

مدیریت شهری

فصلنامه پژوهشی تحلیل، آموزش،
مدیریت و برنامه‌ریزی شهری
سال سوم، بهار ۱۳۸۱، شماره ۳، ۳۰۰۰ ریال

- کیفیت محیط شهری، مطالبه معوقه شهروندان
- طراحی شهری و تاکیدیهای محتوایی در نظام هدایت
- زمان، سرعت و ضریب همگ زندگی شهری
- مفهوم طراحی شهری و ابتکاره های قطعیت بسند
- روش چیدمان فضا در فرایند طراحی شهری

موضوع ویژه: طراحی شهری

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
سر دبیر: علی نوذری
مشاور علمی این شماره: جهانشاه پاکزاد

دوران علمی این شماره: کامران ذکاوت، جهانشاه پاکزاد، پرویز پیران
احمد سعیدنیا، محمد حسن شهیدی، مظفر صراف، فرشاد نوریان

هیأت تحریریه:

- ۱- دکتر ارجمندنیا، اصغر؛ دکتر در شهرسازی
- ۲- دکتر پاکزاد، جهانشاه؛ دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی
- ۳- دکتر پیران، پرویز؛ استادیار گروه جامعه‌شناسی دانشگاه علامه طباطبائی
- ۴- مهندس سعیدنیا، احمد؛ استادیار گروه شهرسازی دانشگاه تهران
- ۵- دکتر سعیدی رضوانی، نوید؛ هیأت علمی گروه معماری دانشگاه آزاد اسلامی - واحد قزوین
- ۶- مهندس شهیدی، محمد حسن؛ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای
- ۷- دکتر صراف، مظفر؛ استادیار گروه جغرافیای دانشگاه شهید بهشتی
- ۸- دکتر عابدین درکوش، سعید؛ دانشیار گروه اقتصاد دانشگاه شهید بهشتی
- ۹- مهندس کاظمیان، غلامرضا؛ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای
- ۱۰- دکتر میرسپاسی، ناصر؛ استاد گروه مدیریت دانشگاه آزاد اسلامی - واحد علوم و تحقیقات
- ۱۱- دکتر نوریان، فرشاد؛ استادیار گروه شهرسازی دانشگاه تهران



فصلنامه پژوهشی تحلیلی، آموزشی
مدیریت و برنامه‌ریزی شهری
سال سوم، بهار ۱۳۸۱، ۱۳۴ صفحه، ۳۰۰۰ ریال

مدیریت شهری

مدیریت شهری

- ۳ یادداشت سردیور
بخش ویژه طراحی شهری
- ۶ کیفیت محیط شهری؛ مطالبه معوقه شهروندان
جهان‌نشاہ پاکزاد
- ۱۶ مفهوم طراحی شهری و انگاردهای قطعیت‌گرا
مصطفی بهزادفر
- ۲۸ طراحی شهری و تأکیدهای محتوایی در نظام هدایت
کامران ذکاوت
- ۴۴ طراحی شهری و جایگاه آن در سلسله مراتب طرح‌های
توسعه شهری
فرهاد سلطانی
- ۵۲ زمان، سرعت و سرنوشت‌نگی شهری
راضیه رضازاده
- ۶۲ روش چیدمان فضادر فرایند طراحی شهری
مصطفی عباس زادگان
- ۷۶ حس و ادراک شهرسازانه سینماگر، قسمت اول: انسان،
محیط شهری و سینما
«هدی آفاق»
- ۸۸ ایجاد فضاهای قابل دفاع شهری
حبیب‌الله طاهرخانی
- گزیده پژوهش**
- ۹۶ تدوین دستورالعمل فنی در طراحی و اجرای جزئیات
تجرب‌مطابرمحوطه‌های شهری تهران
مشاور آهون
- ۱۲۲ بررسی کتاب
ایجاد شهرهای دوستانه برای مردم
زندگی در فضای میان ساختمان‌ها
سرعت ۳۰
بوسنله طراحی
برنامه‌ریزی محیطی (برای توسعه سایت)
- چکیده انگلیسی**
عباس جلالی

«مدیر پژوهش غلامرضا کاتلمیان
معاون سردبیر: نوید سعیدی و خروانی
ویراستار: حمید خادمی
طراح و مندر هنری: جمشید یاری شیرمرد
هماهنگی امور فنی: سعید مردانه
خروجی فنی: فریده دارستانی فراغانی
نمونه خوانی: لیلیا شاه‌بختی
همکاران این شماره: عباس جلالی، علی صفوی
ناشر: انتشارات سازمان شهرداریهای کشور»

یادداشت سردبیر

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

طراحی شهری و توجه به کیفیتهای فضایی و زیستی در شهرسازی از مسائل جدی شهرهای ایران به شمار می‌آید. شهرهای ما به واسطه سرعت شهرنشینی و مهاجرت، فرصت پیرایش فضایی را از دست داده‌اند این شهرها بدون داشتن ضوابط و معیارهای مناسب شهرسازی به شهرهای بدون جاذبه و کیفیت تبدیل شده‌اند.

در شهرهای ما خیابان‌ها نه برای زندگی بلکه برای حرکت و تسلط مطلق سواره طراحی و اجرا شده‌اند؛ و عابران پیاده و سواره نیز بدون هیچ‌گونه تأمل و مکنی به سرعت از آنها عبور می‌کنند تا به مقصد برسند - در واقع از حضور در خیابان‌ها و میدان‌ها اکراه می‌ورزند.

در شهرهای ایران فضاهای عمومی با اساساً وجود ندارند، و یا شرایط مناسب برای گفت‌وگو و تعامل بین شهروندان در آنها به چشم نمی‌خورد. شهرها صرفاً دربرگیرنده سکونتگاه‌ها و تأسیسات و تجهیزات شهری‌اند و فضاهای شهری به جای مانده از گذشته به کلی تغییر کرده‌اند و هیچ نشانی از هویت و نقش اجتماعی ندارند. تحولات اجتماعی و سیاسی پس از دوم خرداد ۱۳۷۶ و شعار استراتژیک «پیش به سوی جامعه مدنی» در نظام شهرنشینی و شهرسازی، مابه‌ازای عینی خود را نیافته است و شهرداریها همچنان حداکثر بر نظام کاربری زمین و طرح‌های جامع و هادی پای می‌فشارند.

در این میان مهمترین توسعه‌های شهری ما در دوران پس از انقلاب مربوط می‌شود به احداث شهرهای جدید و شهرکهای مختلف حومه‌ای. تجربه این گونه پروژه‌ها بیانگر این مطلب است که در غیاب دانش طراحی شهری چنین توسعه‌هایی نمی‌توانند کیفیت زیستی لازم را برای ساکنان خود تأمین کنند.

تجربه کشورهای توسعه یافته نیز به ما نشان داده که اگر بخواهیم به همین سوال و طبق روش سنتی پیش برویم و نتوانیم در نظام مدیریت شهری، توازن بین نظام برنامه‌ریزی و طراحی شهری ایجاد کنیم، در آینده‌ای نه چندان دور متحمل هزینه‌های هنگفتی خواهیم شد که شهرهای ما نخواهند توانست از عهده تأمین آن برآید.

در کمال این مسئله که مهمترین نقش طراحی شهری، در نظام مدیریت شهری، ایفای یک نقش هماهنگ کننده بین برنامه‌ریزی کاربری زمین، برنامه‌ریزی حمل و نقل، برنامه‌ریزی زیرساخت‌ها، برنامه‌ریزی اقتصادی، برنامه‌ریزی اجتماعی و برنامه‌ریزی زیست محیطی می‌باشد، می‌تواند چاره‌ساز بسیاری از مشکلات امروز شهرهای ما باشد. بی‌توجهی به این نکته است که باعث شده شهرها به صورت ناپایدار، بی‌هویت و بی‌ارتباط با زمینه‌های اجتماعی، فرهنگی و سیاسی شهروندان - و بدون تعامل و مشارکت آنان - ایجاد می‌شوند و توسعه می‌یابند، و ظرفیت‌های فضایی و مکانی کشور را دچار محدودیت و تنگناهای جدی می‌کنند.

بنابراین همراهی طراحی شهری با نظام

برنامه‌ریزی شهری از سطوح استراتژیک تا سطوح محلی و نهایتاً تدوین نظام هدایت و کنترل توسعه کالبدی شهرها از جمله وظایف این دانش میان‌رشته‌ای است که در اکثر کشورهای توسعه یافته مدنظر سیستم مدیریت شهری بوده است. لذا در این میان توجه و تأکید مدیریت عالی نظام شهرسازی کشور بر طراحی شهری و ارتقاء کیفیت‌های محیطی شهرها از الزامات جدی به شمار می‌آید و ضرورت دارد که در بازنگری شرح خدمات طرح‌های توسعه شهری به این نکته براهمیت توجه شود.

همچنین بی‌گیری جدی سازمان‌های غیردولتی شهرسازی، چون جامعه مهندسان مشاور و جامعه مهندسان شهرساز و نظایر اینها، به الزامات طراحی شهری در تهیه طرح‌های مختلف شهرسازی می‌تواند بسیار کارساز باشد.

در نهایت تیسر آموزش مدیران شهری اعم از شهرداری‌ها، شوراهای و واحدهای مرتبط در استانداری‌ها و وزارتخانه‌های مربوطه و الزام قانونی و اراده مدیریت شهری به رعایت ضوابط و معیارهای طراحی شهری از جمله ضروریاتی است که می‌تواند در جلوگیری از به هم ریختگی و بی‌هویی شهرها مؤثر باشد.

در این شماره از فصلنامه استادان محترم دانشگاه‌ها و مهندسان مشاور و کارشناسان ارشد شهرسازی از منظرهای مختلف به این موضوع نگرسته‌اند، که این خود می‌تواند برخی از زوایای پنهان موضوع را برای نظام مدیریت شهری کشور روشن سازد.

چکیده

مدتی است که دوران سیطره کیفیت به سرآمده است. باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهروندان ماست و وظیفه طراحان شهری، برنامه‌ریزان و معماران آینده. هنوز دانش طراحی شهری با فعالیت طراحی شهری درهم می‌شوند. از آن بدتر، وظیفه طراحی شهری را محدود به جداره سازی و در بهترین حالت طراحی فضاهای شهر می‌دانند. برخی نیز آن را مترادف زیباسازی قرار می‌دهند و برخی پرداختن به «جزئیات شهری» را طراحی شهری می‌دانند.

