



מארוץ הספרים התכנוני

מי שאינו משתנה עם הזמן, כידוע, סופו להתנוון ולהפוך למאובן. זה נכון גם עבור מדור בכתב עת. כדי למנוע גורל מר זה, החלטנו לשנות את אופיו של הטור. סקירת הספרות, שהוקדשה בעבר לסקירת ספרים הקשורים לסוגיה מסוימת או לתחום מסוים, תעסוק מעכשיו בהתפתחויות חדשות בתחום התכנון, כפי שמתפרסמות בכתבי עת מדעיים או מקצועיים, בספרים, וכיו"ב. המטרה היא להציג בקיצור ובתמציתיות רעיונות, ניסיונות וממצאים של מחקרים, שלדעתנו עשויים לעניין את הקוראים של כתב עת זה.

הטור שלנו ידון הפעם בארבעה מאמרים העוסקים בנושאים שונים לחלוטין: תכנון מערכת רכבת קלה בעיר בעלת צפיפות נמוכה, שינויים באקלים ומשמעותם עבור התכנון, שילוב של שכונות מגורים באזורי תעשייה כחלק ממדיניות פיתוח עיר קומפקטית, ונגישותם של מרכזי הערים לאוכלוסיה המשתמשת בכיסאות גלגלים.

פיתוח רכבת קלה באזור מטרופולין בעל צפיפות נמוכה

Carey, Curtis: **Evolution of the Transit-oriented Development Model for Low-density Cities: A Case Study of Perth's New Railway Corridor.** *Planning Practice & Research*, 23/3 (2008): 285–302.

כל סטודנט לתכנון ערים לומד על התנאים המאפשרים לתחבורה ציבורית להתחרות עם מערכת הכבישים ובמכונית הפרטית וכך להתקיים מבחינה כלכלית. דרושות גם צפיפות אוכלוסיה גבוהה וגם מספר גדול של תושבים, שני תנאים חיוניים להיווצרות של יתרונות לגודל בהפעלת המערכת ולתדירות נסיעות גבוהה.

המאמר של קיירי (Carey) דן בניסיונה של Perth, אחת הערים הגדולות יותר באוסטרליה, לפתח מערכת של רכבות המקשרות את הפרברים עם המרכז. Perth התפתחה ברצועה צרה יחסית של 130 ק"מ לאורך האוקיאנוס ההודי. היא אחת הערים עם שעור הבעלות על רכב הגבוה ביותר באוסטרליה המגיע ל-723 מכוניות לאלף תושבים. אוכלוסייתה עולה על 1,300,000 תושבים הגרים בצפיפות נמוכה ביותר לאורך החוף. מאז 1990 נעשו השקעות כבדות להקטין את התלות ברכב הפרטי. הפרויקט האחרון הינו רכבת קלה באורך של 72 ק"מ המשרתת את הפרוורים הדרומיים של האזור. קו הרכבת ממוקם חלקית בפס האמצעי של הכביש המהיר וחלקית בתוואי נפרד. כתוצאה, נוצרו סוגים שונים של תחנות כפי שמוסבר להלן.

תכנית הפיתוח האחרונה של Perth, שהביאה להקמת הרכבת, מדגישה את השילוב בין מערכות התחבורה השונות, תחבורה פרטית וציבורית מחד, ובין



שימושי הקרקע השונים, מגורים ומרכזי פעילות מאידך. גובשה אפוא מערכת מרחבית המבוססת על שלושה אלמנטים: (א) פרוזדורי פעילות עם עורקי תחבורה – רכבת או כבישים – ושטח בנוי עד למרחק של 400 מ' משני הצדדים של העורק; (ב) מרכזי פעילות המוקדשים למפעלים קטנים, עסקים, ומגורים, הבנויים בצפיפות בינונית עד גבוהה במרחק הליכה מתחנות הרכבת; (ג) פרוזדורי תחבורה המיועדים לתנועה מהירה במקביל בפרוזדורי פעילות והמהווים רשת אזורית לתחבורה בין-עירונית.

