

شهر فشرده شهر فردا

سولمان حسینیون
کارشناس ارشد معماری و طراحی شهری

شامل: کاربری زمین، اختلاط عملکرد، سازماندهی و گونه‌بندی بافت معماری دانه‌ها و فضاهای باز و سبز نیز در دستیابی به فرم پایدار توسعه مؤثر هستند. (MJ et al, p 2, 3)

رشد سریع شهرنشینی به معنای این است که شهرهای بزرگ جهان در حال گسترش مداوم‌اند و عمدتاً ویژگی شهرهای بزرگ، تجمع تراکم بالاتر در مراکز این شهرها - چه در کشورهای توسعه یافته و چه در کشورهای در حال توسعه - است.

گسترش شهرها به سوی حومه‌ها، پدیده پراکندگی در

شهرها

گسترش وسیع و همه‌جانبه توسعه در حومه‌ها افزون بر اینکه زمین‌های ارزشمند را از میان برده‌است و مشکلات حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد، هزینه‌ها و تأثیرهای منفی دیگری هم بر زندگی افراد دارد. همان‌گونه که فدا و همکاران (Fadda et al) به درستی اشاره می‌کنند، اغلب زندگی در حاشیه شهرها به معنای زندگی در حاشیه جامعه شهری نیز هست. معمولاً بخش خصوصی از کنترل و نظارت ضعیف دولت سوء استفاده می‌کند و با استفاده از زمین‌های ارزان قیمت و اسکان غیررسمی به جمع‌آوری سود و سرمایه می‌پردازد. یکی از مهم‌ترین مشکلات بخش‌های حاشیه‌ای، فقر زیرساخت‌هاست که شهر یا کلانشهر را وادار می‌سازد این زیرساخت‌ها را برای آنها تأمین کند.

شواهد کشورهای در حال توسعه مانند برزیل نشان می‌دهد که ساخت‌وساز در فواصل دور از شهر و باقی گذاشتن زمین‌های خالی در فاصله میان آنها برای سازندگان خصوصی بسیار سودآور است. با این روش ارزش زمین‌های خالی در فاصله دو بخش ساخته شده افزایش می‌یابد و سود بیشتری به جیب آنها می‌رود. اسکان غیررسمی، این فواصل را پر می‌کند. فرم ساخت‌وساز در این بخش‌ها متفاوت است: یا به صورت خانه‌های کم‌ارتفاع با کیفیت نازل‌اند و یا ساخت‌وسازهای با تراکم بالا هستند که به دلیل توپوگرافی زمین محدود شده‌اند. در هر صورت زیرساخت‌ها، حمل‌ونقل و یا هرگونه خدمات مورد نیاز این توسعه‌ها وجود ندارد. افراد معدود ثروتمندی نیز که به حاشیه‌ها

درده اخیر بحث‌های وسیع و گسترده‌ای درباره شهرها و تأثیر جهانی آنها صورت گرفته است. مسائل و مشکلات مربوط به پایداری که در گردمایی‌های جهانی 1987، WCED سمینار جهانی ریو (NNCED, 1992) مطرح شد، توجه حکومت‌ها و سازمان‌های تحقیقاتی را در سراسر جهان به خود جلب کرده است.

شهرها به عنوان عاملان اصلی کاهش کیفیت محیطی و نابودی منابع مطرح شده‌اند که از ظرفیت‌های زیست محیطی خود و حتی فراتر از محیط‌های بلافصل رفته‌اند. در عین حال شهرها نیروی محرک اقتصاد هستند و به زودی نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی خواهند کرد - که عمدتاً در کشورهای در حال توسعه خواهد بود.

شهرها ممکن است مشکل داشته باشند، اما لزوماً خود مشکل نیستند. همان‌گونه که میتلین و سترویت (1996) (Mitlin & Satterthwaite) بیان داشته‌اند، مشکلات شهرها ناشی از شکست روش‌های مؤثر حکومت در درون شهرهاست که موجب عملکرد ناکارآمد شهرها می‌شود، و نه به دلیل موقعیت و ویژگی شهرها.

