

اثر دسترسی محدودیت دسترسی بر ساختار فضایی - کالبدی شهر*

چکیده
ساختار فضایی شهر و مکان‌گزینی جمعیت و فعالیت در آن، تحت تأثیر عوامل مختلف اقتصادی، اجتماعی، تاریخی، ارتباطی، طبیعی و جز اینها به وقوع می‌پیوندد. وجوه مختلف ساختار فضایی و کالبدی شهر، اعم از ساخت شهر، بافت شهر، اندازه شهر و نقش و اهمیت مرکز شهر، کاملاً از عامل دسترسی تأثیر می‌پذیرند. اگر نقش عامل دسترسی بیشتر از سایر عوامل نباشد، بی‌گمان کمتر هم نیست. در واقع، از آنجا که همواره دسترسی عامل با ارزشی تلقی می‌گردد، استقرار فعالیت‌ها و اسکان جمعیت، به شدت تحت تأثیر این عامل قرار می‌گیرد و از این طریق، ساختار فضایی شهر هم تأثیر می‌پذیرد. این مقاله درصدد آن است که تأثیرگذاری وجوه محدودکننده عامل دسترسی را بر روی ساختار فضایی، مورد بررسی قرار دهد.

کلید واژه‌ها: دسترسی، محدودیت دسترسی، برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، برنامه‌ریزی کاربری زمین، ساختار فضایی شهر، ساخت شهر.

مهناز بول‌حسنی
کارشناس ارشد شهرسازی
mail: mehnazbolhasani@yahoo.com

مقدمه

بررسی اثر دسترسی و محدودیت دسترسی بر روی ساختار فضایی شهر هدف اصلی این مقاله است، بر این اساس، مطالعه حاضر، در ابتدا به بررسی روند افزایش قابلیت دسترسی اشاره می‌کند و با استناد به فراروند تاریخی نقش عامل دسترسی در شهرها، بازتاب‌های فضایی و کالبدی دسترسی در شهر (ساخت، بافت و اندازه شهر) را مورد بررسی قرار می‌دهد. بدین منظور، نقش هر یک از مؤلفه‌های کاربری زمین و حمل و نقل و سازوکارهای عملی آنها (برنامه‌ریزی کاربری زمین و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری) در این تأثیرگذاری فضایی در تعامل با یکدیگر مورد مذاکره قرار می‌گیرد. متعاقباً در فرجام مقاله، نقش اثر وجوه محدود کننده (اثر معکوس) عامل دسترسی نیز بر روی ساخت، بافت و اندازه شهر مورد استنتاج قرار می‌گیرد.

۱- بررسی روند تاریخی افزایش قابلیت دسترسی

انسان در طول تاریخ تمدن، تلاش بسیاری به منظور افزایش قابلیت دسترسی خود به کالاها، اماکن و جز اینها داشته است. استفاده از نیروی حیوانات و اختراع چرخ از مصادیق این گونه تلاش‌ها به شمار می‌رود.

بررسی‌های تاریخی نیز حاکی از آن است که دسترسی، همواره نقش مهمی در شهر ایفا می‌کرده است، به طوری که "نخستین قانونگذاری شهرسازی به خاطر لزوم حفظ قلمرو عمومی با جلوگیری از تجاوزهای افراد به شبکه راه‌ها به وجود آمد. در پی آن، نهاد نگهداری راه شکل گرفت که سوابق آن به دوران باستان بازمی‌گردد و وظایف عمده آن نه تنها مراقبت از وضع راه‌ها، بلکه وادار کردن افراد به رعایت ردیف بندی و نظم بخشیدن به پیش آمدگی‌های ساختمان‌ها بوده است" (باستیه‌ودرز، ۱۳۷۷، ص ۴۲۷).

در طول زمان، وابستگی به وسایل حمل و نقل و گسترش آن در شهرها در کنار سایر عوامل تعیین کننده، در شکل‌گیری شهرها مؤثر بوده است. در این باره می‌توان اذعان داشت که "شکل شهرها تا حد زیادی نشان دهنده تکنولوژی‌های حمل و نقل است که در دوره‌های مختلف توسعه خود بر شهرها چیره شده‌اند" (Barrett, 1992, P.171). ملوین وبر نیز اظهار می‌کند که تغییرات کنونی در وسایل ارتباطی مهم‌ترین عامل تعیین کننده در شکل‌گیری الگوهای شهری به شمار می‌آید.

"پیش‌تر شهرها برای پیاده‌روی ساخته می‌شدند و لذا محل زندگی و محل کار نزدیک به هم بودند" (اوگنر، ۱۳۸۱، ص ۸۶). در واقع شهرها، "چه آنها که طبق برنامه دقیق بنا گشته بودند (شهرهای رومی در قرون وسطی)، چه آنها که به شکلی خودرود به وجود آمده بودند (شهرهای خاورمیانه)، نمی‌توانستند خارج از حدودی که پیاده‌روی و استفاده از چهارپایان اجازه می‌داد گسترش پیدا کنند. از آنجا که برای پیاده‌و چهارپا، مشکلات حمل و نقل در سطح شهر منحصراً به موانع طبیعی بستگی دارد، موانع طبیعی تعیین کننده عمده فرم این شهرها بودند" (زرپونی، ۱۳۵۵، ص ۵۱). از این رو وسعت شهرهای تک مرکزی محدود بود و شعاع دسترسی به مراکز خدماتی، تجاری، بازرگانی و جز آن به لحاظ ناتوانی افراد پیاده در طی کردن مسیرهای طولانی کم بود و یا اینکه "هرگاه وسعت شهر، ارتباط با یک مرکز را با توجه به وسیله حمل و نقل مشکل می‌ساخت، مرکز متعدد به وجود می‌آمدند. در شهرهای قدیمی ایران، هنوز می‌توان این مراکز را به صورت بازارچه‌ها تشخیص داد". (همان منبع، ۵۱) البته در کنار عامل دسترسی، عوامل دیگری مانند عامل دفاع هم در محدود کردن وسعت شهرها، نقش مؤثری داشت.