התכנון של רכבת הנוסעים ב-Perth מבוסס על העיקרון של Transit TOD (Oriented Development). גישה זו מדגישה יצירת מרקם צפוף של מגורים או מקומות עבודה מסביב לתחנת הרכבת הקלה וכך מבטלת את הצורך בשימוש ברכב הפרטי כדי להגיע לתחנה. בגלל התנאים המקומיים הספציפיים נוצרו ב-Perth שלושה מודלים שונים של פיתוח: תחנות המבוססות על נוסעים המגיעים ברגל לתחנה, תחנות שאליהן הנוסעים מגיעים רובם במכוניות, ותחנות מעבר בין צורות שונות של תחבורה (רכב, אוטובוס, ורכבת קלה). בכל מקרה הקריטריון המרכזי בבחירת גישת הפיתוח הייתה להביא למקסימום את הנסיעה בתחבורה ציבורית. המאמר בוחן את הפוטנציאל והאילוצים של כל אחד משלושת המודלים.

הרכבת תוכננה תוך דגש על מהירות התנועה. התחנות ממוקמות אפוא במרחקים גדולים יחסית של 2-3 ק"מ, שמהם יוצאים קווי אוטובוסים המקשרים אותם למגורים או למרכזי הפעילות. בכל מקרה מהירות הנסיעה ל-Perth שימשה כמטרה מרכזית למיקום התחנות. בלידת ברירה טווי הרכבת עוקב אפוא כמה שכונות ואזורי מגורים.

לצורכי התכנון של המערכת תחבורתית הוקמה ועדה בין-משרדית ואזורית העוסקת בקביעת סדרי עדיפויות לפעולה לקרוב ל-100 מרכזים ומוקדי תחבורה ציבורית באזור המטרופוליטאני. העדיפויות האלה נקבעו על בסיס של שישה קריטריונים פשוטים: חשיבות אסטרטגית של מיקום, פוטנציאל למספר נוסעים, תשתית תחבורתית דרושה, פוטנציאל למקומות עבודה, קיום שירותים בשכונות, ופעילות נוספת בקרבה. יישומה של תכנית הפיתוח הצריכה בכל מקרה רכישת קרקע מסביב לתחנות, ומאמצים לשמירה על בינוי קיים.

הבעיה המרכזית שעמדה לפני המתכננים הייתה לשנות אזור מטרופולין שהתפתח מסביב לרכב הפרטי לאזור, שבו התחבורה הציבורית היא מועדפת. לצורך זה תוכננה מערכת התחבורה בצורה שיכולה להתחרות בזמני נסיעה עם הרכב הפרטי. התוצאה הייתה מערכת עם פחות תחנות המשרתות את האזור כולו במקום ריבוי תחנות המשרתות כל שכונה. בנוסף ויתרו על מודל הרגיל של TOD המבוסס באופן בלעדי על נוסעים ההולכים ברגל לתחנה. ב-Perth פיתרון זה היה מצמצם את שעורי השימוש ופוגע בכלכליות המערכת. לכן העדיפו בד"כ תחנות רכבת המבוססות על אוטובוסים המחברים לאזורי מגורים או על גישת חנה וסע עבור גישה למכוניות. המאמר מציג את ההתפתחות בתפיסה התכנונית באזור המטרופולין של Perth, אולם אין בו מידע על מידת ההצלחה של המערכת ויכולת המערכת להשיג את מטרותיה, וחבל.

תכנון ושינויים באקלים

Stephen M. Wheeler: **State and Municipal Climate Change Plans The First Generation.** *Journal of the American Planning Association*, 74/4 (2008): 481-496

שינויים באקלים, בעיקר התחממות האטמוספירה, הפכו לאחד מאתגרי התכנון הבווערים במאה העשרים ואחד. אף על פי כן, עדיין לא ברור, איך מדינות (לרבות ארה"ב) ורשויות מקומיות יכולות להתמודד עם הסוגיה באמצעות התכנון. על כל פנים יש להבחין בין שתי סוגיות: (א) התמודדות עם השלכות של שינויים צפויים באקלים, שהעיקרים הם התחממות האטמוספירה וריבוי בצורות, שיטפונות, מדבור, ובסופו של הדבר הגירה המונית; (ב) ולא פחות חשוב, גיבוש מדיניות תכנון שתמנע או תצמצם את תרומת הישג לתהליך, על בסיס הסיסמה: לחשוב באופן גלובאלי ולפעול באופן מקומי.

ובכן מה קורה בנוגע למכלול הבעיות האלה למשל בארה"ב? בעקבות התעלמותו של ממשל בוש מאפקט החממה, הכינו עד שנת 2008 רק 29 מדינות תכניות כלשהן העשויות להשפיע על התחממות כדור הארץ, בעיקר על ידי צמצום פליטת גזי החממה, לרוב על באמצעות הקטנת הצורך בשימוש ברכב פרטי. בנוסף, 170 רשויות מקומיות, בעיקר ערים, הצטרפו לארגון ערים להגנת האקלים (CCP (Cities for Climate Protection שהחברות בו התחייבו להכין תכנית העוסקת בנושא של הגנת האקלים. בינתיים התמונה רחוקה מלהיות ורודה. תכניות אלה מהוות למעשה רק הניסיונות הראשונים להתמודד עם שינויים באקלים, אך אין בהן התייחסות להשלכות של השינויים הצפויים בעתיד הלא כל כך רחוק על ריבוי בצורת, שיטפונות וכיוב.

