

# نظام مراکز شهری / فضاهای مسکونی

احمد سعیدنیا

جلد چهارم

انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور

۱۳۸۳

## دیباچه

امروزه آموزش نیروی انسانی بعنوان گامی موثر در جهت بهسازی و نوسازی توانمندی کارکنان مورد تایید سازمان ها خصوصا" سازمان های یادگیرنده و پویاست. آموزش به عنوان فعالیتی حرفه ای به منظور افزایش کارایی و اثر بخشی سازمان ها و ارتقاء کیفیت کار نیروی انسانی و کسب مهارت های تخصصی به حساب می آید و از قلمرو هزینه ، به سرمایه گذاری برای توسعه سازمانی وارد شده است. با توجه به اینکه ما در عصری زندگی می کنیم که تغییرات و تحولات سریع و روزافزون در حوزه های گوناگون اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی، دائما" وضع موجود را در هم می نوردند و موقعیتی جدید را به منصفه ظهور می نشانند. آموزش جوابگوی این تغییرات بوده و نیاز سازمان ها را مرتفع خواهد ساخت.

بدون شک سرمایه گذاری های آموزشی، هم سبب ایجاد سرمایه انسانی می گردد و هم شرایط بهبود کیفیت این سرمایه ها را فراهم می آورد. از اینجاست که کشورهای جهان به ویژه کشورهای در حال توسعه مقادیر متنابهی از بودجه خود را به امور آموزشی نیروی انسانی خود اختصاص می دهند.

در این راستا دفتر آموزش و مطالعات کاربردی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور بر اساس بند ۱۲ و ۱۶ شرح وظایف خود که برنامه ریزی برای ارتقاء دانش شهرداری ها و دهیار بیها برای رسیدن به شاخص های مدیریتی و انتشار یافته های علمی و پژوهشی می باشد اقدام به تهیه، تدوین و انتخاب کتب آموزشی شهرداری ها و دهیاری ها بر اساس نیاز آموزشی ایشان نموده است که اکنون تعداد ۸۰ کتاب و جزوه آموزشی به صورت فایل دیجیتال قابل جستجو با همکاری دانشگاه علم و صنعت ایران تهیه گردیده است،

امید است کتب دیجیتال حاضر بتواند گامی موثر در جهت افزایش بهره وری کارکنان شهرداری ها و دهیاریها و سایر پژوهشگران علوم شهری و روستایی داشته باشد. در پایان لازم است از تلاش صمیمانه همکاران دست اندر کار تهیه کتب دیجیتال خصوصا" جناب آقای دکتر مزینی و مهندس سید عارف موسوی تقدیر و تشکر به عمل آید.

**حسین رجب صلاحي**

**مدیر کل دفتر آموزش و مطالعات کاربردی**

پیشگفتار چاپ سوم

گسترش روز افزون شهرها و واگذاری وظایف و فعالیت های جدید به مدیریت های شهری (شهرداری ها) نگاهی نوین، عالمانه، و جامع به این مقوله را می طلبد و بدون شک این حوزه وسیع بدون استفاده از تجارب دیگران در زمینه های نظری و عملی به موفقیت کامل دست نخواهد یافت.

هدف اصلی مجموعه کتاب های سبز شهرداری، تدوین یک مرجع یک کامل شهرسازی برای شهرداری ها و مدیران، با نگاه کلان به مجموعه اهداف این سازمان می باشد که این خود حساسیت نظارت بر چاپ های بعدی کتاب سبز را دو چندان می نماید.

استقبال شهرداری ها و مراکز ذی ربط از مجلدات چاپ شده این سری کتاب ها، باعث شد تا انتشارات سازمان اقدام به چاپ دوم و سوم آنها نماید.

بدون تردید، چاپ تمامی این مجموعه، منبعی غنی در اختیار شهرسازان و مدیران شهر قرار خواهد داد و راهنمایی شما مشوق ما در این مسیر خواهد بود.

انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریها کشور

## پیش گفتار چاپ اول

دراغلب کشورهای جهان، کتاب راهنمای شهرداری (کتاب سبز) خوانده می شود. این نوع کتب به طور رسمی از طرف مؤسسات برنامه ریزی و مدیریت شهری آن کشورهای تهیه می شود. مشهورترین آنها کتاب "اصول و مبانی برنامه ریزی شهری" است که توسط انستیتو آموزش مدیریت شهرداری، مؤسسه بین المللی مدیران شهری، تهیه شده است. از ویژگی های این کتب، انطباق با قوانین و مقررات شهرسازی و مدیریت شهری آن کشور است. هر چند مباحث عمومی این کتابها دارای جنبه کلاسیک بوده و در همه جا مشترک است، لیکن مطالب اختصاصی آن ها جنبه ضابطه و دستور داشته و کاملاً برای شهرداریهای ایران کاربرد ندارد.

تاکنون جزوات و گزارش های موردی متعددی از طرف مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری این دفتر انتشار یافته است. این نشریات به تنهایی جوابگوی نیازهای گوناگون شهرداران و مسئولین شهرسازی شهرداری ها نیستند. بنابراین به منظور طرح مباحث و مفاهیم شهرسازی از نظر کاربردی، کتابی جامع که به طور یک جا و هماهنگ مباحث و موضوعات اصلی مدیریت و برنامه ریزی شهری را مطرح سازد، تهیه شد تا به عنوان مرجع مورد استفاده قرار گیرد.

ضرورت وجود چنین کتابی در مبانی شهرسازی و تدوین دیدگاه ها و موضوعات برنامه ریزی و مدیریت شهری، با توجه به جدیدترین پیشرفتهای در این رشته، برای نهادهای برنامه ریزی شهری آشکار است. هدف از نگارش این کتاب، تهیه یک

دستورالعمل یا کتابی درسی نیست؛ بلکه هدف اصلی آن طرح دیدگاه ها و موضوعات برنامه ریزی، طرح ریزی و مدیریت شهری با توجه به نیازهای واقعی شهرداران کشور است.

توالی فصل ها و قسمت های مختلف کتاب به گونه ای تعیین شده، که در صورت مطالعه سیستماتیک، به استفاده کنندگان کمک می کند تا به تدریج از مسائل عام و کلی شهرسازی با مسائل خاص و علمی شهری آشنا شوند. در عین حال، هر بخش نیز به تنهایی دارای این ویژگی می باشد، زیرا ممکن است برخی استفاده کنندگان بدون مطالعه سیستماتیک کتاب، در مواقع ضروری به عنوان مرجع، به موضوع خاصی رجوع کنند. در آن صورت نیز هر بخش و هر فصل کتاب باید پاسخگوی این نیاز باشد.

جدول زیر مجموعه مباحث مورد بررسی در کتاب سبز را دربرمی گیرد:

عنوان	جلد
شهرسازی	۱
کاربری زمین شهری	۲
حمل و نقل شهری	۳
نظام مراکز شهری و فضای مسکونی	۴
طرحهای شهری	۵

۶	ساخت و سازه‌های شهری
۷	مواد زاید جامد شهری
۸	تأسیسات خدمات شهری
۹	فضای سبز شهری
۱۰	فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی
۱۱	مدیریت شهری
۱۲	طراحی فضاها و مبلمان شهری

در پایان، مراتب قدردانی، نسبت به مجری طرح آقای مهندس احمد سعیدنیا، استاد دانشگاه تهران و همچنین از کارشناسان مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، آقایان: حمید جلالیان، رجبعلی مختارپور و اسماعیل عاشری که امر نظارت بر تحقق مطلوب پروژه را برعهده داشته اند، ابراز می گردد.

۱۳۷۸

دفتر برنامه ریزی عمرانی

مقدمه

گزارش حاضر جلد چهارم از مجموعه کتاب سبز است که به مقوله نظام مراکز شهری و فضاهای مسکونی که در ارتباط تنگاتنگ با یکدیگر هستند و سازمان فضایی شهر را تعریف می کنند، می پردازد.

در مبحث نظام مراکز شهری ابتدا الگوهای گوناگون مراکز شهری شامل الگوی تک مرکزی و چند مرکزی معرفی شده و سپس مفهوم سلسله مراتب مراکز شهری که از مفاهیم بنیادین سازمان یابی فضایی شهر می باشد تبیین گردیده است. ناحیه مرکزی شهر که از جمله مهمترین عناصر کالبدی و فضایی شهر محسوب می گردد در ادامه بحث مورد بررسی قرار گرفته و مباحثی چون بازارها، تراکم، الگوی توسعه، مسایل و ساماندهی ناحیه مرکزی شهر مورد توجه واقع شده است. نظر به اهمیت خاص مراکز شهری، چگونگی برنامه ریزی و نیز ایجاد تحول آنها مورد توجه قرار گرفته و به برخی از روشهای نوین در این زمینه مانند؛ الگوی مختلط، ایجاد مراکز خرید منطقه ای، ناحیه ای و محله ای اشاره شده است. همچنین بازارها و فروشگاه های بزرگ با عنایت به نقش و اهمیت ویژه ای که در اقتصاد شهر می توانند ایفاد کنند مورد توجه واقع شده و نکاتی پیرامون آنها طرح گردیده است.

طراحی فضاهای مرکز شهر مبحث دیگری است که بدان پرداخته می شود زیرا برنامه ریزی و ساماندهی بدون عنایت کافی به کالبد کارآمد نخواهد بود و مقوله طراحی از اهمیت ویژه ای برخوردار است که باید مورد توجه قرار گیرد بنابراین ابتدا مسائل و مشکلات و نیز سایر ویژگی های اصلی مراکز شهری در ارتباط با طراحی شهری طرح شده و سپس معیارهای ساماندهی بیان گردیده اند.

در بخش دوم که به بررسی فضاهای مسکونی اختصاص یافته است، مشخصات و معیارهای پایه فضای مسکونی از جمله واحد همسایگی، نواحی مسکونی، کاربری مسکونی مورد بررسی قرار گرفته و مجموعه نکاتی که در خصوص فضاهای مسکونی شهرها باید در برنامه ریزی ها مورد توجه قرار گیرد به اجمال بیان شده است. در ضمیمه گزارش نیز در خصوص معضل زاغه نشینی که از مسایل مهم اسکان در شهر می باشد مباحثی طرح گردیده و ضمن بررسی برخی از نمونه ها در جهان راهکارهایی در این زمینه عنوان شده است.

۱۳۷۸

مراکز مطالعات برنامه ریزی شهری

چکیده

اهداف اصلی کتاب، تدوین بنیانهای نظری و عملی برنامه ریزی شهری و مدیریت شهری به عنوان راهنمای شهرسازی برای شهرداران بوده است، بنابراین از تعاریف پایه شهرسازی و مبانی و اصول شهرسازی آغاز شده و به ضوابط و معیارهای مختلف در زمینه های گوناگون می انجامد و به تناسب وظایف شهرداری ها، موضوعات و مباحث متعددی مورد بحث و تحلیل قرار می گیرد. کتاب شامل ۱۲ مبحث است.

مجلد نخست، شامل تعریف شهرسازی است. پیدایش علم شهرسازی در عصر حاضر و عوامل مؤثر بر شهرسازی، رشته ها یا شاخه های اصلی شهرسازی یعنی برنامه ریزی شهری، طراحی شهری، برنامه ریزی محیطی و برنامه ریزی منطقه ای



تعریف و توضیح داده شده است و رابطه این رشته ها با مبانی علمی برنامه ریزی فیزیکی و فضایی مورد بحث قرار گرفته است. فصل چهارم این بخش به بحث در مبانی برنامه ریزی شهری اختصاص یافته است.

مجلدات دوم تا چهارم به تشریح نظامات بنیادی برنامه ریزی شهری می پردازد موضوعات چهارگانه این مجلدات عبارتند از موضوع کاربری زمین شهری به عنوان بنیان برنامه ریزی شهری، نظام ارتباطات و حمل و نقل شهری که از دیدگاه برنامه ریزی شهری و در رابطه با موضوع کاربری زمین شهری و مسایل انسانی مورد بحث و تحلیل قرار گرفته است.

برنامه ریزی مراکز شهری، یکی از اساسی ترین مسائل برنامه ریزی و طرح ریزی شهری است که هویت و شخصیت شهرها به چگونگی و کیفیت کارکردی و کالبدی آن ها مربوط می شود. این موضوع بخش نخست مجلد چهارم مطرح شده است و نظام تشکل محله های مسکونی و نظام کاربری مسکونی و مشخصات و معیارهای فضای مسکونی در بخش دوم مجلد چهارم مورد بحث قرار گرفته است.

چهار مجلد اول کتاب، به عنوان اصول نظری و عملی شهرسازی تلقی شده و پایه و مبنای سایر بخش ها محسوب می شود. بدون توجه به مبانی نخستین، مباحث بعدی مفهوم شهرسازی خود را از دست می دهند.

طرحهای شهری در ایران موضوع مجلد پنجم است. در این مبحث تاریخچه برنامه ریزی شهری در ایران، مشخصات تهیه انواع طرحهای شهری مانند طرح جامع، طرح هادی و سایر طرح ها مورد بررسی قرار گرفته است. یکی از مباحث مهم این

بخش، چگونگی فرایند تهیه طرحهای شهری و مراحل ابلاغ و اجرای طرح هاست که به جنبه رسمی و کاربردی شهرسازی در ایران پرداخته است.

در مجلد ششم، نظام کنترل ساخت و ساز مورد بحث قرار گرفته و مراحل، ضوابط، آئین نامه های کنترل ساختمان مطرح و معیارهای حفاظت و ایمنی و تراکم و ارتفاع و نقش آنها در کنترل سیمای شهر و سلامت محیط مورد بحث قرار گرفته است. مجلد هفتم، شامل برنامه ریزی و مدیریت بهداشت و نظافت شهری است. وظایف شهرداری ها در زمینه روش ها، معیارها و مدیریت جمع آوری، دفع و بازیافت مواد زاید مطرح شده است. یکی از مباحث بسیار جدید در این بخش، پاکیزگی و نظافت شهری است که نقش شهرداری ها را در چارچوب حفاظت محیط زیست شهری مشخص می سازد.

در مجلد هشتم مبانی مکانیابی، برنامه ریزی و مدیریت تأسیسات خدمات شهری شامل گورستان، کشتارگاه، میدین میوه و تره بار و پایانه مورد بررسی قرار گرفته و وظایف شهرداری در این زمینه بیان شده است.

در مجلد نهم، مبانی برنامه ریزی و مدیریت فضاهای سبز شهری و جایگاه قانونی شهرداری ها در توسعه، بهسازی و نگهداری فضاهای سبز، پارک های شهر و پیرامون شهری با توجه به گونه شناسی گیاهان در رابطه با شرایط اقلیمی براساس منابع معتبر در این زمینه مطرح و روش های آبیاری، کاشت و نگهداری نیز پرداخته است.

وظایف نوین شهرداری ها در برنامه ریزی و مدیریت فضاهای فرهنگی - تفریحی در زمینه کتابخانه ها شهری، زمین های ورزشی و تفرجگاههای طبیعی پیرامون شهرها در مجلد دهم به تفصیل بیان شده و ضوابط مکانیابی و معیارهای برنامه ریزی آنها بحث شده است.

مجلد یازدهم در اصول و مبانی مدیریت شهری بحث می کند و شامل دو بخش است. در بخش اول در زمینه اصول نظری و عملی مدیریت شهری و فرایند تصمیم گیری و ابعاد اجرائی آن بحث شده و در بخش دوم، مدیریت مالی واداری شهرداری ها مطرح گردیده است. یکی از مباحث مهم این بخش طرح مسائل مدیریت شهری براساس جدیدترین پژوهش های علمی و ارائه پیشنهادهای اصلاحی در زمینه مدیریت شهری است.

مجلد دوازدهم این مجموعه به اثاثیه و تجهیزات فضاهای شهری می پردازد. در این بحث با تأکید بر طراحی فضاهای شهری و بهبود کیفیت محیطی، ویژگیها و معیارهای تجهیز و زیباسازی شهری تبیین گردیده اند.

● نظام مراکز شهری

نظام مراکز شهری

شهرها، مکانهای تمرکز یافته ای هستند که انواع فعالیت ها و مشاغل در آنها به صورت مراکز اجتماعی و تجاری متمرکز شده اند تا نواحی اطراف از آن بهره مند شوند. ساده ترین الگوی شهر که گویای این تمرکز یافتگی است، همچون دایره ای است با هسته ای از فعالیت ها در مرکز، که محله های مسکونی پیرامون آن هسته را فرا گرفته اند.

#### ۱- الگوی تک مرکزی

عمده ترین عملکرد مراکز شهری، فعالیت های خدماتی - تجاری است که در فضایی فشرده و متراکم متمرکز شده اند. در شهرهای قدیمی ایران، "بازار" هسته مرکزی شهر را تشکی می داد و محلات، پیرامون مرکز شهر (بازار) قرار داشتند. هر محله نیز دارای مرکزی کوچک یا "بازارچه" بود.

در شهرهای باستانی ایران، قلعه یا ارگ حکومتی "کهن‌دژ" در مرکز اصلی شهر قرار داشت. در شهرهای باستانی سومر و آکد و بابل، معبد بزرگ در مرکز قرار داشت.

در شهرهای اروپایی قرون وسطی، قلعه شاهی و کلیسای بزرگ در مرکز شهر ساخته می شدند و در شهرهای اسلامی، مانند کوفه و بغداد، دارالخلافه و مسجد در مرکز شهر ساخته می شد و بازارها پیرامون دارالخلافه و مسجد پدید می آمد. بازارها و بازارچه ها، کانونها و نظام مراکز شهری را در شهرهای قدیمی ایران تشکیل می دادند و مهمترین مراکز مذهبی و اجتماعی در بطن بازار قرار داشتند.

پس از تحول شهرها در عصر جدید، افزون بر مراکز قدیمی (بازارها و بازارچه ها)، مراکز خرید (اداری، فرهنگی، صنعتی و تفریحی) نیز پدید آمدند و به تدریج مراکز تخصصی ویژه ای جدا از مراکز قدیمی شکل گرفتند. اما اکنون که شهرها تحولاتی فیزیکی یافته اند و نظام جدید مراکز، شکل گرفته است، شهرها از یک الگوی عمومی به شرح زیر پیروی می کنند:

الف: منطقه مرکزی: دربرگیرنده مرکز و بخش قدیمی "بازار" است با مجموعه ای از عمده فروشی و خرده فروشی تجاری واداری، توأم با واحدهای مسکونی قدیمی.

ب: نواحی مسکونی: شامل بخش درونی شهر است که در هر بخش، مراکز اجتماعی و تجاری در محورهای مرکزی آن پدید آمده اند و نیازهای مناطق مسکونی پیرامون شهر را تأمین می کنند.

پ: نواحی پیرامون شهر: مجموعه ای از شهرکها، حومه های مسکونی و صنعتی، و تأسیسات شهری است که با حوزه های روستایی آمیخته اند و در هر یک از آنها، مراکز تجاری و خدماتی جدید به طور پراکنده به وجود آمده، گسترش یافته اند.

## ۲- الگوی چند مرکزی

چنان که گفته شد، شهرهای کوچک فقط دارای یک مرکز یا هسته واحد هستند. اما در شهرهای متوسط هسته ها یا کانون های جدید کم کم در نواحی مسکونی پدید می آیند و نیازهای محلی یا ناحیه ای را تأمین می کنند. شبکه ارتباطی و

مسیرهای حمل و نقل شهری نقشی عمده در پدید آمدن این مراکز درجه دو محلی دارند و اغلب، مراکز تجاری و خدماتی در امتداد مسیرهای ارتباطی درون نواحی مسکونی یا نواحی پیرامون شهر تشکیل می گردند.

تقاطع راهها(میدانها)، ایستگاههای راه آهن و مترو، و همچنین(پایانه ها) زمینه ای مناسب برای تمرکز برخی از فعالیت های تجاری - خدماتی فراهم می آورند. برخی مراکز تفریحی، دانشگاهها و سایر تسهیلات عمومی نیز به علت قابلیت دسترسی و

تمرکز، کم کم به مراکز شهری تبدیل می شوند و پیرامون آنها یک نوع مرکزیت یا هسته جدید شهری تکوین می یابد.

کلانشهرها به علت گسترش فعالیت های صنعتی، اجتماعی و اقتصادی در مقیاس ملی و منطقه ای دارای ساختی چند هسته ای هستند و مراکز تجاری - خدماتی در آنها اغلب پیرامون چند هسته مستقل شهری ظاهر می شوند. افزون بر بخش مرکزی شهر، مراکز بزرگ عمده فروشی، انبارها و محوطه ها یا مناطق صنعتی و حمل و نقل، در حومه های صنعتی یا محورهای مواصلاتی احداث می گردند. حومه ها، شهرکها و شهرهای اقماری نیز جدا از مرزهای رسمی شهر پدید می آیند.

در ساخت یا نظام چند هسته ای کلانشهرها، مراکز تجاری - خدماتی ویژه ای همراه با فروشگاه های بزرگ و بازارهای مدرن در هر بخش توسعه می یابند و از نظر کیفیت و کمیّت به تدریج جایگزین مرکز اصلی شهر شده، هم تراز آن می گردند. در برخی از این مراکز جدید، فعالیت های تجاری - خدماتی، بانکها، اداره های بیمه، و امور فرهنگی، اداری، تفریحی و پذیرایی خاصی پدید می آید که گاهی اوقات در سطح شهر از ویژگی " تخصصی " نیز برخوردار می گردند.

۳- سلسله های مراتب مراکز شهری

به طور کلی از نظر شهرسازی جدید، مراکز شهری از سلسله مراتب فضایی پیروی می کنند، که افزون بر تأمین خدمات و تسهیل در فعالیت های شهری، از نظر توزیع خدمات در سطح شهر دارای منطق خاصی است. الگوی سلسله مراتب مراکز شهری در سطح یک شهر از قاعده زیر پیروی می کند:

الف: هسته و مراکز اصلی شهر؛ که کانون اجتماعی - اقتصادی و تاریخی شهر - قلمداد می شود.

ب: مراکز مناطق شهری؛ هر منطقه از شهر (اعم از مسکونی یا غیرمسکونی) دارای مرکز ویژه خدماتی، تجاری و اجتماعی خاصی است و حوزه نفوذ مراکز مناطق شهری - به عنوان مراکز درجه یک شهری - مناطق یا بخش های بزرگ شهر را فرا می گیرد. معمولاً در شهرهای بزرگ هر منطقه شهری به اندازه یک شهر متوسط با جمعیت ۲۵۰ تا یک میلیون نفر در نظر گرفته می شود.

