

تحلیل اثرات "SPRAWL REPAIR" بر سرمایه اجتماعی

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. پراکنده سازی شهری به خودی خود هزینه اجتماعی در برنارد اولی جابجایی جمعیتی اولین پیامد گسترش شهری است که بر شبکه اجتماعی تأثیرگذار است. مشکلات اجتماعی مربوط به پراکنده سازی 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. پراکنده سازی ساختار محله را به نفع الگوهای وابسته به خودرو رها می کند در نتیجه رانندگی 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 پراکنده سازی، 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 می کند که عملکرد اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی بهتری دارند. هدف از استراتژی بازآفرینی پراکنده سازیها، 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 توده های تک فرهنگی پراکنده است. با توجه به اینکه امروزه رویکرد های مشارکت محور و مردم مبنای 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 پراکنده سازیها و ایجاد جوامع کامل معرفی شده است پیوند دهیم و در نهایت اثبات می کنیم که بازآفرینی پراکنده سازی شهری نیروی محرک و عامل تسهیل گری است که بر سرمایه اجتماعی پیامدهای مثبتی دارد.

واژه های کلیدی: SPRAWL REPAIR، سرمایه اجتماعی، پراکنده سازی شهری، پایداری اجتماعی

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 حومه های 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 حومه ای کم تراکم مرتبط با پراکندگی، سرمایه اجتماعی را کاهش می دهد و منجر به جامعه ای کمتر سالم می شود.

پراکندگی یک الگوی رشد شهری تک کاربری و وابسته به خودرو است که با فراوانی بزرگراه های شلوغ، مراکز خرید باریک، پارک های اداری، و بخش های فرعی سرپوشیده مشخص می شود این الگوی کاربری زمین معمولاً در مناطق حومه شهر یافت می شود، اما بر مناطق داخلی شهرهای ما نیز تأثیر می گذارد 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 گلخانه ای، از بین رفتن فضای باز و زیستگاه طبیعی و افزایش تصاعدی هزینه های زیرساختی جدید مرتبط است. (Galina Tachieva ۲۰۱۰)

با این حال، مهم ترین دلیل ناکارآمدی پراکندگی حومه شهر، نبود ساختار محله است. واحد محله ای متنوع و فشرده، که به نفع بزرگراه های عریض رها شده است و منجر به یک چشم انداز 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 پراکندگی ها با آن مواجه می شود. 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 فعالیت های روزانه اجباری است. 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 پدیده روی، بلکه از تعاملات طبیعی انسانی معمول جوامع کامل محروم هستند. (Galina Tachieva, ۲۰۱۱)

Sprawl Repair یک قانون یا دستورالعمل دولتی نیست بلکه مانیفستی است که توسط شرکت duany plater (dpz) 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 روش جامع مبتنی بر طراحی شهری، مقررات، و استراتژی های بودجه و مشوق ها دنبال می شود؛ (همان ابزارهایی که پراکندگی را به شکل رایج توسعه تبدیل کردند). Sprawl Repair توسعه های پراکنده شهری تحت سلطه خودرو را به جوامع کاملی تبدیل می کند که عملکرد اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی بهتری دارند. هدف از استراتژی باز آفرینی پراکنده ها، 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 ساختمان ها، تراکم بالا، فضای عمومی، ارتباطات اضافی و ... برای تکمیل و تنوع بخشیدن به توده های تک فرهنگی پراکنده است.

بر خلاف حومه های پراکنده، جوامع کامل از نظر اقتصادی قوی هستند، زیرا شامل مشاغل مختلفی هستند که نیازهای روزانه را پشتیبانی می کنند و ساکنان اطراف در آن مشاغل کار می کنند و از آنها حمایت می کنند. آنها از نظر اجتماعی سالم

هستند زیرا نسل های زیادی با درآمدها و پیشینه های مختلف در آنها زندگی می کنند و در تعامل هستند. رشد پراکنده شهرها علاوه بر تأثیرات منفی زیست محیطی و اقتصادی دارای هزینه های اجتماعی زیاد هستند. 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)

گسترش سریع شهری این نگرانی را ایجاد می کند 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 شکل گیری و تقویت روابط اجتماعی میان گروههای مختلف اجتماعی و در پی آن انسجام اجتماعی در جامعه شهری باشند. 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.