המאמר של Wheeler מנסה להעריך את ה"דור הראשון" של תכניות ומסכם מחקר המבוסס על עיון במסמכים, ועל ראיונות טלפון שבוצעו עם פקידיים במדגם של רשויות. הוא מזהה קודם כל את המטרות והמדדים שנכללו בתכניות, את הסוגיות המתעוררות או עלולות להתעורר ביישום, וכיוב'. רוב תכניות כוללות, כאמור, בעיקר המלצות לאימוץ אמצעים לצמצום של פליטת המזהמים (כגון עידוד השימוש בתחבורה ציבורית), לביצוע של בדיקת מצאי מקורות הזיהום, וכן להכנת תכניות לסקטור הירוק. חלקן מציגות רשימה מפורטת של המלצות עם הערכה כמותית של התועלת הצפויה בקשר לפליטת מזהמים. תכניות רבות גובשו לא על ידי מוסדות התכנון לבד אלא בהתייעצות עם בעלי עניין. אולם נמצאו הבדלים גדולים ביותר ביניהן במטרות, ובפעולות המוצעות. במקרים רבים יישום התוכנית הוא וולונטארי, בד"כ רק משאבים מעטים הוקצו לביצוע, וכתוצאה היישום טרם התחיל.

המסקנות של המאמר לגבי תכנון אקלימי בעתיד כוללות חמש נקודות עיקריות המחייבות: (א) קביעת מטרות המתייחסות בפירוש לבעיות האקלים, (ב) פיתוח מסגרות לתכנון לטווח ארוך, שבהן ניתן לעקוב אחרי ההתקדמות באופן קבוע וניתן לשנות את פעילות בהתאם; (ג) בכללת האמצעים הדרושים לצמצום פליטת מזהמים ולהתאים את המערכת לשינויים אפשריים באקלים; (ד) הבטחת יישום הפעולות המומלצות על ידי הקצאת משאבים, שינויים ברגולציה, תמריצים לצמצום הפליטה וכיוב'; (ה) לפתח אסטרטגיות המעמיקות את המודעות הציבורית לצורך בשינויים יסודיים בהתנהגות, למשל על ויתור על השימוש ברכב פרטי.

שילוב מגורים באזורי תעשייה כחלק ממדיניות עיור קומפקטי בהולנד

Willem K. Korthals Altes and Milly Tambach: **Municipal strategies for introducing housing on industrial estates as part of compact-city policies in the Netherlands.** *Cities*, 25/4 (2008): 185-256

עידוד פיתוח עירוני המשלב שימושי קרקע שונים הוא אחד העקרונות של ה"עירוניות החדשה" האמורים להגדיל את האיכות העירונית (ראה חוברת קודמת של תכנון (בדרך כלל הכוונה היא לשילוב בין מגורים מחד לבין שימושים - כגון שירותים, עסקים, משרדים וכיוב' - שאינם גורמים למטרדים סביבתיים חמורים. עד לאחרונה אין כמעט דוגמאות שבהן שולבו מגורים ותעשייה יחד באותו פרויקט. הרי התעשייה נחשבת עד היום אחרי המכונת כמקור עיקרי לזיהום אוויר ולמטרדים סביבתיים. אולם לאחרונה השלטונות ההולנדים התחילו, כחלק ממדיניות הציפוף, לשלב מגורים בתוך אזורי תעשייה שבהם המפעלים אינם כביכול אינם גורמים לזיהום סביבתי.

המניע למדיניות מפתיעה זאת הוא קיום של אזורי תעשייה נרחבים בהולנד, שנבנו אחרי מלחמת עולם השנייה ושמזמן התיישנו. שטחים אלה מהווים פוטנציאל בלתי מנוצל שקשה לפתח מחדש לצורכי התעשייה. רשויות מקומות מחפשות אפוא אסטרטגיות וכלים שיעזרו להם לפתח אתרים אלה מחדש על ידי שילוב של מגורים ותעשייה.

