتی است. کشورهای پیشرفته‌ی غربی این کار را از دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی با استفاده از پارادایم شهرسازی جدید در قالب استفاده از طرح‌های ساختاری - راهبردی، طرح‌های مجموعه‌ی شهری و همچنین "تمرکز غیرمتمرکز" شروع کرده‌اند. شهرسازان جدید، سه الگو را برای ساماندهی و توسعه‌ی شهری پیشنهاد می‌کنند، که عبارت‌اند از:

- توسعه‌ی محلات نوسنتی^۲؛

- توسعه‌ی محلات عبوری^۳ (توسعه‌های عبوری)؛

- توسعه‌ی روستا - شهرها^۴.

شهرسازی جدید که با اکولوژی اجتماعی، سرمایه‌داری اجتماعی، مورفولوژی شهری و جامعه‌شناسی اجتماعی پیوند خورده است «جنبشی است در شهرسازی و معماری که از طراحی سنتی حمایت کرده و جلوی گسترش افقی شهر را می‌گیرد و با تعریف کارکرد جدید برای مرکز شهر آن را از حالت

1. concentrated decentralization
2. Traditional Neighborhood development (TND)
3. Transit - Oriented Development (TOD)
4. Urban- Village

انزوا خارج می‌کند» (Charles, 2000:762). «شهرسازی جدید از شهرسازی سنتی برای تحکیم بخشیدن به توسعه‌ی روابط اجتماعی در محلات و واحدهای همسایگی و رعایت سلسله مراتب راهها استفاده می‌کند و از شهرسازی نوین (فن‌گرا) برای اتصال سریع محلات شهر به یکدیگر، احداث ساختمان‌ها و فضاهای عمومی برای رفاه حال شهروندان بهره می‌گیرد» (حسین زاده و آذر، ۱۳۸۵:۱۹۱-۱۹۰). در اولین کنفرانس بین‌المللی شهرسازی جدید که در اکتبر ۱۹۹۳ در ویرجینیا برگزار شد، دلایل زیر برای به کارگیری آن در ساماندهی و بهسازی محلات سنتی مطرح گردید:

- کاهش و زوال مراکز شهری؛
 - جدایی شدید قومی - نژادی در مناطق شهری؛
 - مشکلات ناشی از حومه‌نشینی گسترده.
- استفاده از الگوهای شهرسازی جدید، در چهارمین کنفرانس (۱۹۹۶) مطرح شد. براساس آن، یکی از اهداف مهم شهرسازی جدید، احیای محلات عقب مانده و محروم شهر و توسعه‌ی مجدد آنها از طریق الگوی TOD و TND می‌باشد (Christopher klone, 2005:35). از این طریق، می‌توان اهمیت و ارزش گمشده بافت‌های باارزش و کهن را دوباره احیاء و باززنده‌سازی کرد. کنگره‌ی سالیانه‌ی شهرسازی جدید در سال ۲۰۰۰ میلادی، راهکارهای زیر را در ساماندهی مجدد بافت‌های قدیمی به کار برده است:
- کارایی اقتصادی؛ مشارکت دادن شهروندان در طراحی و اجرای طرح؛
 - تنوع طرح‌ها؛ تنوع می‌تواند به صورت کوچک برداشتن قطعه و یک خوابه بودن خانه باشد ولی در آپارتمان‌ها، می‌تواند به صورت به کارگیری نمای ارزان برای برخی واحدها همراه باشد؛
 - محلات پر تراکم با استفاده از رشد هوشمند^۱ و دسترسی سریع به مرکز شهر؛
 - کاربرهای مختلط؛ کاربری‌های مختلط که نیاز زندگی روزانه ساکنان را بر آورده می‌سازد (اشتغال، تفریح، خرده فروشی، مؤسسات شهری و آموزشی) (Dutton, 2000:11).

۷. معیارها و عناصر اصلی شهرسازی جدید

پس از اشاره به برخی از ویژگی‌های شهرسازی جدید به معرفی چهار اصل اساسی آن می‌پردازیم:

1. Smart growth.

۷-۱. خیابان‌های به هم پیوسته^۱

حمل و نقل، یکی از بحث‌انگیزترین مؤلفه‌ها در توسعه‌ی جوامع محلی است. در جوامع محلی ویژه-ای که مبتنی بر اصول شهرسازی جدیداند، برنامه‌ریزی در بخش حمل و نقل بر کاهش وابستگی به خودرو، افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی و توسعه‌ی سامانه‌های منعطف از معابر، تمرکز دارد (ارندت، ۱۳۸۷: ۸۳).

بر اساس این الگو، عرض خیابان‌های اصلی (جمع و پخش‌کننده) در نواحی مسکونی و تجاری هجده متر طراحی می‌شود و میزان سرعت بین ۲۵ تا ۷۵ کیلومتر بر ساعت می‌باشد. طراحی خیابان در الگوهای شهرسازی جدید، به گونه‌ای است که امکان دسترسی ساکنان را در هر نقطه به مرکز محله ممکن می‌سازد. خیابان‌های محله‌ای، در چهار برش به شرح زیر طراحی می‌شوند:

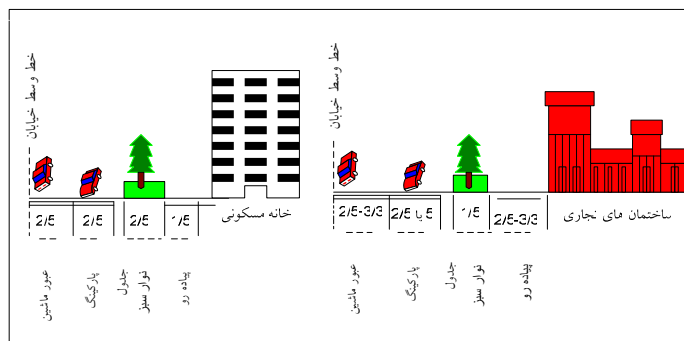
۱. طراحی باند جهت تردد وسایط نقلیه؛

۲. طراحی پارکینگ در کنار خیابان؛

۳. طراحی نوار سبز برای تلطیف هوا و کاهش آلودگی؛

۴. طراحی کریدور عابر پیاده با مبلمان مناسب. (Duny Plater- Zyberk & Company/ 2002)

در نواحی تجاری خیابان محله‌ای، می‌تواند دو یا چهار باند طراحی شود. عرض هر کدام از باندها بین ۲/۵ تا ۳/۳ متر تعیین می‌شود. پارکینگ‌ها در هر طرف خیابان به عرض ۲/۵ یا ۵ متر طراحی می‌شوند و نوار سبز جهت کاهش آلودگی هوا و زیبایی، می‌تواند حداقل ۱/۳ متر عرض داشته‌باشد و بالاخره این که، عرض پیاده رو جهت راحتی و جذابیت بیشتر برای عابران، حداقل ۲/۵ متر طراحی می‌شود. اگر خیابان، با حداقل استانداردهای ذکر شده طراحی شود، عرض آن هجده متر خواهد شد. عرض خیابان در نواحی مسکونی، با رعایت حداقل استانداردها ۱۸ متر طراحی می‌شود. اما عرض پیاده‌روها، نوار سبز، پارکینگ در آن متفاوت است. (تصویر شماره ۱)



تصویر شماره ۱، برش عرضی خیابان محله‌ای از وسط خط عبوری در نواحی تجاری (راست) و نواحی

مسکونی (چپ) (مأخذ: نگارندگان، با استفاده از استانداردهای طراحی خیابان در شهرسازی جدید)