محور اصلی مبحث طراحی شهری کیفیت است. برای گریز از ایستاتگاری دانش طراحی شهری باید سیر تحول، تطور مفهوم کیفیت فضایی و تأثیر زمان را بر آن در نظر گرفت. کارشناسان و مدیران طراحی شهری امروزه به بیماری «سیطره کیفیت» دچار شده‌اند، دلمشغولی اصلی آنان حل مسایل کمی است و به پیامدهای کیفی تصمیمات خود توجهی ندارند. هنوز رابطه کیفیت و کیفیت به خوبی درک نشده است. این تفکر که هر چیز فقط از مقدار (چندی) درست شده، و اینکه همین چندی (مقدار) از هر چیزی، قابل درک، دریافت و برنامه‌ریزی است، اولوی برای کیفیت بخشیده که به فجایع عملی کنونی انجامیده است.

بیشتر کارشناسان و مدیران با کمیته‌ها کلنجار می‌روند. اما مردم به کیفیتها توجه دارند. افراد برای خلوت به محله مسکونی و خانه خود پناه می‌برند و در برابر برای انبساط و تجمع و تعامل اجتماعی به خیابان می‌ریزند. هنوز باور داریم که کارها را راسا انجام می‌دهند، و هنوز ادعا می‌کنیم که فلان شهر یا فضاهايش را فلان شاه یا مرد قدرتمند ساخته است. باور نداریم که ساختن امری گروهی است و نیازمند تخصصهای متفاوت؛ و آنچه به تحقق پذیری و موفقیت طرح می‌انجامد، داشتن هدفی مشترک و هماهنگی است.

طراحی شهری نه به دنبال ایجاد فضاهای پرخرج و فاخر است و نه هدفش ایجاد فضاهای زیبا به معنای خوشگل و چشم‌نواز. زیبایی دلمشغولی اصلی طراح شهری نیست و کیفیاتی مانند، هویت، وحدت، نقش‌انگیزی و حس مکان برای او مهم‌تر است. دهه شصت و هفتاد میلادی دوران تغییر الگوها و الگوواره‌ها و خوانش تازه‌ای از زمان و مکان بود. حاکمیت مطلق «عقل» به زیر سؤال رفت و دوباره عاطفه به عنوان همزاد عقل با آن همتراز گردید. مشخص

کیفیت محیط شهری، مطالبه معوقه شهروندان

جهاننشاه پاکزاد

دانشیار دانشگاه شهید بهشتی



شد که نه تقدیمی برای کیفیت یا کمیت وجود دارد و نه فرم تابع عملکرد است و نه عملکرد تابع فرم. بدین ترتیب مؤلفه سومی به نام معنی طرح شد که اهمیت آن به هیچ وجه کمتر از فرم و عملکرد نیست.

امروزه طراحی شهری به دانشی تبدیل شده است که با آغوش باز هر گونه دانش و تجربه‌ای را که مربوط به جامعه انسانی و محیط زندگی اوست پذیرا می‌شود و آن را در جهت غنی کردن خود و بستر زندگی شهروندان به کار می‌گیرد. در عمل نیز معماری بولدوژی تقبیح گردید، و ارزش قدمت، ریشه، خاطرات، تصویر ذهنی، مقیاس انسانی، دوباره بازشناسی و باز آفرینی شد. شعار «شهر برای شهروندان و نه برای خودروی شخصی» مورد توجه قرار گرفت.

سالهاست که نیاز به ارتقای کیفیت احساس شده است. مدیران اسبق شهرداری تهران با تمهیداتی از زدن رنگ و لعاب، نصب پرچم و جداره‌سازی شروع کردند و تا آستانه طراحی شهری ادامه دادند؛ اما اکنون این روند، با تغییر مدیریت متوقف شده است.

سی و دو سال پیش که نگارنده آموزش طراحی شهری را در کشور آلمان آغاز کرد، به رسم معمول جلسه معارفه‌ای برای دانشجویان و استادان دانشکده برگزار گردید. سخنران اول رئیس دوره‌ای آن سال دانشکده بود که برحسب اتفاق طراح شهری و رئیس گروه «شهرسازی» نیز بود. اولین جملاتی که پس از خیر مقدمی بسیار کوتاه و مختصر بیان کرد، عبارتی بود فراموش نشدنی:

«مدتی است که دوران سیطره کمیت به سرآمده است. باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهروندان ماست و وظیفه شما طراحان شهری، برنامه‌ریزان و معماران آینده» (۱)

وی سپس به انتقاد از خود و همکاران خود پرداخت، با این توصیف که سال‌ها به امید حل معضلات شهری زحمات زیادی کتبیده ولی به خاطر توجه و تأکید بر مسائل کمی توانسته بودند رضایت شهروندان و مدیریت شهری را جلب کنند. این عدم رضایت باعث شده بود که «شهرسازان» به تأگیری به صورت جدی در افکار و رویکردهای خود تجدیدنظر کنند.

برای من به عنوان فردی شرقی، تعجب‌آور بود که شخصیتی که در میان اهل حرفه به «پاپ معماران» مشهور بود و ریاست یک دانشکده معتبر اروپایی را به عهده داشت، به آن راحتی از تشکرات و اعمال گذشته خود انتقاد می‌کند. بعدها دریافتم که این برخورد جنبه‌ای آموزشی داشت و او می‌خواست در همان ابتدا شوک لازم را به دانشجویان معماری و شهرسازی وارد سازد.

جمله دیگر، یاسخی بود که وی به پرسش یکی از دانشجویان تازه وارد داد. دانشجوی آلمانی سؤال کرد که ما برای آموزش «شهرسازی» به اینجا آمده‌ایم، ولی شما ما را طراحان شهری و برنامه‌ریزان آینده خطاب می‌کنید و نه «شهرسازان» آینده؛ دلیل چیست؟ وی پاسخ داد: تا این اواخر هر چه تحت لوای شهرسازی انجام گرفته، یا برنامه‌ریزی شهری بوده است یا معماری کلان. همکاران ما فکر می‌کردند که آنها شهرها را می‌سازند ولی معلوم شد که نه به عنوان حرفه و نه به عنوان گروه، چنین نیست - چه رسد به فردا شهر را در واقع شهروندان آن می‌سازند. از نماینده مجلس گرفته تا بورس باز زمین، و از مدیر شهری گرفته تا ساکنان و مالکان اراضی خانه‌ها. پس چگونه می‌توان انحصاراً نام «شهرساز» را به خود اختصاص داد؟ دانش‌مویختگان این حرفه فقط می‌توانند برنامه‌ریزی یا طراح شهری خوبی شوند. طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری دو دانش اند و لازم و ملزوم یکدیگر! باید راه را بر اساس علاقه و استعداد برگزید!

برخی از دانشجویان گرایش معماری را برگزیدند و برخی دیگر برنامه‌ریزی شهری را، و بعضی نیز طراحی

شهری را انتخاب کردند، البته هر سه گرایش دروس مشترکی نیز با یکدیگر داشتند، زیرا اعتقاد بر آن بود که هم برنامه‌ریزی با تصمیمات خودش به نوعی طراحی می‌کند و هم طراحی شهری و معماری نیز با طرح‌هایشان به نوعی برنامه‌ریزی می‌کنند. علاوه بر آن، حرفه‌ها باید با یکدیگر آشنا شوند و نحوه همکاری و هماهنگی با یکدیگر را بیاموزند.

اکنون پس از سه دهه، فصلنامه مدیریت شهری وظیفه معرفی دانش طراحی شهری را، که امروزه مانند روحی سرگردان اتاق‌های مدیران شهری، کارشناسان و مشاوران را در می‌نوردد، به نگارنده واگذار کرده است. از ظواهر امر پیداست که در چند سال اخیر هر کس از طرز خود یار این دانش شده است و چه بسا بدین خاطر است که «معرفی» آن ضرورت می‌یابد. نیز:

- هنوز دانش طراحی شهری، با فعالیت طراحی شهری خلط می‌شود.
- وظیفه طراحی شهری، محدود به جداره‌سازی و در بهترین حالت طراحی فضاهای شهری قلمداد می‌گردد.
- برخی آن را مترادف زیباسازی می‌دانند.
- برخی آن را پرداختن به «جزئیات شهری» برمی‌شمارند.

در هر صورت شاید نزد بسیاری از افراد، طراحی شهری کاری است تجملی و گرانیقیمت، و موضوعی است تقنی که می‌بایست پس از حل معضلات کمی به آن پرداخت. معرفی دانش طراحی شهری در چند صفحه محدود، کاری است بسیار دشوار و حتی غیر ممکن؛ ولی شاید بتوان با طرح چند نکته عمده راجع به آن، فتح بابی در جهت شناخت این دانش انجام داد.

طراحی شهری دانشی است که ارتقای کیفی محیط شهری را براساس ادراک و رفتار شهروندان مدنظر دارد

کیفیت را دچگونگی یک چیز که تأثیر عاطفی و عقلانی خاص بر مخاطب می‌گذارد، تعریف کرده‌اند. در مقابل، کمیت را «اندازه» مقیاس، میزان تراکم و جسبت یک چیز دانسته‌اند.