המאמר מנתח ובוחן מחקרי אירוע שעסקו בשני אתרים (Binckhorst ו-Plaspolder) בתוך ועל יד The Hague, וכן באתר באמסטרדם (Buiksloterdam). הבדיקה מתמקדת ב-3 נושאים: האטרקטיביות של האתר כמיקום למגורים, המטרדים הסביבתיים הנובעים משילוב דיור ותעשייה, והאסטרטגיה העירונית שנבחרה לפיתוח מחדש של האזור התעשייה.

הממצאים מעניינים אם כי לא מהפכניים. קודם כל, כצפוי, תנאים אטרקטיביים מסורתיים, כגון מיקום על יד נהר או תעלה, יוצרים פוטנציאל משמעותי עובר פיתוח מגורים גם באזורי תעשייה כאלה. אולם, אף על פי שיתכן, שיש מרחב משמעותי לדיור, חלק ניכר מהשטחים אינו מתאים בגלל בעיות סביבתיות, כגון קרקע מזוהמת, וכד'. כדי להתגבר על חלק מהבעיות הסתמכו על שיתוף פעולה עם התושבים (במקום אכיפה מלמעלה) כדי להתאים את הפירוש המקומי של תקנים סביבתיים למען אזורים עם שימושים מעורבים. בכל מקרה הרשויות הפכו כתוצאה מהמיזמים האלה לממש מעורבות בשוק הנדל"ן, כי רק זה אפשר ליהנות בעצמן מחלק מהרווחים שנבעו מהפיתוח המשולב.

נגישות למרכז העירוני עבור כיסאות גלגלים

Rosemary D F Bromley, David L Matthews and Colin J Thomas: **City centre accessibility for wheelchair users: The consumer perspective and the planning implications,** *Cities* 24/3 (2007): 229-241

בתיקון לחוק התכנון והבניה (ישראל, 1972) נקבע, שלנכים יש הזכות החוקית לנגישות למקומות ציבוריים. על פי החוק כל מבנה ציבורי שנבנה בישראל חייב לכלול אמצעים שיאפשרו גישה גם לנכים, כגון על ידי מעברים בבניין



המותאמים לכיסאות גלגלים; מעבר בין הקומות על ידי רמפות או מעליות, שירותים המאפשרים כניסה עם כיסא גלגלים, וכיוב'. המשמעות המעשית מבחינת ניידותם של הנכים טרם נבדקה כראוי. חשוב היה אפוא לדעת, האם אכיפת הדרישות עונה על הצרכים של הנכים ומאפשרת להם ניידות מלאה. מכאן העניין במחקרים שנעשו בחוץ לארץ הבוחנים את סוגית הנגישות מנקודת הראות של הנכים עצמם.

המאמר של Thomas ו-Bromley, Matthews בודק את חווית המשתמש בכיסא גלגלים במרכז העיר. הוא מסכם מחקר, שבוצע עשר שנים אחרי החקיקה הבריטית העוסקת בהפליה נגד נכים (1995) ומבוסס על 150 ראיונות לעומק עם נכים המשתמשים בכיסא גלגלים. באמצעותם המחברים ניסו להבין ולהעריך את המציאות במרכזי הערים ולגבש המלצות כדי להפוך אותם המרכזים ליותר נגישים למשתמשים בכיסא גלגלים ולשפר כך את איכות החיים שלהם.

על אף הוראות החוק היבטים לא מעטים ממשיכים להרים לפני הנכים קשיים המגבילים את ניידותם במרכז העיר, בבינוי, בתחבורה הציבורית, בקניונים, וברחובות של חנויות. לדעת המחברים מצב זה נוצר בגלל אכיפתו החלקית של החוק, שגרמה אצל שחקנים רבים לדחיית ההשקעות בשיפורים. יותר מ-60% של המרואיינים, למשל, מרגישים שתכנון או עיצוב כיכרות מקשים עליהם לנוע בחופשיות סבירה. מצד שני, הרוב המכריע של המרואיינים (80%) אומרים שהם מסתדרים בהצלחה במרכזי קניות שתוכננו במיוחד, אך מתקשים ברחובות של חנויות ההומים תחבורה, וכן בשווקים מסורתיים נתפסים.

המחקר בוצע ב-Swansea, עיר בת כחצי מיליון תושבים המשמשת כמרכז מסחרי לאזור עם רדיוס של כ-25 ק"מ. מרבית המרואיינים הגיעו למרכז במכונית או מונית, כיוון שאין אוטובוסים מותאמים לצרכים נכים, כגון אוטובוסים עם רצפה נמוכה, דבר שחסר כמעט לחלוטין בישראל.

