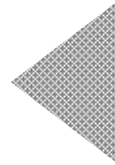


تحلیل اثرات "SPRAWL REPAIR" بر سرمایه اجتماعی



محمد تقی حیدری^۱

سعدی ساعدی دویسه^۲

(تاریخ دریافت ۱۴۰۲/۵/۱ - تاریخ تصویب ۱۴۰۲/۱۱/۳)

نوع مقاله: علمی پژوهشی

چکیده

رشد پراکنده شهرها علاوه بر تأثیرات منفی زیست محیطی و اقتصادی دارای هزینه های اجتماعی زیادی هستند، این هزینه ها با جابجایی و فاصله گرفتن محله های شهری از مرکز شهر و شکل گیری حومه های شهری روزبه روز بیشتر میشود. پراکندگی شهری به خودی خود هزینه اجتماعی در برنارد و ولی جابجایی جمعیتی اولین پیامد گسترش شهری است که بر شبکه اجتماعی تأثیرگذار است. مشکلات اجتماعی مربوط به پراکندگی مانند فقدان تنوع، ارتباطات ضعیف و در نتیجه کاهش سرمایه اجتماعی و نیز مشکلات بهداشتی مانند چاقی به دلیل وابستگی به خودرو به آن نسبت داده شده است. پراکندگی ساختار محله را به نفع الگوهای وابسته به خودرو رها می کند در نتیجه راندگی تقریباً برای تمام فعالیت های روزانه اجباری است. و بالاخره، مفسرانی مانند پاتنام استدلال می کنند که سبک زندگی حومه ای کم تراکم مرتبط با پراکندگی، سرمایه اجتماعی را کاهش نیز می دهد و منجر به جامعه ای کمتر سالم می شود.

Sprawl Repair توسعه های پراکنده شهری تحت سلطه خودرو را به جوامع کاملی تبدیل

۱- دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، عضو هیأت علمی دانشگاه زنجان، ایران.

۲- دانشجوی دکتری، جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه زنجان، ایران (نویسنده مسئول) saadisaedi@znu.ac.ir

می‌کند که عملکرد اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی بهتری دارند. هدف از استراتژی بازآفرینی پراکندگیها، ایجاد جوامع بر اساس واحد محله است. تاکتیک اولیه این روش، درج عناصر مورد نیاز مانند ساختمان‌ها، تراکم بالا، فضای عمومی، ارتباطات اضافی و ... برای تکمیل و تنوع بخشیدن به توده‌های تک فرهنگی پراکنده است. با توجه به اینکه امروزه رویکرد های مشارکت محور و مردم مینا از پیشرو ترین و پذیرفته ترین رویکرد های عرصه طراحی شهری است لذا در این پژوهش که به روش توصیفی تحلیلی انجام شده است سعی بر این است که مفهوم سرمایه اجتماعی را با Sprawl Repair که به عنوان یک تاکتیک نو در بازآفرینی پراکندگی ها و ایجاد جوامع کامل معرفی شده است پیوند دهیم و در نهایت اثبات می کنیم که بازآفرینی پراکندگی شهری نیروی محرک و عامل تسهیل گری است که بر سرمایه اجتماعی پیامدهای مثبتی دارد.

واژه‌های کلیدی: SPRAWL REPAIR، سرمایه اجتماعی، پراکندگی شهری، پایداری اجتماعی

۱- مقدمه

طی دهه های اخیر پراکنده رویی به روند مسلط توسعه فضایی در بسیاری از کشورها تبدیل شده است این پدیده که ابتدا در شهرهای کشورهای توسعه یافته بیشتر نمود پیدا کرد، به مرور زمان و با گسترش الگوی توسعه و سبک زندگی و اقتصاد غربی و سرمایه داری به شهرهای سایر نقاط جهان نیز کشیده شد. پراکندگی شهری در دو دهه گذشته به یک موضوع داغ در ایالات متحده تبدیل شده است. منتقدان پراکندگی استدلال می کنند که گسترش شهری منجر به قربانی شدن نامطلوب زمین های کشاورزی همراه با از دست دادن مزایای رفاهی ناشی از فضای باز در حاشیه شهری می شود. تصور می شود که رفت و آمدهای طولانی تر ناشی از پراکندگی، تراکم بیش از حد ترافیک و آلودگی هوا ایجاد می کند، و تمرکز حومه‌های پراکنده به عنوان انگیزه احیای نواحی رو به زوال مرکز شهر تلقی می شود. در نهایت، مفسرانی مانند پاتنام استدلال می کنند که سبک زندگی حومه‌ای کم تراکم مرتبط با پراکندگی، سرمایه اجتماعی را کاهش می دهد و منجر به جامعه‌ای کمتر سالم می شود.

پراکندگی یک الگوی رشد شهری تک کاربری و وابسته به خودرو است که با فراوانی

بزرگراه‌های شلوغ، مراکز خرید باریک، پارک‌های اداری، و بخش‌های فرعی سرپوشیده مشخص می‌شود این الگوی کاربری زمین معمولاً در مناطق حومه شهر یافت می‌شود، اما بر مناطق داخلی شهرهای ما نیز تأثیر می‌گذارد و در استفاده بیهوده ما از آب، انرژی، زمین و زمان صرف شده در ترافیک نقش اساسی دارد. پراکندگی با افزایش آلودگی هوا و آب، انتشار گازهای گلخانه‌ای، از بین رفتن فضای باز و زیستگاه طبیعی و افزایش تصاعدی هزینه‌های زیرساختی جدید مرتبط است. (Galina Tachieva 2010)

با این حال، مهم‌ترین دلیل ناکارآمدی پراکندگی حومه شهر، نبود ساختار محله است. واحد محله‌ای متنوع و فشرده، که به نفع بزرگراه‌های عریض رها شده است و منجر به یک چشم‌انداز شکسته و ناکارآمد معمولاً در حومه شهرهای بزرگ شده است. ایجاد ساختار محله و اتصال آن به منطقه بزرگتر، بزرگترین چالش طراحی است که در باز آفرینی پراکندگی‌ها با آن مواجه می‌شود. مشکلات اجتماعی مربوط به پراکندگی مانند فقدان تنوع، ارتباطات ضعیف و در نتیجه کاهش سرمایه اجتماعی و نیز مشکلات بهداشتی مانند چاقی به دلیل وابستگی به خودرو به آن نسبت داده شده است. پراکندگی ساختار محله را به نفع الگوهای وابسته به خودرو رها کرد. در نتیجه رانندگی تقریباً برای تمام فعالیت‌های روزانه اجباری است. مطالعات نشان داده‌اند که پراکندگی هم به سلامت جسمی و هم به سلامت اجتماعی آسیب می‌رساند و افراد را در محیط‌های تحت سلطه ماشین‌ها منزوی می‌کند که در آن نه تنها از مزایای فیزیولوژیکی پیاده‌روی، بلکه از تعاملات طبیعی انسانی معمول جوامع کامل محروم هستند. (Galina Tachieva 2011)

Sprawl Repair یک قانون یا دستورالعمل دولتی نیست بلکه مانیفستی است که توسط شرکت duany plater zyberk (dpz) در سال ۲۰۰۹ صادر و در کتابی با عنوان "SPRAWL REPAIR MANUAL" توسط "Galina Tachieva" در سال ۲۰۱۰ تدوین گردید، در این روش - که ابتدا برای رسیدگی به مراکز خرید بزرگ و فضاهای مرده اطراف فلوریدا تهیه گردید - با استفاده از یک روش جامع مبتنی بر طراحی شهری، مقررات، و استراتژی‌های بودجه و مشوق‌ها دنبال می‌شود؛ (همان ابزارهایی که پراکندگی را به شکل رایج توسعه تبدیل کردند). Sprawl Repair توسعه‌های پراکنده شهری تحت سلطه خودرو را به جوامع کاملی تبدیل می‌کند که عملکرد اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی بهتری دارند. هدف

از استراتژی بازآفرینی پراکنده‌گیها، ایجاد جوامع بر اساس واحد محله است، مشابه بافت سنتی که در شهرها و شهرهای قبل از جنگ جهانی دوم ایجاد شده بود. تاکتیک اولیه این روش، درج عناصر مورد نیاز مانند ساختمان‌ها، تراکم بالا، فضای عمومی، ارتباطات اضافی و ... برای تکمیل و تنوع بخشیدن به توده‌های تک فرهنگی پراکنده است.

بر خلاف حومه‌های پراکنده، جوامع کامل از نظر اقتصادی قوی هستند، زیرا شامل مشاغل مختلفی هستند که نیازهای روزانه را پشتیبانی می‌کنند و ساکنان اطراف در آن مشاغل کار می‌کنند و از آنها حمایت می‌کنند. آنها از نظر اجتماعی سالم هستند زیرا نسل‌های زیادی با درآمدها و پیشینه‌های مختلف در آنها زندگی می‌کنند و در تعامل هستند. رشد پراکنده شهرها علاوه بر تأثیرات منفی زیست محیطی و اقتصادی دارای هزینه‌های اجتماعی زیاد هستند. منتقدان پراکنده‌گی شهری استدلال کرده‌اند که مناطق شهری فشرده و متراکم تعامل اجتماعی را ارتقا می‌دهند، و از آنجا که پراکنده‌گی زمان رفت‌وآمد را افزایش می‌دهد، هزینه‌های فرصت برای مشارکت جامعه و تعامل با همسایگان را افزایش می‌دهد. (Putnam, ۲۰۰۰)

گسترش سریع شهری این نگرانی را ایجاد می‌کند که توسعه کم تراکم ممکن است منجر به از دست دادن حس اجتماع یا به طور کلی تر، سرمایه اجتماعی شود، زیرا انسانها به طور ذاتی تمایل به برقراری رابطه با دیگران دارند چرا که انسان موجودی اجتماعی است و فضاهای شهری میتوانند بستری مناسب در جهت شکل‌گیری و تقویت روابط اجتماعی میان گروه‌های مختلف اجتماعی و در پی آن انسجام اجتماعی در جامعه شهری باشند. می‌توان گفت با توسعه پراکنده شهرها مردم از هم دورتر و دورتر میشوند و این جدایی و دوری نه تنها به لحاظ فیزیکی بلکه از جهت ذهنی و روحی در جریان است که نمونه بارز آن عدم تمایل مردم به شرکت در کارهای گروهی و مشارکتهای اجتماعی است.

۲- بیان مسئله

هزینه‌های انرژی در حال افزایش است، به این معنی که رفت و آمد طولانی مدت غیرقابل استطاعت است، تغییر اقلیم ما را مجبور به آلودگی کمتر می‌کند، برای غلبه بر اپیدمی چاقی و بیماری‌های مزمن باید فعالیت بدنی را افزایش دهیم؛ اغلب توسعه‌های مسکونی و تجاری در حال شکست هستند، اقتصاد پراکنده‌گی کارساز نیست و ... اینها توجیحات آشکاری برای بازآفرینی پراکنده‌گیها هستند. اما دلایل دیگری نیز وجود دارد که اگرچه کمتر آشکار هستند، اما به

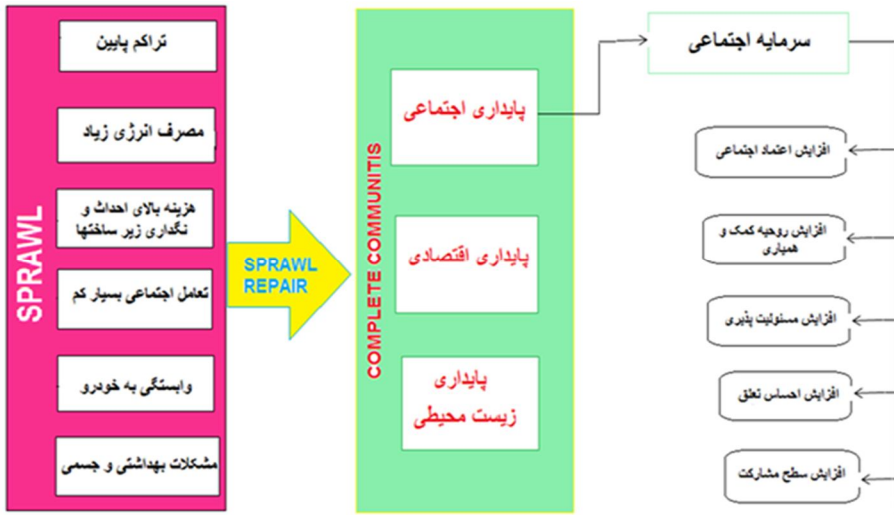
همان اندازه قانع کننده هستند. از سوی دیگر انسانها به طور ذاتی تمایل به برقراری رابطه با دیگران دارند چرا که انسان موجودی اجتماعی است و فضاهای شهری میتوانند بستری مناسب در جهت شکل گیری و تقویت روابط اجتماعی میان گروههای مختلف اجتماعی و در پی آن انسجام اجتماعی در جامعه شهری باشند. لذا می توان گفت با توسعه پراکنده شهرها مردم از هم دورتر و دورتر میشوند و این جدایی و دوری نه تنها به لحاظ فیزیکی بلکه از جهت ذهنی و روحی در جریان است که نمونه بارز آن عدم تمایل مردم به شرکت در کارهای گروهی و مشارکتهای اجتماعی است.

منتقدان پراکندگی شهری استدلال کرده اند که مناطق شهری فشرده و متراکم تعامل اجتماعی را ارتقا می دهند ، و از آنجا که پراکندگی زمان رفت و آمد را افزایش می دهد، هزینه های فرصت برای مشارکت جامعه و تعامل با همسایگان را افزایش می دهد (Putnam: ۲۰۰۰). بدین ترتیب سعی خواهد شد تا اهمیت و نقش باز آفرینی حومه های پراکنده شهری در احیاء سرمایه اجتماعی در فرآیند توسعه شهرهای امروز تبیین و تشریح گردد تا شاید بتوان قدمی هر چند کوتاه در این زمینه برداشت.

۳- روش تحقیق

مطالعه حاضر از نوع کاربردی و روش آن توصیفی تحلیلی می باشد. روش جمع آوری داده ها نیز به صورت کتابخانه ای است و روش مطالعه، توصیفی تحلیلی است به طوری که در این اثر کوشش شده تا با روش اسنادی به تجزیه و تحلیل رابطه **Sprawl Repair** و سرمایه اجتماعی در محتوای نظری و علمی پرداخته شود، تا بتوان تاثیرات اجتماعی بازآفرینی حومه ها را مورد تجزیه و تحلیل قرار داد. تا شاید بتوان قدمی هر چند کوتاه در جهت حل بحران روابط اجتماعی در جوامع شهر امروز برداشت.

شکل (۳-۱) - مدل مفهومی پژوهش



۴- مبانی نظری

Sprawl - (1-4)

مروری به ادبیات تحقیق نشان میدهد که پراکندگی یک الگوی رشد شهری تک کاربری و وابسته به خودرو است که با فراوانی بزرگراه‌های شلوغ، مراکز خرید باریک، پارک‌های اداری، و بخش‌های فرعی سرپوشیده مشخص می‌شود این الگوی کاربری زمین معمولاً در مناطق حومه شهر یافت می‌شود، اما بر مناطق داخلی شهرهای ما نیز تأثیر می‌گذارد و در استفاده بیهوده ما از آب، انرژی، زمین و زمان صرف شده در ترافیک نقش اساسی دارد. پراکندگی با افزایش آلودگی هوا و آب، انتشار گازهای گلخانه‌ای، از بین رفتن فضای باز و زیستگاه طبیعی و افزایش تصاعدی هزینه‌های زیرساختی جدید مرتبط است. (Tachieva 2010) Galina

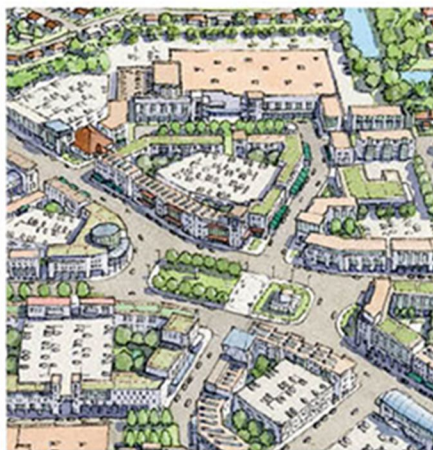
پراکندگی شهری واژه‌ای است که در نیم قرن اخیر در ادبیات پژوهش‌های شهرسازی وارد شده است. سابقه کاربرد این اصطلاح به اواسط قرن بیستم باز میگردد زمانی که در اثر استفاده بی روی از اتومبیل شخصی و توسعه سیستم بزرگراهها بسط فضاهای شهری در امریکا رونق گرفت این نوع توسعه که اصولاً در اراضی آماده نشده شهرها اتفاق می‌افتد نتایج بیشماری از جمله افزایش زمینهای بلااستفاده، افزایش سه فضاهای باز، کاهش تراکم جمعیت، گسستگی

بخشهای شهری و جدایی‌گزینی اجتماعی را به همراه داشت (hess,2001)

Sprawl Repair (2-4)

Sprawl Repair، توسعه‌های تک‌کاربری و تحت سلطه خودروها و مناطق خراب یا بالقوه خراب را به جوامع کاملی تبدیل می‌کند که عملکرد اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی بهتری دارند. Sprawl Repair یک قانون یا دستورالعمل دولتی نیست بلکه مانیفستی است که توسط شرکت (dpz) duany plater zyberk در سال ۲۰۰۹ صادر و در کتابی با عنوان "SPRAWL REPAIR MANUAL" توسط "Galina Tachieva" در سال ۲۰۱۰ تدوین گردید. در این روش - که ابتدا برای رسیدگی به مراکز خرید بزرگ و فضاهای مرده اطراف فلوریدا تهیه گردید - با استفاده از یک متد جامع مبتنی بر طراحی شهری، مقررات، استراتژی‌های بودجه و مشوق‌ها دنبال می‌شود. هدف اصلی این روش، احیای حومه‌های پراکنده و مقاوم سازی این گره‌های سابق و اتصال به مراکز شهری متراکم، قابل پداده‌روی، با کاربری مختلط و متصل به حمل و نقل است. با احیای این فضاهای مرده به گره‌های تجاری قوی، ترانزیت بین این گره‌ها برای ایجاد یک منطقه فضایی چند مرکزی پایدار تقویت می‌شود و در عین حال از گسترش بیشتر شهری به دلیل روش‌های بازیافت استفاده مجدد از فضاهای مرده جلوگیری می‌کند. (Jenny Hsu 2011)

شکل (۱-۴) - جامعه کامل، متعادل، متصل و فشرده
 شکل (۲-۴) - پراکندگی تکه تکه، تک‌کاربری و وابسته به خودرو



هدف از استراتژی باز آفرینی پراکندگی شهری، ایجاد جوامع بر اساس واحد محله است، مشابه بافت سنتی شهرها و شهرهایی که قبل از جنگ جهانی دوم ایجاد شده بود. تاکتیک اولیه این روش، درج عناصر مورد نیاز مانند ساختمان‌ها، افزایش تراکم، ایجاد فضای عمومی، ارتباطات اضافی و... برای تکمیل و تنوع بخشیدن به توده‌های تک فرهنگی پراکنده است مانند: زیرمجموعه‌های مسکونی، مراکز خرید نواری، پارک‌های اداری، پردیس‌های حومه شهر، مراکز خرید محله‌ای، و شهرهای حاشیه با اصلاح سیستماتیک مناطق قابل ترمیم (تبدیل بخش‌های فرعی به محله‌های قابل پیاده‌روی، مراکز خرید و مراکز خرید به مراکز شهر) و واگذاری آن‌هایی که جبران‌ناپذیر هستند (ترک یا تبدیل به پارک، کشاورزی یا زمین طبیعی).

بر خلاف حومه‌های پراکنده، جوامع کامل از نظر اقتصادی قوی هستند، زیرا شامل مشاغل مختلفی هستند که نیازهای روزانه را پشتیبانی می‌کنند و ساکنان اطراف در آن مشاغل کار می‌کنند و از آنها حمایت می‌کنند. آنها از نظر اجتماعی سالم هستند زیرا نسل‌های زیادی با درآمدها و پیشینه‌های مختلف در آنها زندگی می‌کنند و در تعامل هستند. جوامع کامل به دلیل مقیاس انسانی راحتشان قابل زندگی هستند. آنها از نظر زیست محیطی برتر هستند زیرا فشرده هستند و باعث صرفه‌جویی در زمین و منابع طبیعی می‌شوند. در این محلات مایل‌های طی شده توسط خودرو بیش از ۴۰ درصد کاهش می‌یابد و در نتیجه آلودگی کمتر ایجاد می‌شود و انرژی کمتری مصرف می‌شود. (Galina Tachieva 2012)

جوامع کامل همچنین از پیاده‌روی و فعالیت بدنی پشتیبانی می‌کنند که ثابت شده است برای سلامت عمومی و رفاه عمومی مهم هستند. یک تیم چند رشته‌ای از محققان دانشگاه میامی به این نتیجه رسیده‌اند که جوامعی با ترکیبی از کاربری‌ها و اتصال خوب، ساختار بلوک، فضاهای عمومی و مجاورت حمل و نقل دارای ساکنانی هستند که بیشتر راه می‌روند، کمتر احتمال دارد اضافه وزن داشته باشند، و تعاملات اجتماعی و اجتماعی بیشتری دارند. تقاضا برای جوامع کامل بیشتر از عرضه فعلی است. به گفته تاد لیتمن، مؤسس مؤسسه سیاست حمل‌ونقل و ویکتوریا، در سال ۲۰۰۹، خانواده‌های آمریکای شمالی به طور مساوی در اولویت‌های خود برای پراکندگی یا رشد هوشمندانه در قالب محله‌های متنوع و قابل پیاده‌روی تقسیم شدند. او پیش‌بینی می‌کند که تا سال ۲۰۳۰، بیش از دو سوم رشد هوشمند را ترجیح می‌دهند. پراکندگی ساختار محله را به نفع الگوهای وابسته به خودرو رها کرد. هنگامی که رانندگی تقریباً برای تمام فعالیت‌های روزانه

اجباری است، انتشار کربن بیشتر است. با افزایش قیمت بنزین، رفت و آمدهای طولانی به یا از مناطق برون شهری به ضرر اقتصادی تبدیل می شود... (Andrea Civelli، ۲۰۲۲). مطالعات نشان داده اند که پراکندگی هم به سلامت جسمی و هم به سلامت اجتماعی آسیب می رساند و افراد را در محیط های تحت سلطه ماشین ها منزوی می کند که در آن نه تنها از مزایای فیزیولوژیکی پیاده روی، بلکه از تعاملات طبیعی انسانی معمول جوامع کامل محروم هستند. این امر به ویژه برای ساکنان سالخورده مرتبط است، که وقتی دیگر نمی توانند رانندگی کنند، استقلال خود را از دست می دهند و باید خانه های حومه شهر خود را برای جوامع بازنشستگی ترک کنند. کودکان و بزرگسالان جوان تر نیز در برابر وابستگی به ماشین آسیب پذیر هستند. در سال ۱۹۶۹، ۹۰ درصد از همه کودکان پیاده به مدرسه می رفتند، زیرا مدارس بخشی از محله های کامل بودند، اما در سال ۲۰۰۲ تنها ۲۱ درصد از آنها پیاده به مدرسه می رفتند. (Galina Tachieva 2012)

بیشترین پراکندگی حومه ای در ایالات متحده وجود دارند که به دلایل زیر شکل گرفته اند: وام های مسکن اداره فدرال مسکن برای ساخت و سازهای جدید، یارانه های سیستم بزرگراه های بین ایالتی، و قوانین مالیاتی که امکان کاهش سریع ارزش توسعه تجاری را فراهم می کند، تا تکامل منطقه بندی اقلیدسی، جداسازی کاربری ها و دستور فرهنگی برای جدایی بر اساس نژاد. اما با فروپاشی وام مسکن در سال ۲۰۰۸ این پراکندگیها به نقطه بحرانی رسید، تعداد بی سابقه ای از خانه ها سلب مالکیت شدند و کل بخش های فرعی و توسعه تجاری شروع به شکست کردند. با این حال، وسعت پراکندگی نشان دهنده یک سرمایه گذاری گسترده است و نمی توان آن را به سادگی رها کرد یا تخریب کرد. (همان)

Sprawl Repair به دنبال گسترش ادبیات به عنوان یک راهنما است که نحوه تعمیر طیف کامل شرایط حومه شهر را نشان می دهد و یک فرآیند طراحی گام به گام را برای ایجاد جوامع پایدارتر نشان می دهد. این چارچوبی برای طراحی مداخلات، گنجاندن آنها در سیستم نظارتی و اجرای آنها با راهبردهای مجوز و مشوق های مالی است.

رویکرد پیشنهادی به طیفی از مقیاس ها از منطقه گرفته تا شهر، خیابان، بلوک و ساختمان می پردازد. این روش کاستی ها را در عناصر معمولی پراکندگی شناسایی می کند و بهترین تکنیک های اصلاحی را برای آن کمبودها تعیین می کند. همچنین توصیه هایی برای مشوق های نظارتی و اقتصادی گنجانده شده است.

یک نمونه باز آفرینی که برای یک مرکز خرید پراکنده پیشنهاد شده در جدول زیر آورده شده است:

جدول (۴-۱) - تکنیک های Sprawl Repair برای استفاده در مرکز خرید پراکنده

مشکلات موجود در نقطه پراکنده	تکنیک های Sprawl Repair
رد پای ساختمانهای تک کاربری و بیش از حد بزرگ	سایت را به مرکز محله تبدیل کنید کاربریهای ترکیبی را در اطراف ساختمان معرفی کنید. مستاجران مشاغل محلی تا حد ملی و کوچکتر را معرفی کنید ساختار مرکز خرید را حفظ کنید و به یک گالری خرده فروشی اصلی احیا کنید
گردش عابر پیاده و پیاده روی ضعیف	استفاده از پارکینگ چند سطحی و ساخت گذرگاهها و معابر مناسب پیاده روی چارچوبی از خیابان ها، میدان ها و میدان های اطراف هسته را توسعه دهید معرفی کاربری های شهری و فضای سبز جاده ها را به محله های شمالی متصل کنید
وجود سطوح بیش از حد برای پارکینگ	پارکینگ سطحی را با پارکینگ مسقف و طبقاتی جایگزین کنید ایجاد بلوک های ساختمان های با کاربری مختلط (اداری، خرده فروشی، مسکونی) از سطوح مازاد برای ساخت ساختمان مسکونی با تراکم بالا استفاده کنید
تنها کمبود فضای عمومی تعریف شده در داخل مرکز خرید، فضای مدنی است	از فضای اضافی پارکینگ برای ایجاد فضای سبز و فضای مدنی استفاده کنید فضای مدنی را در گالری اصلی ایجاد کنید در فضای باقیمانده دریاچه / پارک ایجاد شود

ما نیاز به Sprawl Repair داریم زیرا تغییر به خودی خود اتفاق نخواهد افتاد. Sprawl در شکل فیزیکی خود بسیار انعطاف ناپذیر است و به طور طبیعی به محیط های قابل پیاده روی بالغ نمی شود. بدون طراحی دقیق و مداخلات سیاستی، پراکندگی ممکن است تا حدودی تغییر کند مثلا یک مرکز خرید نواری ممکن است از بین برود و با یک مرکز سبک زندگی جایگزین شود، اما بعید است که شهرسازی متنوع و پایدار ایجاد کند. لذا ضروری است که پراکندگی را

آگاهانه و روشمند، از طریق طراحی، سیاست ها، و مشوق ها ترمیم کنیم. زیرا، علی رغم چالش های بی پایان، فرصت های زیادی وجود دارد. اکنون زمان مناسب برای مقابله با پراکندگی است. هزینه های انرژی در حال افزایش است، به این معنی که رفت و آمد طولانی مدت غیرقابل استطاعت است. تغییر اقلیم ما را مجبور به آلودگی کمتر می کند. برای غلبه بر اپیدمی چاقی و بیماری های مزمن باید فعالیت بدنی را افزایش دهیم. منتقدان پراکندگی شهری استدلال کرده اند که مناطق شهری فشرده و متراکم تعامل اجتماعی را ارتقا می دهند، و از آنجا که پراکندگی زمان رفت و آمد را افزایش می دهد، هزینه های فرصت برای مشارکت جامعه و تعامل با همسایگان را افزایش می دهد (Putnam: ۲۰۰۰). کل توسعه های مسکونی و تجاری در حال شکست هستند. اینها توجهات آشکاری برای بازآفرینی پراکندگی ها هستند. اما دلایل دیگری نیز وجود دارد که اگرچه کمتر آشکار هستند، به همان اندازه قانع کننده هستند.

(3-4) - سرمایه اجتماعی

مفهوم سرمایه اجتماعی به معنای آنچه امروزه به کار می رود را نخستین بار شخصی به نام هنی فن در سال ۱۹۲۰ به کار برد. او در مقاله ای که در سال ۱۹۱۶ در مورد اهمیت مشارکت در تقویت حاصل کار مدرسه منتشر کرد، سرمایه اجتماعی را شامل دارایی هایی می دانست که در زندگی روزانه افراد خیلی به حساب می آید. همانند حسن تفاهم، رفاقت، احساس همدردی و رواب اجتماعی در بین افراد و خانواده هایی که یک واحد اجتماعی را تشکیل می دهند وی این عبارت را به عنوان حسن نیت و کمک هزینه، همدردی متقابل رشته های اجتماعی در میان گروهی از افراد و خانواده که یک واحد اجتماعی را تشکیل میدادند به کار برد (Hanifan 1916).

سرمایه ی اجتماعی یکی از شاخصهای مهم در توسعه اجتماع محور است که باعث تحرک گروهها و تشریک مساعی بین آنها، تقویت و توسعه پایه های دموکراسی در جامعه و محله می شود. بانک جهانی، سرمایه اجتماعی را چنین تعریف می کند: نهادها، روابط و هنجارهایی که کمیت و کیفیت تعامل های اجتماعی یک جامعه را شکل می دهد. مفهوم اصلی سرمایه اجتماعی را در سه کلمه می توان بیان داشت: برقراری ارتباط مهم است، چون افراد با ایجاد ارتباط با یکدیگر به کارهایی دست می زنند که به تنهایی، قادر به انجام آن نیستند. اندیشه اصلی سرمایه اجتماعی این است که خانواده، دوستان و همکاران دارایی بسیار مهمی را تشکیل می دهند

که یک فرد می‌تواند در شرایط بحرانی از آن‌ها بهره‌گیرد یا حتی برای منافع مادی استفاده نماید.

۵- پیشینه تحقیق

الکساندر روتنبرگ و همکاران (۲۰۲۲) به بررسی رابطه توسعه شهری و سرمایه اجتماعی در شهرهای اندونزی پرداخته‌اند، و نشان می‌دهند که گسترش سریع شهری این نگرانی را ایجاد می‌کند که توسعه کم تراکم منجر به از دست دادن حس اجتماع یا به طور کلی تر، سرمایه اجتماعی می‌شود.

جون سونگ کیم و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان تعاملات شهری، به بررسی این موضوع می‌پردازند که چگونه استحکام پیوندهای اجتماعی تحت تأثیر موقعیت جغرافیایی و سرمایه اجتماعی آنها قرار می‌گیرد. و نتیجه می‌گیرند که هزینه‌های سفر کمتر نه تنها فراوانی تعامل، بلکه سرمایه اجتماعی را نیز افزایش می‌دهد.

بروکنز و لارجی (۲۰۰۶) در پژوهشی با عنوان گسترش شهری و تعامل اجتماعی، فرضیه این استدلال (وجود یک پیوند مثبت بین تعامل و تراکم) را با استفاده از داده‌های بررسی معیار سرمایه اجتماعی آزمایش کردند. نتایج تجربی نشان داد که اثرات تعامل اجتماعی ممکن است به جای تشدید، با نیروهای شناخته شده (مانند ترافیک) که باعث گسترش بیش از حد شهرها می‌شوند، مقابله کند.

عیدیان و رحیمی (۱۳۹۶) پراکنده رویی شهری و تأثیر بر آسیب‌های اجتماعی در شهر ساری را بررسی نمودند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد، مناطقی که دارای رشد پراکنده و بدون برنامه بوده‌اند، میزان آسیب‌پذیری بیشتری می‌باشند و بین پراکندگی و آسیب‌پذیری ارتباط و همبستگی مثبت وجود دارد.

حسینی مطلق (۱۳۹۱) به ارزیابی اثرات اجتماعی پراکنده رویی در شهر یزد پرداخته است. یافته‌های تحقیق نشان دهنده وجود اختلاف معنی‌دار بین محلات شهری با الگوی رشد متراکم و پراکنده از لحاظ میزان روابط همسایگی و احساس امنیت می‌باشد. در نهایت می‌توان گفت الگوی رشد پراکنده شهر یزد در طول فرایند شکل‌گیری و گسترش خود موجب کاهش میزان روابط همسایگی و احساس امنیت شهروندان شده است.

۶- تجزیه و تحلیل

رشد پراکنده شهرها علاوه بر تأثیرات منفی زیست محیطی و اقتصادی دارای هزینه های اجتماعی زیاد هستند، این هزینه ها با جابجایی و فاصله گرفتن محله های شهری از مرکز شهر و شکل گیری حومه های شهری روزه روز بیشتر میشود. گسترش شهری علیرغم آثار زیست محیطی آن که اصلی ترین آن مصرف زمین است به خودی خود هزینه اجتماعی در برنارد ولی جابجایی جمعیتی اولین پیامد گسترش شهری است که بر شبکه اجتماعی تأثیرگذار است. (۲۰۲۲،

(Andrea Civelli

صاحب نظران در خصوص پایدارترین فرم شهری از حیث اجتماعی نیز هنوز به اتفاق نظر و اجماع قابل قبولی دست نیافته اند؛ اما از دیدگاه تمامی آنان، تراکم یکی از جوانب فرم شهری است که میتواند به صورت های مختلف بر پایداری اجتماعی شهر اثرگذار باشد. یکی از اجزای فرم شهری میزان پراکندگی است که با توجه به تأثیرات اجتماعی آن، بیشترین توجه را به خود جلب کرده است. بدین ترتیب، با توجه به نقش تعیین کننده تراکم شهری در سرمایه اجتماعی، تبیین نحوه اثرگذاری و ارتباط میان پراکندگی شهری و سرمایه اجتماعی حائز اهمیت خواهد بود. در شهر فشرده جوامع اختلاط بیشتر و تفکیک کمتری نسبت به پراکنده رویی حومه ای دارند. (Bramley et al, 2009).

در رابطه با پراکندگی شهری و سرمایه اجتماعی اکثر تحقیقات در سطح محلی و در راستای توضیح نوشهرسازی انجام شده است، که در آن به تراکم، توسعه مختلط کاربریها و استراتژیهای طراحی شهری و معماری تأکید میشود که میزان تعامل اجتماعی را در سطح محلات بهبود می بخشد. لاند نتیجه میگیرد که مکانهای قابل پیاده روی ارتباط مثبتی با میزان مشارکت اجتماعی در محلات دارند، (land 2003) همچنین نشان میدهد که شواهد بسیار محکمی وجود دارد که قابلیت پیاده روی در فضای شهری نقش زیادی در تقویت جوامع محلی دارد.

جین جیکوب در اثر کلاسیک خود " مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی " توضیح داده است که شبکه های اجتماعی فشرده در محدوده حوزه های قدیمی و مختلط شهری صورتی از سرمایه اجتماعی را تشکیل میدهند و در ارتباط با حفظ نظافت، عدم وجود جرم و جنایت خیابانی و دیگر تصمیمات در مورد بهبود کیفیت زندگی، در مقایسه با عوامل نهادهای رسمی مانند پلیس، مسئولیت بیشتری از خود نشان میدهند. اندیشمندانی مانند پونتام (۲۰۰۰) بحث میکنند که تراکم

کم‌الگوهای زندگی حومه‌ها باعث کاهش سرمایه اجتماعی شده و در نهایت منجر به کاهش کیفیت زندگی و جامعه ناسالم می‌شود.

در حقیقت گسترش سریع شهری این نگرانی را ایجاد می‌کند که توسعه کم‌تراکم منجر به از دست دادن حس اجتماع یا به طور کلی تر، سرمایه اجتماعی شود. منتقدان پراکندگی شهری استدلال کرده‌اند که مناطق شهری فشرده و متراکم به احتمال زیاد تعامل اجتماعی را ارتقا می‌دهند (جاکوبز، ۱۹۶۱)، و از آنجا که پراکندگی زمان رفت‌وآمد را افزایش می‌دهد، هزینه‌های فرصت برای مشارکت جامعه و تعامل با همسایگان را افزایش می‌دهد (پاتنام، ۲۰۰۰). تراکم در عوض می‌تواند تعاملات بین گروهی بیشتری را تسهیل کند که می‌تواند درک متقابل را تقویت کند.

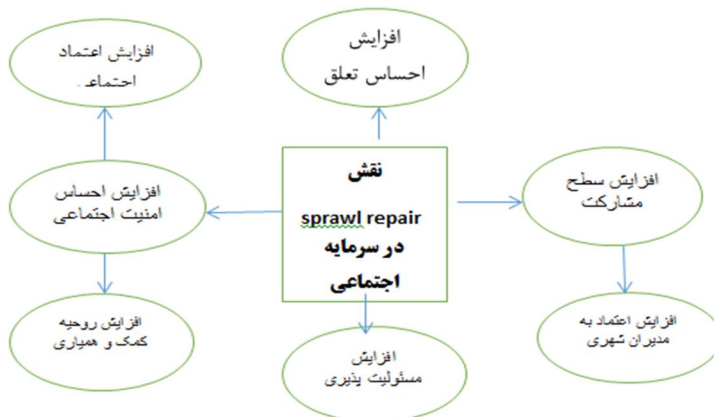
سطح تعاملات اجتماعی با فاصله جغرافیایی رابطه معکوس دارد. هزینه‌های سفر و پراکندگی فضایی کارگزاران، موانعی بر سر راه توسعه تشکیل سرمایه اجتماعی است. پراکندگی فضایی بیشتر عوامل در شهر (که باعث افزایش مسافت سفر و هزینه‌ها می‌شود) انگیزه‌های تعامل اجتماعی را کاهش می‌دهد. در نتیجه پراکندگی فضایی بیشتر باعث کاهش سرمایه اجتماعی می‌شود. به دلیل اثرات خارجی که عوامل بر یکدیگر اعمال می‌کنند، سطوح تعادلی تعاملات اجتماعی و سرمایه اجتماعی کمتر از سطوح مؤثر است. در واقع، فاصله جغرافیایی مانعی برای تعاملات اجتماعی است. (jun kim sung 2017)

هنگامی که ساکنان به مناطق بیرونی شهر مهاجرت می‌کنند، دلارهای مالیاتی خود را نیز با خود می‌برند. ساکنان فقیر کسانی هستند که جا مانده‌اند و این منجر به ناهماهنگی اقتصادی و ناهماهنگی در ترتیبات اجتماعی بر اساس مکان می‌شود. پراکندگی شهری بر تفکیک قومیتی طبقه ثروتمند و متوسط از فقیر تاکید می‌کند که بیشتر به فقر منجر می‌شود. پراکندگی باعث ایجاد ثروت متمرکز در بخش‌های مطلوب شهر می‌شود و فقرا را از نظر جغرافیایی در شهر مرکزی منزوی می‌کند. تمرکز فقر جامعه فقر زده منجر به آینده‌ای تاریک تر و انتخاب‌های ناامیدکننده می‌شود.

شهرهای متراکم و جوامع کامل محله محور نسبت به حومه‌های پراکنده از امنیت بیشتری برخوردار است؛ چراکه مشارکت میان بخش‌های خصوصی و دولتی به کاهش نرخ ارتکاب جرم در آن‌ها کمک زیادی می‌کند. رابطه اجتماعی و فرهنگی در فضا اتفاق می‌افتد بنابراین زندگی

اجتماعی در فضا واقع شده و توسط آن محدود می شود روابط اجتماعی و به تبع آن سرمایه اجتماعی با افزایش فاصله به شدت کاهش میابد (رنانی و همکاران، ۱۳۷۰:۱۳۸۵).

شکل (۱-۶) - نقش sprawl repair در افزایش سرمایه اجتماعی



۷- نتیجه گیری

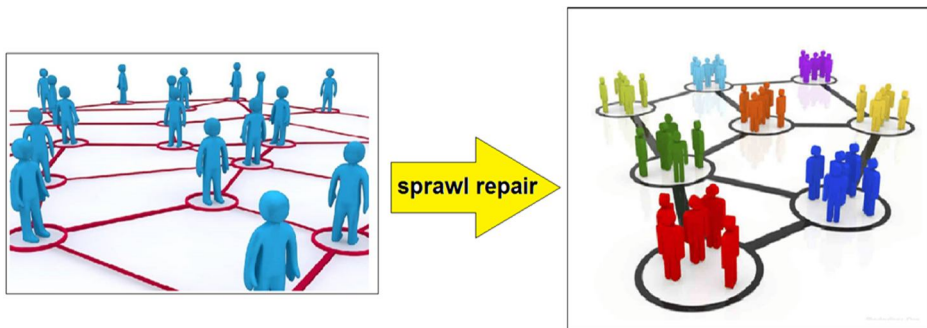
بررسی نظریات و مطالعات در زمینه پراکندگی و سرمایه اجتماعی نشان می دهد که نقش سرمایه اجتماعی در توسعه اجتماعات محلی و افزایش کیفیت آنها از ابعاد اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بسیار پررنگ می باشد و با گسترش پراکنده و افقی شهر ابتدا میزان سرمایه اجتماعی کاهش می یابد و در نهایت منجر به کاهش کیفیت زندگی در سطح محلات شهری می شود. گسترش شهری و شکل گیری محلات جدید به دو صورت باعث کاهش کیفیت زندگی در سطح محلات شهری میشوند، ابتدا ساکنین اولیه محلات قدیمی شهر به سمت حومه ها و محلات جدید حرکت میکنند، آنها در این محلات کم تراکم و تازه تأسیس نسبت به همسایگان خود غریبه هستند و سالها طول خواهد کشید تا تعامل اجتماعی و سرمایه اجتماعی در این محلات شکل بگیرد، دوماً جایگزین آنها در محلات قدیمی شهر معمولاً افراد بیضاعت و مهاجرین جدید هستند که نسبت به این محلات هیچ تعلق مکانی ندارند و تعاملات اجتماعی در آنها در سطح پایین قرار دارد، این تحرکات و جابجایی های جمعیتی در شهر در نهایت منجر به کاهش کیفیت

زندگی در محلات مرکزی شهر و در نتیجه از تضعیف سرمایه اجتماعی می شود. سرمایه اجتماعی، نقش قابل ملاحظه ای در تحقق و تداوم توسعه شهری خواهد داشت و در این امر نقش طراحی شهری را نمیتوان نادیده گرفت چرا که فرم و کیفیت سازماندهی فضاهای شهری میتواند نقش مهمی در کاهش و افزایش روابط اجتماعی و نیز انسجام افراد جامعه در بستر فضاهای مختلف اعم از پارکها، مراکز خرید، مراکز تفریحی و... داشته باشد. بگونه ای که بالا بودن سطح کیفیت فضا های شهری میتواند احساس امنیت، احساس تعلق محیطی، احساس مسئولیت و نیز حس مشارکت و همکاری را در ساکنان شهر ها افزایش داده و سبب تسهیل برقراری ارتباطات اجتماعی ساکنان شود.

در این امر نقش sprawl repair جهت درج عناصر مورد نیاز جوامع کامل مانند ساختمانها، افزایش تراکم، فضای عمومی، ارتباطات اضافی، ایجاد فضاهای مناسب برای تعاملات اجتماعی جهت تکمیل و تنوع بخشیدن به توده های تک فرهنگی پراکنده و عبارتی ایجاد جوامع با کارکرد محله انکار ناپذیر است.

بنابراین می توان بازآفرینی پراکنده گیهای حومه ای را نیروی محرک و عامل تسهیل گری دانست که بر سرمایه اجتماعی پیامدهای مثبتی دارد. در واقع sprawl repair می تواند با کاهش بسیاری از هزینه ها به عنوان عاملی ضروری تقویت کننده سرمایه اجتماعی و تاثیرات مثبت آن گردد زیرا زندگی در جامعه ای که دارای انباشتی از سرمایه اجتماعی است بسیار آسان تر و کم هزینه تر خواهد بود.

شکل (۷-۱) - تاثیر sprawl repair بر پراکنده گی



منابع

- جین جاکوبز، (۱۹۶۱) **مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی**، ترجمه حمید رضا پارسی.
- رنانی، محسن؛ عماد زاده، مصطفی؛ مؤید فر، رزیتا (۱۳۸۵) **سرمایه اجتماعی و رشد اقتصادی: ارائه یک الگوی نظری**، مجله ۱۳۳- پژوهشی علوم انسانی دانشگاه اصفهان، دوره ۲۱، شماره ۲، صص. ۱۵.
- میر نجف موسوی و همکاران؛ **تحلیل اثرات رشد پراکنده روی شهری بر سرمایه اجتماعی مطالعه موردی: شهر مراغه** فصلنامه شهر پایدار، دوره ۱، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۰
- Andrea Civelli Arya Gaduh Alexander D. Rothenberg Yao Wang “ **URBAN SPRAWL AND SOCIAL CAPITAL** ”2010 NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH
- Jun Sung Kim, Eleonora Patacchini, Pierre M Picard and Yves Zenou “**URBAN INTERACTIONS**” jun kim sung 2017.
- Galina tachieva “**SPRAWL REPAIR A Comprehensive Method for Quality of Life Upgrade** ” 2011.
- Galina Tachieva “**SPRAWL REPAIR MANUAL**” 2010.
- Jenny Hsu, David C. Proserpi “**Sprawl Repair Act**”: **Realizing Polycentricity in Metropolitan Spatial Structure** 2011.
- Manfred Schrenk “**The Sprawl Repair Method**” 2013.
- Matthew E. Kahn & Glaeser&kahn “**Sprawl and Urban Growth**” 2003
- Anthony Downs “ **SOME REALITIES ABOUT SPRAWL AND URBAN DECLINE** ” 1999
- BRUECKNER, J. K. AND A. G. LARGEY (2008): “**Social interaction and urban sprawl,**” Journal of Urban Economics,
- .BISHOP, B. (2009): **The big sort: Why the clustering of like-minded America is tearing us apart**, Houghton Mifflin Harcourt.
- Galina Tachieva “**from sprawl to complete communities** ، ۲۰۱۲
- Bramley .G and power .s “**urban form and social sustainability** 2016
- Lund, H. (2003) **Testing the claims of new urbanism – local access pedestrian travel and neighboring behaviors**, Journal of the American Planning Association, No 69, pp. 414–429.
- Jun Sung Kim Eleonora Patacchini“**Spatial Interactions**“2022
- Hanifan, L. J. (1916) **the Rural School Community Center**, **Annals of American Academy of Political and Social Science**, No 67, pp. 130-138.
- Brueckner, J.K., 2000. **Urban sprawl: Diagnosis and remedies**. International Regional Science Review 23, 160-171.
- Brueckner, J.K., 2001. **Urban sprawl: Lessons from urban economics**. In: Gale, W.G.,
- Pack, J.R. (Eds.), **Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs**, Brookings Institution, Washington, D.C., pp. 65-89.