

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا

مطالعه موردی: محله قصر دشت شیراز

محمد مهدی محمدی*
دانش‌آموخته کارشناسی شهرسازی دانشگاه شیراز، کارشناس
شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری شهرداری شیراز
فردین دستان
دانش‌آموخته کارشناسی عمران دانشگاه علوم و تحقیقات استان
فارس، کارشناس شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری
شهرداری شیراز

چکیده

اجرای برنامه‌های توسعه فضایی در سطوح محلی، ملی و بین‌المللی نیازمند امکان‌سنجی و تدوین راهبرد متناسب با قابلیت‌ها و ظرفیت‌های هر مکان است. توسعه درون‌زا به‌عنوان یکی از راهبردهای بهسازی و نوسازی شهرها در طی دهه‌های اخیر مورد تأکید قرار گرفته است. محله قصر دشت به‌عنوان یکی از محله‌های قدیمی شهر شیراز دارای آب‌وهوای مناسب و بافت کهن است. هدف این پژوهش تحلیل فضایی رویکرد توسعه درونی و توجه ویژه به محله قصر دشت و ارائه پیشنهادهایی برای بهبود کارایی روند بهسازی و نوسازی آن است. نوع تحقیق این پژوهش کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. بدین صورت که در زمینه بررسی سیاست‌های توسعه درونی از روش توصیفی و در تحلیل راهکارهای اجرای آن در محله قصر دشت از روش تحلیلی استفاده شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که محله قصر دشت ظرفیت و قابلیت لازم برای پیاده‌سازی رویکرد توسعه درونی را داراست. در واقع می‌توان از این رویکرد به‌عنوان یکی از ابزارهای مهم، بهینه و سودمند در راستای اهداف پایداری شهری محله قصر دشت بهره گرفت. در پایان، بر مبنای بررسی معیارهای توسعه درون‌زای بررسی شده در این پژوهش، طرح کلی پیشنهادی برای محدوده مدنظر ارائه شد.

واژه‌های کلیدی: نوسازی، توسعه درونی، بافت قدیمی، محله قصر دشت

۱- مقدمه

به یقین هیچ شهر تاریخ‌داری نیست که بافت فرسوده نداشته باشد. علاوه بر این، هیچ شهر بزرگ و پیچیده‌ای نیست که چندین بافت فرسوده در درون یا حاشیه خود نداشته باشد. این فراز، نشان از رودررویی با کاری سترگ در چشم‌انداز توسعه شهر دارد، که خواهان چالش‌ها و چاره‌اندیشی‌های فزاینده و بسیار است. نپرداختن به بافت فرسوده شهری، چه به‌جای مانده از شهرنشینی دوران باشد و چه انباشته از جریان‌های نابسامان، رشد شهر را به پیرامون گسترش می‌دهد و این نشان می‌دهد که همراه نابسامانی‌ها، ثروت‌های شهری بسیاری در دل شهرها رها می‌شود و هزینه‌های هنگفت بناکردن بافت‌های دیگر بر شهرها تحمیل می‌شود و معضلات اجتماعی و ناهنجاری‌های بافت‌های رها شده شهر بر کل شهر تأثیر نامطلوب، ویرانگر و مخرب گذاشته و هزینه‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی زیادی بر شهر تحمیل می‌کند. بازگرداندن زندگی امروز به بافت فرسوده البته پرهزینه است ولی هزینه اجرای آن بیشتر از بنا نهادن بافتی دیگر نیست. گذشته از این، نوگرایی ارزشی والا است اما نه در نبودانگاری تاریخ شهر و گسستن از اصالت‌ها و به فراموشی سپردن یادها. به‌هررو، بافت فرسوده از هرگونه که باشد، گره ناگشوده‌ای است در حیات شهر. آنچه از بافت فرسوده شهری رها شده می‌ماند، تنها در همان بافت رسوب نمی‌کند و به همه شهر بازتاب می‌دهد و از آن فراتر بر پیشانی شهر می‌نشیند (هامانی، ۱۳۸۸: ۱۶). عناصر تشکیل‌دهنده یک نظام پویا و زنده محله‌ای که حیات شهر توسط آن‌ها برقرار می‌شود، نیاز به ساماندهی، نظم‌بخشی و درنهایت زمینه‌ای مناسب برای کارکردهای خود دارد. به نظر می‌رسد که این مورد بر مبنای استفاده عقلایی و صحیح از کاربری زمین صورت پذیرد (افتخاری، ۱۳۸۰: ۲). از جمله رویکردهای حاضر در این مورد توسعه درون‌زای شهری است که باعث پایداری محله‌های شهری و بهبود عملکرد آن‌ها می‌شود. توسعه درون‌زای شهرها از جمله سیاست‌های تئوری رشد هوشمند و از اهداف اصلی نهضت نو شهرگرایی است. مجموعه این الگوهای جدید مقابله با پراکندگی و نبود انسجام در شهرها، حفظ هویت و ارتقای کیفیت زندگی در بافت‌های موجود محلات شهری را به همراه دارد. همچنین نکته اساسی این الگو (که در اواخر دهه نود میلادی مطرح شد) محور قرار دادن برنامه‌ریزی یکپارچه و ایجاد موقعیت‌های شغلی در مقیاس محلی است (میرمقتدایی، ۱۳۸۹: ۴۵). به این ترتیب پیاده‌سازی توسعه درون‌زای شهری در محلات درون شهری اغلب شهرهای ایران که با گسترش افقی، افزایش هزینه‌های خدمات‌رسانی و استفاده بیش‌ازحد منابع و ظرفیت‌ها مواجه‌اند، با توجه به مجموعه عوامل و معیارهای مؤثر ذکرشده در اجرای این توسعه امکان‌پذیر و ضروری به نظر

می‌رسد. به طوری که با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود و ارتقای آن‌ها علاوه بر پاسخگویی به نیازهای ساکنان فعلی از نظر دسترسی به خدمات شهری، می‌توان زیرساخت‌های لازم برای جمعیت آتی را نیز به دست آورد. بنابراین برنامه‌ریزی تغییر کاربری در مکان‌ها و محدوده‌های بدون کارایی و آلوده‌کننده و استفاده مجدد از آن‌ها در فرایند توسعه شهر از جمله راهبردها و سیاست‌های مدنظر تئوری توسعه درون‌زا است. بنابراین با توجه به مسائلی از جمله افزایش جمعیت، رشد ناموزون، افزایش آلودگی‌ها و مشکل‌های مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک و مواردی از این دست که امروزه شهرهای بزرگ با آن‌ها گریبان‌گیر هستند، استفاده از تئوری‌های جدید که در مقابل این مسائل راهگشا باشند، کاملاً ضروری به نظر می‌رسد. با توجه به مطالب گفته شده هدف این پژوهش بررسی رهیافت و سیاست‌های توسعه درونی به ویژه در محله قاصدشت، نگاهی جدید در ارائه روش توسعه درون‌زا در محله قاصدشت و تشویق به اجرای این استراتژی در مناطق مشابه و ارائه پیشنهادهایی برای بهسازی و نوسازی محله قاصدشت، در راستای تعیین خط‌مشی توسعه آتی آن است. در راستای دستیابی به اهداف یاد شده فرضیه‌هایی به شرح زیر مطرح می‌شود:

- به نظر می‌رسد محله قاصدشت ظرفیت‌های بالقوه زیادی برای توسعه و پیشرفت درونی دارد؛
- به نظر می‌رسد با توسعه درون‌زا، می‌توان جایگاه محله قاصدشت را در شهر شیراز بهبود بخشید؛

۲- مبانی نظری

پیش از صنعتی‌شدن، محلات شهری در طول دوره‌های زمانی توان سازگاری با روند کند تغییرهای اجتماعی و اقتصادی را داشته و ضمن حفظ ارزش‌های طبیعی محیط و رفع نیازهای فردی و اجتماعی ساکنان خود، پویایی و سرزندگی هم داشتند. وقوع انقلاب صنعتی در پایان قرن هجدهم، نقطه آغازی است بر توسعه و رشد قارچی کالبد شهرها و به تبع آن افزایش تراکم جمعیتی، حاشیه‌نشینی، تخریب حومه‌های سبز شهری و... که همگی ارتباط مستقیمی با بحث زمین و کاربری آن دارند (جدیدیان، ۱۳۹۱: ۳). مسئله رشد فزاینده بسیاری از شهرها در اروپا و ایالات متحده مجبور کرده تا رویکرد برنامه‌ریزی ابتکاری مثل سیاست‌های رشد هوشمند و معیارهای برنامه‌ریزی شهرگرایی جدید برای تقویت توسعه فشرده به‌منظور اجتناب از تأثیر بیش‌ازاندازه‌ی رشد شهری را به کار برند (Frenkel: 2004). رشد هوشمند، اصطلاح رایجی برای یکپارچه‌سازی سامانه حمل‌ونقل و کاربری اراضی است که از توسعه‌های فشرده و کاربری‌های

مختلط در مناطق شهری حمایت کرده و در تقابل با توسعه‌های اتومبیل محور و پراکنده در حاشیه‌ی شهر قرار می‌گیرد. رشد هوشمند به خلق الگوهای کاربری اراضی قابل دسترس، بهبود فرصت‌های حمل‌ونقلی، خلق جوامع قابل زیست و کاهش هزینه‌های خدمات عمومی منجر می‌شود (قربانی و نوشاد، ۱۳۸۷: ۱۶۳-۱۸۰). نوشته‌ها و ادبیات مربوط به مدیریت رشد شهرها به آشکارشدن ابزارهای خطامشی نسبت به ارزیابی تأثیر آن‌ها یا اثرشان بر شکل یا میزان گسترش شهری منجر می‌شود. مسئله اینجاست که اغلب، اثبات رابطه علت و معلولی بین پدیده‌های مختلف خیلی دشوار است (angel: 2007). توسعه‌های شهری متکی بر فلسفه خردگرایی برنامه‌ریزی مدرنیستی، باعث شده تا ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی و کالبدی ساخت‌یافته مبتنی بر ترکیب کاربری‌ها نظیر تشویق به پیاده‌روی، تنوع کاربری‌ها و وجود فضاهای مدنی، از بخش مرکزی شهر ستانده شود و در عوض، مناطق پیرامونی بزرگ و مجزا از یکدیگر، گسترش یابند (Dobbins, 2009: 57) که بارزترین نمونه‌های آن را می‌توان در پراکنده‌رویی‌های پیرامون شهرهای بزرگ آمریکایی، مشاهده کرد (Bell, 2004: 6; Minadeo, 2009: 5)؛ اما در اواسط قرن بیستم، تغییرهایی در ساختار اقتصادی و اجتماعی شهرهای آمریکای شمالی به وجود آمد که به شدت در مقابل پراکنده‌رویی و رشد حومه‌ای شهری قرار گرفتند.

این تغییرها، حاصل دیدگاه‌های جدید توسعه شهری از جمله نوشهرگرایی هستند که رویکرد توسعه شهری مبتنی بر ترکیب کاربری‌ها، مهمترین اصل آن است (Grant, 2002). گرایش اصلی به رویکرد توسعه شهری مبتنی بر ترکیب کاربری‌ها، از زمانی رواج پیدا کرد که قانون منطقه‌بندی شهری، در آمریکا نقد شد (Delisle and Grissom, 2011: 2). رویکرد توسعه ترکیبی کاربری‌ها با اتکا به کاربری‌های اصلی و پایه‌ای، گونه‌ای از توسعه را رقم می‌زند که رشدآورترین کاربری‌های شهری را در خود جای می‌دهد. این رویکرد، همچنین منافع زیست‌محیطی، اجتماعی، طراحی شهری و نهادی را در درون خود دارد و به نظر یک رویکرد دقیق و فوق‌العاده برای خلق محیط شهری قابل زیست، جذاب و پایدار است (Hoppenbrouwer and Louw, 2005؛ به نقل از فرجام، ۱۳۹۲: ۴).