درک این ایده که فشردگی شهرها موجب کاهش فواصل سفرها و در نتیجه کاهش آلودگی ناشی از خودروها می‌شود و نیز تراکم بالاتر موجب کارایی بیشتر در تأمین خدمات، حمل‌ونقل عمومی، دفع فاضلاب، بهداشت و سلامت و آموزش می‌شود، به ویژه در شهرهای کشورهای در حال توسعه به راحتی ممکن است.

توسعه پایدار

تلاش‌های زیادی برای تعریف توسعه پایدار انجام شده است. توسعه پایدار هم در یک نسل و هم میان نسل‌های متوالی به معنای توسعه‌ای است که نیازمند منابعی برای ظرفیت‌های محیطی خود نیست و عادلانه است و عدالت اجتماعی را ارتقا می‌دهد و از طریق فرایندهای تصمیم‌گیری جامع حاصل می‌شود. عواملی چون ابعاد، شکل، تراکم و فشردگی شهرها در امر توسعه پایدار دخیل است. فرایندهای تجمع یا پراکندگی





می‌روند، برای خود قفس‌های طلایی درست می‌کنند، اما آنها مجبور به تحمل مسافت‌های طولانی هستند. اما برای طبقات فقیر و فرودست حق انتخاب زیادی وجود ندارد. آنها ناچار از پذیرش جدایی اجتماعی، شرایط نامطلوب زیاد، آلودگی بالا و کیفیت محیطی پایین، حمل‌ونقل ناکارآمد و میزان بالای جرایم هستند.

در هر صورت در نهایت، فشار ناشی از گسترش شهرها بر شهرداری‌ها و دولت‌ها منتقل می‌شود. آنها ناچار از تأمین زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل و سایر خدمات برای این بخش‌ها می‌شوند و این چرخه جابه‌جایی و گسترش بی‌رویه شهر بدون توقف ادامه می‌یابد، که منجر به تخلیه منابع و فرار رفتن از ظرفیت‌های محیطی می‌شود.



شهر فشرده، شهر مستقل

ساختار فشرده شهری منعکس‌کننده واقعیت پیچیده زندگی روزمره در بسیاری از شهرهای موفق است که می‌تواند در مورد الگوی شهرهای شعاعی، خطی و نیز ارگانیک که در امتداد مسیرهای ارتباطی شکل می‌گیرد صادق باشد. اینها الگوهایی از شهرها هستند که در مقابل پخش شدن و گسترش بیش از اندازه مقاومت کرده‌اند.

لندن مثالی از شهری هماهنگ و یکپارچه در توسعه شهری است که ساکنان آن در مراکز محله‌ای - فارغ از اینکه در کدام بخش زندگی می‌کنند - می‌توانند از تسهیلات محلی در خیابان‌های اصلی استفاده کنند و در مقیاس کلانشهری در فعالیتهایی که در مرکز شهر رخ می‌دهد، مشارکت داشته باشند.

این الگوی توسعه شهری فشرده سطوح مناسبی از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی را در اطراف مراکز شهری و محلی نگه می‌دارد و این اطمینان را به وجود می‌آورد که تمام بخش‌های شهر - حتی بخش‌های دورافتاده‌تر و محله‌های ساکت‌تر - در فاصله مناسبی از تسهیلات اصلی حمل‌ونقل و خدمات شهری قرار دارند. دقیقاً چنین سطحی از توسعه هماهنگ است که در اکثر نواحی شهری تکه‌تکه و پراکنده امروز، کمبود آن احساس می‌شود. (Richard Rogers, 1999, P.54) شهر فشرده‌ای که دانش طراحی شهری را به طرز مناسبی به کار گرفته است و بخش‌های آن به هم مرتبط‌اند، ساختاری انعطاف‌پذیر دارد که اجزای آن به کل مرتبط هستند. منظور از این ارتباط، بخش‌بندی خوانا از فضاهای عمومی است که نه تنها بخش‌های مختلف محله‌ها و واحدهای همسایگی را به هم متصل می‌کند، بلکه مردم را از درون حیطة خانه‌ها، مدارس و محل کار و مؤسسات اجتماعی‌شان به هم مرتبط می‌سازد.