پ: مراکز نواحی مسکونی؛ هر ناحیه شهری، بخش بزرگی از منطقه مسکونی یک شهر را تشکیل می دهد. از لحاظ نظری هر ناحیه مسکونی در شهرهای بزرگ، به اندازه یک شهر کوچک یا متوسط تلقی می شود و نیازهای آن در مرکز ناحیه در نظر گرفته می شود. ناحیه شهری در شهرسازی اصطلاحاً "کامیونیتی" یا "اجتماع" خوانده می شود و در فارسی به معنی شهر یا آبادی است. مرکز ناحیه را به مرکز عامه، یا "مرکز همستان" برگردان کرده اند و مرکز درجه دو شهری محسوب می شوند.

ت: مراکز واحد همسایگی؛ یا محله شهری که کوچکترین واحد یا اجتماع شهری است و فقط کاربری مسکونی دارد. مرکز هر واحد همسایگی یا محله در شهرها از خدمات خاص تجاری - اجتماعی در مقیاس محلی تشکیل شده است. بدین ترتیب، سلسله مراتب مراکز شهری با سلسله مراتب تقسیمات اجتماعی شهری یا سامان اجتماعی شهر هماهنگ است، خلاصه یا کلیت آن در جدول زیر نشان داده شده است.

جدول اندازه و تعداد جمعیت که به وسیله انواع مراکز خرید سرویس داده می شوند

نوع مرکز خرید	زمین مورد نیاز (هکتار)	جمعیت سرویس - گیرنده (هزار نفر)	مشخصات اصلی مؤسسات تجاری - خدماتی
مرکز همسایگی (محله)	۱۰-۳	۲۵-۵	سوپر مارکت - داروخانه - آرایشگاه
مرکز ناحیه (برزن)	۲۵-۸	۱۵۰-۲۵	بانک - سینما - فروشگاه های کوچک
مرکز منطقه (شهری)	۶۰-۲۰	۵۰۰-۱۰۰	فروشگاه های بزرگ، فروشگاه های تخصصی، مؤسسات تجاری - شرکت های خدماتی

اینجا تصویر دارد؟

۴- مقیاس مراکز شهری



تعداد واحد همسایگی (یا محله)، یک ناحیه مسکونی را پدید می آورند. حداقل سه یا چهار واحد همسایگی یک ناحیه را تشکیل می دهند و این تعداد ممکن است به ۶ یا ۸ واحد نیز برسد. بنابر همین قاعده ساده، از تجمع تعدادی ناحیه مسکونی، یک منطقه شهری و از تجمع تعدادی منطقه شهری، یک شهر بزرگ پدید می آید. نظام مراکز خدماتی - تجارتي شهر نیز از همین الگو پیروی می کند و خدمات اجتماعی و تجارتي و عمومی در شهر توزیع می شود. شیوه پخش مراکز شهری، " نظام توزیع فضایی مراکز شهری " خوانده می شود.

بدین ترتیب، اصل " عدالت توزیعی " براساس نظام تمرکز و عدم تمرکز " سلسله مراتب " به منظور پوشش کامل سطح شهر و دسترسی تمامی جامعه شهری به خدمات تأمین می شود.

#### ۵- مرکز شهر

به ناحیه مرکزی شهر، ناحیه کسب و کار مرکزی گفته می شود. ناحیه مرکزی معمولاً قلب شهر را تشکیل می دهد. نخستین هسته اغلب شهرها و بازار اصلی شهر بتدریج تبدیل به مرکز تجاری و کسب و کار مرکزی می گردد. در این ناحیه، است که فعالیت های تجاری و اجتماعی تمرکز می یابند و خطوط حمل و نقل از هر جانب شهر به آنجا منتهی می شوند. در مرکز شهر، بازارها، فروشگاه ها، دفترهای کار، باشگاه ها، بانک ها، هتل ها، تماشاخانه ها، موزه ها و دفترهای اصلی قرار می گیرند و تأسیسات عمده فروش، این ناحیه را احاطه می کنند.

#### ۵-۱- بازارها

در اغلب شهرهای ایران هسته مرکزی، از آغاز پدید آمدن شهر به صورت بازارها وجود داشته اند. بازارها کانون شهر و مرکز مبادله کار و تجمع فعالیت های مذهبی، فرهنگی و اجتماعی بوده اند. در آغاز، بازارها محل عرضه کالاهای کشاورزی و تولیدات دست ساخت بودند. پس از پیشرفت صنعت و تکنولوژی و همین طور پیشرفت در حمل و نقل و سیستم پولی، داد و ستد گسترش یافت و بازارهای دائمی در شهرها رونق گرفتند و محله های پیرامون خود به ویژه خیابان ها و مسیرهای آمد و رفت اطراف آنها تحت پوشش فعالیت های تجاری و خدماتی درآمد.

هسته مرکزی شهر ممکن است مرکب از مغازه های خرده فروشی و عمده فروشی تمرکز یافته در بازار باشد و یا پیرامون بندر یا ایستگاه راه آهن (معمولاً در شهرهای اروپایی) قرار گرفته باشند. فعالیت های تجاری و خدماتی معمولاً نزدیک یکدیگر تأسیس می شوند تا از مشتریان بالقوه منتفع گردند. وجود مغازه های مشابه در یک مکان، امکان مقایسه فوری اجناس و قیمتها را برای مشتریان فراهم می کند و مردم رغبت بیشتری به خرید در این نواحی دارند؛ تا در جایی که مغازه ها پراکنده اند. بدین ترتیب راسته های تخصصی در بازارها و امروزه در مسیر خیابانهای نزدیک بازارها در مرکز شهرها شکل می گیرند.

مؤسسات مالی و دفترهای کار نیز گرایش به هم جواری با یکدیگر دارند تا ارتباط بین آنها براحتی صورت گیرد.

۲-۵- تراکم در مرکز شهر

به ناحیه مرکز شهر از نظر هم گرایی راهها و سیستم حمل و نقل، " نقطه همبستگی " می گویند. این راهها یا " خیابانها " در ناحیه مرکزی شهر به محورهای تجاری - خدماتی تبدیل می شوند و بالاترین حجم آمد و رفت و فعالیت را در خود جای می دهند.

چنان که گفته شد، تجمع فعالیت ها و مؤسسات تجاری و خدماتی در یک محدوده معین، کشش و جذب رفت و آمد را شدت می بخشد، به طوری که هر قدر از مرکز اصلی شهر فاصله گرفته شود، از تراکم آن کاسته می شود. در این ناحیه با گسترش میزان فعالیت های اداری، خدماتی و تجاری، تراکم آمد و رفت نیز فزونی می گیرد و تراکم ساختمانی رو به افزایش می گذارد. در اغلب شهرهای جهان به علت گرانی زمین و کمبود جا برای فعالیت، در ناحیه مرکزی شهر، ساختمان های مرتفع ساخته می شود و یکی از نشانه های مرکز شهر در شهرهای بزرگ جهان، مانند نیویوریک و شیکاگو تجمع آسمان خراشها و ساختمانهای مرتفع است.

تراکم فعالیت و کسب و کار در شهرهای بزرگ ایران، در بافت قدیم شهر و پیرامون بازارها سبب شده که فضای کسب و کار و اشغال فضاهای مسکونی کوچکتر شوند. از این رو، مغازه های عمده فروشی و خرده فروشی، و مراکز تولید و توزیع کالا در امتداد معابر (کوچه های قدیمی) و در جوار بازار گسترش یافته اند و خانه های قدیمی محله بازار، به انبار کالا و کارگاه های تولیدی تبدیل شده اند. این روند، هویت نخستین آنها را رو به زوال و تباهی گذاشته است.

۳-۵. الگوی توسعه مرکز شهر

تعیین الگو برای مکان گیری مراکز تجاری - خدماتی تابع عامل دسترسی است. در شهرهای ایران، بازارها در امتداد محور اصلی شبکه دسترسی تشکیل شده اند و مرکز محله ها در امتداد گذرهای اصلی محله بنیاد گرفته اند. اندازه و وسعت هر یک از بازارها و بازارچه ها با میزان جمعیتی که به صورت پیاده به آنها دسترسی می یافتند، متناسب بود. بازارها همچون مراکز پیاده ها قلمداد می شوند که دسترسی به آنها از اقصی نقاط شهر امکان پذیر بود.

پدید آمدن اتومبیل در قرن کنونی، موجب دگرگونی در سیستم دسترسی و راههای شهری شد. این تحول در طول چندین دهه، ابتدا به آهستگی و سپس به شتاب سیستم حمل و نقل و دسترسی را دگرگون کرد و یکباره انقلابی در شهرنشینی و شهرسازی به وجود آورد.

اینجا تصویر دارد؟

با پیدایش اتومبیل، امتداد خیابانهای اصلی و محور استقرار ایستگاهها، مکان هایی مناسب برای استقرار مغازه ها و دفتريهای تجاری - خدماتی قلمداد گردید و قیمت زمین در بر خیابانها فزونی یافت؛ زیرا ارزش زمین به میزان تردد و سهولت دسترسی خیابانهای شهر بستگی دارد. توسعه نواری مراکز خرید و خدمات در امتداد خیابانها، تقریباً شبیه الگوی بازار شکل گرفت و مانند همان الگو محل تقاطع ها و میدان ها شبیه محل چهارسوق های بازار که محل انشعاب شاخه و راسته های بازار بودند، از ارزش و اهمیت بیشتری بهره مند شدند.

محل تلاقی راهها چه به صورت سواره و چه به صورت پیاده، امکان بهترین دسترسی را فراهم می کنند. گسترش الگوی توسعه مراکز تجاری، در امتداد راهها یا خیابانهای اصلی شهر، منطقه ای وسیع از شهرهای بزرگ را فراگرفته و ساختار پیچیده ای را پدید آورده است.

#### ۴-۵- مسائل مرکز شهر

تنوع فعالیت ها، تراکم ساختمانها و حجم آمد و رفت در مرکز شهر، مشکلاتی بسیار پیچیده به وجود می آورد. سیستم خیابان بندی قدیمی، تداخل کاربری های ناهمگون و ناسازگار، همجواری فعالیت های قدیمی و جدید، قیمت زمین و سرقتی، عواملی هستند که ساماندهی و اداره مرکز شهری را دشوار می کنند.

امروزه عمده فروشی در بازارهای ایران - که در گذشته در سراها و کاروانسراها انجام می گرفت - در شهرهای بزرگ، مثل تهران و تبریز، به سبب مشکلاتی که در انبارداری و حمل و نقل کالا پدید می آید، به گره هایی کور برخورد کرده است. در بافت قدیمی شهرهای ایران و حتی بسیاری از شهرهای جهان، مسیرهای دسترسی به مرکز تجاری شهر(بازار)، باریک و کم عرض هستند و تحمل عبور و مرور کامیون های حامل کالا را ندارند. افزون بر آن، خیابانهای مرکز شهر همیشه مملو از ترافیک سنگین است و گاهی امکان حمل و نقل کالا به صفر نیز می رسد.

وجود انبارهای کالا در ساختمانهای کهنه مرکز شهر و بناهای قدیمی بازارها- که در مقابل آتش سوزی هیچ گونه مقاومتی ندارند - به میزان خطر می افزاید و از همین رو، هزینه های بیمه در این نواحی بسیار بالاست. اطفای حریق در برخی قسمتهای بازار به سبب نبود امکانات و دشواری در عبور وسایل نقلیه آتش نشانی تقریباً غیرممکن است.

در برخی شهرهای ایران، محله های مسکونی پیرامون بازار اصلی شهر، اکنون رو به فرسودگی و ویرانی گذاشته اند. مغازه ها و انبارها و کارگاهها به تدریج به درون این محله ها رخنه یافته اند و هر اتاق در بیشتر خانه های واقع در این محله ها به مستأجری داده شده است. اگر چه نخستین اهالی این محله ها به نقاط دیگر شهر نقل مکان کرده اند، مهاجران تهی دست جانشین آنها شده اند و هنوز در این خانه ها سکونت دارند. میراثهای فرهنگی و بناهای با ارزش در محله های مرکزی شهر فرسوده و کهنه شده اند و بافت قدیمی شهرهای بزرگ ایران، ارزشهای بی بدیل خود را یکباره از دست داده و چاره ای جز نوسازی و بازسازی آنها باقی نمانده است.

#### ۵-۵- ساماندهی مرکز شهر

برنامه ریزی مراکز شهر، چه از نظر ساماندهی فعالیت ها و ترافیک اتومبیل ها، و چه از نظر بهسازی بافت قدیم، مشکل ترین بخش شهرسازی است. برنامه ریزی و طراحی شهری تاکنون راهها و الگوهای متفاوتی را برای ساماندهی مراکز شهر تجربه کرده است که مهمترین آنها در بازسازی ویرانی های جنگ جهانی دوم در شهرهای اروپایی به ویژه در آلمان و لهستان بدست آمده است. یکی از مهمترین شیوه های ساماندهی مرکز شهر، جداسازی محوطه مرکز شهر توسط یک

خیابان حلقوی (کمربندی) از شبکه خیابانهای شهر و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. بدین ترتیب مرکز شهر از فشار و شدت تردد اتومبیل ها رها شده و بوسیله مترو زیرزمینی بیشترین دسترسی بدان تأمین می شود.

#### ۵-۶ دسترسی به مرکز شهر

در اینجا باید این مسأله مهم گفته شود که تنها دسترسی مترو و اتوبوس به مرکز شهر کافی نیست، سیستم دسترسی اتومبیل به مرکز شهر از نظر اقتصادی دارای اهمیت بسزائی است. زیرا اصولاً میزان دسترسی و ارتباط عامل اصلی و موجب پیدایش بازارها و مراکز شهری بوده است. در صورت ضعف دسترسی و ارتباط به مرکز، حتی با تمهیداتی مانند ممنوعیت ورود اتومبیل به محدوده مرکزی، اقتصاد بازار و حتی اقتصاد شهر تهدید می گردد و میل به جابه جایی و پراکندگی مؤسسات مرکز شهر قوت می گیرد. این جریان، مسائل بهسازی مرکز شهر را بیش از پیش دشوار می سازد.

بنابراین علاوه بر ایجاد سیستم های حمل و نقل عمومی جهت دسترسی به مرکز و ضرورت ایجاد خیابان کمربندی پیرامون منطقه مرکزی؛ بایستی به پارکینگ های بزرگ و سهل الوصول مجهز گردد. بدین ترتیب نه تنها دسترسی به ناحیه مرکزی افزایش می یابد، بلکه مشکل تراکم تردد نیز کاهش یافته و محدودیتی برای فعالیتهای تجاری و خدماتی آن بوجود نخواهد آمد.

#### ۵-۷ اهمیت مرکز شهر

حفظ و تقویت مرکز تجاری شهر از نظر شهرداری هر شهر حائز اهمیت می باشد. گذشته از هویت و شخصیت شهری؛ هسته مرکزی شهر نسبت به سایر قسمت های شهری دارای بازده مالی بیشتری است. بیشترین مالیات های دولتی و عوارض شهرداری از مؤسسات اقتصادی و کارکنان مؤسسات در رشته های مختلف این ناحیه کسب می شود. تمایل به تمرکز فعالیت های اقتصادی در مرکز شهر اجتناب ناپذیر است. همین تمرکز موجب افزایش قیمت زمین و سرقتی در مرکز شهر است.

یکی از دلایل تمرکز فعالیت ها در مرکز شهر، صرفه جویی بیرونی است. ارائه خدمات تخصصی به تقاضای زیاد نیاز دارد که تنها در مرکز شهر امکان پذیر است. به همین سبب، در C.B.D یا ناحیه کسب و کار مرکزی شهرها، متنوع ترین و تخصصی ترین مؤسسات تجاری - خدماتی (و حتی مؤسسات تولیدی خاص) مستقر می شوند تا از صرفه جویی های بیرونی بهره مند شوند.

با توجه به اهمیت اقتصادی - اجتماعی بازارها در ناحیه مرکزی شهرها و همچنین اهمیت اجتماعی، فرهنگی و تاریخی میراث های کهن در هسته مرکزی شهرها و بافت های قدیمی، به ویژه ارزش و اعتباری که مرکز هر شهر از جنبه هویتی و روانی دارد، ساماندهی و بهسازی مرکز شهر بسیار مهم است.

اغلب شهرهای خوب و معتبر جهان، دارای مراکزی با هویت تاریخی و ارزش های امروزی هستند که از این مرکز، هم ساکنان آن شهر و هم مردم آن کشور یا حتی کشورهای دیگر (به عنوان گردشگر یا توریست) بهره مند می شوند. این بهره مندی،



باعث رونق اقتصادی و اعتبار فرهنگی آنجا می شود. نمونه این مراکز در ایران، مرکز شهر اصفهان (بازار و میدان نقش جهان) و در جهان، مرکز شهر پاریس است.

#### ۵-۸ دامنه نقش مرکز شهر

در شهرهای بزرگ، برخی مؤسسات ملی و منطقه ای، و حتی مؤسسات جهانی در مرکز شهر مستقر می شوند و شهرهایی مانند هامبورگ، لندن، نیویورک، تهران، مشهد و اصفهان چنین کارکردهایی دارند.

در شهرهای کوچکتر، مرکز شهر دربرگیرنده کارکردهای منطقه ای و ملی است. کارکردهای منطقه ای و ملی، نقش نقاط مرکزی را در یک منطقه به عهده دارند و مرکز مبادلات تجاری و کالاهای منطقه و همچنین پاسخگوی نیازهای گوناگون شهرهای کوچکتر منطقه هستند.

مؤسسات تجاری - خدماتی مرکز شهر همان طور که کالا و خدمات تمام شهر و پیرامون آن را در سطوح ملی و منطقه ای تأمین می کنند، گاهی در مقیاس ناحیه و محله مسکونی پیرامون خود نیز عملکرد دارند.

مغازه های خرده فروشی و خدماتی مرکز شهر، در محدوده خود، همانند مرکز ناحیه و محله هستند و مرکز خریدی برای کارکنان شرکتها، مغازه ها و ادارات مستقر در مرکز شهر به شمار می روند. حفظ قدرت اقتصادی مؤسسات کوچک مرکز شهر، نواحی مسکونی قدیمی و ایجاد نواحی مسکونی جدید در محدوده مرکز شهر، از اهداف مهم ساماندهی مراکز شهری به ویژه ساماندهی فعالیت های خرده فروشی و خدمات جزئی (مغازه ها) است. زیرا این دو کاربری (مسکونی و مغازه ها

خرده فورش‌ی) از مرگ مراکز شهری در ساعات و روزهایی که مؤسسات بزرگ تعطیل هستند، پیشگیری می کند و فضای مرکز شهرها را همواره زنده و هوشیار نگه می دارد.

#### ع- برنامه ریزی مرکز شهر

مهمترین استراتژی و سیاست برنامه ریزی در مرکز شهرها، توسعه محدوده فعالیت های شهرداری در بخش مرکزی شهر است. در بسیاری از شهرها، مرکز شهر به عنوان شهر مرکزی در مجموعه مناطق یک شهر، اهمیت ویژه دارد. بر مبنای این سیاست با دربرگرفتن به منظور دریافت از آنها که در محدوده پیرامون ناحیه مرکزی (C.B.D) فعالیت تجارتي - خدماتی می کنند، مالیات و عوارض بیشتری گرفته می شود تا در راه بهسازی و بهبود مرکز شهر و حل مسائل ناحیه پیرامون آن توسط شهرداری، هزینه شود.

اجرای این سیاست مشکلاتی نیز دارد. زیرا فعالیت مرکز شهر در بسیاری موارد به نفع کل منطقه شهری است و برخی از تأسیسات مرکز شهر، مورد بهره برداری سایر مناطق نیز قرار می گیرند. اما سایر مناطق در هزینه های نگهداری و احداث تأسیسات یاد شده مشارکتی نمی کنند. به عنوان مثال دریافت عوارض تردد در محدوده شهر به زیان فعالیت های مرکز شهر است. اما به مرکز شهر از نحوه هزینه آن نفعی نمی رسد.

توسعه فعالیت ها، پیشرفته و مدرنیزه کردن حمل و نقل عمومی و سیستم ارتباطات، کاهش آلودگیهای هوا و صدا، و کاهش میزان ترافیک از جمله سیاستهای اقتصادی برای حفظ و بهبود مرکز شهر به شمار می رود. اما قبل از اینکه معیارهای

فیزیکی برای بهبود شرایط و وضعیت مرکز شهر مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرند، مسأله مهم برنامه ریزی، اندیشیدن تدبیری است برای ادامه حیات فعالیت ها و به ویژه بهبود شرایط سکونت و حفظ خرده فروشی و خدمات جزئی. برخی از برنامه ریزان شهری می پرسند که آیا تعلق به این میزان مرکزیت برای شهرهای بزرگ لازم است؟ اغلب آنها برمعايب و محدودیت هایی همچون تراکم، شلوغی، آلودگی، بزهکاری و به ویژه انحصار بسیاری از امکانات شهری - که می تواند در خدمت تمامی شهر قرار گیرد - در مرکز شهر تأکید می کنند و می پرسند ارزش نگهداری و عملکرد مرکز شهر برای شهروندان چقدر است؟

طرح این سؤالات اگر برای مرکز شهرهای بزرگ درست باشد، برای شهرهای کوچک و متوسط صادق نیست. در شهرهای بزرگ، بسیاری از مؤسسات بزرگ خدماتی و شرکتهای تجاری وادارات دولتی، هتل ها و نمایشگاه ها، تحت تأثیر عوامل متعدد، مانند تغییر مقیاس فعالیت و تحول در سیستم حمل و نقل و ارتباطات، به مکان یابی در بخش های دیگر شهر و یا حتی در خارج از شهر گرایش یافته اند و به تدریج در جوار فرودگاه ها و اتوبان ها استقرار می یابند. این گرایش نیز، از میزان تراکم و فشردگی فعالیت و تردد در مرکز شهر می کاهد. بنابراین برنامه ریزی مرکز شهر، باید با در نظر گرفتن این پویشهای جابه جایی صورت گیرد.

در شهرهای کوچک و متوسط - برخلاف شهرهای بزرگ - انتقال مؤسسات تجاری و خدماتی از مرکز شهر، مسائل جدیدی در سطح شهر پدید می آورد و با تقلیل ارزش اقتصادی منطقه مرکزی شهر، زمینه ای مساعد برای فرسودگی و تباهی بافت

فراهم یافت. ادامه این پویش درآمد شهرداری را کاهش می دهد و امکان نوسازی و بهسازی و تقویت تأسیسات مرکز شهر از دست می رود.

بنابراین برنامه ریزی فیزیکی و سیاست گذاریهای اقتصادی در مرکز شهر، اعم از شهرهای بزرگ، متوسط و یا کوچک، مهمترین بخش برنامه ریزی شهری برای ادامه حیات اقتصادی شهر و حفظ هویت فرهنگی و اجتماعی آن است.