توسعه درون‌زا به توسعه جدید در مناطق اولویت‌دار سرمایه‌گذاری و در زمین‌های خالی و متروکه درون نواحی ساخته شده جوامع موجود و در جایی که زیر ساخت‌ها در آن مکان موجود هستند، اشاره می‌کند. درعین حال، تأکید توسعه درون‌زا بر احیا و توسعه مجدد قطعات زمین در این گونه نواحی نیز هست (Kienitz, 2001: 4). توسعه درون‌زای شهری، راهکاری عملی برای جلوگیری از گسترش شهر در زمین‌های توسعه‌نیافته پیرامون شهری و نواحی سبز روستایی و توسعه زمین‌های خالی و متروکه داخل مناطق شهری است و به نوعی حمایت‌کننده احیاء و

تجدیدکننده حیات شهری است (Enviroment Protecting Agency^۱, 1999: 2). در نهایت، در تعریفی که جامعه برنامه‌ریزان آمریکا ارائه داده است، توسعه درون‌زا در واقع رشد و توسعه شهری در زمین‌های خالی و رهاشده داخل شهر است؛ و در غیر این صورت در نواحی ساخته شده داخل شهر در چارچوب‌های گوناگون اتفاق می‌افتد (سعیدی رضوانی، کاظمی، ۱۳۹۰: ۱۱۵). اهداف متعددی در زمینه اجرای پروژه‌های توسعه درون‌زا ذکر شده است، که به‌طور کلی می‌توان آن‌ها را در چهار محور عمده خلاصه کرد (سعیدی رضوانی، کاظمی، ۱۳۹۰: ۱۱۸-۱۱۹):

حوزه محیطی

از جمله هدف‌های توسعه درون‌زا در این محور، حفاظت از اراضی باز کشاورزی و جنگل، از طریق کاهش فشار است و در واقع توسعه درون‌زا بهترین شیوه توسعه بر روی زمین‌ها و اراضی سبز پیرامونی برای حفظ فضای باز پیرامونی شهر است (Sendich, 2006: 456). از طرف دیگر توسعه درون‌زا در کاهش سفرهای روزانه و همچنین صرفه‌جویی در انرژی نیز با حذف رفت‌وآمدهای بیش‌ازاندازه بسیار مؤثر است (Gardiner, 1999: 22).

حوزه اقتصادی

اهداف توسعه درون‌زا در محور اقتصادی عمدتاً با مباحث مربوط به مهندسی ارزش ارتباط دارد. مهم‌ترین اهداف در مهندسی ارزش افزایش میزان مطلوبیت نهایی خدمات نسبت به تسهیلات و افزایش میزان سوددهی در بازار رقابتی است (Rafiyani, 2007: 4). در توسعه درون‌زا نیز با ارتقای توسعه فشرده و افزایش تراکم، ضمن کاهش هزینه‌های توسعه زیرساختی و افزایش مالیات و عوارض دریافتی به‌وسیله نوسازی و بهسازی اراضی خالی و بایر درون‌شهری و ارتقای ارزش‌افزوده آن‌ها و همچنین بالا بردن کارایی اراضی، هدف عمدتاً افزایش مطلوبیت نهایی خدمات به تسهیلات و افزایش میزان سوددهی است.

حوزه کالبدی

از جمله مهم‌ترین اهداف سیاست‌های توسعه درون‌زا در حوزه کالبدی، حفاظت از بناهای تاریخی، توسعه عناصر حمایتی حمل‌ونقل عمومی و انواع دیگر گزینه‌های حمل‌ونقل، سازگاری توسعه با محله‌ها یا واحدهای همسایگی موجود و مناطق تجاری و در نهایت ارتقای کیفیت زیست و سکونت شهری است.

^۱ EPA

حوزه اجتماعی

در چند سال اخیر، یکی از مهم‌ترین مشکلات در حوزه‌های شهری، رشد گسترده شهری و افزایش قیمت مسکن است، که خارج از توان مالی بسیاری از خانواده‌های کم‌درآمد است. در توسعه درون‌زای مسکونی به این مشکل شهری توجه می‌شود و با سیاست‌های توسعه هوشمند از آن حمایت می‌شود. تأمین مسکن در حد توان اقشار کم‌درآمد از مهم‌ترین اهداف توسعه درون‌زا در حوزه‌های اجتماعی است. افزون بر این می‌توان ارتقای هویت شهری و احیای بافت قدیم در شهرها را از جمله دیگر محورهای مهم و درخور توجه توسعه درون‌زا برشمرد.

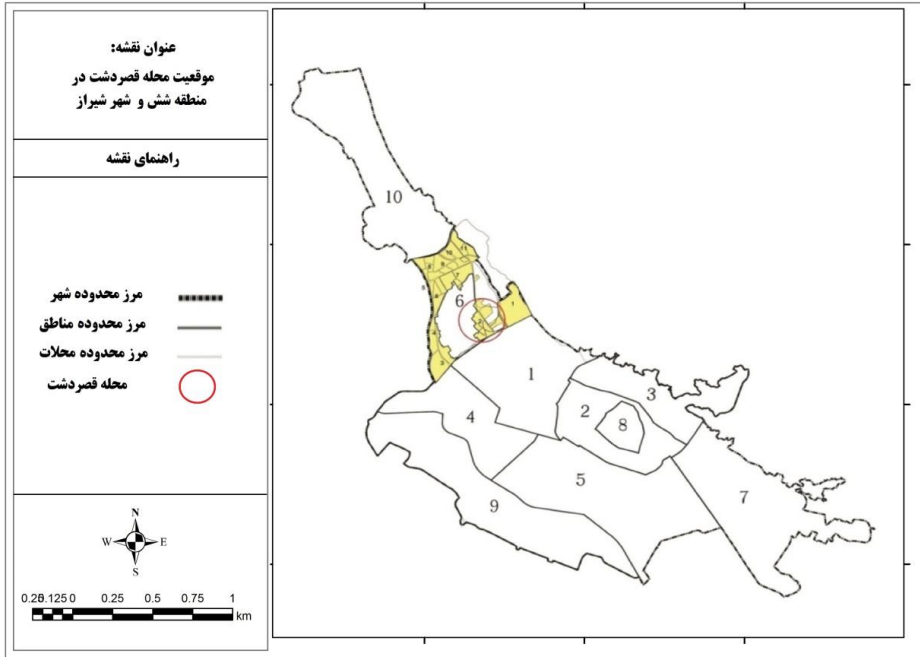
۳- روش تحقیق

روش تحقیق این پژوهش توصیفی - تحلیلی و بر اساس هدف از نوع کاربردی است. بدین ترتیب که ابتدا محله قصردشت به مساحت ۶۶۴۴۰۰ مترمربع مشاهده شد و متغیرهای کاربری اراضی، قدمت بنا، کیفیت بنا، دانه‌بندی قطعات و نوع مصالح برداشت و سپس داده‌های برداشت‌شده مستندسازی شد. همچنین داده‌ها با بهره‌گیری از نرم‌افزارهای جانبی GIS، یعنی Spatial Analyst جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل شد.

۴- مکان پژوهی تحقیق

محدوده مطالعه شده از جمله محدوده‌های شکل‌گرفته و قدیمی شهر شیراز است که در منطقه شش این شهر واقع شده است. این محدوده را محورهای اصلی ایمن شمالی و میرزا کوچک خان احاطه کرده‌اند. اصلی‌ترین معبر داخلی محله قصردشت، (صاحب‌الامری) نیز با عرض ۱۲ متر در وضع موجود به صورت شمالی-جنوبی، محله را به دو قسمت تقسیم می‌کند. شکل ۱، موقعیت محله قصردشت را در منطقه شش و شهر شیراز نشان می‌دهد.

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...



شکل ۱: موقعیت محله قصر دشت در منطقه شش و شهر شیراز (نگارندگان)

جدول ۱، تحول تعداد جمعیتی شهر شیراز، منطقه شش و محله قصر دشت را نشان می‌دهد. بر اساس اطلاعات مرکز آمار ایران و شهرداری شیراز، جمعیت شهر شیراز، منطقه شش و محله قصر دشت در سال ۱۳۹۰ به ترتیب برابر با ۱۴۶۰۶۶۵، ۱۶۰۵۸۸ و ۸۰۵۲ نفر و تعداد خانوار آن‌ها نیز به ترتیب برابر با ۴۱۶۱۴۱، ۴۶۳۴۲ و ۲۴۰۰ خانوار است. تعداد جمعیت محله قصر دشت در سال ۱۳۹۳، به ۸۱۶۱ نفر افزایش یافت که از این تعداد، ۳۹۹۹ نفر مرد و ۴۱۶۲ نفر زن هستند. همچنین مساحت کنونی محدوده نیز ۴۷/۳ هکتار است.

جدول ۱: جمعیت، مساحت و شهر شیراز، منطقه شش و محله قصر دشت در سال ۱۳۹۳

شرح	مساحت (هکتار)	جمعیت (نفر)
شهر شیراز	۱۸۶۲۲	۱۳۱۴۴۳۷
منطقه ۶	۲۷۷۹	۷۹۰۸۳
محله قصر دشت	۴۷/۳	۸۱۶۱

منبع: مرکز آمار ایران و شهرداری شیراز

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...

جدول ۲: تحول جمعیت، تعداد خانوار، بعد خانوار و نرخ رشد محله قصردشت

سال سرشماری	تعداد جمعیت	تعداد خانوار	بعد خانوار	نرخ رشد
۱۳۸۵	۷۳۰۲	۱۶۹۹	۴/۳	۱/۴
۱۳۹۰	۸۰۵۲	۲۲۳۷	۳/۶	-
۱۳۹۳	۸۱۶۱	۲۴۰۰	۳/۴	-

منبع: شهرداری شیراز

بررسی وضعیت قطعه کاربری‌ها نشان می‌دهد که ۱۴۶۴ قطعه در این محدوده موجود است که ۱۲۰۸ قطعه به کاربری مسکونی، ۸۳ قطعه به کاربری تجاری، ۱۳۵ قطعه به زمین بایر و ۲۵ قطعه به باغات موجود در محدوده اختصاص دارد. با توجه به جدول ۳، کاربری مسکونی بیشترین سطح از محدوده و به میزان ۴۳/۶ درصد است. بعدازآن باغ‌های موجود در محدوده با ۲۱/۳ درصد بیشترین سطح را دارد. همچنین معابر موجود در محدوده نیز ۱۸/۶ درصد از کل مساحت محدوده است.