کیفیت محیطی و طراحی شهری

طراحی شهری دانشی است که ارتقای کیفی محیط شهری را براساس ادراک و رفتار شهروندان مدنظر دارد. نگارنده نیز با تکیه بر این جمله خود را ملزم می‌داند تا با توجه به مفاهیم مطرح شده در آن، منظور از هر کدام را توضیح دهد. البته نگارنده واقف است که هرکدام (در اینجا تعریف مذکور) چیزی فراتر از جمع اجزا را تشکیل می‌دهد. نیز از طرفی، موضوعی که یک پدیده را تهدید می‌کند، ایستا نگاشتن آن است. لذا در این میان نمی‌توان سیر تحول و تطور مفهوم کیفیت فضایی و دانش طراحی شهری را در نظر گرفت و تأثیر زمان را بر آن انکار کرد. محور اصلی مبحث طراحی شهری «کیفیت» است. اما کیفیت چیست که امروزه ارتقای آن، به خواست عمومی تبدیل شده است؟ کیفیت فضایی چیست که یکی از مهم‌ترین دلمشغولی‌های طراحی شهری اعلان می‌گردد؟ مگر تصمیماتی که تا به حال درباره شهر و فضاهایش گرفته می‌شده تبعاتی کیفی نداشته است؟ اگر داشته است (که به اعتقاد نگارنده چنین است) پس چرا همگان - از شهروند گرفته تا کارشناس و مدیر شهری - احساس نارضایتی می‌کنند؟ مشکل کجاست؟

چه بسا کارشناسان و مدیران مبتلا به بیماری «سپهره کمیت» شده‌اند. دغدغه اصلی حل مسائل کمی است، و به تبعات کیفی تصمیمات کمتر توجه می‌شود. همگی مخالف بی‌هویتی، عدم وحدت، ناسمیت و اغتشاش‌اند، و ظرفیت‌ها را بیداری، خوانایی، تنوع، تغییرپذیری و دهها کیفیت دیگر؛ ولی دقیقاً نمی‌دانند که چگونه می‌توان به این اهداف کیفی رسید. چون این مفاهیم قابل لمس و محاسبه نیستند، از شرح خدمات طرح‌ها تعبد می‌شوند و آن گاه به بحث‌های «منطقی»، «عقلی» و قابل محاسبه پرداخته می‌شود. گزارش طرح‌ها بر از عدد و رقم و گاه فرمول‌های پیچیده ریاضی و آماری است ولی به کیفیت حاصل از این اعداد، اندازه‌ها، مساحت‌ها و تراکم‌ها توجه کمتری می‌شود. اگر کسی این مباحث را متذکر شد، آن را بحثی تجملی و یا روشنفکری می‌خوانند که در عمل دست‌نیافتنی است. به کمتر کسی نیز (به عنوان مثال طراح شهری) اجازه داده می‌شود که در این فرآیند شرکت کند. در بهترین حالت، پس از اتخاذ تصمیم‌های کمی و مشخص شدن سرنوشت‌ها، تراکم‌ها، سازه‌ها و نظایر اینها، طراحی شهری برای آرایش و زیباسازی تصمیم‌ها استخدام می‌شود. آن گاه با خوشحالی اعلام می‌گردد که «طراحی شهری حلقه واسطه بین برنامه‌ریزی و معماری است»، و یا ادعا می‌شود که «وظیفه طراحی شهری

کالبدی کردن تصمیمات برنامه ریزی است.» ولی در عین حال همه واقفاند که طراحی شهری نه این است و نه آن. از طرفی دیگر در انتقاد از طرح‌های جامع رایج اعلام می‌شود که منحصرأ به مسائل کالبدی پرداخته شده و متغیرهای اجتماعی و اقتصادی و سیاسی و مانند اینها ممتظر قرار نگرفته است. همه به خوبی می‌دانند که طرح‌های جامع رایج ما کالبدی هم نیستند؛ مضافاً در صورت قبول کالبدی بودنشان، نه طراحی شهری‌اند و نه اصولاً هیچ طرح شهری در صدها طرح جامع تهیه شده نقشی ایفا کرده است. به این ترتیب چندان غیر عادی به نظر نمی‌رسد که در این طرح‌های به فرض کالبدی، به مباحث کیفی پرداخته نشده است.

این نشان می‌دهد که هنوز درک رابطه کمیت و کیفیت به خوبی صورت نگرفته است. مگر غیر از این است که در کنار «چندی» یا کمیت‌های یک پدیده، «چونی» یا کیفیت‌های آن پدیده نیز مطرح‌اند؟ در بُعد نظری همه می‌پذیرند که نه می‌توان به کمیتی بدون کیفیت رسید، و نه به کیفیتی بدون کمیت دست یافت. آنها همزاد یکدیگرند و بدون تعریف یکی، تعریف آن دیگری نیز غیر ممکن می‌گردد. همه می‌دانند که هر پدیده موجودی است و وحدت یافته که دارای کیفیت‌ها و کمیت‌های فراوان است و فقط در عالم «انتزاع علمی» می‌توان این دو جنبه هر پدیده را از هم جدا ساخت. پس چرا در عمل کسی به این دستاوردها اعتقاد ندارد، و کمیت‌ها عمدتاً بدون نگاه به کیفیت‌های حاصل در نظر گرفته می‌شوند؟ شاید می‌خواهیم در همان عالم انتزاع علمی باقی بمانیم! آیا ما هم دچار علمزدگی شده‌ایم و می‌خواهیم برای هر چه «علمی تر بودن» طرح‌های ما، واقعیت‌ها را افشا کنیم؟

شاید چنین باشد؛ ولی به نظر می‌رسد که مشکل در روابط طریقی و پیچیده بین کمیت و کیفیت نیز نهفته است. کیفیت را «چگونگی یک چیز که تأثیر عاملی و عقلانی خاص بر مخاطب می‌گذارد» تعریف کرده‌اند؛ در مقابل، کمیت را «اندازه، مقدار، میزان تراکم و جنسیت یک چیز» دانسته‌اند.

کمیت‌ها از آنجا که مادی‌اند، همواره قابل اندازه‌گیری‌اند و می‌توان آنها را با اعداد بیان کرد و سنجید. ولی کیفیت در وحدتی میان ابعاد، میزان، تعداد و شدت و نظایر اینها قابل فهم می‌گردد. به عنوان مثال، از ویژگی‌های کمی یک خیابان می‌توان طول، عرض، میزان تراکم، تعداد سفر، شدت نور و مانند اینها را نام برد؛ یعنی هر آنچه را که بدون ارزیابی بتوان اندازه گرفت و سنجید. اکثر ما نیز بر اساس تفکر بویستیستی نه فقط به این موضوع بسنده می‌کنیم، بلکه به «بی طرفی» و «غیر معرض بودن» خود نیز اقتضای می‌کنیم. ولی ناخودآگاه عامل مهمی به نام مخاطب را در تفکرات مان فراموش کرده‌ایم؛ یعنی عاملی که بلافاصله در مواجهه با این ویژگی‌های کمی به ارزیابی و ارزش دهی آنها می‌پردازد و آنها را تبدیل به کیفیت می‌کند. مضاف بر آنکه نه فقط برای ارزیابی کیفی، بلکه برای برداشت ویژگی‌های کمی نیز نیاز به انسانی برداشتنگر داریم. به بیانی دیگر، در صورت فقدان یک مخاطب که وجودش برای ارزیابی کیفی شرطی لازم است، کمیت‌ها نیز در عالم واقعیت به صورت بالقوه باقی می‌مانند و تبدیل به بالفعل نمی‌گردند؛ لذا هیچ گونه ارزش علمی و عملی ندارند.

با این تفکر که هر چیز فقط از مقدار تشکیل شده است، و از آنجا که مقدار هر چیز قابل فهم و برنامه‌ریزی است، اولویتی برای کمیت در نظر گرفته شده است که به فجایع عملی موجود ختم می‌گردد. نگاهی گذرا به شهرهای مان که مهم‌ترین دغدغه فکری مدیران مان در آنها «حل مشکل ترافیک» و بساده‌اندیشانه‌ترین راحل موجود نیز تعریض خیابان‌هاست، نشان می‌دهد که چه کیفیت‌هایی بر اثر تعریض خیابان از بین رفته‌اند و چه «کیفیت‌هایی» جایگزین آنها شده‌اند.

مثالی دیگر: زمانی که مباحث طراحی شهری به اصرار مسئولان وقت و به بهانه «اولویت حل معضل مسکن» از شرح خدمات شهرهای جدید حذف گردید و مباحث کیفی انگ لوکس و تجملی خوردند، از ابتدا عاقبت کار معلوم بود و امروزه نیز هیچ گروه کارشناسی نمی‌تواند آب ریخته را دوباره جمع کند. البته نمی‌توان تمام مشکلات را به گردن کارفرما و مدیران انداخت. کارشناسان نیز همین مشکل را دارند. با



a development is on the right lines according to

نگاهی به اعمال اینان در تعیین تراکم‌ها، فوراً می‌توان دریافت که شهر و فضاهاش با انبانی که می‌بایست جمعیتی معین در آن ریخته شود، اشتباه گرفته شده است. جای دادن شهروندان در سطوح معین انکار نمی‌شود؛ ولی بحث بر سر چگونگی (کیفیت) این جای دادن هم هست.

در تخصیص فضا نیز وضعیت بهتری به چشم نمی‌خورد، به طور معمول هر زمین خالی و یا «بالقوه مناسب» که روی نقشه به چشم می‌خورد، به نام کاربری خاصی که کمیودش محاسبه شده است رنگ زده می‌شود، خوشحال از اینکه میزان مساحت لازم برای خدمات مورد نیاز جبران گردیده است، ولی آیا اصول کیفی مکان‌یابی نیز مدنظر قرار گرفته است؟ آیا دبستان یا بیمارستان می‌تواند در هر کجا قرار گیرد؟ آیا ادارات و کارگاه‌ها می‌توانند در محله‌های مسکونی مستقر شوند؟ آیا واحدهای تجاری می‌توانند اطراف خیابان‌های عبوری و فلکه‌ها قرار گیرند؟

پیش‌تر گفته شد که هر تصمیم کمی تبعات کیفی خاص خود را داراست و نباید فراموش کرد که شهروندان داور نهایی تصمیمات کارشناسی و اقدامات مدیران‌اند. بر خلاف اکثر کارشناسان و مدیران که با کمیت‌ها کُنجا می‌روند، مردم به کیفیت‌ها توجه دارند. شاید برای کارشناسان تعیین میزان فاصله دو تقاطع در یک خیابان (آن هم به متر) مهم باشد، ولی برای مردم دوری یا نزدیکی، بکنواختی یا تنوع، آرامش یا شلوغی آن مهم است. جالب توجه آنکه دوری یا نزدیکی یک مقصد برای مردم همیشه یکسان نیست و بستگی شدید به زمان و مکان دارد. برای مردم فضا امری مجرد است و آنچه اینان با آن در تعامل قرار می‌گیرند مکان است. محله مسکونی، کوچه، خیابان، میدان، مرکز شهر و نظایر اینها هر کدام برای مردم یک مکان‌اند، و هر مکان دارای معنایی است و از هر مکان انتظارات و توقعات خاص همان مکان می‌رود.