#### ۷- تحول در الگوی مراکز شهری

با تسلط اتومبیل و مترو بر زندگی شهری، الگوی مراکز تجاری و خدماتی نیز به تدریج متحول شد و الگوی جدیدی جای آن را گرفت. با بزرگ شدن شهرها، تشکیل حومه ها و پدید آمدن متروهای شهری و شبکه بزرگراه ها، محلهای جدید نیز به عنوان مکانهای تجاری شکل گرفتند. اکنون ایستگاه های مترو، و پارکینگهای بزرگی که در طول بزرگراه ها ساخته شده اند، محل تردد و آمد و رفت افراد بسیاری شده است.

از سوی دیگر با افزایش تراکم ترافیک در مراکز قدیمی شهرها و خیابانهای مرکز، نه تنها مشکلاتی برای تردد و توقف به وجود آورده، بلکه امکان دسترسی به مراکز قدیمی را در شهرهای بزرگ سخت تر کرده است. مناطق مسکونی در مناطق تجاری قدیمی با تنگناهای زیادی از جمله شلوغی و آلودگی مواجه شده اند و جمعیت ساکن در آنجا، اینک به تدریج از این مناطق به نواحی حومه ای و جدید شهر نقل مکان کرده اند که خود، سبب تغییر در الگوی تجاری مراکز قدیمی شده است.

بازارهای قدیمی و راسته های خیابانی در اختیار بورسهای بازرگانی تخصصی قرار گرفته و مراکز خرده فروشی و خدمات رسانی به افراد ساکن در قسمتهای مسکونی، به علت گرانی قیمت زمین تغییر مکان داده اند.

این عوامل، به ویژه سیستم حمل و نقل اتومبیل و مترو سبب شده اند که مراکز جدید تجاری - خدماتی به تدریج به صورت هسته های بسیاری متمرکز در محل ایستگاه های مترو و پارکینگ بزرگراه ها شکل بگیرند و فروشگاههای بزرگ چند منظوره به صورت زنجیره ای، نقش مراکز عمده عرضه کالا و خدمات متنوع را به عهده گرفته اند. این فروشگاه ها در نقاطی معین از شهر - و حتی خارج از شهر - در محلهایی که از طریق بزرگراه ها قابل دسترسی است، ساخته شده اند.

تفاوت اصلی مراکز جدید با مراکز قدیمی در این است که مراکز جدید براساس اصول مکانیابی، برنامه ریزی شده، طراحی گردیده، و ساخته شده اند اما مراکز قدیمی چنین نیستند. در نوسازی مراکز قدیمی شهر (پس از جنگ جهانی دوم در اروپا) و در طراحی شهرهای جدید و حومه های پیرامون ما در شهر نیز، مراکز تجاری طراحی شده، به صورت متمرکز شکل گرفته اند و مراکز بزرگ تجاری - خدماتی پیاده (mall) را ایجاد کرده اند. این مراکز اغلب به صورت جزیره ای از فروشگاهها، مؤسسات خدماتی و دفترهای تجاری - خدماتی در یکجا تجمع یافته اند و به وسیله دریایی از پارکینگها احاطه شده اند.

#### ۷-۱- الگوی مختلط

هر دو روش " برنامه ریزی شده جدید" و " کاربری تجاری قدیمی"، در شهرها وجود دارند و مکمل همدیگر هستند. این دو، به اتفاق، سلسله مراتب چند سطحی (Several Levels) را تشکیل می دهند، اما در هر سطح، نوع خاصی از فعالیت

تجاری - خدماتی ارائه می شود و هر کدام نوع و میزان معینی از کالا و خدمات را عرضه می کنند. مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، از مراکز عمده تجاری و بازرگانی جدا شده اند و در نواحی مسکونی توسعه یافته اند و به تناسب جمعیت، وسعت و موقعیت مکانی، فعالیت می کنند.

میزان تقاضا برای مراکز تجاری و خدماتی، به قدرت خرید جمعیت کنونی در آینده در منطقه بستگی دارد. قدمت محل، میزان درآمد مردم و شیوه دسترسی و میزان جمعیت، عوامل اصلی رونق و رکود مراکز تجاری در شهرها محسوب می شوند. تمام این متغیرها بر موقعیت مراکز تجاری مؤثر هستند.

پس از مراکز تجاری در مقیاس شهر و مناطق شهری، مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، فروشگاهها و مغازه های محلی که در مقیاس نواحی و محلات شهر فعال هستند، قرار دارند. این مراکز در شهرهای قدیمی، در امتداد خیابانها و مسیرهای پیاده تشکیل شده اند. مغازه های خرده فروشی و خدمات جزئی در نواحی مسکونی، عموماً طبقه همکف ساختمانها را دربر معابر، محل کسب می کنند و در محل تقاطعها یا در برخی مسیرها از تنوع و تمرکز بیشتری، از نظر میزان و نوع فعالیت بهره مند می شوند.

در یک دوره، شهرسازان (از طریق مقررات زونینگ) تلاش می کردند مراکز تجاری و خدماتی را در تمام سطوح شهر، از نواحی مسکونی - به ویژه از مسیرهای پرتردد خیابانها - جدا کنند و آنها را در هسته ها یا محوطه های خاص، متمرکز و مستقر مسکونی طراحی کنند. پس از نیم قرن تجربه شهرسازی، این جداسازی با شکست مواجه شد و امروزه شهرسازی به

راههایی میانه برای حل مشکل تمایل یافته است. این راه میانه، آمیزه ای از الگوی قدیم و جدید است. با تبدیل مسیرهای سواره به پیاده، جدا کردن مسیرهای عبوری از خیابانهای تجاری و توسعه سیستم حمل و نقل عمومی به راه حل‌هایی مانند کریدورها و محورها توأم با مراکز متنوع دست یافته، که با الگوی طبیعی سلسله مراتب مراکز تجاری شهر، هماهنگ باشد.

۲-۷- مرکز خرید منطقه ای

بعد از مرکز اصلی شهر، بزرگترین نوع مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی در مناطقی خاص از شهر پدید می آید. مراکز تجاری - خدماتی منطقه ای، خاص شهرهای بزرگند و هسته ها یا مراکز درجه یک همپراز مرکز شهر به شمار می روند. در مراکز منطقه ای افزون بر مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، شرکتهای تجاری، مؤسسات خدماتی، و نهادهای اداری و فرهنگی هم مستقر می شوند. جمعیت یک منطقه شهری به ۱۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر بالغ می شود که در کلانشهرهای بسیار بزرگ، تا یک میلیون نفر نیز می رسد. در اغلب شهرها، مراکز خرید منطقه ای در امتداد خیابانها و مراکز تقاطعها و میدانهای اصلی یک بخش از شهر تشکیل می شوند. در شهرهای بزرگ که از شبکه حمل و نقل، مترو و اتوبوس برقی بهره می گیرند، مراکز منطقه پیرامون و ایستگاه ها و پایانه ها و جاهایی که به سیستمهای حمل و نقل دسترسی دارند و به بزرگراهها مرتبط می شوند، پدید می آیند.

در مراکز منطقه ای شهرها، تراکم ساختمان، فعالیت و ترافیک مانند مرکز شهرها فزونی می گیرد، و برحسب منحنی نزولی هر قدر از مراکز منطقه دور شویم، تراکم نیز کاهش می یابد. مراکز منطقه ای، مسائلی شبیه مراکز اصلی شهر دارند. برنامه

ریزان مراکز مناطق شهری با ایجاد مسیرهای پیاده، پارکینگها، سیستم حلقوی ترافیک، و نیز و فضاهای متنوع شهری تلاش می کند، مشکلات این مراکز را رفع کنند.

در شهرهای بزرگ آمریکا، ایجاد بازارهای پیاده با دورنمایی بسیار زیبا و تنوع خدماتی همچون بازارهای قدیمی، سبب تخفیف مسائل پیچیده مراکز منطقه شده است.

اما مهمترین مشکل در اصلاح وضعیت مراکز منطقه ای قدیمی، قیمت زمین و ارزش سرفلی در مراکز قدیمی است که تغییر وضعیت را دشوار می کند. حل مسأله ترافیک و پارکینگ، و گرایش به ایجاد فضاها و مسیرهای پیاده نیز از مهمترین مسائل این مراکز به شمار می روند که مانند مراکز اصلی شهر با ایجاد مسیرهای پیاده و پارکینگهای طبقاتی، و همچنین تقویت ایستگاه های مترو، می توان به فازهای مطلوب شهری دست یافت.

### ۳-۷- مراکز خرید ناحیه ای

مراکز خرید ناحیه ای از نظر اندازه و تنوع فعالیت ها بین مراکز خرید محله ای (واحد همسایگی) و مراکز منطقه ای قرار دارند و معمولاً برای جمعیتی معادل ۵۰ هزار نفر به وجود می آیند. مراکز ناحیه تقریباً به اندازه مرکز یک شهر کوچک (town) هستند. در شهرهای بزرگ، نواحی یا برزنهای شهری بین ۳۰ تا ۱۰۰ هزار نفر جمعیت دارند و هر ناحیه از چندین محله تشکیل شده است.



مراکز تجاری - خدماتی ناحیه ای، شبیه فروشگاه ها و مغازه ها و مؤسسات محله ای هستند، اما مشتریان بیشتری دارند. تنوع خدمات و کالا در مرکز ناحیه ای بیشتر از مرکز محله است. در این مراکز فروشگاههای بزرگ یا شعبه هایی از آنها تأسیس می شود. معمولاً در تعریف مراکز تجاری - خدماتی ناحیه ای، گفته می شود که این مراکز کالاها و خدمات ماهیانه ساکنین را تأمین می کنند، در حالی که مراکز محله ای پاسخگوی خدمات روزانه هستند و مراکز منطقه ای، خدمات سالانه را، عرضه می کنند. البته این تعریف نسبی است و نمی تواند معنایی مطلق داشته باشد.

بهترین تعریف برای مراکز تجاری - خدماتی ناحیه ای، تنوع و گوناگونی عرضه کالا و خدمات و جنبه نسبه تخصصی برخی فعالیت در آنهاست که به جمعیت بیشتر برای پذیرش سفارش و مشتری نیاز دارند. خصوصیت دیگر مرکز خرید ناحیه، دسترسی آسان به تسهیلات ارتباطی برای جمعیت محلی است؛ به طوری که حتی با دوچرخه یا پیاده نیز می توان به آنها دسترسی یافت.

در برخی موارد مراکز محله ای و ناحیه ای با یکدیگر ادغام می شوند و محورها یا مراکز تجاری - خدماتی پرفعالیتی را پدید می آورند.

با توجه به تعریف اجتماعی Community "همستان"، ناحیه شهری امروزه در شهرهای بزرگ، واحد اصلی شهری محسوب می شود. ناحیه، یک واحد اجتماعی شهری است که ساکنین آن، مانند ساکنین شهرهایی کوچک و حتی متوسط، به نام آن ناحیه شناخته می شوند و هویت شهری و اجتماعی شهروندان محسوب می گردد. به عنوان مثال در شهر بزرگی مانند:

تهران، نواحی شهری نامی خاص دارند. (مانند: نارمک، گیشا، نازی آباد، جوادیه، قلپک و مانند آن)، در حالی که مناطق شهری، نام و نشان خاص ندارند و برحسب موقعیت جغرافیایی (جنوب شهر، شمال شهر، غرب و شرق) شناخته می شوند.

#### ۷-۴- مراکز خرید محله ای

مراکز خرده فروشی و خدمات جزئی، مغازه ها و فروشگاه های کوچک تجاری هستند که اغلب در قسمتهای قدیمی شهرها، و تقاطع خیابانهای اصلی و محلی، به صورت نواری در طول خیابانها مستقر می شوند. در بافتهای قدیمی، این مراکز همراه با سایر عملکردها، در گذر اصلی محله یا محل تلاقی گذرها، به وجود می آمدند.

در آغاز دوره شهرسازی جدید، براساس الگوی واحد همسایگی در طرحهای شهری، با این الگوی طبیعی مخالفت می شد و برای تأمین سلامت و راحتی ساکنان محله های مسکونی، ساخت مراکز خدماتی و خرده فروشی به صورت متمرکز در مرکز واحد همسایگی، برای جمعیتی حدود ۵۰۰۰ نفر و دور از مسیر تردد اتومبیلها پیش بینی می گردید، تا کودکان، زنان و افراد مسن به راحتی و آسانی، به آنها دسترسی داشته باشند. بدین ترتیب الگوی اصلی واحد همسایگی، براساس جدایی فعالیت ها از شبکه اصلی و استقرار در مرکز محوطه مسکونی تعیین می گردید. اگرچه پیروی از این الگو تقریباً برای تمام قسمتهای جدید شهرها و همچنین شهرهای جدید و حومه های شهری پیشنهاد شده است، در قسمتهای جدید بسیاری از شهرها این الگوها شکل نگرفته و در بسیاری از حومه ها و شهرهای جدید نیز که از این الگو پیروی شده، مطلوبیت کافی به دست نیامده است.

در بازسازی و نوسازی شهری، الگوی قدیمی به صورت لکه ای، در امتداد معابر محلی و در مسیرهای اصلی پیشنهاد می شود و بیشترین تلاش برای بهبود سیستم دسترسی و پارکینگ به عمل می آید. بدین ترتیب در شهرسازی جدید، عملکردهای تجارتي - خدماتی در قسمتهای خاصی از خیابانهای محلی، به ویژه در محل اتصال راهها، پذیرفته شده است و تلاش اصلی بر این است که از توسعه مراکز تجاری در تمام طول یک خیابان به صورت نواری پیش گیری شود. در صورت امکان نیز مراکز تجاری - خدماتی و فروشگاهها در محوطه هایی جدا از خیابان اصلی قرار می گیرند. اما انواع گوناگونی از مراکز تجاری محله ای هستند که به تناسب موقعیتهای پیشنهاد می شوند و معمولاً نوع ترکیبی این مراکز، بیش از نوع نواری و یا نوع متمرکز کارآیی دارد.

امروزه، مراکز تجاری - خدماتی در مقیاس محله ای، دیگر محدود به اندازه جمعیتی یک واحد همسایگی (با حدود ۵۰۰۰ نفر جمعیت) نیست، بلکه به تناسب شرایط، باید جوابگوی ۵۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰ نفر باشد. شرط اصلی در مکان یابی مراکز تجاری - خدماتی محله ها (واحدهای همسایگی) و همچنین اندازه و تعداد مراکز خرید همسایگی هم به تعداد جمعیت بستگی دارد و هم به تراکم مسکونی. تجربه نشان می دهد که بهترین معیار برای دسترسی به فروشگاه ها و مراکز خرید، فاصله است. فاصله دسترسی باید طوری باشد که در مدت ۵ تا ۷ دقیقه بتوان پیاده به آن فروشگاهها دسترسی یافت. بنابراین در یک واحد همسایگی با تراکم خیلی کم، در فضایی با شعاع ۵۰۰ متر، جمعیتی بسیار کم (در حدود ۳ تا ۵ هزار نفر)، و با تراکم خیلی زیاد در همین فضا، جمعیتی زیاد (بین ۱۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰) نفر ساکن خواهند شد. به دیگر سخن، ایجاد مراکز تجاری -

خدماتی در مرکز یا محور این محله های مسکونی هنگامی مطلوب است که هر کدام در فاصله ۳۰۰ تا ۵۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته باشند و زمان دسترسی پیاده به آنها از ۵ تا ۷ دقیقه تجاوز نکند. اندازه، وسعت و تراکم مراکز محله ها نسبت به تراکم جمعیت معین می شود. اندازه زمین مراکز محله ای همراه با پارکینگهای مورد نیاز، حدود ۳ تا ۱۰ هکتار است که با یک یا سه بلوک شهری معادل است.

اکنون در برنامه ریزی مراکز واحد همسایگی (محله ها)، به منظور افزایش رونق مغازه های خرده فروشی و ایجاد تنوع بیشتر در خدمات جزئی و فعالیت های تجاری، به جای مراکز همسایگی، محور مشترک بین واحدهای همسایگی جهت استقرار فعالیت ها و عملکردها مورد توجه قرار گرفته است. بدین ترتیب، مراکز واحد همسایگی به محل پارک و زمین بازی و تجمع، اختصاص می یابد و مغازه ها و عملکردهای دیگر در کنار محور مشترک بین دو یا سه واحد همسایگی مستقر می شوند. حتی محل تلاقی دو محور در مرکز چند واحد همسایگی نیز شرایط مناسب تری برای فعالیت تجاری و خدماتی پدید می آورد.

این الگو نظریه واحد همسایگی را به طور کلی دگرگون می سازد، ساختاری جدیدی عرضه می کند که با الگوی قدیمی هماهنگ تر است. شرط اصلی در الگوی جدید، ایجاد پارکینگ و استفاده بیشتر از عمق بلوکهای شهری برای استقرار فعالیت ها و پارکینگ است. تا بدین طریق از معایب الگوی نواری در کنار خیابانها و پارکینگ حاشیه ای خیابانها پیشگیری شده باشد.

## ۸- فروشگاههای بزرگ

فعالیت خرده فروشی در مرکز شهر، به سبب بزرگتر شدن شهر به تدریج کاهش می یابد و فروشگاه های بزرگ با تأسیس شعبات خود در سایر نقاط شهر، جای آن را می گیرند. مراکز فروش طراحی شده با امکانات و تسهیلاتی مانند پارکینگ، بازارهای زیبا و جذاب، کنترل وضعیت هوا، خریداران بیشتری را جلب می کند. این فروشگاه های تخصصی با مؤسسات تجاری (C.B.D) در رقابت هستند. به طور کلی خرده فروشی در مرکز اکثر شهرها در بلند مدت ساقط خواهد شد. زیرا در مرکز شهر به نسبت فروش و سیستم تحویل، فضای کافی برای انبار کالا وجود ندارد، در حالی که در مناطق دور از مرکز، و جاهایی که قیمت زمین پایین است، ایجاد انبار و ارسال کالا به طور مستقیم برای مشتریان، مقرون به صرفه می باشد و امکان توسعه را بیشتر می کند.

## ۹- بازارهای بزرگ

به سبب وجود تسهیلات حمل و نقل در مرکز برخی از شهرهای آمریکا، به تازگی بازارهای بزرگ پیاده (Mall) پدید آمده اند. در برخی از شهرها، مانند فیلادلفیا و مونترال، با ایجاد مسیرهای پیاده در سطحی بالاتر یا پایین تر از خیابانهای موجود، بازارهای بزرگی پدید آورده اند که مرکز پن (Penn Center) در فیلادلفیا، وی ماری (Ville Marie) در مونترال، و مراکز چارلز (Charles Center) در بالتیمور را می توان نمونه آورد. این مراکز فعالیت های دفتری و پذیرایی و هتلها را با خرده فروشی مرکز شهر در هم آمیخته اند.

اولین نمونه این نوع مراکز خرید در آمریکا، طی دهه ۱۹۵۰ تا ۱۹۶۰ ساخته شد و به شکل یک بازار سر باز طویل با دورنمای زیبا بود که در هر طرف آن بخش بزرگ فروشگاه‌های وجود داشت. در برخی موارد، این بازارهای سر باز به شکل مثلث، در اکثر موارد به صورت یک محور بدون سقف ساخته شده اند. بازار مرکزی شهر کلن که به تازگی در معابر منتهی به کلیسای اعظم کلن، در مرکز شهر ساخته شده است نمونه ای از این بازارهای سر باز است.

در سالهای ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ در آمریکا، مراکز منطقه ای جدیدی به صورت سرپوشیده ساخته شد. در اروپا نیز، بازار سرپوشیده هامبورگ که با سقف شیشه ای پوشیده شده، نمونه ای نام بردنی است. بازارهای سرپوشیده در نواحی سردسیر و گرمی‌ساز اغلب به وسایل گرمایی و سرمایی مجهز هستند. در این نواحی، این مراکز به صورت یک ساختمان بسیار بزرگ هستند که از اتصال چندین ساختمان بزرگ دیگر پدید آمده اند. بازار سرپوشیده (شهر "هوستن" آمریکا) با آب و هوایی گرم و مرطوب، چنان هوا و فضای دارد که ساکنان شهر، بیشتر برای هواخوری، گردش و خرید به آن پناه می برند.

#### ۱۰- طراحی فضاهای مرکز شهر

در تحولات جدید شهرنشینی و ظهور مشکلات ناشی از آن، مراکز شهرهای بزرگ و قدیمی، بیشتر از دیگر نقاط شهری در معرض عوارض نامطلوب توسعه شهری قرار دارد. این پدیده تقریباً در همه شهرها، به شکلی بروز کرده و به همین دلیل انواع برنامه ها و طرحها برای حل مشکلات مراکز شهری مطرح شده، به اجرا درآمده است. اما مشکلات نواحی مرکزی

شهرهای کشورهای که از آنها با عنوان جهان سومی نام برده می شود، به سبب رشد سریع کالبدی، هجوم مهاجران، و عدم برنامه ریزی طراحی، به صورتی شدیدتر و عمیقتر ظاهر شده است که ذیلاً درباره آن خواهیم گفت:

#### ۱- مسایل و مشکلات مرکز شهر

برای دست یابی به ضرورتها، اهداف و روشهای مناسب ساماندهی، ابتدا باید خصایل و مسائل اصلی مرکز شهر از دیدگاه ساختاری و عملکردی، کالبد شکافی کرد. از جمله لازم است که پدیده های زیر مورد تحلیل و ارزیابی قرار گیرند:

#### - تعارض با ساختار عمومی شهر

مراکز شهری در الگو شهرسازی قدیم به طور عمده بر پایه مقیاسهای انسانی و حرکت پیاده، اقتصاد پیشه وری، و مصالح و معماری سنتی شکل گرفته اند، در حالی که اساس توسعه های جدیدتر، بر پایه تولید صنعتی و گسترش شبکه سواره رو است. این وضع نوعی عدم تجانس ساختاری میان بافتهای مرکزی و بافتهای اطراف آن پدید آورده است که رفع این تناقض و تعارض، یکی از معضلات شهرسازی جدید در شهرهای بزرگ و قدیمی، محسوب می شود.

#### - تراکم و تمرکز فعالیت ها

تجمع عوارض جاذب سرمایه و فعالیت ها در مرکز شهر، و نیز کمبود و اشغال کامل اراضی، موجب تراکم و تمرکز شدید انواع فعالیت ها در این ناحیه می گردند. این پدیده به اشباع کاربریها، تجزیه بیش از حد اراضی، پیچیدگی نظام مالکیت و

اجازه زمین، و همچنین بهره‌کشی نامناسب و شدید از فضا منجر می‌شود که خود زمینه‌ساز انواع آلاینده‌ها و تعارضهای دیگر خواهد شد.