הראיונות עם הנסקרים מצביעים על מספר קשיים המקשים על הניידות של המשתמשים בכסא גלגלים: שלושה מכשולים נתפסו כחשובים ביותר על ידי יותר מ-60% מהמשיבים: תנועה צפופה של הולכי רגל, הכניסה לחנויות והעדר ספת מדרכה מונמכת במעברים להולכי רגל. הקבוצה הבאה של מכשולים רציניים שייכת לתחום הציבורי וכוללת: שפת מדרכה גבוהה, מדרגות וריצוף לא חלק, כגון על ידי אבני ריצוף. בעיות נוספות שצוינו על ידי מספר קטן יותר, אבל עדיין משמעותי של נכים, קשורות לתנועת מכוניות ולמדרכות צרות מחוץ למרכז השמור להולכי רגל.

המחקר מצביע על כך שבבריטניה, למרות קיום התחיקה במשך יותר מעשר שנים, יש עדיין מיעוט לא מבוטל של בני אדם הזקוקים לכסא גלגלים וחשוף לקשיי נגישות ניכרים גם בתחבורה ציבורית וגם בחניית רכב פרטי בתוך מרכז העיר. יתר על כן, התנועה מסביב למרכז העיר קשה להם בגלל מכשולים פיסיים, שהם במיוחד בעייתיים בשולי המרכז.

על פי הממצאים האמפיריים המחברים מציעים ששה נושאים שעל המתכננים לקחת בחשבון אם ברצונם להפוך את מרכז העיר לנגיש באמת עבור נכים כחלק מהמאמץ העולמי לאפשר לנכים להשתתף באופן מלא בחיי החברה.

פיתוח מערכת תחבורה המתאימה גם לצורכי הנכים; עידוד עיצוב



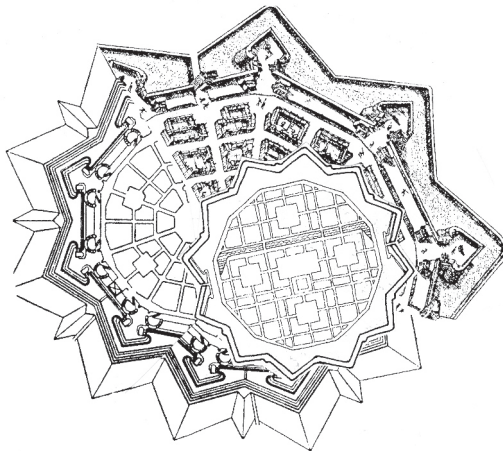


ספרים חדשים

אוניברסאלי של בניינים המותאמים לכל קבוצות האוכלוסייה ללא צורך להתאמות מיוחדות, כגון רמפות, מעליות נכים וכד'; ייצוג משמעותי יותר של נכים בפיתוח מדיניות ותכנון; הגברת המודעות הציבורית לבעיות הספציפיות של הנכים; הכרת הצורך לפשרות בסוגיות מסוימות על ידי שתי קבוצות השחקנים: צרכנים מאתגרי נידות וספקי שירותים במגזר הציבורי והפרטי; הגברת המודעות ליזמות מוצלחות בארצות אחרות.

המאמר אינו מתיימר להציע פיתרון עיצוב לבעיות הנגישות עבור נכים המשתמשים בכיסא גלגלים, אלא הוא עוסק בשאלות של מדיניות, פיקוח וניהול. אבל הוא מציע הרבה תובנות וראיונות חשובים לא רק לאדריכלים ומתכננים אלא גם כל מי שקשור לפיתרון בעיות הנכים, מהנדסי ערים, פוליטיקאים וכיוב'. לא פחות חשוב המאמר מצליח, על ידי זה שהוא מתמקד, בחלקו האמפירי, בחוויית הנכה להגביר את המודעות לבעיות אלה. בקיצור הוא מומלץ בחום.