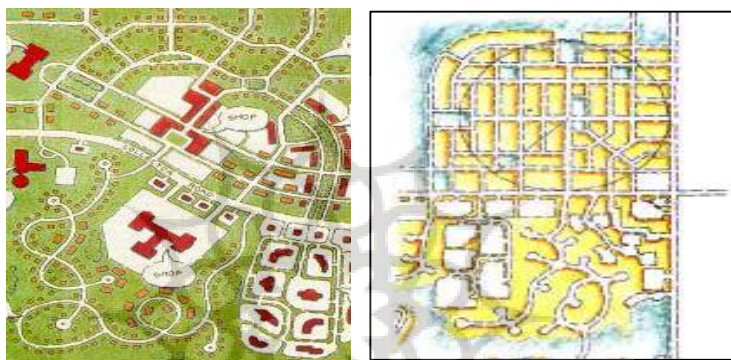
۲-۷. کاربری‌های مختلط و در هم آمیخته^۱

در طراحی محلات جدید، ترکیب عناصر و عملکردهای شهری به گونه‌ای برنامه‌ریزی می‌شوند که شخص بدون آن که به ذهنش خطور کند سوار ماشین شود، به مقصد خود رسیده باشد. «محله‌ی مناسب، محله‌ای است که بتواند بین اشتغال، سکونت و خدمات شهری تعادل برقرار کند» (www.tndtownpaper.com/2008). فان‌وان و سینیور (۱۳۸۳) در تحقیقی که در ارتباط با سهم کاربری‌های مختلط اراضی در ایجاد سفرهای پایدار شهری در انگلستان انجام داده‌اند، ثابت نمودند که ترکیب کاربری‌ها، موجب تشویق پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و عدم ترغیب استفاده از خودرو برای انجام خریدهای سبک و سنگین غذایی می‌شود. همچنین ترکیب کاربری‌ها، از میزان سفرهای برون‌محله‌ای می‌کاهد و بر میزان سفرهای پیاده‌ای درون‌محله‌ای می‌افزاید.

1. Mixed – Use.

۷-۳. افزایش تراکم و رشد هوشمند

در ادبیات قبل از شهر سازی جدید، به دلیل رواج استفاده از اتومبیل شخصی، شهرها به صورت پراکنده رشد می‌کردند (شکل شماره ۱). گسترش پراکنده‌ی شهر، علاوه بر کاستن از جاذبیت‌های زندگی اجتماعی محله‌ای، باعث بالارفتن هزینه‌ها برای شهرداری‌ها و نیز ساکنان می‌شد. شهر سازی جدید با پیشنهاد تراکم بالا، از تخریب گسترده محیط زیست جلوگیری می‌کند.



(steuteville, 2004:5)

شکل شماره ۱، مقایسه‌ی محلات پراکنده در دوره‌ی حومه نشینی (قسمت بالای شکل) با محلات نوستی مطابق شهر سازی جدید (قسمت پایین شکل)

۷-۴. پیاده روی

در الگوهای شهر سازی جدید، از طریق جلوگیری از رشد پراکنده‌ی محلات شهری، نزدیکی به محل اشتغال و سکونت «پیشینه‌ی فاصله ده دقیقه پیاده روی» (Charles, Ibid: 763) طراحی اصولی تجهیزات و مبلمان شهری در کنار پیاده‌روها به خصوص نیمکت، چراغ‌های روشنایی، سایه اندازی و ... پیاده روی را برای ساکنان امکان‌پذیر ساخته است. پیاده‌روهای مناسب می‌توانند باعث افزایش حس تعلق مکانی شهروندان نسبت به محله‌های خود باشند. «فضاهای پیاده‌روی، بناهای فرهنگی، میدان و پارک و مکان‌های عمومی دیگر، دارای توان بالقوه جهت ایجاد تعهد و وابستگی به اجتماع است» (بحرینی، ۱۳۷۷: ۲۹۹). به طور

کلی، محله‌هایی که براساس با معیارهای شهرسازی جدید طراحی می‌شوند، در راستای دست‌یابی به توسعه پایدار شهری هستند. این معیارها، متفاوت با شهرسازی دوران مدرنیسم است (جدول شماره ۱).

جدول شماره ۱، معیارهای متفاوت شهرسازی جدید با محلات دوره حومه نشینی

شهرسازی جدید (TND, TOD)	دوران حومه نشینی (رشد پراکنده شهر)
تراکم بالا	تراکم پایین
پیاده روی (پنج دقیقه تا محل کار)	سفر با ماشین و پخش ماشین در خیابان‌ها
خیابان‌های شبکه‌ای	خیابان‌های بن بست مارپیچی شکل
کاربری‌های مختلط	جدایی کاربری‌ها
پارکینگ در امتداد خیابان	پارکینگ در پشت خیابان
فاصله‌ی مرکز محله تا لبه‌ی آن ۵۰۰ متر می‌باشد	محله به صورت پراکنده رشد می‌کند و استاندارد برای شعاع آن وجود ندارد
شهروندان، نیازهای خود را از فروشگاه‌های داخل محله تأمین می‌کنند	ساکنان محله جهت تأمین نیازهای روزمره‌ی خود، به فروشگاه‌های داخل شهر سفر می‌کنند

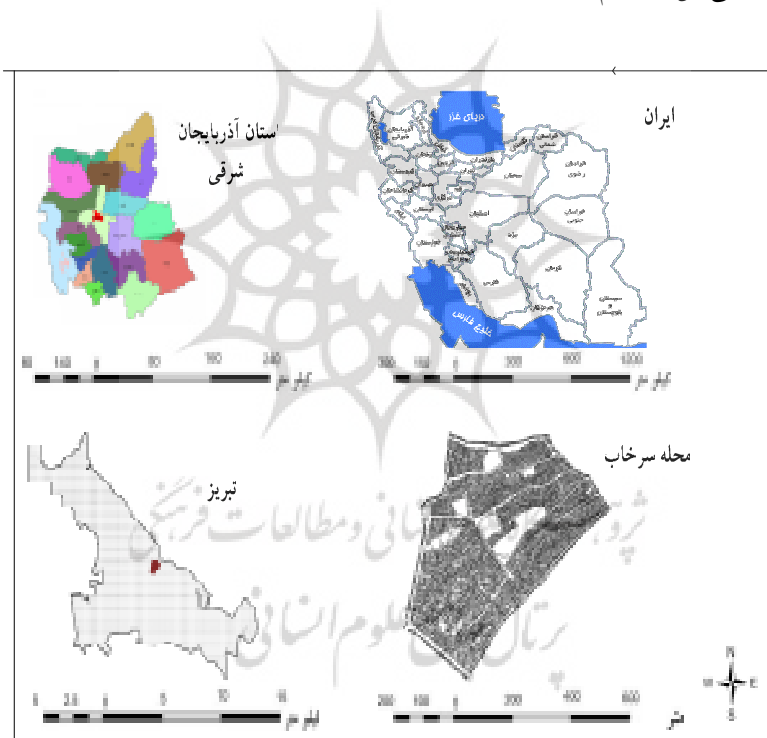
(ماخذ: خلاصه و طبقه بندی توسط نگارندگان)

۸. معرفی محدوده‌ی مورد مطالعه

برای انجام هر پژوهش جغرافیایی به ویژه از نوع کاربردی آن، تعیین یک ناحیه یا منطقه و نمونه‌های مطالعاتی، ضرورتی اجتناب ناپذیر است. شهر تبریز به‌عنوان بزرگترین متروپل شمال غرب ایران با وسعتی حدود ۲۵ هزار هکتار در موقعیت جغرافیایی ۳۸°، ۹'، ۱۱'، ۴۶° طول شرقی و ۳۸°، ۹'، ۱۱' عرض شمالی با ارتفاع

متوسط ۱۳۴۰ متر در جلگه‌ای به نام جلگه‌ی تبریز واقع شده است (مهندسین مشاور زیستا، ۱۳۸۳). براساس آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن، جمعیت شهر تبریز ۱۳۹۸۰۶۰ تن بوده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵).