- مشکلات اقتصادی

مشاهدات نشان می‌دهند که صاحبان سرمایه‌های بزرگ و واحدهای پیشرفته‌تر تولیدی، میل دارند، از ناحیه مرکزی به نواحی جدید تجاری و خدماتی منتقل شوند و برعکس دارندگان سرمایه‌های کوچک و فعالیت‌های فرعی و سنتی - و گاه متروک - مشتاقند که در همان محل بمانند. جاذبه‌های خرده‌فروشی که از عوامل تحرک اجتماعی در منطقه هستند، رو به افول نهاده، برخلاف آنها، مشاغل غیرمولد و بی‌اهمیت به سوی منطقه جذب می‌شوند. از این دیدگاه، چگونگی روند تحول فعالیت‌های تولیدی و تجاری از نظر نوع فعالیت، میزان سرمایه و بازدهی، شیوه تولید و مانند اینها در خور مطالعه و بررسی است.

- فرسایش کالبدی

کهنگی و قدمت بافتها از یک طرف، و بهره‌کشی شدید و بی‌علاقگی ساکنان و مالکان به نوسازی منطقه از طرف دیگر، موجب فرسودگی و فساد کالبدی و حتی تخریب بسیاری از بافتها، تجهیزات و تأسیسات موجود گردیده است و اگر جلوی آن گرفته نشود، به مرگ و انهدام بافتها منجر خواهد شد. وجود این پدیده، همچنین موجب تسری فساد کالبدی به بافتهای همجوار خود می‌شود.



- کاهش ارزشهای محله ای و سکونتی

بسیاری از نواحی مرکزی شهرها که قبلاً از محله های اعیانی و معتبر شهر محسوب می شده اند، به تدریج به نواحی بی ارزش و حقیر تبدیل شده اند. بسیاری از مالکان و تجار منطقه نیز، علی رغم حفظ اشتغال خود در محل، برای سکونت به مناطق دیگر شهری روی آورده اند. این جدایی ارزشهای سکونتی و اعتباری از ارزشهای کاذب تجاری، در مجموع به سقوط ارزشهای محیطی و بهره کشی بی رویه و یکطرفه منجر شده است.

- تحول اجتماعی

مجموعه عوامل نامساعد محیطی و اقتصادی موجب شده که بسیاری از قشرهای ناسالم، سودجو و انگلی مثل دلان، نزول خواران، آورگان، مهاجران بیکار، و بی خانمانها، و نیز بسیاری از فعالیت های غیرمولد و پنهان مثل احتکار، سفته بازی، قاچاق، کارچاق کنی، تولید اجناس تقلبی، ایجاد بازار سیاه، نزول خواری و مانند اینها، به صورت شبکه های ریشه دار و مخفی در نواحی مرکزی متمرکز شوند. وجود و رواج چنین پدیده هایی، به این ناحیه، خصلت و قدرتی مرموز و منفی، و البته نیرومند می دهد که هر نوع برنامه ریزی و ساماندهی شهری را با انواع مشکلات و مقاومت های غیرمتعارف و ناشناخته روبه رو می سازد.

- وضع زیست محیطی

طبق شواهد آشکار بدترین و شدیدترین آلاینده‌های زیست محیطی در نواحی مرکزی شهر جمع شده است. از جمله بسیاری از فعالیت‌های کوچک صنعتی و کارگاه‌ها، در این منطقه استقرار یافته‌اند که نه تنها با شرایط محیطی و زندگی ناسازگارند، بلکه به دشواری می‌توان آنها را انتقال داد یا نوسازی کرد.

- دشواری دسترسی و مشکلات ترافیکی

به رغم اقدامات و تمهیدات انجام گرفته، هنوز بسیاری از بافتهای مرکزی شهرها، به دلیل ساختارشان، با بیشترین مشکلات و مزاحمت‌های رفت و آمد، حمل و نقل رویارو هستند. این مشکلات، به دنبال خود، عوارض اقتصادی و اجتماعی بسیاری به بار می‌آورند که به کل شهر آسیب‌های جدی می‌رساند.

- مسایل فرهنگی و بصری

ناحیه مرکزی شهر، یکی از عوامل و مظاهر اصلی ارزشهای تاریخی و هنری، و تجسم نهادها، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت بخش برای تمام شهر و ساکنان آن است. انحطاط کالبدی، اجتماعی و فرهنگی بافتهای مرکزی شهر، تمام هستی شهر را دچار بی‌هویتی و گسیختگی فرهنگی می‌کند.

در شهرسازی، از ارزشهای فرهنگی و بصری، تعلقات محله‌ای، و معیارهای ارزشگذاری عامه با عنوان "شاخصهای کیفی" یاد می‌شود و تاریخ شکل‌گیری، عملکرد ارتباط و یا اقتصادی، میزان تراکمها و مانند اینها را "شاخصهای کمی" می‌نامند. با توجه به این توضیح، در تعیین محدوده مرکزی شهر، تنها تکیه بر شاخصهای کمی کافی نیست، و باید افزون بر آنها،

شاخصهای کیفی را نیز مورد توجه قرار داد. همچنین محدوده مرکزی، بافتی یکپارچه و منسجم ندارد و می توان در آن چندین حوزه جداگانه را براساس شاخصهای گوناگون شناسایی کرد. برای نمونه می توان از چند حوزه چشمگیر تجاری، اداری، خدماتی، صنعتی و فرهنگی نام برد. همچنین بخشهایی از آن محدوده، متروک و یا در حال مرگند و بخشهای دیگری در رونق به سر می برند. به این تنوع و تفاوت، می توان با یافتن راه حلی مناسب، سامان داد.

#### ۱- مراکز شهر و مفهوم ارزشهای تاریخی و فرهنگی

در اینکه آثار تاریخی و نشانه های فرهنگی به مراکز قدیمی شهرها ارزش بسیار داده اند، تردیدی نیست، ولی درباره اینکه چگونه از این ارزشها باید در برنامه ریزی و طراحی شهری استفاده کرد، بحثهای بسیار مهمی شده است که چند نکته اساسی در این زمینه، به تأملی بیشتر نیاز دارد:

نخست اینکه، هر اثر معماری و هر فضای شهری، با هر میزان قدمت و عمری، برای رفع نیازهای شهر و شهروندان به وجود آمده است، پس باید کوشید که از آن برای غنی کردن حیات شهری بهره گرفته شود. عمده کردن بناهای قدیمی و ارزشهای معماری، تأکید یک جانبه و منفرد بر " حفظ ابنیه قدیمی " و نادیده گرفتن وضع زندگی، فضاها و فرهنگ مردم پیرامون آنها، معمولاً به نوعی مقابله و ستیزه با برنامه ریزی شهری منجر می شود که اغلب نه به سود ارزشهای فرهنگی و نه به سود شهرسازی است.

از این دیدگاه لازم است که ارزشهای تاریخی و معماری، همچون بخشی از ارزشهای کلی حیات شهری، و در ارتباط زنده با شهر و شهروندان، در نظر گرفته شوند و حفاظت فیزیکی از آنها، با حفاظت اجتماعی و علاقه عمومی همراه گردد. به بهانه حفظ آثار تاریخی نباید آنها را از مردم جدا کرد، بلکه باید امکانات بهره گیری درست از آنها را برای مردم فراهم ساخت. دوم اینکه، اگر چه گذشت زمان و حیات تاریخی است که بناها و فضاها را با ارزش می کند، زندگی و حیات روزمره مردم یک شهر نیز، ارزش آفرین است و نیاز به تجسم فضایی و ماندگاری دارد. شهرسازی معاصر می کوشد همراه با حفظ ارزشهای تاریخی و قدیمی، خود نیز ارزشهای نو بیافریند، تا از این طریق، حیات شهر تداوم و تحرک پیدا کند و گذشته و آینده با هم مرتبط شوند.

تجارب شهرسازی معاصر در جهان نشان می دهد که با رویکرد درست و برنامه ریزی سنجیده و هوشمندانه، می توان حتی در مراکز شهرهای بسیار قدیمی، بناها و فضاهایی ایجاد کرد که به سرعت، به نوعی ارزش اجتماعی و هویت فرهنگی بدل شوند. این رویکرد، به ویژه در کشورها و ملت‌های جدید - که سابقه تاریخی زیادی ندارند - آشکارا دیده می شود. از دیدگاه شهرسازی، معنای حفظ ارزشهای تاریخی و فرهنگی، فقط حفظ بناها و یادبودهای قدیمی نیست، بلکه با گسترش روح آنها در کالبد بافتهای جدید همراه است.

سوم اینکه، ارزشهای تاریخی و قدیمی، بخش معینی از ارزشهای عمومی یک شهر را تشکیل می دهند و انواع ارزشهای دیگر مثل زیباییهای طبیعی، جاذبه های عملی و هنری، آیینهای سنتی، و فضاهای فراغتی و تفریحی نیز نقش مؤثر در

اعتلای کیفیت زندگی و هویت شهری دارند. از این نظر در ساماندهی مراکز شهری، نباید فقط به حفظ و تقویت ارزشهای مرده معماری، اکتفا کرد؛ بلکه به کمک برنامه ریزی های سنجیده نیز می توان ارزشهای زنده و بالقوه دیگری را شناسایی و برجسته کرد، و در خدمت توسعه و تقویت هویت فرهنگی شهر گرفت.

چهارم اینکه، ارزشهای تاریخی و فرهنگی شهر، به ناحیه مرکزی آن منحصر نیست، و هر گوشه و ناحیه از شهر، سرگذشت و ارزشهای دارد که باید مورد شناسایی و تقویت قرار گیرند.

در مقیاس کلانشهرها، مراکز قدیمی شهر، قادر نیستند برای تمام مجموعه شهری، ارزش، هویت و احساس تعلق به وجود آورند. از این نظر، در کنار حفظ و توسعه ارزشهای تاریخی مرکز شهر، باید برنامه های هویت بخشی و ایجاد ارزشهای فرهنگی در مقیاسه تمام کلانشهرها، به طور موازی و هماهنگ، همچون زنجیره ای پیوسته و رنگارنگ به اجرا در آید.

## ۲- نگاهی به تجارب جهانی

چگونگی توجه به مسائل مراکز شهرها، تجارب مثبت و منفی بسیاری به همراه داشته که این تجارب امروزه گرایشهای جدیدی را پدید آورده اند. در نیمه اول قرن بیستم، گرایشهای شهرسازی تا حدودی زیاد تحت تأثیر و زیر سلطه وسایل حمل و نقل ماشینی و تکنولوژی صنعتی قرار داشت و دسترسی سواره به مرکز شهر، اصل بدیهی شهرسازی به شمار می رفت. این رویکرد سبب شد که در برخی شهرهای اروپا، مراکز شهری دچار تخریب و نوسازی شوند. اما در کنار این گرایش زیاد، برخی از شهرسازان و متفکران اجتماعی، از همان آغاز شهرسازی "مدون" سلطه اتومبیل و صنعت را بر فضاهای شهری

مورد انتقاد قرار دادند و از احیاء و بازسازی فضاهای قدیمی حمایت کردند. این گرایش با تجربه های عملی محدودی در اروپا و آمریکا همراه گردید. در آمریکا نیز، چون مردم به حومه نشینی تشویق شده بودند و مراکز خرید حومه ای گسترش یافته بود، به نواحی مرکزی شهرها توجهی نمی شد و این نواحی رو به انحطاط گذاشته بودند.

از سالهای ۱۹۶۰ به بعد که مشکلات شهرسازی مدرن حادث شدند و گرایشهای اجتماعی و فرهنگی در شهرسازی معاصر رشدی روزافزون یافتند، توجه شهرسازان اروپایی و آمریکایی، دوباره به مراکز شهرها و احیای آنها بازگشت. از آن پس نظرات و تجارب جدید شهرسازی، بر سه محور عمده زیر استوار شده است:

الف: تقویت معیارها و ارزشهای اجتماعی و فرهنگی در برنامه ریزی و طراحی شهری.

ب: تقویت و توسعه فضاهای شهری و امکانات عمومی فراغت.

پ: تعدیل حرکت سواره و گسترش فضاهای پیاده در مراکز شهری و نواحی مسکونی.

براساس مطالعات جهانی، تقریباً همه شهرهای بزرگ اروپا، تا حدود سال ۱۹۷۵ ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود ممنوع کردند. این روند ضرورتاً با گسترش برنامه ریزی و ساماندهی فضاهای پیاده همراه بوده و منظور از آن، دستیابی به اهداف اقتصادی، زیست محیطی و فرهنگی بوده است. برای نمونه، در طول چند سال، بیش از ۱۵۰ شهر در قاره اروپا خیابانهایی برای پیاده ها، به ویژه در نواحی مرکزی شهر احداث کرده اند.

طی دو سه دهه اخیر، طرحهای ساماندهی مراکز شهری با اهداف و اشکال گوناگون در بسیاری از شهرهای جهان به اجرا درآمده است. در دهه ۱۹۷۰ "طرح ناحیه مرکزی" با تأکید بر توسعه کاربری مختلط، تسهیلات حرکت پیاده و گسترش حمل و نقل عمومی در شهر "تورنتو" کانادا به اجرا درآمد. در سال ۱۹۸۳ با نظرخواهی و موافقت بیشتر مردم، ساختن بناهای بلند در نواحی مرکزی شهر سانفرانسیسکو، محدود گردید. در طول دهه ۱۹۷۰ برنامه هایی برای بهسازی مرکز شهر استکهلم انجام شد که در مجموع به ارتقای کیفیت زندگی و جاذبه شهری انجامید. از سال ۱۹۸۱، طرح بهسازی ناحیه مرکزی شهر آتن - که بسیار فرسوده و آلوده شده بود - براساس گسترش پیاده راه ها و بهبود سیمای کالبدی و اجتماعی شهر، به اجرا درآمد. از نمونه های برجسته و موفق در ایجاد فضاهای پیاده و پرجاذبه شهری می توان از شهر "پرتلند" در ایالت اورگون آمریکا نام برد که محل برگزاری انواع جشنها و بازارهای قومی است و بسیاری از مردم برای شرکت در این جشنها یا بازارها به آنجا می روند.

اوایل دهه ۱۹۸۰ در آنجا، میدان بزرگی با مشارکت خود مردم برپا گردید که آجرهای کف سازی آن با قیمت بالا و حک نام خریداران بر آنها، به مردم فروخته شد.

۳- ساماندهی مرکز شهر

نواحی مرکزی شهرها، به دلیل خصلت خود با انواع عوارض و مشکلات شهری روبه رو هستند. این مشکلات، موضوعاتی چند وجهی و چند بُعدی اند که در هر مورد به شکل ویژه ای بروز می کنند. برای حل مشکلات آنها معمولاً اقدامات و برنامه هایی گوناگون مطرح می شود که هر یک بر جنبه ای خاص تأکید دارد.

با توجه به تجارب جهانی و گرایشهای شهرسازی جدید، می توان گفت که رویکرد موردی و یک وجهی به مسائل مرکز شهر، چندان موفق و کارساز نیست. امروزه بیشتر توصیه می شود که با توجه به ویژگیها و مسائل هر شهر، برنامه ای جامع، چند رشته ای و هماهنگ تدوین و اجرا گردد. از این دیدگاه یک برنامه جامع ساماندهی برای مرکز شهر باید دربرگیرنده محورها و مضامین زیر باشد:

الف: نوسازی: تجدید بنای بافتهای فرسوده و ایجاد بافتهای جدید و مناسب.

ب: حفاظت: جلوگیری از انحطاط ارزشهای کالبدی، اقتصادی و اجتماعی.

پ: ارتقای کیفیت زندگی از نظر زیست محیطی، فرهنگی و روانی.

ت: هویت بخشی: تقویت احساس تعلق و افزایش جاذبه های شهری.

اجرای برنامه هایی از قبیل "حفظ میراث تاریخی" یا "محدود کردن ترافیک"، "تغییر و انتقال کاربرها" و مانند اینها به طور مجزا و منفرد، نه تنها قادر به حل مشکلات مرکز شهر نخواهد بود، بلکه حتی به انحطاط و انزوای بیشتر آن کمک می کند. از دیدگاه شهرشناسی و شهرسازی علمی، نمی توان مراکز قدیمی شهرهای بزرگ را همچون اندامی مرده یا موزه ای



متروکه و تاریخی قلمداد کرد، یا برعکس آن را به عنوان قلب و مرکز عملکردی تمام شهر در نظر گرفت. رویکرد واقع بینانه این است که مرکز شهر به عنوان یکی از اندامهای زنده و ضروری پیکر شهر، و نه ضرورتاً با نقش درجه اول، به حساب آید و با توجه به نیازهای ساختاری و عملکردی حیات عمومی شهر، جایگاه مناسب به آن اختصاص داده شود.

اهداف عمده ساماندهی

با توجه به تنوع و تعداد مسائل مرکز شهر و ضرورت رویکردی جامع به آن، می توان اهداف عمومی و اساسی ساماندهی را در محورهای زیر تدوین و تعقیب کرد:

الف: بهبود سیمای کالبدی از طریق بازسازی و نوسازی بافتها.

ب: بهبود ترافیک از طریق تغییر الگوی حرکت و گسترش فضاهای پیاده.

پ: بهبود شرایط زیست محیطی از طریق توسعه فضاهای باز و سبز، و تغییر الگوی مصرف سوخت و انرژی.

ت: کاهش تراکم و تمرکز از طریق تغییر و تعدیل کاربریها و فعالیت های ناسازگار.

ث: حفظ و احیای رونق اقتصادی از طریق تقویت فعالیت های مناسب جدید.

ج: بهسازی محیط اجتماعی و فرهنگی از طریق توسعه فعالیت های فراغتی و هنری.

چ: تقویت و ایجاد ارزشهای بصری و هویت بخشی، از طریق زیباسازی و ساماندهی اثاثیه شهری.

روشهای ساماندهی

مسائل مرکزی شهر، ماهیتی پیچیده و چند بخشی دارند و اهداف ساماندهی آنها بسیار متنوع است. به همین دلیل در برنامه ریزی و طراحی باید از روشهای گوناگون بهره گرفت. این روشها باید همراه با پیشرفت مطالعات و تحلیلها، تکمیل و تصحیح گردند. در اینجا با توجه به ماهیت و ابعاد موضوع، به برخی از اصول نظری روش شناختی اشاره می شود:

- ضرورت آشنایی مدیریت شهری با دیدگاهها و روشهای نو در شهرسازی.

- لزوم جلب مشارکت و همکاری ساکنان و مالکان محدوده.

- لزوم جلب مشارکت و همکاری سازمانها و نهادهای عمومی.

- برنامه ریزی تدریجی و گام به گام، همراه با گمانه زنی و تجدید نظر.

- ترکیب طرحهای کلان و دراز مدت با اقدامات جزئی و کوتاه مدت.

- ضرورت زمان سنجی دقیق برای اجرای طرحها و تعیین اولویت ها.

- تدارک سازمان اجرایی آگاه و دور اندیش.

تعدیل نظام کاربری زمین

ناحیه مرکزی شهری از نظر ترکیب کاربریها و انواع عملکردها، دچار عدم تعادل و ناهماهنگی شدید است. تراکم و تجاوز انواع فعالیت های ناسازگار، موجب فرار کاربریهای سکونتی و فراغتی، و محدودیت و کمبود شدید کاربریهای مربوط به معابر، فضاهای باز و فضاهای سبز شده است. این پدیده ساختار محله ای و نظام عملکردی هماهنگ با آن را از هم پاشانده

است و به این ترتیب، بافتهای مرغوب محله ای، به تدریج به بافتهای بی هویت، متراکم و آلوده تجاری - تولیدی بدل شده، ارزشهای سکونتی و جاذبه های زیستی خود را از دست داده است. چنین تحولی عوارض زیانبار دیگری به بار آورده است. کاربری مسکونی، به آبادانی، توسعه فضای سبز، پاکیزگی، زیبایی و نظم گرایش دارد. در حالی که کاربری تولیدی - تجاری، فقط به بهره کشی حداکثر از محیط می اندیشد و با هر نوع تحول برای بهسازی و نظم مخالف است. بنا به اطلاعات موجود، اکنون خدمات تجاری عمده فروشی، خدمات اداری، انبارداری و کارگاه های تولیدی فشار قرار داده اند. از این جهت، می توان گفت که چگونگی ترکیب و عملکرد کاربری زمین، یکی از عوامل ساختاری مشکلات مرکز شهر محسوب می شود و سپس چنین استنتاج کرد که تعدیل کاربریها و انتظام بخشیدن به آن، یکی از اهرمهایی است که باید از آن برای ساماندهی اساسی و دراز مدت مرکز شهر، به درستی و خوبی استفاده کرد. در این راه، باید وضع کاربریهای موجود و چگونگی تحولات و گرایشهای آن مورد مطالعه و ارزیابی قرار گیرند.

با توجه به برخی از مطالعات و تجارب جهانی، به برخی از ملاحظات در این زمینه اشاره می شود:

- تقویت کاربری مسکونی

احیا و نوسازی بافتهای مسکونی، یکی از کارهای مناسبی است که می تواند از فساد کالبدی و انحطاط فضای اجتماعی و فرهنگی مرکز شهر جلوگیری کند و به آن شور و تحرک بخشد.

- انتقال و کاهش کاربریهای ناسازگار

افزون بر صنایع آلاینده و مزاحم، می توان بخشی از فعالیت های اداری، خدماتی، آموزشی، بهداشتی و مانند اینها را - که عملکرد شهری دارند - به تدریج به مناطق دیگر شهر انتقال داد.

- احیا و توسعه خدمات خرده فروشی

خرده فروشی یکی از کارکردهای قدیمی مرکز شهر است که افزون بر اثرات چشمگیر اقتصادی، از نظر اجتماعی و فرهنگی نیز، باعث رونق و تحرک مرکز شهر و احیای فضاهای باارزش قدیمی می شود.

- اصلاح نظام مالکیت و سرقفلی ها

در مرکز شهر، به ویژه در بافتهای قدیمی، قطعات زمین به اجزای بسیار خرد و متعدد تجزیه شده که ارزشهای بسیار بالایی دارند. در این نواحی، استفاده از زمین به هیچ وجه مناسب و بهینه نیست و از نظر حقوقی، مالکیت و ارزش سرقفلی بسیار پیچیده شده که خود، مانعی جدی در برابر طرحهای ساماندهی است. به همین دلیل باید اقدامات و تمهیداتی مناسب برای آن اندیشیده شود. در برخی از شهرهای جهان، بخش عمده ای از زمینهای مراکز مهم شهری - که نقش اساسی در حفظ حیات شهر دارند، طبق قانون، به مالکیت شهرداریها درآمده است.

- توسعه صنایع دستی و خدمات سنتی

یکی از کاربریهای مناسب در مرکز شهر، ایجاد راسته هایی برای تولید و عرضه کالاها و خدمات سنتی است که از هم نظر اقتصادی و هم از نظر اجتماعی و فرهنگی به رونق مرکز شهر می افزایند. اکنون، اگر چه هنوز زمینه های مناسب برای این

گونه فعالیت ها وجود دارد، ولی اگر مورد ساماندهی، حمایت و تشویق قرار نگیرد، امکان احیای آنها به کلی از میان خواهد رفت و یا به نواحی دیگر منتقل خواهند شد.