در بررسی فرایند تاریخی شهرها و عوامل مؤثر در توسعه افقی آنها، فناوری‌های جدید بسیار تأثیرگذار بودند، به طوری که با اختراع توپ عصر جدیدی آغاز شد و فرم شهرها را برای اولین بار تحت تأثیر قرار داد. اما تکنولوژی‌های جدید حمل و نقل، تأثیرات بسیار قاطع‌تری را به دنبال داشتند و به لحاظ اثرگذاری بر بافت و ساخت شهر، اهمیت بیشتری یافت. خطوط راه‌آهن مصداق چنین تحولی بود. "از ۱۸۲۵ به بعد، یعنی به دنبال اختراع لوکوموتیو، رشد و توسعه خطوط آهن آغاز گردید و چنین توسعه‌ای به طرز تعیین کننده‌ای بر دهه‌های بعدی اثر گذاشت". (بنهولو، ۱۳۵۴، ص ۲۱) متعاقباً "ایجاد خطوط حمل و نقل شهری نظیر قطارهای اسبی، اتوبوس‌های برقی و سرانجام راه‌آهن‌های زیرزمینی بافت شهرهای اروپایی را دگرگون ساخت. قطب‌جاذبه، همان مرکز شهر مانده بود؛ اما حوزه تأثیر این قطب را دیگر فاصله از قطب و موانع طبیعی، معلوم نمی‌کرد، بلکه شبکه حمل و نقل شهری نیز عامل عمده‌ای در تعیین فرم گسترش شهر شد. تأثیر مرکز شهر در اطراف شبکه حمل و نقل زیادتر بود، کارگران و افراد سعی می‌کردند که در نزدیکی شبکه ارتباطی زندگی کنند و بنا بر این تراکم جمعیت بادوری از مرکز وهم بادوری از شبکه‌ها، کم می‌شد." (زرپونی، ۱۳۵۵، ص ۵۱ و ۵۲)

دگرگونی بافت‌های شهری، به خصوص مراکز شهری که مکان تجمع فعالیت‌های اساسی و پایه‌ای - اعم از کاربری‌های تجاری، خدماتی، بازرگانی، آموزشی، بهداشتی و جز آن - پس از لوکوموتیو، با ظهور اتومبیل، نمود بیشتری پیدا کرد. در واقع، "شهرها و اقتصاد شهری به شکل‌های گوناگون، تحت تأثیر عامل اتومبیل قرار می‌گرفتند. توانایی این وسیله نقلیه به حدی بود که توانست زندگی شهری و ریخت‌شناسی (مورفولوژی) شهر را به کلی دگرگون سازد" (شکویی، ۱۳۶۵، ص ۱۱۶). این تأثیر به حدی بود که برخی از صاحب‌نظران نگران و هراسناک از آن یاد می‌کنند. از جمله زیگفرید گیدین در مورد تأثیرگذاری اتومبیل در ساخت و بافت شهر

شبکه راه‌ها در مقیاس‌های مختلف با عناصر عملکردی شهری در رده‌های مختلف ارتباط برقرار می‌کند و سهولت و بدیع بودن این نحوه ارتباط موجب ارتقای کیفی شهر از نظر استفاده کننده می‌شود و توسعه‌های آتی شهر را تضمین می‌کند

کمیت و کیفیت عامل
دسترسی در طول زمان
می تواند با اثر گذاری بر روی
تراکم و چگونگی ترکیب و
طرز قرار گرفتن اجزا و عناصر
شهری، نسبت به همگون یا
ناهمگون شدن بافت های
شهری مؤثر افتد

می نویسد: "شهرهای معاصر را در تمام کشورها بدون استثنا خطری تهدید می کند؛ خطری که نه در خارج شهر بلکه در درون آن به وجود آمده است و آن تسلط ماشین بر زندگی عصر حاضر است. حضور همه جایی ماشین به صورت اتومبیل، بیش از هر عامل صنعتی دیگر شهر حاضر را تهدید می کند و تاروپود آن را دگرگون می سازد. نیرویی که ماشین بر شهرها اعمال می کند، درست مانند سلاح جنگی تازه در روزگار گذشته، تغییر شهر را اجتناب ناپذیر می سازد. تاروپود شهر باید تغییر کند و گرنه ساختمان کنونی آن سبب نیستی و زوالش خواهد شد و تمدن کنونی را نیز به سستی خواهد کشاند" (گیڈین، ۱۳۶۵، ص ۶۴۱).

بدین ترتیب، به یکباره "با ورود اتومبیل به عرصه زندگی اجتماعی و به ویژه گسترش روزافزون تعداد آن در شبکه های شهری، این وسیله چنان تحولی را در سرعت جابه جایی ها و نقل و انتقالات بر جای گذاشت که امروزه اثر آن در بافت شهرها و الگو و جهت توسعه آنها، نقش تعیین کننده ای را به خود اختصاص می دهد." (پرنیان، ۱۳۷۵، ص ۷) اما از آنجا که شبکه های موجود، توان پذیرش این وسیله نقلیه جدید را نداشتند و همچنین به خاطر سطح وسیعی که این وسایل نقلیه اشغال می کنند، بافت مراکز شهری به شدت آسیب پذیر گردیده و ساخت و بافت شهرها به ویژه شهرهای ارگانیک قرون وسطایی دگرگون شده است.

۲- آثار و بازتاب های فضایی و کالبدی دسترسی بر روی شهر و مرکز شهر:

دسترسی به عنوان یکی از محورهای عملکردی برای شکل فضایی شهرها مطرح است. "نظریه پردازان معاصر، دسترسی و ارتباطات را جزء امتیازات اصلی مناطق شهری دانسته و اغلب تئوری های مربوط به پیدایش و عملکرد شهر نیز، آن را مسلم برشمرده اند. دسترسی یکی از امتیازات اصلی سکونتگاه های شهری است و دستیابی و توزیع آن از شاخص های کیفیت سکونتگاه است" (لینچ، ۱۳۷۶، ص ۲۶۳ و ۲۴۱).

از این رو، در همه شهرها با هر نوع ساخت، بافت و اندازه ای، فراهم شدن شرایط بالقوه و بالفعل دسترسی نیازی اجتناب ناپذیر به شمار می آید. به عبارت بهتر، شهرها "علاوه بر نیازهای اساسی و مراکز و فعالیت های عملکردی به پیوندهای ربط دهنده در شرایط مختلف نیاز دارند. این ابزار شامل کلیه انواع ارتباطات در جوه و ابعاد مختلف می گردد. ولی اساساً شهر نیاز به راه هایی دارد که جریان معاش - اعم از غذا، پول، جابه جایی کالاها و تماس های اجتماعی بین مردم - را میسر می سازد" (Duhl, 1986, P.2).

بنابراین می توان این انتظار را داشت که جریان مذکور، هم بر روی شکل شهر اعم از ساخت، بافت و اندازه شهر تأثیر گذار باشد و هم عامل تأثیرپذیر از آن.

الف: ساخت شهر

از آنجا که دسترسی پیدا کردن به افراد، مراکز اشتغال، فضاها و جز آن، کاری است که در شهر از طریق شبکه های ارتباطی میسر می گردد، راه یکی از مهم ترین و بنیادی ترین محورهای ارتباطی تلقی می شود و دسترسی های فیزیکی و جریان های اصلی بدین واسطه تأمین می گردند.

راه در شهر عبارت است از: معابر فرعی، خیابان ها و میدان ها که امکان بالقوه و بالفعل دسترسی های فیزیکی را فراهم می کنند. "منظور از ساخت، مهم ترین عناصر و اجزای تشکیل دهنده یک نظام است که در آن جامعیت و وحدت ایجاد کند. در خصوص شهر، اصلی ترین عناصر سازنده آن از جمله شبکه های اصلی رفت و آمد، فضاهای اصلی و فعالیت های مهم روی هم رفته ساخت اصلی آن را به وجود می آورند." (بذرگر، ۱۳۷۷، ص ۱۱) بنابراین "عامل ارتباطات یکی از عواملی است که به فضا ساختار یا استخوان بندی می دهد" (حمیدی ۱۳۷۶، ص ۱۶).