محلّه‌ی سرخاب، یکی از محلّات تاریخی تبریز محسوب می‌شود. این محلّه، جزو ناحیه‌ی پنج منطقه‌ی یک شهرداری است که از جنوب به خیابان بیست متری سرباز شهید، از غرب به خیابان منبع و از شمال به خیابان کوثر و از شرق به خیابان وحدت محدود است. محلّه‌ی سرخاب، در شمال شرقی هسته‌ی مرکزی شهر در حد فاصل محلّه‌های قدیمی شتران و باغمیشه قرار دارد و بخش‌های زیادی از آن قبل از سال ۱۳۰۰ شمسی (قبل از مدرنیزم) ساخته شده است.



نقشه‌ی شماره‌ی ۱، موقعیت محدوده‌ی مورد مطالعه (ماخذ، نگارندگان)

۹. شناخت وضع موجود

یکی از اصول مهم در برنامه‌ریزی، شناخت و بررسی وضع موجود است. فرایند احیاء با شناخت ابعاد خاص فرسودگی و سیر قهقراپی که هر ناحیه از آن رنج می‌برد شروع، سپس باید منابع و امتیازات هر محله همراه با فرصت‌های آن بازناسی شود و در پایان این که باید در مورد احیاء، مدیریت انجام گردد (Tisdell, Taner & Health, 1996: 201-203). در ساماندهی و بهسازی محلات سنتی، شناخت وضع موجود در سه محور اساسی به شرح زیر مورد مطالعه قرار می‌گیرند:

- مطالعات طبیعی؛
- مطالعات اجتماعی - اقتصادی؛
- مطالعات کالبدی.

۹-۱. مطالعات طبیعی

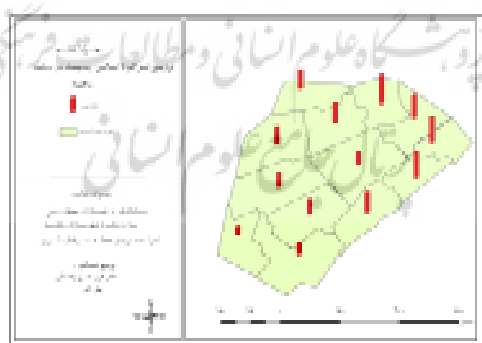
جنس زمین محله‌ی مورد مطالعه، از مارن‌های قرمز تشکیل شده است. سست بودن، نفوذ ناپذیری و مساعد برای لغزش‌های دامنه‌ای، از جمله ویژگی‌های این نوع از خاک‌هاست. شیب منطقه به پیروی از شرایط دامنه‌ای و مخروط افکنه‌ای نوسانات زیادی دارد. ولی به طور کلی شیب آن بین ۳ تا ۱۹ درصد است که ۳۱/۷ درصد محله شیب کمتر از ۵ درصد، ۵۸ درصد آن بین ۹-۵ درصد و ۱۰/۳ درصد بقیه، بین ۹ تا ۱۹ درصد شیب دارد. شیب از جنوب به طرف شمال روند افزایشی می‌یابد به گونه‌ای که در قسمت‌های شمالی محله، شیب از ۱۵٪ هم فراتر می‌رود (نقشه‌ی شماره‌ی ۲). در استانداردهای شهرسازی، این مقدار شیب مناسب مناطق مسکونی نیست (شیعه، ۱۳۸۱: ۸۴).



نقشه‌ی شماره‌ی ۲، میزان درصد شیب در محله‌ی سرخاب

۲-۹. مطالعات اجتماعی - اقتصادی

براساس آمار سال ۱۳۸۵ جمعیت محله ۲۵ هزار تن بوده است که دارای تراکم ناخالص جمعیتی ۲۷۵ تن و تراکم خالص جمعیتی ۳۵۷ تن در هکتار است (نقشه‌ی شماره‌ی ۳). همچنین در این سال، بعد خانوار در کل محله، ۴/۶ تن بوده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵). تراکم در قسمت‌های شمالی محله، که جزو سکونتگاه‌های غیررسمی محسوب می‌شوند، بالاست ولی در بخش‌های جنوبی که بخش سنتی و تاریخی محله را شامل می‌شود، میزان تراکم در سطح پایینی قرار دارد. که این موضوع به دلیل پایین بودن میزان بعد خانوار (۳/۱ تن) است.



نقشه‌ی شماره‌ی ۳، توزیع تراکم ناخالص جمعیت محله در سال ۱۳۸۵

از نظر قشربندی اجتماعی، در طرح توسعه و عمران (مهندسين مشاور عرصه، ۱۳۶۸) قسمت تاریخی محله، واقع در بخش جنوبی، جزو محله‌های همگون تپ ۳ قرار گرفته است که درآمد متوسط دارند و قسمت شمالی، جزو تپ ۲ قرار گرفته که درآمد پایینی دارند.

۹-۳. مطالعات کالبدی

کل مساحت محله ۹۲۳۴۷۲ مترمربع (۹۲ هکتار) است. از نظر قدمت، در قسمت‌های پایین محله می‌توان خانه‌های تاریخی (که دارای ارزش‌های فرهنگی هستند) را مشاهده نمود. جمعاً ۲۷ قطعه خانه‌ی تاریخی با ۳۸۸۶ و با میانگین ۱۴۳ مترمربع در محله وجود دارد که متأسفانه در طول چند سال اخیر بیش از دو هزار متر مربع از آنها، که ارزش حفاظت و مرمت داشتند، در این قسمت تخریب شده‌اند. در بخش مطالعات کالبدی (وضع موجود) کاربری‌های زیر مورد مطالعه قرار می‌گیرند:

- کاربری مسکونی

بخش عمده‌ی سطح شهرها را کاربری مسکونی تشکیل می‌دهد. هر محله یا ناحیه‌ی مسکونی بنا بر ویژگی خود از دیگری باز شناخته می‌شود. ویژگی‌های تاریخی و بافت کالبدی و اجتماعی، محلات مسکونی شهر را از یکدیگر جدا می‌سازد (سعیدنیا: ۱۳۸۲: ۶۵) براساس طرح تفصیلی، کاربری مسکونی با - ۵۵۸۸۲۳ متر مربع (۵۵/۸ هکتار) ۶۲ درصد از کل کاربری‌ها را به خود اختصاص داده است. سرانه‌ی مسکونی محله برابر ۲۲/۹ متر مربع است، که این میزان کمتر از سرانه‌ی مسکونی کل شهر (۲۵/۴) (مهندسين مشاور زیستا، همان منبع) و همچنین کمتر از سرانه‌ی پیشنهادی مسکونی در کشور، که بین ۴۰ تا ۵۰ متر مربع است، می‌باشد (پورمحمدی، ۱۳۸۲: ۳۸). پایین بودن سرانه‌ی مسکونی، بیانگر تراکم بالای جمعیت محله است.