(Richard Rogers, 1999 p.54)

به تعریف دیگر در فرم شهر فشرده، تأکید بر رشد مراکز شهری موجود و زمین‌های بازیافتی و در عین حال اجتناب از گسترش و پخش شدن شهر در حاشیه‌هاست. (Richard Rogers, 1999 p.36)

از ویژگی‌های شهرهای فشرده این است که عموم مردم در فاصله پیاده‌روی با تسهیلات اجتماعی قرار دارند و یک سرویس حمل‌ونقل عمومی مناسب (اتوبوس) می‌تواند کارا و پاسخگوی نیازها باشد. علاوه بر این، توده اصلی بناها در خدمت سرزندگی غیررسمی خیابان‌ها و فضاهای عمومی است که مردم را به مراکز شهر و همسایگی‌های شهری جذب می‌کند و نیز در خدمت حداکثر کارایی از نظر انرژی است. (Richard Rogers, 1999 p.60)

صرفاً تراکم در هکتار نشان‌دهنده کیفیت شهری نیست. فرم‌های مختلف معماری اعم از بلوک‌های بلند در کنار ساختاری سنتی در خیابان و تعدادی بلوک شهری که یک فضای باز را محصور کرده‌اند، می‌توانند با تراکم یکسان ساخته شوند، اما کیفیت‌های کاملاً متنوعی را عرضه کنند. (Richard Rogers, 1999 p.63)

شهرها نیروی محرک اقتصاد هستند و به زودی نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی خواهند کرد - که عمدتاً در کشورهای در حال توسعه خواهد بود

(Richard Rogers,

خلق فرم فشرده شهری

مکان‌یابی (موقعیت) در خلق سیاست‌های انعطاف‌پذیر برای تراکم نقش مهمی دارد. نواحی خاصی وجود دارند که اولویت در آنها می‌بایست به افزایش شدت تراکم استفاده از فضا داده شود. مراکز شهری و حمل‌ونقل هر دو جاذب تراکم بالاتری از جمعیت هستند و تنوع کاربری بیشتری دارند.

بسیاری از زمین‌های بازبافتی برای این نوع توسعه و ساخت‌وساز فشرده و هماهنگ با سایر بخش‌ها به دلیل موقعیت‌شان در شهرها، ایده‌آل هستند. شهرداری‌ها می‌توانند از جوایز تشویقی برای بالا بردن تراکم در طرح‌هایی که دارای

از ویژگی‌های شهرهای فشرده این است که عموم مردم در فاصله پیاده‌روی با تسهیلات اجتماعی قرار دارند و یک سرویس حمل‌ونقل عمومی مناسب (اتوبوس) می‌تواند کارا و پاستخگوی نیازها باشد

کیفیت بالای طراحی در پاسخ به نیاز ساخت‌وساز با تراکم بالا هستند، استفاده کنند. این جوایز می‌توانند به سازندگانی که تمایل به مشارکت در امر بهبود زیرساخت‌های عمومی برای تسهیل ساخت‌وسازهای با تراکم بالاتر دارند اعطا شود. توصیه‌های ما برای دستیابی به فرم فشرده شهری این است که راهنماهای طراحی با این رویکرد مورد بازنگری قرار گیرد: - شهرداری‌ها را از ارائه عدم صدور مجوز صرفاً به دلیل تراکم بالا یا ساخت‌وسازهای فشرده، منصرف کنید و کیفیت را در اولویت قرار دهید.

- به توسعه‌های شهری با تراکم کم به ویژه در مراکز شهری و محله‌ای، وجهه منفی ببخشید و با روش‌های تشویقی مانع آنها شوید.