تا زمانی که اقتدار گرایی برذهان حکومت می‌کند، حاصلی جز چند فضای پراپت، مجلل و غیر خودی، که تأثیری بر زندگی روزمره شهروندان مان ندارد، به همراه نخواهد آورد

نه تقدیمی برای کیفیت یا کمیت وجود دارد و نه فرم تابع عملکرد است و نه عملکرد تابع فرم. مزلفه سومی به نام معنی مطرح شد که اهمیت آن به هیچ وجه کمتر از فرم و عملکرد نبود

به عنوان مثال، محله مسکونی می‌بایست آرام و دنج و خودمانی باشد، در صورتی که یک خیابان تجاری یا بازار، مکانی است سرزنده، متنوع و همگانی! افراد برای خلوت به محله مسکونی و خانه خود پناه می‌برند، و در مقابل برای باز شدن دل یا تجمع و تعامل اجتماعی به خیابان می‌ریزند.

آیا واقعا در طرح‌های کشور، به این انتظارات و توقعات فضایی برحق شهروندان توجه شده، یا در بهترین حالت تنها به حل مسائل کمی (که شرطی لازم ولی ناکافی است) پرداخته شده است؟ به نظر می‌رسد که در حلقه کارشناسان تهیه کننده طرح‌ها، جای حرفه‌ای که به ادراک و رفتار شهروندان توجه کند، و توقعات فضایی و مکان‌های شهر را نیز شناسایی کند، خالی است.

طراح شهری می‌تواند و باید این وظیفه خطیر را بر عهده گیرد، او برای پاسخگویی به نیازهای کیفی و روانی شهروندان تربیت شده است و بیش از هر کارشناس دیگری در آن حلقه به تأثیرات متقابل فضا و انسان اشراف دارد. نه معمار می‌تواند خلأ او را در این حلقه پر کند و نه برنامه‌ریز شهری، ایشان برای اموری دیگر تربیت شده‌اند و زاویه نگاه آنها به موضوع مورد بحث نوعی دیگر است.

لازم به ذکر است که بحث در اینجا بر سر راهبری و رهروی هیچ رشته‌ای نیست، تهیه هر گونه طرح، خواه منطقی‌ای باشد یا طرح توسعه و عمران، خواه تصمیم‌گیری راجع به یک فضای شهری باشد یا مطالعه‌ای موضوعی (مانند روشنائی شهر و ساماندهی تابلوها)، کاری است گروهی که به طراح، برنامه‌ریز، اقتصاددان، جامعه‌شناس و جز اینان نیاز دارد. عدم شرکت هر حرفه در آن، به هر بهانه رایج (مانند کوچک بودن موضوع، کمیبود بودجه کارفرما و جز آن) طرح را - و در نتیجه موضوع مورد طراحی را - به موجودی ناقص الخلقه تبدیل می‌کند.

جایگاه طراحی شهری در نظام برنامه‌ریزی

اما چرا چنین بحث‌هایی به پیش کشیده می‌شود و هر حرفه و کارشناسی به دنبال راهبری و فرماندهی طرح است؟

به اعتقاد نگارنده، بخشی از مشکل به فرهنگ این حلقه برمی‌گردد و بخشی دیگر به زمان برخورد و آشنایی

کارشناسان با طراحی شهری. بخشی که به فرهنگ برمی گردد، و هر فرد کارشناس نیز - با تمام مطالعات نظری - در عمل به دام آن می افتد، نبود سنت همکاری گروهی است. در نظام سنتی اگر هم کاری دسته جمعی انجام می گرفت، حتماً فرماندهی آن را رئیس قبیله یا رئیس سفیدی برعهده داشت و دیگران رعایا و رهروان وی بودند. یک یا چند نفر فکر می کردند و دیگران می بایست اطاعت کنند و به اجرای زهنمودها بپردازند. هنوز باور به اینکه کارها را رؤسا انجام می دهند، وجود دارد. هنوز ادعا می شود که فلان شهر یا فضاهايش را فلان شاه یا مرد قدرتمند ساخته است. هنوز این باور وجود ندارد که ساختن امری گروهی است و نیازمند تخصص های متفاوت و آنچه به تحقق پذیری و موفقیت طرح می انجامد، داشتن هدفی مشترک و هماهنگی است.

هنوز در اینجا مفهوم هماهنگی کاملاً جایفته است و حتی وظیفه فردی که روبروی ارکستر ایستاده است، و آن را غریب ها «هماهنگ کننده» می نامند، در اینجا «رهبری ارکستر» می نامند، او شاه کوچکی تلقی می شود که در حال دستور دادن به رعایای خود است. هنوز اعتقاد ما بر این است که یا باید رئیس بود یا مرئوس؛ و از ته دل می خواهیم که به عنوان تخنگان یک حرفه ما نیز رئیس یا شاهی کوچک باشیم - خواه در زندگی اجتماعی و خواه در زندگی حرفه ای در واقع در این میان هنوز اعتقادی به هماهنگی وجود ندارد و لزوم آن در حل معضلات پدیده پیچیده ای چون شهر احساس نمی شود. همگان بیم آن دارند که در هماهنگی یا ارکستراسیون، موفقیت



اجتماعی خود را از دست بدهند. در صورتی که در ارکستراسیون، که می توان آن را به اقدامات هماهنگ و تنظیم شده ترجمه کرد، هر نوازنده شخصیت مستقل با ارزشی است که وظیفه خود را انجام می دهد و هر گونه تکروری یا سهل انگاری، کیفیت کل مجموعه را به مخاطره می اندازد. طرح نیز تقریباً مشابه سمفونی است، که مشارکت و همکاری و هماهنگی کلیه سازها و نوازندگان را می طلبد.

اما آن بخش که به طراحی شهری برمی گردد، تا حد زیادی مربوط به آشنایی ما با مرحله ای از سیر تکوینی این فعالیت (و نه دانش) است.

عوامل مؤثر بر شکل گیری طراحی شهری

طراحی شهری از درون معماری و شهرسازی زاده شد. نطفه آن را نیز می توان تا زمان های دور دنبال کرد. برخی آن را تا تمدن های باستانی به عقب می برند، و برخی دیگر شروع آن را به عهد جدید و طرح های شهری و نسانس و باروک محدود می کنند. در کشور ما برخی از مدیران شهری که به صرف ارتقای کیفی محیط افتاده اند، به دوران پاپ سیکستوس پنجم و خیابان کشی ها و میدان سازی هایی که برای شهر رم طراحی گردید برگشته اند، یا تحسین کر طرحان و کارفرمایان قدرتمند سازنده شهرهای ورسای و کار لسرویه شده اند.

بخشی از مدیران شهری کوشش می کنند تا با یاری بولوارسازی و جداره سازی چاپای بارون هوسمان بگلزارند، یا با گذر از چم و خم های بوروکراتیک موجود، جنبش زیباسازی اواخر قرن نوزدهم را احیا کنند. ولی تا زمانی که اقتدارگرایی برآذهال ما حکومت می کند، حاصلی جز چند فضای پراپهت، مجلل و غیر خودی، که تأثیری بر زندگی روزمره شهروندان مان ندارد، به همراه نخواهد آورد.

شاید به سختی بتوان این گونه اقدامات و طرح هایی مانند باغ شهر هاوارد، واحد همسایگی کلارنس پری،

شهر صنعتی گارنیه و پارک شهرهای لوکوربوزیه و اسلاف وی را نوعی تفکر شهرسازانه (با به عبارت بهتر، پیش شهرسازانه) نامید، ولی خلط آن با دانش طراحی شهری اشتباهی است نابخشودنی، زیرا نه طراحی شهری به دنبال ایجاد فضاهایی پرخرج و فاخر است و نه هدف آن ایجاد فضاهایی زیبا به معنای چشم‌نواز! دانش طراحی شهری نه فقط از مرحله زیبایی‌شناسی کلاسیک گذشته است، بلکه مفهوم زیبایی (که برای آن وسیله است، نه هدف) نیز تغییر یافته است. مضافاً زیبایی فقط امری بصری نیست چرا که موسیقی، بازی یا ساختارهای نیز می‌توانند زیبا باشند. در شهر نیز توجه به حواس شنیداری، بویایی، پساوایی، جهت‌یابی و مانند اینها در شهروندان ضرورت یافته است.

زیبایی دلمشغولی اصلی طراحان شهری نیست و کیفیاتی مانند هویت، وحدت، نقش‌انگیزی و حس مکان و نظایر اینها مهم‌تر از آن هستند. هر چند ایجاد یا حفظ فضاهای شهری چشم‌نواز، به خاطر کمبودهای موجود، به یکی از نیازهای فوری و فوری شهروندان ما تبدیل شده است و یکی از وظایف هر کارشناس و مدیر جوابگویی به آن است، ولی نباید هر گونه طراحی - از جمله طراحی شهری - را به زیباسازی تنزل داد. یا نگاهی کوتاه به سیر تکوین آن چیزی که دانش طراحی شهری نام گرفته است، می‌توان شواهد موردنیاز این ادعا را یافت. نیازی که باعث شکل‌گیری دانش طراحی شهری شد، نارضایتی عمومی بود که به دست مردم، جامعه‌شناسان و روان‌شناسان مطرح گردید. جامعه غربی که پس از جنگ جهانی دوم بر اساس توهمات مدرنیستی فضاهای خود را بازسازی کرده یا شکل داده بود، به تدریج متوجه ناکافی بودن این راه‌حل‌ها شد. خانه‌های آنها دارای نور کافی، تهویه مطبوع و چشم‌اندازی روبه فضای سبز شده بود، ولی ارزش‌های فراوانی نیز

مدنی است که دوران سیطره کمیت به سر آمده است و اکنون باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهروندان است و وظیفه طراحان شهری، برنامه‌ریزان و معماران

از دست رفته بود. فضاهای بیگمراغ میان ساختمان‌ها، خانه‌های قوطی شکل بی‌پیرایه خود را به شهروندان تحمیل می‌کردند. خیابان‌هایی که خودروها در آن حرکتی نسبتاً راحت داشتند، با بیدار شدن ولی جایی برای تردد پیاده و تجمع و تعامل شهروند باقی نگذاشت. این فضاهای عمومی، بی‌مکانی، عدم تعلق خاطر، بی‌هویتی و در نتیجه یکنواختی کسالت‌بار، بزهداری و روان‌پریشی را به همراه می‌آورد و تشدید می‌کرد.