جدول ۳: مساحت و تعداد کاربری محله قصردشت

ردیف	کاربری	مساحت	درصد	تعداد	درصد
۱	مسکونی	۲۸۹۹۷۵	۴۳/۶	۱۲۰۸	۷۳/۳
۲	باغ	۱۴۱۹۸۲	۲۱/۳	۲۵	۱/۵
۳	تجاری-مسکونی	۱۶۴۵۱	۲/۴	۱۶۳	۹/۹
۴	تجاری	۵۹۱۱/۲	۰/۸	۸۳	۵
۵	اداری	۲۴۹۲/۱	۰/۳	۸	۰/۴
۶	آموزشی	۱۱۶۶۹	۱/۷	۶	۰/۳
۷	انبار	۷۳/۸	۰/۰۱	۱	۰/۰۶
۸	بایر	۶۰۸۳۱	۹/۱	۱۳۵	۸/۲
۹	فضای سبز عمومی	۱۳۲۶/۳	۰/۱	۱	۰/۶
۱۰	تأسیسات شهری	۷۱/۳	۰/۰۱	۲	۰/۱
۱۱	فرهنگی-مذهبی	۸۰۴۴/۴	۱/۲	۱۳	۰/۶
۱۲	درمانی	۱۵۹۰/۵	۰/۲	۱	۰/۶
۱۳	معابر	۱۲۳۹۸۲	۱۸/۶	---	---
۱۴	جمع کل	۶۶۴۴۰۰	۱۰۰	۱۶۴۴	۱۰۰

منبع: شهرداری شیراز و مطالعات میدانی نگارندگان

۵- یافته‌های تحقیق

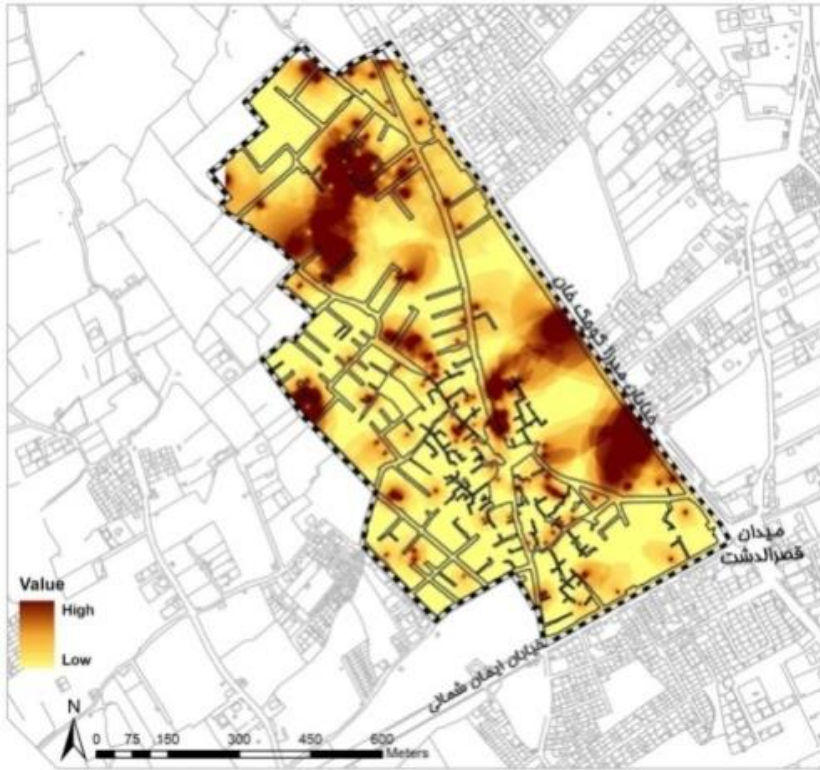
۵-۱- ارائه راهکارها و پیشنهادهای اجرایی بر مبنای اصول و ساختار توسعه درون‌زا

۵-۱-۱- توسعه درونی (ساختن در نواحی خالی و زمین‌های بایر)

با توجه به جدول ۴، در محدوده مطالعه شده مساحت بافت پر محدوده ۳۳۶۲۷۹/۱ مترمربع معادل ۵۰/۶ درصد کل محدوده و مساحت بافت خالی بدون باغات، ۶۲۱۵۷/۶ مترمربع معادل ۹/۳ درصد است. بافت خالی محدوده، زمین‌های بدون کاربری و بایر است که به‌عنوان نقاط دارای ظرفیت برای توسعه به حساب می‌آید. با شناسایی این نقاط در محدوده با توجه به هدف نهایی و سقف جمعیت پیشنهادی برای محدوده می‌توان با ساخت واحدهای مسکونی، جمعیت پیش‌بینی شده را در آن جای داد. شکل ۲، وضعیت زمین‌های بایر و خالی را در محله قصردشت نشان می‌دهد. با وزن‌دهی به زمین‌های خالی و پر، محدوده‌های مناسب توسعه در این نقشه مشخص‌تر شده است. در این زمینه پیشنهاد می‌شود با در اختیار داشتن زمین‌های خالی و ساخته‌نشده و استفاده از آن‌ها برای ساخت‌وساز و توسعه‌های آینده و رفع نیازهای عمومی محله به بهبود توسعه درونی در محله قصردشت کمک کرد.

جدول ۴: ترکیب بافت محدوده

کاربری	مساحت	درصد	تعداد	درصد
راه‌ها	۱۲۳۹۸۲/۲	۱۸/۶	---	---
باغ‌ها	۱۴۱۹۸۱/۸	۲۱/۳	۲۵	۱/۵
بافت پر	۳۳۶۲۷۹/۱	۵۰/۶	۱۴۸۵	۹/۲
بافت خالی	۶۲۱۵۷/۶	۹/۳	۱۳۶	۸/۲
کل قطعه‌ها	۵۴۰۴۱۸/۶	۸۱/۳	۱۶۴۶	---
کل محدوده	۶۶۴۴۰۰	---	---	---



شکل ۲: ارزش‌دهی فضاهای خالی محدوده برای توسعه

۲-۱-۵- توسعه مجدد و فشرده

جامعه شکوفا نیازمند فضاهایی است نه فقط آسایش و رفاه افراد و گروه‌ها را تامین کند، بلکه رفتارهای مطلوب را نیز تشویق کند. برنامه‌ریزی کاربری اراضی نقشی مهم در ساماندهی فضایی ایفا می‌کند، بدین منظور درک و وضعیت کاربری‌های مختلف شهری و تعیین میزان کمبود و نبود تعادل در سطوح مختلف منطقه‌ای، به‌عنوان ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. میزان و نحوه توزیع فضایی کاربری‌های خدمات شهری نقش مؤثری در دستیابی به عدالت اجتماعی دارد. همچنین اختصاص صحیح کاربری‌ها و گنجاندن عدالت و برابری در برنامه‌های مربوط به آن می‌تواند راهی به‌سوی توسعه پایدار شهری باشد. درواقع دسترسی آسان و راحت به هریک از کاربری‌ها در سطح شهر باید برای تمامی شهروندان فراهم شود. در محدوده مطالعه شده با توجه به جدول ۵، می‌توان دریافت $71763/8$ مترمربع از ابنیه موجود ($20/6$ درصد) دارای قدمتی بیش از ۳۰ سال است که با توجه به پیشینه این محله، بسیاری از ساختمان‌های بخش کهن آن بسیار قدیمی‌تر است که بیشتر آن‌ها دارای نمای خشت و گل است. مجموعه این ابنیه و ابنیه‌ی دیگر به دلیل

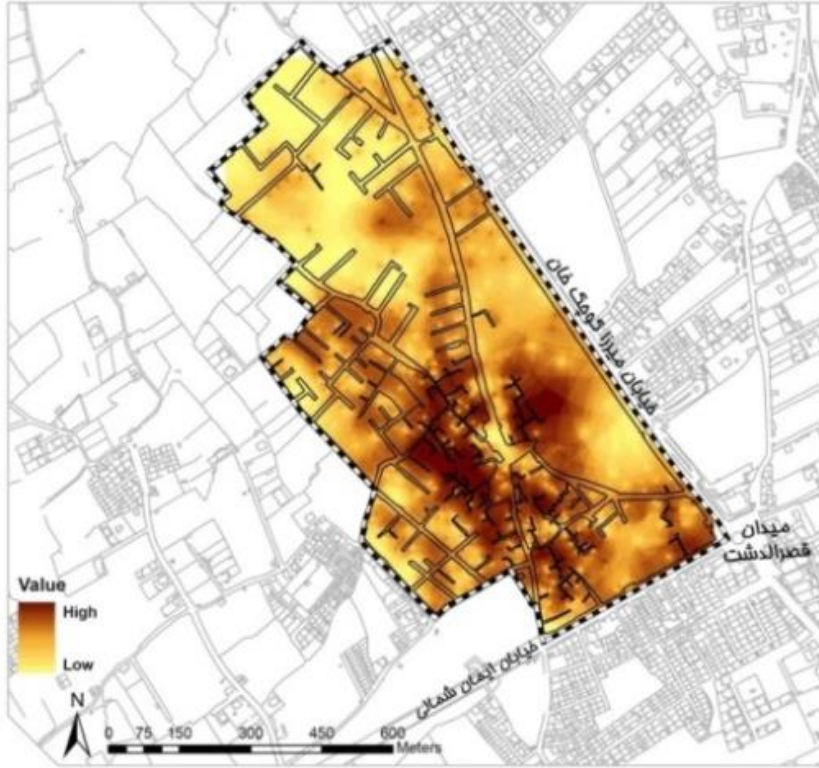
مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...

نبود نظارت، کیفیت پایینی در ساخت‌وساز دارد و ابنیه بازسازی‌شده غیرقانونی در دل بافت، همگی دارای کیفیت‌های نامناسبی هستند. این ابنیه در مواقع بروز بحران‌های ناشی از حوادث طبیعی و غیرطبیعی، به دلیل نبود کیفیت ساخت مناسب، تاب مقاومت نیاورده و باعث به وجود آمدن فجایعی بسیار هولناک خواهد شد. سن بنا مشخصه مهمی برای برآورد توسعه فیزیکی آتی شهر است. به طوری که بررسی چگونگی ارتباط بین سن بناها و سال ساخت آن‌ها روند شکل‌گیری تدریجی کالبد شهر را مشخص می‌کند. تقسیم‌بندی عمر ابنیه به صورت کمتر از ۵ سال، ۵ تا ۱۰ سال، ۱۰ تا ۲۰ سال، ۲۰ تا ۳۰ سال و بیش از ۳۰ سال است. در محله قصدشت ابنیه کمتر از ۵ سال عمر ۳/۹ درصد، ساختمان‌های با عمر ۵ تا ۱۰ سال ۶/۷ درصد و ساختمان‌های بین ۲۰ تا ۳۰ سال عمر نیز ۳۴/۴ درصد از مساحت کل محدوده هستند (جدول ۵).

جدول ۵: عمر ابنیه در محدوده مطالعه‌شده بر اساس مساحت و تعداد

قدمت (سال)	مساحت (مترمربع)	درصد از مساحت	تعداد	درصد از تعداد
کمتر از ۵	۱۳۶۰۳/۲	۳/۹	۱۷	۱/۱
۵ تا ۱۰ سال	۲۳۳۲۳/۷	۶/۷	۶۵	۴/۲
۱۰ تا ۱۵	۲۹۳۰۷/۹	۸/۴	۱۰۰	۶/۵
۱۵ تا ۲۰	۶۱۵۵۲/۳	۱۷/۷	۱۹۸	۱۳
۲۰ تا ۳۰	۱۴۷۲۵۲/۷	۴۲/۴	۶۴۴	۴۲/۳
بیش از ۳۰	۷۱۷۶۳/۸	۲۰/۶	۴۹۶	۳۲/۶
جمع کل	۳۴۶۸۰۳/۶	۱۰۰	۱۵۲۰	۱۰۰

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...



