

"حق شهر" و تراز صفر - صفر در شهرها

سهراب مشهودی

از "حق به شهر" خوشبختانه مدتی است که بسیار سخن گفته می‌شود. لکن از موضوع دیگری که این اصطلاح (که عملاً در واقع به معنای "حق شهروندان" یک شهر است) می‌تواند آنرا به ذهن آورد، کمتر سخن گفته شده است و آنهم حق خود شهر است، یا کوتاه‌تر "حق شهر".

۱- حق شهر:

شهر چه حقوقی دارد، تعدادی از آنها را می‌توان به شرح زیر بیان کرد:

- شهر حق دارد که بخواهد، به هنگام توسعه شهر در حفظ منابع طبیعی‌اش کوشش شود، تالاب‌ها، مسیل‌ها درختزارها، نیزارها و دیگر عناصر طبیعی شاخص‌اش دست‌نخورده باقی بماند.
- شهر حق دارد؛ که بخواهد آنقدر اتومبیل (و موتورهای درون‌سوز) در آن بکار گرفته نشود، که هوایش آلوده گردد و مسموم باشد.
- حق دارد که بخواهد مسیر حرکت جریان‌های هوای طبیعی در آن سد نگردد.
- شهر محق است که تقاضا نماید، تمام سطح آن با ساختمان، آسفالت، موزاییک و دیگر پوشش‌ها، پوشیده نشده و لاقط بخش قابل توجهی از زمینش بتواند تنفس کند.
- شهر حق دارد که بخواهد هنگام توسعه به طبیعتش، ساختار طبیعی‌اش، پستی و بلندی‌هایش، احترام گذاشته شود و این همه خراشیده نشود.
- و بسیاری دیگر از عواملی که حق شهر هستند، از جمله حق بزرگی که از شهر، بعنوان تراز صفر- صفر گرفته می‌شود، که بدنبال به آن می‌پردازیم.

۲- تراز صفر - صفر

برای احداث بنا و استقرار بسیاری از تأسیسات و تجهیزات شهری یک عدد به شهروندان داده می‌شود، بنام "کف" یا تراز صفر- صفر.

این تراز معمولاً با توجه به کف پیاده‌روی معبر تمام شده، اعلام می‌شود و معادل کف سازی و روسازی خیابان از سطح زمین طبیعی است (که در مواردی که بعلی خاکریزی و خاک‌برداری در معابر نیاز نباشد) تقریباً حدود ۵۰ تا ۷۰ سانتیمتر بلندتر از سطح خاک است و کف طبقه همکف معمولاً نمی‌تواند بلندتر از ۱۲۰ سانتی‌متر از آن باشد.

این رسم در شهرسازی از سالیان دور و از زمانی که معمولاً ساختمان‌ها یکی - دو طبقه بودند، آنها از طریق جوی‌ها به منازل هدایت می‌شدند، تیرهای چوبی چراغ برق، برق را به منازل می‌رساندند و بعد هم سیم‌های تلفن به آنها متصل می‌شدند، باقی مانده است.

در این سالها، زمین جز اندکی برای آب انبارها کنده و خراشیده نمی‌شد. سپس لوله‌کشی آب به مزیت‌های شهری اضافه شد، خیابان‌ها را کردند و لوله‌های آب را زیر آن گذاشتند، بعد لوله‌های گاز، با حفاری بیشتری مستقر شدند، حتی سیم‌های برق و تلفن به زیرزمین رفتند.

در مرحله بعد، گودکردن عمیق‌تر و حجیم‌تری، برای کشیدن شبکه فاضلاب زیر خیابان‌های شهری اتفاق افتاد و بالاخره برای آمد و شد تونل‌های اتومبیل‌رو و خطوط مترو، سطح‌های پایین‌تری و حجیم‌تری از زیرزمین را، بخود اختصاص دادند.

در ساختمان‌ها هم همین اتفاق افتاد، آنها به موتورخانه مرکزی مجهز شدند که زیرزمین را برای استقرارشان انتخاب کردند.

انباری‌ها اگر روی زمین ساخته می‌شد (با مقررات شهرداری) زیربنا محاسبه می‌گشت و به زیرزمین رفت.

بهره‌وری از اتومبیل، بالا رفت (باز هم مقررات شهرداری) فقط اگر در همکف و با ارتفاع کوتاه، برایشان مکانی در نظر گرفته می‌شد، در زیربنا محسوب نمی‌شدند، بنابراین برای ماشین‌های بیشتر، باز هم این زیرزمین‌ها بودند که به تعدادشان اضافه می‌شد. حالا فقط پارک‌ها و حیاط ساختمان‌ها بودند که خاک در آن کنده و خراشیده نمی‌شد، آنهم به شرطی که زیرزمین‌ها برای پارکینگ و غیره بیشتر از سطح اشغال بنا ساخته نمی‌شدند (مثل تجاریها که تا صد درصد افزایش می‌یافت) آنها را نمی‌بلعید.