۲- بیان مسئله

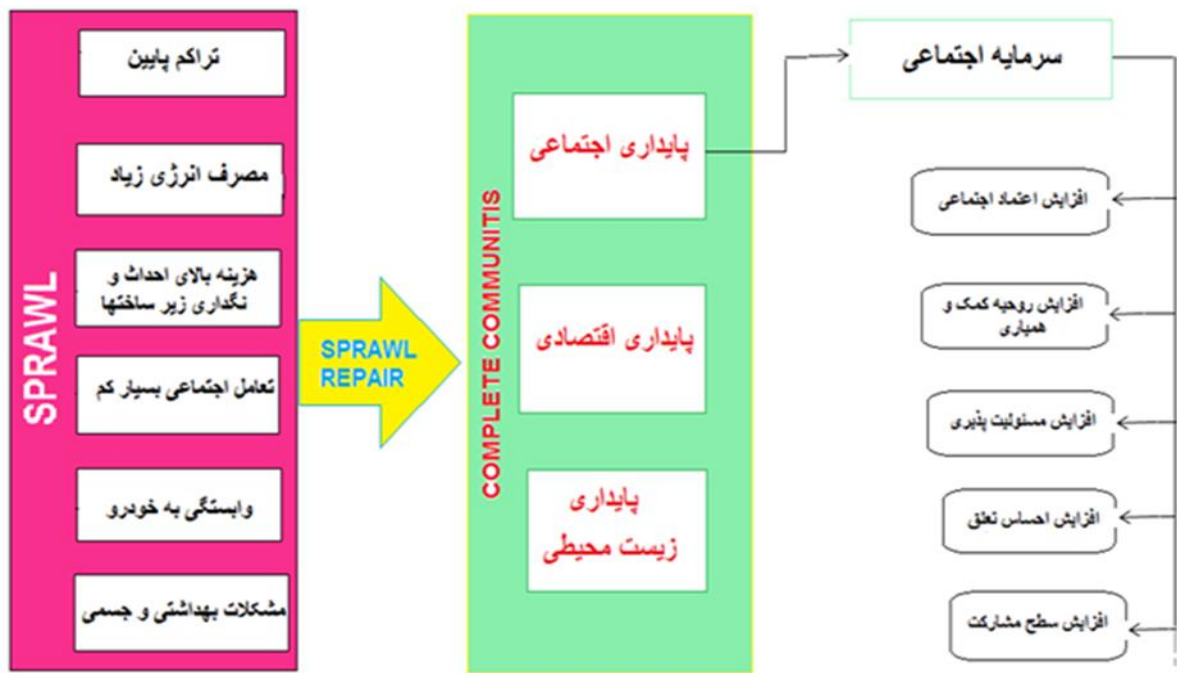
هزینه های انرژی در حال افزایش است، به این معنی که رفت و آمد طولانی مدت غیرقابل استطاعت است، تغییر اقلیم ما را مجبور به آلودگی کمتر می کند، برای غلبه بر اپیدمی چاقی و بیماری های مزمن باید فعالیت بدنی را افزایش دهیم؛ اغلب توسعه های مسکونی و تجاری در حال شکست هستند ، اقتصاد پراکندگی کارساز نیست و ... اینها توجیحات آشکاری برای باز آفرینی پراکندگیها 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** و **Repair** و سرمایه اجتماعی در محتوای نظری و علمی پرداخته شود، تا بتوان تأثیرات 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.

مدل مفهومی پژوهش



۴- مبانی نظری

۴-۱- Sprawl

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. (Galina ۲۰۱۰ Tachieva)

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 تراک جمعیت، گسستگی بخشهای شهری و جدایی گزینی اجتماعی را به همراه داشت (hess, ۲۰۰۱)

۴-۲- Sprawl Repair

Sprawl Repair، توسعه‌های تک کاربری 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 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 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 پیاده‌روی، 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 ۲۰۱۱)



پراکندگی تکه تکه، تک کاربری و وابسته به خودرو

جامعه کامل، متعادل، متصل و فشرده

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 صرفه جویی 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 ۲۰۱۲)

جوامع کامل همچنین از پیاده روی 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 می روند، 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 حمل و نقل 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 پیش بینی می کند که تا سال ۲۰۳۰، بیش از دو سوم رشد هوشمند را ترجیح می دهند. پراکندگی ساختار محله را به نفع الگوهای وابسته به خودرو رها کرد. هنگامی که رانندگی تقریباً برای تمام فعالیت های 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..(۲۰۲۲، Andrea Civelli)