شرایط دسترسی از طریق شبکه راهها نمایانگر هماهنگی فضای کالبدی شهر با شرایط و عوامل طبیعی، اقتصادی، اجتماعی و نیز نشان دهنده اصلی چگونگی جریان ارتباطی فعالیت های شهری تلقی می شود. شبکه های ارتباطی در ساخت کالبدی شهر و زمینه های غالب فضاها پر و خالی، نقش تعیین کننده ای در این میان ایفا می کنند. تعیین محورها، مراکز اصلی و فرعی در استخوان بندی شهر، بدون در نظر گرفتن محورهای آنها ممکن نیست. در واقع، "برقراری پیوند بین استخوان بندی شهری با مراکز فرعی مختلف شهر، گاه به صورت مستقیم و گاه با شبکه راهها صورت می پذیرد. شبکه راهها در مقیاس های مختلف با عناصر عملکردی شهری در رده های مختلف ارتباط برقرار می کند و سهولت و بدیع بودن این نحوه ارتباط موجب ارتقای کیفی شهر از نظر استفاده کننده می شود و توسعه های آتی شهر را تضمین می کند" (صبری، ۱۳۷۸، ص ۶۰).

در صورتی که شکل الگویی شهرها را از نظر گونه شناسی (تیبولوژی) مورد بررسی قرار دهیم، در هر یک از ساخت های شعاعی، شطرنجی، ستاره ای، حلقوی و شاخه ای و نظایر اینها، ملاحظه می شود که عامل دسترسی نقشی تعیین کننده ای در نوع ساخت شهر دارد. به طور کلی اثر مستقیم و بارز عامل دسترسی در ساخت شهر را می توان در خطی شدن شهرهایی که در طول مسیرهای جاده و مواصلاتی عمده ایجاد شدند و توسعه یافته اند تشخیص داد.

ب- بافت شهر

کلودشالین معتقد است که در بین فناوری های متفاوتی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم روی فرم و ساختمان شهری تأثیر می گذارد، توسعه وسایط دسترسی، نقش بسیار مهمی را ایفا می کند. به نظر وی، توسعه وسایط دسترسی و بهبود شرایط دسترسی، بر



هم‌زدن تدریجی اتصال و به هم فشردگی بافت شهری را امکان‌پذیر کرده است. (شالین، ۱۳۷۲، ص ۸۱) از این رو شرایط دسترسی با بافت شهر که به معنی درجه‌ترکیب عناصر ریز و درشت است کنش و واکنش متقابل دارند، به طوری که همگون بودن و ناهمگون بودن بافت را می‌توان با توجه به درجه‌ترکیب عناصر ریز و درشت و نیز اندازه شبکه معابر تعریف کرد. به عنوان نمونه، "یک حوزه حومه شهری با خانه‌های کوچک در قطعات کوچک زمین و شبکه ارتباطی متناسب با آن را می‌توان دانه بندی ریز در بافتی همگون تعریف کرد. همین شرایط می‌تواند با خانه‌های کوچک در قطعات زمین، با اندازه‌های مختلف و شبکه‌های دسترسی با عرض‌های ناهمگون مجاور، بافتی ناهمگون را به وجود آورد" (سازمان زیاسازی، ۱۳۷۷، ص ۲۱).

بافت هر شهر با دو خصوصیت «دانه بندی» و «تراکم» تعریف می‌شود. «دانه بندی در واقع خصوصیات فضایی عناصر موجود شهر و چگونگی ارتباط و ترکیبات مختلف این عناصر گوناگون شهر در فضا است. تراکم، شدت استفاده از زمین به وسیله مردم و ساختمان هاست. فرم، اندازه و شکل و الگو عمدتاً با تراکم تغییر می‌پذیرند» (حیب، ۱۳۷۲، ص ۶). از این رو تغییر در هر کدام از ویژگی‌های مذکور، شرایط دسترسی را دستخوش تغییر و تحول می‌سازد. بدین ترتیب، کمیت و کیفیت عامل دسترسی در طول زمان می‌تواند با اثر گذاری بر روی تراکم و چگونگی ترکیب و طرز قرار گرفتن اجزا و عناصر شهری، نسبت به همگون یا ناهمگون شدن بافت‌های شهری مؤثر افتد، به طوری که با افزایش تراکم و کاهش اندازه عناصر، عامل دسترسی نیز با افزایش تراکم واحدهای جاذب و تولید کننده مستخر در واحد سطح مواجه می‌شود.

ج- اندازه شهر

وسعت و اندازه شهر، کاملاً با شرایط و امکانات دسترسی ارتباط مستقیمی دارد. از یک سو، اندازه شهر از شاخص‌های مهم در شناخت فرم‌های شهری است و از سوی دیگر هر چه توان بالقوه و بالفعل شرایط و امکانات دسترسی بیشتر فراهم باشد، در صورت همراه بودن عوامل مؤثر اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و عملکردی شهر، امکانی مثبت برای وسعت یافتن شهر به وجود می‌آید.

معمولاً این امکان بالقوه و بالفعل شرایط دسترسی، خود تابعی از وسایط حمل و نقل است، به طوری که در گذشته که انسان صرفاً با پای پیاده نقل مکان می‌کرد، معمولاً وسعت شهر معادل شعاع دسترسی انسان با پای پیاده بود؛ ولی پس از اختراع لوکوموتیو و اتومبیل، شهرها با اتکا به فراهم شدن شرایط بالقوه و بالفعل دسترسی، گسترش یافتند و وجود شرایط دسترسی در این کانون‌های توسعه سبب گردید تا مراکز اشتغال، کیلومترها از یکدیگر فاصله یابند و توسعه افقی شهر میسر گردد.

تحقیقات نیومن [۱] کن ورثی [۲] ارتباط قوی میان کاربرد وسایل نقلیه شخصی و شاخص‌های وسعت شهر را نشان می‌دهد. کتاب «راهنمای مهندسی ترافیک و حمل و نقل» تبیین می‌کند که: «اگر چه عوامل دیگری وجود دارد که در پراکنش شهری نقش دارند، ولی میزان وابستگی به اتومبیل از مهم‌ترین عوامل بوده است.» (TDM, nd 9.15)

د- اهمیت مرکز شهر و تأثیر شبکه دسترسی

به لحاظ تاریخی شهرها اغلب متأثر از شعاع امکان دسترسی مردم، به صورت تک مرکزی ایجاد می‌شدند که این امر دسترسی آسان‌تر و متعادل‌تر همه مردم را به مراکز خدماتی، تجاری، بازرگانی و جز اینها میسر می‌ساخت. این بدان معنی است که تمام فعالیت‌ها و کاربری‌های مهم خدماتی در مرکز شهر متمرکز می‌شدند و به منظور برقراری ارتباط با این هسته، ساختار شبکه ارتباطی به صورت شعاعی شکل می‌گرفت و تمام راه‌ها به این مرکز ختم می‌شد. بنابراین مرکز شهر کانون شبکه‌های ارتباطی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی شهر به شمار می‌رفت و به عبارت دیگر مرکز شهر از مؤثرترین و با اهمیت‌ترین بخش‌های ساختار فضایی شهر محسوب می‌شد.