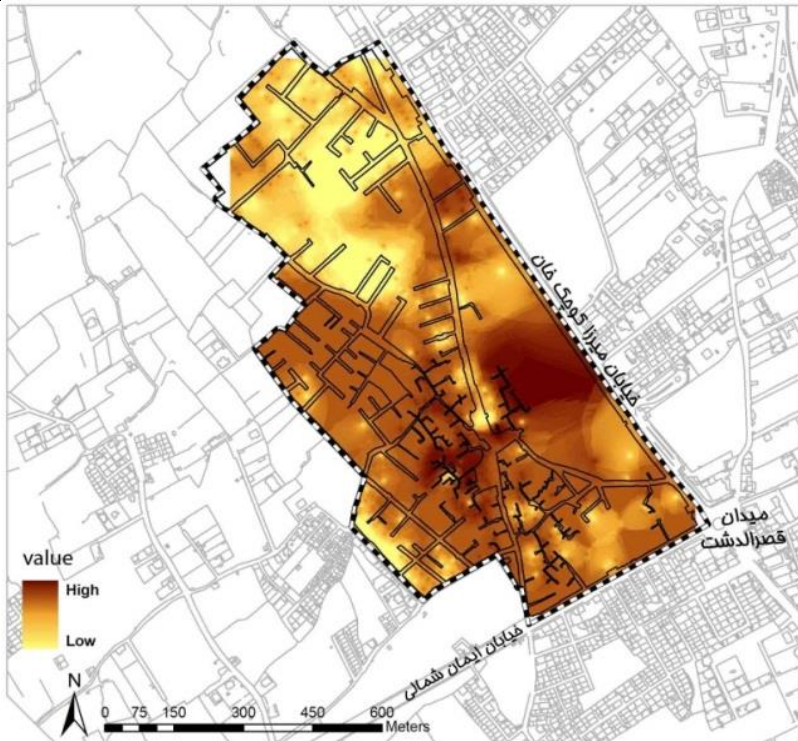
شکل ۳: ارزش دهی ابنیه بر اساس قدمت

در بررسی‌های فیزیکی یک محدوده علاوه بر مطالعات کاربری زمین و یا نحوه استفاده از زمین‌ها، معماری و بافت محدوده نیز مقوله‌ای است که برای شناخت هر چه بیشتر بررسی می‌شود. بررسی مصالح ساختمانی به‌عنوان عنصر اصلی تشکیل‌دهنده بافت شهر، امکان مقایسه بین مناطق شهر و حتی نواحی در یک منطقه را فراهم می‌کند. وضعیت عمومی سازه بناهای موجود در محدوده از بنایی با دوام (اسکلت فلزی یا بتنی) و بنایی بی‌دوام (آجر و آهن، خشت و چوب و بلوک سیمانی) تشکیل شده است. در سطح محدوده مطالعه شده ۸۲/۳ درصد از سطوح به ساختمان‌هایی با مصالح بنایی بی‌دوام تعلق دارد. در کاربری مسکونی تنها ۱۸/۶ درصد از سطوح، به ساختمان‌های بنایی بادوام تعلق دارد. همچنین در کاربری مختلط تجاری- مسکونی تنها ۱/۶ درصد از بناها از مصالح مقاوم ساخته شده‌اند.

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...

جدول ۶: وضعیت نوع مصالح محدوده به تفکیک کاربری و بر اساس مساحت

کل		بنایی بی‌دوام		بنایی بادوام		ها کاربری
درصد	مساحت	درصد	مساحت	درصد	مساحت	
۱۰۰	۲۸۱۴۰۸/۷	۸۱/۴	۲۲۹۰۵۸/۹	۱۸/۶	۵۲۳۴۹/۸	مسکونی
۱۰۰	۵۲۰۱/۶	۹۵/۷	۴۹۸۰	۴/۳	۲۲۱/۶	تجاری
۱۰۰	۴۴۸۱/۱	۹۱/۹	۴۱۱۸/۸	۸/۱	۳۶۲/۳	فرهنگی مذهبی
۱۰۰	۱۱۶۶۸/۹	۶۶/۹	۷۸۰۸/۴	۳۳/۱	۳۸۶۰/۵	آموزشی
۱۰۰	۱۵۹۰/۵	۱۰۰	۱۵۹۰/۵	-----	-----	بهداشتی درمانی
۱۰۰	۷۳/۸	۱۰۰	۷۳/۸	---	---	انبار
۱۰۰	۲۴۹۲	۸۰/۲	۱۹۹۷	۱۹/۸	۴۹۵	اداری
۱۰۰	۱۶۴۵۱/۲	۹۸/۴	۱۶۱۷۸/۹	۱/۶	۲۷۲/۳	تجاری مسکونی
۱۰۰	۴۹/۱	۱۰۰	۴۹/۱	---	---	تأسیسات شهری
۱۰۰	۳۲۳۴۱۶/۹	۸۲/۳	۲۶۵۸۵۵/۴	۱۷/۷	۵۷۵۶۱/۵	جمع کلی



شکل ۴: ارزش‌دهی ابنیه بر اساس بی‌دوامی مصالح ساخت

زمین‌های مشخص شده در نقشه‌های بالا، محدوده‌هایی را نشان می‌دهند که مستعد توسعه هستند. در واقع با سرمایه‌گذاری در چنین محدوده‌هایی و با استفاده از دیدگاه توسعه درون‌زا، می‌توان مناطق درونی و مرکزی محله‌ها و شهرها را که فرسوده و استحکام و کارایی ندارند، توسعه بخشید. پس می‌توان با شناسایی این ابنیه و بازسازی و نوسازی آن‌ها در درون محله به جای ساخت و ساز در مناطق دیگر هم از ظرفیت وجودی این مناطق برای توسعه بهره برد و هم نیاز خود را برای تأمین زمین در جهت توسعه‌های آتی برطرف کرد.

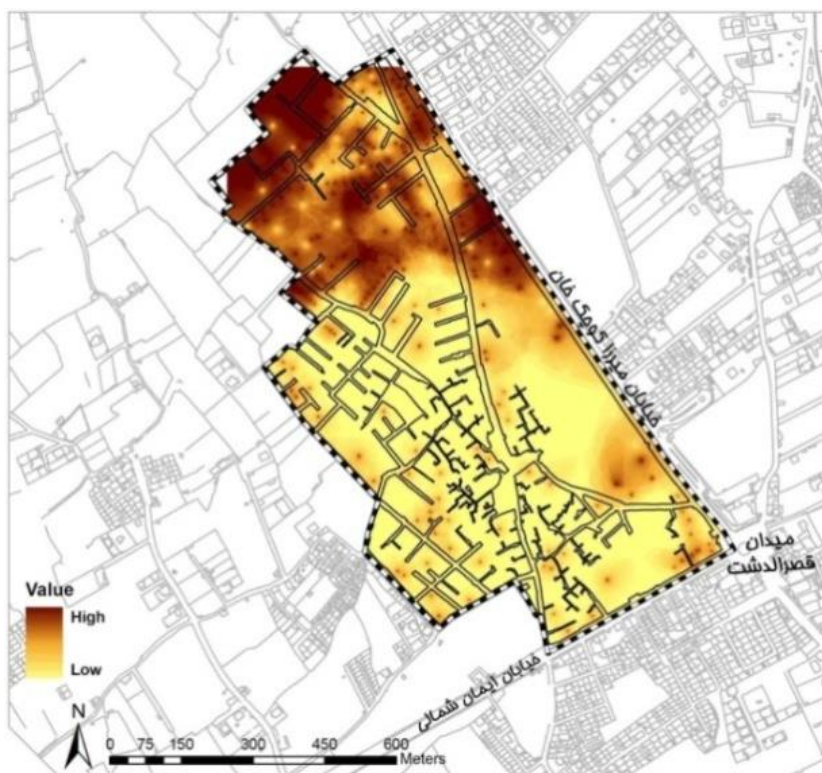
۳-۱-۵- مسکن متنوع و گوناگون

مسکن معادل کلمه لاتین Housing به‌عنوان یک پناهگاه است. به یک «دست‌آورد» یا یک «فرایند» گفته می‌شود که دربرگیرنده فضای فیزیکی درون و بیرون ساختمان است که خانواده در آن زندگی و رشد می‌کنند و سپس روبه‌زوال می‌رود (سیف‌الدینی، ۱۳۷۸: ۱۶۵). در حال حاضر به دلیل کمبود مسکن و زمین و نیاز شدید به تولید آن برای نسل جدید باید با عرضه مسکن متناسب برای اقشار مختلف، نیاز آن‌ها را برای اسکان برطرف کرد. مسکن کوچک و متناسب برای زوج‌های جوان، مسکن متوسط برای خانواده‌های کم‌جمعیت و مسکن برای خانواده‌های پرجمعیت و همچنین ایجاد مسکن مناسب برای خانواده‌هایی که توان مالی برای تهیه مسکن ندارند، از اولویت‌های ایجاد مسکن است. در محدوده مطالعه‌شده طیف وسیعی از زمین‌ها و مسکن‌های مختلف وجود دارد که می‌توان با برنامه‌ریزی در آنجا، به هدف خود از اجرای مسکن متنوع و گوناگون رسید. با توجه به جدول ۷، می‌توان گفت که در دانه‌بندی قطعات در محدوده، قطعات زیر ۲۰۰ متر در محدوده مساحتی بالغ بر ۱۰۱۹۱۰/۹ مترمربع معادل ۲۵/۴ درصد از زمین‌های کل محدوده دارای دانه‌بندی ریز و ۱۷۹۸۴۹/۴ مترمربع معادل ۴۵/۱ درصد دارای دانه‌بندی درشت هستند. بیشترین قطعات در مساحت بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ متر به میزان ۳۲/۸ درصد قرار دارد. بیشترین مساحت را هم قطعات بالاتر از ۵۰۰ متر به میزان ۳۶/۴ درصد دارند. همچنین ۶۰ درصد قطعات زیر ۲۰۰ متر مساحت دارند که تنها ۲۵ درصد از سطح کل قطعات هستند.

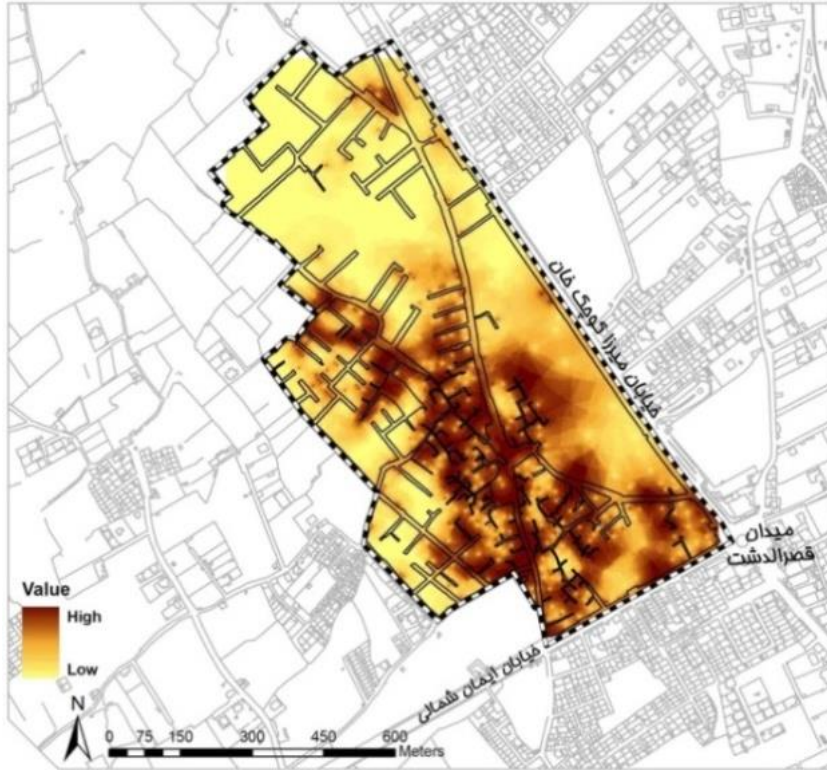
مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...