– توسعه فضاها و خدمات فرهنگی و فراغتی

با کاهش فعالیت های تولیدی و خدماتی ناسازگار، می توان فعالیت ها و خدمات فرهنگی، تفریحی و فراغتی را در مرکز شهر افزایش داد. این کار، هم به رونق و تحرک اقتصادی آن کمک می کند، و هم باعث اعتلا و حفظ ارزشهای تاریخی و فرهنگی مرکز شهر می شود.

در ناحیه مرکزی شهر، امکانات بالقوه زیادی برای ایجاد و گسترش مشاغل و فعالیت های فرهنگی و فراغتی وجود دارد. از جمله، به دلیل استقرار نخستین نهادهای جدید شهری در این ناحیه، می توان موزه ها و نمایشگاههای علمی و فرهنگی بسیار در آنجا تأسیس کرد. برای مثال در مرکز شهر تهران می توان ساختمان بسیاری از فعالیت های اداری، فرهنگی، نظامی و سیاسی قدیمی را بازسازی کرد و یا با تغییر محل کاربری نخستین، آنها را به موزه تبدیل کرد. ساختمان نهادها و سازمانهایی چون رادیو، پست، روزنامه های اطلاعات و کیهان، شهربانی، قورخانه، توپخانه و مانند آنها، برای این کار بسیار مناسب است. همچنین می توان برخی مکانهای قدیمی و تاریخی مثل دارالفنون، بیمارستان سینا، قهوه خانه آیینه، مدرسه مروی، سینماهای قدیمی، و یا خانه هنرمندان را بازسازی کرد و با اشکال نو و مناسب تر مورد استفاده و یا بازدید همگان قرار داد.

### ● مشخصات و معیارهای فضای مسکونی

#### مشخصات و معیارهای فضای مسکونی

##### نواحی مسکونی

بخش عمده سطح هر شهر، از کاربری مسکونی تشکیل می شود. شهرها در واقع سکونتگاه های بزرگی هستند که از ترکیب متراکم واحدها و محله ها و نواحی مسکونی پدید می آیند. هر محله یا ناحیه مسکونی بنا بر ویژگی خود از دیگری باز شناخته می شود. ویژگیهای تاریخی و بافت کالبدی و اجتماعی، محلات مسکونی شهر را از همدیگر متمایز می کنند.

##### جدایی گزینی اجتماعی

جامعه شهری، برحسب میزان درآمد و اشتغال، در طبقات متفاوتی گروه بندی می شود و هر گروه در بخشی از شهر سکونت می گزینند. در برخی از شهرها عوامل مردم شناسی، مانند ویژگیهای قومی، نژادی و مذهبی، موجب جدایی محله ها و نواحی مسکونی از یکدیگر می شود. با مهاجرت های وسیع و توسعه شهرها، قشربندیهای جامعه و جدایی گزینی اجتماعی ابعاد تازه ای یافته است و هر چند که در شهرهای بزرگ، اختلافات اجتماعی و قومی از میان رفته و افراد مختلف می توانند در

هر بخش از شهر اسکان یابند، اما تفاوت‌های اقتصادی و فرهنگی، حتی در جوامع بسیار مرفه نیز موجب تشکیل محله ها و نواحی مسکونی متفاوت می گردد که برحسب ویژگیهای اجتماعی و اقتصادی از یکدیگر جدایی می گزینند.

در شهرهای بزرگ و به ویژه در کشورهای در حال توسعه، مهاجران روستایی فقیر در محله ها و نواحی حاشیه شهرها اسکان می یابند. این محله ها بیشتر در کنار کارخانه ها، کوره های آجرپزی، معادن، انبارها و گاراژهای حمل و نقل کالا پدید می آیند. محله های حاشیه ای برخلاف ضوابط و مقررات شهری در بیرون از محدوده های شهری شکل می گیرند و فاقد تسهیلات اولیه شهری و خدمات عمومی بوده، آکنده از آلودگی، بی نظمی و ناامنی هستند.

سلسله مراتب نواحی مسکونی

هر یک از نواحی مسکونی، اعم از نواحی مرفه نشین، فقیر نشین، قدیم، جدید و یا حاشیه ای، یک "واحد شهری" را تشکیل می دهند. نواحی مسکونی، اندازه هایی متفاوت دارند و گاهی چندان بزرگ هستند، که در درون خود به چند "محله" تقسیم می گردند. چه بسا، هر محله نیز به واحدهای کوچکتری تقسیم گردد که به اصطلاح به این واحدهای کوچکتر، "زیرمحله" گفته می شود. در سازمانبندی محله های قدیمی شهرهای ایران، این "زیرمحله" ها، "گذر" خوانده می شدند و واحدهای کوچکتر از آن را "پاتوق" می نامیدند؛ چنان که محله "سنگلج" تهران در قدیم، برحسب این تقسیمات، به ۸ گذر و ۱۲ پاتوق تقسیم می گردید.

۲- واحد همسایگی

در شهرسازی جدید، به کوچکترین بخش مسکونی شهر، اصطلاحاً "واحد همسایگی" گفته می شود. واحد همسایگی گاهی به همان مفهوم "محله" در شهرهای قدیمی است، اما در نظر بسیاری از جامعه شناسان شهری، واحدهای همسایگی به طور کامل دارای ویژگی اجتماعی "محله" نیستند و واحد همسایگی بیشتر یک مفهوم شهرسازی است. زیرا واحد "محله" دارای مفاهیم تاریخی، اجتماعی کالبدی خاصی است که با مفهوم "واحد همسایگی" تفاوت ماهوی دارد. این اصطلاح در حدود صد سال پیش در شهرسازی اروپا رایج شد و در سالهای اخیر (از ۲۵ سال پیش) با طرحهای جامع شهری وارد مباحث شهرسازی کشور ما شده است. این مفهوم رابطه ای روشن با محله ندارد و استفاده از آن، به علت تقارن مفهوم آن با محله نیاز به دقت نظر دارد. به ویژه اینکه، تعاریف متفاوتی از آن در شهرسازی رسمی، وجود دارد، که به ابهام آن می افزاید.

مفهوم "واحد همسایگی" با طرح جامع تهران در سال ۱۳۴۷ خورشیدی بطور رسمی وارد زبان شهرسازی ایران شد. در آن طرح بیان شده که هر "واحد همسایگی"، یک مجتمع زیستی است، متشکل از حداکثر ۱۰۰۰ خانوار یا ۴ تا ۵ هزار جمعیت، که در فضایی به شعاع ۵۰۰ متر با وسعتی در حدود ۷۵ هکتار، اسکان یافته اند. این تعریف، بعد در تمام طرحهای شهری ملاک عمل قرار گرفت و مبنای برنامه ریزی و طراحی نواحی مسکونی شهر گردید.

پس از انقلاب اسلامی، از این اصطلاح در شهر خدمات طرحهای آماده سازی زمین، تعریف جدیدی توسط وزارت مسکن و شهرسازی، بیان شد، که طبق آن، در هر طرح آماده سازی باید "الگوی" واحد همسایگی بنا به این تعریف تهیه گردد:



" واحد همسایگی یا مجموعه های مسکونی، حداکثر تا ۲۰۰ واحد برای اراضی تا ۵۰ هکتار و ۳۰۰ واحد برای اراضی بیش از ۵۰ تا ۱۵۰ هکتار و ۴۰۰ واحد برای اراضی بیش از ۱۵۰ هکتار مورد مطالعه و طراحی قرار گیرند".

در همانجا درباره ضرورت طرح واحد همسایگی چنین آمده است: " الگو و طرح واحد همسایگی، مجموعه یا ترکیبهایی از واحدهای مسکونی است... در حدی که بتواند مبنای طراحی شهری و تنظیم فضاهای عمومی و ارتباطی ... قرار گیرد".

## ۱-۲- تاریخچه واحد همسایگی

از اواسط قرن نوزدهم به دنیا چاره جویی برای هویت بخشیدن، به نظام شهری یکی از موضوعهای مهم شهرسازی، فکر ایجاد سلسله مراتب شهری و انتظام آن بر پایه واحدی معین بود.

کارنیه در طراحی شهر صنعتی و ابنزر هوارد در ایده باغشهر، به ایجاد مجموع هایی از اماکن مسکونی حول یک مدرسه ابتدایی گرایش داشتند. این فکر نخستین بار به وسیله آلفرد پوشمن (Alfred Poshmans) در سال ۱۹۱۱ در کتاب "توسعه زمین مسکونی شهر" مطرح شد، اما اصطلاح "واحد همسایگی" اولین بار در سال ۱۹۲۳ توسط کلارنس پری (Clarence Perry) تعریف شد و در "طرح منطقه شهری نیویورک" به عنوان ابزاری اجتماعی برای مواجهه با بی انتظامی و بی قوارگی شهری نیویورک و همچنین مقابله با ترافیک آزار دهنده و تأمین ایمنی برای نواحی مسکونی به کار گرفته شد.

در بازسازی شهرهای شوروی به سال ۱۹۲۰، مجموعه های مسکونی جدید، در عمل براساس تأمین تسهیلات ضروری و مجهز به خدمات شهری ساخته می شدند. در آلمان، طی دهه ۱۹۳۰ ارنست های شهرساز، احداث مجموعه های مسکونی را براساس واحد همسایگی ترویج داد و این نگرش را در خانه سازی آلمان به طور گسترده دنبال کرد.

زمانی که کلارنس پری مشغول تکمیل جنبه های نظری "واحد همسایگی" بود، هنری رایت و کلارنس اشتاین در ۱۶ مایلی نیویورک، شهرک جدید "ردبُرن" را براساس ایده "واحد همسایگی" و معیارهای آن طراحی و احداث کردند. این شهر برای اسکان جمعیتی معادل ۲۵۰۰۰ نفر طراحی شده بود و بیشتر خوابگاهی برای اهالی نیویورک به شمار می رفت این شهر از سه واحد همسایگی، هر کدام با ۷۵۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر جمعیت تشکیل می گردید و در مرکز هر کدام، یک دبستان به گونه ای که حداکثر فاصله آن تا خانه در حدود ۸۰۰ متر باشد، قرار می گرفت. مرکز فرهنگی اصلی آن شهر، یک دبیرستان بود که در مرکز شهرک قرار داشت و مرکز خرید منطقه ای، در حاشیه شهر، نزدیک جاده ای که به نیویورک متصل می شد، بود. طراحی این شهرک بعدها به عنوان "نظام ردبرن" سرمشق بسیاری از معماران و شهرسازان در اروپا و سایر کشورهای جهان قرار گرفت.

ایده واحد همسایگی در سال ۱۹۳۰ در طراحی نواحی مسکونی شهرهای انگلستان به کار بسته شد. در "طرح لندن ۱۹۴۳" واحد همسایگی جمعیت ۶۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر پایه برنامه ریزی لندن در سال ۲۰۰۰ گردید. در طراحی و برنامه ریزی شهرهای جدید انگلستان، واحد همسایگی با جمعیتی حدود ۵ تا ۸ هزار نفر ملاک عمل قرار گرفته است.

طراحی جزئیات قسمتی از یک واحد همسایگی

- ۱- فضای ساخته شده  
 ۲- حیاط و فضای باز خصوصی  
 ۳- محل پارکینگ
- ۴- فضای باز شهری  
 ۵- ورودی خانه ها  
 ۶- جدول
- ۷- مسیری که برای دید کافی سواره در آن نیاید مانعی ایجاد شود  
 ۸- درختان محصور کننده فضا
- مأخذ: محمود توسلی، "اصول و روشهای طراحی شهری"، جلد دوم، طراحی دسترسی، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۷، ص ۳۸.

## ۲-۲- مشخصات "واحد همسایگی"

واحد همسایگی، کوچکترین واحد شهری است که خدمات اساسی اجتماع محلی را تأمین می کند و به منظور تقویت روح همسایگی و ارتباطات اجتماعی، و تأمین ایمنی و تأسیس شده است، تا کیفیت محیطهای شهری و اجتماعی شهرهای کوچک را در شهرهای بزرگ برقرار سازد. بنابراین، واحد همسایگی، یک مجتمع زیستی یکپارچه طراحی شده در سطح شهر است که کوچکترین جزء اجتماع اسکان یافته شهری را تشکیل می دهد. اندازه آن معادل محدوده تحت پوشش یک مدرسه ابتدایی است و از امکانات یک مرکز مذهبی(مسجد) و تعدادی مغازه برای تهیه مایحتاج روزمره و زمین بازی کودکان برخوردار است.

اصول پایه "واحد همسایگی"

مدرسه ابتدایی، مهمترین عنصر تشکیل دهنده واحد همسایگی محسوب می شود. مدرسه در واقع کانون فضایی، ضابطه اصلی اندازه و وسعت یک واحد همسایگی است. در چنین محیطی هر مادری، با خیال راحت، فرزند خود را، به طور پیاده، به مدرسه می فرستد و اطمینان دارد که او در راه با اتومبیل و افراد غریبه مواجه نمی شود. هر روز خود به طور پیاده برای خرید به بازار می رود، تا مایحتاج روزانه اش را تهیه کند. کودکان و نوجوانان نیز با دوستان خود در کمال امنیت و راحتی در پارک یا زمین بازی جمع می شوند.

اندازه

اندازه هر "واحد همسایگی" معادل شعاع عمل یک دبستان ابتدایی با ۴۵۰ تا ۶۵۰ دانش آموز است که ۴۰۰۰ نفر جمعیت را فرامی گیرد. این جمعیت مشتری حدود ۲۰ مغازه هستند که مایحتاج روزانه آنها تأمین می کند.

وسعت

اساس واحد همسایگی بر حرکت پیاده است. دسترسی کودکان به مدرسه و زنان خانه دار به مغازه، و کودکان و افراد مسن به پارک و محل بازی، پیاده انجام می گیرد. معیار قابل قبول برای دسترسی پیاده بین ۴۰۰ تا ۸۰۰ متر و به طور متوسط ۵۰۰ متر است.

بنابراین، وسعت هر واحد همسایگی در یک دایره به شعاع ۵۰۰ متر (یا مربعی به ضلع ۱۰۰۰ متر) معادل ۱۰۰ هکتار است.

جمعیت

در صورتی که وسعت هر واحد همسایگی را برحسب شعاع عمل یک دبستان (۵۰۰ متر) به اندازه ۱۰۰ هکتار ثابت فرض

کنیم، جمعیت مسکونی هر واحد همسایگی برحسب تراکمهای گوناگون، دارای یک حداقل و حداکثر به شرح زیر است:

- در تراکم کم با ۴۰۱-۵۰ نفر در هکتار، جمعیت واحد همسایگی بالغ بر ۴۰۰۰ تا ۵۰۰۰ نفر خواهد شد، که وجود یک دبستان ابتدایی برای پذیرش کودکان آن، کفایت می کند.

- در تراکم متوسط با ۱۰۰ نفر در هکتار، جمعیت واحد همسایگی بالغ بر ۱۰۰۰۰ نفر خواهد شد که وجود دو دبستان ابتدایی در آن کافی است.

- در تراکم زیاد با ۲۰۰ نفر در هکتار، جمعیت واحد همسایگی به ۲۰۰۰۰ نفر خواهد رسید که به چندین دبستان نیاز دارد. بدین ترتیب جمعیت واحد همسایگی در شهرهای کوچک یا نواحی شهری با تراکم کم در حدود چهار هزار نفر و در نواحی پر جمعیت کلانشهر به بیست هزار نفر، و در بخشهای میانی شهر با تراکم متوسط به ده هزار نفر بالغ می گردد. مسلماً به تناسب افزایش جمعیت، تعداد مدارس و مغازه ها نیز افزایش می یابند، در حالی که اصول پایه آن از نظر وسعت و حرکت پیاده ثابت می مانند.

محدوده

هر واحد همسایگی از چهار طرف به خیابانهای اصلی شهری محدود است و ترافیک سواره از طریق خیابانهای فرعی به داخل مجموعه راه می یابد. درون واحد همسایگی، باید از حرکت سواره عبوری شهری مصون باشد. واحدهای همسایگی در

داخل بافتهای شهری، معمولاً به شکل سوپر بلوک (Super block)، درون چارچوب راههای شریانی شهر قرار می گیرند و به همین علت گاهی آنها را از نظر طراحی شهر "بلوک ساختمانی پایه" می نامند. خیابانهای داخلی واحد همسایگی نیز به گونه ای طراحی می شوند که حتی المقدور با مسیرهای پیاده تقاطع نداشته باشند و عابران پیاده، به ویژه کودکان، با ایمنی در داخل واحد همسایگی در رفت و آمد باشند.

#### مرکز خدماتی

هر واحد همسایگی باید دارای مرکزی خدماتی (متشکل از مدرسه، پارک یا زمین بازی، مسجد یا مرکز اجتماعات) و چندین مغازه برای تأمین مایحتاج روزانه باشد. این خدمات به گونه ای استقرار می یابند که یک مرکز اجتماعی برای ارتباط و تجمع و همیاری اجتماع محلی به بهترین وجه شکل گیرد. البته میزان تسهیلات و خدمات شهری برحسب گروه درآمدی اجتماع و تعداد جمعیت، از حداقل یک مدرسه، مسجد، زمین بازی و چند مغازه تا مرکزی مجهز، مانند: فروشگاه، باشگاه و تجهیزات فرهنگی و تفریحی گوناگون تغییر می کند.

#### فضای باز

فضای باز در داخل محله های مسکونی، یکی از مهمترین موضوعات برنامه ریزی شهری است. دلیل ناگوار کمبود این فضاها، گرانی زمین در شهرهاست که ایجاد فضای باز و محل بازی در محلات را دشوار می سازد. همین واقعیت در مورد مدارس نیز صدق می کند. تأمین زمین مناسب برای مدارس، در درون محله های مسکونی همیشه مشکل است. بیشتر در

قسمتهای دور افتاده و حتی در محلهای نامناسب برای ساخت مدرسه یا پارک و فضای باز، زمین پیدا می شود که استفاده از آن ناشی از اضطرار است.

از نظر آماری، پارکها و زمینهای بازی در شهرها، به ویژه در محله های مسکونی به اندازه کافی وجود ندارند. کمبود زمینهای باز در محله ها، سبب روی آوردن مردم به پارکهای شلوغ خارج از محله و فضای بیرون از شهرها می گردد.

پارکها و زمینهای بازی محلی، افزون بر آنکه مکانی برای بازی و سرگرمی کودکان و نوجوانان به شمار می روند، محلی برای استراحت و سرگرمی بزرگسالان و کهنسالان نیز محسوب می شوند. فضاهای باز محلی برحسب سن کودکان، نوجوانان و جوانان به سه گروه عمده تقسیم می شوند:

گروه اول، زمینهای کوچکی هستند که در قسمتهای گوناگون محله (واحد همسایگی) توزیع شده اند تا کودکان و نوجوانان به بازی و ورزش در آنها پردازند. این اماکن باید از محل عبور و مرور اتومبیلها به دور باشند.

این زمینها برای استفاده کودکان ۱ تا ۶ ساله و برای هر ۳۰ تا ۶۰ خانوار از ساکنان، در یک یا دو کوچه یا یک بلوک در نظر گرفته می شوند. هر یک از زمینها بین ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ مترمربع وسعت دارند و به وسای بازی مجهز هستند.

گروه دوم، زمینهای بازی برای کودکان ۶ تا ۱۴ ساله هستند که در هر بخش از محله (تحت عنوان زیرمحله) یک زمین به اندازه کافی، به این دسته از کودکان اختصاص می یابد. فاصله این زمینها از خانه ها در حدود ۴۰۰ متر است که باید از مسیر حرکت اتومبیلها دور باشند و بچه ها به طور پیاده به آنها بروند. معیار استقرار این زمین، شبیه معیار استقرار مدراس در محله

است. این زمینها در واقع جایگزین خیابانهای مسکونی در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشورهای در حال توسعه هستند و کودکان و حتی جوانان از سرناچاری، در آنها به بازی خیابانی می پردازند.

اندازه این زمینها برحسب تراکم جمعیت و تعداد کودکان تفاوت می کند. جدول زیر اندازه زمین را برحسب جمعیت زیر محله و تعداد کودکان نشان می دهد.

اندازه زمین H	تعداد کودکان	جمعیت نفر
۳/۲۵	۴۵۰	۲۰۰۰
۴	۶۰۰	۳۰۰۰
۵	۸۰۰	۴۰۰۰
۶	۱۰۰۰	۵۰۰۰

به عنوان یک قاعده کلی، تهیه زمین بازی برای کمتر از ۳۰۰ کودک غیرعملی است و برای بیش از ۱۲۰۰ کودک نیز به دو یا چند زمین نیاز است. حداقل اندازه زمین بازی کودکان ۳ هکتار پیشنهاد شده است. زمین بازی محلی باید فضا و تجهیزات لازم بازیهای رسمی را داشته باشد(زمین فوتبال، والیبال، استخر شنا، محل استراحت بزرگسالان و حتی محلهایی برای برگزاری جشنواره تئاتر و اجرای نمایش).

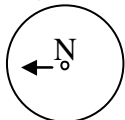


گروه سوم، زمینهای بازی برای یک ناحیه (محل بزرگ یا برزن) مسکونی متشکل از سه تا شش واحد همسایگی است. اندازه فضای باز، یعنی زمینهای بازی و پارک به اضافه مراکز سرگرمی و تفریحی برای هر ناحیه در حدود ۱۵ هکتار پیشنهاد شده است (برای هر ۱۰۰۰ نفر یک هکتار). در این زمینها، انواع زمینهای ورزشی فوتبال، هندبال، والیبال، استخر، تماشاخانه در فضای باز، و مرکز فرهنگی مجهز به روشنایی مناسب در شب در نظر گرفته شده اند.

### ۳-۲- معیارهای واحد همسایگی

مفهوم طرح واحد همسایگی از نظر کلرنس اشتاین که اولین بار در طرح "ردبرن" به کار برده است، در نمودارهای زیر نشان داده شده است.

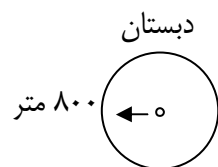
پهنه خدمات مدرسه و آمادگی



- مهد کودک و آمادگی، برای هر ۲۵۰ کودک و ۸۰۰ خانوار در شعاع ۴۰۰ متر. بدین ترتیب هر واحد همسایگی کامل به چهار مهد کودک نیاز خواهد داشت که هر کدام در گوشه ای از واحد همسایگی قرار می گیرند.