همان‌طور که مطرح شد، با توسعه تکنولوژی و رواج یافتن استفاده از اتومبیل شخصی، شهر با دنیای خارج تماس پیدا کرد و در مسیر خطوطی که از جهات گوناگون جالب بروز می‌کرد و دارای حداقل موانع بود، به توسعه خود ادامه می‌داد. به تبع این امر اندازه شهرها بسیار بزرگ‌تر شد و مردم ترجیح دادند به منظور کسب آسایش و آرامش بیشتر، در حومه‌های شهری سکنی گزینند و این خود به مفهوم فاصله گرفتن محل کار و سکونت بود.

در این شرایط یکی از اقدام‌هایی که به منظور سهولت ارتباط بین مرکز و حومه و سایر نقاط شهری انجام گرفت و همچنان نیز ادامه دارد، احداث اتوبان‌ها و بزرگراه‌های شهری بود که سرعت دسترسی را افزایش بسیار داد. کلودشالین به نقش اتوبان‌ها و چگونگی تأثیر گذاری آنها بر بافت شهری به ویژه مرکز شهر تأکید می‌کند.

نکته‌ای که در این زمینه مهم به نظر می‌رسد، این است که به طور مستقیم یا غیر مستقیم، ساخت این بزرگراه‌های شهری (به صورت



شعاعی یا شبکه‌های) به مرکز شهر ختم می‌شوند و یا خیابان‌های منشعب از آنها به مرکز شهر منتهی می‌گردند. بدین ترتیب، وسایط نقلیه متعددی از این طریق در زمان کوتاه و با سرعت زیاد، به مرکز شهر می‌رسند. این موضوع از یک سو می‌تواند موجب افزایش اهمیت عملکرد مرکز شهر شود ولی از سوی دیگر به لحاظ ساختار محدود شبکه ارتباطی، خود می‌تواند پیامدهای نامطلوبی به همراه داشته باشد و موجب گردد که مرکز شهر با ترافیک سنگین مواجه شود.

حال چنانچه امکانات پارکینگ و وسایل حمل و نقل عمومی و سایر تسهیلات مورد نیاز در مرکز شهر به نحو مطلوب فراهم شده باشد، این شرایط می‌تواند موجب افزایش قابلیت دسترسی مرکز شهر گردد و در نتیجه رونق عملکردها و فعالیت‌هایی را که در مرکز شهر مستقر است در پی داشته باشد.

پس از محرز شدن نقش قاطع انکارناپذیر عامل دسترسی بر روی ویژگی‌های فضایی شهر، و مشخصاً اهمیت عملکرد مرکز شهر، لازم است عوامل مؤثر بر دسترسی شناسایی و تحلیل شوند. مؤلفه‌های عامل دسترسی در این زمینه به دو بخش اصلی "حمل و نقل" و "کاربری زمین" تقسیم می‌شوند. با توجه به اینکه هرگونه آثار فضایی کالبدی دسترسی منتج از ساز و کارهای این دو مؤلفه است. قسمت بعدی این مقاله به این موضوع اختصاص می‌یابد.

۳- اثر متقابل کاربری زمین و حمل و نقل شهری و بازتاب‌های آن بر کیفیت دسترسی

با توجه به اینکه سنتز چندی و چونی رابطه "کاربری زمین" و "حمل و نقل"، تعیین کننده چگونگی دسترسی به فعالیت‌ها، اماکن و جز اینهاست.

نقش و رابطه این دو عامل با گسترده شدن و پیچیده شدن شهرها مورد توجه بیشتر قرار گرفت. دیگر سیستم شهر به طور خود تنظیم قادر به نظم و نسق دادن به این مقوله نیست و شدیداً دچار اتروپی می‌شود. از این رو به تدریج، به دلیل ضرورت برقراری تعادل در سیستم، از طرفی نیاز به برنامه‌ریزی برای استقرار کاربری‌ها (انواع فعالیت‌ها) و از طرف دیگر نیاز به برنامه‌ریزی برای تنظیم و تنسيق جا به جایی محرز می‌گردد.

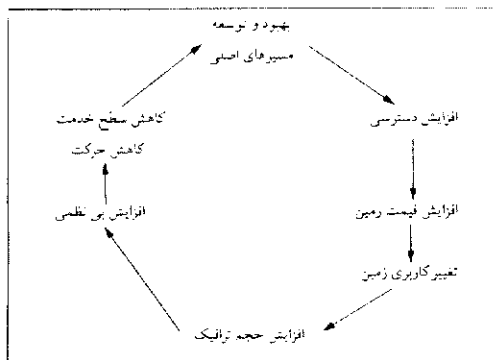
از نظر مفهومی، "کاربری زمین به معنای توزیع فضایی کارکردهای شهری است" (Chapin, 1963, P.3) و "برنامه‌ریزی برای کاربری زمین شهری، یعنی ساماندهی مکانی و فضایی فعالیت‌ها و عملکردهای شهری براساس خواست‌ها و نیازهای جامعه شهری. این برنامه‌ریزی در عمل، هسته اصلی برنامه‌ریزی شهری است و انواع استفاده از زمین را طبقه‌بندی و مکان‌یابی می‌کند." (سعیدنیا، ۱۳۷۸، ص ۱۳) از طرف دیگر، برنامه‌ریزی حمل و نقل نیز همانند برنامه‌ریزی کاربری زمین با نگرش سیستمی به شهر، جزئی از برنامه‌ریزی سیستمی شهر محسوب می‌شود.

از آنجا که "سیستم‌های حمل و نقل شهر، با هدف ارتباط و حرکت بین فعالیت‌های مختلف انسانی با وسیله نقلیه - یعنی سواره - و یا بدون وسیله حمل - یعنی پیاده - شکل می‌گیرد، بنابراین حمل و نقل شهری، یکی از اجزای سیستم ارتباط شهری است که با هدف دسترسی بین کاربری‌های مختلف در محدوده یک شهر، کار عبور و مرور و جایابی انسان و کالا را بین فضاهای انطباق یافته (= کاربری‌ها) بر عهده دارند" (شهیدی، ۱۳۶۹، ص ۴۵).