جدول ۷: دانه‌بندی قطعات موجود در محدوده بدون احتساب باغات

دانه‌بندی قطعات	مساحت	درصد از مساحت	تعداد	درصد از تعداد
زیر ۱۰۰ متر	۲۳۴۹۳/۱	۵/۸	۴۵۰	۲۷/۶
۱۰۰-۲۰۰ متر	۷۸۴۱۷/۸	۱۹/۶	۵۳۱	۳۲/۸
۲۰۰-۳۰۰ متر	۷۳۷۳۴/۸	۱۸/۶	۳۰۷	۱۸/۸
۳۰۰-۴۰۰ متر	۴۳۵۶۲	۱۰/۹	۱۲۶	۷/۷
۴۰۰-۵۰۰ متر	۳۴۶۹۰/۵	۸/۷	۷۷	۴/۷
بالتر از ۵۰۰ متر	۱۴۵۱۵۸/۹	۳۶/۴	۱۳۴	۸/۴
جمع	۳۹۹۰۵۷/۱	۱۰۰	۱۶۲۵	۱۰۰



شکل ۵: ارزش دانه‌بندی قطعات بیش از ۴۰۰ مترمربع



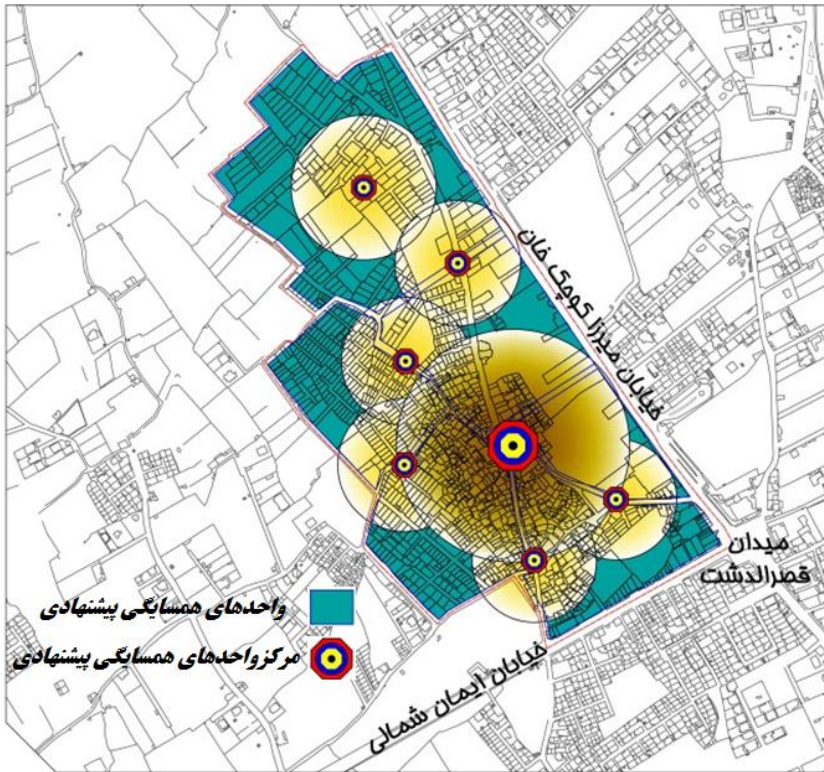
شکل ۶، ارزش دانه‌بندی قطعات زیر ۲۰۰ مترمربع

همان‌طور که در نقشه‌های بالا می‌بینید زمین‌های با دانه‌بندی زیر ۲۰۰ متر، در قسمت قدیمی محدوده و در واقع بافت فرسوده آن قرار دارد و اغلب این قطعه‌ها دسترسی مناسبی ندارند و همچنین به دلیل ریزدانه‌بودن نمی‌توان به صورت جداگانه، آن‌ها را بازسازی کرد و یا دسترسی آن‌ها را بهبود بخشید. به همین دلیل پیشنهاد می‌شود با یکجا کردن قطعه‌های ریز و تبدیل آن‌ها به قطعه‌های درشت‌تر و بهبود دسترسی آن‌ها، کیفیت کالبدی و شرایط زیست را بهینه کرد. این مسئله برای زمین‌هایی که دانه‌بندی آن‌ها از ۴۰۰ مترمربع بیشتر است و از نظر دانه‌بندی درشت‌دانه هستند تقریباً برعکس است. این قطعه‌ها معمولاً کاربری‌های مسکونی ویلایی یا خانه باغ است که در گذشته به دلیل نوع زندگی و تعداد افراد زیاد خانواده که همگی در کنار پدر و مادر خانواده زندگی می‌کردند، به وجود آمده است؛ اما اکنون، با توجه به شیوه جدید زندگی و استقلال‌گرایی خانواده‌ها، همچنین کم‌بودن تعداد افراد خانواده، دیگر چنین مکان‌هایی برای زندگی یک خانواده مناسب نیست. برای زمین‌هایی که دانه‌بندی آن‌ها بیشتر از ۴۰۰ مترمربع

است پیشنهاد می‌شود که به زمین‌های کوچک‌تر تفکیک شده یا در آن‌ها مجتمع‌های مسکونی با تراکم بالا که دارای واحدهای زیادی است، احداث شود. چون این زمین‌ها در قسمت شمالی محدوده واقع شده است، پیشنهاد می‌شود که ابنیه احداثی به صورت همگن باشد. همچنین برای همه زمین‌هایی که بررسی شد، پیشنهاد می‌شود تا از لحاظ قیمتی در طیف‌های متنوعی ساخته شود تا افراد مختلف با شرایط معیشتی گوناگون در محدوده ساکن شوند و این محدوده فقط به قشر خاصی از جامعه تعلق نگیرد و تنوع و سرزندگی در محله ایجاد شود.

۴-۱-۵- توسعه مختلط (افزایش فرصت‌های شغلی، توانمندسازی و تولید ثروت در محله)

منطقه‌بندی یکی از ابزارهای مهم در برنامه‌ریزی توسعه زمین برای فراهم کردن بنیادهای قانونی سازمان‌دهی توسعه است. از جمله مهمترین و شناخته شده‌ترین سامانه منطقه‌بندی، منطقه‌بندی سنتی است. منطقه‌بندی سنتی که ابتدا برای تأمین سلامتی و ایمنی ساکنان (Burdette, 10: 2004)، به وجود آمد، بر جدایی کاربری‌ها، محدودیت‌ها و منهیات تأکید دارد، بعدها مشکلات فراوانی چون پراکنده‌رویی، تمایل به حومه‌نشینی و وابستگی به اتومبیل را به همراه داشت. علاوه بر این، تفکیک کاربری‌های شهری از یکدیگر، در اغلب موارد به یکسان‌سازی، نبود تنوع، نبود هویت و تشدید نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی منجر شده است. به همین دلیل بسیاری از برنامه‌ریزان شهری به تجدیدنظر در مبانی و روش‌های آن روی آورده‌اند (مهذیزاده، ۱۳۸۵: ۱۸۷). در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۸۰ کاربری‌های مختلط در مقیاس پروژه‌های جدید مطرح و نوشهرگرایی ساختار سنتی محلات و توسعه حمل‌ونقل محور به کار گرفته شد (رضایی و دیگران، ۱۳۹۵: ۲۴). پیشنهاد می‌شود، کاربری‌هایی با دسترسی محلی و رفع نیاز روزمره مردم در محله قسردشت جانمایی و ایجاد شود. این کاربری‌ها عبارت از همه فعالیت‌هایی است که مردم با مراجعه به آن نیازهای روزانه، هفتگی و گاهاً ماهانه خود را تأمین می‌کنند. همچنین ایجاد کاربری‌های سبک یا کوچک مانند خواروبارفروشی، سبزی‌فروشی، میوه‌فروشی، محصولات گوشتی و پروتئینی، نانواپی، خدمات درمانی، خدمات بانکی، خدمات پستی و... و فعالیت‌های صنعتی سبک از جمله کارگاه‌های درب و پنجره‌سازی، تعمیر لوازم منزل، لوازم فنی ساختمان، شیشه‌بری و... باعث پویایی اقتصادی و بهبود وضعیت اشتغال در محله می‌شود. درواقع با ایجاد انواع کاربری‌ها و توزیع بهینه و مناسب آن‌ها در سطح محله قسردشت علاوه بر رفع نیازهای شهروندان محله می‌توان از سفرهای غیرضروری آن‌ها به دیگر نقاط شهر جلوگیری کرد. همچنین ایجاد مرکز محله اصلی در میدان جلوی امامزاده و مسجد جامع و چند مرکز محله فرعی با مقیاس کمتر در دیگر نقاط قسردشت، به دلیل افزایش سرزندگی و پویایی پیشنهاد