نقشه‌ی شماره‌ی ۴، وضع موجود کاربری‌ها در سطح محله

- کاربری آموزشی

محله‌ی سرخاب از نظر برخورداری از امکانات آموزشی در سطح خوبی قرار دارد. ۲۴۲۶۲ متر مربع (۲۴/۳ هکتار) ۲/۶۲ درصد از کل سطح محله برای کاربری آموزشی اختصاص یافته است. سرانه‌ی آموزشی محله برابر ۱/۶۲ متر مربع می باشد.

- کاربری تجاری

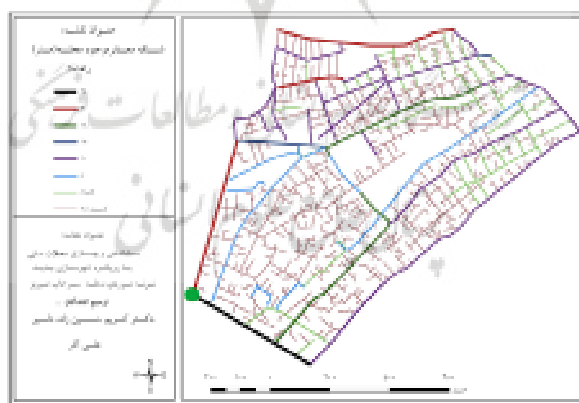
یکی از کاربری‌های مهم شهری که فعالیت‌های دیگر شهری را تحت تأثیر قرار می دهد، کاربری تجاری است (پورمحمدی، همان منبع: ۵۴). ۲۴۲۷۴ متر مربع (۲/۶ درصد) از کل سطح محله را، کاربری تجاری با ۹۷/۹ متر مربع سرانه‌ی تجاری تشکیل می دهد. کاربری‌های تجاری که بیشتر مغازه‌های خرده فروشی اند، در امتداد خیابان‌ها و همچنین در مرکز محله تمرکز دارند، ولی به دلیل نامتنوع بودن اجناس این مغازه‌ها و فاصله‌ی کم محله با بازار تاریخی شهر، که اجناس در آن متنوع و با قیمت پایین عرضه می شود، مردم علاقه‌ی کمتری نسبت به خرید از واحدهای تجاری محله دارند.

- خدمات رفاه عمومی

به دلیل شهرنشینی قبل از شهرسازی در بخش های قدیمی محله (قسمت های جنوبی) و سکونت حاشیه نشینان در شمال محله، امکانات عمومی مطابق با نیازهای معاصر شهروندان در آن وجود ندارد. مجموع سرانهی خدمات رفاه عمومی در محله ۱/۴۴ متر مربع است و تنها ۳/۹ درصد از کل محله را شامل می شوند. بیشترین میزان کاربری ها و خدمات عمومی در بخش های جنوب محله (بخش قدیمی محله) دیده می شوند و به غیر از کاربری مسکونی و مغازه های خرده فروشی، امکانات دیگری در قسمت های شمالی محله وجود ندارد. بیش از ۶۵ درصد اسکلت بناها در قسمت های جنوبی محله از چوب و آجر و در قسمت های شمالی هم، ۷۵ درصد خانه ها، از آجر و فلز ساخته شده است (مهندسین مشاور زیستا، همان منبع).

- شبکه ی معابر

پس از کاربری مسکونی، معابر با ۲۱۲۷۹۱ متر مربع (۲۳/۳ درصد) بیشترین سطح محله را به خود اختصاص داده اند. سرانه ی معابر در محله ۸/۵ متر مربع است که ۲۲ درصد از کل سرانه های محله را تشکیل می دهد. بیش از ۶۸ درصد معابر کمتر از ۸ متر عرض دارند و از مجموع ۳۴۸۵۳ متر کل معابر، فقط ۳۵۱۱۵ متر از آنها (۹ درصد) بیشتر از ۱۵ متر عرض دارند. (نقشه ی شماره ی ۵)



نقشه ی شماره ی ۵، آشننگی وضع موجود معابر محله

خیابان جمع و پخش کننده‌ی محلی تا مرکز محله ادامه دارد و پس از آن خیابان باریک می‌شود و تردد خودروها با مشکل روبرو می‌شود. هرچند که شهرداری اقدام به تملک و تعریض مسیر نموده‌است، ولی پلاک‌هایی در مسیر وجود دارند که هنوز راضی به عقب‌کشی نشده‌اند.

۱۰. پیشنهادها

در این بخش، ابتدا پیشنهادهایی که طرح تفصیلی در زمینه‌ی ساماندهی و بهسازی محله ارائه نموده است، بیان و مورد تحلیل قرار می‌گیرد. سپس پیشنهادهایی که مطابق با معیارهای شهرسازی جدید هستند ارائه می‌شود:

الف) پیشنهادهای طرح تفصیلی

پیشنهادهای طرح تفصیلی دوم تبریز که توسط مهندسین مشاور نقش محیط تهیه و به تصویب رسیده است (۱۳۸۷) فقط به احداث و تعریض معابر اکتفا نموده‌است. مخصوصاً، قسمت جنوب محله (بخش تاریخی) را توسط چندین خیابان ۱۸ متری به مصلوب کشیده است. در صورتی که هیچ‌گونه نیازی به احداث این گونه معابر نیست و با تعریض یا احداث چند کوچه‌ی ۸ متری، می‌توان نقاط مختلف محله را به یکدیگر متصل نمود. خیابان‌های محله‌ای هجده متری، که براساس الگوی شهرسازی جدید هستند، تقریباً با پیشنهاد احداث معابر پیشنهادی طرح تفصیلی مطابقت دارند. اما طرح تفصیلی در قسمت شمال محله، یک خیابان ۴۵ متری را پیشنهاد نموده است که موازی با بزرگراه شمال است و تنها ۶۰ متر با آن فاصله دارد که هیچ نیازی به پیش‌بینی احداث آن دیده نمی‌شود و با تعریض معبر موجود تا هجده متر، می‌توان جریان ترافیکی محله را تسهیل نمود (نقشه‌ی شماره‌ی ۶)



نقشه‌ی شماره‌ی ۶، طرح تفصیلی پیشنهادی محله‌ی سرخاب (ماخذ؛ مهندسین مشاور نقش محیط: ۱۳۸۷)

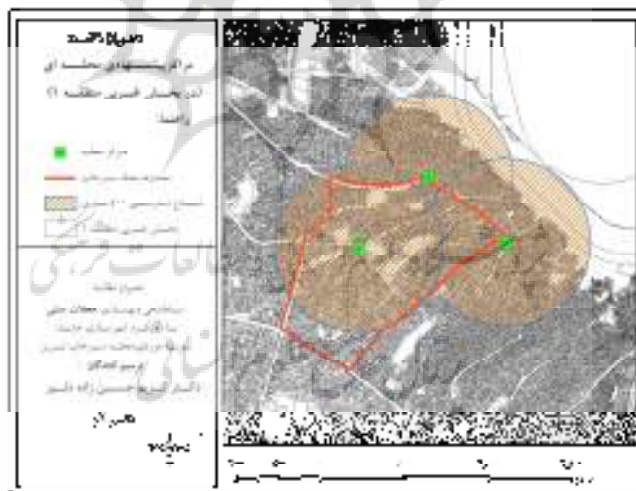
طرح تفصیلی از نظر پیشنهاد کاربری‌های جدید و معاصر شهری، ضعیف عمل نموده است. این طرح، قسمت پایین گورستان "ستارخان" در مرکز محله را به پارک و فضای سبز و قسمت پایین آن را به دبیرستان پیشنهاد نموده است که با توجه به موجود بودن چندین دبیرستان در شعاع دسترسی محله، نیازی به پیش‌بینی آن نبوده است. همچنین با توجه به جدید بودن برخی قبور و مزار چندین شهید جنگ تحمیلی، به نظر نمی‌رسد که این گونه پیشنهادها به مرحله‌ی اجرایی برسد. با توجه به ضعیف بودن پیشنهادهای طرح تفصیلی، پیشنهادهای زیر که براساس معیارهای شهرسازی جدید هستند، در راستای ساماندهی محله‌ی مورد مطالعه در چندین بخش اساسی پیشنهاد می‌شوند:

- تعیین مرکز محله

به منظور تأمین نیازهای ساکنان و جلوگیری از سفرهای درون‌شهری، براساس اصول شهرسازی جدید، تعیین مرکز محله یکی از ضرورت‌های اساسی در ساماندهی و بهسازی محلات سنتی است. به همین منظور، ابتدا با استفاده از نرم افزار Arc-Gis مرکز محله مشخص شد. اتفاقاً این مرکز پیشنهادی در مرکز فعلی

محلّه قرار گرفته‌است. پس از مشخص شدن مرکز محلّه‌ی مورد مطالعه، جهت در نظر گرفتن محلّه در چشم انداز شهر و رعایت انسجام فضایی محلات در کل سطح شهر، در یک برنامه‌ریزی فضایی، دو مرکز محلّه (به غیر از محلّه‌ی سرخاب) تعیین شدند. محلّه‌ی پیشنهادی شماره یک، در شمال شرقی محلّه‌ی سرخاب قرار گرفته است. با توجه به تعریض خیابان "ایده‌لو"، در ۱۰۰ متری شرق محلّه، تا ۳۵ متر و اتصال آن به کنارگذر شمالی و اتصال همین خیابان با خیابان "ترکمان‌زاده"، در شمال محلّه، و تنوع کاربری‌ها در وضع موجود، در تقاطع این خیابان‌ها، مرکز محلّه‌ی اول تقاطع پیشنهاد شده است.

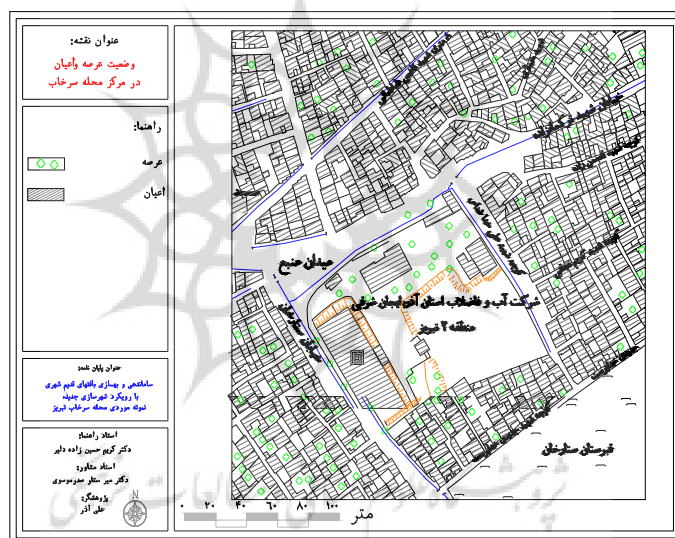
محلّه‌ی پیشنهادی شماره دو، در قسمت شمال غربی محلّه‌ی سرخاب قرار دارد. با توجه به شیب منفی بخش‌های شمال شرقی محلّه‌ی سرخاب و احداث خیابان "کوثر" در طول چند سال اخیر، کاربری‌های جدید از جمله تجاری-بهداشتی در امتداد آن گسترش یافته‌است، بنابراین ساکنان بخش‌های شمال غربی محلّه، تمایل به استفاده از امکانات خیابان "کوثر" را دارند، همچنین برای دسترسی به دیگر مناطق شهر، از این خیابان استفاده می‌کنند. بنابراین مرکز پیشنهادی محلّه‌ی دوم، در همین خیابان پیشنهاد شده است. پس از مشخص شدن مرکز محلات، سه واحد همسایگی هر کدام با ۲۵۰ شعاع متر تعیین شدند. (نقشه‌ی شماره‌ی ۷)



نقشه‌ی شماره‌ی ۷، سازمان فضایی محلات پیشنهادی در چشم انداز غربی منطقه ۱ شهری

- تزریق کاربری‌های معاصر شهری

در شهرسازی جدید، بیشترین اختلاط کاربری‌ها، در مرکز محله قرار دارد. در حالی که در مرکز محله‌ی مورد مطالعه در وضع موجود، تنوع کاربری‌ها دیده نمی‌شود و ساختمان‌های اطراف مرکز محله، دچار فرسودگی شدید کالبدی و عملکردی شده‌اند. در قسمت شرق مرکز محله، کاربری اداری (امور آب و فاضلاب منطقه‌ی دو شهرداری) قرار دارد. این اداره ۱۲۰۰۰ متر مربع (۱/۲ هکتار) از سطح محله را اشغال نموده است. تنها ۵ درصد این اداره جزو اعیان (ساخته شده) است و ۹۵ درصد آن را فضای باز (عرصه) تشکیل می‌دهد. (نقشه‌ی شماره ۸)



نقشه‌ی شماره‌ی ۸، وضع موجود عرصه و اعیان در مرکز محله (ماخذ؛ مهندسین مشاور زیستا، ۱۳۸۳)

قرارگیری منبع آب در مرکز محله، شاید یکی از دلایلی است که شهرداری نسبت به تملک و انتقال این اداره اقدام نموده است. در شهرهای کشورهای پیشرفته، سطح خارجی منبع‌های آب را بعد از محاسبه‌ی میزان بارگذاری آن با خاک مناسب (جهت رشد گیاهان) می‌پوشانند و فضاهای سبز ایجاد

می‌نمایند، بنابراین کاربری فضای سبز به جای آن (اداره) پیشنهاد شده است. از کاربری‌هایی که برای مرکز محله پیشنهاد شده است، می‌توان به کاربری‌های زیر اشاره نمود:

■ مجتمع‌های مسکونی

تراکم‌های بالا یکی از معیارهای شهرسازی جدید است، به همین منظور علاوه بر پیشنهاد افزایش تراکم پایه تا ۱۲۰ درصد، در «بر» خیابان‌های اصلی و متناسب با شیب محله و عرض خیابان، دو واحد مجتمع مسکونی و یک مجتمع تجاری - اداری و یک مرکز خرید محله جمعاً با ۶۵۸۸ متر مربع پیشنهاد شده است. مجتمع‌های مسکونی علاوه بر تأمین مسکن جهت اسکان خانواده‌هایی که ملک آنها در اثر تعریض یا فرارگیری آنها در محدوده‌ی کاربری‌های پیشنهادی تخریب شده است، می‌تواند خانواده‌های زیادی را از سایر محلات به این مرکز جذب نماید. اساس بررسی‌های میدانی که به روش طبقه‌بندی احتمالی و از ۶۵۰ خانوار (۱۵ درصد کل خانوارها) انجام شد، مشخص شد که بیشتر ساکنان، به ویژه صاحبان املاک جنوب محله، در ازای واگذاری ملک خود به شهرداری، راضی به دریافت آپارتمان هستند. (نمودار شماره ۱) بیشینه‌ی ارتفاع مجتمع‌های مسکونی چهار و یا پنج طبقه پیشنهاد می‌شود. در حال حاضر یکی از علت‌های سفر ساکنان محله به داخل شهر، استفاده از مراکز اداری از جمله بانک، پست و... است، لذا این نوع از خدمات در مرکز محله پیشنهاد شده است. طبقه‌ی هم‌کف واحدهای مسکونی به خدمات عمومی و تجاری اختصاص دارد. همچنین یک مرکز خرید محله در مرکز محله و برای کاربری‌هایی که از نظر کالبدی، فرسایش یافته‌اند جهت خرید روزانه و هفتگی ساکنان پیشنهاد شده است (فروشگاه زنجیره‌ای).