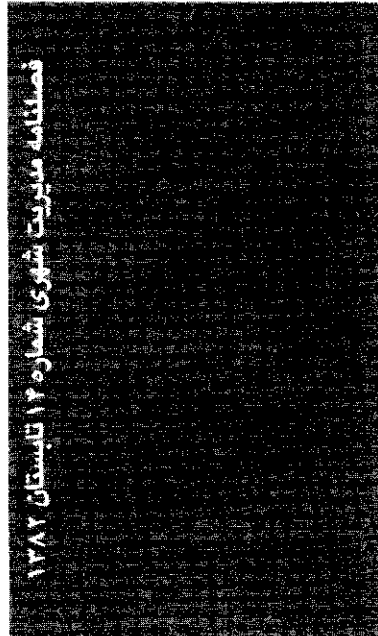
در خصوص چگونگی رابطه متقابل حمل و نقل شهری و کاربری زمین می‌توان اذعان کرد که در قالب شهرها به ویژه مناطق مرکزی "... از آنجا که کاربری‌های مختلف زمین و شبکه‌های معابر بر پایه قانون «تقاضا - عرضه» شکل گرفته‌اند، بنابراین ترکیب عمومی انواع کاربری‌ها و شبکه‌های تغذیه کننده آنها عموماً سیر تعادلی خود را حفظ کرده و تنها ترکیب نسبت‌های آنها از شهری به شهر دیگر، آن هم بر حسب عوامل گوناگونی چون سابقه تاریخی، توپوگرافی، موقعیت مکانی، جمعیت و جز آن فرق کرده است" (شهیدی، ۱۳۷۶، ص ۴۵۷). با ورود و گسترش روزافزون اتومبیل و فعالیت‌های اقتصادی به شهرها، تبعیت از قانون «عرضه - تقاضا» سیستم شهری را با مشکل مواجه کرد. در واقع رشد و توسعه

فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی باعث رشد تقاضا برای حمل و نقل گردید که متقابلاً برای پاسخگویی به تقاضای ایجاد شده، می‌بایست شبکه حمل و نقل توسعه می‌یافت. به دنبال گسترش شبکه دسترسی، فعالیت‌های انسانی در حریم‌های شبکه‌های احداث شده، استقرار می‌یافتند و با تمرکز آنها، مجدداً نیاز به توسعه شبکه به وجود می‌آمد. به بیان دیگر، "ساخت خیابان می‌تواند قابلیت دسترسی منطقه را تغییر دهد. این اقدام منجر به توسعه و افزایش تقاضای رفت و آمد می‌شود و برای اینکه بهتر بتوان با افزایش تقاضای ترافیک مواجه شد، لازم است که بهبودهایی در سواره‌روها ایجاد گردد. بدین ترتیب چرخه رویدادهای به شکل نمودار شماره یک تکرار می‌شود" (G.Stover, 1988, P.2).

نمودار شماره یک: حمل و نقل و چرخه توسعه زمین



مأخذ: (G.Stover, Vegil(1998,P:2)



بدین ترتیب نوعی جریان تصاعدي مسابقه متقابل "اتومبيل-راه-اتومبيل" به وجود آمد و تا دهه ۱۹۵۰، همواره راه حل این اختلال شتابان در خود همین مسابقه جست و جوی می شد. لکن عدم امکان ادامه این مسابقه بدفرجام در مرکز محدود و شکل گرفته شهرهای ارزشمند تاریخی و فرهنگی از سویی، و تضاد و حتی تناقض ذاتی این فرایند در بخش های پیرامونی مناطق مرکزی شهرها و حتی در حومه شهرهای نوپدید از سویی دیگر، موجب گردید که رابطه «کاربری اراضی» و «سیستم حمل و نقل» شهرها مورد مذاکره جدی قرار گیرد و بر پایه کشف رابطه متقابل این دو واقعیت و تدوین مبانی عینی و ریاضی معادلات این روابط، به جای اتخاذ سیاست تبعیت محض عرضه سیستم ها و شبکه ها از تقاضای روزافزون سفرها به ویژه دریافت ها و محدوده های محدود و شکل گرفته مرکزی شهرها نسبت به «مدیریت تقاضا» به طرق گوناگون اقدام کنند. (شهیدی، ۱۳۷۶، ص ۴۵۱)

از سال ۱۹۵۰ به بعد با آغاز تلاش هایی که در زمینه برقراری رابطه متقابل حمل و نقل و اراضی شکل گرفت، به ویژه پس از انتظار یافته های مطالعاتی هانسن در واشینگتن چرخه بازخورد حمل و نقل و کاربردی زمین، اثر خود را از طریق تغییر مکان فعالیت ها و تولید و جذب سفر مکان ها بر روی ساخت و بافت شهر نمایان ساخت.

در این میان مجموعه روابطی به وسیله چرخه بازخورد حمل و نقل- کاربردی زمین تعیین می گردد و بازتاب های فضایی و کالبدی آن می تواند به صورت زیر خلاصه شود:

اثر هر نوع محدودیت دسترسی بر روی استقرار یا عدم استقرار فعالیت های جدید و نیز استمرار یا عدم استمرار فعالیت های قدیم در ناحیه ای که اعمال محدودیت دسترسی صورت می گیرد محرز است. بدین واسطه در دراز مدت و با یک تأخیر زمانی، بازتاب این اثر بر روی فرم، بافت، ساخت و اندازه ها در ناحیه محدود شده منعکس می گردد

- ۱) توزیع کاربردی های زمین نظیر مسکونی، صنعتی و تجاری تعیین کننده مکان فعالیت های انسان همچون محل زندگی، کار، خرید، آموزش و تفریح است.
- ۲) توزیع فعالیت های انسان در فضاهای شهری، نیازمند واکنش های مکانی (انجام سفرها) در سیستم حمل و نقل برای برطرف ساختن مسافت بین مکان فعالیت هاست.
- ۳- توزیع زیر بناها در سیستم حمل و نقل، باعث ایجاد فرصت هایی برای واکنش های مکانی می شود که تحت عنوان "دسترسی" شکل می گیرد.
- ۴- توزیع دسترسی ها در فضاهای شهری متقابلاً تعیین کننده انتخاب کاربردی، و در نتیجه ایجاد تغییر در سیستم کاربردی زمین است (وگنر، ۱۳۸۱، ص ۸۶).

اساساً پیش از پیدایش نگرش سیستمی، تهیه طرح های حمل و نقلی بر این فرض استوار بود که «چنانچه بتوان الگوی کاربردی شهر را برای مدت زمان خاصی در آینده مشخص کرد، طبعاً می توان الگوی ترافیک آن و سیستم حمل و نقلی متناسب آن را نیز پیش بینی کرد» (بروتون، ۱۳۶۷، ص ۴۰)؛ به این مفهوم که رابطه یکطرفه ای وجود دارد و الگوی کاربردی زمین، الگوی شبکه ارتباطی را شکل می دهد. اما ما عملاً بعد از دهه ۱۹۶۰ این نگرش با توجه به یافته های مطالعاتی هانسن مورد نقد قرار گرفت. «صاحب نظرانی چون وینگو و پرلوف اظهار داشتند که لازم است شهر همچون سیستمی در نظر گرفته شود که کاربردی های زمین و جریان های ترافیکی آن ارتباط متقابل دارند. آنها ادعا کردند که تعیین الگوی توزیع کاربردی زمین برای مدت ۲۰ سال و ارائه الگوی ترافیک مربوط به آن، امری غیر واقع بینانه است. چون به این حقیقت مهم که جریان های ترافیکی به نوبه خود الگوی کاربردی اراضی را تغییر می دهد و این رابطه متقابل همچنان ادامه خواهد داشت، توجهی نمی شد» (همان منبع، ص ۴۱ و ۴۰).

تغییرات مذکور که ناشی از تصمیمات حمل و نقل است به صورت مستقیم و غیر مستقیم متجلی می شود. «تأثیرات مستقیم شامل زمین مورد استفاده برای تسهیلات حمل و نقل از قبیل راه ها، جاده ها، پارکینگ ها و پایانه هاست و تأثیرات غیر مستقیم شامل تغییرات در نوع، تراکم، طرح و مکان توسعه می شود» (TDM, nd, p.2). «مهم ترین اثر غیر مستقیم حمل و نقل بر روی کاربردی زمین از طریق تغییر در قابلیت دسترسی مکان ها امکان پذیر می شود. قابلیت دسترسی بالا، جذابیت مکان ها را برای استقرار انواع کاربردی ها افزایش می دهد و متعاقباً توسعه شهری را نیز تحت تأثیر قرار می دهد» (Wegener, nd p.7).

به طور کلی، فرایند برنامه ریزی حمل و نقل بر اساس روش سیستمی، این امکان را فراهم می کند که بتوان طی آن نگرش جامعی از چرخه بازخورد حمل و نقل و کاربردی زمین و تأثیرات کالبدی و فضایی این چرخه به دست آورد.

۴- نتیجه گیری: اثر محدودیت دسترسی بر بافت، ساخت و اندازه شهر

از مطالب ارائه شده پیشین می توان استنتاج کرد که به لحاظ آنکه دسترسی منبعی با ارزش به شمار می رود، فرم، ساخت، بافت و اندازه شهر در طول زمان کاملاً تحت تأثیر ارزشمندی این عامل قرار دارد. هر چند که، از تأثیر عوامل دیگری نظیر عوامل طبیعی، اقتصادی و جز اینها نیز بر روی فرم و سایر مؤلفه های فضایی و کالبدی شهر نمی توان چشم پوشی کرد، لیکن عامل دسترسی از مؤثرترین عوامل به شمار می رود، به طوری که هر چه اهمیت عامل مورد نظر محدودتر گردد حتی اثرگذاری سایر عوامل به ویژه عامل اقتصادی نیز تضعیف می گردد.

در قسمت های قبلی، اثر ایجاد انکارناپذیر دسترسی مورد بررسی قرار گرفت. در این قسمت، اثر سلبی و یا اثر محدودیت های دسترسی بر روی شهر، مورد بحث قرار می گیرد.

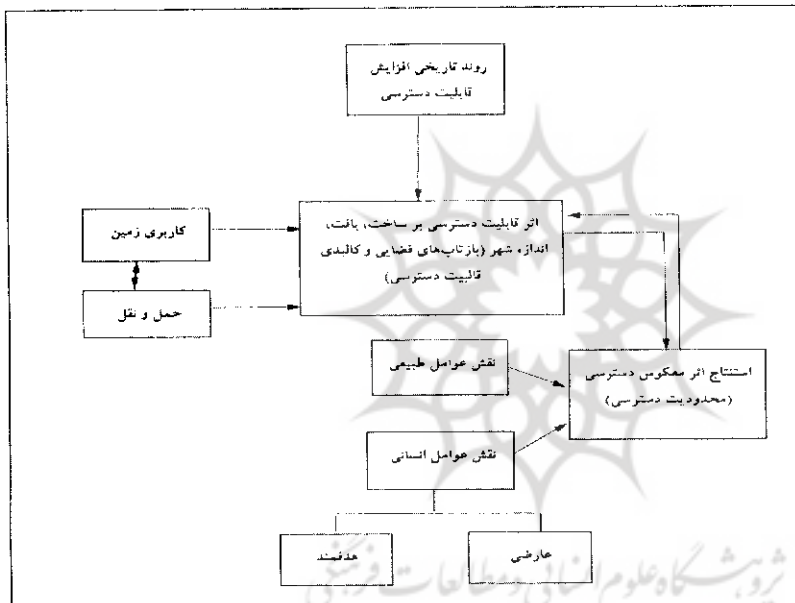
«پراکنش فضایی فعالیت های انسانی، نیاز به سفر و حمل و نقل کالاها را به وجود می آورند. این موضوع از اصول بنیادی تجزیه و

دسترسی به عنوان منبعی ارزشمند، همچنان که می تواند توسعه را به ارمغان آورد، اعمال محدودیت دسترسی نیز می تواند به عنوان نوعی ابزار مدیریتی توسعه را هدایت و کنترل کند

تحلیل و پیش بینی حمل و نقل به شمار می رود. اگر چه اثر معکوس حمل و نقل روی کاربری زمین کمتری ساخته شده است ولی قدری تأمل در تحول بافت شهری فشرده در شهرهای قرون وسطایی که محدود به حرکت پیاده بوده است تا گسترش وسیع نواحی کلان شهری جدید با حجم وسیع ترافیک، نشانگر این است که تحول مذکور بدون کاربردی راه آهن و سپس اتومبیل شخصی امکان پذیر نبوده است. بنا بر این، به طور قطع توسعه مستقیم حمل و نقل، تأثیر گذار روی تصمیمات مکانی سرمایه گذاران، شرکتها و خانوادهها و جز اینها بوده است» (Wegener, nd p.1) بنا بر این، توسعه حمل و نقل به عنوان عامل تسهیل کننده دسترسی، روی توسعه فضایی و کالبدی شهر اثر می گذارد. اگر این عامل تسهیل کننده خود به عاملی بازدارنده تبدیل شود، در مناطق توسعه یافته موجب تغییر روندهای توسعه می گردد، و در مناطق توسعه نیافته به عنوان عامل بازدارنده توسعه عمل خواهد کرد.

به عنوان مثال، هر چند که انسان همواره برای افزایش قابلیت دسترسی به منظور تأمین نیازهای خود سعی در فائق آمدن بر طبیعت کرده است و حتی المقدور می کوشد از مواهب طبیعی برای افزایش قابلیت دسترسی استفاده کند، لیکن مواهب طبیعی خود می توانند عامل محدود کننده دسترسی نیز به شمار آیند.

نمودار شماره ۲- چار چوب نظری مقاله



پانچوشان!
 تا این مقاله بود که منی است از اولین مقاله که شش ماهی از شد
 شایستگی مناسبت که در دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه
 دوازدهم و بیست و یکم شده است.

مجله علمی-تخصصی شهرت شماره ۱۲ تابستان ۱۳۸۲

در واقع، ویژگی های طبیعی تا هنگامی که انسان قادر به فائق آمدن بر آن نباشد، عامل محدود کننده دسترسی محسوب می شوند. بدین صورت، مثلاً تا هنگامی که بر روی رودخانه پلی احداث نگردد، رودخانه عامل محدود کننده دسترسی دو سوی رودخانه است (سفرهایی که مبدأ و مقصد آن مستلزم عبور از عرض رودخانه باشد). در عین حال رودخانه می تواند عامل تسهیل کننده دسترسی در طول مسیر خود نیز محسوب شود.

ویژگی های توپوگرافی از جمله شیب زمین و ارتفاعات نیز عامل محدود کننده دسترسی است، به نحوی که در مناطق صعب العبور، کمتر امکان شکل گیری و استمرار حیات مجتمع های زیستی وجود دارد، مگر آنکه سایر عوامل از جمله عوامل اقتصادی نظیر وجود معادن و یا عامل دفاعی نسبت به عامل دسترسی در اولویت بیشتری قرار گیرند. در این صورت، انسان در مبارزه با طبیعت برای تسهیل دسترسی، با شرایط بسیار دشواری روبه روست.

«نقش عوامل طبیعی در بافت شهرها در زمان گذشته کاملاً تعیین کننده و قاطع بوده است و می توان گفت که بافت هر شهر در آن زمان نمایانگر وضع عوامل طبیعی منطقه و محیطی که شهر در آن شکل می گرفت بوده است» (سلطان زاده، ۱۳۶۷، ص ۲۹۹). در واقع گاهی اوقات محدودیت دسترسی به برخی از عوامل طبیعی، بافت شهرها را تحت تأثیر قرار می داد. به طور مثال، «در اغلب نقاطی که آب به سادگی از طریق رودخانه یا چاه به دست می آمد، فضاهای کالبدی در حالت عادی بیشتر به صورت گسسته شکل می گرفتند. اما در نقاطی که دسترسی به آب به صورت فردی و مجزا برای هر یک از واحدها امکان نداشت و آب مورد نیاز اهالی از طریق قنات و کانال ها و مجراهای عمومی تأمین می شد، فضاهای کالبدی به طور پیوسته شکل می گرفتند» (همان منبع ص ۳۰۰) بدین ترتیب، ملاحظه می شود که محدودیت هایی که طبیعت روی عامل دسترسی ایجاد می کند، بافت، ساخت و اندازه شهر را

جامسته، ژان و برنارد دیز. "شهر". ترجمه علی اشرفی، دانشکده هنر، ۱۳۷۷.

زیربونی، محمدرضا. مباحثی در حمل و نقل شهری. چاپ رنگین، ۱۳۵۵.

به ولو، لئوناردو. سرچشمه‌های شهرسازی نوین. ترجمه محمدتقی کاتبی، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۴۲.

جورنیا، مهن بررسی وضعیت موجود مدیریت حمل و نقل برون شهری در ایران، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی وزارت کشور، ۱۳۷۵.

شکویی، حسین. جغرافیای اجتماعی شهرها، اکولوژی اجتماعی شهرها، جلد دانشکده دانشکده جغرافیا، ۱۳۶۵.

کوشین، ریگنری. فضا، زمان، معماری، ترجمه منوچهر مزینی، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵.

لینج، کوین. تئوری شکل خوب شهر، ترجمه دکتر سعیدحسین بحرینی، انتشارات دانشکده تهران، ۱۳۷۶.

لینج، کوین. سیاهی شهر، ترجمه دکتر منوچهر مزینی، انتشارات دانشکده تهران، ۱۳۷۲.

حمیدی، ملیحه. استخوانبندی شهر تهران. جلد اول: معلومت فن و عمرانی. شهریار، تهران، سازمان شهرداری و شهرداری شهر تهران، ۱۳۷۶.

بزرگ محمد رضا بررسی ساخت شهر شهریار، رساله دکتری شهرسازی دانشکده تهران، دانشکده هنرهای زیبا، ۱۳۷۷.

سلطان زاده، حسین. مقدماتی بر تاریخ شهر و شهرنشینی در ایران. انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۷.

سیدوس صیری، رضا. "مفهوم دسترسی در کیفیت زندگی شهری". مجله دانشکده شهید بهشتی، شماره ۲۴، ۱۳۷۸.

سلطان زاده، حسین. مجموعه مقالات شهر و شهرنشینی شهریار، تهران، شماره ۱، ۱۳۷۷.

حبیبی، فرح. تعاریف فرم و مشخصه‌های آن. بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، طرح مسکن و فن، مرکز برنامه‌ریزی و منطقه‌شناسی، تهران، ۱۳۷۲.

سلیمان، کلود. لیمانیسم شهری و دیالوگ شهری، ترجمه دکتر اصغر نظری، معاونت فرهنگی استان قزوین، قزوین، ۱۳۷۱.

سوزوکی، شینجی. مدل و نظریه توسعه شهر. مانتیرا، توسعه و دسترسی، ترجمه حسین فتوحی، ماهنامه شهر دارها، شماره ۱، ۱۳۸۱.

شاهپوری، محمدحسین. مقدماتی بر برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری و مهندسی ترافیک، بی. تا، ۱۳۶۹.

شاهپوری، محمدحسین. مدیریت ترافیک در شهرهای مرکزی. شهرهای بزرگ، مجموعه مقالات همایش تخصصی بافت‌های شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان برنامه‌ریزی و محاسبات، تهران، ۱۳۷۶.

شاهپوری، محمدحسین. برنامه‌ریزی حمل و نقل در جامعه محاسبات شهری، سازمان ترافیک تهران، ۱۳۶۷.

سعدی، احمد. کتاب سبز راه‌های شهریارها، جلد دوم. مکاربه زمین شهری، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی وزارت کشور، ۱۳۷۸.

Barnett George. "The Transport Dimension": The compact city A Sustainable urban Form, Edited by Mike Jenks & others, U & F N Spon, London, 1998.

Dohl, Leonard. The Healthy City, Its Function and its Future, Oxford University Press, 1986.

Elgin Duane & others. "City Size and the Quality of Life". National Science Foundation (RANN) Program the Stanford Research Institute, 1974.

EDM Encyclopedia (nd), "Landuse Evaluation", Victoria Transport Policy Institute.

<http://www.vtpi.org/dm/104.htm>

Chapin F. Stuart. "Urban Landuse Planning". University of Illinois Press, Urbana, 1965.

G. Stover, Verplik. "Transportation and Land Developed", vol. I, United States of America, 1988.

Wegener Michael (nd), "Land use Transport Interaction State of the Art. What can learn from North America?", University of Dortmund.

<http://www.vtpi.org/STELLA/General/GenicsMichaelWegener.doc>

تحت تأثیر قرار می‌دهد. از طرف دیگر، علاوه بر طبیعت، پدیده‌های مصنوعی و غیر طبیعی نیز می‌توانند به محدودیت دسترسی منجر شوند. محدودیت‌های مصنوعی دسترسی، آنهایی هستند که متأثر از عوامل غیر طبیعی در شهر ایجاد می‌شوند که در اثر شرایط بالقوه و بالفعل دسترسی، «یک نقطه»، «یک محور» و یا «یک محدوده» را با تنگناها و الزامات محدود کننده‌های مواجه می‌کنند.

در واقع محدودیت‌های مذکور از نظر فضایی می‌تواند به سه صورت عارض گردد:

۱- محدودیت دسترسی بر روی یک نقطه در شهر؛

۲- محدودیت دسترسی در طول محور (خط) ارتباطی در شهر؛ و

۳- محدودیت دسترسی بر روی یک ناحیه (سطح).

در خصوص مورد اول، می‌توان محدودیت‌های دسترسی به یک واحد یا مجتمع مسکونی را مثال زد. در صورتی که دو مجتمع مسکونی A و B را با شرایط کاملاً مساوی فرض کنیم، با این تفاوت که مجتمع مسکونی A به لحاظ عرض کم معیار مجاور و عدم پیش‌بینی پارکینگ در مقایسه با مجتمع B کاملاً در محدودیت به سر می‌برد، با این شرایط کاملاً می‌توان آثار این محدودیت را در ارزش اقتصادی، مرغوبیت و نیز گرایش طبقات مختلف به سکونت در این مجتمع با یکدیگر مقایسه کرد. قدر مسلم، مجتمع مسکونی B وضعیت کاملاً بهتری نسبت به مجتمع مسکونی A خواهد داشت. در خصوص مورد دوم، یعنی اثر محدودیت دسترسی در طول یک محور، می‌توان وضعیت استقرار فعالیت‌ها در مجاورت سلسله مراتب شبکه دسترسی را مورد توجه قرار داد. سلسله مراتب دسترسی عبارتند از آزاد راه، بزرگراه، شریانی، جمع‌کننده و محلی. بر این اساس، هر چه در این سلسله مراتب به سمت پایین حرکت کنیم میزان دسترسی زیاد و میزان سرعت و جابه‌جایی کاهش می‌یابد. در واقع، نقش آزاد راه‌ها فراهم ساختن شرایطی به منظور افزایش سرعت و میزان جابه‌جایی هاست و دسترسی در طول محور ارتباطی آزاد راه به حداقل ممکن کاهش می‌یابد. بنابراین برای آن دسته از فعالیت‌های شهری که نیازمند دسترسی مستقیم هستند، طول این محورهای ارتباطی کمترین مرغوبیت را برای استقرار فعالیت‌های مذکور ایجاد می‌کند و لذا در مقایسه با سطوح پایین سلسله مراتب دسترسی، مثلاً شریانی، فعالیت‌ها و نوع کاربری زمین، بافت و فرم کالبدی کاملاً متفاوت و متمایزی را به وجود می‌آورد.

حال اگر محورهایی که معمولاً در مراکز شهرها با اعمال محدودیت دسترسی برای خودروهای شخصی و تعیین آنها به عنوان مسیرهای ویژه پیاده و مراکز خرید در نظر بگیریم، هر چند که این محدودیت دسترسی تسهیل‌کننده برای افراد پیاده محسوب می‌شود ولی در هر حال اگر این محدودیت دسترسی برای خودروهای سواری موجب عدم دسترسی به پارکینگ‌های جانبی و نیز عدم امکان دسترسی فعالیت‌های مستقر در حاشیه آن محور به خدمات حمل و نقل و جابه‌جایی کالا گردد، قدر مسلم امکان مبادلات کالایی فعالیت‌ها کاهش می‌یابد.

در خصوص مورد سوم، یعنی اثر محدودیت دسترسی بر روی یک ناحیه نیز می‌توان این مطلب را با تبیین یک فرض مورد توجه قرار داد. ناحیه‌ای را در بخشی از یک شهر تصور کنید. در صورتی که کلیه راه‌های ورود به ناحیه مذکور مسدود گردد و این ناحیه به صورت مطلق با محدودیت دسترسی مواجه شود، می‌توان انتظار داشت تا این شرایط منجر به انزوا و در نتیجه متروکه شدن ناحیه گردد. در واقع در صورت عدم امکان دسترسی، هیچ نوع فعالیتی - حتی سکونت نیز - در این ناحیه، کاملاً محصور و بدون دسترسی امکان بقا و پایداری نمی‌یابد. بنابراین می‌توان انتظار داشت که فعالیت‌ها و افراد ساکن در آن ناحیه، با طولانی شدن محدودیت، اقدام به خروج از ناحیه کنند. حال اگر میزان اعمال این محدودیت مطلق به صورت نسبی کاهش یابد، می‌توان انتظار داشت که به همان نسبت نیز اثر محدودیت دسترسی در فراقکتی فعالیت‌ها و گریز از محدوده مورد نظر کاهش یابد. در واقع اثر هر نوع محدودیت دسترسی بر روی استقرار یا عدم استقرار فعالیت‌های جدید و نیز استمرار یا عدم استمرار فعالیت‌های قدیم در ناحیه‌ای که اعمال محدودیت دسترسی صورت می‌گیرد محرز است. بدین واسطه در دراز مدت و با یک تأخیر زمانی، بازتاب این اثر بر روی فرم، بافت، ساخت و اندازه‌ها (اعم از اندازه جمعیت ساکن و جز آن) در ناحیه محدود شده منعکس می‌گردد، به طوری که در مقایسه با دیگر ناحیه‌های شهری، بازتاب این محدودیت کاملاً نمایان خواهد بود. در صورتی که شهر را به یک آرگانسیم زنده تشبیه کنیم، در خصوص این موضوع مقیاس بهتری فراهم می‌شود. در هر بخش از یک آرگانسیم زنده که ارتباط آن با بخش‌های دیگر مسدود گردد، بافت‌های آن بخش مضمحل می‌شود و به نابودی می‌گراید.

کاربرد آنچه که در این مقاله ذکر گردید، برای نظام مدیریت شهری از چند نظر اهمیت دارد:

۱- نظام مدیریت شهری در برخورد با مسئله دسترسی می‌بایست به نگرش سیستمی بیش از پیش توجه کند.

۲- دسترسی به عنوان منبعی ارزشمند، همچنان که می‌تواند توسعه را به ارمغان آورد، اعمال محدودیت دسترسی نیز می‌تواند به عنوان نوعی ابزار مدیریتی توسعه را هدایت و کنترل کند.

۳- بازتاب‌های فضایی و کالبدی تصمیم‌گیری‌های مدیریت شهری در عرصه تأمین دسترسی‌های شهری در کیفیت فضایی شهر بسیار تأثیرگذار است. از این رو این موضوع در جلب توجه نظام مدیریت شهری در افزایش شناخت این عرصه کاربرد می‌یابد.