این نارضایتی عمومی فقط به کالبد شهرها منحصر نبوده بلکه در کلیه شئون اجتماعی نیاز به اصلاحات احساس می‌شد. جنبش‌های ضد اقتدار از اواخر دهه شصت میلادی از محافل دانشگاهی شروع شده بود و به سرعت به محافل غیردانشجویی اروپا نیز تسری می‌یافت. این جنبش بنیان‌های «مطلق‌اندیشی مدرنیسم» را به زیر سؤال می‌برد. هر چند جنبش دانشجویان و جوانان به افراط‌گرایی کشیده شد، ولی تأثیر خود را بر جامعه گذاشت و مردم عادی نیز به چاره‌جویی برای دموکراتیزه کردن دموکراسی سستی مغرب‌زمین پرداختند. دهه هفتاد به دوران سقوط دیکتاتورهای اروپایی و برخی از کشورهای به اصطلاح جهان سوم بدل شد. علاوه بر آن، در کلیه شئون از جمله معماری و شهرسازی نیز فردسالاری و هر گونه تخبه‌گرایی مورد حمله قرار گرفت و جای خود را به جنبش‌های مشارکتی شهروندان داد.

رویکردهایی مانند حاکمیت خودرو، بی‌اعتنایی به بافت‌های قدیمی، روش تولید صنعتی، و برنامه‌ریزی از بالا رنگ ساخت و جای خود را تدریجاً به معماری آلترناتیو، طراحی شهری، برنامه‌ریزی مشارکتی و حتی کتب آموزشی جایگزین سپرد.

سال‌های شصت و هفتاد میلادی دوران تغییر الگوها و شکل‌گیری قرائت تازه‌ای از زمان و مکان شد. حاکمیت مطلق «عمل» به زیر سؤال رفت و دوباره عاطفه به عنوان همزاد عقل با آن همتراز گردید. باسخوگویی به نیازهای روحی و روانی شهروند مطرح گردید و دارای همان ارزش و اهمیت نیازهای مادی و جسمانی وی شد. شهروندان نظریات اندیشمندان را که تا این زمان در محافل دانشگاهی و در کتابخانه‌های تخصصی محبوس شده بود، کشف کردند و آنها را به بحث نهادند. روان‌شناسی، علوم ارتباطات هرمنوتیک، معناشناسی، زبان‌شناسی، پدیدارشناسی و سیرتیک بسط و گسترش سریعی یافت. از آن زمان به بعد دستاوردهای این علوم

نه فقط در اذهان و نظریات، بلکه در بستر فضایی جامعه نیز نقش آفرینند.

در دانشکده‌های معماری و شهرسازی خواندن کتب کوبن لینچ، کامپلوزیته، جین جیکوبز، میشللی تریب و نظایر ایشان، و مطالعه جنبی مبانی نشانه‌شناسی، معنی‌شناسی و روان‌شناسی محیط الزامی شد. دانشجوی می‌بایست در کنار مباحث فنی و دروس فنون و تکنیک‌ها، یاد می‌گرفت که انسان یک ماشین زنده نیست، بلکه موجودی است فرهنگی. نیز باید از روان‌شناسی توپولوژی می‌آموخت که رابطه انسان با محیط بی‌واسطه نیست و هرگونه ادراک و رفتار وی از فیلتری به نام «فضای روانی» می‌گذرد که حاوی ارزشها، دانش، هنجارها، تجربیات و خاطرات اوست؛ هرمنوتیک و روان‌شناسی محیط نحوه ادراک انسان به عنوان مخاطب را تذکر می‌داد، و رفتارشناسی نحوه عکس‌العمل انسان‌ها را در مقابل محیط می‌آموخت. نظر به نظام‌ها نقش و رابطه پیچیده کل و جزء - و به تبع آن فرد و جمع - را هشدار می‌داد. مشخص شد که نه تقدیمی برای کیفیت یا کمیت وجود دارد و نه فرم تابع عملکرد است و نه عملکرد تابع فرم. مؤلفه سومی به نام معنی مطرح شد که اهمیت آن به هیچ وجه کمتر از فرم و عملکرد نبود.

طراحی شهری در نظر

همان‌طور که پیداسته به استثنای «تکنیک‌های برداشت و طراحی» که خاص طراحان شهری بود، بقیه دروس ملهم از دانش‌های دیگر بودند. این موضوع نه فقط برای طراحان شهری، بلکه برای دیگر علوم نیز صادق است؛ و در تعامل با دیگر علوم، شکوفایی می‌شود، تأثیر می‌پذیرد و بر آنها تأثیر می‌گذارد. این سیر تکوینی در دهه‌های هشتاد و نود میلادی ادامه یافت و شکوفا گردید.

جالب است که نظریات الهام‌بخش، هشدارها و توصیه‌ها بیشتر از سوی دانش‌های دیگر بود تا از معماری و

بر خلاف کار شناسان و مدیران که با کمیت‌ها کنجاری می‌روند، مردم به کیفیت‌ها توجه دارند. شاید برای کارشناسان تعیین میزان فاصله دو نقاط در یک خیابان مهم باشد، ولی برای مردم دوری یا نزدیکی، یکتاخشی یا تنوع، آرامش یا شلوغی آن مهم است

شهرسازی، بسیاری از معماران نظیر لویی کان، دو کسپادیس، گروه ده و جز اینها در دهه پنجاه و شصت از وضعیت زمان خود و کیفیت فضایی شهرهای شان اظهار نارضایتی کرده بودند، ولی آنچه راهگشا شد، نظریات جین جیکوبز، جامعه‌شناس، میجرلیخ پز شک و روان‌شناس، یا کوپسن زبان‌شناس و برخی دیگر بود.

حتی در سالهای هشتاد و نود که دلمشغولی کشورهای صنعتی بیشتر راجع به مطالعات موضوعی و فرایند طراحی و تحقق‌پذیری طرح‌ها بود، آثار افرادی چون ویلیام وایت رفتارشناس، ادوارد هال انسان‌شناس، سوزان لاگر هنرشناس، کریستوفر الکساندر ریاضی‌دان و برنامه‌ریز، گودمن معناشناس، ویتگنشتاین و ادورنوی فیلسوف، و ده‌ها نظریه‌پرداز رشته‌های دیگر را نمی‌توان برای دانش طراحی شهری که اهمیت‌تراز اظهارات طراحان شهری مانند یانترو و کانترو، اینیارد و لینچ دانست.

اسروژه طراحی شهری به دانشی تبدیل شده است که با آغوش باز هر گونه دانش و تجربه‌ای را که مربوط به جامعه انسانی و محیط زندگی اوست می‌پذیرد، و آن را در جهت غنی کردن خود و بستر زندگی شهروندان به کار می‌گیرد.

- امروزه در آستانه قرن جدید، دانش طراحی شهری نگاهی صوری (فرمال) به مسائل ندارد. برای این دانش، چارهدسازی به همان اندازه ناکافی است که زیباسازی یک محیط.

- برای آن، طراحی منظر شهری و زیبایی به معنای متداول آن هدف نیست، بلکه وسیله‌ای است برای انبساط خاطر شهروندان.

- معانی و مکان‌ها برای آن به همان اندازه اهمیت دارند که فضا، فرم و عملکردهایش.

- نه حق تقدم برای خود در فرایند تصمیم‌سازی قائل است و نه برای دیگران. بلکه طرح را از کسترسیون می‌داند که هر نوازنده از ابتدا در آن حاضر است - خواه مدیر باشد یا شهروند، برنامه‌ریز باشد یا طراح.

- ولیغه خود را صرفاً طراحی فضای شهری نمی‌داند، بلکه از کوچک‌ترین فضا گرفته تا سطح کشور دارای دیدگاه‌هایی است که می‌بایست در طرح‌ها لحاظ گردند.



طراحی شهری در عمل

در عالم عمل نیز تغییر رویکردها، به طرز محسوس با حذف و اضافه شدن برخی از موضوعات به لیست پروژه‌ها نمایان گردید.

در دهه هفتاد میلادی ایجاد شهرک‌های اقماری و حومه‌نشینی به زیر سؤال رفت و مردم و مسئولان ارزش‌های نهفته در شهرهای معارف خود را بازیافتند. مردم و شهرداریها شروع به مرمت و بازسازی بافت‌های قدیم خود کردند. معماری بولدووزی شیخ گردید و ارزش قدمت، ریشه، خاطرات، تصویر ذهنی و معیاس انسانی دوباره بازنشانی و بازآفرینی شد.

شعار «شهر برای شهروندان و نه برای خودروی شخصی» مورد توجه قرار گرفت و تدابیری برای بهبود جذابیت بافت‌های قدیمی، سرزنده کردن و حفظ و گسترش زندگی و سکونت شهروندان و ساکنان در این بافت‌ها تشدید گردید. در بافت‌های قدیمی و میانی، بسیاری از محورها بر روی خودروی شخصی مسدود گردید و تبدیل به پیاده‌راه شد. بیشترین بودجه صرف بهسازی حمل و نقل عمومی گردید.

آمار منتشر شدهٔ اتاق بازرگانی و صنایع آلمان در سال ۱۹۷۳ نشان می‌دهد که تا این زمان فقط در آلمان غربی ۲۰۸ شهر فضاهای مرکزی خود را تبدیل به پیاده‌راه کردند و ۱۴۷ شهر دیگر تصمیم داشتند تا سال ۱۹۷۶

پیاده‌راه‌های خود را ایجاد کنند و گسترش دهند. جالب توجه آنکه این موضوع به شهرهای بزرگ محدود نمی‌شد، بلکه ۷۵ درصد شهرهای ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفره و ۳۳ درصد شهرهای ۲۰ تا ۵۰ هزار نفره را در برمی‌گرفت. در کنار احداث سوزه و فرهنگسراها، توجه بیشتری به مناسب‌سازی فضاهای شهری برای «بام‌بودن» و تعامل اجتماعی شد. طراحان و مردم در حسرت زندگی جمعی مردمان اطراف مدیترانه، شروع به تجهیز فضاهای شهری خود با مبلمان مناسب و ایجاد «پلازا» (میدان) کردند. همچنین جنبشی برای تبدیل مجدد فلکه‌ها به میدان شروع شد. از عرض سواره خیابان‌های عبوری در مرکز شهر کاسته شد و یا تردد سواره به کلی از آن حذف گردید. مفهومی به نام مدیریت ترافیک نیز رواج یافت که در عمل هم از لحاظ حقوقی راحت‌تر بود و هم از لحاظ مالی کم هزینه‌تر از تعریف خیابان‌ها.