■ مجتمع فرهنگی

در شرایط فعلی، هیچ‌گونه مرکز فرهنگی در محله وجود ندارد. احداث مجتمع فرهنگی و هنری در مرکز محله علاوه بر افزایش انسجام اجتماعی و حس تعلق مکانی، می‌تواند سطح فرهنگ شهروندان را بالا ببرد. مجتمع فرهنگی شامل، کتابخانه و کلاس‌های آموزشی برای تمام شهروندان از جمله دانش آموزان است. با توجه به پایین بودن سطح پارک و فضاهای سبز در محله، احداث این مجتمع فرهنگی

می تواند مفید واقع شود. با توجه به وجود مسجد، مراکز بهداشتی و درمانی و مهد کودک در مرکز محله نیازی به احداث این نوع از کاربری ها نیست.

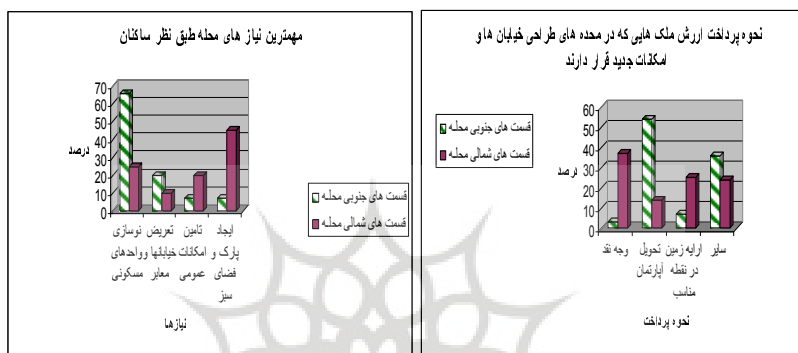
■ مرکز خود اشتغالی محله

«جوامعی که بر اساس اصول شهرسازی جدید شکل گرفته اند، در ایجاد فرصت های شغلی در دوران اقتصاد پسا صنعتی که مبتنی بر بنگاه های تجاری کوچک، کسب و کارهای خانگی، تجارت الکترونیک و مشاغل پاره وقت چند گانه است، بسیار موفق اند. برای ایجاد فرصت های کافی برای رشد نرخ اشتغال، باید ۳۰ درصد یک هسته شهری یا محله ای که دارای کاربری های مختلط است، به مراکز کاری اختصاص یابد. این هسته نیازمند رستوران ها و خدمات دیگری که پشتیبان فعالیت های کاری باشند، نیز هست» (ارندت، همان منبع: ۴۴). با توجه به این که بیشتر ساکنان محله در بیرون از محله کار می کنند، در صورت احداث واحدهای تجاری جدید و احداث یک مرکز خود اشتغالی در قسمت جنوبی گورستان ستارخان (که در شرایط فعلی پارکینگ شهرداری است و بلا استفاده است) می توان تا اندازه ای سفرهای درون شهری شهروندان را کاهش داد.

■ فضای سبز

سرانهی فضای سبز در کل سطح شهر تبریز ۷ متر مربع و سرانهی پارک ۲/۶ متر مربع است که با بهره برداری از پروژهی جنگل کاری عون بن علی (ع) سرانهی فضای سبز شهر تبریز به ۱۰ متر مربع افزایش خواهد یافت (مهندسین مشاور زیست، همان منبع). سرانهی پیشنهادی فضای سبز برای شهرهای کشور ۱۶ متر مربع می باشد (پورمحمدی، همان منبع: ۳۹). در حالی که سرانهی فعلی در محلهی سرخاب ۰/۲ درصد است که با تغییر عملکرد برخی از کاربری ها می توان این مقدار را به ۲۳۱۰۰ متر مربع افزایش داد که در این صورت سرانهی پارک و فضای سبز ۱ متر خواهد بود. فضاهای سبز در دو سطح (پارک محله ای و پارک کودک) پیشنهاد شده است. با توجه به سازگاری پارک محله ای با مرکز محله، تراکم های بالا، دسترسی مناسب و همجواری با کاربری های فرهنگی، پارک پیشنهادی محله در مرکز (در محل فعلی شرکت امور آب و فاضلاب) و پارک های همسایگی (کودک) در مرکز واحدهای همسایگی پیشنهاد شده است. براساس بررسی های میدانی که به روش نمونه گیری احتمالی طبقه بندی شده و از ۱۵ درصد خانوارها

صورت گرفته است؛ مشخص گردید که به دلیل تراکم بیش از حد جمعیت در بخش‌های شمالی و همچنین فاصله‌ی زیاد از پارک‌ها و فضاهای سبز، ساکنان این مناطق خواستار ایجاد پارک و فضاهای سبز در این ناحیه بودند. ولی در بخش‌های جنوبی محله، نوسازی واحدهای مسکونی، اولین اولویت و خواست ساکنان بود. (نمودار شماره‌ی ۲)



نمودار شماره‌ی ۱، نحوه‌ی پرداخت ارزش ملک‌های تخریبی

نمودار شماره‌ی ۲، مهم‌ترین نیازهای محله طبق نظر ساکنین

(مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۸۶)

نقشه‌ی شماره‌ی ۹، کاربری‌های پیشنهادی در مرکز محله را نشان می‌دهد. در پیشنهاد کاربری‌ها، سعی شده است علاوه بر رعایت سازگاری و مطلوبیت آنها، کارایی آنها (صرفه‌ی اقتصادی) نیز محاسبه شود.



نقشه‌ی شماره‌ی ۹، کاربری‌های پیشنهادی در مرکز محله

- تعیین واحدهای همسایگی

در شهرسازی جدید، به کوچکترین بخش مسکونی شهر، اصطلاحاً واحد همسایگی گفته می شود. این اصطلاح در حدود صد سال پیش در شهرسازی اروپا رایج شد و در سالهای اخیر (از ۲۵ سال پیش) با طرحهای جامع شهری وارد مباحث شهرسازی کشور شده است (سعیدینیا، همان منبع: ۶۷-۶۶). براساس الگوهای شهرسازی جدید، حداکثر شعاع عملکرد مفید واحدهای همسایگی از مرکز آن ۲۵۰ متر است. علاوه بر تعیین مرکز محله، سه واحد همسایگی جهت افزایش انسجام اجتماعی ساکنان محله و بهره مندی آنها از امکانات شهری از جمله فضاهای سبز، تجاری و مهد کودک پیشنهاد شده است. (نقشه‌ی شماره‌ی ۱۰)

واحد همسایگی پیشنهادی اول، در قسمت جنوب محله (سرخاب قدیم) قرار دارد. با توجه به تخریب چند واحد مسکونی متعلق به سازمان میراث فرهنگی در چند سال اخیر، فضاهای آزاد شده را می توان به پارک کودک اختصاص داد (این مرکز مطابق با مرکز همسایگی پیشنهادی طرح تفصیلی نیز هست). واحد همسایگی دوم، مرکز محله را شامل می شود که بیشترین پیشنهادهای کاربری‌های جدید شهری در آن قرار دارد. کاربری‌های پیشنهادی مرکز محله، علاوه بر عملکرد محله‌ای، می توانند تا شعاع ۲۵۰ متر (به عنوان مرکز واحد همسایگی) به ساکنان، امکانات و خدمات همسایگی ارایه نمایند. واحد همسایگی سوم، در بخش شمالی محله قرار دارد. ساختمان‌های این منطقه، دچار فرسایش شدید کالبدی هستند؛ لذا پیشنهاد تخریب و احداث فضای سبز و پارک کودک در آن پیش‌بینی شده است. در صورت اجرا شدن واحدهای همسایگی پیشنهادی، می توان انتظار داشت ساکنان با کمترین سفر از امکانات همسایگی بهره‌مند شوند. واحدهای همسایگی علاوه بر تأمین نیازهای شهروندان، می توانند باعث افزایش برخوردهای اجتماعی و ارتقای هویت محله‌ای نیز شوند.