- توصیه‌هایی برای ایجاد ارتباط میان تراکم‌های بالا و کیفیت شهری ارائه کنید. (R.Rp.64)

کمبود داده‌های تجربی در سطوح موجود و روش‌های تراکمی موجود و نبود وضوح کافی درباره مناسب‌ترین معیارهای اندازه‌گیری و ارزیابی آنها، نشان از دشواری ارزیابی سیاست‌های تراکم در شهرهای کشورهای در حال توسعه دارد

شهرهای فشرده در کشورهای در حال توسعه

کمبود داده‌های تجربی در سطوح موجود و روش‌های تراکمی موجود و نبود وضوح کافی درباره مناسب‌ترین معیارهای اندازه‌گیری و ارزیابی آنها، نشان از دشواری ارزیابی سیاست‌های تراکم در شهرهای کشورهای در حال توسعه دارد. تفاوت‌های موردی بسیاری در تراکم‌های شهری در این شهرها دیده می‌شود و عمومیت دادن به مسائل آنها دشوار است. هر چند سطح توسعه

اقتصادی اجتماعی را می‌بایست مهم‌ترین عامل دانست و نیز موارد دیگری نیز وجود دارند که به شدت موثرند و می‌بایست به آنها توجه شود، اما به خوبی ادراک نشده‌اند. مسلماً عوامل فرهنگی بر سطح اشغال اجتماعی فضا و فواصل آنها تأثیر می‌گذارد و در کشورهای مختلف تنوع زیادی دارد. به طور کلی تراکم شهری در آسیا بالاترین، در اروپا، آفریقای شمالی و خاورمیانه بالا، در امریکای لاتین و بخش‌های جنوبی امریکا کم و در آفریقای شمالی و استرالیا پایین‌ترین حد است.

(Acioly and Davidson.1996)

اما در هر یک از این نواحی نیز تفاوت‌های عمده‌ای وجود دارد که از طریق مطالعات فرهنگی نمی‌توان به آن پی برد. از سوی دیگر نحوه برداشت فرهنگی نسبت به پذیرش یا عدم پذیرش تراکم زیاد را نمی‌توان ثابت دانست زیرا تعریف آنچه "سطح مورد پذیرش اشغال فضا" دانسته می‌شود در طول زمان در تمام فرهنگ‌ها تغییر کرده است.

عوامل محیطی از جمله کمبود زمین، محدودیت منابع آب، و توانایی زمین‌های بارور در تولید مازاد محصولات کشاورزی همواره عوامل مهم تاریخی بوده‌اند که بر تراکم شهری تأثیر داشته‌اند و دارند. شهرها در کشورهای در حال توسعه اغلب در نواحی مشکل‌دار، نواحی با مخاطرات زیاد، سطوح سیل‌گیر رودخانه‌های بزرگ، نواحی زلزله‌خیز، پای کوه‌های آتشفشانی و یا در مسیر گردبادهای استوایی قرار دارند. تأثیر این تراکم بر مدیریت بحران در این شهرها نیز اهمیت زیادی دارد.

افزایش تراکم بدون افزایش میزان سرمایه‌گذاری می‌تواند تأثیری مخرب بر پایداری محیط داشته باشد. و با این حال، توانایی خصوصی‌سازی و رشد درآمد همواره با افزایش استفاده از خودروی شخصی همراه است. آنچه زمانی یکی از تجملات طبقه متوسط به شمار می‌آمد، امروزه نیازی جهانی قلمداد می‌شود. هر چند افزایش تراکم با محوریت حمل‌ونقل امکان‌پذیر است اما مؤثرترین راه‌حل‌ها این است که از طریق سیاست‌های اقتصادی و اجتماعی نیاز به اتومبیل کم‌رنگ شود و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی افزایش یابد و ظرفیت راه‌ها و جاده‌ها کم شود. مشکلی که می‌بایست در کشورهای در حال توسعه به آن توجه کرد این است که روند تغییر رویکرد از استفاده از خودروی شخصی به حمل‌ونقل عمومی - که در کشورهای پیشرفته متداول است - در این کشورها، حرکت عکس نیابد.

