

تأثیر جغرافیای سیاسی و مدیریت شهری در رشد فیزیکی و هنر عمومی شهرها

رامین حاجی امیری^{۱*}، علیرضا پورشیخیان^۲

۱- دانشجوی دکتری جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد آستارا

۲- استادیار گروه جغرافیای طبیعی و عضو هیئت علمی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد آستارا

Rh.amiri@iau-astara.ac.ir

چکیده

شهرها نظام‌های اجتماعی- فضایی هستند که از ابعاد مختلف طبیعی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، و نهادی تشکیل شده‌اند. در این بین، بعد سیاسی و نهادی به دلیل داشتن قدرت و سازوکار کنترل دیگر ابعاد حیاتی شهر، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. به همین دلیل، مناسبات سیاسی و قدرت و تأثیر آن در توسعه فضایی شهر، همیشه مورد توجه جغرافیدانان بوده است. در همین راستا، مسایل شهری در قالب انگاره‌های حاکم بر جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک نیز مورد توجه قرار گرفته است. جغرافیای سیاسی با رویکرد غالباً درون شهری، نقش رویکردها و تصمیم‌گیری‌های سیاسی را در پیدایش و حل مشکلات شهری عمدتاً در قالب مدیریت سیاسی شهر بررسی می‌کند. جغرافیای سیاسی شهر پدیده‌های سیاسی- فضایی شهر را در کانون مطالعات خود قرار داده و نقش فرایندهای سیاسی اداره امور شهر را در هدایت، کنترل و شکل دهی فضا و سازمان فضایی شهر مورد توجه قرار می‌دهد. همچنین در ژئوپلیتیک، تأثیر و اثرات ناشی از تعاملات، ارتباطات و کارکردهای فراشهری از جنبه اثرگذاری بر جریان قدرت سیاسی مورد مطالعه قرار می‌گیرد. البته این امر به معنی کم توجهی به نقش تعیین کننده پدیده‌ها و عوامل درون شهری در قدرت سیاسی در سطوح ملی و شهری نیست. در ژئوپلیتیک، شهر به عنوان یک کانون قدرت با قابلیت اثرگذاری گسترده در سطوح مختلف سرزمینی، مورد توجه است. بازیگران سیاسی همواره در راستای کسب قدرت سیاسی به شهر نظر ویژه دارند. از این رو مدیران شهری به عنوان بخشی از بازیگران سیاسی شهر، بدون آشنایی و یا توجه کافی به جغرافیای سیاسی و عوامل ژئوپلیتیکی شهر نمی‌توانند موجبات توسعه و اداره مطلوب شهر را فراهم نمایند. هدف مقاله حاضر تبیین فلسفی^۰ مفهومی جغرافیای سیاسی شهر و فراهم نمودن چارچوب مناسبی برای مطالعه مدیریت شهر با قرار دادن هنر عمومی در مباحث جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک و نقش آن در توسعه مدیریت شهری است. از این رو در این مقاله شکل گیری فضاهای شهری تحت تأثیر ساختار و تصمیم‌گیری‌های سیاسی و عوامل مختلف طبیعی و انسانی درون و برون شهری در تولید قدرت سیاسی مورد توجه واقع شده است.

واژگان کلیدی: جغرافیا، جغرافیای سیاسی، مدیریت، رشد فیزیکی، شهر.

۱- مقدمه

دغدغه برنامه‌ریزان حمل و نقل طی قرن گذشته و حتی قرن حاضر این بوده که حمل و نقل مبتنی بر خودرو را گسترش دهند. این تعصب خودرو محور در مدل‌های پیش‌بینی تقاضای سفر، تأمین مالی حمل و نقل، مقررات منطقه‌بندی/تقسیم مجدد، دستورالعمل‌های طراحی خیابان، نگرش عمومی و افکار عمومی سیاستگذاران جای گرفته است و پیامد آن در بسیاری از شهرها، فرآیند مداوم عریض کردن و ساخت خیابان‌های جدید برای تسهیل عبور و مرور و کاهش ترافیک ناشی از افزایش مالکیت خودرو بوده است. آنچه که در این سیستم حمل و نقل خودرو محور نادیده گرفته شده، تأثیر قطعی این تفکر بر محله‌ها بوده است: خطرناک‌تر کردن آنها برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری. ساکنان محلی و مؤسسات تجاری محلی سابقاً برای مدتی با این مشکل کنار می‌آمدند ولی در نهایت اگر کسب و کارشان دچار رکود می‌شد، منطقه را ترک می‌کردند و انبوهی از ساختمان‌های خالی و مناطق مسکونی و تجاری که زمانی پر رونق بود را برای جای می‌گذاشتند.

ضرورت‌ها و اولویت‌های جوامع به مرور زمان تغییر می‌یابند و طراحی خیابان‌ها نیز از این قاعده مستثنی نیستند. طی دو دهه گذشته، مدافعان ایجاد فضاهای پیاده‌محور و دوستدار دوچرخه افزایش یافته‌اند. برنامه‌ریزان حمل و نقل که زمانی دغدغه اصلی‌شان عریض کردن خیابان‌ها، ساخت خیابان‌های جدید و یا ایجاد مسیرهای حمل و نقل عمومی مشخص بود، برای مقابله با هجوم بی‌رویه خودروها، ایجاد محله‌های پیاده محور را در دستور کار قرار دادند. متناسب‌سازی خیابان یا باریک‌سازی معابر، راه حلی بود که توسط برنامه‌ریزان برای طراحی خیابان‌هایی که متناسب با دیگر شیوه‌های مختلف حمل و نقل هستند مطرح گردید (مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد، ۱۳۹۳/۷/۱، ۳).

سکونتگاه غیررسمی یک منطقه مسکونی در محله‌ای از شهر است که اقشار ضعیف ساکن در آن که مالک زمین نیستند، زمین‌های خالی اعم از عمومی و خصوصی را به تصرف خود در می‌آورند. با وجود اینکه این سکونتگاه‌ها بطور غیرقانونی در زمین‌های خالی رشد می‌کنند و توسعه می‌یابند، سیاست‌های شهری راجع به توسعه این مناطق چندان فعال نیستند. حاشیه‌نشینان با کمک مهارت‌های ناقص ساختمان‌سازی خود، این سرپناه‌های ساده را در کمترین زمان برپا می‌کنند. شهرهایی مانند بمبئی، داکا، کاراکاس و همچنین بوگوتا، مکزیکوسیتی، قاهره، لاگوس، ژوهانسبورگ، برخی نمونه‌هایی هستند که در آنها رشد شتابان حاشیه‌نشینی و سکونتگاه‌های غیررسمی به بخش اعظمی از بافت شهری دست‌اندازی کرده است. علاوه بر این، پیش‌بینی شده است اگر در این خصوص اقدام جدی صورت نگیرد، طی ۳۰ سال آینده تعداد زاغه‌نشینان در جهان حدوداً به مرز دو میلیارد نفر خواهد رسید. رویکردهای ملی در قبال سکونتگاه‌های غیر رسمی بطور کلی از سیاست‌های منفی (مانند: تخلیه اجباری، بی‌اعتنایی، اسکان مجدد ناخواسته) به سمت سیاست‌های مثبت‌تر (مانند: خودیاری، بازسازی و بهبود در محل، توانمندسازی و سیاست‌های مبتنی بر حقوق) تغییر یافته‌اند. آلودگی هوا حادث‌تر از آن چیزی است که بسیاری از ما حتی تصورش را می‌کنیم. سازمان بهداشت جهانی، آلودگی هوا را مهم‌ترین خطر برای سلامت محیط‌زیست عنوان کرده است اما هنوز هم دغدغه بسیاری از ما این نیست. تصاویر رسانه‌ها از شهرهای صنعتی پر از دود و آلودگی مانند: گوانجگو در چین یا اهواز در ایران به گونه‌ای است که این شرایط بسیار نامطلوب را بر عکس جلوه می‌دهند؛ گویی که ساکنان این شهرها در معرض سمی بودن این آلاینده‌ها نیستند.

گسترش شهرنشینی و مسایل و مشکلات خاص زندگی شهری بیش از پیش ضرورت توجه همه جانبه به راهبردهای سودمند برای بهینه‌سازی زندگی ساکنان شهرها را لازم ساخته است. در میان عوامل تأثیرگذار در شهرها مانند: حمل و نقل شهری و امنیت و محیط‌زیست و برنامه‌ریزی شهری و غیره یک عامل تعیین‌کننده و بسیار مهم که تأثیر فزاینده و تعیین‌کننده‌ای بر دیگر عوامل دارد مدیریت شهری است. یکی از پدیده‌های مهمی که مدیریت شهری باید نسبت به آن پاسخگو باشد سکونتگاه‌های غیر رسمی است. شناخت این پدیده شهری و علل بوجودآورنده آن به عنوان یک مشکل شهری در راستای توسعه پایدار و آگاهی از پیامدهای این مسأله اعم از امنیت- فقر شهری- بهداشت- سلامت- آلودگی زیست‌محیطی و غیره چالشی است که مدیریت شهری با آن مواجه می‌باشد و ضرورت شناخت این معضلات و برنامه‌ریزی جهت رفع آنها از وظایف مدیران شهری است. سوالات به وجود آمده بدین قرارند که مدیریت زیست‌محیطی و سالم‌سازی محیط در بحث ساماندهی اسکان غیررسمی از چه جایگاهی برخوردارند؟ و سالم‌سازی محیط و بطور کلی مدیریت عرصه‌های زیست‌محیطی در سکونتگاه‌های غیر رسمی شامل چه مولفه‌هایی است و یا اصولاً چگونه باید باشد؟ با توجه به مطالب گفته شده مطالعه و شناخت سکونتگاه‌های غیررسمی و پیامدهای آن ضرورت انجام پژوهش و تحقیق را روشن می‌سازد. لذا براساس آنچه گفته شد و مسائل مدنظر پژوهشگر اهداف این پژوهش بدین قرار می‌باشند. دستیابی به دیدگاه تئوریک در رابطه با پدیده سکونتگاه‌های غیررسمی و مدیریت زیست‌محیطی و سالم‌سازی محیط در این مناطق شناخت یک پدیده اجتماعی- اقتصادی و کالبدی و مشکلات ناشی از آن و چالش‌های موجود از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری. تحقیق اقدامات انجام شده مدیریت شهری در این مناطق و بررسی آن با سند ملی زیست‌محیطی. بنابر سوالات به وجود آمده و اهداف پژوهش گمان می‌رود ساماندهی و مدیریت عرصه‌های زیست‌محیطی و سالم‌سازی محیط در سکونتگاه‌های غیر رسمی متضمن شکل‌گیری فعال و مدیریت یکپارچه در ساختار سازمانی ستادهای استانی و شهرستانی می‌باشد (حاجی امیری، ۱۳۹۲، ۲).

۲- روش شناسی تحقیق

هر محقق روش تحقیق خود را با توجه به ماهیت تحقیق و هدف با اهدافی که در نظر دارد انتخاب می‌کند. با توجه به توضیحات ذکر شده و موضوع پژوهش حاضر روش پژوهش توصیفی- تحلیلی و گردآوری اطلاعات بر مبنای مطالعه اسنادی و با استفاده از کتب، مقالات، نشریات، مجلات معتبر و مراجعه به سایت‌های مرتبط با موضوع تحقیق صورت گرفته است (حاجی امیری، ۱۳۹۳، ۳).

۳- بحث و بررسی

یکی از پربسامدترین آمارهای ارائه شده که فرآیند شهرنشینی کنونی را در به اصطلاح جهان در حال توسعه نشان می‌دهد، از این قرار است که هر ساله بنحو حیرت‌آوری ۴ میلیون نفر ساکن جدید به جمعیت شهرهای کوچک و بزرگ کشورهای فقیر اضافه می‌شود. این جمعیت انبوه سراسر جهان نتیجه فراوانی و گسترده‌گی مهاجرت‌ها از روستاها به شهرها به اضافه آهنگ بالای افزایش طبیعی جمعیت بشمار می‌آید. در مقابل در کشورهای پیشرفته‌تر تقریباً سالی ۷ میلیون ساکن شهری به جمعیت شهرهای کوچک و بزرگ اضافه می‌شود (حسامیان و همکاران، ۱۳۶۳: ۱۵).

درک مقیاس این فرآیند شهرنشینی برحسب تعداد خانه‌ها، مدارس، درمانگاه‌ها، تخت‌های بیمارستانی و مشاغل که طی دهه‌های آینده در کشورهای فقیر جهان ضرورت پیدا می‌کند، دشوار است. به بیانی ساده‌تر، در دوره‌ای زندگی می‌کنیم که می‌توان آنرا فقط با عنوان دورانی بی‌سابقه توصیف کرد: عصری که طی آن جهان دارای شتابان‌ترین آهنگ شهرنشینی است. سطح شهرنشینی یک منطقه از کشور یا هر قلمرو دیگری نسبت به کل جمعیتی است که در شهرهای کوچک و بزرگ زندگی می‌کنند.

بنابر محاسبات بین سالهای ۱۹۵۰ تا ۲۰۲۵، یعنی یک دوره ۷۵ ساله، تراز کلی شهرنشینی جهان از ۲۹ درصد به ۶۱ درصد افزایش خواهد یافت و سال ۲۰۰۰ را نقطه میانی این دوره مشخص کرده‌اند که در آن نیمی از جمعیت جهان شهرنشین شده است. بین سالهای ۱۹۶۵ و ۱۹۷۰ جمعیت شهری جهان ۱۶/۸ درصد رشد نمود و از سال ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۰ نیز این جمعیت ۱۶/۹ درصد افزایش یافت. اگر همین آهنگ افزایش از ۱۹۸۰ به بعد نیز ادامه می‌یافت. جهان تا سال ۲۰۳۱ (یعنی یک دوره حدود ۵۰ ساله) باید بطور کامل شهری شود. ما در سالهای ابتدائی قرن بیست و یکم نیز با این فرآیند شهری وسیع، در مواجهه خواهیم بود. این اطلاعات آماری مختصر نشان می‌دهد که شهرنشینی و رشد شهری در کشورهای در حال توسعه، نسبت به کشورهای توسعه یافته که این رشد را در اوج انقلاب صنعتی از سرگذرانده‌اند با شتاب بیشتری در حال وقوع است (اگرپور، ۱۳۸۲: ۱۷).

با توجه به اینکه در کشورهای سرمایه‌داری، مدت زمان استفاده از اوقات فراغت از کار و بعد مسافت طی شده بوسیله افراد، متناسب با امکانات ملی آنان است. بنابراین، انسانها از این بابت در سه گروه طبقه‌بندی می‌شوند: برای انسانهای کم درآمد، اصولاً زمان استفاده از طبیعت و فضا محدود است و جز برای یکی دو روز ایام آخر هفته و یا چند هفته در سال نمی‌توانند در سفر باشند و استراحت نمایند و فقط بعضی از مشاغل مانند معلمان بطور استثنایی در سال دو تا سه ماه تعطیلی دارند. محدودیت زمانی از یکسو و ضعف امکانات اقتصادی از سوی دیگر بیانگر این است که این گروه‌های جمعیتی نمی‌توانند در فواصل دورتر از محل کار و سکونت، تعطیلات خود را بگذرانند. با توجه به محدودیت فوق، چاره‌ای نیست جز اینکه برای این گروه از جامعه شهری، فضا و طبیعت را در شعاع ۱۰۰ تا ۱۵۰۰ کیلومتری شهرها آماده بهره‌برداری نمود و با ایجاد راه‌های ارتباطی بین شهر و فضاهای جاذب استراحتگاهی و تدارک وسایل حمل و نقل عمومی برای اینگونه افراد، تدابیر لازم را اتخاذ کرد (نکوئی صدی، ۱۳۸۴: ۸۳).

۳-۱- فضای جغرافیایی

می‌توان گفت فضای برنامه‌ریزی یا برنامه‌ریزی فضایی و فضای جغرافیای دو روی سکه هستند ولی اول باید فضای جغرافیایی را شناخت و بعد برای فضا برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی کرد. فضای جغرافیایی شامل طبیعت و منابعی است که می‌تواند بطور مستقیم و غیر مستقیم با نیازهای انسانی برخورد کند و چهره جدیدی از سطح زمین را بسازد (شکوئی، ۲۵، ۱۳۹۰). فضای جغرافیایی، یک تولید اجتماعی-اقتصادی است و بازتابی از عملکرد نظام‌های سیاسی و اقتصادی زمان خود می‌باشد. فضای جغرافیایی محدودهای برای فرهنگ خاص می‌باشد، یعنی انسان‌های تحت فرهنگ مشخص با اعمال و تجربیات خود این فضا را ایجاد کرده‌اند.

۳-۲- جایگاه محیط‌زیست در برنامه‌ریزی شهری

امروزه مشکل شهرنشینی و معضلات و آلودگی‌های حاصل از این امر یک مسئله جهانی است و روند شهرنشینی در جهان روز به روز در حال افزایش است در صورت تداوم روند کنونی در آغاز سده آینده بیش از نیمی از جمعیت جهان در محیط‌های شهری زندگی خواهند کرد. روند شهرنشینی در کشورهای جهان سوم در مقایسه با کشورهای صنعتی دارای شتاب و رشد بیشتری است. با پذیرش این واقعیت باید راه حل را نه در نفی شهرنشینی بلکه در پاسخ به چگونگی برنامه‌ریزی توسعه و بهسازی شهرهای کنونی و آینده جستجو کرد. وضعیت شهرهای کنونی نشانگر عدم توجه کافی به جنبه‌های زیست‌محیطی در برنامه‌ریزی شهری است (حاجی امیری، ۱۳۹۲، ۶).

۳-۳- شناخت آثار پروژه شهرسازی بر محیط

استقرار هر نوع کاربری در محیط همواره سلسله واکنشهای محیطی را در پی دارد که الزاماً همیشه هم منفی نیستند. شهرسازی مجموعه‌ای بسیار پیچیده از انواع کاربریهاست و در شمار یکی از وسیعترین و عمیقترین دخالتهای انسان در محیطزیست به حساب می‌آید. پیش‌بینی بموقع آثار پروژه بر محیط تنها روشی است که امکان دستیابی به روشهای کنترل آثار منفی محیطی را میسر می‌کند. در ارزیابی زیست‌محیطی باید هر نوع کاربری را که به طور بالقوه می‌تواند آلاینده محیط به شمار آید آلوده‌کننده فرض کرد و نقشه آنها باید تهیه گردد. تعارضهای زیست‌محیطی موجود در برنامه‌ریزی را علی‌الاصول باید با استفاده از استانداردهای حفاظت محیط‌زیست شناسایی کرد. ارزیابی زیست‌محیطی هر پروژه شهرسازی را می‌توان از دو جهت مورد نظر قرار داد:

۱- ارزیابی زیست محیطی فضای درونی شهر

۲- ارزیابی زیست‌محیطی آثار ناشی از استقرار (حاجی امیری، ۱۳۹۲، ۷).

۳-۴- چهار نگرش نسبت به هنر عمومی

۳-۴-۱- نگرش اول: عنصر اصلی در فضا سازی و طراحی شهری

هنر عمومی چگونه می‌تواند فضا سازی و طراحی شهری را متأثر کند؟

هنر عمومی می‌تواند از لحاظ بصری یک محیط شهری دلپذیر و خوشایند را بوجود آورد: هنر عمومی اثر عمیقی بر منش بصری اجتماع می‌گذارد. این هنر می‌تواند موازنه توسعه شهری همگون یا برنامه‌ریزی‌های نوگرا و تحلیل رفتن حس مکانی را تعادل بخشد. هنر عمومی می‌تواند با بهسازی عناصر طراحی معمولی و مکان‌ها، "حس مکان" را خلق نماید: هنرهای عمومی، کاری بیش از زیباسازی صرف فضاهای عمومی و زیرساخت‌ها انجام می‌دهند. این نوع هنر، مکان‌ها را متمایز و به یاد ماندنی می‌سازد و بنابراین با خلق آثار هنری که در هر مکان منحصر بفردند، دلبستگی افراد را به چشم‌اندازهای شهری قوت می‌بخشد. هنر عمومی می‌تواند حس یک مکان را در سطح بالاتری خلق کند، در سطحی که هویت کلی اجتماع بتواند با تصاویر بصری قدرتمند مانند یک اثر هنری متمایز، ثابت نگهداشته شود.

هنر عمومی می‌تواند با کشف لایه‌های پنهان معانی، "حس مکان" را ایجاد نماید: هنر عمومی می‌تواند آگاهی از سنت و هویت منحصر به فرد نسبت به یک مکان را بالا ببرد. این هنر می‌تواند جایگزین کیفیتی گردد که از یک مکان محو گشته یا نادیده انگاشته شده است. این هنر می‌تواند ارزش مکان و زمان را در فرهنگی که به اشتراک می‌گذاریم نشان دهد.

هنر عمومی می‌تواند به جهت‌یابی کمک کند - کمک به افراد برای درک گرایش‌شان نسبت به مناظر شهری: سالیان بسیاری، طراحان شهری و طراحان گرافیک محیطی بر این باور بودند که ویژگی‌های خاص بصری مثل زیباسازی‌های معماری، کارهای هنری و چشم‌اندازهای بیاد ماندنی می‌توانند درک مردم از نمایه یک شهر و توانایی آنها در پیدا کردن مسیرشان را تقویت کنند (مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد، ۱۳۹۳/۷/۱، ۶).

هنر عمومی می‌تواند از انگیزه‌های جوامع برای بالا بردن کیفیت شهری حمایت کند: یکی از اهداف هنر عمومی بالا بردن توقعات طراحان، برنامه‌ریزان و جوامع برای طراحی شهری عالی و بی‌نقص در فضاهای عمومی، پارک‌ها، مناظر خیابانی و دیگر چشم‌اندازهای شهری می‌باشد. هنر عمومی همواره پلی را بین کار معماران، طراحان منظر، طراحان شهری، برنامه‌ریزان و دیگر افراد حرفه‌ای که قلمرو عمومی را شکل می‌دهند بوجود می‌آورد.

۳-۴-۲- نگرش دوم: تقویت هم‌پیوندی اجتماعی

هنر عمومی می‌تواند وابستگی‌های اجتماعی و ارتباطات جوامع را تقویت کند. گاهی این منافع از فرآیند سفارش و طراحی یک کار هنری به اعضای جامعه و مشارکت آنان بدست می‌آید. در بعضی موارد این منافع از عنوان پروژه و یا رویکرد هنرمند نسبت به آن حاصل می‌شود؛ بخصوص زمانی که بیانی شیوا و رسا داشته باشد.

هنر عمومی با بیان سرگذشت‌هایی که اتحاد یک مکان را موجب می‌شوند از هم‌پیوندی جامعه حفظ می‌کند: پروژه‌های هنر عمومی در جستجوی بیان و ارتباط با چهار ارزش اساسی شناخته شده رشد و توسعه جامعه یعنی تاریخ مشترک، هویت، نیازها و آرمان‌ها می‌باشند.

هنر عمومی با ایجاد بستری برای گفتگوی مدنی هم‌پیوندی اجتماعی را ترویج می‌کند: هنر عمومی می‌تواند در توسعه شبکه‌های عینی و ارتباطات درون فردی فعال باشد و توسعه و انسجام اجتماعی را ارتقاء بخشد. دغدغه هنر عمومی، هنر سفارشی است که با مفهوم مکانی که در آن واقع گردیده است مرتبط می‌باشد. پروژه‌هایی موفق انگاشته می‌شوند که در آن هنرمند بتواند بینشی را نه تنها نسبت به بافت طراحی شهری یک مکان نشان دهد بلکه بتواند تاریخچه‌ای از مکان و اهداف، آرمان‌ها و بینش و نگرش مردمانی که در آنجا زندگی و کار کرده‌اند را نیز به تصویر بکشد.

هنر عمومی با بیان دیدگاه‌های جوامع به حاشیه رانده شده باعث می‌شود تا آنها بیشتر دیده شوند: هنری که دیدگاه‌هایی را برای گنجاندن در مباحث عمومی مطرح می‌کند می‌تواند از فضای فرهنگی، اجتماعی و سیاسی سرزنده که برای مباحث مهم مدنی ضروری است حمایت کند.

در پاره‌ای از اوقات بیان نظرانی که در فرآیندهای مدنی عموماً شنیده نمی‌شوند چالش برانگیز است؛ دیدگاه‌هایی که به دلایلی توانمند نیستند و محتمل تغییرات قریب الوقوع سنگینی هستند. این موارد مستلزم اقدامات خاصی برای دستیابی و مشارکت افراد می‌باشد، اما این تمام آن کاری نیست که بسیاری از هنرمندان دوست دارند انجام دهند.

۳-۴-۳- نگرش سوم: منافع اقتصادی هنر عمومی

طی سالیان اخیر، نگرش دیگری نسبت به ارزش هنر و برنامه‌های فرهنگی پدیدار گشته است. اثر اقتصادی هنر و یا در معنای وسیع‌تر، اقتصاد خلاق چیست؟

این سؤال به دلایل متعددی مطرح شده است. نهادهای عمومی ارزش هزینه‌هایی که بخشی از خدمات اصلی آنها نیستند را به دقت مورد بررسی قرار می‌دهند. سرمایه‌گذاران بشر دوست به دنبال نوآوری و همچنین مشتاق مستندسازی تأثیر برنامه‌هایی هستند که تحت حمایت‌شان قرار دارد. سیاست‌گذاران تلاش می‌کنند تا نقشی که هنر، فرهنگ و فعالیت خلاقانه در توسعه وسیع اقتصادی و پویایی شهرها ایفا می‌کند را درک نمایند و سازمان‌های هنری به دنبال فرصتی هستند تا از این طریق بتوانند مخاطبان و مبنای سرمایه‌گذاری‌شان را همراستا با مأموریت‌های جدید توسعه بخشند.

مباحث اقتصادی برای هنر را می‌توان در سه مقوله گنجانند:

هنر عمومی می‌تواند حوزه‌هایی که ترافیک انسانی ایجاد می‌کند و منجر به هزینه و عوارض مالیاتی می‌شود را فعال کند؛

هنر عمومی می‌تواند به رشد و توسعه ارزش پروژه‌ها یا بخش‌های خاص کمک کند؛

هنر عمومی شکلی از بیان خلاقانه است که می‌تواند از کلیت اقتصاد خلاقانه حمایت کند.

هنر عمومی فضاهای شهری را پویا می‌سازد: نصب هنر عمومی، بویژه پروژه‌های موقتی و رویداد محور، می‌تواند ترافیک انسانی قابل توجهی را موجب گردد و همین‌طور هزینه‌های بازدیدکننده و درآمدهای تجاری را افزایش دهد.

هنر عمومی می‌تواند نواحی شهری و توسعه پروژه‌ها را جذاب، پویا و موفق جلوه دهد: اینکه هنر و برنامه‌ریزی فرهنگی از جمله هنر عمومی، امروزه کلید اساسی برای موفقیت مکان‌های شهری به شمار می‌رود جای هیچ‌گونه شک و سئوالی باقی نمی‌گذارد. برای مثال، امروزه مد سازمان‌ها این است که فضاهای عمومی اصلی را برای ارائه ابتکارات هنر عمومی خودشان مدیریت کنند. نهادهای مهم توسعه اجتماعی در بسیاری از محله‌ها بر این باورند که سرمایه‌گذاری آنها در برنامه‌ریزی فرهنگی و پروژه‌های هنری، بازدیدکنندگان، تجار و ساکنین این مناطق را جذب خواهد کرد. حتی توسعه دهندگان به رابطه بین هنر، فرهنگ و موفقیت فردی‌شان پی برده‌اند. آنها به این نتیجه رسیده‌اند که پروژه‌های هنری نقش ارزشمندی در بازاریابی املاک‌شان دارد.

یک اقتصاد خلاق باید محیطی را ترویج نماید که در آن فعالیت‌های خلاقانه تشویق گردد: این استدلال درباره ارتباط بین هنر و توسعه اقتصادی بسیار ساده است: سعی کنید این تصور را بوجود آورید که خلاقیت و نوآوری در جامعه شما آزاد است. در این صورت قادر خواهید بود افراد خلاق و کارآفرین را جذب نموده که نتیجه آن فعالیت‌های اقتصادی پر رونق و شکوفا خواهد بود (مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد، ۱۳۹۳/۷/۸).

۳-۴-۴- نگرش چهارم: هنر عمومی راهی بسوی کمال فردی

مشارکت در پروژه‌های هنری، شرکت افراد در ابعاد وسیع‌تر زندگی اجتماعی مناطق شهری را ممکن می‌سازد. بیشتر منافع هنر عمومی که پیش از این در مورد آن بحث گردید را می‌توان منافع ابزاری یا شیوه‌هایی قلمداد کرد که در آن هنر عمومی به ترویج

طرح‌های گسترده زیست‌محیطی و اهداف اجتماعی، اقتصادی کمک می‌کند. اما برخی از حامیان هنر بر این باورند که یک مجموعه منافع ذاتی دیگری نیز دارد که از این موضوع اساسی نشأت می‌گیرد که زندگی فردی مردم و توانایی آنها برای مشارکت در جوامع می‌تواند از طریق درگیری‌شان با هنر عمومی به غنا و کمال برسد.

پیشنهاد اولیه در این دیدگاه این است که مردم به دلایل شخصی، احساسی و غریزی به سمت هنر گرایش دارند: هنر به انسان معنا و نوع متمایزی از انگیزه‌های احساسی و لذت‌جویانه می‌بخشد. علیرغم این واقعیت که منافع ذاتی عمدتاً شخصی هستند، با وجود این به پیامدهای اجتماعی قدرتمندی گرایش دارند. آنها نه تنها موجب غنای فردی می‌شوند بلکه توسعه توانایی‌های فردی و همبستگی اجتماعی که برای قلمرو عمومی منفعت دارند را موجب می‌گردند.

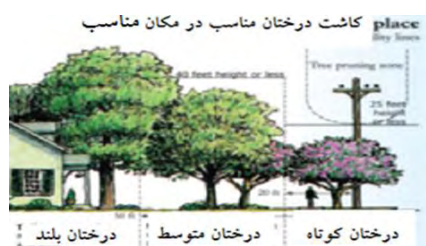
هنر عمومی شانس پیش روی مردم قرار می‌دهد تا به واسطه آن هنر را در زندگی شخصی‌شان تجربه کنند: هنر عمومی مخاطبانی بیرون از گالری موزه‌ها و تئاترها بدست می‌آورد و به زیبایی زندگی هر روزه می‌افزاید. هنر عمومی برای همه افراد است و این هنر بصورت رایگان عرضه می‌شود. بسیاری از مردم از موزه‌ها بازدید نمی‌کنند و به تئاتر نمی‌روند، اما هر کسی می‌تواند هنر عمومی را تجربه کند.

هنر عمومی شیوه‌های نوینی را برای نگرستن به جهان به افراد ارائه می‌کند که می‌تواند رشد فردی، همدلی و ارتباطات قوی‌تر اجتماعی را به همراه داشته باشد: مردم می‌توانند از طریق مواجهه‌شان با هنر عمومی به عنوان افراد، اعضای یک جامعه و شهروندان رشد کنند. این امر از طریق تجربه کردن مستقیم هنر و نیز مذاکراتی که هنر عمومی موجب آن می‌شود، مذاکراتی که به شبکه‌ها و ارتباطات گسترده‌تر اجتماعی کمک می‌کند میسر می‌گردد.

هنر عمومی می‌تواند فضاهای دلپذیر و خوشایند را برای کار و زندگی فراهم آورد (مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد، ۱۳۹۳/۱۰/۱).

۳-۵- اصلاح ضوابط درختان شهری

در بسیاری از شهرها با وجود عواقب احتمالی، هیچ قانون بازدارنده‌ای برای صاحب یک ملک خصوصی به منظور جلوگیری از کاشت یک درخت دقیقاً در زیر خطوط برق وجود ندارد. همچنین تقریباً هیچ قانونی وجود ندارد که به یک شهر و یا سازمان اجازه دهد در صورت بروز مشکل با هزینه ارزان اقدام به جابجایی درختان تازه کاشته شده نمایند. آنها به طور معمول باید صبر کنند تا زمانی که درخت در معرض خطر قریب‌الوقوع قرار گیرد، اما تا آن موقع هزینه جابجایی آن گران خواهد شد. با این حال، بسیاری از شهرها دستورالعمل‌هایی را برای درختان مزاحم وضع کرده‌اند و در صورت لزوم این گونه درختان را با هزینه مالک هرس و یا جابجا می‌نمایند. شهر فلاور در ایالت کالیفرنیا در مورد درختان مزاحم قانونی وضع کرده دارد که به موجب آن هر درخت یا درختچه در حال رشد در یک نوار پارکینگ عمومی، فضای عمومی و یا در املاک خصوصی و یا هر درخت یا درختچه‌ای که احتمال دارد امنیت یا کارایی یک خیابان عمومی، مجرای فاضلاب یا پیاده‌رو و یا بهره‌برداری کامل و امن از کابل‌های تأسیسات زیربنایی شهری را به خطر اندازد، بدینوسیله یک مزاحمت عمومی محسوب می‌شود و لذا شهرداری اجازه دارد چنین درختانی را جابجا و یا هرس کند و هزینه‌های آن را از صاحب ملک دریافت نماید. مزیت اجرای این ضابطه، این است که هزینه‌های مقابله با یک درخت مشکل‌ساز که در اثر بی‌توجهی صاحب ملک ایجاد شده به عهده فرد است و در نتیجه صاحب ملک به احتمال زیاد از کاشت چنین درختانی در آینده اجتناب خواهد کرد. بنابراین شهرداری‌ها باید قوانینی وضع کنند که به موجب آن حفظ یا کاشت درختان خطر آفرین و بر خورد آنها با کابل‌های برق را غیرقانونی اعلام کند. از آنجا که خطوط برق احتمالاً در مالکیت خصوصی شرکت‌های برق قرار دارند، این قانون باید به شهرداری اجازه دهد تا درختانی که به سمت کابل‌های برق در حال رشد هستند را جابجا نمایند (مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد، ۱۳۹۳/۱۰/۱).



شکل ۱- کاشت درختان مناسب در مکان مناسب

۳-۵-۱- همکاری بین سازمان‌ها و حکومت‌های محلی

در حال حاضر حداقل همکاری مستقیم بین برنامه‌های مدیریت پوشش گیاهی، تأسیسات زیربنایی و حکومت‌های محلی وجود دارد، هر چند این تلاش‌ها در حال افزایش است اما همکاری مستقیم شهرداری با سازمان‌ها به طور معمول تنها زمانی که مشکلی بوجود می‌آید صورت می‌پذیرد. این همکاری حداقل، ناکارآمدی قابل توجهی را بوجود می‌آورد. برخی شهرها برنامه‌هایی برای هماهنگی با شرکت‌های برق ارائه داده‌اند که بسیار موفق بوده و می‌تواند به عنوان الگو مورد استفاده قرار گیرد (حاجی‌امیری، ۱۳۹۲، ۹).

۳-۵-۲- صورت برداری از درختان و زیرساخت‌های شهری

صورت برداری از درختان و زیرساخت‌ها در مناطق شهری می‌تواند به طرق مختلفی به حل مشکل برخورد بین درختان و خطوط برق کمک کند. اولاً، از طریق ارزیابی دامنه مشکل؛ برای مثال، مسئولان شهری به منظور اطمینان از اینکه کابل‌های برق نمایان هستند، باید هر ساله مایل به مایل خطوط برق را ارزیابی کنند. همچنین بطور مداوم مسیر رشد درختان تازه کاشته شده را در آینده در نظر بگیرند. ثانیاً، کمی‌سازی دقیق‌تر ارزش خدمات اکوسیستم جنگل‌های شهری به حکومت‌های محلی و شرکت‌های برق کمک خواهد کرد تا به تحلیل هزینه فایده تصمیم‌هایی مانند زمان و مکان انتقال خطوط برق به زیرزمین بپردازند. ثالثاً، تهیه فهرستی از موجودی جنگل‌های شهری اغلب یک پیش‌نیاز ضروری برای یک برنامه کاشت درخت و یا جایگزینی درختان مشکل‌دار موجود با درختان کوچک‌تر می‌باشد. فقدان چنین داده‌هایی در گذشته باعث شده تا هنگام شناسایی محل‌های کاشت بالقوه به تمام عوامل درختکاری توجه نشود. صورت برداری از جنگل شهری را می‌توان با استفاده از نظرسنجی و سنجش از راه دور انجام داد.

۳-۵-۳- جایگزینی درخت و یا کاشت گونه‌های خاص توسط سازمان‌ها و حکومت محلی

در جایی که خطوط برق اول نصب شده باشند، یک راه حل برای مشکل برخورد درختان بلند با خطوط برق، حذف درختان و جایگزین کردن آنها با گونه‌های کوچک‌تر و یا کاشت انحصاری درختان کوچک در زیر خطوط برق است. شهرها باید اغلب از گونه‌های کشت شده درختانی که الگوهای رشد قابل پیش‌بینی دارند استفاده کنند. همچنین شهرداری‌ها می‌توانند با رضایت مالکان خصوصی اقدام به کاشت این گونه درختان در ملک آنها نمایند. جایگزینی درخت و برنامه‌ریزی برای کاشت گونه‌های خاص می‌تواند راهی برای کاهش برخورد بین کابل‌های برق و درختان و همزمان رشد جنگل شهری باشد.

۳-۵-۴- برنامه‌ریزی برای مکان‌یابی خطوط برق در اطراف جنگل‌های شهری

نصب زیرزمینی تعداد بیشتری از کابل‌های برق اغلب به عنوان یک راه حل برای جلوگیری از برخورد درختان با خطوط برق در نظر گرفته می‌شود. بدیهی است که با وجود اجرای این طرح در برخی از مناطق، اشکالاتی نیز وجود دارد. خطوط برق زیرزمینی در هر مایل میلیون‌ها دلار هزینه دارند و هنگام قطع برق ممکن است راه‌اندازی مجدد برق با تأخیر باشد. حتی در صورتی که خطوط برق زیرزمینی نباشد، بهترین شیوه‌های مدیریتی توصیه می‌کنند که برنامه‌ریزی موقعیت جدید خطوط انتقال برق باید شکل جنگل‌های شهری را مورد توجه قرار دهد. این حتی می‌تواند شامل ایده‌های خلاق مانند خطوط برق به صورت متقاطع در امتداد خیابان‌ها برای به حداقل رساندن برخورد با درختان باشد.

۳-۶- ویژگی‌های یک شهر سالم

۳-۶-۱- حمل‌ونقل عمومی ثابت (ترجیحاً از نوع ریلی که در سطح و زیر زمین در حرکت باشد)

حمل‌ونقل ثابت ریلی در کلان‌شهرهای امروزی به یاری توسعه آمده و از شلوغی خیابان‌ها جلوگیری می‌کند. با توسعه حمل‌ونقل ثابت ریلی، پیاده‌روی آسان‌تر می‌شود؛ زیرا مایحتاج ضروری شهروندان در فاصله نزدیک به یکدیگر قرار می‌گیرد. برای مثال، نیویورک شهری با ویژگی‌های پیاده‌روی است که حول محور حمل‌ونقل ثابت رشد داشته است. عبور و مرور بدون خودرو در یک شهر پیاده‌گرا که بر پایه حمل‌ونقل ثابت شکل گرفته بسیار راحت است. بر این اساس، افراد بیشتری در پیاده‌روها خواهند بود و مشاغل از این انبوه جمعیت سود خواهند برد بدون اینکه نیاز به پارکینگ باشد. حمل‌ونقل ثابت می‌تواند به شکل قطار شهری، واگن زیرزمینی یا اتوبوس برقی باشد.

۳-۶-۲- محله‌هایی با کاربری و درآمد مختلط

محله‌های دارای کاربری مختلط، بسیاری از معضلات شهری را حل می‌کنند. با ترکیب کارکردهای تجاری، مسکونی و عمرانی در یک محله، وابستگی به حمل‌ونقل مبتنی بر خودرو کاهش می‌یابد؛ زیرا امکانات مقصد همواره و بطور کامل در دسترس خواهند بود. در این صورت می‌توان با پیاده‌روی به فروشگاه، کتابخانه، رستوران، مدرسه یا دانشگاه، مراکز اداری و یا هر جای دیگری دسترسی داشت. این بدان معنی است که بدون کاهش فضاهای زندگی، توسعه فشرده‌تر، ممکن خواهد شد. با این کار از فضای اختصاص یافته به خودروها و سرعت خیابان‌ها کاسته می‌شود؛ بازخورد دیگر این است از آنجا که مالیات بر خیابان‌ها و پارکینگ‌ها وضع نمی‌شود، در عوض خانه‌ها و مشاغل مالیات بیشتری پرداخت می‌کنند، در نتیجه حجم مالیات افزایش یافته و تسهیلات و برنامه‌های اجتماعی بیشتری در اختیار خواهیم داشت؛ همچنین، عبور و مرور تعداد بیشتری از افراد، موجب تقویت حس اجتماعی، کاهش فرصت جرم و جنایت، تعامل بیشتر بین شهروندان، افزایش شمار استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل عمومی و کارآیی بیشتر آن می‌شود. محله‌های با درآمد مختلط نه تنها انواع متنوعی از مسکن را ارائه می‌دهند بلکه انسجام اجتماعی را نیز افزایش می‌دهند. افرادی با دیدگاه‌های مختلف دور هم گرد می‌آیند و با یکدیگر ملاقات می‌کنند.

۳-۶-۳- ساختمان‌هایی با قدمت، وضعیت و اندازه متفاوت

طی نیم قرن اخیر، طراحان و مسئولان شهری با تخریب ساختمان‌های قدیمی و ساخت و سازهای جدید به سوی بازسازی و بهینه‌سازی فضاها حرکت کرده‌اند. ترکیب ساختمان‌های قدیمی و جدید علاوه بر اینکه جلوه مطلوبی به خیابان‌ها می‌بخشد واحدهای مسکونی با اندازه، شرایط و قیمت‌های متفاوتی را بوجود می‌آورد که منجر به ایجاد محله‌هایی با اقتصاد مختلط شده و مکان ایده‌آلی نیز برای زندگی کسبه فراهم می‌آورد (مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد، ۱/۵/۱۳۹۴، ۶).

۳-۶-۴- فضاهای مسکونی در همه جا، بخصوص نزدیک به مرکز شهر

طراحی بسیاری از شهرهایی که پس از جنگ جهانی دوم توسعه یافتند به گونه‌ای است که برخی مناطق آن برای زندگی، برخی برای خرید و برخی دیگر برای کار در نظر گرفته شده است. این مسئله باعث می‌شود افراد در ساعات مختلف روز از مکانی به مکان دیگر جابجا شوند. در طول روز مرکز شهر به مکانی برای کار و پس از کار روزمره یا ایام تعطیل به محلی برای خرید تبدیل خواهد شد. شب هنگام نیز افراد به خانه‌هایشان خواهند رفت. در نتیجه، خیابان‌ها در ساعاتی از شبانه‌روز خالی از جمعیت و در ساعاتی دیگر بیش از حد شلوغ خواهد بود. اگر محیط زندگی افراد در کل شهر تقسیم شود، بسیاری از افراد محل کارشان را نزدیک به محل زندگی انتخاب خواهند کرد. مغازه‌ها در جایی واقع خواهند شد که افراد در آنجا زندگی کنند. در مقایسه با بسیاری از شهرها که خیابان‌های مرکز شهر پس از روز کاری خالی می‌شوند در این حالت خیابان‌ها تا شب پویا خواهند ماند. مراکز شهری زنده، مراکزی نیستند که فقط با ساختمان‌های اداری و محدوده‌های خرید پر شده باشند، بلکه واحدهای آپارتمانی، ساختمان‌های مسکونی و دیگر محل‌های زندگی را در خود جای داده‌اند.

۳-۶-۵- میدان‌های عمومی بزرگ و کوچک در تمام تقاطع‌های مهم

در اکثر شهرها، خودرو تمام فضاهای عمومی را به خود اختصاص داده است. وسایل نقلیه بعضاً مکان‌های خاطره‌انگیز شهر را از ساکنان آن گرفته و به جای آن مسیرهایی برای اتاقک‌های فلزی مستحکم فراهم آورده است. ما به مکان‌هایی نیاز داریم که بتوانیم در کنار یکدیگر باشیم، با هم صحبت کنیم؛ به مکان‌هایی نیاز داریم که در آنها زنده بمانیم و از زندگی و حس اجتماعی مشترک لذت ببریم؛ حسی که در آن همه با هم باشیم، به یکدیگر کمک کنیم، طعم زندگی را با هم بچشیم و شهر را با هم بسازیم. ما به مکان‌هایی نیاز داریم که خود را صاحب واقعی آن بدانیم. مکان عمومی مختص ماست نه متعلق به یک صاحب‌خانه یا یک شرکت مدیریتی.

۳-۶-۶- استقبال از مهاجران متخصص و انتقال مهارت‌های افراد بومی

بهترین شهرها، آنهایی هستند که افراد دارای علایق و زمینه‌های کاری مختلف را از مکان‌های دور به خود جلب می‌کنند. به همان میزان که جذب افراد مختلف از مکان‌های دور برای یک شهر اهمیت دارد، فرستادن آنها به مکان‌های دیگر نیز مهم است.

شهرها، بویژه شهرهای صنعتی، نه تنها از نبود جمعیت بلکه از فقدان ساکنانی که آنجا را ترک می‌کنند نیز متضرر می‌شوند. ورود و خروج افراد مختلف به یک شهر سبب رونق و شکوفایی و نیز رشد اقتصادی آن می‌شود.

۳-۶-۷- درختان خیابانی و باغ‌بام‌ها برای نشاط و شادابی، تلطیف هوا و کاهش سیستم‌های تهویه مطبوع

درختان و باغ‌ها موجب صرفه‌جویی در پول و انرژی، نشاط و شادابی انسان‌ها و فراهم آوردن فضای زندگی برای پرندگان و حیوانات می‌شوند. باغ‌بام‌ها نسبت به پوشش فایبرگلاس عایق بهتری هستند و در این باغ‌ها، در فصل تابستان درختان با تولید سایه و در زمستان طبق انتظار با ریزش برگ‌هایشان باعث می‌شوند تا نور خورشید خانه‌ها و ادارات را گرم نگه دارد. در واقع درختان با تغییرات فصلی، به تعادل دمای محیط کمک می‌کنند.

۳-۶-۸- اتصال قطار شهری یا قطار سریع‌السیر به فرودگاه، انبار کالا و راه‌آهن مسافری در شهر

راه‌اندازی سیستم‌های مختلف حمل‌ونقل به شیوه‌ای که با یکدیگر هماهنگ باشند، یک چالش اساسی در قرن ۲۱ به شمار می‌رود. می‌توان مراکز خرید، پارکینگ‌ها و امکانات هتل در فرودگاه‌ها را حذف نمود. در آینده، مردم قادر خواهند بود سفرشان را از درب خانه شروع کنند و در مقصد به پایان برسانند، بدون کنترل و بازبینی مجدد چمدان‌هایشان. برای تحقق این امر، لازم است شهرها اتصال مستقیم میان خطوط آهن با فرودگاه و از این مکان‌ها به مرکز شهر برقرار نمایند. این کار به مسافران امکان می‌دهد تا خودرو شخصی را در خانه گذاشته، یا بدون استفاده از خودرو به فرودگاه یا راه‌آهن برسند. همچنین این اطمینان را می‌دهد که بدون پرداخت هزینه تاکسی یا اجاره خودرو به مقصد برسند.

۳-۶-۹- واقع شدن مزارع در نزدیکی یا محدوده شهر

کشاورزی محلی، به معنی صرفه‌جویی در سوخت و احداث زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کمتر است. زمان انتقال کم‌تر به این معنی است که محصول روی شاخه رسیده‌تر شده و بنابراین دارای طعم بهتر و مقوی‌تری خواهد بود. تقسیم مزرعه‌ها به فضاهای کوچک‌تر در شهر موجب رقابت بین تولیدکنندگان برای تولید و ارائه محصولات متنوع‌تر، با کیفیت‌تر و با قیمت کمتر خواهد بود. تجاری‌سازی کشاورزی آلی، از لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه خواهد بود؛ با این کار فشار کمتری بر زمین وارد شده و به عدم وابستگی به نفت کمک خواهد کرد. در بازار کشاورزان شهری تمام این موارد در نظر گرفته می‌شود. همچنین، وجود این مزارع، فضاهای سبز مفرحی را برای شهروندان فراهم نموده و همچنین این مسئله را به ما یادآوری می‌نماید که هر چه داریم از زمین داریم.

۳-۶-۱۰- فروشگاه‌هایی که رو به پیاده‌روها باز می‌شوند

فروشگاه‌هایی که رو به پیاده‌رو باز می‌شوند، شمار زیادی از عابران را جذب، روابط اجتماعی دوستانه را تقویت و زندگی را دلپذیر می‌سازند. البته پیاده‌روی نیز خود نوعی ورزش است و افرادی که در حال پیاده‌روی هستند دوستان و مخاطبان اجتماعی بیشتری پیدا می‌کنند. نتیجه ترافیک انسانی بیشتر، شهری سالم‌تر و غنی‌تر است. مغازه‌های واقع در پشت پارکینگ‌ها، این پندار بیهوده را بوجود می‌آورند که آنها از شهر جدا هستند و هیچ مسئولیتی در قبال جامعه‌ای که از آنها حمایت می‌کند ندارند. لازم است در این مکان‌ها راندگی جریان داشته باشد، تا موجب بهبود زیرساخت‌های شهری و تقویت انسجام اجتماعی گردد. فروشگاه‌های واقع در پیاده‌روها تعامل اجتماعی دوستانه را تشویق کرده و زندگی را دلپذیرتر می‌سازند.

۳-۷-۷- درختان و کابل‌های برق

همنشینی درختان و خطوط برق بالاسری در چشم‌انداز شهری چندان خوشایند نیست. شهرها و ساکنان آن به منظور فراهم آوردن محیط‌های دلپذیر و امن برای عابران پیاده، چشم‌انداز خنک شهری، بهبود مدیریت فاضلاب‌های سطحی، تأمین زیستگاه حیات وحش و کاهش تغییرات آب و هوایی اقدام به کاشت درخت می‌نمایند. در عین حال، شرکت‌های برق برای افزایش قابلیت اطمینان و ایمنی عمومی تسهیلات و خدمات برق، سالانه میلیاردها تومان صرف هرس و اغلب جایجایی درختانی می‌کنند که با خطوط برق تماس نزدیکی دارند. نزدیکی بیش از حد درختان و کابل‌های برق، احتمال قطع برق و آتش‌سوزی را فوق‌العاده بالا

می‌برد. بنابراین، درختان کاشته شده بزرگ نزدیک خطوط برق به ناچار باید با هزینه بسیار گزافی، هرس یا جابجا شوند. جنگل‌های شهری این پتانسیل را دارند که به ابزارهای مفیدی برای مقابله با کاهش و انطباق تغییرات اقلیمی تبدیل شوند، اما هرس و جابجایی گسترده درختان مانع از تحقق این پتانسیل خواهد شد.

۳-۷-۱- شناسایی مشکل

برخورد بین درختان و کابل‌های برق همواره وجود دارد، زیرا برق از طریق خطوط برق با ولتاژ بالا منتقل می‌شود. جریان الکتریکی با ولتاژ بالا اگر با چیزی شبیه یک درخت برخورد کند و از خطوط بالاسری خارج شود، منجر به قطع برق یا آتش‌سوزی می‌گردد که این مشکل جدید و کم‌اهمیتی نیست.



شکل ۲- همنشینی درختان و خطوط برق

۳-۷-۲- هزینه‌های برخورد بین درختان شهری و خطوط برق

یک راه برای ارزیابی دامنه مشکل، بررسی هزینه‌های تولید شده در اثر مجاورت نزدیک درختان و کابل‌های برق با یکدیگر می‌باشد. هزینه هرس درختان برای جداسازی آنها از خطوط برق بسیار بالاست. همچنین فرآیند مدیریت پوشش گیاهی مستلزم هرس و یا حذف هزاران اصله درخت در روز می‌باشد، که این امر تاثیر زیادی بر سلامت جنگل‌های شهری می‌گذارد و هزاران تن کربن ذخیره شده را دوباره به جو بر می‌گرداند. مدیریت پوشش گیاهی همچنین استفاده از تنظیم‌کننده‌های شیمیایی رشد درخت برای کند کردن رشد درختان و علف‌کش‌های عمومی به منظور نمایان ساختن مناطق زیر خطوط برق و اطراف خطوط ارتباطی را شامل می‌شود. مواد شیمیایی به طور بالقوه به محیط زیست آسیب می‌رسانند. مدیریت نامطلوب اتصال بین درختان و کابل‌های برق می‌تواند نتایج مخربی در پی داشته باشد. این موضوع کاملاً پذیرفته شده است که درختانی که به سمت کابل‌های برق رشد و یا بر روی آنها سقوط می‌نمایند، تنها علت عمده قطع برق می‌باشند.

۳-۸- مزایای جنگل‌های شهری

علاوه بر بررسی هزینه‌های سوء مدیریت، مهم است که به ارزش یک جنگل شهری سالم نیز توجه کنیم. براساس یک تحقیق انجام گرفته، یک تک درخت در خیابان در طول عمر خود بیش از ۹۰ هزار دلار منافع مستقیم (جدای از منافع زیبایی‌شناسی، اجتماعی و طبیعی) به ارمغان می‌آورد. بسیاری از این فواید به تغییرات آب و هوا مربوط می‌شود. بدیهی است که تجزیه کربن و کاهش مصرف انرژی شهری به کاهش گرم شدن کره زمین کمک خواهد کرد. دیگر مزایا عبارتند از معتدل نمودن دمای هوا، بهبود کیفیت هوا و اثرات فاضلاب‌های سطحی، کاهش انتشار آلاینده‌ها و کاهش گازهای گلخانه‌ای، افزایش ایمنی خیابان، بالا رفتن ارزش املاک، کاهش مصرف انرژی، بهبود کیفیت آب، کاهش سروصدا و فرسایش و مخصوصاً حفاظ در برابر میدان‌های الکتریکی و مغناطیسی زیر خطوط انتقال هوایی و دیگر مزایای عمومی کمتر ملموس در زندگی افراد از جمله کاهش استرس، ایجاد تصویر مثبت از جامعه و بهبود کیفیت زندگی می‌باشد. هماهنگی با طبیعت و محیط‌های مصنوعی زیست‌پذیر دو ارزش عمده توسعه پایدار منعکس شده در نظام‌های توسعه محلی موفق هستند. همچنین در محله‌های پر درخت، سطوح پایین‌تری از خشونت و جرم و جنایت مشاهده می‌شود. درختان همچنین پناهگاه مناسبی را برای حیات وحش فراهم نموده و موجب کاهش تابش خیره‌کننده نور خورشید و سر و صدا به میزان بیش از ۸-۱۲ دسی‌بل می‌شوند.



شکل ۳- سکونتگاه‌های غیررسمی و زاغه‌ها

۳-۹-۱- ایده‌های خلاقانه از شهرهای سراسر جهان

۳-۹-۱- شهر اشتراکی در سئول

سئول، کلان‌شهری با جمعیت متراکم است، که در آن حدود ۱۰ میلیون نفر در ۶۱۱ کیلومتر مربع زندگی می‌کنند. از این رو، این شهر از نظر فضای مسکونی و پارک با محدودیت‌هایی روبرو است و هزینه زندگی در آن بسیار بالا می‌باشد. بواسطه رشد و گسترش شهر طی ۳۰ سال اخیر، محله‌های قدیمی آن از بین رفته و جای خود را به مجتمع‌های آپارتمانی داده است. کلید حل مشکلات شهری سئول چیست؟ اشتراک‌گذاری. سئول در سپتامبر ۲۰۱۲، فرمان ترویج اشتراک‌گذاری شهری در کلان‌شهر سئول را برای حمایت از فعالیت‌های اشتراکی به اجرا گذاشت. این شهر برای رسیدن هدف فوق‌الذکر، ابزارهای سازمانی خاصی را ایجاد کرده است از جمله تشکیل کمیته اشتراک‌گذاری کلان‌شهر سئول، تعیین موسسات اشتراک‌گذاری و راه‌اندازی یک درگاه آنلاین با نام «کانون مشترک» که شهروندان را در خصوص فرصت‌های مشارکت در شهر اشتراکی آموزش می‌دهد (حاجی امیری، ۱۳۹۳، ۱۳).

۳-۹-۲- پشت بام‌های خنک در نیویورک

پشت بام‌های خنک نیویورک که در زمان شهردار بلومبرگ ایجاد گردید، یک معاهده همکاری بین اداره خدمات و دایره ساخت و ساز نیویورک است که هدف آن ارائه تسهیلات برای خنک کردن پشت بام‌های نیویورک می‌باشد. استفاده از یک سطح منعکس کننده بر روی پشت بام هزینه خنک کردن ساختمان را کاهش می‌دهد، از هدر رفتن انرژی جلوگیری می‌کند و انتشار گازهای گلخانه‌ای را به حداقل می‌رساند. ابتکار پشت بام‌های خنک در نیویورک، مالکان ساختمان‌ها را تشویق نموده تا با استفاده از رنگ سفید فوق‌العاده بازتابنده، پشت بام‌های خود را خنک کنند. پشت بام‌هایی که با این رنگ پوشیده می‌شوند در روزهای گرم تابستان تا ۷۵ درجه خنک‌تر از پشت بام‌های استاندارد سیاه و کدر هستند. این کار میزان خنک کننده‌هایی که برای خنک کردن بقیه ساختمان بکار می‌رود، قبض برق ساختمان، انتشار کربن در فضای شهر و اثر جزیره گرمایی شهری را کاهش داده و باعث می‌شود تا نیویورک بین ۵ تا ۷ درجه از نواحی اطراف سردتر باشد.



شکل ۴- دگرگونی سکونتگاه‌های غیررسمی و زاغه‌ها

۳-۹-۳- شبکه اجتماعی زیست محیطی بمبئی، هندوستان

بمبئی، شهر تعارض‌ها و تضادهاست. جمعیت ۱۳ میلیونی آن در ۴۵۰ کیلومتر مربع زندگی می‌کنند. این شهر که پایتخت مالی هند محسوب می‌شود با وجود شرایط نامطلوب، تاب‌آوری فوق‌العاده‌ای را از خود به نمایش می‌گذارد. اما استفاده از حمل و نقل عمومی در دهه اخیر تا ۷۰ درصد کاهش یافته است، در حالی که تعداد خودروها و موتورها تا ۱۵ درصد رشد داشته و این امر به

گره‌های بزرگ ترافیکی در تمام نقاط شهر منجر شده است. شبکه اتوبوسرانی بمبئی از ۴ هزار اتوبوس، ۲ هزار ایستگاه اتوبوس، و ۴۰۰ مسیر متقاطع شهری تشکیل شده است. هر یک از ایستگاه‌ها برای ۱۵ مسیر اتوبوس یا بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرند که در آن اتوبوس‌ها از نقاط مختلف می‌آیند و به مقاصد مختلف می‌روند. در ایستگاه‌های اتوبوس فقط شماره اتوبوس‌هایی که در آن ایستگاه توقف می‌کنند نشان داده می‌شود، و حتی ممکن است این امر بسیار گیج‌کننده باشد. سال گذشته شبکه اجتماعی زیست محیطی بمبئی که توسط اتاق تجارت بمبئی حمایت می‌شود، طرحی ارائه داد که به موجب آن نقشه مسیر ۲۵۰ ایستگاه اتوبوس را نشان می‌دهد. تهیه نقشه برای شهروندانی که عادت به خواندن نقشه ندارند و یا تشویق آنها برای انتخاب اتوبوس در مقابل ۲۰۰ هزار تاکسی و کالسکه کار آسانی نیست. بمبئی در حال برداشتن دو گام بعدی است: اولاً، گذاشتن نقشه‌های مسیر در ایستگاه‌های خدمات مترو در سراسر شهر، که ۴۰۰ هزار مسافر هر روزه از آن استفاده می‌کنند. این نقشه‌ها افراد را تشویق می‌کنند تا برای رسیدن به مقصدهای نزدیک بجای گرفتن تاکسی این مسیر را پیاده طی کنند. ثانیاً، این شهر در حال طراحی یک نرم افزار تلفن همراه است تا اطلاعات مربوط به زمان واقعی رسیدن اتوبوس را نشان دهد. مسئولان شهری معتقدند که این ابتکار در کنار سایر ابتکارات کوچک اما کلیدی، کمک می‌کند تا از ازدحام جمعیت در شهر بمبئی جلوگیری شود.

۳-۹-۴- پروژه کارت پستال محله در سانفرانسیسکو

پروژه کارت پستال محله داستان‌های آموزنده شخصی را از ساکنان محله‌هایی که کمتر به چشم می‌آیند جمع‌آوری می‌کند و به منظور در هم شکستن کلیشه‌ها و ساخت اجتماع، آن‌ها را به صورت تصادفی از طریق ایمیل به افراد ساکن در سایر محله‌های همان شهر ارسال می‌نماید. این پروژه که در سال ۲۰۱۳ در سانفرانسیسکو آغاز شد هزاران داستان را جمع‌آوری کرده و آنها را با افراد غریبه ناشناس در شهرهایی نظیر ماکون، جنورجیا، فیلادلفیا، پنسیلوانیا، یونگ استون، اوهیو و آنتوفاگستا به اشتراک گذاشته است. حتی یک فرستنده کارت پستال و دریافت کننده آن یکدیگر را برای شام ملاقات کردند و در یک لحظه متوجه شدند که چند هفته پیش هر دو کتابی درباره برخورد فرهنگ‌ها مطالعه کرده‌اند. نکته مهم در این پروژه این است که برای افرادی با پیش‌زمینه‌های مختلف، فرهنگ‌ها و سبک‌های زندگی متفاوت، فضایی فراهم کند تا دور هم جمع شوند و دریابند که شباهت‌هایشان به یکدیگر بیش از تفاوت‌هایشان است.

۳-۹-۵- بوستان آرایبی در ژوهانسبورگ

شهر ژوهانسبورگ، بزرگ‌ترین شهر آفریقای جنوبی از نظر جمعیتی و همچنین مرکز اقتصادی کشور و قاره محسوب می‌شود. مسئولان شهری در مواجهه با چالش‌هایی نظیر روند سریع شهرنشینی، فقر و میراث «برنامه‌ریزی شهری بر اساس آپارتاید»، نوآوری‌ها را به صورت فعالانه دنبال می‌کنند. اولین بار در سال ۲۰۰۷، بوستان آرایبشهری در ژوهانسبورگ آغاز گردید. به موجب این طرح خلاقانه یک قطعه زمین متروکه و رها شده به حال خود در فقیرترین منطقه شهر در مدت ۲۴ ساعت به یک پارک کاربردی تمام عیار با درختان طبیعی و بومی، وسایل بازی و امکانات تفریحی فضای باز تبدیل شد. در حال حاضر این برنامه یک ابتکار سالانه است که در آن هر ساله در روز جهانی محیط زیست یک پارک فوق‌العاده با امکانات کامل ایجاد می‌شود. این رویداد ساکنان، حامیان طرح و مسئولین شهری را گرد هم می‌آورد تا پارکی ایجاد نمایند که نه تنها نیازهای تفریحی را برطرف کند بلکه میراث جوامع خاص را منعکس نماید. ابتکار پارک‌های شهری در شهر ژوهانسبورگ جوایز مختلفی از جمله "جایزه بین‌المللی جوامع قابل زیست" را از سازمان ملل متحد دریافت نموده است.

۳-۹-۶- نوآوری در مدیریت پایدار پسماندها در ادمونتون

ادمونتون، شهری در کشور کانادا با جمعیت ۸۷۷۹۲۶ نفر می‌باشد که به خاطر ابتکار سیستم کاملاً یکپارچه مدیریت پسماند مشهور شده است. این سیستم که بر اساس مشاهده بلند مدت استفاده از پسماند به عنوان یک منبع به جای دفن آن در زمین‌های دفن زباله ایجاد شده است، بر پایداری و حفظ محیط زیست تمرکز دارد. مرکز مدیریت پسماند شهر ادمونتون، مکانی به وسعت ۲۳۳ هکتار است که بزرگ‌ترین مجموعه یکپارچه مجهز به آخرین فناوری‌ها برای مدیریت پسماند جامد در جهان را داراست: از جمله بزرگ‌ترین مرکز کمپوست در نوع خود در آمریکا، مرکز بازیابی مواد برای ذخیره مواد قابل بازیافت، مرکز یکپارچه پردازش و انتقال، مرکز مربوط به شیرابه و مرکز بازیافت پسماند قطعات الکترونیکی. اخیراً در این محل اولین مرکز تبدیل پسماندهای مختلف

به سوخت‌های زیستی در کانادا افتتاح شده است. این مراکز به همراه سیستم‌های مناسب جمع‌آوری زباله و نیز مشارکت جامعه باعث شده است تا ۶۰ درصد پسماندهای خانگی این شهر به محل‌های دفن زباله ارسال نشود. همچنین مسئولان شهری در نظر دارند تا سال ۲۰۱۶ و با بهره‌برداری کامل از مرکز تبدیل پسماند به سوخت زیستی، این مقدار را به ۹۰ درصد برسانند.

۳-۹-۷- مزارع لوفاف در مونت‌رال

تولید مواد غذایی در محل زندگی افراد و پرورش آن به صورت پایدارتر یک ایده ابتکاری در شهر مونت‌رال کانادا است. مونت‌رال دو گلخانه پشت بامی در مقیاس تجاری ساخته است. این گلخانه‌ها که در فضای رشدی به مساحت ۶۸۷۴ متر مربع ایجاد شده است حدود ۲۰۰ تن مواد غذایی را بدون استفاده از زمین جدید، جذب آب باران، بازیابی مجدد آب آبیاری، استفاده از انرژی کمتر برای گرما، عدم استفاده از هیچ نوع آفت‌کش، علف‌کش یا قارچ‌کش، کمپوست پسماندهای سبز در محل به عمل می‌آورد. تمام این امور در نزدیکی محل سکونت و کار ساکنان مونت‌رال انجام می‌شود. در این مزارع گوجه‌فرنگی، کاهو، فلفل، خیار، سبزی در همان روز بصورت تازه برداشت شده و مورد استفاده قرار می‌گیرد. کشاورزی شهری کمکی است به شهرنشینان تا در خصوص تولید مواد غذایی به خودکفایی برسند. مونت‌رال در صدد است تا نشان دهد که این کار می‌تواند در مقیاس تجاری نیز انجام شود و بنابراین هزینه تغذیه جمعیت شهری را تا حد زیادی کاهش خواهد داد. در حال حاضر ۰/۵ درصد ساکنان مونت‌رال به این طریق تغذیه می‌شوند که این رقم در سال گذشته تقریباً نصف بوده و اکنون با سرعت زیادی رو به رشد است. اگر کارآمدی این ابتکار برای زندگی امروزی به اثبات برسد می‌تواند در آینده وضعیت کشاورزی شهر از این هم بهتر شود (حاجی امیری، ۱۳۹۳، ۱۷).

۳-۱۰- متناسب سازی خیابان‌ها برای تسهیل ترافیک

متناسب‌سازی خیابان، فرآیند تخصیص مجدد فضای خیابان برای ارائه خدمات بهتر به طیف وسیعی از کاربران می‌باشد. یک خیابان چهار خطه را مجسم کنید که ۳۰ سال پیش در یک منطقه توسعه نیافته ساخته شده است اما اکنون در مجاورت آن خانه‌ها، مغازه‌ها و مدارس واقع شده‌اند. نیازهای جامعه پیرامون این خیابان طی سه دهه گذشته تغییر کرده است و شاید لازم باشد که طراحی خیابان نیز تغییر کند تا این نیازها را برآورده سازد. ممکن است این خیابان به یک پیاده‌رو، یا آیلند میانی نیاز داشته باشد تا افراد با کمک آن عبور ایمن را از خیابان تجربه کنند، یا پارکینگ‌های حاشیه خیابان برای مردم محلی که مرتباً به فروشگاه‌های محلی رفت و آمد دارند در نظر گرفته شود و همچنین دیگر مشخصه‌های ایمنی برای جلوگیری از صدمات. متناسب‌سازی خیابان می‌تواند طیف گسترده‌ای از مقیاس‌های باز طراحی را در برگیرد و باید همواره مبتنی بر موقعیت و دیدگاه جامعه محلی باشد و اغلب برخی یا کلیه اهداف و استراتژی‌های ذیل را شامل شود:

اهداف معمول:

- افزایش ایمنی برای دسترسی تمام کاربران؛
- تشویق پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل و نقل همگانی؛
- حمایت از کسب و کارها و اقتصاد محلی؛
- ایجاد فضاهایی برای ترویج پویایی و سرزندگی جامعه محلی.

استراتژی‌های معمول:

- تبدیل خطوط سواره‌رو به دیگر کاربری‌ها؛
- باریک کردن خطوط سواره‌رو و افزودن مسیر دوچرخه‌سواری؛
- بهبود زیرساخت‌های مخصوص عابران پیاده؛
- باز طراحی پارکینگ‌ها و افزودن فلکه‌ها و آیلندها.

پروژه‌های متناسب‌سازی خیابان برخی اوقات رژیم‌های جاده‌ای یا خیابان‌های کامل نیز نامیده می‌شوند. جمع‌آوری اطلاعات قبل و بعد از انجام پروژه متناسب‌سازی خیابان درباره موضوعات کلیدی مانند ایمنی، شیوه‌های مختلف حمل و نقل و جابجایی برای تضمین اینکه این پروژه‌ها نیازهای جوامع‌شان و اهداف بیان شده را برآورده می‌سازند حیاتی و مهم است.

۳-۱۰-۱- متناسب‌سازی: تبدیل خیابان به یک مکان

متناسب‌سازی خیابان اغلب یک شرط لازم برای تبدیل خیابان به یک مکان می‌باشد، جایی که افراد خواهان ماندن در آن هستند نه صرفاً کریدوری برای عبور. متناسب‌سازی، باز طراحی خیابان برای ارائه خدمات مطلوب‌تر به کاربران اعم از رانندگان، عابران پیاده یا دوچرخه‌سواران است. پروژه‌های متناسب‌سازی با بهبود ایمنی، خصوصاً برای افرادی که پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری می‌کنند و با افزایش فضای اختصاص یافته به مردم، خودروها را وادار می‌کند تا سرعت خود را کاهش دهند و مردم اوقات بیشتری را بیرون از خانه در خیابان سپری نمایند. انجام این کار برای افرادی که در مجاورت خیابان زندگی می‌کنند، کسب و کارهایی که در امتداد آن قرار دارند و مردمی که در این خیابان‌ها تردد می‌کنند فوق‌العاده خواهد بود.

۳-۱۰-۲- پروژه متناسب سازی خیابان: تبدیل یک خیابان چهار خطه به سه خطه

معمول‌ترین نوع متناسب‌سازی خیابان، تبدیل یک خیابان چهار خطه به دو طرفه به یک خیابان سه خطه است. حذف یک خط سواره‌رو می‌تواند فضای بیشتری را برای افزایش یا توسعه زیرساخت‌های پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و پارکینگ خیابانی یا دیگر کاربری‌ها فراهم آورد. یک خیابان سه خطه متناسب‌سازی شده معمولاً دارای یک خط ترافیک و خط دوچرخه در هر جهت می‌باشد با یک خط گردش به چپ دو طرفه مشترک در مرکز که به خودروها این امکان را می‌دهد تا در هر دو جهت امکان گردش به چپ داشته باشند. این تغییرات باعث می‌شود تا معمولاً بدون اعمال محدودیت در حجم خودروها و یا طولانی کردن زمان سفر، فضای بهتری برای کاربران خیابان فراهم آید. متناسب‌سازی با افزایش ایمنی و جاذبه، دسترسی عابران پیاده را به خیابان بهبود می‌بخشد: تمام سفرهای حمل و نقلی، صرف‌نظر از یک شیوه مشخص، حداقل با سفرهای پیاده آغاز می‌شوند و پایان می‌یابند. ایمن‌تر ساختن و لذت‌بخش‌تر کردن این سفرها برای مردم، برای سلامت جوامع محلی، ترویج فضاهای عمومی و رونق و موفقیت کسب و کارهای موجود در خیابان از اهمیت حیاتی برخوردار است. تمام مدهای حمل و نقل یکسان نیستند. هر یک مزایای خاص خود را از نظر ایمنی، هزینه، کارایی، سرعت و منحصر بفرد بودن دارند. در پروژه‌های متناسب‌سازی خیابان، اولویت‌دهی به طراحی‌هایی برای جابجایی ایمن اқشار و کاربران آسیب‌پذیر، نظیر کودکان و سالمندان از اهمیت حیاتی برخوردار خواهد بود.

۳-۱۰-۳- برخی نمونه‌های موردی

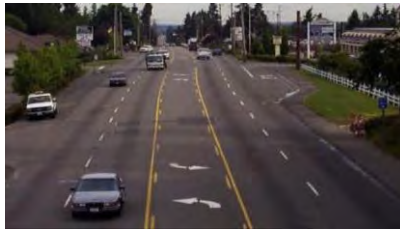
در سانفرانسیسکو، با هدف ایجاد شهرهای زیست‌پذیرتر خطوط سواره‌رو کاهش یافته است. شهر سانفرانسیسکو از دهه ۱۹۷۰ مبادرت به انجام این کار نموده است. قبل از طرح "باریک‌سازی معابر" بسیاری از خیابان‌ها صرفاً به عنوان مسیری برای رفتن از جایی به جای دیگر شناخته می‌شدند. اکنون در برخی خیابان‌های این شهر، خطوط سواره‌رو حذف و مسیرهای دوچرخه و فضاهای سبز جایگزین آن شده‌اند. این تغییر، حال و هوای این محله را رونق بخشیده است، ویتترین خالی مغازه‌ها پر شده است و مزیت فوق‌العاده دیگر کاهش میزان تصادفات می‌باشد.

در اورلندو فلوریدا، یک خیابان چهار خطه به دو خطه کاهش یافت. بعد از این تغییرات، این منطقه شاهد کاهش عمده سرعت خودروها، کاهش میزان تصادفات و افزایش شمار عابران پیاده و دوچرخه‌سواران در این منطقه بود.

در فیلادلفیا، پروژه‌ای تحت عنوان "دالان" شروع شد که یک پارکینگ نزدیک ایستگاه مترو و حمل و نقل عمومی را با یک پیاده‌روی وسیع با فضاهای نشیمن دارای سایبان در هوای آزاد جایگزین کرد. این امر خللی را در پارک یا ازدحام ترافیک بوجود نیاورد. بلکه این محل به مکانی برای اجرای موسیقی، یک بازار میوه و تره‌بار و دیگر رویدادها تبدیل شد.

در کوریتیای برزیل خطوط وسط یک خیابان با چند خط سواره‌رو به خطوط ویژه اتوبوس تندرو و ایستگاه مترو اختصاص یافت با خطوط دوچرخه‌سواری که در دو طرف آن تعبیه شد.

در استانبول ترکیه، این مفهوم در سیستم اتوبوس-مترو در یک شاهراه اصلی مورد استفاده قرار گرفت. خطوط این شاهراه به دو خط کاهش یافت و دو خط ویژه با ایستگاه‌هایی برای توقف اتوبوس‌ها در وسط آن تعبیه گردید. این خطوط موجب کاهش چشمگیر ترافیک و کاهش زمان سفر شده است.



شکل ۵- متناسب‌سازی: تبدیل خیابان به یک مکان

۴- نتیجه‌گیری

نابسامانی وضعیت زاغه‌ها و حاشیه‌های فقیرنشین شهری و عدم حمایت لازم از توسعه اقتصادی و اجتماعی این جوامع آسیب دیده، منجر به وخیم‌تر شدن شرایط زندگی این مناطق گردیده است. در اغلب کشورهای جهان سوم مبارزه با این مشکل شهری به صورت یک موضوع داغ سیاسی درآمده که جهت حل آن پیوستگی و ثبات لازم در برنامه‌ها و سیاست‌ها وجود ندارد. مهمترین تغییر به وجود آمده در سیاست‌ها و برنامه‌های مبارزه با فقر شهری در ۵۰ سال گذشته، در نظر گرفتن زاغه‌ها و مناطق محروم شهر به عنوان بخشی از سیستم شهری بوده است. بدین لحاظ برنامه‌های ساماندهی و ارتقای شرایط زیست‌محیطی این مناطق از بالاترین اولویت برخوردار می‌باشد. جهت انجام برنامه‌های بهسازی و ارتقای محیطی این مناطق باید بودجه بیشتری توسط حکومت مرکزی و استانی به برنامه‌های فقرزدایی، بهداشتی، آموزشی و سایر برنامه‌ها، اختصاص یابد. همچنین منابع محدود دولتی باید به روشی صحیح و درست، مرتب و درجه‌بندی گردد و مسئولان نیز باید بازبینی مجددی در زمینه هزینه‌ها و مخارج داشته باشند و روش‌های جدیدی را برای افزایش منابع مالی در نظر بگیرند و هزینه‌های اضافی را حذف کنند. با توجه به این که مشکل وجود مناطق زاغه نشین و حاشیه نشین شهری از ضعف برنامه‌ها و سیاست‌های شهری و کشوری ناشی می‌گردد و این مشکل مربوط به زاغه‌ها نمی‌باشد. لذا ضروری است با مسائل حاشیه نشینی به طور جدی‌تری برخورد شود و دولت‌ها نسبت به انجام اقدامات لازم تعهد بیشتری احساس نموده و تأکید بیشتری نمایند.

در بسیاری از شهرها، بیشتر درختان خیابان و بخش قابل توجهی از درختان در املاک خصوصی در زیر کابل‌های برق قرار گرفته‌اند. بسیاری از این درختان نیازمند هرس بوده و از هر ۱۰ درخت یک درخت باید از خشک شود. این قبیل هرس‌ها مزایای مثبت یک جنگل شهری را کاهش داده و رشد آن را متوقف می‌سازد. نتیجه، یک برخورد جدی میان نیازهای فضایی یک جنگل شهری ارزشمند و نیازهای زیرساخت‌های برقی شهری می‌باشد. دلایل این امر متعدد است، اما اصولاً بیشتر درختان در زیر خطوط برق کاشته می‌شوند که رشد آنها به سمت سیم‌های بالاسری خواهد بود. این موضوع با وجود تلاش در جهت آموزش عمومی همچنان ادامه دارد. مشکل اینجاست که صاحبان املاک خصوصی هنگام کاشت درختان جدید، انگیزه‌ای برای توجه به کابل‌های برق ندارند. همچنین دستورالعمل‌های موجود در رابطه با درختان شهری بسیاری از مسائل را مد نظر قرار می‌دهند، اما به ندرت به برخورد بین درختان با کابل‌های برق توجه می‌کنند و تنها موقعی به فکر چاره‌اندیشی می‌افتند که درختان خیابان را می‌پوشاند. با توجه به اینکه درختان موجود در املاک خصوصی حجم انبوهی از جنگل‌های شهری را تشکیل می‌دهند، فقدان کامل قوانین مربوط به تصمیم‌گیری در مورد کاشت درخت در املاک خصوصی یک شکاف قابل توجه است.

در زمانه‌ای که استراتژی‌ها و راه‌حل‌ها باید به شدت کاهش و انطباق تغییرات آب و هوایی را مورد توجه قرار دهند، جنگل‌های شهری به طور فزاینده‌ای ارزشمند محسوب می‌شوند. به منظور رشد ظرفیت برای این زیرساخت مهم شهری، تمام سطوح دولتی باید به دنبال راه حل برای به حداقل رساندن برخورد بین درختان و کابل‌های برق باشند. این راه حل‌ها ممکن است همیشه ارزان و یا به لحاظ سیاسی محبوب نباشند، اما با توجه به اثرات مثبت بی‌شماری که درختان بر وجود انسان می‌گذارند، ارزش هزینه کردن را دارند.

موقعی که ظرفیت افزایش می‌یابد، نه تنها افزایش ترافیک مورد انتظار است، بلکه اغلب برخی تغییرات پیش‌بینی نشده در رفتار سفر نیز اتفاق می‌افتد. اولاً، کاربران موجود در خیابان‌ها ممکن است زمان سفرشان را در روز تغییر دهند؛ مثلاً ساخت خیابان‌های جدید موجب خواهد شد تا افراد بجای رفتن به محل کار در ساعت پنج صبح، برای خلاصی از ترافیک، این زمان را به وقت یا ساعات دیگری موکول کنند. ثانیاً، آنهایی که از مسیر دیگری تردد می‌کنند، ترجیح خواهند داد که از خیابان تازه تأسیس عریض استفاده نمایند. ثالثاً، کسانی که قبلاً از سیستم حمل و نقل عمومی استفاده می‌کردند، به استفاده از خودروهای تک سرنشین روی خواهند

آورد. در مجموع، این تغییرات رفتاری ناخواسته تحت عنوان نظریه همگرایی سه گانه (یا قانون ترافیک آهنی) مطرح می شود. این تقاضای نهفته موجب ترافیک بیشتر و مانع از بهبودهای قابل پیش بینی می شود.

در این بین، بعد سیاسی و نهادی به دلیل داشتن قدرت و سازوکار کنترل دیگر ابعاد حیاتی شهر، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. به همین دلیل، مناسبات سیاسی و قدرت و تاثیر آن در توسعه فضایی شهر، همیشه مورد توجه جغرافیدانان بوده است. در همین راستا، مسایل شهری در قالب انگاره‌های حاکم بر جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک نیز مورد توجه قرار گرفته است. جغرافیای سیاسی با رویکرد غالباً درون شهری، نقش رویکردها و تصمیم‌گیری‌های سیاسی را در پیدایش و حل مشکلات شهری عمدتاً در قالب مدیریت سیاسی شهر بررسی می کند. جغرافیای سیاسی شهر پدیده‌های سیاسی - فضایی شهر را در کانون مطالعات خود قرار داده و نقش فرایندهای سیاسی اداره امور شهر را در هدایت، کنترل و شکل دهی فضا و سازمان فضایی شهر مورد توجه قرار می دهد. همچنین در ژئوپلیتیک، تاثیر و تاثرات ناشی از تعاملات، ارتباطات و کارکردهای فراشهری از جنبه اثرگذاری بر جریان قدرت سیاسی مورد مطالعه قرار می گیرد.

منابع

- ۱- حاجی امیری، رامین (۱۳۹۲)، نقش فناوری اطلاعات در مدیریت ارزش، اولین همایش مجازی ره‌آوران آموزش، اردیبهشت، تهران.
- ۲- حاجی امیری، رامین و جواد معیتی (۱۳۹۳)، ارزیابی، آموزش و مدیریت برنامه‌ریزی محیطی در راهبرد آمایش سرزمین، اولین همایش ملی ارزیابی، مدیریت و آمایش محیط زیستی در ایران، همدان: دانشکده شهید مفتح.
- ۳- حاجی امیری، رامین (۱۳۹۲)، مدیریت زیست محیطی در راستای کاهش آلودگی سکونتگاه‌های غیررسمی، اولین همایش ملی برنامه‌ریزی حفاظت، حمایت از محیط زیست و توسعه پایدار، همدان: ارزیابان محیط زیست هگمتانه.
- ۴- شکوئی، حسین (۱۳۹۰)، اندیشه‌های نو در فلسفه جغرافیا، جلد اول، چاپ سیزدهم، چاپ هامون، تهران.
- ۵- نکوئی صدی، بهرام (۱۳۸۴)، ژئوتوریسم صنعت بدون دودکش، مجله ژئوماین نظام مهندسی معدن استان آذربایجان شرقی، شماره ۲
- ۶- اغریور، محمدجواد (۱۳۸۲)، تصمیم‌گیری گروهی و نظریه بازی‌ها با نگرش تحقیق در عملیات، چاپ اول، تهران، دانشگاه تهران، مؤسسه چاپ و نشر.
- ۷- حسامیان، فرخ و گیتی اعتماد، محمدرضا حائری، (۱۳۶۳)، شهرنشینی در ایران، چاپ اول، تهران، انتشارات آگاه.
- ۸- مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد (۹۳/۷/۱)، <http://pubs.sciepub.com/ajcea/2/2/3>
- ۹- مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد (۹۳/۱۰/۱)، www.citylab.com/politics/2014/09/10-big-ideas
- 10- www.theguardian.com/world/shortcuts/2014/sep/15/china-mobile-phone-lane-distracted-walking-pedestrians
- 11- www.digitaltrends.com/mobile/belgian-city-launches-text-walking-lanes-for-smartphone-addicts
- 12- www.cbc.ca/news/trending/university-installs-texting-lanes-for-distracted-walkers-1.3118459
- 13- iran-newspaper.com/No.5706/93/5/11/page19
- 14- <https://urbantimes.co/2014/06/6-things-all-cities-should-be-doing-to-reduce-urban-air-pollution-now/>
- 15- www.pps.org/reference/rightsizing
- 16- www.spokesman.com/stories/2015/mar/01/fewer-lanes-mean-more-safety-officials-say
- 17- www.citylab.com/commute/2013/01/how-rightsized-street/4459
- 18- www.victoriawalks.org.au/road_dieting
- 18- www.citylab.com/politics/2014/09/10-big-ideas, <http://pubs.sciepub.com/ajcea/2/2/3>