بدین ترتیب بطور متوسط تمام زیر معابر و زیر کلیه ساختمان‌ها (یعنی حدوداً بیش از ۷۰٪ سطح شهرها) معادل حداقل سه طبقه کنده می‌شوند و عملاً در واقع زمینی که شهر بر آن بنا می‌شود، همان زمین نیست که برای توسعه بررسی، ارزیابی و انتخاب می‌شود، بلکه حدود ده تا دوازده متر پایین‌تر از آنست و حق شهر برای خراشیده شدن تا این حد ندیده گرفته می‌شود. این عمل بقدری تدریجی صورت گرفت، که کاملاً امری طبیعی تلقی می‌شود، چون اگر تعیین‌کننده محل استقرار شهرها موقع انتخاب زمین این امر را در ذهن می‌داشتند. شاید اصلاً این زمین را برای این کار انتخاب نمی‌کردند.

بلکه با مکانیک خاک به بررسی نوع و مقاومت خاک در ده تا ۱۲ متر گودتر می‌پرداختند و براساس آن، محل شهر را در مکان مناسب‌تری انتخاب می‌کردند.

یا فکر نمی‌کنم هیچ شهرسازی وقتی به زمینی که برای احداث شهر نگاه می‌کند، تصور کند اینجا قرارست گودالی حداقل به عمق ۱۰ تا ۱۲ متر و باندازه کل شهر کنده شود و سپس در آن شهر را بسازند.

۳- آیا تغییر تراز صفر- صفر ممکن است.

اگر بخش اعظم شهر زیر تراز صفر- صفر ساخته می‌شود، چرا تراز صفر- صفر را اقلأ در شهرهای جدید و در توسعه‌های شهری بزرگ مقیاس همانقدر بالا نیاوریم (یعنی چرا بجای پایین‌بردن رودخانه، پل را بالا نیاوریم) اولین سطح می‌تواند به فاضلاب اختصاص یابد، طبقه بالای آن (طبقه دوم) به خطوط تأسیساتی و برق، طبقه سوم به خطوط مترو، طبقه چهارم به پارکینگ‌های اتومبیل‌ها و روی آن معبر ساخته شود. حتی در خیابان‌های عمود با این معابر جای مترو و پارکینگ‌ها می‌توان عوض کرد و طبقه سوم را به پارکینگ و طبقه چهارم را به مترو اختصاص داد. که خطوط مترو هم بدون تقاطع با هم حرکت نمایند.

در ساختمان‌ها هم چهار طبقه اول به تأسیسات، انباری‌ها و پارکینگ اختصاص می‌یابد و از سطح همکف معابری که بدین ترتیب حاصل می‌شوند (یعنی طبقه پنجم) احداث بنا شروع می‌شود. بدین ترتیب شهرها بدون خراشیدن زمین و این همه گودبرداری و جابجایی خاک ساخته می‌شوند. مشکلاتی مثل گودبرداری ساختمان‌های جدید در جوار ساختمان‌های قدیمی‌تر از سر راه برداشته می‌شود.

بعلت بالا بودن معابر نسبت به اراضی اطراف شهر، آبهای سطحی به سادگی دفع می‌شوند، و بهمین علت سیلاب‌ها به سادگی شهر را نمی‌توانند فرا گیرند.

فاضلاب که در همسطح زمین طبیعی ساخته شده‌اند، از اراضی اطراف شهر بلندتر بوده و به سادگی از شهر به بیرون منتقل می‌شوند. آب سطحی حیاط‌ها (اگر حتی در همان سطح طبیعی باقی بمانند) چون تقریباً در تراز شبکه فاضلاب قرار دارد. (اگر مقرر نباشد که از طریق چاههای جذبی دفع شوند) به سادگی به این شبکه متصل می‌شوند.

بدین ترتیب نه‌تنها، طبیعت شهر حفظ می‌شود، از هزینه‌های احداث آن هم بشدت کاسته می‌گردد. شهر و طبیعت آن با هم تعامل می‌نمایند، بستر طبیعی شهر، احداث شهر را می‌پذیرد و شهر هم در ازای این سخاوت، کمترین خراش را به این اراضی وارد نمی‌کند.

۴- شهر بی تقاطع

حتی می‌توان از همان طریق اختلاف طبقه تونل‌ها (البته بهترست گفته شود طبقات) که برای بدون تقاطع بودن خطوط مترو پیشنهاد شد برای معابر شهری نیز استفاده نمود و معابر شریانی عمود به شبکه اصلی شهر را در یک سطح بالاتر ساخت (یعنی کف این معابر یک طبقه بلندتر باشد) و این شبکه هم مثل مترو، بدون تقاطع گردد.

از طبیعت زمین نیز می‌توان برای انتخاب این دو سطح از معابر سود برد. برای مثال اگر شهر در یک مجموعه یال‌ها و دره احداث شده باشد، سطح پایین معابر در دره‌ها و سطح بالاتر روی یال‌ها (و عمود بر آنها) مستقر گردد.