نقشه‌ی شماره‌ی ۱۰، واحدهای همسایگی و کاربری‌های پیشنهادی در مرکز محله

- تعریض و احداث معابر

یکی از اقدامات اساسی در ساماندهی محلات سنتی، تعریض خیابان‌ها و گذرهای ارتباطی است. همچنین تسریع دسترسی ساکنان محله جهت رسیدن به مقاصدشان، افزایش ایمنی و پیاده روی، افزایش تعاملات مردم در نتیجه‌ی جذابیت خیابان‌ها از دیگر محاسن ایجاد خیابان‌های جدید در محله است. معمولاً بین ۲۵ تا ۳۰ درصد از سرانه‌های شهری اختصاص به راه و شبکه‌های ارتباطی دارند (شیعه، همان منبع: ۱۸۰) در حالی که این مقدار در محله‌ی سرخاب، ۱۵ درصد است. یعنی از کل ۳۷/۳۳ متر کل سرانه‌ی شهری، ۸/۵ متر مربع برای هر تن اختصاص به معابر دارد. هم چنان که مشخص شد، وضع موجود معابر در محله از کیفیت و کمیت مطلوبی برخوردار نیستند و همچنین سلسله مراتب راهها در آنها رعایت نشده است. با توجه به اهداف تحقیق (کمترین مداخله‌ی کالبدی) دو نوع از معبر جهت تسهیل عبور و مرور در نظر گرفته شده است.

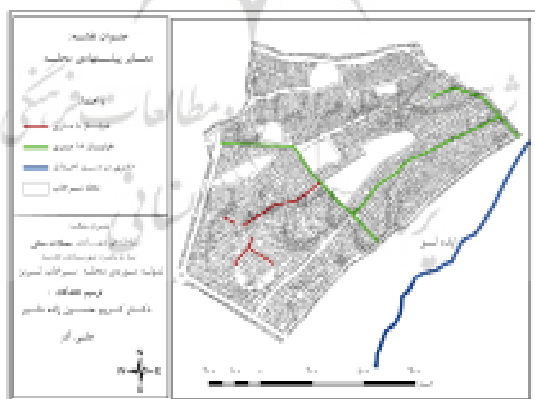
الف) خیابان ۱۸ متری

جهت عبور و مرور آسان و سایطه‌ی تقلیه، احداث خیابان ۱۸ متری "ترکمان زاده" از مرکز محله به طرف شمال آن آغاز شده است. در صورت ادامه‌ی تعریض این خیابان، وسایط حمل و نقل عمومی می‌توانند به صورت یکطرفه کل محله را دور بزنند و شهروندان می‌توانند از مزایای حمل و نقل عمومی بهره‌مند شوند.

این مسیر بر اساس طرح تفصیلی پیشنهادی است، اما غیر از این خیابان ۱۸ متری، چندین خیابان ۱۸ متری دیگر، که از وسط محله می گذرد، را پیشنهاد نموده است که در صورت اجرا شدن آن، انسجام فضایی محله از بین خواهد رفت.

ب) کوچه‌های ۸ متری

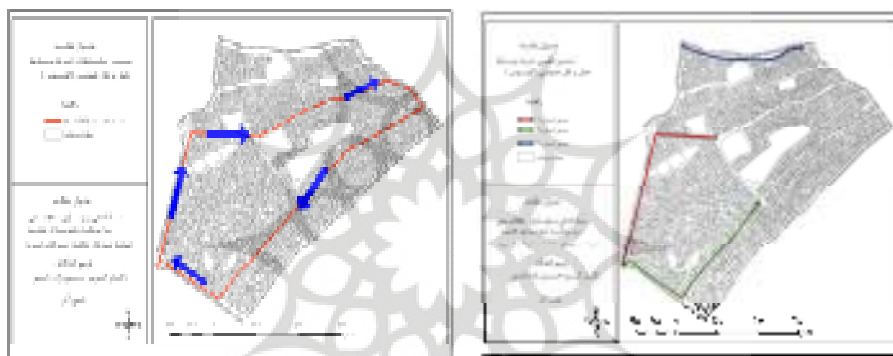
در قسمت های مرکزی جنوب محله (سرخاب قدیم) عرض معابر خیلی کم است و عبور و مرور و سایط نقلیه در بعضی کوچه ها امکان پذیر نیست. لذا ۶۷۰ متر از کوچه‌های باریک (کمتر از ۵ متر) جهت اتصال واحد همسایگی اول به مرکز محله پیش بینی شده است. در مجموع ۲۵۸۰ متر معابر در محله پیشنهاد شده است. (نقشه‌ی شماره‌ی ۱۱) در صورت تعریض معابر می توان کاربری‌های جدیدی متناسب با نیاز شهروندان در بر خیابان‌ها تعریف و تجویز نمود. صاحبان املاکی که قسمتی از ملک شان تخریب گردیده است، می توانند در باقیمانده‌ی ملک، آپارتمان‌های مسکونی (حداکثر پنج طبقه) احداث نمایند. در مجموع ۱۴۱۱۳ متر مربع در اثر تعریض معابر جدید در محله تخریب خواهند شد که کاربری مسکونی با ۹۳۲۸ متر مربع (۶۶ درصد) بیشترین مقدار را شامل می شود. در مجموع ۲۵۸۰ متر مسیر جدید جهت تسهیل عبور و مرور در محله پیشنهاد شده است که ۷۷۲ قطعه در مسیر معابر پیشنهادی قرار دارند و میانگین عقب کشی یا تخریب پلاک ها، ۱۸ متر مربع است.



نقشه‌ی شماره‌ی ۱۱، معابری پیشنهادی محله

- گسترش حمل و نقل عمومی

استفاده از حمل و نقل عمومی، یکی از اصول اساسی در الگوهای شهرسازی جدید است. در وضع موجود، به دلیل باریک بودن عرض معابر در قسمت‌های شمالی محله ساکنان این مناطق، به سیستم حمل و نقل عمومی (اتوبوس) دسترسی ندارند (نقشه‌ی شماره‌ی ۱۲). در این راستا با توجه به زیاد بودن شعاع دسترسی به ایستگاه اتوبوس در محله، پیشنهاد می‌شود که مسیر اتوبوس‌های شرکت واحد گسترش یابند، تا برای تمام مردم محله قابل استفاده باشند. با توجه به این که بیشتر خانوارها در محله بدون ماشین هستند، ضرورت گسترش خطوط جدید حمل و نقل عمومی کاملاً ضروری است (نقشه‌ی شماره‌ی ۱۳).