אליה ורצברגר





כנסים הקשורים לתכנון ערים

- March 30- April 2
2009 **2009 PIA National Congress, Darwin Australia**
Website <http://www.planning.org.au/>
Address Unit 8, Level 2, Engineering House, 11 National Circuit, BARTON
ACT, Australia 2600
Email piaresearch@planning.org.au
- April, 1-3
2009 **Annual Planning Research Conference, Newcastle, UK**
Subject Unequal Places: Planning and Territorial Cohesion
Website <http://www.apl.ncl.ac.uk/aboutus/unequalplaces.html>
Address School of Architecture, Planning and Landscape at Newcastle
University.
Email conference.apl@ncl.ac.uk
- April, 2-4
2009 **48th Southern Regional Science Association Meeting, San Antonio, Texas**
Website <http://www.srsa.org/conferencesub.htm>
Address t.b.a
Email jec@uncc.edu
- April 6-8,
2009 **Regional Studies Association, Annual Conference, Leuven, Belgium**
Website <http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events>
Address Regional Studies Association, PO Box 2058, Seaford ,East Sussex
BN25 4QU United Kingdom
Email events@rsa-ls.ac.uk
- April 25-29
2009 **Am. Planning Assoc., National Planning Conference., Minneapolis**
Website <http://www.planning.org/nationalconference>
Address American Planning Association, 122 S. Michigan Ave., Suite 1600,
Chicago, IL 60603, USA
Email Conference@planning.org
- May 7-8
2009 **Leibniz Institute of Ecological and Regional Development, Berlin**
Subject Empty Country and Lively Cities? Spatial Differentiation
in the Face of Demographic Change
Website http://www.leeresland-buntestadt.de/call_en.html
Address t.b.a.
Email g.hutter@ioer.de





לוח ארועים

- May, 24-27 2009 **Int. Federation for Housing, Int. Conference, Mikulov, Czech Republic**
Website <http://www.ifhp.org/content/view/94/34/>
Address Xander Storms, IFHP, Wassenaarseweg 43, 2596 CG Den Haag, Netherlands
Email congress@ifhp.org
- June, 11-13 2009 **The 12th Uddevalla Symposium, Bari, Italy**
Subject The Geography of Innovation and Entrepreneurship
Website http://www.symposium.hv.se/extra/pod/?action=pod_show&id=1&module_instance=1
Address Irène Bernhard, UNIVERSITY WEST , SE-461 86 Trollhättan, Sweden
Email irene.bernhard@hv.se
- June 18-19 2009 **RTPI, The Planning Convention 2009, London**
Website <http://www.theplanningconvention.co.uk/>
Address The Royal Town Planning Institute, 41 Botolph Lane, London EC3R 8DL, UK
Email See form on website
- June 28- July 1 2009 **European Network for Housing Research (ENHR), Prague**
Subject Changing Housing Markets, Integration and Segmentation
Website www.enhr2009.com/info.php?l=cz&cid=25073
Address Sociologický ústav AV ČR, v.v.i., Jilská 1, 110 00 Praha 1
Email enhr@soc.cas.cz
- July, 6-8 2009 **XLVIe Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), Clermont-Ferrand, France**
Subject Entre projets locaux de développement et globalisation de l'économie
Website <http://www.ersa.org/spip.php?article81>
Address CORE – UCL, 34 Voie du Roman Pays, 1348 Louvain-la-Neuve Belgium
Email t.b.a.





- July, 6-11
2009 **1st Cape Verde Conference of Regional Development, Santiago Island, Cape Verde**
- Subject Networks and Regional Development
Website <http://www.apdr.pt/congresso/2009/home.html>
Address Rita Azevedo, APDR, Universidade dos Azores, 9701-981 Angra do Heroismo, Portugal
Email apdr@mail.telepac.pt
- July, 15-18
2009 **23rd Congress of the Association of European Schools of Planning, Liverpool**
- Subject AESOP 2009 - Why can't the future be more like the past?
Website <http://www.liv.ac.uk/aesop2009/>
Address Sandra Robinson (Congress Administration), University of Liverpool, Department of Civic Design, The Gordon Stephenson Building, 74 Bedford Street South, Liverpool, L69 7ZQ
Email aesopphd2009@manchester.ac.uk
- Aug, 25-29
2009 **49th ERSAs Congress – Lodz Poland**
- Subject Territorial Cohesion of Europe and Integrative Planning
Website <http://www.ersa.org/spip.php?rubrique2>
Address ERSAs A.I.S.B.L., CORE-UCL, voie du Roman Pays 34, 1348 LOUVAIN-LA-NEUVE, BELGIUM
Email info@ersa.org
- Sept. 1-4
2009 **Int. Soc. Ass.. Research Comm. 43, Int. Housing Conf. Glasgow**
- Subject Housing Assets, Housing People
Website <http://www.gla.ac.uk/events/housing>
Address Tilly Wright, Department of Urban Studies, University of Glasgow, 25 Bute Gardens, Glasgow G12 8RS
Email T.Wright@lbs.gla.ac.uk