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. این امر به ویژه برای ساکنان سالخورده مرتبط است، که وقتی دیگر نمی‌توانند رانندگی کنند، استقلال خود را از دست می‌دهند و باید خانه‌های 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 می‌رفتند، زیرا مدارس بخشی از محله‌های کامل بودند، اما در سال ۲۰۰۲ تنها ۲۱ درصد از آنها پیاده به مدرسه می‌رفتند. (Galina Tachieva ۲۰۱۲)

بیشترین پراکندگی حومه ای در ایالات متحده وجود دارند که به دلایل زیر شکل گرفته اند: وام‌های مسکن اداره فدرال مسکن برای ساخت‌وسازهای جدید، یارانه‌های سیستم بزرگراه‌های بین ایالتی، و قوانین مالیاتی که امکان کاهش سریع ارزش توسعه تجاری را فراهم می‌کند، تا تکامل منطقه‌بندی اقلیدسی، جداسازی کاربری‌ها 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 مقیاس‌ها از منطقه گرفته تا شهر، خیابان، بلوک و ساختمان می‌پردازد. این روش کاستی‌ها را در عناصر معمولی پراکندگی شناسایی می‌کند و بهترین تکنیک‌های اصلاحی را برای آن کمبودها تعیین می‌کند. همچنین توصیه‌هایی برای مشوق‌های نظارتی و اقتصادی گنجانده شده است.

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

مشکلات موجود در نقطه پراکنده	تکنیک های Sprawl Repair
<p>رد پای ساختمانهای تک کاربری و بیش از حد بزرگ</p>	<p>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</p>
<p>گردش عابر پیاده و پیاده روی ضعیف</p>	<p>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</p>
<p>وجود سطوح بیش از حد برای پارکینگ</p>	<p>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</p>
<p>تنها کمبود فضای عمومی تعریف شده در داخل مرکز خرید، فضای مدنی است</p>	<p>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</p>

جدول: تکنیک های Sprawl Repair برای استفاده در مرکز خرید پراکنده

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 مترکم 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 توجیهات آشکاری برای بازآفرینی پراکندگی ها هستند. اما دلایل دیگری نیز وجود دارد که اگرچه کمتر آشکار هستند، به همان اندازه قانع کننده هستند.

۴-۳- 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 می دادند به کار برد (Hanifan ۱۹۱۶).

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 می تواند در شرایط بحرانی از آن ها بهره گیرد 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 پرداخته اند، و نشان می دهند که گسترش سریع شهری این نگرانی را ایجاد می کند که توسعه کم تراکم منجر به از دست دادن حس اجتماع یا به طور کلی تر، سرمایه اجتماعی می شود.

جون سونگ کیم و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان تعاملات شهری، به بررسی این موضوع می پردازند که چگونه استحکام پیوندهای اجتماعی تحت تأثیر موقعیت جغرافیایی و سرمایه اجتماعی آنها قرار می گیرد. و نتیجه می گیرند که هزینه های سفر کمتر نه تنها فراوانی تعامل، بلکه سرمایه اجتماعی را نیز افزایش می دهد.

بروکنر 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 زیست‌محیطی و اقتصادی دارای هزینه‌های اجتماعی زیاد هستند، این هزینه‌ها با جابجایی و فاصله گرفتن محله‌های شهری از مرکز شهر و شکل‌گیری حومه‌های شهری روزه روز بیشتر می‌شود. گسترش شهری علیرغم آثار زیست‌محیطی آن که اصلی‌ترین آن مصرف زمین است به خودی خود هزینه اجتماعی در بر ندارد ولی جابجایی جمعیتی اولین پیامد گسترش شهری است که بر شبکه اجتماعی تأثیرگذار است. (Andrea Civelli, ۲۰۲۲)

صاحب‌نظران در خصوص پایدارترین فرم شهری از حیث اجتماعی نیز هنوز به اتفاق نظر و اجماع قابل‌قبولی دست نیافته‌اند؛ اما از دیدگاه تمامی آنان، تراکم یکی از جوانب فرم شهری است که می‌تواند به صورت‌های 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 تعیین‌کننده 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 حومه‌ای دارند. (Bramley et al, ۲۰۰۹).