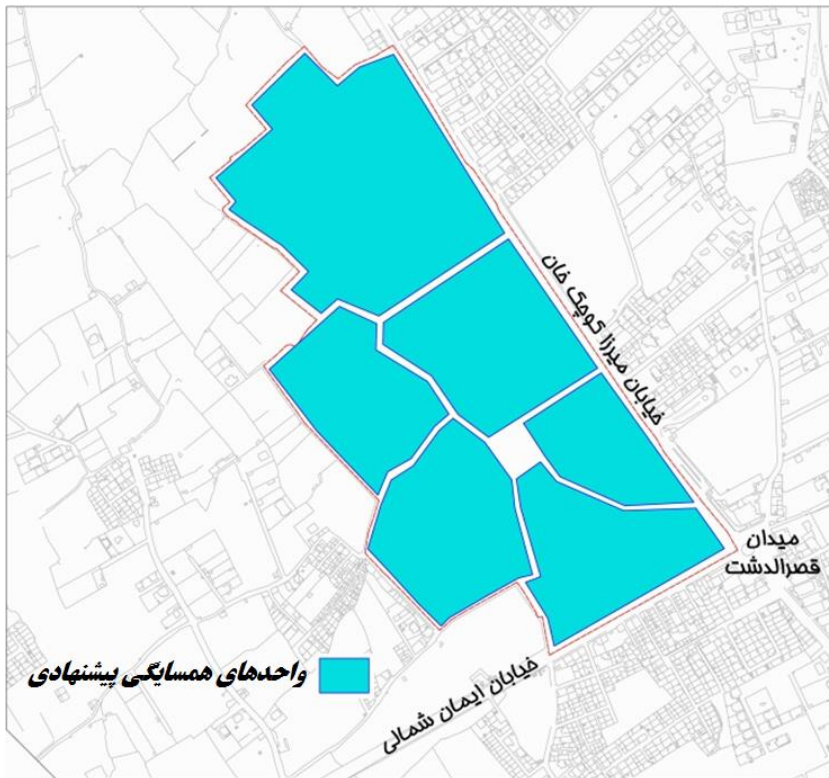


شکل ۷: مرکز واحدهای همسایگی پیشنهادی

۵-۱-۵- توسعه واحدهای همسایگی

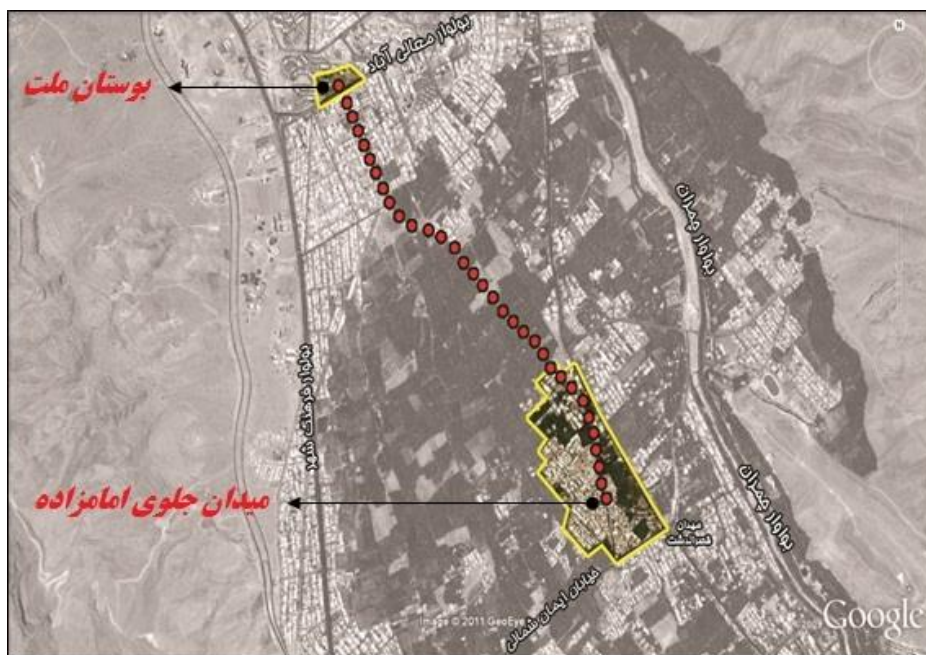
بعد از انقلاب صنعتی در کشورهای غربی، با تغییرهای گسترده در نظام‌های اجتماعی و اقتصادی، ساختار فضایی و اجتماعی شهرها نیز دگرگون شد. در نگرش به مفهوم شهر و حل مشکلات به وجود آمده برای جامعه ساکن در شهر، اندیشمندان متعددی به بیان ایده‌ها و اندیشه‌های خود برای جامعه آرمانی پرداختند. از جمله مجتمع‌های زیستی پیشنهاد شد که ترکیبی از فضاهای کار و زندگی بود. این مجتمع‌های زیستی بین محدوده مسکونی و خدمات مربوط، نوعی پیوستگی و همبستگی ایجاد کرد. معیارهای اصلی در طراحی آن‌ها برابری اجتماعی، مشارکت مردم و روح اجتماعی جمعی بود و برخی از آن‌ها نیز به اجرا درآمد ولی به دلیل بی‌محتوایی درونی و آرمان‌گرایی افراطی ناموفق بود. چنین الگوهای کالبدی در ارتباط با تأمین نیازها و خدمات مردم ساکن یک جامعه محلی ایجاد کرد و به‌نوعی تأثیر خود را در سال‌های بعد در الگوهای ارائه‌شده برای محله نشان داد (Rohe, 2009: 112). یکی از معروف‌ترین

اندیشمندان در این زمینه «کلرنس پری» بود که نظریه واحدهای همسایگی را مطرح کرد. او محلات سنتی را یکی از پایه‌های برنامه‌ریزی شهرهای جدید، محدوده‌های شهری و گسترش مجدد آن‌ها معرفی کرد. این نگرش به مفهوم محله که در راستای تأمین نیازها و خدمات ساکنان است، محله را به عنوان بلوک اصلی شکل‌دهنده ساختار شهرها و یکی از عناصر اصلی تقسیمات کالبدی شهری در نظر می‌گیرد. از به هم پیوستن چند واحد محله، ناحیه و مناطق، شهر ایجاد می‌شود که هرکدام از این تقسیم‌های شهری به صورت سلسله مراتبی خدمات در رده‌های مهم‌تر و تخصصی‌تر را تأمین می‌کنند؛ بنابراین واحد همسایگی محرکی برای تفکیک شهرها به تعدادی از واحدهای ساختاری است که با ابعاد متفاوت یک نظام سلسله مراتبی را به وجود می‌آورند (فری، ۱۳۸۳: ۵۸). پی‌شهاد می‌شود با ایجاد واحدهای همسایگی مناسب در محدوده، شرایط زیست بهتر را برای ساکنان ایجاد کنیم. این واحدهای همسایگی در عین ارتباط با واحدهای دیگر و کل محدوده باید با طراحی مناسب، شرایط ایمنی و امنیت را برای ساکنان فراهم کند. شکل ۸، واحدهای همسایگی پیشنهادی برای محله قصردشت را نشان می‌دهد.



شکل ۸: واحدهای همسایگی پیشنهادی

۶-۱-۵- افزایش حس تعلق به مکان، افزایش تعاملات اجتماعی، افزایش سرزندگی سرزندگی و حیات به‌عنوان یکی از اصول بنیادی شهرسازی، پایه هر نوع هدف‌گذاری (سعیدنیا، ۱۳۷۸: ۵۴) و دربرگیرنده بهزیستی و رفاه فردی و اجتماعی است (Newman, 1999: 219-226). سرزندگی و حیات کیفیتی است که کارکرد رفتار محور متقابل بین ویژگی‌های زیست‌محیطی و مشخصات شخصی است (Pacione, 2003, 1-30). سرزندگی و حیات یعنی کیفیت زندگی، درجه‌ای که نیازها و شرایطش با نیازها و ظرفیت‌های شهروندان متناسب باشد و درجه‌ای که در آن فرد لایق و شایسته خلق زندگی روزانه است به رفاه و شبکه‌های اجتماعی متصل شدن، بستگی دارد (Van Kamp et al., 2003, 7). در راستای دست‌یابی به اهداف یادشده بایستی طراحی‌ها بر اساس مقیاس انسانی باشد و محیط‌های جذاب و صمیمی در محله قصدش ایجاد شود. ایجاد فضاهای سبز و محلی برای نشستن، اجرای مراسم‌های مذهبی، اعیاد و جشن‌ها در محله به سرزندگی و افزایش تعاملات اجتماعی کمک می‌کند. همچنین با ایجاد کاربری‌های مختلط در محله و به وجود آوردن محیطی برای پیاده‌روی روزانه می‌توان میزان تعاملات اجتماعی را افزایش داد. در این زمینه پیشنهاد کلی تقویت نقش و جایگاه محله قصدش در شهر شیراز است؛ بنابراین با بررسی‌های انجام‌شده پیشنهاد می‌شود تا با تقویت و توسعه مسیر پیاده‌ای که از میدان جلوی امامزاده و مسجد جامع قصدش شروع و تا شمال محدوده ادامه پیدا می‌کند، سپس از میان باغات قصدش گذشته و تا انتهای مسیر به بوستان ملت در معالی آباد ختم می‌شود، بتوان ارتباط دو محله قصدش و معالی آباد را برقرار و باعث بهبود تعاملات و افزایش سرزندگی بین آن‌ها شد. مسیر پیاده‌یاد شده دارای طولی معادل $3/6$ کیلومتر است. بر اساس نتایج مطالعات میدانی، زمان تخمینی برای یک پیاده‌روی آرام در مسیر یادشده حدود ۵۰ دقیقه است.



شکل ۹: تصویر موقعیت قرارگیری میدان امامزاده و بوستان ملت نسبت به هم (نگارندگان)

۷-۱-۵- افزایش ایمنی و امنیت در محله

افزایش جمعیت شهرها در دهه‌های اخیر، موجب گسترش محله‌های شهری شده و شهرها با مسائلی نظیر آلودگی‌های زیست‌محیطی، کمبود امکانات رفاهی، بروز پدیده فقر، حاشیه‌نشینی، افزایش جرائم و... روبه‌رو شده‌اند. یکی از عوامل مهم در این زمینه، مقوله‌ی امنیت شهروندان است که از چالش‌های اصلی ساکنان شهری است (تقوایی و همکاران، ۱۳۸۹). در بیشتر نواحی و مناطق شهرنشین، جرائم، مسئله‌ای بحث‌برانگیز و چالش ساز برای زندگی، وجود فردی و مالی انسان‌هاست و افزایش جرائم در مکان‌های شهری، گذشته از آنکه با ارزش‌ها و اصول اولیه یک جامعه در تضاد است، باعث ایجاد ناامنی، ترس و آشفتگی زندگی شهروندان، صرف بودجه‌های کلان مالی، جانی و معنوی و وضعیت ناگوار کیفیت محیط زندگی شده است. برای بهبود و افزایش ایمنی و امنیت در محله قسرده‌ت موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- حضور انسان: کشاندن مردم در فضاهای محله و ایجاد حس مشارکت در آن‌ها و تشویق افراد به حضور در فضا می‌تواند به این امر کمک کند. احداث پارک‌ها و فضاهای سبز، فعالیت‌های جاذب جمعیت، کاربری‌های مختلط، برگزاری مراسم‌ها و جشن‌ها یکی دیگر از راه‌هایی است که به این امر کمک می‌کند.

- دلپسندی: با طراحی بر اساس مقیاس انسانی و ابعاد متناسب می‌توان به ایجاد حس دلپسندی کمک کرد. پرهیز از نماهای آشفته، جداره‌های نامنصف، خشک و ارتفاع زیاد به حس دلپسندی و دل‌نشینی محیط کمک زیادی می‌کند. همچنین ایجاد نماهای نفوذپذیر و روشن در طراحی برای رسیدن به یک محله ایمن الزامی است.
- خوانایی: شیوه مناسب چیدمان عناصر شاخص محدوده و ارتباط فضایی آن‌ها، همچنین دسترسی‌های مناسب و رعایت سلسله‌مراتب دسترسی به خوانایی محیط و محله کمک می‌کند؛ که درنهایت به فضایی امن و ایمن در محله منجر می‌شود.

۸-۱-۵- توسعه و بهبود زیرساخت‌های شهری

زیرساخت‌های شهری به شکل امروزی محصول جریان‌های مدرن و انقلاب صنعتی هستند. از سال ۱۹۲۷ پس از سیل مخرب می‌سی‌سی‌پی نقش حیاتی و چندبعدی این سیستم‌ها در ساختارهای شهری، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی جامعه مدرن موردتوجه قرار گرفت. پیش‌ازاین نیز البته نخبگان جامعه غرب به‌ویژه آمریکا، رابرت لوییس استیونسن، به نقش دوگانه زیرساخت‌ها اشاره کرده بودند. استیونسن در اواخر قرن ۱۹ نشان داد که چگونه زیرساخت‌های شهری از جمله راه‌آهن، جاده و کانال‌های آب برخلاف نقش به‌ظاهر خشک و تکنوکراتشان، به بستری برانگیزاننده برای فعالیت‌ها و رفتارهای اجتماعی و شکل‌گیری خاطرات فردی و مشترک، احساسات رمانتیک و زیبا شنا سانه مردم تبدیل می‌شوند (Williams, 2012). از نیمه دوم قرن بیستم و در جریان تحقیق بر روی میزان تأثیر نوآوری تکنولوژیکی بر تکامل اجتماعی در اروپا و آمریکا است که کم‌کم تصویر تئوریزه از نقش شبکه‌های زیرساختی در تکامل جامعه غرب صنعتی و مدرن، روابط قدرت و شکل‌گیری طبقه قدرتمندی از جامعه در مدیریت و مشارکت سیاسی ارائه می‌دهد (Bocquet, 2006). درنهایت این مطالعات نشان داد که شکل‌دهی به کاپیتال‌یسم مدرن، در ایالات متحده و اروپا، ناشی از نقشی بود که دولت مرکزی و نخبگان جامعه در تأمین زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل، در نتیجه در تأمین دستورالعمل‌های مدیریتی مدرن، بازی کردند. به این ترتیب نشان می‌دهد که زیرساخت‌های مدرن صرفاً سیستم‌های بزرگ مقیاس نیستند، بلکه پدیده‌هایی اجتماعی-تکنیکی هستند (Edwards, 2012). پیدایش و رشد محله قصردشت و زیرساخت‌های آن در گذر زمان و به صورت تدریجی شکل گرفته است. در واقع در محله قصردشت همه تأسیسات و زیرساخت‌های شهری به‌جز فاضلاب و شبکه دفع آب‌های سطحی نقاط قوتی هستند که می‌توان به کمک آن به توسعه و بهبود سریعتر محله کمک و از صرف هزینه‌های اضافی برای ایجاد تأسیسات و زیرساخت‌های شهری جلوگیری کرد. پیشنهاد می‌شود با بهینه‌کردن آن‌ها و تجهیز محله قصردشت به این تأسیسات شرایط را برای توسعه متوازن آن آماده کرد.

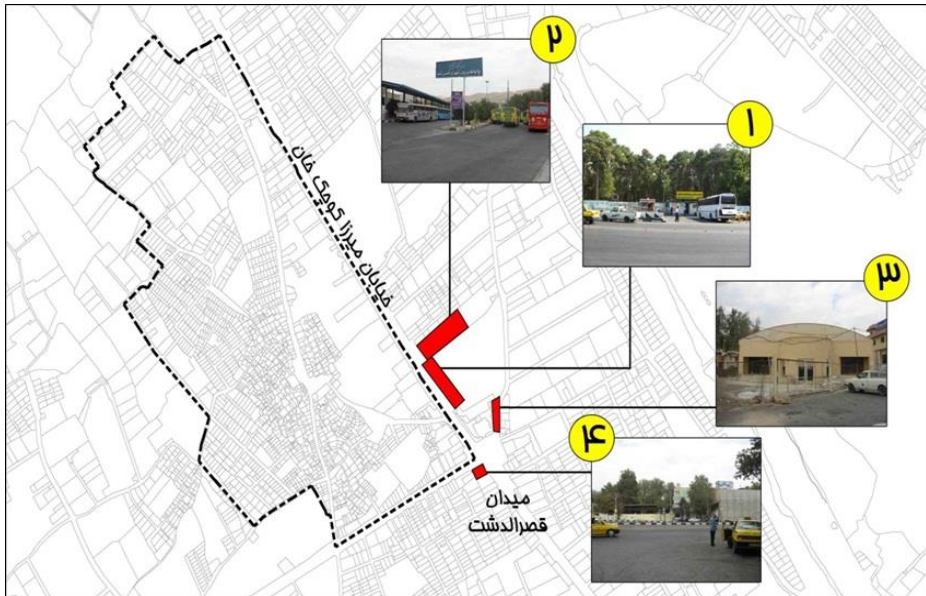
۹-۱-۵- حمل‌ونقل عمومی (کاهش سفرهای شخصی و روزانه، افزایش دسترسی، افزایش پیاده‌روی)

حرکت، عامل اصلی پویایی زندگی شهری و تداوم‌بخش همه فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی در شهرها است. همچنین، حمل‌ونقل و زیرساخت‌های مرتبط با آن هم به صورت مستقیم و هم با واسطه بر توسعه کالبدی شهرها اثرگذار هستند. حمل‌ونقل به‌راستی سازنده و شکننده شهرها است (Clark, 1957: 240). پس از ظهور مفهوم توسعه پایدار، توجه به حمل‌ونقل پایدار نیز به تدریج شکل گرفت. تلاش برای ایجاد حمل‌ونقلی که همچون توسعه پایدار، منافع نسل‌های آینده را در بر داشته و ضمن توجه به مسائل زیست‌محیطی و منافع اقتصادی، به عدالت اجتماعی بین نسلی و درون نسلی نیز توجه داشته باشد (Litman & Burwell, 2006: 335; Boschmann and Kwan, 2008). سیاست‌های حمل‌ونقل در اروپا با نام «سیاست‌های عمومی حمل‌ونقل»^۱، در بازبینی‌های صورت گرفته از سال ۱۹۹۲ تا ۲۰۱۰، برنامه‌هایی چون ایمنی، حفظ محیط‌زیست، قیمت‌گذاری منصفانه و مؤثر، کارآمدی، دسترسی، رقابت‌پذیری و توجه به مسائل اقتصادی-اجتماعی را برای جامعه و اقتصاد اروپا حیاتی دانسته است. این سیاست‌ها دارای سه رویکرد کلی محیط‌زیستی، جابجایی و اقتصادی-اجتماعی است که هر یک دارای شاخص‌های متفاوتی است: الف) رویکرد زیست‌محیطی: میزان مصرف انرژی، آلودگی هوا، آلودگی آب و آلودگی صوتی و میزان انتشار گاز دی‌اکسید کربن؛ ب) رویکرد جابجایی: افزایش دسترسی فیزیکی به شغل، بهداشت، آموزش و...؛ ج) رویکرد اجتماعی-اقتصادی: استفاده بهینه از منابع و توجه به بازگشت سرمایه، دسترسی همه اقشار جامعه به حمل‌ونقل خصوصاً حمل‌ونقل عمومی (Rodenburget et al., 2002). دسترسی شهروندان به حمل‌ونقل عمومی باعث کاهش استفاده از حمل‌ونقل شخصی و به تبع آن کمتر شدن ضریب انواع آلودگی و کاهش هزینه‌ها می‌شود. همچنین از مزایای دیگر آن کاهش ترافیک و مهم‌تر از آن جلوگیری از پراکنده‌رویی^۲ و رشد بی‌رویه شهر در پیرامون است. محله قصردشت به دلیل موقعیت قرارگیری‌اش از چهار نوع حمل‌ونقل عمومی به شرح زیر بهره می‌برد:

- پایانه حمل‌ونقل برون‌شهری شمال غرب شیراز
- پایانه حمل‌ونقل درون‌شهری قصردشت
- ایستگاه مترو قصردشت
- تاکسی‌های مسافری

^۱ Common Transport Policy (CTP)

^۲ Sprawl



شکل ۱۰: موقعیت قرارگیری انواع حمل‌ونقل عمومی در محله قصردشت (نگارندگان)

۶- نتیجه‌گیری

در شهرهای ایران به علت نبود برنامه‌ریزی‌های دقیق و کارآمد در زمینه کاربری زمین و در نتیجه نبود بهره‌گیری مناسب از ظرفیت‌ها و استعدادهای موجود در شهر و رعایت نکردن صحیح الگوی استقرار جمعیت، شاهد گسترش بی‌حد و حصر شهر به صورت افقی و در نهایت تخریب زمین‌های کشاورزی و به وجود آمدن مشکلات زیست‌محیطی دیگر هستیم. تضعیف شرایط کالبدی محلات و نارضایتی‌های به وجود آمده، می‌تواند سرانجام سبب از بین رفتن محلات، شهرها و در نهایت کل محدوده شهرها شود. بنابراین با توجه به مسائلی از جمله افزایش جمعیت، رشد ناموزون، افزایش آلودگی‌ها و مشکلات مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک و مواردی از این دست که امروزه شهرها گریبان‌گیر آن‌ها هستند، لزوم استفاده از نظریه‌های جدید که راهگشای این مسائل باشند، کاملاً ضروری به نظر می‌رسد. توسعه درون‌زا در ارتقای وضعیت کالبدی و سرزندگی و عملکرد محلات موجود و حفاظت و نگهداری از مکان‌ها و محلات تاریخی شهر مؤثر است. در واقع سیاست‌های توسعه درون‌زا باعث استفاده مجدد از محدوده‌ها و ساختمان‌های بسیار قدیمی و متروک، توسعه سیمای و محیط زندگی شهر، افزایش فرصت خانه‌دار شدن افراد، جذب و حفظ ساکنان با سطح درآمدی مختلف و به این ترتیب افزایش سطح کیفیت زندگی در محلات و محدوده‌های قدیمی می‌شود. مهم‌ترین و حساس‌ترین بخش در

فرایند پیاده‌سازی توسعه درون‌زا، بررسی و تعیین شاخص‌های انتخاب زمین‌های مناسب برای توسعه درون‌زا است. با توجه به آنچه پیرامون مؤلفه‌ها و ویژگی‌های این نوع توسعه و همچنین مزایا و موانع اجرای آن ذکر شد، قدمت یک شهر، هویت تاریخی، ساختار کالبدی (منطقه‌بندی و تراکم، نوع خاک، توپوگرافی، شیب دسترسی‌ها، میزان خطرپذیری زلزله و...)، موقعیت سیاسی، زیرساخت‌ها و خدمات شهری، وضعیت حمل‌ونقل شهری، وضعیت اقتصادی و اجتماعی شهر (جمعیت‌پذیری محله، آمار بیکاری، آمار زیاد جرم و جنایت، میزان مشارکت مردم در توسعه محله و...) و دیگر ظرفیت‌های توسعه محلات شهری در این انتخاب تأثیرگذار است و مشخص خواهد کرد که در کدام محدوده‌ها اجرا شود. بر این اساس در این پژوهش محله قصردشت بر مبنای اصول و ساختار توسعه درون‌زا بررسی و تحلیل شده است. بدین ترتیب، ابتدا معیارهای توسعه درون‌زا در محله قصردشت بررسی و سپس با توجهی ویژه به محدوده مدنظر و در گام آخر نسبت به ارائه طرح کلی پیشنهادی برای محدوده مدنظر اقدام شد. نتایج اصول و ساختار رویکرد توسعه درون‌زای در محله قصردشت به صورت زیر است:

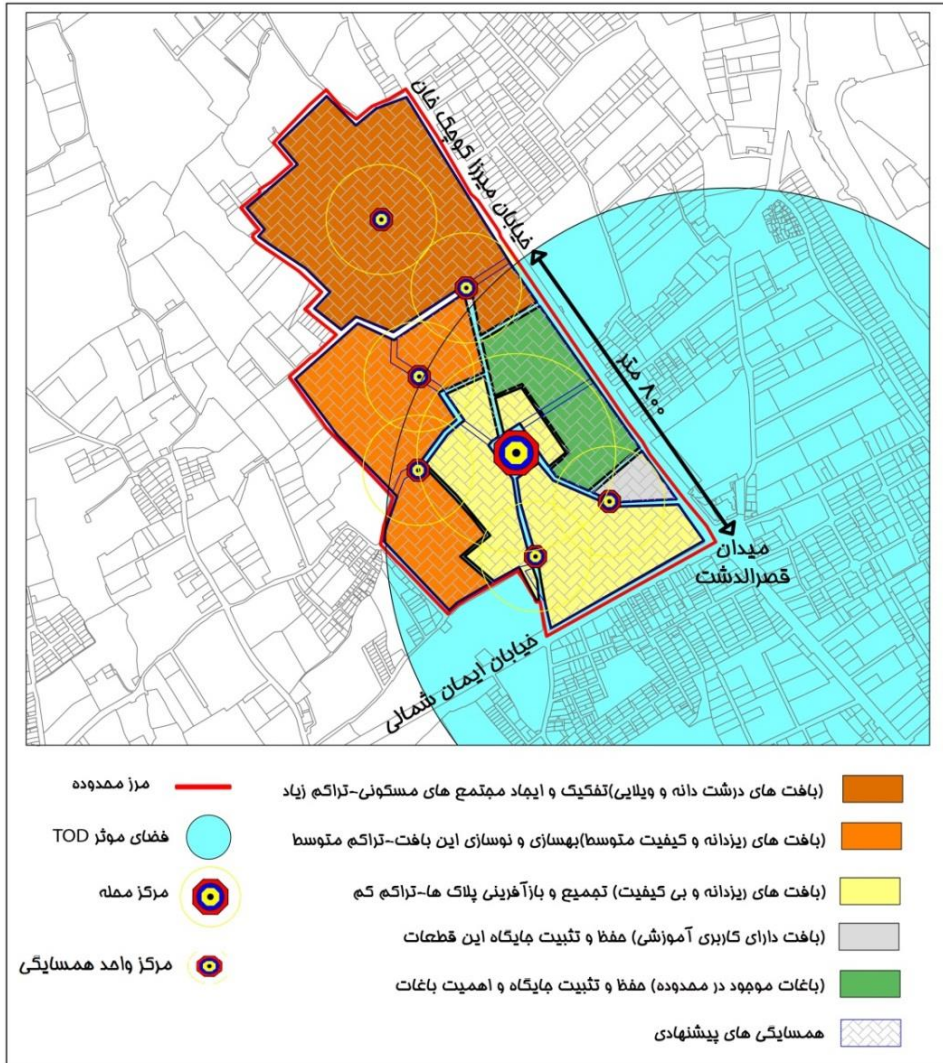
تفکیک پلاک‌های درشت‌دانه و ایجاد مجتمع‌های مسکونی: در این رویکرد برای محدوده‌ای که در قسمت شمال محدوده قرار دارد، پیشنهاد می‌شود پلاک‌های درشت‌دانه و ویلایی موجود، تفکیک و تبدیل به مجتمع‌های مسکونی، با طیف‌های گوناگون شود. همچنین پیشنهاد می‌شود تراکم در این قسمت افزایشی و زیاد باشد.

بهسازی و نوسازی: در قسمت غربی محدوده پلاک‌های متوسط دانه‌ای وجود دارد که بیشتر از کیفیت کالبدی متوسطی برخوردار هستند. پیشنهاد می‌شود در این بافت‌ها عمل بهسازی و نوسازی صورت گیرد و تراکم در آن متوسط باشد.

یکجا کردن پلاک‌های ریزدانه و بازآفرینی: در قسمت مرکزی بافت که پلاک‌های ریزدانه و فرسوده‌ای وجود دارد، پیشنهاد می‌شود پلاک‌ها یکجا شده و عمل بازآفرینی صورت گیرد، در این محدوده تراکم کم پیشنهاد می‌شود.

با توجه به اصول و مبانی TOD و بیان شاخص ۸۰۰ متر درباره شعاع مؤثر خدمات‌دهی حمل‌ونقل عمومی، می‌توان با یک برنامه‌ریزی و طراحی مناسب برای محله قصردشت، از مزایای انواع حمل‌ونقل عمومی برای توسعه درون‌زای آن بهره برد.

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...



شکل ۱۱: نقشه پیشنهاد کلی

به‌طور کلی می‌توان گفت گسترش افقی شهر شیراز به سمت شمال و شمال غرب، هجوم جمعیت مهاجر به شهرهای بزرگ و لزوم پاسخ‌گویی به نیازهای جمعیت شهرنشین و نیز ارائه خدمات شهری، ضرورت به‌کارگیری تمام توان‌ها و ظرفیت‌های موجود شهر را بیش‌ازپیش نمایان می‌سازد. از این‌رو باید به‌جای توسعه و رشد بی‌رویه شهر به صورت افقی، از طریق پر کردن بافت موجود شهر، افزایش متعادل تراکم و تغییر کاربری بناهای قدیمی و آلوده‌کننده، به رشد و توسعه

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...

پایداری شهری دست یافت. به‌این‌ترتیب پیاده‌سازی توسعه درون‌زا شهری در محلات درون‌شهری اغلب شهرهای ایران که با گسترش افقی، افزایش هزینه‌های خدمات‌رسانی و استفاده بیش‌ازحد منابع و ظرفیت‌ها مواجه‌اند، با توجه به مجموعه عوامل و معیارهای مؤثر ذکر شده در اجرای این توسعه امکان‌پذیر و ضروری به نظر می‌رسد. به‌طوری‌که با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود و ارتقای آن‌ها علاوه بر پاسخگویی به نیازهای ساکنان فعلی از نظر دسترسی به خدمات شهری، می‌توان به زیرساخت‌های لازم برای جمعیت آتی نیز رسید.

کتابنامه

- تقوایی، مسعود؛ ضرابی، اصغر و مغانی رحیمی، بهنام (۱۳۸۹)، بررسی عوامل مؤثر بر میزان جرم در مناطق مختلف شهر شیراز. *فصلنامه علوم اجتماعی*، دانشگاه علامه طباطبائی، ۱۷(۴۸): ۴۱-۱.
- جدیدیان، علیرضا (۱۳۹۱). *تحلیلی بر تخریب باغات و فضاهای سبز در فرایند گسترش شهری و راهبردهای مقابله با آن‌ها* (مورد: شهر مراغه)، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری*، دانشگاه یزد.
- رضایی و دیگران (۱۳۹۵). *کاربری‌های مختلط شهری؛ بررسی ادبیات نظری، نمونه‌ها و تجارب*. شیراز: نشر نوید شیراز.
- سعیدی رضوانی، نوید و کاظمی، داود (۱۳۹۰). *بازشناسی چارچوب توسعه درون‌زا در تناسب با نقد سیاست‌های جاری توسعه مسکن (مسکن مهر)*، نمونه موردی: شهر نطنز. *پژوهش‌های جغرافیایی انسانی*، ۴۳(۷۵): ۱۳۲-۱۱۳.
- سعیدنیا، احمد (۱۳۷۸). *کتاب سبز شهرداری (شهرداری)*. تهران: سازمان شهرداری‌های کشور.
- سیف‌الدینی، فرانک (۱۳۷۸). *فرهنگ واژگان برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای*. چاپ اول. شیراز: نشر دانشگاه شیراز.
- فرجام، رسول (۱۳۹۲). *تحلیل فضایی توسعه ترکیبی کاربری‌ها و زوال بخش مرکزی شهر*: (مورد: کلان شهر شیراز). *رساله دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری*، دانشکده علوم جغرافیایی دانشگاه خوارزمی، تهران.
- فری، هیلدر براند (۱۳۸۳). *طراحی شهری، به سوی یک شکل پایدارتر شهر*. ترجمه سید حسین بحرینی، تهران: پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- فلامکی، محمد منصور (۱۳۷۴). *باززنده‌سازی بناها و شهرهای تاریخی*، چاپ سوم. تهران: دانشگاه تهران.

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...

قربانی، رسول و نوشاد، سمیه (۱۳۸۷). راهبرد رشد هوشمند در توسعه شهری، اصول و راهکارها. مجله جغرافیا و توسعه، ۶(۱۲)، ۱۶۳-۱۸۰.

مرکز آمار ایران، سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰ - ۱۳۹۳.

مهدیزاده، جواد (۱۳۸۵). برنامه‌ریزی راهبردی توسعه شهری. وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.

میرمقتدایی، مهتا؛ رفیعیان، مجتبی و سنگی، الهام (۱۳۸۹). تأملی بر مفهوم توسعه میان افزا و ضرورت آن در محلات شهری. مجله شهرداری‌ها، ۹۸(۱۰)، ۵۱-۴۴.

هامانی، حجت اله (۱۳۸۸). احیاء بافت‌های فرسوده شهری، با رویکرد «راهبرد توسعه شهری» و با تأکید بر «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی»، (مورد: منطقه ده شهرداری تهران). پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد، به راهنمایی دکتر علی غفاری دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی گروه طراحی شهری، تهران.

American Planning Association. *Planning and urban design standards*. John Wiley & Sons, 2006.

Bell, J. (2004). A Mixed-use Renaissance. *Mortgage Banking*, 64, 8-66.

Bell, John. (2004), A Mixed-Use Renaissance: A Renewed Interest in Creating a Vibrant Urban Feel in City Centers and in Suburban Settings Is Propelling Successful Mixed-Use Development. Here Are Three Projects That Blend the Best of Mixed Use, Banking. 5 (8): 66-74.

Bocquet, D. (2006). Les réseaux d'infrastructures urbaines au miroir de l'histoire: acquis et perspectives. *Flux*, (3), 6-16.

Burdette, J. T. (2004). *Form-based codes: A cure for the cancer called Euclidean zoning?* (Doctoral dissertation, Virginia Tech).

Clark, C. (1957). Transport-maker and breaker of cities. *Town Planning Review*, 28(4), 237.

DeLisle, J., & Grissom, T. (2011). An empirical study of the efficacy of mixed-use development: the Seattle experience. *Journal of Real Estate Literature*, 21(1), 25-57.

Dobbins, M. (2009). *Urban Design And People*, Published Association 71(4): 367-380.

Edwards, P. N. (2012). *Meteorology as Infrastructural Globalism: School of Information*, 301D West Hall, Michigan: University of Michigan.

Environmental Protecting Agency (EPA). (1999). *Parking Alternative: Making Way for Urban Infill and Brownfield Redevelopment*, 69.

- Frenkel, A. (2004). The potential effect of national growth-management policy on urban sprawl and the depletion of open spaces and farmland. *Land use policy*, 21(4), 357-369.
- Gardiner, G. (1999). *The Infill and Redevelopment Code Handbook*, New York: Oregon Department of Transportation. 22.
- Grant, J. (2002). Mixed use in theory and practice: Canadian experience with implementing a planning principle. *Journal of the American Planning Association*, 68(1), 71-84.
- Hoppenbrouwer, E., & Louw, E. (2005). Mixed-use development: Theory and practice in Amsterdam's Eastern Docklands. *European Planning Studies*, 13(7), 967-983.
- Kienitz, R. (2001). *Managing Maryland's Growth: Models and Guidelines for Infill Development, Maryland*, Maryland Department of Planning, 8-11.
- Litman, T., & Burwell, D. (2006). Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues*, 6(4), 331-347.
- Minadeo, F. (2009). *Price Premiums And Mixed-Use Development*. Prepared For And Funded By The NALOP Research Foundation. Colliers Turley Martin Tucker. Nashville. Available at [www.Naiopr.org](http://www.naiopr.org).
- Newman, P. W. (1999). Sustainability and cities: extending the metabolism model. *Landscape and urban planning*, 44(4), 219-226.
- Pacione, M. (2003). Urban environmental quality and human wellbeing—a social geographical perspective. *Landscape and urban planning*, 65(1), 19-30.
- Rodenburg, C. A., Ubbels, B., & Nijkamp, P. (2002). Policy scenarios for achieving sustainable transportation in Europe. *Transport Reviews*, 22(4), 449-472.
- Rohe, W. M. (2009). From local to global: One hundred years of neighborhood planning. *Journal of the American Planning Association*, 75(2), 209-230.
- Sendich, E. (2006). *Planning and Urban Design Standard*, New York, American planning Association, John Willey & Sons, p:456,467
- Van Kamp, I., Leidelmeijer, K., Marsman, G., & De Hollander, A. (2003). Urban environmental quality and human well-being: towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study. *Landscape and urban planning*, 65(1), 5-18.
- Williams, R. (2012). Paper presented at the Landscape Infrastructure

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...

“Systems & Strategies for Contemporary Urbanization” Piper Auditorium, Gund Hall, 48 Quincy Street. Cambridge, MA. Available from: <http://archinect.com/rosalind-williams-live-blog-rosalind-williams-infrastructure-of-lived-experience>. Accessed 2014/09/04.

مدیریت احیای بافت‌های شهری مبتنی بر توسعه درون‌زا مطالعه موردی: محله ...