در مناسب‌سازی محله‌های مسکونی از تجربیات وونترف هلندی‌ها استفاده شد؛ و در سال‌های بعد به این مورد اکتفا نگردیدند، و اقداماتی همچون تجدید تردد و تقابل سرعت در خیابان‌های جمع‌کننده محلی به سی کیلومتر در ساعت - موسوم به پروژه "Tempo 30" - صورت پذیرفت. سال ۱۹۷۳، سال تصویب رسمی این پروژه در هلند و سال ۱۹۷۴ نیز سال تصمیم رسمی آن به شهرهای آلمانی بود. امروزه کمتر محله‌ای را در اروپا می‌توان یافت که براساس این الگو آرام‌سازی نشده باشند.

معماری کلان زیر سؤال رفت و جای خود را به پروژه‌های کوچک ولی فراوان داد. استقبال همگانی از یک طرفه و نارسایی‌های موجود در طرح‌های جامع و تفصیلی از طرف دیگر، تجدیدنظری جدی را در محتوا و نحوه تهیه طرح‌های مذکور موجب گردید. برخی از شهرها برای جبران خسارت‌های وارد شده از اهمال و طرز تفکر مدرنیستی، شروع به تهیه طرح‌های جبرانی طراحی شهری کردند. شهرهای لندن، سانفرانسیسکو، مونیخ، برمن و ده‌ها شهر دیگر آلمانی طرح‌های جبرانی طراحی شهری خود را به تصویب رساندند. برخی دیگر این نوع طرح‌ها را ناکافی دانستند و مباحث طراحی شهری را در شرح خدمات طرح‌های توسعه ساختاری و تفصیلی خود گنجانند.

بسیاری از شوراهای شهر و مقامات محلی حتی قبل از تهیه طرح‌های توسعه و عمران برای جذب سرمایه‌های تولیدی، نیروی کار لازم و جذب گردشگران بیشتر، شروع به تهیه طرح‌های اسکان سنجی، از طریق سرداشت تصویر ذهنی ساکنان شهر و نیروهای بالقوه کار و گردشگران کردند و به شناسایی وجهه شهر خود و امکانات و محدودیت‌های آن در ذهن مردم پرداختند. میزان موفقیت این اقدام به جدی بود که به سرعت تسری یافت و به صورت امری مرسوم تثبیت گردید.

به تدریج طرز تفکر یوزتویستی در تهیه طرح‌ها کنار گذاشته شد و رویکرد هنجاری جایگزین آن گردید. روش‌های تهیه طرح‌ها، اصلاح و مباحث کیفی در آنها گنجانده شد.

همزمان با این اقدامات عمرانی، اصلاح ضوابط مقررات و نظام کنترل و هدایت کیفی شهر و فضاهایش مورد

بررسی قرار گرفته در قوانین ساخت و ساز تجدیدنظری جدی و بنیادین انجام پذیرفت. این روند هنوز به سرعت خود ادامه می‌دهد و از دستاوردهای مطالعات موضوعی که روز به روز در حال گسترش است، استفاده می‌کند. امروزه مباحث کیفی، بلکه ذهن هر کارشناس شهری کشورهای صنعتی شده است و نیازی به یادآوری و توصیه در ملحوظ کردن آنان در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری نیست. این جنبش فقط به کشورهای صنعتی محدود نمانده و بسیاری از کشورهای آسیا، آفریقا و آمریکای لاتین نیز به نهضت ارتقای کیفیت محیط‌های شهری خود پیوسته‌اند.

در ایران نیز سال‌هاست که نیاز به ارتقای کیفیت احساس شده است. مدیران اسبق شهرداری تهران با تمهیداتی، از زدن رنگ و لعاب، نصب پرچم و جدارسازی شروع کردند و تا آستانه طراحی شهری ادامه دادند ولی این کارها با تغییر مدیریت متوقف شد. با این حال همین اقدامات اولیه به شهرستان‌ها هم سرایت کرد و آنان را به آستانه طراحی شهری رساند. ولی همان‌طور که در صفحات قبل اشاره شد، این اقدامات اندر خم کوجه باقی مانده است و اکنون وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور و شهرداری‌های مختلف بدون هماهنگی با یکدیگر پروژه‌های جدارسازی و طراحی فضاهای شهری سفارش می‌دهند، به این امید که با آن پروژه‌ها خود را وارد مباحث طراحی شهری کنند. در دانشگاه‌ها نیز وضعیت مطلوبی مشاهده نمی‌شود. هنوز دانشگاه‌هایی هستند که به نام طراحی شهری درس شهرسازی می‌دهند و در بقیه دانشگاه‌ها علوم معاشناسی و نظایر آن محلی از اعراب ندارند. از لحاظ حقوقی وضع بدتر است و کیفیت و مباحث کیفی حتی به کوجه هم راه نیافته و متولی بررسی و تصویب این مباحث نیز هنوز معرفی نشده است.

در پست ایجاد و بسط جامعه مدنی، همه به صرافت ارتقای کیفی محیط پیرامون خود افتاده‌اند؛ خواه لایه این محیط اجتماعی سیاسی باشد، و خواه روحی روانی. نیازهای کیفی اثبات‌شده شده‌اند و توقعات فضایی شکوفه زده‌اند. مطالبات معوقه شهرنشینان که به دلایل اشاره شده قابل پرداخت نبودند، ابراز وجود می‌کنند. عدم پاسخگویی به این مطالبات کیفی محیط به هر بهانه‌ای، می‌تواند به آثابت هر چه بیشتر توقعات و ناراضی‌های بیفزاید و می‌تواند در صورت فقدان روزه و امکانی برای پاسخگویی به آن، به واکنشی تبدیل گردد که به نفع هیچ‌کس نیست.

به خاطر آوری: مدتی است که دوران سیطره کمیت به سرآمده است و اکنون باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهروندان است و وظیفه طراحان شهری، برنامه‌ریزان و معماران و هر کس که قلبش برای این مملکت می‌تپد!

منبع

۱- آدورنو، تئودور و سرج هرمان، **عرصه‌های زندگی جمعی و زندگی خصوصی**، سروچهره‌های انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۱.
 ۲- لایچ، توری، **تئوری شکل خوب شهر**، سیدحسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.
 ۳- هان، کولردا، **بمط پنهان**، سروچهره‌های انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.

4- Adorno, Theodor W.; **Asthetische Theorie**. Frankfurt, 1974.
 5- Danielewski, Gerd; **Wo der Fußgänger König ist**. Bata Verlag GmbH, Düsseldorf, 1974.
 6- Gehl, Jan; **Life Between Buildings**, Van Nostrand Reinhold, 1967.
 7- Goodman, Charles; **Life and Dead Space**. Harcourt Brace & World, 1963.
 8- Goodman, N.; **Languages of Art**, Indianapolis, 1968.
 9- Jacobs, Jane; **The Death and Life of Great American Cities**, Penguin Books, 1961.
 10- Kapes, Gyorgy; **Arts of Environment**, Alden Ellis, 1972.
 11- Lewin, Kurt; **Grundzüge der topologischen psychologie**, Verlag Hans Huber Bern, Stuttgart Wien, 1969.
 12- Newman, Oscar; **Creating Defensible Space**, U.S. Department of Housing and Urban Development, 1995.
 13- Rapaport, Amos; **Human Aspects of Urban form**, Pergamon Press, 1977.
 14- Sitt, Camillo; **Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen**, Vieweg Verlag Braunschweig, 1983.
 15- Trieb, Michael & Markelin Antero; **Stadtbild in der Planungspraxis**, D. V. A. Verlag, 1976.

پانویس

1- Friedrich Spengelin

مفهوم طراحی شهری و انگاره‌های قطعیت پسند

مصطفی بهزادقز

دکتر در طراحی شهری و

استادیار دانشگاه علم و صنعت ایران

چکیده
انگاره‌های معرفتی و حرفه‌ای قطعیت پسند که جایای فلسفی استواری در عصر فرامدرن ندارند، بر مسیر تحولات سازنده ساماندهی و ارتقای کیفیت فضاهای شهری سایه افکنده‌اند. این نوع انگاره‌ها در سال‌های اخیر بر تبیین و توضیح علمی و کارکردی حرفه - دانش طراحی شهری تأثیری نسبتاً مشخص داشته‌اند. در این میان ذکر چند نکته ضروری می‌نماید: اولاً پس از نزدیک به سه دهه سابقه آموزشی و دانشگاهی رشته طراحی شهری در ایران، هنوز تعریف جامع و مانعی از آن به دست نیامده است. ثانیاً، با برداشتی قطعیت‌نگرانه از موضوع، محتوا و زمینه‌های اجرایی پروژه‌هایی که به طراحی شهری موسوم می‌گردند، از نظر مطلوبیت و پاسخ‌دهندگی و کارایی دچار تردید می‌شوند. به نظر می‌رسد با یافتن درکی بهینه از ویژگی‌های دانش طراحی شهری و ویژگی‌های پروژه‌هایی که نوعاً دارای محتوای طراحی شهری هستند، زمینه مطلوبی برای کارایی آن در مسیر سازندگی سرزمین ایران فراهم گردد.



مقدمه

نارسایی فضایی شهرهای ایرانی واقعیتی است که نمی‌توان به راحتی آن را از نگاه صاحب‌منظران و دست‌اندرکاران حرفه‌ای شهرسازی امروز کشور پنهان کرد. دلایل فراوان و متنوعی براین نارسایی گواهی می‌دهند که یکی از آنها به فهم معرفتی و حرفه‌ای دانش طراحی شهری ارتباط پیدا می‌کند. هر چند هنوز در سررگ‌ترین شهرهای کشور استفاده از دانش جوان طراحی شهری عملاً از مرز طرح ضرورت‌های اجرایی آن در شهر دارپه‌ها فراتر نرفته است، اما این نگرانی وجود دارد که از همین ابتدا به دلیل برداشت نارسا از آن راه‌سازی از بیراهه تخریب بگذرد (بهزادفر، ۱۳۸۰).

با اینکه در طول نزدیک به سه دهه حضور دانشگاهی دانش حرفه‌ای طراحی شهری مستمراً برچند رشته‌ای، میان رشته‌ای و قرارشده‌ای بودن آن سخن می‌رود، اما هنوز انگارهای تک رشته‌ای و تک‌محوره بر فهم کاربردی آن سلطه دارند. طراحی شهری دانشی است که از اندیشه عدم قطعیت سانی، نمایی‌ها، ابزارها، آمیزه‌ها و اسناد عملیات علوم کاربردی جانشای گرفته است، ولی با این حال به نظر می‌رسد که در گرداب انگارهای قطعیت‌پسندانه و اعانده است. تولد طراحی شهری در اواخر دهه ۱۹۶۰ میلادی مروج گریز از قطعیت‌پسندی مدرنیستی است که بدنه حرفه‌ها و دانش‌های معماری، برنامه‌ریزی شهری، ساختمان و معارف مرتبط را می‌آورد. انگارهای قطعیت‌پسندانه در علوم کاربردی دخیل در ساماندهی فضایی شهر در نتیجه انحصاری کردن قواعد علمی و کلیشه‌ای کردن روش‌ها را به همراه دارند که ترکیب این دو بر تحولات سازنده ساماندهی تأثیر منفی و تخریبی می‌گذارد. قبل از تولد طراحی شهری، علوم کاربردی دیگر هر کدام در تبیین فایده حرفه‌ای‌شان نولیت ساماندهی جامع فضای شهری را به خود نسبت می‌دادند. در همین زمینه، با کلیشه‌ای کردن روش، اعتقاد براین بود که ساماندهی فضاهای شهری به صرف ساماندهی کالبدی تأمین می‌گردد و روش‌های کمی و آماری نیز بهترین روش تلقی می‌شدند. برای مثال، تصور می‌شد که ترکیب حجمی و فضایی تک بناهایی که چنان از هم طراحی شده بودند، در بستر حوزه‌های حاصل از شبکه راه‌ها، ایستگاه‌ها و سلسله مراتب عرض و شکل و عملکرد، بهینه‌سازی محیط زندگی را تضمین می‌کند. مضافاً این تصور می‌شد که با تأمین سطوح و سرانه‌های بهینه مبتنی بر معیارهای کمی برای راه‌ها، مسکن، زیرساخت‌ها و خدمات شهری، جامعیت ساماندهی و حیات یکپارچه شهرها تضمین می‌گردد. طراحی شهری در پی تقداین دیدگاه که کیفیت زندگی و فضای شهری در بوتک کمیته روش‌های کلیشه‌ای تخریب شده است، با هدف تضمین کیفیت، از طریق عدم

جزمیت و قطعیت روش‌ها، به میدان آمد. تصور این بوده است که با به کارگیری گسترده‌ی منوعی از دانش‌ها و رشته‌های مختلف و همچنین طیفی از معیارها و روش‌ها می‌توان بر تراسایی‌های سامان فضایی شهرها فائق آمد. با این حال، بعضاً این خطر حس می‌شود که با مطلق کردن کارکردی، روشی و فنی یکی از رشته‌های دخیل در طیف این دانش نتوان در توسعه شهری و سرزمینی بهره‌مطلوبی از آن گرفت؛ و در نتیجه جامعه شهری از قابله‌رسانی دانش‌ها و فناوری‌های جدید به دور می‌ماند. با تصورات قطعیت‌پسندان و مطلق‌گرایانه از موضوعات دانش‌ها و مصداق‌های طراحی شهری در عرصه اجرایی، راهی برخلاف جوهره وجودی آن طی شده و زمینه استفاده از آن برای تحولات جامعه مخدوش گردیده است.

در عرصه اجرایی و علمی ایران به تناسب عناوین مختلفی که برای طرح‌ها، پروژه‌ها و رشته‌ها بر نهاده شده است، پرداخت‌های مختلفی از معادل‌های معرفتی و دانشی آن وجود دارد که غالباً مطلق‌گرایانه و نارسا هستند. مثلاً در طبقه‌بندی طرح‌ها و پروژه‌ها، گاه طرح‌های جامع سرزمین، طرح‌های آمایش سرزمین، طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای، طرح‌های جامع ناحیه‌ای و پروژه‌های بخشی اجتماعی - اقتصادی جزء پروژه‌های برنامه‌ریزی شهری قلمداد می‌گردند. پروژه‌ها و طرح‌های دیگری نظیر طرح‌های تفصیلی، طرح‌های آماده‌سازی، طراحی نماهای شهری، ساماندهی حوزه‌های محدود شهری هم جز، پروژه‌های طراحی شهری قلمداد می‌شوند. تداوماً، رشته‌های علمی نیز بر همین سیاق طبقه‌بندی می‌گردند، تا جایی که طراحی شهری در

هر چند هنوز در بزرگ‌ترین شهرهای کشور استفاده از دانش جوان طراحی شهری عملاً از مرز طرح ضرورت‌های اجرایی آن در شهرداریها فراتر نرفته است، اما این نگرانی وجود دارد که از همین ابتدا به دلیل برداشت نارسا از آن راه سازندگی از بیراهه تخریب بگذرد

چارچوب سه بعدی کردن انگاره‌های برنامه‌ریزی شهری، شهری کردن انگاره‌های معماری و عظیم و انبوه کردن طراحی توده‌های ساختمانی و فضا‌های بین ساختمان معنی‌دار می‌گردد، این در حالی است که طراحی شهری نه جمع جبری همه اینهاست، و نه گزایش علمی و اجرایی آن. چنانچه طراحی شهری از نظر علمی استمرار هر یک از رشته‌های معماری و ساختمان و برنامه‌ریزی شهری تلقی گردد، دیگر طراحی شهری نخواهد بود. طراحی شهری دانشی است که طیف یا مجموعه‌ای از دانش‌ها، نظیر معماری، برنامه‌ریزی شهری، جامعه‌شناسی، جغرافیا، اقتصاد، راه و ساختمان، روان‌شناسی، نقشه‌برداری و حقوق در آن جای دارند. از مجموعه این دانش‌ها به تناسب شرایط محیطی برای ارتقای کیفیت محیط استفاده می‌گردد. هیچ کدام از اینها به تنهایی نمی‌توانند محور ساماندهی و ارتقای کیفیت محیطی و محور معرفتی - حرفه‌ای طراحی شهری محسوب گردند. هر وقت یکی از موارد مذکور به تنهایی برای یک پروژه ساماندهی فضایی به کار گرفته شوند، آن پروژه ساماندهی دیگر پروژه طراحی شهری نیست بلکه پروژه‌های همنام با آن دانش منحصر به فرد است.

به هر حال بر حسب نوع پروژه یکی از دانش‌های دخیل، کارایی و میزان کاربرد بیشتری می‌یابند. برای مثال، موضوع مشارکت مردمی یکی از اساسی‌ترین موضوعات طراحی شهری است. موضوع ساماندهی بصری نمای شهری نیز یکی از موضوعات طراحی شهری است. طراحان شهری به مثابه مجریان و مدیران کنترل این دو، برای مورد اول از دانش‌های روان‌شناسی، جامعه‌شناسی و علوم سیاسی استفاده بیشتری از سایر رشته‌های حوزه طراحی شهری به عمل می‌آورند و در مورد دوم نیز از دانش معماری بهره بیشتری می‌جویند. اما در مورد اول هم به آمیزه‌ها و آموزه‌های معماری نیاز است و در مورد دوم نیز به آمیزه‌ها و آموزه‌های روان‌شناسی، جامعه‌شناسی و علوم سیاسی. در مورد پروژه اول زمانی بحث مشارکت مردمی با طراحی شهری رابطه پیدا می‌کند که موضوع مشارکت مردم در قلمرو این دانش، یعنی عرصه‌های همگانی و بیرونی فضای شهرها، مطرح باشد. اگر بحث فضا، مکان و کلاً عرصه‌های همگانی مطرح نباشد، محتمل است در موضوع یک مبحث جامعه‌شناسی نیازی به حرفه طراحی شهری باشد. به علاوه، موضوعیت داشتن فضا و مکان و هندسه فضا و مکان، معماری را نیز به میدان می‌کشد.

در مورد موضوع دوم نیز ساماندهی نمای شهری نمی‌تواند خارج از خواسته‌ها و داشته‌های روان‌شناختی، جامعه‌شناختی و سیاسی مردم به تنه عمل برسد. لذا چه برای برنهادن و برگرفتن زیباترین تناسب هندسی، و چه برای ساختن برجسته‌ترین شاهکارهای طراحی، به دلیل موضوعیت پیدا کردن رفتارهای فردی و اجتماعی و

سیاسی مردم، دانش‌های پیش گفته به میدان کشیده می‌شوند. قلمرو همایشی، هم‌آوایی و هم‌نیردی این دانش‌ها در طراحی شهری، البته آن هم با عدم قطعیت و جزمیت‌انگارها و راهکارهای آن، معنی پیدا می‌کند. اصولاً طراحی شهری دلمشغولی منطقی‌ای برای معماران، برنامه‌ریزان و منظر‌آرایان است. بنابراین می‌توان استدلال کرد که موضوع طراحی شهری باید برای برنامه آموزشی آن رشته‌ها، آگاهی بخش باشد (Moughtin, 1999: Viii).

ساخت‌بندی‌ها و ابعاد مسئله

به‌طور خلاصه، طراحی شهری حرفه - دانش، و فرایندی است که با محوریت کیفیت در جهت پاسخگویی به انتظارات و نیازهای روانی - اجتماعی - کالبدی شهروندان به ساماندهی دریافت و درک عینی و ذهنی منظر شهری، فضای کالبدی و عرصه‌های بیرونی - همگانی می‌پردازد. کورش گلکار در پایان تجزیه و تحلیل و کندوکاو متون طراحی شهری، این دانش را این‌گونه تعریف کرده است: «طراحی شهری فعالیتی است میان رشته‌ای و گروهی که توأمان در برگیرنده فرایند مسئله‌گشایی و راه‌حل‌ها (فراورده‌ها)ی است که هدف‌شان سازمان‌بخشی کالبدی عرصه عمومی شهر به نحوی است که موجب ارتقای کیفیات عملکردی، زیست‌محیطی و تجربه زیبایی‌شناختی مکان‌های شهری گردد» (۱۳۷۸: ۵۰). طراحی شهری و خواهر هنری‌اش یعنی معماری در سه کیفیت سودمندی، دوام و توانایی ایجاد حس رضایت و خوشی برای مصرف‌کننده سهیم هستند (Moughtin, 1999: 2).