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 می‌بخشد. لاند نتیجه می‌گیرد که مکانهای قابل‌پیاده روی ارتباط مثبتی با میزان مشارکت اجتماعی در محلات دارند، (land ۲۰۰۳) همچنین نشان می‌دهد که شواهد بسیار محکمی وجود دارد که قابلیت پیاده روی در فضای شهری نقش زیادی در تقویت جوامع محلی دارد.

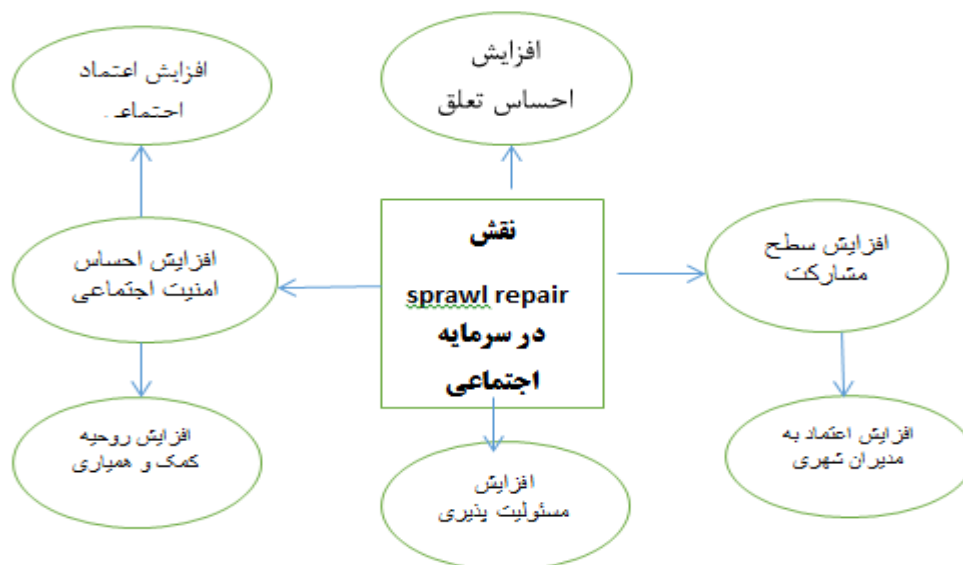
جین جیکوب در اثر کلاسیک خود "مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی" توضیح داده است که شبکه‌های اجتماعی فشرده در محدوده حوزه‌های قدیمی و مختلط شهری صورتی از سرمایه اجتماعی را تشکیل می‌دهند و در ارتباط با حفظ نظافت، عدم وجود جرم و جنایت خیابانی و دیگر تصمیمات در مورد بهبود کیفیت زندگی، در مقایسه با عوامل نهادهای رسمی مانند پلیس، مسئولیت بیشتری از خود نشان می‌دهند. اندیشمندانی مانند پونتام (۲۰۰۰) بحث می‌کنند که تراکم کم الگوهای 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 می کند که توسعه کم تراکم منجر به از دست دادن حس اجتماع یا به طور کلی تر، سرمایه اجتماعی شود. منتقدان پراکندگی شهری استدلال کرده اند که مناطق شهری فشرده و متراکم به احتمال زیاد تعامل اجتماعی را ارتقا می دهند (جاکوبز، ۱۹۶۱)، 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 (پاتنام، ۲۰۰۰). تراکم در عوض می تواند تعاملات بین گروهی بیشتری را تسهیل کند که می تواند درک متقابل را تقویت کند.

سطح تعاملات اجتماعی با فاصله جغرافیایی رابطه معکوس دارد. هزینه های 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 هزینه ها می شود) انگیزه های تعامل اجتماعی را کاهش می دهد. در نتیجه پراکندگی فضایی بیشتر باعث کاهش سرمایه اجتماعی می شود. به دلیل اثرات خارجی که عوامل بر یکدیگر اعمال می کنند، سطوح تعادلی تعاملات اجتماعی و سرمایه اجتماعی کمتر از سطوح مؤثر است. در واقع، فاصله جغرافیایی مانعی برای تعاملات اجتماعی است. (jun kim sung ۲۰۱۷)

هنگامی که ساکنان به مناطق بیرونی شهر مهاجرت می کنند، دلارهای مالیاتی خود را نیز با خود می برند. ساکنان فقیر کسانی هستند که جا مانده اند و این منجر به ناهماهنگی اقتصادی و ناهماهنگی در ترتیبات اجتماعی بر اساس مکان می شود. پراکندگی شهری بر تفکیک قومیتی طبقه ثروتمند و متوسط از فقیر تاکید می کند که بیشتر به فقر منجر می شود. پراکندگی باعث ایجاد ثروت متمرکز در بخش های مطلوب شهر می شود و فقرا را از نظر جغرافیایی در شهر مرکزی منزوی می کند. تمرکز فقر جامعه فقر زده منجر به آینده ای تاریک تر و انتخاب های ناامیدکننده می شود.

شهرهای متراکم و جوامع کامل محله محور نسبت به حومه های پراکنده از امنیت بیشتری برخوردار است؛ چراکه مشارکت میان بخش های خصوصی و دولتی به کاهش نرخ ارتکاب جرم در آن ها کمک زیادی می کند. رابطه اجتماعی و فرهنگی در فضا اتفاق می افتد 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 می یابد (رنانی و همکاران، ۱۳۷۵: ۱۳۸۵).



نقش sprawl repair در افزایش سرمایه اجتماعی

۷- نتیجه گیری

بررسی نظریات و مطالعات در زمینه پراکندگی و سرمایه اجتماعی نشان میدهد 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 پراکندگی و افقی شهر ابتدا میزان سرمایه اجتماعی کاهش می یابد و در نهایت منجر به کاهش کیفیت زندگی در سطح محلات شهری میشود. 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 بیبضاعت 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 مسؤلیت 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 ساختمان ها، 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 پراکندگیها ی 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.



منابع

۱. جین جاکوبز ، (۱۹۶۱) مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی، ترجمه حمید رضا پارسی.
۲. رنای، 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
۳. 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 ۱۳۹۹
۴. Andrea Civelli Arya Gaduh Alexander D. Rothenberg Yao Wang “ URBAN SPRAWL AND SOCIAL CAPITAL ”۲۰۱۰ NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH
۵. *Jun Sung Kim, Eleonora Patacchini, Pierre M Picard and Yves Zenou “URBAN INTERACTIONS” jun kim sung ۲۰۱۷.*
۶. Galina tachieva “SPRAWL REPAIR A Comprehensive Method for Quality of Life Upgrade ” ۲۰۱۱.
۷. Galina Tachieva “SPRAWL REPAIR MANUAL” ۲۰۱۰.
۸. *Jenny Hsu, David C. Prospero “Sprawl Repair Act”: Realizing Polycentricity in Metropolitan Spatial Structure ۲۰۱۱.*
۹. Manfred Schrenk “The Sprawl Repair Method” ۲۰۱۳.
۱۰. *Sprawl and Urban Growth ” ۲۰۰۳ Matthew E. Kahn & Glaeser&kahn “*
۱۱. Anthony Downs “ SOME REALITIES ABOUT SPRAWL AND URBAN DECLINE ” ۱۹۹۹
۱۲. BRUECKNER, J. K. AND A. G. LARGEY (۲۰۰۸): “Social interaction and urban sprawl,” Journal of Urban Economics,
۱۳. BISHOP, B. (۲۰۰۹): The big sort: Why the clustering of like-minded America is tearing us apart, Houghton Mifflin Harcourt.
۱۴. Galina Tachieva “from sprawl to complete communities ۲۰۱۲.
۱۵. Bramley .G and power .s “urban form and social sustainability ۲۰۱۶.
۱۶. Lund, H. (۲۰۰۳) Testing the claims of new urbanism – local access pedestrian travel and neighboring behaviors, Journal of the American Planning Association, No ۶۹, pp. ۴۱۴-۴۲۹.
۱۷. Jun Sung Kim Eleonora Patacchini“Spatial Interactions”۲۰۲۲
۱۸. Hanifan, L. J. (۱۹۱۶) the Rural School Community Center, Annals of American

Academy of Political and Social Science, No 67, pp. 130-138. .1

Brueckner, J.K., 2000. Urban sprawl: Diagnosis and remedies. *International Regional* -19

Science Review 23, 160-171.

Brueckner, J.K., 2001. Urban sprawl: Lessons from urban economics. In: Gale, W.G., -20

Pack, J.R. (Eds.), *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs*, Brookings Institution,

Washington, D.C., pp. 65-89.