مشکل شهرهای مذکور این است که طبقه ثروتمند به دلیل افزایش روزافزون فضای مصرفی‌شان در پی افزایش درآمد به دنبال فضای بیشتر هستند، و از سوی دیگر طبقه فقیر به دلیل فقر روزافزون در بی‌حداکثر بهره‌گیری از فضای موجود است.

برخورد منفعلانه با فرایند رشد تراکم به صورت غیررسمی می‌تواند منجر به وخیم‌تر شدن شرایط محیطی، سلامتی و اجتماعی موجود شود. هدایت تراکم در نظام برنامه‌ریزی می‌تواند به ارتقای توانایی‌های جامعه، دخالت دولت محلی و تقسیم عادلانه توسعه کمک کند و بیشترین فرصت را برای دستیابی به پایداری فراهم آورد.

تراکم‌های کم در شهرهای کشورهای توسعه یافته، به ویژه ایالات متحد امریکا به دلیل وجود خودروی شخصی تسهیل شده

است. خودروی شخصی اگرچه بسیار دیر به کشورهای در حال توسعه وارد شده اما با سرعت زیادی در آن گسترش یافته است. (mike jenks et al, 2000, p14)

حمل و نقل و زیرساخت‌ها

مانند کشورهای توسعه یافته، تراکم بالا و توسعه متراکم و فشرده می‌توانند مؤثر بودن سیستم حمل و نقل عمومی و کارایی آن را بالا ببرد. سیستم‌های انبوه و کلان حمل و نقل عمومی در شهر در هماهنگی با تراکم بالا در هنگ کنگ کار می‌کنند. هرچند یکی از دلایل آن اقتصاد قوی، دولت قوی و سیاست‌های محدود کننده استفاده از خودروی شخصی است. سنگاپور، سئول

توانایی خصوصی سازی و رشد درآمد همواره با افزایش استفاده از خودروی شخصی همراه است. آنچه زمانی یکی از تجملات طبقه متوسط به شمار می‌آمد، امروزه نیازی جهانی قلمداد می‌شود

و توکیو نیز سیاست‌هایی مشابه دارند. تعادل میان محدودیت خودرو و راه‌حل‌های جایگزین به این معناست که حمل و نقل عمومی نیازهای طبقه متوسط را تأمین می‌کند، با وجود این تراکم‌های بالا می‌تواند منجر به معضلات ترافیکی شدید از جمله مالکیت محدود خودروی شخصی شود.

تراکم بالا به تنهایی نمی‌تواند تضمین کننده حمل و نقل عمومی خوب و پرهیز از آشفتگی‌های ترافیکی باشد؛ نمونه‌ای که مشابه آن در بانکوک رخ داده است. در این کشور همانند بسیاری شهرهای آسیایی دیگر ظرفیت راه‌ها اندک است و به همراه آن نرخ رشد مالکیت خودروی شخصی پایین است. افزایش تراکم، افزایش راه‌ها را نیز عملی می‌کند و تأمین راه‌های چند طبقه از نظر زیست محیطی صحیح نیست. مشکلات و مزایای ورود یک سیستم جابه‌جایی عمومی در بافت‌های متراکم موجود شهری و بافت‌های شهری در مورد بانکوک به خوبی بررسی شده است. خلق نواحی (زون‌های) انتقالی توسعه که با سرمایه بخش خصوصی ساخته شده و از طریق مشارکت و مزایای افزایش مساحت زیرینا عملی شده است، می‌تواند راهی باشد برای شهرهایی که مانند هنگ کنگ اقتصاد قوی ندارند.

بدون وجود سیستم‌های حمل و نقل عمومی با کیفیت بالا، امیدی برای دستیابی به سیستم حمل و نقل پایدار وجود ندارد. شهرهایی با تراکم بالا مانند داکا، و کلکته را می‌توان پایدار تلقی کرد. زیرا بخش عمده ترافیک آن غیرموتوری است که تا حدودی به دلیل کم بودن درآمد است تا ملاحظات زیست محیطی.