نقشه‌ی شماره‌ی ۱۲، مسیر فعلی تردد وسایل حمل و نقل عمومی (اتوبوس) - نقشه‌ی شماره‌ی ۱۳، مسیر پیشنهادی وسایل حمل و نقل عمومی (اتوبوس)

آزمون فرضیه و نتیجه‌گیری

امروزه کشورهای پیشرفته‌ی غربی جهت چیره شدن بر مشکلات ناشی از شهرنشینی به حافظه‌ی تاریخی شهر (بافت قدیم) مراجعه می‌کنند. رویکر شهرسازی جدید که از اواخر دهه‌ی ۱۹۸۰ میلادی از جانب شهرسازی همچون پتر کالترپ، آندراس دوانی و پلاتر زیبرک وارد برنامه‌ریزی شهری شده است، سعی در رشد هوشمندشهر دارد. الگوهای شهرسازی جدید (TOD, TND) با تزریق عملکردهای جدید شهری در سطح محلات و حذف کاربری‌های ناسازگار و تشویق کاربری‌های مختلط و افزایش تراکم در قالب توسعه‌ی پایدار محله‌ای، رشد درون‌زای شهری را محقق می‌سازند. به همین منظور، محله‌ی "سرخاب" (یکی از محلات تاریخی و سنتی تبریز) جهت پیاده‌سازی معیارها و استانداردهای

الگوهای شهرسازی جدید انتخاب شد. در مطالعه‌ی وضع موجود مشخص شد که محله دچار فرسایش شدید کالبدی و عملکردی شده است. محله‌ی سرخاب، از نظر دسترسی و شبکه‌ی معابر، در محدودیت قرار دارد؛ به گونه‌ای که بیش از ۶۸ درصد معابر کمتر از ۸ متر عرض دارند که در وضع پیشنهادی، علاوه بر تعریض تمامی کوچه‌ها به ۸ متر، چند خیابان ۱۸ متری هم جهت تسهیل تردد وسایط حمل نقل عمومی پیشنهاد شده است. پیشنهادهای طرح تفصیلی دوم تبریز که توسط مهندسین مشاور نقش محیط تهیه و به تصویب رسیده است (۱۳۸۷) فقط به احداث و تعریض معابر اکتفا نموده است. مخصوصاً، قسمت جنوب محله (بخش تاریخی) را توسط چندین خیابان ۱۸ متری به مصلوب کشیده است. در صورتی که هیچ گونه نیازی به احداث این گونه معابر نیست و با تعریض یا احداث چند کوچه‌ی ۸ متری، می‌توان نقاط مختلف محله را به یکدیگر متصل نمود.

بر اساس الگوهای شهرسازی جدید، پنج پیشنهاد اساسی، جهت ساماندهی و بهسازی محله‌ی سرخاب ارایه شده است که شامل تعیین مرکز محله، تزریق کاربری‌های معاصر شهری (مانند مجتمع‌های مسکونی-فرهنگی، مرکز خوداشتغالی و فضای سبز) تعیین واحدهای همسایگی، تعریض و احداث معابر و گسترش حمل و نقل عمومی است. ساکنان محله، موافق این نوع از ساماندهی و بهسازی بودند. در صورت اجرا شدن کاربری‌های پیشنهادی، هویت محله‌ای و حس تعلق مکانی بین ساکنان افزایش می‌یابد و با این اقدامات، جلوی توسعه‌های لجام گسیخته‌ی شهر روی اراضی پیرامون گرفته خواهد شد و می‌توان تا اندازه‌ای به توسعه‌ی پایدار شهری نزدیک شد. بنابراین با استفاده از الگوهای شهرسازی جدید، می‌توان محلات سنتی و قدیمی را ساماندهی و بهسازی نمود و سرزندگی و نشاط دوباره را برای ساکنان این گونه محلات به ارمغان آورد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پرتال جامع علوم انسانی

منابع و مأخذ

۱. اردنت، رندل. ۱۳۸۷. منشور نوشهرگرایی، ترجمه‌ی رضا بصیری، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران.
۲. بحرینی، حسین. ۱۳۷۷. فرایند طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران.
۳. پور محمدی، محمدرضا. ۱۳۸۲. برنامه‌ریزی کاربری کاربری اراضی شهری، سمت.
۴. حبیبی، محسن و مقصودی ملیحه. ۱۳۸۶. مرمت شهری، انتشارات دانشگاه تهران.
۵. حسین زاده دلیر، کریم و آذر، علی. ۱۳۸۵. جایگاه شهرسازی جدید در توسعه پایدار شهری، مجموعه مقالات همایش محیط زیست و توسعه‌ی پایدار شهری، انتشارات دانشگاه مازندران. ص ۲۱۳-۱۸۹.
۶. سعیدنیا، احمد. ۱۳۸۲. مجموعه کتاب‌های فضای سبز، جلد چهارم، نظام مراکز شهری و فضاهای مسکونی، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
۷. سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵، مرکز آمار ایران.
۸. شماعی، علی و پور احمد، احمد. ۱۳۸۵. بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، انتشارات دانشگاه تهران.
۹. شیعه، اسماعیل. ۱۳۸۱. مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی شهری، انتشارات دانشگاه علم و صنعت، تهران.
۱۰. فان وان، اوین. ۱۳۸۳. سهم کاربری‌های مختلط اراضی در ایجاد سفرهای پایدار در شهرها، ترجمه‌ی واران مرادی، مجموعه‌ی مقالات دست‌یابی به شکل پایدار شهری جلد اول، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری. ص ۲۷۱-۵۴.
۱۱. فلامکی، منصور. ۱۳۸۳. باززنده‌سازی بناها و آثار تاریخی، دانشگاه تهران.
۱۲. مهندسین مشاور زیستا. ۱۳۸۳. طرح تفصیلی تبریز (وضع موجود).
۱۳. مهندسین مشاور عرصه. ۱۳۶۸. پایه‌های نظری طرح جامع در شهر و منطقه، جلد ۱۷.
۱۴. مهندسین مشاور نقش محیط. ۱۳۸۷. طرح تفصیلی تبریز (پیشنهادی).

15. Chapin, S, 1979. Urban Land use Planning, New York.

16. Charles, Bohl, 2000, New Urbanism and the City: Potential Application and Implications for Distressed Inner-City Neighborhoods, Housing Policy Debate- Volume 11, Issue 4, p. 761-800

17. Christopher Klone, M. (2005). New Urbanism: Dream or Reality, Thesis Department of Landscape Architecture Regional and Community Planning, Kansas State University, Manhattan, Kansas.
18. Clark, Eric. 1992. on Gaspig Gentrification Theory, Housing Study, Vole 7, No 1, V.K January.
19. Congress for the New Urbanism – Florida. (2005). CD-ROM companion to: A guidebook
20. Duany, A., Plater-Zyberk, E., & Speck, J. 2000. Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream. New York: North Point Press.
21. Duany Plater-Zyberk & Company. (2008). Company wesite. [On-line]. Available: dpz.com
22. Dutton, j. A. 2000. New American urbanism: Re-forming the suburban metropolis. Milano. Italy: Skira editore.
23. Roberts, peter and Peter Sykes, Huch. 2000. Urban Regeneration A
24. Tisdell, Steven, oc & Taner & Health, Time. 1996. Revitalizing Historic quarts, Oxford.
25. To New Urbanism in Florida. (Available from CNU-Florida or online at www.cnufloida.org)
26. www.tndtownpaper.com/welcome_to_nu.htm./2008

مشخصات نویسندگان:

دکتر کریم حسین زاده دلیر، استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تبریز
علی آذر، کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری از دانشگاه تبریز

Email: ALiazar86@ gmail.com

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی