

تأملی بر مفهوم توسعه‌ی میان‌افزا و ضرورت آن در محلات شهری

نویسندگان:

← مهتا میرمقتدایی

استادیار مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن

← مجتبی رفیعیان

استادیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس

← الهام سنگی

دانشجوی کارشناسی ارشد شهرسازی

درک صحیح عوامل و مولفه‌های مرتبط و موثر در توسعه میان‌افزا است. در این مقاله با هدف معرفی رویکرد توسعه میان‌افزا به شناخت عوامل موثر در پیاده‌سازی آن پرداخته شده و با بررسی دقیق آنها سعی خواهد شد، معیارهای صحیح انتخاب نقاط مطلوب برای توسعه میان‌افزا تبیین شود.

واژگان کلیدی: توسعه میان‌افزا، محلات درونی شهر، خدمات شهری، زیرساخت‌های شهری.

مبانی نظری

۱-۱ تعاریف و مفاهیم

در بیان مفهوم توسعه میان‌افزا لازم است، ابتدا مفهوم توسعه شهری در سطح کلان روشن شود. توسعه شهری در قالب توسعه ناموزون شهری و توسعه پایدار شهری قابل

مقدمه

رشد شتابان جمعیت شهرنشین، هجوم جمعیت مهاجر به شهرهای بزرگ و لزوم پاسخ‌گویی به نیازهای جمعیت شهرنشین و نیز ارائه خدمات شهری، ضرورت به کارگیری تمام توان‌ها و ظرفیت‌های موجود شهر را بیش از پیش نمایان می‌سازد. بدین منظور لازم است تا به جای توسعه و رشد بی‌رویه شهر به صورت افقی، از طریق پر کردن بافت موجود شهر، افزایش متعادل تراکم و تغییر کاربری بناهای قدیمی و آلوده‌کننده، به رشد و توسعه پایدار شهر دست یافت. از سوی دیگر اقتضای زندگی شهرنشینی امروزی چنین است که شهرها مکانی برای زندگی، کار و تفریح باشند و الگوی سکونت در حومه‌ها، کار یا تحصیل در مراکز شهری، دیگر جذابیتی برای شهروندان ندارد. در پیاده‌سازی این توسعه انتخاب نقاط مناسب و مطلوب برای توسعه از اهمیت بالایی برخوردار است و شناسایی این نقاط مستلزم



سرمایه‌گذاری برای تجدید حیات مراکز شهرها را افزایش داده و از همه ظرفیت‌های موجود در شهر برای توسعه شهر و ایجاد کاربری‌های مختلط استفاده می‌کند. پروژه‌های این گونه توسعه، اشکال مختلفی دارند، از آن جمله اند: افزوده‌ای کوچک در صحن پشتی ساختمان مسکونی، توسعه تک قطعه‌ای، توسعه یا ساختمان سازی در ساخت و سازهای موجود و یا توسعه چندقطعه‌ای در مراکز شهری (جامعه مهندسان مشاور ایران، ۱۳۸۷، ص ۲۲۰).

از آنجایی که مردمان یک شهر، عناصر زنده شهری هستند و شهرها سرزندگی خود را از فعالیت انسان‌ها دارند، تجهیز محلات با مراکز فروش و ارائه خدمات و خلق تنوع و اختلاط کاربری‌ها و ایجاد فرصت‌ها، از مشخصه‌های شهرهای واجد ارزش بوده و پراهمیت‌ترین امر برای حیات شهر، تجمع بیشتر ساکنان شهرها در محلات داخلی مراکز شهرها است، به طوری که تقریباً باید به تعداد حداقل ۲۰ هزار نفر در یک مایلی (۱/۶۴ کیلومتری) مرکز شهر وجود داشته باشد تا از یک شهر زنده، پویا و به عبارتی ۲۴ ساعته برخوردار باشیم (Suchman, 2008, p3).

۱-۲ توسعه میان افزا و شهرسازی نوین

در اساسنامه شهرسازی نوین^۱ نیز به برنامه ریزی کاربری زمین پایدار، بسیار تاکید شده و در مانیفست آن توسعه میان افزا، اختلاط کاربری‌ها و افزایش تراکم مدنظر بوده است. توسعه میان افزا در این اساسنامه به عنوان ابزاری برای محافظت از منابع محیطی، سرمایه گذاری اقتصادی و محافظت از پیکره اجتماعی است. بر این اساس بر افزایش اختلاط کاربری‌ها در محلات و فعالیت موسسات و مراکز تجاری در آنها تاکید می‌ورزند. به گفته ویلیامز، محلات فشرده با کاربری‌های مختلط، میزان دسترسی به امکانات و خدمات شهری را برای ساکنان افزوده و در نتیجه عدالت اجتماعی را افزایش می‌دهند (Ligmann et al, 2005).

توضیح است. به طوری که توسعه ناموزون شهری به دنبال افزایش مهاجرت به کلانشهرها و گسترش شهرها به سوی حومه‌ها و شکل گیری اسکان غیررسمی پدید می‌آید و این نوع گسترش وسیع و همه جانبه در حومه‌ها علاوه بر تخریب زمین‌های ارزشمند، مشکلاتی را در زمینه حمل و نقل هم به وجود می‌آورد و باعث افزایش هزینه‌ها، آلودگی و میزان استفاده از انرژی می‌شود. بخش‌های حاشیه‌ای با مشکلات عمده‌ای مانند کمبود خدمات و زیرساخت‌های لازم برای ساکنان روبه رویند.

در مقابل توسعه ناموزون شهری، توسعه پایدار شهری قرار دارد که امروزه به عنوان یکی از مهم‌ترین راهکارهای مدیریتی دنبال می‌شود. به گفته ویلیامز، الگوی توسعه پایدار شهری با شاخص‌هایی چون تعادل فضایی، حفظ محیط زیست، توسعه متوازن اقتصادی، عدالت اجتماعی و... در مقابل الگوهای گذشته قرار دارد که با تراکم مسکونی پایین، افزایش تک بنا، گسترش افقی شهر، ساخت و توسعه زمین‌های باز و شاخص‌های دیگر تعریف می‌شود. الگوی گذشته باعث به وجود آمدن جدایی‌گزینی قومی و اقتصادی، نابودی محیط زیست، کاهش زمین‌های کشاورزی و از بین رفتن تدریجی بناهای باارزش معماری می‌شود (Ligmann et al, 2005).

به این ترتیب توسعه پایدار به عنوان قابل قبول‌ترین رهیافت برای مشکلات محیطی در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ میلادی در نظر گرفته شده و زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و محیطی را در بردارد و برای رسیدن به توسعه پایدار باید همه‌ی این شاخص‌ها پایدار شوند.

یکی از الگوهای مطرح در زمینه ایجاد فرم پایدار شهری، الگوی توسعه میان افزای^۱ شهری است. در مقاله حاضر به این رویکرد جدید متناسب با ماهیتی که دارد "توسعه میان‌افزا" اطلاق شده است؛ چراکه توسعه میان افزا،

تاثیرگذار باشد. با یک طراحی مناسب، توسعه میان افزا می‌تواند یک نوع جدید از توسعه با ساختار مختلط سکونت‌ی و ساکنانی با سطوح مختلف درآمدی باشد، چراکه این نوع توسعه سعی دارد تا فاصله‌های موجود بین محلات را از طریق رعایت عدالت اجتماعی بکاهد. توسعه میان افزای شهری زمانی موفق خواهد بود که بتواند خانوارهایی را جذب خود کند که توانایی انتخاب مکان سکونت مطلوب خود را دارند (Maryland Department of Planning, 2001).



۳-۱- توسعه میان افزا و رشد هوشمند شهری

الگوی توسعه میان افزا با رشد هوشمند^۳ شهر (که از مولفه‌های توسعه پایدار شهری است) در ارتباط مستقیم بوده و بخشی از اصول و راهبردهای آن به شمار می‌رود. در سال‌های اخیر بسیاری از شهرها، الگوی توسعه محلاتشان را بر اساس اصول و راهبردهای رشد هوشمند بنا کرده‌اند. این اصول دسترسی به کاربری‌ها را افزایش می‌دهد، سرانه استفاده و سفر با وسیله نقلیه را کاهش داده و محلاتی با کاربری ترکیبی ایجاد می‌کند. از جمله راهبردهای مطرح شده در رشد هوشمند، تشویق به توسعه میان افزا است (رهنما، ۱۳۸۷، ص ۵۳). فصل مشترک رشد هوشمند شهری و توسعه میان افزا را می‌توان چنین عنوان کرد که هر دو شیوه‌ی توسعه، روشی پیشنهادی برای اصلاح پراکندگی به شمار می‌روند و توسعه میان افزا به طور خاص در زمین‌های بایر و یا دایر در میان محوطه‌های ساخته شده، اجرا می‌شود.

۲-۱-۲- اقتصادی

استفاده مجدد از ساختمان‌ها، زیرساخت‌ها و فضاهای موجود از نظر اقتصادی هم برای صاحبان ملک‌ها و دولت‌های محلی صرفه‌ها و منفعت‌هایی را به همراه داشته و هم در رونق اقتصادی منطقه تاثیر گذار است. توسعه میان افزای موفق، کانالی برای رشد اقتصادی شهرها بوده و از منابع طبیعی پیرامون شهر محافظت می‌کند. صرفه‌های ناشی از این نوع توسعه در زمینه مصرف منابع انرژی بسیار چشمگیر است (Northeast-Midwest Institute, 1999, p13). کاهش هزینه‌های حمل و نقل برای ساکنان، کاهش نیاز به خودروی شخصی و کاهش هزینه‌های سوخت و نگهداری خودرو از جنبه‌های دیگر صرفه اقتصادی ناشی از این توسعه است (Municipal Research & Services Center of Washington, 1997).

۲- مزایا و موانع اجرای توسعه میان افزای شهری

شناخت موانعی که ممکن است در پیاده سازی توسعه میان افزا وجود داشته باشد و همچنین شناخت مزایایی که پیاده سازی این نوع توسعه به دنبال دارد، می‌تواند در معرفی مولفه‌های این توسعه نتیجه بخش باشد. این موانع و مزایا را می‌توان در بخش‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی مورد بررسی قرار داد.

۱-۲- مزایای اجرای طرح توسعه میان افزای شهری

۱-۱-۲- اجتماعی

توسعه میان افزا می‌تواند در چگونگی تامین کلیه نیازهای شهری، مسکن، اجتماعی، اقتصادی و تجاری محله موجود،

توسعه میان افزا می‌تواند زندگی جدید را در واحدهای همسایگی نامطلوب، از طریق ایجاد فضاهای اجتماعی و ارتباطی به وجود آورده و بدین ترتیب ارزش‌های ذاتی یک محله را تقویت کند (بدون این که بافت یا چهره آن را از هم بگسلد)، همچنین می‌تواند توسعه بین بافتی، بهسازی ساختمان‌های تاریخی، حفاظت از عناصر نشانه‌ای و یا میدان‌های عمومی شاخص را نیز در بر گیرد؛ همه اینها به منظور حفظ و ارتقای خصوصیات محله انجام می‌شوند (جامعه مهندسان مشاور ایران، ۱۳۸۷، ص ۲۳۰).

توسعه میان افزا می‌تواند امکان پیاده روی و گردش در محلات را از طریق جایگزینی زمین‌های خالی یا متروک با کاربری‌های پرتحرکی که مردم در آن به صورت پیاده

امکان دسترسی به مدارس، مراکز خرید، اماکن مذهبی و پارک‌ها را داشته باشند، فراهم کند. به این ترتیب برهمکنش بین محلات افزایش یافته و از حجم ترافیک کاسته می‌شود (Maryland Department of Planning, 2001).

توسعه میان افزا بر روی زیرساخت‌های موجود سرمایه‌گذاری می‌کند و نیاز به زیرساخت‌های جدید و پرهزینه را کاهش می‌دهد. اگرچه بسیاری از زیرساخت‌های موجود نیاز به بازسازی و بهبود دارند ولی هزینه تعمیر بسیار پایین‌تر از هزینه احداث زیرساخت‌های جدید است. جدول زیر تاثیرات استفاده مجدد از املاک خالی در جامعه را نشان می‌دهد:

۲-۲ موانع اجرای طرح توسعه میان افزای شهری

عدم قطعیت در مورد زمان، هزینه و پیچیدگی آماده سازی سایت، سنجش و مقایسه پتانسیل‌های زمین را برای استفاده در بخش مسکن دچار مشکل می‌کند. به این ترتیب عدم قطعیت در دستیابی به اهداف توسعه می‌تواند یک مانع به شمار آید. این نوع توسعه یک الگوی رایج و قانونمند نیست و سرمایه‌گذاران کمتر با این موضوع آشنا هستند. از سوی دیگر الزامات در یک طرح توسعه میان افزای موفق، قطعی نیست. نبود شفافیت لازم درباره مناسب‌ترین معیارهای اندازه گیری و ارزیابی شاخص‌های انتخاب زمین‌های مناسب برای

توسعه، از دیگر مشکلات و موانع موجود است و از آنجایی که سطوح مختلف توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی از عوامل تاثیرگذار در میزان موفقیت این طرح هستند، به کارگیری شاخص‌های موجود در کشورهای دیگر ممکن است اثرات سوء در میزان پیشبرد این طرح داشته باشد.

به طور کلی در مقابل سه دسته از مزیت‌های توسعه میان افزا که در بالا به آنها اشاره شد، موانع ممکن برای اجرای این نوع از توسعه نیز به همان ترتیب، قابل بررسی می‌باشند:

۲-۲-۱ موانع اجتماعی

احتمال عدم گرایش مردم به طرح، نگرانی‌های آنها از تاثیرات احتمالی طرح و در نهایت عدم مشارکت عمومی، تهدیدی برای موفقیت طرح توسعه میان افزا است؛ که این امر می‌تواند ناشی از عدم آگاهی شهروندان از مزایای این نوع توسعه باشد. همچنین در صورتی که ساکنان محلات، تعلق خاطری نسبت به محله و شهر خود نداشته باشند، در توسعه آن مشارکت نخواهند کرد.

۲-۲-۲ موانع اقتصادی

از سویی هزینه‌های تملک زمین برای توسعه میان افزا بسیار بالاست و از سوی دیگر در صورتی که زیرساخت‌های شهری در محدوده مورد نظر ناکافی بوده و یا فرسوده باشند، امکان موفقیت توسعه میان افزا با توجه به هزینه‌های بالای ایجاد زیرساخت‌های جدید تقریباً پایین

بررسی تاثیرات استفاده مجدد از املاک خالی

تاثیرات املاک و اراضی خالی	منافع منتج از بازاستفاده املاک و اراضی خالی
- تبدیل شدن به مکانی برای تخلیه زباله و به وجود آمدن آلودگی	- افزایش امنیت اجتماعی
- تاثیر منفی در سیما و منظر محله و در نتیجه کاهش ارزش آن	- بهبود در شرایط تامین مسکن
- کاهش امنیت اجتماعی (با تبدیل شدن به فرصتی برای خرابگری(وندالیسم) و ایجاد حریق عمدی و محلی برای انجام کارهای خلاف و ضداجتماعی)	- بهبود سیما و منظر محلات و تشویق و انگیزش برای سرمایه گذاری
- ایجاد زمینه برای زاغه نشینی	- کاهش میزان جرم و جنایت
- عدم تمایل سرمایه‌گذاران به سرمایه گذاری در این محله	- رونق پذیری و توسعه مجدد محله در نتیجه افزایش پرداخت مالیات‌ها به وسیله خود ساکنان
	- جلوگیری از افزایش تردد معتادین و افراد خلاف کار در محله

ماخذ: (East Northamptonshire Council Environmental Health, 2008)

است. پروژه‌هایی که از مقیاس خیلی کوچک و یا خیلی بزرگ برخوردارند، از نظر کار و مصالح، هزینه‌های بالاتری داشته و به صرفه نیستند (Infill development plan for the Southern Nevada Regional Planning Coalition, 16, 2001).

پیاده سازی توسعه میان افزا هستند. به طوری که یک طرح جامع باید خط مشی و اهداف کلی را با در نظرگیری الگوی توسعه میان افزا تبیین کرده و در شناسایی مکان مطلوب برای توسعه میان افزا کمک کننده باشد (Maryland Department of Planning, 2001).

۲-۲-۳ موانع کالبدی

شرایط و مسایل محیطی همچون خطرپذیری زلزله، سیل، رطوبت بالای زمین، خاک ضعیف، زه کشی ضعیف، یا آلودگی ناشی از استفاده در گذشته، امکان ساخت و ساز جدید در زمین را کاهش می‌دهند، چرا که با وجود چنین مشکلاتی نیاز به طراحی‌هایی با هزینه‌های بالا وجود دارد. پس لازم است تا محیط از نظر زیست محیطی و کالبدی کاملاً ارزیابی و آلودگی‌های آن برطرف شود. برخی از این زمین‌ها در مجاورت کاربری‌های مزاحم مانند تعمیرگاه‌های اتومبیل، خطوط راه آهن شلوغ، جاده‌های حمل و نقل خودروهای سنگین و ساختمان‌های متروکه واقع شده اند که الزاماً باید بر آنها چیره شد (Maryland Department of Planning, 2001).

۲-۳ زیرساخت‌ها

نحوه تامین زیرساخت‌ها در طرح توسعه میان افزا که با هدف استفاده بهینه از زیرساخت‌های موجود و کاهش میزان هزینه‌ها در مناطق واجد شرایط اجرا می‌شود، از اهمیت بالایی برخوردار است؛ چراکه در صورت وجود خرابی در زیرساخت‌های موجود، تقویت یا جایگزینی زیرساخت‌ها متضمن هزینه زیاد می‌باشد. بنابراین بررسی دقیق زیرساخت‌های موجود و سنجش نیازهای زیرساختی و نحوه تامین آنها بسیار با اهمیت است.

۳-۳ پارکینگ

شناسایی میزان پارکینگ مورد نیاز و نحوه تامین آن در برنامه‌ریزی برای توسعه میان افزا نیز باید مدنظر قرار گیرد. توسعه میان افزا باید مابین سیستم‌های حمل و نقل، پیاده رویهای محلی و فضاهای باز، در درون محله و بیرون آن پیوستگی به وجود آورد. دسترسی عمومی نباید محدود شده و سازگاری‌ها نباید از بین بروند. در محلاتی که پیاده رو تنها در یک سوی خیابان وجود دارد، اگر در هر دو طرف خیابان پیاده رو طراحی شود، احتمال استقبال عمومی از توسعه میان افزا نیز بیشتر خواهد شد (Northeast-Midwest Institute, 1999, p12).

۳-۴ طراحی

با توجه به این که توسعه میان افزا در بافت پر رخ می‌دهد، امکان ارتقا و یا تخریب اتصالات و ارتباطات موجود در بافت وجود دارد و بدین ترتیب ایجاد تداوم در خیابان‌ها و معابر فعلی و اجتناب از قطع اتصالات آشکار موجود، باید مدنظر قرار گیرد. برای هماهنگی بیشتر توسعه میان افزا با محله فعلی، شناسایی و استفاده از تسهیلات عمده موجود همچون فضاهای باز، مراکز شبکه (حمل و نقل) و دیگر تسهیلات افزایش مییابد (جامعه مهندسان مشاور ایران، ۱۳۸۷، ص ۲۳۰).

۳-۵ مشارکت عمومی

عدم استقبال ساکنان محل، از موانع اجرای توسعه میان افزا است. برای حل این مشکل می‌توان از طریق جلب مشارکت

۳- مباحث کاربردی و مولفه‌های مهم در توسعه میان افزا

راه‌های مختلف پیاده سازی این نوع از توسعه، به پویایی بازار، اندازه، شکل، ساختار زمین و شرایط ویژه ای چون تاریخی بودن محل بستگی دارد. پروژه‌های توسعه میان افزای شهری می‌توانند صرفاً مسکونی بوده، اختلاط کاربری‌ها را داشته و توسعه ای با کاربری‌های بسیار زیاد و متنوع باشند. این توسعه می‌تواند به صورت پیش ساخته، در واحدهای کوچک و یا مرتفع و به شکل بازسازی شده، باززنده سازی شده (تاریخی) و... باشد. اغلب توسعه میان افزای شهری ترکیبی از ساختارهای مختلف است.

بر اساس مباحث گذشته و به خصوص بخش ۲ که به توضیح مزایا و موانع اجرای توسعه میان افزا پرداخته شده است، در این بخش به معرفی برخی از اجزا و لازمه‌های کاربردی و مهم توسعه میان افزا اشاره می‌شود.

۳-۱ طرح جامع

در تبیین اصول توسعه میان افزا، مورد تاکید قرار دادن آن در طرح جامع و پهنه بندی، از اهمیت بالایی برخوردار بوده و نحوه تامین زیرساخت‌ها، پارکینگ، ارتباطات، تامین مالی و نحوه تملک و همچنین وضعیت اجتماعی از دیگر معیارهای مهم در

افراد در بخش‌های مختلف فرایند توسعه و از طریق برگزاری کارگاه‌ها اقدام کرد.

از آنجایی که توسعه میان افزا بر پایه مقیاس پیاده بوده و در برگیرنده پیاده راه‌ها، سبزه‌ها و سیستم‌های حمل و نقلی است که ارتباط دهنده بین خانه‌ها و مدارس، خدمات، پارک‌ها و مراکز اشتغال هستند، طراحی این همسایگی‌ها یک برهمکنش دوستانه و ایمنی عمومی ایجاد خواهد کرد. به این ترتیب استفاده از اتومبیل شخصی، انتخابی خواهد بود نه یک چیز لازم و ضروری *Municipal Research & Services Center of (Washington, 1997)*.

مجموعه این فضاها باعث می‌شود تا به گفته جین جیکوبز، مردم یک محله به "چشم‌نمایان" تبدیل شوند و به این ترتیب نظارت اجتماعی سازنده در محلات وجود داشته باشد.

۴- تجارب جهانی

در کشورهای توسعه یافته با توجه به اهمیت بالای توسعه پایدار، حفظ محیط زیست و استفاده کارا از منابع مختلف مباحثی چون رشد هوشمند، توسعه ی درونزای شهری و... بسیار مدنظر بوده و هست. اما در این تحقیق به لحاظ گستردگی تجارب مرتبط صورت گرفته در آمریکا، به بیان تجارب شهرها در این کشور پرداخته شده است. در آمریکا دولت‌های محلی به طور فعال استفاده از اراضی ناکارآمد را از طریق آگاه سازی، تامین اعتبار و بودجه برای این نوع از توسعه و ایجاد انگیزه و تشویق شهروندان و سرمایه گذاران دنبال می‌کنند. شایان ذکر است اراضی ناکارآمد به نوعی از اراضی اطلاق می‌شود که در گذشته بیشتر کاربری صنعتی و یا تجاری داشته و در حال حاضر رها شده اند. این اراضی باعث به وجود آمدن آلودگی در محیط می‌شوند و در صورت توسعه مجدد این اراضی از شدت آلودگی‌ها کاسته خواهد شد *(Municipal Research & Services Center of Washington, 1997, p56)*.

مسئله قبل از شروع بازسازی و توسعه مجدد این اراضی، باید به پاکسازی مکان مورد نظر پرداخت. به تازگی بیش از ۴۰ شهر در آمریکا برنامه‌های پاکسازی را در این نوع از اراضی انجام داده اند. در این میان راهکارها برای حل مسایل مختلف بازتوسعه اراضی ناکارآمد از شهری به شهر دیگر متفاوت است. مضاف بر این که تعدادی از شهرها به ویژه شیکاگو^۴ و کیولند^۵، گام‌های بلندی در ترغیب به بازتوسعه اراضی ناکارآمد و یا سایت‌های صنعتی خالی برای تبدیل شدن به کاربری مسکونی برداشته اند. گاهی اوقات ایالت‌ها و یا دولت‌های محلی سرمایه گذاری کلانی را در پاکسازی سایت‌های هدف برای بازتوسعه انجام می‌دهند، قبل از

این که این زمین‌ها خالی از سکنه شوند *(Suchman, 2008, p40)*.

بسیاری از شهرها مانند دنور^۶ و نیویورک^۷ بعد از اجرای طرح توسعه میان افزا حتی شاهد افزایش جمعیت و اشتغال برای اولین بار در دهه‌های اخیر بوده اند. این شهرها بعد از اجرای طرح بر خوردار از محلاتی سالم، از نظر اقتصادی قوی و از ارتباطات اجتماعی مستحکم بین همسایگی‌ها بر خوردار شده اند. آنها دارای فضاهای باز و سبز مطلوب بوده و تا حد امکان استفاده از اتومبیل و جاده‌های آسفالتی را کاهش داده اند. بخش مسکن رونق قابل توجهی یافته، از میزان جرایم کاسته شده و وضعیت پارک‌ها و مدارس مطلوب شده است. شهرهایی همچون آتلانتا^۸ و دالاس^۹ که در طول دهه‌های گذشته توسعه مسکونی در حومه‌ها را داشتند، هم اکنون به ساخت مسکن در مراکز شهری گرایش پیدا کرده اند. در محدوده‌های حومه‌های شهری بوکاراتون^{۱۰} و فلوریدا^{۱۱} مراکز تجاری راکد شده و در حال از بین رفتن اند و با محلاتی با کاربری‌های مختلط، پیاده مدار و حمل و نقل محور در مراکز، جایگزین شده اند *(Institute, 1999, p 7)*.

دانیا بیچ^{۱۲} قدیمی ترین شهر در بخش براوارد^{۱۳} آمریکا بوده و با وسعت تقریباً دوهزار هکتار در شمال شهر هالیوود واقع شده است. طبق سرشماری سال ۲۰۰۰ جمعیت آن در حدود ۲۰۱۱۹ نفر بوده و بعد از اجرای توسعه میان افزا در سال ۲۰۰۱ جمعیت آن تا ۲۸ هزار نفر افزایش پیدا کرده است. این توسعه بیشترین تمرکز را بر روی کاربری مسکونی داشته و عمده این توسعه میان افزا در نزدیکی راه‌های ارتباطی به خصوص در بخش غربی راه آهن شهر که در آن زمین‌های خالی، زمین‌های مخروبه یا بافت‌های فرسوده وجود داشته، اتفاق افتاده است *(Florida Department of Community Affairs, 2003)*.

همچنین شهر پورسموس^{۱۴} در ویرجینیا^{۱۵} در سال‌های اخیر یک پروژه مسکن عمومی ۴۵ آکری^{۱۶} را تجربه کرد که ظهور یک واحد همسایگی مختلط اعم از خانه‌های جدید، سنتی، پارک‌ها و فضاهای باز است. این خانه‌های نو در وستباری در حالی که با خانه‌های با کیفیت پایین گذشته، جایگزین شده و با شبکه ای از خیابان‌های قدیمی دوباره زنده می‌شود، به ساکنان اجازه خواهد داد تا با پیاده روی کوتاه، امن و دلپذیر به مرکز شهر، مراکز خدمات، دبیرستان و مغازه‌های خرده فروشی دست یابند *(Northeast-Midwest Institute, 1999, p 8)*.

به این ترتیب انتظار می‌رود توسعه میان افزا تنها در ده سال بعد، جمعیت زیادی را در مرکز شهرها جمع کند. آماري که به وسیله

تصویر ۱: شهر پورسموث قبل از توسعه درونی



ماخذ: (Northeast-Midwest Institute, 1999)

تصویر ۲: شهر پورسموث بعد از توسعه درونی



ماخذ: (Northeast-Midwest Institute, 1999)

پی نوشت:

- 1- Infill Development
- 2- New Urbanism
- 3- Smart Growth
- 4- Chicago
- 5- Cleveland
- 6- Denver
- 7- New York
- 8- Atlanta
- 9- Dallas
- 10- Boca Raton
- 11- Florida
- 12- Dania Beach
- 13- Broward
- 14- Portsmouth
- 15- Virginia
- 16- Acre
- 17- Brookings
- 18- Builder

نتیجه گیری

در شهرهای ایران به علت نبود برنامه ریزی‌های دقیق و کارآمد در زمینه کاربری زمین و در نتیجه عدم بهره گیری متناسب از ظرفیت‌ها و استعدادهای موجود در شهر و عدم رعایت صحیح الگوی استقرار جمعیت، شاهد گسترش بی حد و مرز شهر در افق و در نهایت تخریب اراضی کشاورزی و به وجود آمدن مشکلات زیست محیطی دیگر هستیم. تضعیف شرایط کالبدی محلات و نارضایتی‌های به وجود آمده، می‌تواند سرانجام سبب از بین رفتن

موسسه بروکینگ^{۱۷} در سال ۱۹۹۸ در این زمینه تهیه شد، افزایش میزان استفاده از اراضی خالی به میزان ۱۰ برابر در ۲۱ شهر بزرگ را نشان می‌دهد همچنین در سال ۱۹۹۷ مجله بیلدر^{۱۸}، آماري از ۵۱۶ نفر که به تازگی خانه خریده بودند منتشر کرد که از این میان تنها کمتر از یک سوم (۳/۱) ترجیح می‌دادند، در حومه‌ها ساکن شوند و بیش از ۸۴ درصد علاقه مند بودند تا در مرکز شهر و نزدیک به مغازه‌ها، کافه‌ها و پارک‌های کوچک زندگی کنند (-Northeast Midwest Institute, 1999, p 9).

محلات، شهرها و در نهایت کل محدوده کلانشهرها شود. در این شرایط توسعه میان افزای شهری، زمین‌ها یا ساختمان‌های بسیار قدیمی و متروک را برای استفاده مجدد آماده، به توسعه سیمای شهر و محیط زندگی کمک کرده، فرصت خانه دار شدن افراد را از دید بخشیده و به جذب و حفظ ساکنان با سطح درآمدی مختلف یاری می‌رساند و به این ترتیب می‌تواند کیفیت زندگی را در محلات قدیمی افزایش دهد. توسعه میان افزای می‌تواند در ارتقای وضعیت کالبد محدود مور دنظر، ارتقای سرزندگی و عملکرد محلات موجود تاثیر گذار باشد. این توسعه همچنین به محافظت و نگهداری از مکان‌ها و محلات تاریخی شهر نیز کمک می‌کند.

بنابراین برنامه ریزی تغییر کاربری در مکان‌هایی که فاقد کارایی لازم هستند و یا به نوعی آلوده کننده تلقی می‌شوند و استفاده مجدد از آنها در فرایند توسعه شهر از راهبردهایی است که سیاست توسعه میان افزای پایدار شهری را مورد تاکید قرار می‌دهد، مناسب است. توسعه میان افزای شهرها از جمله سیاست‌های تئوری رشد هوشمند نیز تلقی می‌شود که از اهداف اصلی نهضت نوشهرگرایی است. مجموعه‌ی این الگوهای جدید مقابله با پراکندگی و عدم انسجام شهرها، حفظ هویت و ارتقای کیفیت زندگی در بافت‌های موجود محلات شهری را به همراه دارند. همچنین نکته اساسی این الگو (که در اواخر دهه نود میلادی مطرح شد) محور قرار دادن برنامه ریزی یکپارچه و ایجاد موقعیت‌های شغلی در مقیاس محلی است. بنابراین با توجه به مسایلی از جمله افزایش جمعیت، رشد ناموزون، افزایش آلودگی‌ها و مشکلات مربوط به حمل و نقل و ترافیک و مواردی از این دست که امروزه شهرهای بزرگ با آنها گریبانگیر

هستند، لزوم استفاده از تئوری‌های جدید که در مقابل این مسایلی راهگشا باشند، کاملاً ضروری به نظر می‌رسد.

مسئله مهم ترین و حساس ترین بخش در فرایند پیاده سازی توسعه میان افزای، بررسی و تعیین شاخص‌های انتخاب اراضی مناسب برای توسعه میان افزای می‌باشد. با توجه به آنچه پیرامون مولفه‌ها و ویژگی‌های این نوع توسعه و همچنین مزایا و موانع اجرای آن ذکر شد، قدمت یک شهر، هویت تاریخی، ساختار کالبدی (منطقه بندی و تراکم، نوع خاک، توپوگرافی، شیب دسترسی‌ها، میزان خطرپذیری زلزله و...)، موقعیت سیاسی، زیرساخت‌ها و خدمات شهری، وضعیت حمل و نقل شهری، وضعیت اقتصادی و اجتماعی شهر (جمعیت پذیری محله، آمار بیکاری، آمار بالای جرم و جنایت، میزان مشارکت مردم در توسعه محله و...) و دیگر پتانسیل‌های توسعه محلات شهری در این انتخاب تاثیر گذار بوده و مشخص خواهند کرد که توسعه فرضاً در منطقه تجاری مرکز شهر و یا در یک منطقه مسکونی اجرا شود؛ البته کنش بازار و نیازمندی‌های مورد اجرا در پروژه نیز، در این انتخاب تاثیر گذار خواهند بود.

به این ترتیب پیاده سازی توسعه میان افزای شهری در محلات درون شهری اغلب شهرهای ایران که با گسترش افقی، افزایش هزینه‌های خدمات رسانی و استفاده بیش از حد منابع و ظرفیت‌ها مواجه اند، با توجه به مجموعه عوامل و معیارهای موثر ذکر شده در اجرای این توسعه امکان پذیر و پربازده خواهد بود. به طوری که با استفاده از ظرفیت‌های موجود و ارتقای آنها علاوه بر پاسخگویی به نیازهای ساکنان فعلی از نظر دسترسی به خدمات شهری، می‌توان زیرساخت‌های لازم برای جمعیت آتی را نیز احراز کرد.

منابع:

فارسی

- ۱- رهنما، محمد رحیم؛ عباس زاده، غلامرضا؛ اصول، میانی و مدل‌های سنجش فرم کالبدی شهر، مشهد، انتشارات جهاد دانشگاهی مشهد، ۱۳۸۷.
- ۲- استانداردهای برنامه ریزی و طراحی شهری انجمن شهرسازی آمریکا، ترجمه گیتی اعتماد... [و دیگران]؛ جامعه مهندسان مشاور ایران، ۱۳۸۷.

لاتین

1. -Dian R. Suchman, *Developing Successful Infill Housing*, Urban Land Institute, 2008.
2. -East Northamptonshire Council Environmental Health, *Empty Property Strategy*, 2008.
3. -Florida Department of Community Affairs, *City of Dania Beach Urban Infill and Redevelopment Area Plan*, march 2003.
4. -Infill development plan for the Southern Nevada Regional Planning Coalition, *Infill Development Issues in the Las Vegas Valley*, 2001.
5. -Maryland Department of Planning, *Models and Guidelines for Infill Development, Managing Maryland's Growth*, October 2001.
6. -Municipal Research & Services Center of Washington, *Infill Development -Strategies for Shaping Livable Neighborhoods*, 1997.
7. -Northeast-Midwest Institute, *Congress for the New Urbanism, Strategies for Successful Infill Development*, 1999.

اینترنت

-Ligmann et al, *Sustainable Urban Land Use Allocation With Spatial Optimization*, 2005, <http://www.geocomputation.org/> [read on October 2009].

تصویر ۳: وجود اراضی خالی در نقاط جنوبی شهر تهران



ماخذ: شهرداری منطقه ۱۹ تهران