همان گونه که زیلمن به درستی اشاره می‌کند پایداری به معنای استفاده محدود شده به دلیل کم بودن منابع درآمدی نیست بلکه به معنای کیفیت مناسب زندگی است. حمل و نقل، مزایا و معایب آن مسئله‌ای عمده در بحث‌های شهر متراکم است و آنچه اغلب از آن غفلت می‌شود، تأمین زیرساخت‌ها است. مطالعات بی‌دمن یک نکته را نادیده گرفته است و آن عدم توجه به

رابطه میان تراکم شهری و تأمین زیرساخت‌ها به موازات تقویت سیستم حمل و نقل شهری است. هزینه‌های زیرساخت‌ها با افزایش تراکم نه تنها کاهش نمی‌یابند بلکه ممکن است در مرکز شهر بیشتر از حومه‌ها باشد.

مؤثرترین روش توسعه این است که ذخیره‌ای مناسب از زیرساخت‌ها وجود داشته باشد و بدترین آن زمانی است که زیرساخت‌ها به مرز ظرفیت خود رسیده‌اند و با این حال ظرفیت افزایش یافته و زیرساخت‌های جدید به ناچار تأمین می‌شود. زیرساخت‌ها می‌بایست بخشی جدایی ناپذیر از مقوله فرم شهری پایدار باشند.

نتیجه‌گیری

اولین نکته، مقایسه رابطه میان توسعه پایدار، زندگی در چارچوب ظرفیت‌ها و منابع محیطی، دستیابی به برابری و عدالت اجتماعی، و جامع بودن فرایند تصمیم‌گیری است.

نکته دوم، مقایسه میان رابطه اجزای تشکیل دهنده توسعه شهری پایدار است که از مدل شهر فشرده به دست می‌آید. باید توجه داشت که بیش از یک مدل شهر پایدار وجود دارد. این فرم‌ها ویژگی‌های مشترکی دارند، از جمله آنها می‌توان به فشرده‌گی، کاربری مختلط، شبکه معابر در ارتباط درونی با یکدیگر، حمل و نقل عمومی مناسب و کنترل محیطی و مدیریت شهری خوب اشاره کرد. به نظر می‌رسد فشرده‌گی راه‌حل مناسبی برای توسعه انفجاری نواحی شهری به ویژه در شهرهای کشورهای در حال توسعه است. هسته‌های فرعی در ارتباط با هسته اصلی قرار دارند و حمل و نقل عمومی مناسب از ملزومات آنها به شمار می‌آید.

بدون وجود سیستم‌های حمل و نقل عمومی با کیفیت بالا، امیدی برای دستیابی به سیستم حمل و نقل پایدار وجود ندارد

آلودگی در شهرهای بزرگ یکی از مهم‌ترین مشکلات این گونه شهرهاست و معضل دیگر شهرها در کشورهای در حال توسعه ضعف کنترل و ضوابط لازم در بخش مدیریت شهری است. مفهوم شهر فشرده و فرم‌های شهری پایدار طی دو دهه اخیر تغییر یافته و متحول شده است. در هر صورت خلق نظریه‌ها و ایده‌هایی که موجب تحول هستند، با سرعت فزاینده‌ای رو به رشد است. با این حال دستیابی به فرم پایدار توسعه همواره دغدغه تصمیم‌سازان و طراحان تمام کشورها خواهد بود. جنبه‌های اجرایی برای دستیابی به فرم پایدار شهری عبارت‌اند از:

- عزم و اراده شهرداری‌ها و گردانندگان شهرها؛
- هدایت ضوابط مالی و مالیاتی در جهت سیاست‌های لازم؛
- تدقیق نحوه مداخله و مشارکت بخش خصوصی و غیررسمی؛ و
- ارائه مدل‌ها و معیارها.

منابع:

- I-Mike Jenks and Rod Burgess (eds) (2000) Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries, SPON Press, London & New York
- II. Mike Jenks, Sustainable Urban Form in Developing Countries
- III. Rod The Burgess, Compact City Debate: A Global Perspective
- III. Mike Jenks, The Appropriateness of Compact City Concepts to Developing Countries 2-Urban Task Force (Chaired by Richard Rogers - Lord Rogers of Riverside), 1999, Towards an Urban Renaissance