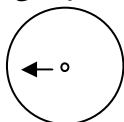
- مدرسه یا دبستان برای هر ۶۰۰ کودک و ۱۰۰۰ خانوار در فاصله ۸۰۰ متری از خانه ها. بدین ترتیب حداقل به دو دبستان (

پسرانه - دخترانه) در هر واحد همسایگی نیاز است که هر دو می توانند در مرکز محله قرار گیرند.

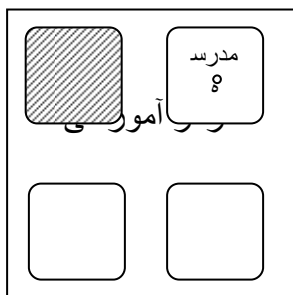


- دبیرستان برای ۱۵۰۰ نوجوان و ۶۴۰۰ خانوار در فاصله ۳۰۰۰ متری از خانه ها. برای دو واحد همسایگی یک دبیرستان - که در فصل مشترک آنها قرار گیرد - کافی است. در صورتی که دبیرستانها را دخترانه و پسرانه در نظر گیریم و مدارس راهنمایی از دبیرستانها جدا باشند، به چهار واحد نیاز است که باید در فصل مشترک چند واحد همسایگی که یک ناحیه مسکونی را تشکیل می دهند، مستقر شوند.

دبیرستان



طرح کلرانس پری که اولین بار فرم فیزیکی واحد همسایگی را تعریف کرده است، با طرح کلرانس اشتاین در اساس، مشابه است. با این تفاوت که پری حداکثر مسافت از خانه تا مرکز محله را ۴۰۰ متر می داند.



### ۳- تغییر مفهوم واحد همسایگی

برخی جامعه شناسان شهری معتقدند که: ایجاد نهادی جدید تحت عنوان واحد همسایگی، برای ارتباط متقابل و رو در روی ساکنان شهرها، مانند محله های قدیمی، ضرورت حیاتی دارد. برخی نیز با این عقیده مخالفند و معتقدند که شهرها از نهادهای قوی تری برای ایجاد ارتباط متقابل بین ساکنان خود بهره مندند. ولی این عقاید متضاد، در یک مورد با یکدیگر

اختلافی ندارند، و آن به کارگیری واحد همسایگی به عنوان یکی از ابزارهای شکل بندی و تشکیلات کالبدی شهر است. زیرا هر شهر بزرگ یا کوچک به واحد پایه ای با مقیاس انسانی نیاز دارد تا الگوی شهری را عملاً تحقق بخشد.

متأسفانه مفهوم واحد همسایگی پیشنهادی طرحهای جامع شهری در ایران، در عمل به جایگاهی شایسته نرسیده است. الگوی شهرسازی خود به خودی در ایران معاصر حاکی از این است که محله های شهری و به ویژه خدمات عمومی در مقیاس محلی، به استقرار در امتداد محورها (خیابانها) گرایش دارند. در اغلب طرحهای جامع، این ویژگی شهرهای ایران نادیده گرفته شده است و براساس معیارهای ایمنی و آسایش سعی شده که این الگو تغییر کند.

عدم موفقیت عملی واحد همسایگی در شهرسازی ایران، باعث دلسردی شهرسازان و معماران شده و کم کم این ایده اعتبار خود را از دست داده والگوی موجود، تثبیت شده است. با در نظر گرفتن اصول و ارزشهای واحد همسایگی، اکنون زمان آن است که مفاهیم و اصول آن با ویژگیهای شهرهای ایران تطبیق داده شوند و از تقلید کلیشه ای در طرحها پرهیز گردد.

در این زمینه باید افزود که خیابان در شهرهای ایران، نقش اجتماعی - اقتصادی و فرهنگی مهمی دارد و نمی توان به آسانی، فقط براساس یک معیار "مزاحمت ترافیکی"، آن را در صحنه زندگی شهری مردم ایران نادیده گرفت. خیابانها باعث رونق مغازه ها و تنوع خدمات آنها می گردند و میزان ارتباط اجتماعی را افزایش می دهند. به همین دلیل، تسهیلات یاد شده به استقرار در جوار خیابانها گرایش دارند. مکانیابی درست این تسهیلات و طراحی خیابانها مجهز به خدمات تجاری و اجتماعی، می تواند زمینه ای مناسب در انطباق ایده واحد همسایگی با الگوی توسعه شهری ایران فراهم آورد. مسلماً درون

محلّه ها، مکانهای مناسبی برای استقرار مهدکودک و زمین بازی است اما در مورد زمین بازی کودکان نیز به علت محدودیتهای فضا و زمین در بافتهای شهری، می توان الگوی بازی خیابانی و تجمع نوجوانان را در خیابانهای جدی تلقی کرد و خیابانها را با توجه به الگوهای رفتاری طراحی نمود.

اندازه های گوناگون واحد همسایگی

زیر واحد همسایگی

جمعیت: ۲۰۰۰ نفر

وسعت: ۱۶ هکتار

مرکز: مسجد و مدرسه و مغازه

واحد همسایگی

شامل ۳ تا ۴ زیر واحد همسایگی

جمعیت: ۶ تا ۸ هزار نفر

وسعت: ۵۲ هکتار

مرکز: تجاری، آموزشی و خدماتی

محلّه

شامل دو واحد همسایگی

جمعیت: ۱۲۰۰۰ نفر

وسعت: ۱۱۲۴ هکتار

مرکز: تجاری، آموزشی و خدماتی

۴- ناحیه مسکونی

در دومین دوره تکوینی شهرسازی در دهه ۱۹۶۰، با توجه به عدم موفقیت برخی معیارهای واحد همسایگی، به ویژه معیارهای مربوط به استقرار تسهیلات شهری در واحد همسایگی؛ مقیاس بزرگی تحت عنوان ناحیه مسکونی (Districts) مورد توجه قرار گرفت.

ناحیه مسکونی متشکل از چند واحد همسایگی همجوار است که همگی از تسهیلات و خدمات مرکز ناحیه بهره مند می گردند. همین طرز فکر تحت عنوان همستان مسکونی (Residential Communities) در شهر جدید رانکورن (Runcom) و همچنین در طرح شهر جدید واشینگتن اعمال گردید.

این فکر قبلاً توسط ال. انگلهارت (L. Engelhardt) در سال ۱۹۶۴ مطرح شده، و به عنوان واحدی بزرگتر از واحد همسایگی در برنامه ریزی شهری ملاک عمل قرار گرفته بود. مبنای یک ناحیه مسکونی، یک دبیرستان است که برای حوزه جمعیتی و وسعت فضایی بیشتر از یک واحد همسایگی تا شعاع ۳ کیلومتری در نظر گرفته شده است.

در این مقیاس، هر چهار واحد همسایگی با حداقل ۲۰/۰۰۰ نفر جمعیت به یک دبیرستان نیاز دارند. برای چنین جمعیتی یک مرکز تجاری، به صورت بازارچه خیابانی یا فروشگاه بزرگ در نظر گرفته می شود تا انواع خدمات تجاری، خدماتی، فرهنگی مورد نیاز را ارائه کند.

چنین تجمعی از واحدهای همسایگی، یک همستان (Community) را پدید می آورد. "ناحیه مسکونی" یک واحد کارآمد و سرزنده و با قابلیت زیاد برای برنامه ریزی است که محله های جدید شهری را در مقیاس بزرگتر شکل می دهد. جمعیت یک ناحیه شهر، بر حسب تراکم واحدهای همسایگی از ۲۰ هزار تا ۴۰ هزار نفر خواهد بود که معادل یک شهر کوچک سرزنده است. چنین الگویی با ساختار شهرها و سیستم تشکیل بازارچه های خیابانی در ایران انطباق دارد. از نظر اجتماعی، این واحدهای شهری در صورت موفقیت، از ارتباطات اجتماعی و فرهنگی شهروندان حفاظت و پاسداری می کند. در صورت شکل گیری "همستانهای" شهری در شهرهای بزرگ، روح سالم و هماهنگ اجتماعی در شهرها تقویت خواهد شد.

##### ۵- مشخصات کاربری مسکونی

مسکن شهری از نظر نوع و تراکم مسکونی و نیز تعداد طبقات و خانوار ساکن، به چند دسته طبقه بندی می شود، اما از نظر اجتماعی و جمعیتی، به سه دسته تک خانواری، چند خانواری و مجتمع مسکونی قابل تقسیم است.

##### ۵-۱- مسکن مستقل "ویلائی"

خانه های مستقل جدا از هم که حیاط و فضای باز خصوصی دارند، اعم از کوچک و بزرگ، محل سکونت یک خانوار یا دوخانوار هستند. برخی از این خانه ها که در محله های قدیمی وجود دارند، دارای تعداد زیادی اتاق هستند. به خانه های مستقل نسبتاً بزرگ در بخشهای جدید شهری در اصطلاح مسکن "ویلایی" گفته می شود. محله هایی که تماماً از این نوع خانه ها ساخته شده اند، جزء منطقه تراکم بسیار کم به شمار می روند. اغلب این قبیل خانه ها، باغچه و حیاط دارند و در مجموع، محله هایی سبز و خرم را در بخشهایی از شهر پدید می آورند که از هوای مطبوع و آفتاب کافی برخوردارند.

این نوع از خانه های شهری در بخشهای حاشیه روستایی چسبیده به شهر، به شکل خانه های روستایی کوچک و در بخشهای مرفه نشین به شکل خانه های متوسط و بزرگ اعیانی دیده می شوند. در بخشهای کهن شهر، بقایای خانه های مستقل قدیمی وجود دارند که پس از جابه جایی ساکنان اولیه، به تدریج محل سکونت اقشار کم درآمد، فقیر و یا مهاجران گردیده اند و کیفیت نخستین خود را از دست داده، رو به فرسودگی نهاده اند. در هر اتاق این خانه ها گاهی یک خانوار ساکن شده که تراکم جمعیتی زیادی پدید می آورد.

#### ۲-۵- خانه های نیمه مستقل

بخشهای میانی شهرهای ایران از خانه های مستقل (Row houses) دو طبقه تشکیل شده که به طور ردیفی در امتداد معابر شهری ساخته شده اند. اقتصاد زمین و ساختمان، تأمین مسکن برای خانوارهای جوان، و به ویژه اقتصاد مستغلاتی در شهرها، سبب احداث یک یا چند اشکوب جدید، روی طبقه اصلی می شود که امروزه این نوع مسکن، در شهرهای کوچک و

متوسط و حتی در شهرهای بزرگ بیشتر دیده می شود. این نوع خانه ها به اندازه های بسیار کوچک تا متوسط در قطعاتی منظم از زمین ساخته می شوند.

#### ۳-۵- خانه های آپارتمانی

بخش عمده ای از مسکن شهری در شهرهای بزرگ و متوسط، از نوع آپارتمانی است. خانه های آپارتمانی از نظر اندازه واحدها، تعداد اشکوبها و شیوه تقسیمات داخلی انواع دارند. معمولاً در اجتماعات کم درآمد، آپارتمانها کوچک هستند و در آن نواحی که ساکنانش درآمدهای متوسط دارند، آپارتمانها بزرگتر و در آن نواحی که ساکنانش درآمد زیاد دارند آپارتمانهای مدرن و متنوع در معماری احداث می شوند.

از مشخصات خانه های آپارتمانی، استقلال هر واحد در ورودی، و اشتراک در فضاهای مشاعی (طبق قانون آپارتمانها) است. بخشهای مسکونی آپارتمانها، خاص نواحی با تراکم زیاد شهری هستند. این نواحی خصوصیات اجتماعی و فرهنگی ویژه ای دارند که از آن با عنوان "شیوه زندگی شهری" یاد می شود.

#### ۴-۵- مجتمعهای مسکونی

تجمع تعدادی آپارتمان، در یک بلوک شهری که به شکلی یکپارچه طراحی و ترکیب شده باشند؛ مجتمعهای مسکونی را پدید می آورد. بسیاری از مجتمعهای مسکونی دارای فضای عمومی مشترکی هستند که مورد استفاده همگانی ساکنان



مجتمع قرار می گیرد و دیگران حق استفاده و حتی ورود بدان را ندارند. به منظور تأمین حفاظت‌های اجتماعی و ایمنی در مجتمع‌های مسکونی، برای هریک، محوطه ورودی و پارکینگ اختصاصی در نظر گرفته می شود. البته ممکن است یک مجتمع، تماماً از خانه های ویلایی مستقل یا آپارتمانهایی با طبقات ۲ تا ۸ یا حتی بیشتر شکل بگیرد. برخی از مجتمع‌های مسکونی، بسیار بزرگ و پرتراکم هستند (مانند مجتمع "اکباتان" در تهران، که به اندازه یک شهر ۱۰۰ هزار نفری جمعیت دارد).

#### ۵-۵- برج

به آپارتمانهای بلند مرتبه بیش از ده اشکوب، اصطلاحاً "برج" گفته می شود. معمولاً آپارتمانهای بلند مرتبه در آن نواحی از شهر که قیمت زمین در آنجا بسیار گران، و تراکم نیز زیاد است، احداث می شوند. در این برجها، طبقات کم درآمد و متوسط درآمد شهری، مانند کارگران و کارمندان سکنی می گیرند. اما در شهرهای بزرگ (کلانشهرها) مانند تهران، الگوی دیگری از برج سازی شکل گرفته است که عکس آنچه گفته شد، پنداشته می شود. یعنی در نواحی مرفه نشین، که قدرت اقتصادی ساکنان و قیمت زمین، بسیار زیاد است، آپارتمانهای بلند مرتبه بسیار مدرن برای استفاده طبقات پردرآمد شهری احداث می گردد. برجهای "اسکان" "" و "شهرک غرب" در تهران از جمله نمونه های این سخن می باشند. در سالهای اخیر در نواحی ویلایی خوش آب و هوای شهرها نیز به علت گرانی زمین و تقاضای زیاد، برجسازی رواج یافته است که این نوع

برجها با وضعیت مسکونی ویلایی پیرامون خود هماهنگی ندارند و مشکلات خاصی از نظر اشراف، آفتاب - سایه، جریان هوا، تأسیسات زیربنایی و شبکه آمد و رفت پدید آورده اند.

#### ع- تراکم مسکونی

تراکم مسکونی نتیجه محاسبه تعداد جمعیت ساکن در اراضی مسکونی یک شهر برحسب هکتار است. مثلاً شهری با وسعت ۳۰۰۰ هکتار و جمعیت ۳۰۰ هزار نفر، دارای تراکم جمعیتی برابر با ۱۰۰ نفر در هکتار است. در صورتی که ۵۰ درصد از اراضی شهر، زیر پوشش کاربری مسکونی باشند، میزان تراکم مسکونی در همان شهر به ۲۰۰ نفر در هکتار می رسد. برای اندازه گیری تراکم مسکونی شهرها دو تعریف وجود دارد: یکی تراکم مسکونی خالص و دیگری تراکم مسکونی ناخالص.

#### ع-۱- تراکم مسکونی خالص

تراکم مسکونی خالص عبارت است از: محاسبه نسبت میان ساکنان شهر و مساحت زمینی که به واحدهای مسکونی، اختصاص یافته است، برحسب واحد سطح / هکتار.

تعداد جمعیت ساکنان

نفر در هکتار =

سطح خالص اراضی مسکونی

مثلاً در صورتی که سطح خالص تمام خانه ها (اراضی مسکونی در یک شهر) یک هزار هکتار و تعداد جمعیت شهر ۳۰۰ هزار نفر باشد، تراکم مسکونی خالص آن شهر معادل ۳۰۰ نفر در هکتار خواهد بود. سطوح اراضی مسکونی، شامل سطح زیربنا، و فضای باز کلیه واحدهای مسکونی شهر است.

#### ۲-۶- تراکم مسکونی ناخالص

تراکم مسکونی ناخالص عبارت است: از محاسبه نسبت تعداد جمعیت ساکن در هر ناحیه، به سطح کل اراضی مسکونی. در این محاسبه، سطح نواحی مسکونی، شامل سطح خالص اراضی مسکونی به اضافه شبکه دسترسی و اراضی خدمات عمومی وابسته به ناحیه مسکونی، است. به عبارت دیگر سطح ناخالص مسکونی، برابر است با سطح کل یک محله یا ناحیه مسکونی.

تعداد جمعیت ساکنان

نفر در هکتار =

سطح کلی ناحیه مسکونی

برای مثال در صورتی که سطح محله ها یا نواحی مسکونی همان شهر ۳۰۰ هزار نفری، ۱۵۰۰ هکتار باشد، تراکم مسکونی ناخالص آن معادل ۲۰۰ نفر در هکتار خواهد شد.

تفاضل تراکم مسکونی خالص و ناخالص، نشان دهنده میزان فضاهای عمومی و تسهیلات شهری در نواحی مسکونی یک شهر است و به طور مستقیم حاکی از کیفیت زندگی و سکونت در شهرهاست.

تراکم‌های مسکونی ناخالص برحسب تعداد نفر در هکتار به چند دسته تقسیم می شوند:

تراکم کم: به نواحی مسکونی با خانه های تک خانواری مستقل که یک یا دو طبقه دارند و خانه هایی به وسعت بیش از ۲۰۰ مترمربع و دارای تراکم ناخالص مسکونی کمتر از ۱۰۰ نفر در هکتار، تراکم کم گفته می شود.

تراکم متوسط: نواحی مسکونی آپارتمانی دو تا چهار طبقه، با جمعیت ۱۰۰ تا ۲۰۰ نفر در هکتار جزو تراکم متوسط هستند.

تراکم زیاد: از نواحی مسکونی آپارتمانی چهار طبقه با جمعیت ۲۰۰ تا ۳۰۰ نفر در هکتار با عنوان تراکم زیاد یاد می شود.

مقایسه دو نوع مجتمع مسکونی با تراکم یکسان

تعداد واحد مسکونی: ۱۵۴۶

وسعت: ۳۰۰ هکتار

سطح تسهیلات شهری: ۲۸ هکتار، شامل مدرسه، مسجد و محل کسب و کار

سطح جاده: ۲۸ هکتار

سطح فضای باز: ۳۲ هکتار

سطح مسکونی: ۲۱۲ هکتار

تعداد واحد: ۱۵۴۶

وسعت: ۳۰۰ هکتار

سطح تسهیلات: ۲۸ هکتار شامل مدرسه، مسجد و محل کسب و کار

سطح جاده ها: ۳۲ هکتار

سطح فضای باز: ۲۸ هکتار

سطح مسکونی: ۲۱۲ هکتار

تراکم خیلی زیاد: نواحی مسکونی آپارتمانی بیش از چهار طبقه و بلند مرتبه با جمعیت بین ۳۰۰ تا ۶۰۰ نفر در هکتار، دارای تراکم خیلی زیاد محسوب می شوند.

۷- سرانه مسکونی

سرانه مسکونی، مقدار زمین مسکونی است که به طور متوسط سهم هر یک از ساکنان شهر می شود. مقیاس اندازه گیری سرانه مسکونی، مترمربع بر نفر است.

سرانه مسکونی ناخالص، عبارت است از سهم هر یک از افراد ساکن در شهر از اراضی ناخالص مسکونی که شامل سطح اراضی مسکونی و کاربریهای وابسته به ناحیه مسکونی می شود. مانند: معابر و تسهیلات عمومی داخل نواحی مسکونی.

سرانه مسکونی خالص، عبارت است از: سهم هر یک از افراد ساکن در شهر از اراضی خالص مسکونی.

روش اندازه گیری سرانه مسکونی، عکس روش اندازه گیری تراکم مسکونی است. یعنی: سطح (برحسب مترمربع) تقسیم بر جمعیت ساکن بر حسب نفر.

$$\frac{\text{مساحت زمین مسکونی (مترمربع)}}{\text{نفر / مترمربع} \text{ سرانه مسکونی}} =$$

جمعیت ساکن

در سطح هر شهر، سرانه های مسکونی برحسب تراکمهای متفاوت تغییر می کند؛ به طوری که در تراکم کم معمولاً سرانه مسکونی زیاد است و در تراکمهای زیاد، سرانه مسکونی، بسیار کم خواهد بود. بنابراین سرانه مسکونی و تراکم مسکونی رابطه معکوس دارند. برای سنجش رابطه سرانه مسکونی با تراکم مسکونی، از قاعده زیر نیز می توان استفاده کرد:

$$\text{یک هکتار} = \text{میزان سرانه (مترمربع)} \times \text{میزان تراکم (نفر در هکتار)}$$

طبق رابطه بالت در تراکم کم (۱۰۰ نفر در هکتار) سرانه مسکونی ناخالص برابر با ۱۰۰ مترمربع خواهد بود و در تراکم متوسط (۲۵۰ نفر در هکتار) سرانه مسکونی برابر با ۴۰ مترمربع و در تراکم زیاد (۴۰۰ نفر در هکتار) سرانه مسکونی به ۲۵ مترمربع می رسد. البته این قاعده در تمام بخشهای شهر صادق نیست، بلکه قاعده ای کلی است و صرفاً برای تشخیص رابطه بین سرانه مسکونی و تراکم مسکونی به کار می رود. طبق این قاعده، هر قدر تراکم مسکونی افزایش یابد، سرانه مسکونی کاهش می یابد.

$$10000 \text{ m}^2 \text{ (یک هکتار)}$$

$$\frac{\text{سرانه مسکونی } 20 \text{ m}^2}{\text{نفر در هکتار}} =$$

$$500 \text{ (نفر در هکتار = تراکم)}$$

در نواحی مختلف شهر، علی رغم تراکمهای مسکونی گوناگون، ممکن است سرانه های مطلوب یا نامطلوبی از نظر سرانه های خالص مسکونی وجود داشته باشد. چنان که در نواحی پرتراکم آپارتمانی بلند مرتبه، در بخشهای مرفه نشین شهر که میزان تراکم آنها ۵۰۰ نفر در هکتار است، ممکن است هر خانوار، به اندازه کافی از سطح مسکونی خالص برخوردار باشد و سرانه آنها به بیش از ۵۰ مترمربع برای هر نفر برسد. در حالی که بنا به قاعده بالا معادل ۲۰ مترمربع به دست می آید. همان طور که گفته شد؛ باید ویژگی هر بخش از شهر مورد بررسی قرار گیرد و به قاعده کلی بسنده نشود.

#### ۸- معیارهای کاربری مسکونی

محل زندگی، مهمترین بخش هر شهر است و بخش عمده ای از سطح شهرها به کاربری مسکونی اختصاص یافته است. هر شهرهای کوچک بیش از ۶۰ درصد سطح شهر و در شهرهای بزرگ حدود ۴۰ درصد از شهر زیر پوشش کاربری مسکونی است.

خانه، محلی است که بیشتر وقت انسان در آنجا سپری می شود و محل زندگی و آسایش خانواده است. خانه دارای کارکردهای گوناگون اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است و کیفیت و کمیّت فضایی آن نقش مهمی در رضایت افراد جامعه دارد.

الگوی خانه نه تنها در یک کشور، بلکه در یک شهر نیز از نظر فیزیکی اشکال گوناگونی دارد. مهمترین تصمیم در تعیین استانداردهای فضایی یک شهر، تعیین میزان متوسط زمین مورد نیاز برای هر خانه یا به بیانی دقیقتر، میزان متوسط زمین مورد نیاز برای هر نوع مسکن است.

معیار اصلی برای تعیین میزان کاربری مسکونی در شهرسازی و اصولاً در بیشتر کاربریهای شهری، وابسته به شرایط استفاده کنندگان است. برنامه ریزان شهری فقط می توانند به کنترل ساختمان و زمین پردازند، اما در واقعیت ویژگی خانوارها بدون توجه به استانداردهای شهرسازی متحول می شود؛ به طوری که حتی تعیین تعداد جمعیت یا تعداد خانوار در هر هکتار - که به عنوان یک معیار مهم مورد استفاده قرار می گیرد - معمولاً چیزی بیش از یک حدس منطقی نیست.

برای تعیین میزان زمین مورد نیاز کاربری مسکونی، باید بین خواستها و هزینه ها تعادل برقرار گردد. اما پی بردن به خواستهای معقولی که بتوان براساس آنها تصمیم گیری کرد کاری دشوار است. زیرا به ندرت مشخص می شود که چه کسانی خانه هایی که ساخته می شود، ساکن خواهند شد، یا چه نیازهایی دارند و چگونه این نیازها به علت گسترش تعداد افراد خانواده افزایش می یابد؟

● منابع و مأخذ



## منابع و مأخذ

- ۱- بالبو، مارچلو: برنامه ریزی شهری و گسیختگی شهر در کشورهای توسعه یابند. ترجمه کمال اطهاری، مهندسین مشاور زیستا، ۱۳۷۲.
- ۲- پاکزاد، جهانشاه: واحد همسایگی، مجله صفا، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، سال اول، شماره سوم، ۱۳۷۰.
- ۳- پین، جفری: ساخت و ساز مسکن و تفکیک اراضی غیررسمی در کشورهای جهان سوم. ترجمه مهرداد جوهری پور، نشریه آبادی، سال چهارم، شماره ۱۵، سال ۱۳۷۵.
- ۴- توسلی، محمود: اصول و روشهای طراحی شهری و فضاهای مسکونی. جلد دوم، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.
- ۵- چرمایف، سرج - کریستوفر، الکساندر: عرصه های زندگی خصوصی و زندگی جمعی، ترجمه دکتر منوچهر مزینی. انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۳.
- ۶- رایبنویچ، هوناس: کوری چیتیبالCuritiba، مجله معماری - شهرسازی، دوره ششم، شماره ۴۳، شهریور ۱۳۷۵.
- ۷- راگون، میشل: شهرسازی و شهر. ترجمه مهندس انور ظهیر. کتابفروشی دانشجویان، تهران، ۱۳۵۳.
- ۸- زاهد زاهدانی، سید سعید: حاشیه نشینی، انتشارات دانشگاه شیراز، ۱۳۶۹.
- ۹- سعیدنیا، احمد: اندیشه های خام در شهرسازی، مجله دانشکده هنرهای زیبا، شماره اول: ۱۳۷۴.

- ۱۰- سعیدی رضوانی، نوید - رضا احمدیان: بررسی تجارب بازسازی مناطق زاغه نشین شهر تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، وزارت کشور، ۱۳۷۲.
- ۱۱- شهری، جعفر: تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم. جلد اول. مؤسسه خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۶۹.
- ۱۲- شیعه، اسماعیل: مقدمه ای بر برنامه ریزی شهری. دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۶۹/
- ۱۳- عظیمی، احمد: درس شهرسازی، دانشگاه تهران - دانشگده هنرهای زیبا، ۱۳۵۰.
- ۱۴- فرهنگ علوم انسانی، داریوش آشوری، نشر مرکز، ۱۳۷۴.
- ۱۵- وزارت مسکن و شهرسازی، قرارداد تیپ آماده سازی زمین برای اسکان، بی تاریخ.
- ۱۶- وزارت مسکن و شهرسازی، حاشیه نشینی در ایران - علل و راه حل ها، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران. گزارش محله اول، ۱۳۷۲.
17. Abrams, Carles: Housing in the Modern World, Faber & Faloer, 1969.
18. Brambilla, Robert: For pedestrians onhy, New York, Whitney Library of Design, 1977.
19. Claire, W.M.H.: Hand Book on urban planning. VNR, 1973.
20. Clinard B. Marshal: Slum and Community Developiment, The free press, New York, 1966.
21. De Chiara, Joseph and Lee Koppelman: Urban Planning and Design Criteria, VNR, 1974.
22. Encyclopedia of Urban planning. McGrow - Hill, Inc. 1975.
23. Gallion Arthur / Simon Eisner & Stanley Eisner: The Urban Pattern (Sixth Edition). VNR, 1993.

● پیوست: زاغه نشینی

پیوست: زاغه نشینی

توسعه مناطق زاغه نشین در شهرهای بزرگ، به ویژه در کلانشهرهای جهان سوم، یکی از مسایل مهم شهر به شمار می رود. رشد مناطق زاغه نشینی و تلاش برای بهسازی شرایط زندگی ساکنان آن، یکی از مهمترین دغدغه های مدیریت شهری است. از دهه پنجاه تاکنون شیوه هایی گوناگون برای حل این معضل اندیشیده شده و در مواردی نیز به کار بسته شده است.

۱- تعاریف

به طور کلی زاغه به مسکن فقیر از نوع ابتدایی گفته می شود. اما نمی توان هر منطقه مسکونی فقیر نشین یا کم درآمد را زاغه نامید. زاغه، از دیدگاه برخی، منطقه ای است که محیط اجتماعی آن، مسائل آسیب شناسی را به وجود می آورد. ولی این تعریف هم به تنهایی برای توصیف مشخصات زاغه نشینی کافی نیست و در واقع این تعاریف، توصیف آلودگی محسوب می شود. آلودگی نوعی سکونتگاه است که با مصالح ابتدایی سرهم بندی شده و وضعیت زیستی بسیار نامطلوب و آکنده از آلودگی محیطی دارد.

از نظر مدیریت شهری، مناطق آلودگی نشین، جاهایی هستند که به علت کیفیت بسیار نازل کالبدی و محیطی، و وضعیت بسیار نامساعد اجتماعی شان، به بازسازی یا حتی پاکسازی نیاز دارند.

از ویژگیهای مناطق زاغه نشین و آلونک نشین، استقرار در نامناسب ترین اراضی شهری است؛ که از آن جمله اند:

- داخل گودهای آجرپزی.

- در جوار گورستانها و یا حتی درون آنها.

- در جوار سایت‌های بزرگ ساختمان سازی.

- در حریم مسیلهها.

- در حریم مسیر فشار قوی برق.

- در حاشیه محله های فقیر نشین.

- در جوار کاربریهای صنعتی و حمل و نقل.

برای روشن شدن انواع سکونتگاههای نامطلوب که به طور کلی زاغه نشینی خوانده می شوند، لازم است هر یک از آنها جداگانه تعریف شوند.

زاغه نشینی

زاغه ها، سکونتگاه هایی هستند که در بدترین اراضی شهر، پدید می آیند و ساکنان آنها در کف یا لبه معادن سنگ و خاک یا در گودهای آجرپزی اطراف شهرها، با حفر زمین و نقبهای ایجاد شده در دیوار معادن سرپناهیایی شبیه زاغه احداث می کنند و در آنها سکونت می گزینند.

### آلونک نشینی

آلونکها، سکونتگاههای حاشیه ای هستند که ساکنان آنها به علت فقر و محرومیت شدید، قادر به ایجاد مسکن با مصالح ساختمانی متعارف نیستند و با سرهم کردن اشیایی مانند: حلبی، حصیر، پلاستیک و مانند اینها، سرپناهایی ایجاد کرده، محلات بسیار کثیف و آلوده شهری را پدید می آورند. این سکونتگاهها فاقد هر گونه خدمات بهداشتی، آب و برق بوده. برخی از آنان محل اسکان اقشار مهاجر و تهیدستان روستایی، و مأمن بعضی از بزهکاران شهر هستند.

### حلبی آباد

حلبی آباد، محل سکونت افرادی است که در مجاورت مکان دفن زباله های شهری زندگی می کنند و با استفاده از بازمانده زباله ها امرار معاش می کنند. مسؤولین امور شهری نیز سکونت این افراد را در چنین مکانهایی تحمل می کنند. این افراد سرپناه خود را با استفاده از اشیای پیدا شده در آشغالهای شهری، بنا می کنند.

### اتاق نشینی

اتاق نشینی به انواع گوناگون ساختمانهایی که با هدف مشخص دیگری بنا شده اند ولی سپس به عنوان مسکن ارزان قیمت مورد استفاده قرار گرفته اند، گفته می شود و شامل ساختمان کاروانسراها، گاراژها، پادگانها و خانه های اعیانی قدیمی درون بافت مرکزی شهر، یا جایی که زمانی یکی خانواده و افراد وابسته در آن سکونت داشته اند و اتاقهای متعدد دارد می شود. در

برخی از این خانه ها (نمونه آن در بافت قدیم شهر تهران، محله عودلاجان است)، اکنون بیش از ۳۰ تا ۴۰ خانوار، هر یک در قسمتی از خانه، حتی در راهرو و آشپزخانه به عنوان محل سرپناه سکونت دارند.

#### سرپناه اضطراری

این نوع سکونتگاهها را نهادهای دولتی برای تجدید اسکان کسانی که گرفتار بلایای طبیعی یا اقدامات سیاسی (آوارگان) شده اند، احداث می کنند. در آمریکای لاتین این نوع سرپناه اضطراری شامل ساختمانهای تک واحدی است. در آفریقا یا بخشهایی از آسیا به صورت کمپهای چادری است و اگرچه این سکونتگاهها بطور رسمی جنبه ای موقت دارند، چندین دهه مورد استفاده قرار می گیرند و به مثابه بخشی از کل واحدهای مسکونی شهر محسوب می شوند.

#### مجموعه های مسکونی کارگری

این قبیل سکونتگاهها را بیشتر، کارفرمایان بنگاههای اقتصادی برای استفاده کارگران کم درآمد و با کیفیتی نازل احداث می کنند. در عین حال سکونتگاههایی را که توسط اتحادیه های کارگری و یا انجمنهای غیرانتفاعی ساخته می شوند، نیز، می توان در این زمره دانست.

#### حاشیه نشینی

سکونتگاههای حاشیه ای را به دلیل عدم نظارت و کمک دولت، سکونتگاههای "خودرو" و "بی ضابطه" نیز می نامند. گاهی به علت سکونت گروه های کم درآمد و فقیر، به نام سکونتگاههای خلفی نیز شناخته شده اند؛ اما به دلیل موقعیت آنها نسب به شهر، از نظر مکانی سکونتگاههای حاشیه ای خوانده می شوند.

سکونتگاههای حاشیه ای به تدریج با بهبود وضع ساکنان و اتصال محل به پیکر شهر (تحول شرایط اجتماعی و فیزیکی)، تغییر وضعیت داده، گاهی خود تبدیل به شهری مستقل می شوند. از این رو، گاهی آنها را سکونتگاههای انتقالی نیز می نامند. با این حال، تمام سکونتگاههای حاشیه ای یک مشخصه عمومی دارند: این سکونتگاهها به طور غیرمجاز پدید می آیند و به علت غیررسمی بودنشان، از برنامه های شهری و خدمات اجتماعی محروم می مانند.

#### روستاهای شهری

به روستاهای کوچکی که پس از گسترش کالبدی شهر به انضمام محدوده شهر در آمده اند، روستاهای شهری می گویند. این روستاها معمولاً فاقد خدمات هستند، در حالی که توسعه های جدید پیرامون آنها وضع مطلوبی دارند. تاکنون حدود ۱۲۹ روستا در محدوده شهر تهران جذب شهر شده اند. حدود ۱۱۰ روستا با جمعیتی حدود ۲۵۰ هزار نفر نیز به محدوده شهر دهلی اضافه شده اند. شهر جاکارتا از ارتباط متقابل مجموعه ای از این روستاها (Kampungs) تشکیل شده است و از همین رو به بزرگترین روستای جهان مشهور شده است.

تابلو شماره ۱

نمونه هایی از آلودگی ناشینی در جهان

شهر قاهره در سال ۱۹۸۵، نزدیک ۷/۷ میلیون نفر جمعیت داشت که بیش از یک میلیون نفر از جمعیت آن در گورستانهای شهر سکونت داشتند و در عین حال بسیاری دیگر، شبها را در مساجد شهر می گذراندند.

در شهر آنکارا پایتخت ترکیه که در سال ۱۹۸۵ حدود ۲/۹ میلیون نفر جمعیت داشت، نزدیک ۲/۳ میلیون نفر در مناطقی از شهر که به نام "چسبه کوندو" Gecekonu و به معنی "ساخت شبانه" مشهور است، سکونت دارند.

در شهر بمبئی با ۱۰ میلیون نفر جمعیت، نزدیک ۳/۵ میلیون نفر در آلودگی های سکونت دارند که بسیار متراکم و آلوده اند و در هر اتاق ۵ تا ۹ نفر ساکنند. مسکن هیچ یک از خانوارها دارای توالت نیست و یک چهارم خانوار حتی به توالت عمومی نیز دسترسی ندارند و از فضای باز اطراف آلودگیها استفاده می کنند.

در سال ۱۹۸۵ نزدیک نیمی از جمعیت شهر لیما که جمعیتی حدود ۵/۷ میلیون نفر داشت، در آلودگیهای واقع در نواحی شهر (inner city slums) به نام tugrios و یک چهارم دیگر در توسعه های مسکونی غیرمجاز به نام pueblos jovenes سکونت داشتند. این سکونتگاهها رشدی سریع داشته، اکنون نیز تعداد آنها به ۳۰۰ ناحیه رسیده است. برخی از این سکونتگاهها در مناطق دفن زباله ها احداث شده اند.

جمعیت مکزیکوسیتی در سال ۱۹۸۵ حدود ۱۷/۳ میلیون نفر بوده است و حداقل ۷ میلیون نفر از این جمعیت در سکونتگاههای غیرقانونی و کنترل نشده سکونت دارند.



در سئول پایتخت کره جنوبی، ۲۰ درصد از ساکنان شهر، حاشیه نشین هستند و در کراچی نیمی از سکنه شهر در مسکن غیرقانونی زندگی می کنند.

در کلکته نیز ۶۰۰ هزار نفر در پیاده روها می خوابند.

## ۲- حاشیه نشینی و اسکان غیررسمی در کشورهای در حال توسعه

پدیده بد مسکنی، به آن دسته از مسکنهای شهری گفته می شود که تراکم بیش از حد دارند و نداشتن تأسیسات کافی، بی دوامی مصالح و عدم آسایش ساکنین، از خصایص و ویژگیهای آنهاست. بد مسکنی، در تمام شهرهای جهان وجود دارد و در کشورهای صنعتی توسعه یافته، بیشتر در در محلات قدیمی شهر (موسوم به Down town) بروز کرده است. در این محلات مهاجران خارجی و رنگین پوستان سکونت دارند. بد مسکنی در این کشورها در بافت و بناهای موجود شهرها شکل می گیرد. در کشورهای در حال توسعه "بدمسکنی" از لحاظ شکل و محتول بسیار متنوع، و از لحاظ ابعاد، بسیار گسترده تر از کشورهای صنعتی پیشرفته است و به اشکال حلبی آباد، زاغه نشینی، آلونک نشینی، اتاق نشینی، قبرنشینی (در مصر)، پشت بام نشینی (در هند)، حصیرآباد، قایق نشینی (در هنک گنگ) در داخل و خارج شهرها پدید آمده است.

بدترین نوع حاشیه نشینی، زاغه نشینی و آلونک نشینی است که از جمله بدترین نوع "بدمسکنی" محسوب می شوند. در اغلب شهرهای جهان، به ویژه شهرهای کشورهای در حال توسعه، به علل گوناگون همچون مهاجرت روستاییان تهیدست، سربرآوردن این نوع مسکنها روز به روز افزایش می یابد و مدیریت شهری را با مسائل دشوار روبه رو می سازند.

این وضعیت گویای مشکل عظیمی است که تمام کشورهای در حال توسعه دست به گریبان آن هستند و عمومیت آن نشان می دهد که از بنیانهای ساختاری عمیقی نشأت گرفته، فقط به سطح توسعه مربوط نیست. این کشورها در حال گذار از یک مرحله معیشت کشاورزی به نظام صنعتی یا خدماتی هستند و به همین سبب، گرفتار مسائل ساختاری شده اند و به سختی می توانند با روشهای سطحی، مسائل این چینی را چاره اندیشی نمایند.

بخش عمده ای از جمعیت شهرها به علت پایین بودن سطح درآمد سرانه، بیکاری، بی سوادى و بی مهارتی از مواهب توسعه یافتگی بهره مند نیستند. این پدیده که آن را "کنار گذاشتگی" می نامند، بخشی از اعضای جامعه را که شغل مناسب و درآمد کافی ندارند و از عهده هزینه های مسکن شهری برنیامده، در نتیجه به حاشیه شهر رانده شده و در آلودگیا اسکان یافته اند، شامل می شود.

### ۳- نحوه نگرش به حاشیه نشینی

"مشکل مسکن را نمی توان از بالا حل کرد، زیرا مشکل مردم است و حل یا حتی رویارویی با آن تنها با خواست و عمل مشخص خود مردم ممکن است." این عبارت را جیانکالو دی کارلو (Giancalo de Carlo) در سال ۱۹۴۸ در انجمن معماری لندن بیان کرد. در میان مستمعین، دانشجوی جوانی به نام جان ترنر حضور داشت که بعدها همراه با گروهی کوچک، پیشگام نهضت خانه سازی "خودیوار" تهیدستان یا کم درآمدها شد. ترنر، در کتابی به نام "آزادی برای ساخت"، دیدگاه خود را درباره استفاده از خانه سازی "خودیوارانه" و ارتقای تدریجی مسکن حاشیه نشینان با کمک دولت مطرح کرد.

او معتقد بود که مسکن، "اسم" یا "شیئی" به نام سرپناه نیست، بلکه "فعل" یا "فرایندی" زمان بر، پویا و تکاملی است. جوهره کتاب وی، آشکارسازی استعداد، انرژی و منابع تهیدستان برای ایجاد و بهبود تدریجی محیط زندگی شان بود. همین پیام تونر، موجد راهبرد "توانمند سازی" شد و نمایندگان کشورهای جهان در سال ۱۹۸۸ در "مرکز اسکان بشر سازمان ملل متحد" این نظریه را به عنوان "راهبرد جهانی سرپناه تا سال ۲۰۰۰" (GSS) پذیرفتند.

اما تا رسیدن به این راهبرد جهانی، راههای گوناگونی برای اسکان کم درآمدها در کشورهای در حال توسعه اختیار شده است که بررسی نقاط قوت و ضعف آنها آموزنده خواهد بود.

### ۳-۱. مسکن اجتماعی

گرایش اولیه دولتها در مواجهه با بدمسکنی (به ویژه آلودگی نشینی)، ساختن مسکن متعارف برای آنها و انتقال ساکنان زاغه ها و آلودگها به ساختمانهای جدید بود. این فعالیت معمولاً در پی طرحهای بازسازی یا نوسازی محلات شهرها (زمانی که برنامه های جامعی برای اسکان کم درآمدها در دست نیست)، صورت می گرفت.

در ایران ساختن کوی نهم آبان (بعد از انقلاب، ۱۳ آبان) در دهه ۱۳۴۰ خورشیدی برای جابه جایی زاغه نشینهای داخل شهر تهران، از این گونه ساختمانها بود. آن زمان برنامه ای برای اسکان مهاجران کم درآمد جدید، وجود نداشت و به شدت از حضور آنها در محدوده قانونی شهر جلوگیری می شد. این رویه مسکن سازی برای تهیدستان که به آن "مسکن اجتماعی" گفته می شد، خیلی زود به دلایل ذیل، شکست خورد:

۱- هزینه سنگین سرمایه گذاری دولت برای خانه سازی؛ در حالی که دولت می تواند این سرمایه را برای ایجاد اشتغال کم درآمدها صرف کند.

۲- محدود بودن دامنه ساخت مسکن به وسیله دولت؛ این راهی اساسی برای حل مشکل کم درآمدها نیست، بلکه تشویقی است برای مهاجرت بی خانمان ها به شهرها.

۳- مسکنی که در اختیار معدودی کم درآمد گذاشته می شود، دارایی ارزشمندی برای آنها محسوب شده و آنها با فروش آن، درآمدی برای ادامه زندگی کسب کرده، مجدداً به آلونک نشینی روی می آورند.

بررسی موارد گوناگون مسکن اجتماعی در شهرهای مانیل، ریودوژانیرو، بوگوتا و نایروبی مؤید نتایج بالاست. این تجارب، صحت گفتار کارلو را درباره نادرستی حل مشکل مسکن از بالا، به اثبات می رساند.

۲-۳- آماده سازی زمین

شکست مسکن اجتماعی و به دنبال آن سیاستهایی چون تثبیت اجاره بها، دولت ها را برآن داشت که راههای دیگری برای اسکان کم درآمدها جست و جو کنند. در سال ۱۹۷۰ برنامه جدیدی به نام "زمین و خدمات" با تأیید و کمک بانک جهانی

در کشورهای در حال توسعه رایج شد. سه محور یا هدف این پروژه عبارت بودند از:

۱- پذیرندگی (Affordability)

۲- بازگشت سرمایه (Costrecovery)

## ۳- تکرار شونده‌گی (Replicability)

در محور "پذیرندگی"، با به کارگیری استانداردها و شیوه های ساخت مناسب، بهای مسکن در حدی قابل تحمل برای خانوار پایین آورده می شود تا اینکه پرداخت یارانه های سنگین دولتی ضرورت نیابد. در این پروژه ها "بازگشت سرمایه" تأمین می شود تا امکان "تکرار" آنها وجود داشته باشد.

در پروژه های "زمین و خدمات" همان طور که از نام آنها برمی آید، دولت، زمینی فراهم می آورد و بهره گیری از شبکه زیربنایی حداقل، می کوشد هزینه های آن را از استفاده کنندگان اخذ کند. در این پروژه ها از "خودیاری" ساکنان آینده برای ارتقای کیفیت آلودگیها تا حد مسکن متعارف، بهره گرفته می شود.

پروژه "زمین - خدمات" در دهه ۱۹۷۰ مورد استفاده کامل قرار گرفت و در بیشتر کشورهای در حال توسعه به انجام رسید. اما پس از مدتی کاستیهای این رویکرد نیز آشکار شد که مهمترین آنها چنین هستند:

۱- ناتوانی مدیریتی برای هدایت و ارشاد پروژه های مردمی.

۲- ناتوانی گروههای تهیدست بسیار کم درآمد شهری در پرداخت هزینه ها.

۳- مقابله بعضی از گروههای موجود آلودگی نشینی با پیشرفت پروژه.

۴- جدایی گروههای تهیدست (بسیار کم درآمد) از نظام موجود برنامه ریزی و بازار مالی.

این تجربه به وسیله بانک جهانی، بدین گونه جمع بندی شد: برای حل مشکل مسکن کم درآمدها، به رابطه استادانه تر و هم پیوسته تری بین بازار، دولت و خودیاری خانوارها، نیاز است.

### ۳-۳- رویکرد "توانمند سازی"

جمع بندی نتایج رویکردهای گوناگون در آخر دهه ۱۹۸۰، "مرکز اسکان بشر سازمان ملل متحد" (یا) و برنامه توسعه سازمان ملل متحد (بانک جهانی را واداشت که از راهبرد "توانمند سازی" بهره گیرند. این راهبرد در سال ۱۹۸۷ تحت عنوان "استراتژی جهانی سرپناه"، به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل رسید.

در این رویکرد، سیاستهای مسکن در چارچوب رویکرد جدیدی که در اقتصاد توسعه شک گرفته بود و "نیاز پایه" نامیده می شد، جای می گیرد و با مقولات اجتماعی و اقتصادی توسعه به طور یکسان برخورد می شود. این بار به طور همه جانبه کوشش می شود پروژه های منفرد مسکن برای کم درآمدها در رابطه با اقتصاد کلان و برنامه های اقتصادی دولت، بازار مالی، و برنامه ریزی کالبدی مورد بررسی قرار گیرند. محورهای اصلی این رویکرد عبارتند از:

۱- برقراری کامل ارتباط بین بخش مسکن و برنامه ریزی کلان اقتصادی.

۲- پیوند همه جانبه برنامه ریزی مسکن با برنامه ریزی شهری.

۳- جهت گیری سیاستها برای تحقق "توانمند سازی" خانوارها با استفاده از سازمانهای غیردولتی ( ) و سازمانهای مبتنی بر اجتماعات ( ) همچون تشکلهای خودیار، که با فعالیت های دولت و عملکرد بازار همبسته باشند.

۴- توجه ویژه به مقولات فقر، محیط زیست و بهداشت در برنامه های مسکن و یارانه پردازی دولت در مواقع اضطراری به طوری که به دقت در دست مدیریت قرار گرفته باشد و در عملکرد بازار انحرافی ایجاد نکند.

۵- فراهم آوردن شبکه های زیربنایی و اعطای حقوق مالکیت در مناطق حاشیه نشین موجود.

### ۳-۴- خانه سازی غیررسمی

به دنبال رویکرد جدید "توانمند سازی" که در واقع از آغاز دهه ۱۹۸۰ ظهور کرد، واژگان جدیدی در متون برنامه ریزی مسکن برای کم درآمدها، جای خود را باز کردند. خانه سازی غیررسمی یکی از این اصطلاحات است که به "عرضه غیررسمی زمین و مسکن" گفته می شود، و منظور این است که همه انواع آلودگی نشینی، رشد خودرو، حاشیه نشینی و مانند آنها، به طور عمده واکنشی در مقابل برنامه ریزی ها و مقررات رسمی برنامه ریزی شهری و ساختمان است. به بیانی دیگر شیوه ای است که مردم تهیدست در تقابل با برنامه های رسمی، از پایین، عمل می کنند (در مقابل تصمیمها و برنامه هایی که برنامه ریزان و مدیران شهری، از بالا، اتخاذ می کنند). شهرسازان انقلابی به تقویت این جریان کمک کردند، زیرا چنین می اندیشیدند که آلودگی، زاغه و حاشیه نشینی پدیده ای "آسیب شناسی" نیست و برای حل آن نمی توان منتظر دگرگونیهای بنیادی نشست، بلکه با رفع کاستهای برنامه ریزی مسکن شهری و بهره مندی از مشارکت مردم، و همچنین با استفاده از نیروی موجود در بازار غیررسمی برای حل مشکل مسکن تهیدستان شهری (بسیار کم درآمدها) می توان گامهای

اساسی برداشت. این، بخشی از درون زا کردن توسعه است و به همین دلیل نیز واژگان مسکن غیررسمی، به تدریج جایگزینی سایر واژگان پیش گرفته شده است.

منظور از مسکن غیررسمی، هرج و مرج در ساخت و ساز نیست و این جریان به برنامه ریزی و مدیریت خاصی نیاز دارد. رها کردن کردن مردم در اقتصادی که در آن قواعد بازار عمل می کند، به معنای بدتر شدن اوضاع آنهاست. چنان که در آمریکای لاتین به دلیل استفاده از شیوه "رهاگذاری"، شرایط مسکن و شهرنشینی بدتر شد. حذف کم درآمدها از برنامه ریزی مسکن و برنامه ریزی شهری، چه غلفت آمیز (ضوابط و معیارهای طرحهای جامع) و چند عمدی (آثار شیستی)، در عمل تفاوتی با یکدیگر ندارند و در نهایت، ناتوانی برنامه ریزان شهری و مدیران شهری را در مشارکت برای ساختن جامعه شهری سالم، آشکار می سازند.

وضعیت سکونتگاه های غیررسمی در ایران با دیگر کشورهای جهان به طور اساسی متفاوت است. در سایر کشورهای در حال توسعه، سکونتگاههای غیررسمی در حلبی آبادها گاه به ۵۰ درصد جمعیت شهرها می رسد، حال آنکه در سال ۱۳۶۵، مسکن غیرمتعارف درمناطق شهری ایران تنها ۰/۹ درصد از مساکن از تشکیل می داده است. در همان سال جمعیت سکونتگاه های غیررسمی پیرامون شهر تهران، ۶۷۴ هزار نفر بوده است که اکثر آنها در واحدهای مسکونی ساخته شده از آجر و تیرآهن زندگی می کردند. در این سال کل خانوارهای زاغه نشین تهران حدود ۲۵۰۰ آلونک بوده است.



گذشته از اینها، سازندگان مسکن غیررسمی در ایران، به ندرت به تصرف عدوانی یا تصرف بدون پرداخت بهای زمین اقدام می کنند. این سازندگان زمین را از بازار غیررسمی خریداری کرده اند و فروشندگان زمین معمولاً خرده مالکین و مالکان بزرگ کشاورزی در اطراف شهرها هستند. سازندگان یا خریداران مسکن غیررسمی، اغلب از توان مالی کافی برای تهیه مسکن حداقل با سازه متعارف برخوردارند.

به طور مثال: در سکونتگاه غیررسمی اسلامشهر (نزدیک تهران) ف در مقطع تهیه طرح جامع آن (۱۳۶۴)، متوسط مساحت زمین واحد مسکونی، ۱۲۰ مترمربع و متوسط زیربنای ساختمان آن ۹۰ مترمربع بوده است و حداقل با تیرآهن و آجر ساخته شده است.

در اکبرآباد و سلطان آباد، با وجود نزول درآمد واقعی خانوارها در سالهای ۱۳۶۴ تا ۱۳۷۲ کیفیت مسکن همچنان قابل توجه بوده است. در سال ۱۳۷۳ متوسط قطعات زمین، ۷۵ مترمربع و متوسط سطح زیربنای ساختمانهای مسکونی ۶۱ مترمربع و حداقل مصالح استفاده شده از تیرآهن و آجر است. این ارقام از متوسط سطح زیربنای واحدهای مسکونی در بسیاری از کشورهای توسعه یافته بیشتر است.

سرانه مسکونی (زیربنای مسکونی) در این سکونتگاهها ۱۰/۶ مترمربع بود، در حالی که سرانه زیربنا در دارالسلام ۵ مترمربع، در دهلی نو ۸/۶ مترمربع، در نایروبی ۵/۱ مترمربع، در پکن ۹/۳ مترمربع، در جاکارتا ۱۰/۱ مترمربع، در رباط ۶ مترمربع و در تونس ۶/۷ مترمربع بوده است.

## تجربه نوسازی زاغه نشینی در تهران

در سال ۱۳۴۹، نخستین اقدام عملی برای پاکسازی برخی زاغه نشینهای تهران آغاز شد. در این سال، فعالیت معاونت طرح و برنامه ریزی شهرداری پایتخت در "تهیه ماکت مربوط به وضع موجود گودهای جنوب شهر" و "تهیه نقشه های اجرایی و محاسبات آپارتمانی سه اتاقه گودهای جنوب شهر" آغاز گردید و در سال ۱۳۵۰ برخی از نواحی آلودگی شهر تهران تخریب شدند و ساکنان آنها به کوی نهم آبان (۱۳ آبان کنونی) و دولت آباد انتقال یافتند.

از سال ۱۳۵۰ به بعد، شهرداری تهران گودهای اطراف خیابان شوش را تخریب کرده و به مراکز خدماتی جدید تبدیل نمود. پارک خزانه (بعثت)، ترمینال خزانه (جنوب) و سازمان موتورهای شهرداری تهران از جمله این فعالیت ها بودند.

اقدام دیگر که قبل از انقلاب انجام شد، ولی اجرای برنامه های مرتبط با آن تاکنون به درازا کشیده شده، مربوط به گود باغ چالی (خانی آباد) است. در سال ۱۳۵۴ به علت بالا بودن سطح آبهای زیرزمینی جنوب تهران، اغلب واحدهای مسکونی واقع در گود مزبور ریزش کردند. شهرداری تهران در چارچوب یک طرح ضربتی، تعدادی از ساکنان آنجا را به شهرک شوش منتقل کرد و بقیه نیز در نمایشگاه بین المللی، درون چادرهایی اسکان یافتند. در سال ۱۳۵۵، طرح خرید ۹۶ هزارمترمربع از اراضی گود تحت عنوان "طرح خرید املاک گود باغچالی" به تصویب سازمان برنامه و بودجه رسید.

در بررسی زاغه نشینی در گودهای آجرپزی جنوب تهران (محور شرق)، عوامل متعددی ضرورت تخریب زاغه ها و نقل و انتقال ساکنین را ایجاب می نمود که مهمترین آنها عبارت بودند از:

- بالا بودن سطح آبهای زیرزمینی و پایین بودن کف گودها از سطح اراضی اطراف، به میزان ۴ تا ۱۰ متر که موجب نفوذ آب به داخل منازل و ریزش آنها می شد.

- جاری شدن پساب و فاضلاب به دلیل عدم امکان حفر چاه.

افزون بر این مشکلات، مسائل اجتماعی و بهداشتی حادّی نیز وجود داشت که ضرورت دخالت کالبدی در منطقه زاغه نشینی را ناگزیر می کرد.

فعالیت‌های شورای گودنشینان جنوب تهران

در سال ۱۳۵۸ شورای عالی اسکان گودنشینان جنوب تهران تأسیس شد و بازسازی گودها در سطحی وسیعتر آغاز گردید. فعالیت شورای عالی اسکان گودنشینان در تهران تا سال ۱۳۶۳ ادامه یافت و بعد از آن شهرداریهای مناطق مربوطه اقدامات این شورا را دنبال کردند.

شورای گودنشینان جنوب تهران، فعالیت های خود را با خرید و تخریب گودهای جنوب تهران شروع کرد و تا سال ۱۳۶۰، حدود ۴۰ درصد از منازلی که وضعی نامناسبتر داشتند، خریداری و تخریب شدند. این عملیات در ۱۵ گود انجام شد. طولانی شدن مدت اجرای طرح و تخریب بخشی و باقی ماندن بخشی دیگر از منازل، مشکلاتی بسیار پدید آورد که از آن جمله طغیان آبهای زیرزمینی و چاههای فاضلاب بود. به همین سبب شورای عالی اسکان قبل از تخریب بقیه منازل، همراه با آسفالت کردن کوچه ها، به جدول گذاری، احداث کانال، تأمین آب آشامیدنی و سرشماری از ساکنان پرداخت.

تا سال ۱۳۶۳ با احتساب املاک از قلم افتاده و مغازه های به حساب نیامده، جمع واحدهای داخل طرح به ۲۵۲۸ واحد رسیده است که ۲۲۵۱ واحد از آنها (۸۹/۰۴ درصد) خریداری شد و ۲۸۷ واحد (۱۱۱۳۶ درصد) باقی ماند.

شورای عالی اسکان گودنشینان از امکانات و روشهایی گوناگون استفاده می کرد. برخی از مستأجرین و مالکین، در مسکنی که از طرف وزارت مسکن و سایر نهادها در اختیار شورا گذارده شد (از جمله شهرک شوش و خانی آباد) اسکان داده شدند. برخی دیگر از ساکنان گودها نیز برای دریافت مجوز ساخت مسکن و اخذ وام و دریافت زمین به نهادهای ذی ربط معرفی شدند.

در مجموع از سال ۱۳۵۸ تا ۱۳۶۸ حدود ۶۱۹۹۴۴۰۰۰۰ ریال از محل اعتبار طرحهای عمرانی ملی در اختیار شهرداری تهران گذاشته شد، تا تحت عنوان "خرید املاک گودهای جنوب تهران" به بازسازی گودها پردازد.

زاغه نشینی در تهران

نتایج مهمی که از بررسی آلودگیها (زاغه نشینی) در شهر تهران به دست آمد، به شرح زیر است:

در مجموع تا اول مرداد ۱۳۷۱ در شهر تهران، حدود ۲۵۰۳ آلودگی وجود داشت، که جمع ساکنین آن به ۱۳۲۴۳ نفر می رسید. بزرگترین این گودها دارای ۱۰۹۶ آلودگی (با ۵۸۷۶ نفر جمعیت) و کوچکترین آنها دارای ۷ آلودگی و ۲۳ نفر جمعیت بوده اند. از ۲۵۰۳ خانوار ساکن در آلودگیهای شهر تهران، ۸۲۳ خانوار (۳۳ درصد) کارمند دولت و ۵۱ خانوار (۲ درصد) خانواده شهدا بوده، ۱۸۸۹ خانوار (۷۵ درصد) از مردم عادی بوده اند.

نسبت بالای آلودگی نشینان کارمند در دستگاههای دولتی نشانگر دو واقعیت زیر است:

- ۱- بسیاری از آلودگی نشینان، جذب دستگاههای دولتی شده اند و بیشتر در مشاغل پایین اداری فعالیت می کنند.
  - ۲- جذب حاشیه نشینان به بخش رسمی اقتصاد، نتوانسته است آنان را از وضعیت نامساعد حاشیه نشینی رهایی دهد.
- اکثر آلودگیها در حریم مسیلهها و دکلهای فشار قوی برق، و نیز زمینهای متروک یا بایر بنا شده اند. تعدادی از آلودگیها نیز در زمینهای شخصی افراد که اجازه ساخت نداشته اند، احداث شده است. (مانند: زمینهایی که در مسیر طرحهای شهرسازی نظیر بزرگراهها واقعند).

آلودگیها را می توان به دو دسته منفرد و مجتمع تقسیم کرد. آلودگیهای منفرد بیشتر در مناطق شمالی شهر واقع هستند. (نظیر آلودگی مجاور کاخ نیاوران که اخیراً تخریب گردید). ولی آلودگیهای مجتمع بیشتر در مناطق جنوبی شهر قرار دارند. برخی از آلودگیهای موقتی نیز در سطح شهر وجود دارند، که از سوی کارگران ساختمانی در جوار محل کار ایجاد می شوند و معمولاً بعد از پایان کار برچیده می شوند.

همراه با طولانی شدن مدت اقامت زاغه نشینان در زاغه ها، و جذب تعداد بیشتری از آنان به بخش رسمی اقتصاد، مرمت زاغه ها انجام شده و از مصالح بادوامتر و شیوه های بهتری برای ساخت و ترمیم زاغه ها استفاده شده است. از همین رو زاغه های امروز تهران بیشتر چهره شهرک های روستا گونه را دارند تا حلب شهرهای وسیع و بدمنظر.

شیوه اقدامات شهرداری تهران در بازسازی مناطق زاغه نشین

۱- خریداری و تخریب مناطق زاغه نشین و انتقال ساکنین به مجتمعهای دولتی یا اعطای وام، کمکهای بلاعوض و زمین برای احداث مسکن (مثل: گودهای جنوب تهران).

۲- تخریب آلودگها و انتقال ساکنین به مجتمعهای دولتی (مثل: آلودگهای شهرآرا و راه آهن).

۳- تخریب آلودک و اخراج ساکنین محل، بدون انجام هیچ گونه اقدام حمایتی مؤثر (مثل: زاغه های واقع در منطقه ۱۵ شهرداری تهران).

۴- به رسمیت شناختن مناطق زاغه نشین و تلاش برای بهبود محیط آن (مثل خاک سفید تهرانپارس).

۵- تلاش برای بهبود محیط مناطق زاغه نشین بدون به رسمیت شناختن آنها، (مثل: شهرک شهید مطهری و آلودگهای یوسف آباد).

اسکان مجدد زاغه نشینان

یکی از مهمترین جنبه های بازسازی، اسکان زاغه نشینان بعد از تخریب یا تغییر وضعیت این مناطق است. در مورد گودهای جنوب با توجه به تخریب حدود ۲۳۰۰ واحد مسکونی، اسکان مجدد گودنشینان، حساسیت خاصی داشت. در ابتدا وزارت مسکن و شهرسازی با توجه به هزینه بسیار زیاد تسطیح و آماده سازی اراضی، گودها را غیرقابل سکونت تشخیص داد و به همین دلیل پیشنهاد شد که گودنشینان در منطقه ای دیگر اسکان یابند و سازمان زمین شهری، زمین معوض در اختیار

شهرداری تهران قرار داد تا به مالکین مساکن تخریب شده واگذار گردد. آنگاه قرار شد که سازمان مسکن، واحدهای مسکونی پیش ساخته ای را در زمینهای واگذار شده بسازد و پس از واگذاری، قیمت تمام شده ساختمان را دریافت کند. در سال ۱۳۶۱ پروژه ایجاد مجموعه مسکونی شهرک مشیریه، از محل اعتبارات طرح آغاز شد، اما به دلیل مناسب نبودن مکان برای سکونت، به واسطه نزدیکی به کارخانه سیمان، قرار شد در آن محل یک مرکز آموزش فنی و حرفه ای ساخته شود. با این حال، تصمیمات مربوط به ساخت مساکن به مرحله اجرا در نیامد و مشکلات زیادی برای ساکنین آنجا به وجود آمد و تنها بخشی از گودنشینان به مجتمعهای که از قبل ساخته شده بود، نظیر شهرک شوش منتقل شدند. اما آنها نیز با مشکلات دیگری مواجه گردیدند. شهرک شوش جزء شهرکهای دولتی است که قبل از انقلاب به وسیله بانک رهنی در جنوب تهران ساخته شد و بعد از ریزش منازل در گود باغچالی، گروهی از گودنشینان به این شهرک انتقال داده شدند.

اسکان زاغه نشینان

اسکان مجدد زاغه نشینان همواره با موفقیت همراه نبوده است. همان طور که پیش از این اشاره شد، اسکان زاغه نشینان شهرک "حلب شهر" در کارگاه مترو، مشکلات آنها را تشدید کرد. رویه کنونی نیز که بدون توجه به چگونگی اسکان مجدد زاغه نشینان، محل سکونت آنان ویران می شود و آنان از محل اخراج می گردند، در نهایت تنها باعث جابه جا شدن زاغه نشینان از زاغه ای به زاغه ای دیگر می گردد و مشکل زاغه نشینان به طور ریشه ای برطرف نخواهد شد.

طولانی شدن طرحها

طولانی شدن مدت اجرای طرحها به خصوص هنگام تخریب منازل، موجب آسیبهای فراوانی می شود که مسائل ذیل را در

پی دارد:

- بازگشت گودنشینان.

- غیرممکن شدن زندگی در گودها به علت تخریب خانه های مجاور.

- تبدیل خرابه ها به محل توزیع مواد مخدر و سایر انحرافات.

اما آنچه که طرح را طولانی می کند تأثیر گرفته از سه عامل زیر است:

۱- عدم استقلال دستگاه اجرایی در تأمین بودجه و تصمیم گیری.

۲- تعداد مراکز تصمیم گیری مخصوصاً در سالهای اول اجرای طرح.

۳- بزرگ بودن مقیاس طرح.

هزینه زیاد طرحها

هزینه طرح بازسازی منطقه گودها ۵۶۰۰ میلیون ریال پیش بینی شده بود، اما تا نیمه اول سال ۱۳۷۱، بالغ بر ۱۵ میلیارد

ریال در این منطقه هزینه شد.

عدم مشارکت مردم در مراحل بازسازی



مردم تقریباً در هیچ یک از مراحل تصمیم گیری، طراحی و اجرای طرحهای مناطق زاغه نشینی و اسکان مجدد زاغه نشینان مشارکت نداشته اند، اگر نمایندگانی نیز از سوی مردم انتخاب شده اند، در عمل، نقش خویش را فراموش کرده یا از دست داده اند. یکی از موانع مشارکت در این حالت خاص، نوع نگرش دستگاههای اجرایی به ساکنین چنین مناطقی است. ساکنین معمولاً با نوعی بدبینی و سوء ظن ارزیابی می شوند و همواره در معرض اتهام هستند.

گم شدن هویت محلات و از بین بردن رفتن الگوهای همسایگی

مناطق زاغه نشین، اگر چه استعداد پرورش بزهکاری دارند، معمولاً در این مناطق روابط اجتماعی قوی بین ساکنین حاکم است. این روابط به مرور زمان مستحکم تر شده، به محلات و مناطق زاغه نشین هویت خاصی می بخشد. گاه عمق روابط همسایگی، نظارت اجتماعی خاصی را بر منطقه مستولی می سازد که از گسترش بزهکاری، حداقل در آن محیط می کاهد. از سوی دیگر نوعی نظام تأمین اجتماعی خودجوش نیز وجود دارد که از ساکن در مقابل رویدادهای ناگوار و مشکلات گوناگونی حمایت می کند.

بازگشت زاغه نشینان و ظهور مجدد مناطق زاغه نشین

تجربه نشان می دهد که پس از انهدام زاغه ها در تهران، برخی از زاغه نشینان دوباره به محل قبل خود بازگشته اند. این جریان نشانه پایداری ریشه های ساختی زاغه نشینان است. در مواردی نیز انتقال زاغه نشینان به محل دیگر، نه تنها موجب

از بین رفتن زاغه نشینی نشده، بلکه منجر به پیدایش مناطق زاغه نشین دیگری گشته است. به عنوان نمونه انتقال برخی از ساکنین "حلب شهر" تهرانپارس به خیابان جوانمرد قصاب دوباره باعث تشکیل زاغه جدیدی شد.