**با تصورات قطعیت‌پسندانه و مطلق‌گرایانه از موضوعات، دانش‌ها و
مصادیق‌های طراحی شهری در عرصه اجرایی، راهی برخلاف جوهره
وجودی آن طی شده و زمینه استفاده از آن برای تحولات جامعه مخدوش
گردیده است**

به زعم لانگ (Lang)، برحسب اینکه اندیشه علمی و حرفه‌ای و ایدئولوژیک تعریف‌کننده و کاربر طراحی شهری، از چه آیشخوری سیراب گردد، تعریف و برداشت متفاوتی از آن متصور است. اما همه به موضوع کیفیت مکان‌های همگانی و شهری بال و پر می‌دهند. او در تبیین ایدئولوژی طراحی شهری در قرن بیستم به توضیح دیدگاه‌های مختلفی می‌پردازد که می‌توانند شیوه‌ها و مفهومی‌های متفاوتی از طراحی شهری را به دست دهند (۱۹۹۴: ۴۵-۵۵).

اسپکس من (Spaxman) در گفتار کوتاهی طراحی شهری را شاخه‌ای از برنامه‌ریزی می‌داند، اما دخالت نوعی از دانش‌های مختلف نظیر معماری، جامعه‌شناسی و اقتصاد را از نظر پنهان نمی‌دارد (۱۹۹۴: ۸-۸). برادبنت (Broadbent) در تبیین چگونگی ظهور مفاهیم طراحی فضای شهری از طرق مختلف، چه در معرفی پروژه‌های معماری نظیر پروژه کتابخانه ملی ایران، چه در معرفی نخله‌های فکری قرن بیستم نظیر عقل‌گرایی و سنت‌گرایی و مدرنیسم و جز آن، و چه در معرفی تکنیک‌ها و شیوه‌های برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای شهری، از دانشمندان و حرفه‌مندان و نظریه‌پردازان متفاوتی اسم می‌برد که با زمینه‌های علمی و فکری متنوع ساماندهی فضاهای شهری را هدف قرار داده‌اند. او در پایان بحث نیز آن گونه که از مؤخره کتابش مستفاد می‌گردد به هیچ ترتیبی بریک وجه خاصی از وجوه فضای شهری (و چه فیزیکی، اجتماعی، روانی، سیاسی و جز اینها) و یا دانشی خاص از دانش‌های دخیل تأکید نمی‌ورزد و از محدودیت موضوعات و کلیشه‌ای کردن کارکرد طراحی شهری خودداری می‌کند. اما به هر حال او طراحی شهری را در تمامی موضوعات و پروژه‌هایی که به صورت نمونه عرضه می‌کند، خواه در طراحی یک کتابخانه عمومی، خواه در طراحی یک شهر جدید و ساماندهی جامع یک شهر موجود، ملاحظه می‌کند (۱۹۹۴).

در سیر تحول طراحی زمانی جنبش شهرزیبا مطرح می‌شود که زیبایی‌های ظاهری و بصری و ترکیبات ظریف حجم و رنگ و طرح و بافت محور اصلی هستند. دیدگاه‌های کسانی چون سیت، جیکوبز، الکساندر، لینچ و وایت که ترکیبی از تجربه‌گرایی و شهرگرایی در تفکرات آنان موج می‌زند، ملقمه‌ای از اندیشه‌ها و کارکردهای جامعه‌شناختی و روان‌شناختی یا اندیشه‌ها و تکنیک‌های معماری و ساختمان را در برمی‌گیرد.

پست‌مدرنیست‌ها که خود از درون گروه‌هایی چون سنت‌گرایان جدید و دیکنستر اکسپریست‌ها را در برمی‌گیرند، از یک سو تأکید در شیوه‌ها و تکنیک‌های مدرن را برای ارتقاء کیفیت محیط مطمح نظر قرار

موضوع کیفیت دارای چنان پیچیدگی‌ای است که کاربرد یک ابزار محدود
برای تأمین آن غیر ممکن است. هدف و محور همانا ارتقای کیفیت است
ولی ابزارها متفاوت اند

می‌دهند و از سوی دیگر بر کاربرد روش‌ها و دانش‌های قبیل از مدرن یا فشاری می‌کنند. همین گروه‌ها در سال‌های اخیر با طرح موضوعاتی نظیر شهر بدون برنامه، خیابان‌های سرزنده، هندسه فراکتال‌ها و کاربرد نظر به فازی در توضیح تنوعی از موضوعات و روش‌ها، آنها را در مقوله‌ای که می‌توان طراحی فضاهای شهری و یا شهر نامید به کار گرفته‌اند (Elin, N. 1996; Kunster, 1996; Pawlukiewicz, 1998).

طراحی شهری، موضوعی در شرف تکوین است. در طراحی شهری دسترسی به نوعی انتظام، نیازمند دارا بودن کالبدی از نظریه‌های علمی است که به وسیله تحقیق، تاریخ و روش مربوط، و همچنین همراه با گستره‌های وسیع از فنون مختلف مورد حمایت قرار می‌گیرد (Moughtin, C. 1999: VIII). چنانچه هدف، ایدئولوژی و تکنیک‌های اجرایی یک پروژه اجرایی بزرگ طراحی شهری، نظیر ارتقای کیفیت فضایی یک خیابان اصلی، به درستی درک و هضم نشود به راحتی می‌توان آن را با یک پروژه اجرایی بزرگ معماری اشتباه گرفت. شاید با استناد به پژوهش‌ها و شیوه‌های نابالغ طراحی شهری دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی، پذیرفتن ساماندهی فضایی یک خیابان اصلی موجود به عنوان پروژه معماری و یا معماری شهری منطقی به نظر برسد. در آن مقطع که برهه کودکی طراحی شهری بود، هنوز شیوه‌های همایش اقدامات طراحی که اصول جامعه‌شناسی، معماری، اقتصاد، بیان تصویری و دانش‌های مشابه را مشترکاً به کار می‌گرفت کمتر مورد استفاده واقع می‌شد. لذا، پرواضح بود که با هدف سازماندهی فضاهای جمعی تکنیک‌های ویژه دانش‌های حرفه‌ای پرباشنده‌تری مانند معماری و برنامه‌ریزی شهری به کار گرفته می‌شدند.

بسیاری از صاحب‌نظران بر حسته‌ترین بانی و عامل انگیزش ایجاد طراحی شهری را خاتم «جیکوبز»، جامعه‌شناس امریکایی، می‌دانند. امثال ایشان در ابتدا ضرورت‌های حضور را ذکر کردند اما شیوه‌ها و تکنیک‌ها و محتوای دانشی را که موجب ارتقای کیفیت محیط مصنوع موضوع‌شان باشد مشخص نکردند البته یک دهه بعد از ایشان دو بانوی دیگر دانشگاهی - حرفه‌ای به نام‌های «سرکیسیان» و «مارکوس» (Marcus & Sarkissian) زمینه‌های تکنیکی اقدامات را تدوین و اجرا کردند. «الکساندر» و همکارانش در مجموعه کارها و فعالیت‌های خویش، سه ویژه در «زبان الگو» (Pattern Language) و «تجربه اورگون» (The Oregon Experiment)، راه‌های عملی طراحی شهری را بیشتر توضیح دادند. «بتلی» (Bentley) و همکاران وی که گروهی علمی - حرفه‌ای متشکل از تخصص‌های متنوع هستند، در کتاب «محیط پاسخده» مبانی و تکنیک‌هایی را طرح کردند که نمی‌توان با اتکا به یک تخصص بر اجرای آن پای فشرد. این کتاب که ابتدا در سال ۱۹۸۴ منتشر شده است، بدون تجدیدنظر تاکنون (۲۰۰۲ میلادی) حداقل پنج بار به زبان اصلی تجدید چاپ شده. به علاوه حداقل به ده زبان دیگر نیز ترجمه شده است (Bentley et al. 2001) (۱).

به هر حال متون شهرسازی، که فرصت بررسی آن در این گفتار نمی‌گنجد، از دانش مستقل و جدیدی سخن می‌گویند که به تناسب شرایط و مقیاس یا پروژه‌ها و فعالیت‌های علمی و اجرایی پر شاخ و برگی درگیر است. هنوز نمی‌توان ادعا کرد که این دانش جوان و نو به فضای حیاتی خود استقلال بخشیده باشد. اما نمی‌توان به این دلیل که جوان است، کارایی آن را خدشه‌دار کرد و پروژه‌های اجرایی وابسته به آن را در برهه بی گرفتار لولا، این رشته مانند فیزیک، شیمی، زیست‌شناسی، ریاضی و حتی معماری نیست که وجود آن، به عنوان یک دانش، لااقل از یک قرن پیش تثبیت گردیده و چارچوب نظری و مبانی فلسفی آن نسبتاً تنظیم شده باشد. ثانیاً، همان گونه که ذکر شد، ماهیتاً فعالیتی میان رشته‌ای است؛ لذا همیشه این احتمال وجود دارد که یکی از رشته‌های وابسته با محوریت خود و یا با محوریت موضوعاتی هم‌جنس موضوع دانش خویش، آن را به طور یک جانبه تعبیر و تفسیر کنند. ثالثاً، باید به عنوان یک رشته مستقل به آن توجه کرد، تا زمینه لازم برای تکمیل ساز و کارهای اجرایی آن در جامعه، آن گونه که در سایر کشورها اتفاق افتاد، فراهم گردد.

به زبان دیگر، علت اصلی نارسایی کارکردی و فقدان کاربرد همه جانبه طراحی شهری بشود در اشتباهی است که از فهم ماهیت رشته و کارکرد ابزارهای اجرایی آن نشأت می‌گیرد. در مبانی فلسفی، هدف طراحی شهری ارتقای کیفیت محیط مصنوع ذکر می‌گردد. متخصصان برنامه‌ریزی شهری و معماری به دلیل سوابق اجرایی نسبتاً طولانی غالباً ارتقای کیفیت محیط مصنوع را در ساماندهی کالبدی ملاحظه کرده‌اند.

یک بحث اساسی مهم که در دو دهه اخیر بسیار مطرح بوده، این است که ارتقای کیفیت را نباید صرفاً از ساماندهی بصری، کالبدی و حجم‌سازی‌ها انتظار داشت. با فرض اینکه از طریق «طراحی حجمی» یک عرصه همگانی، ساماندهی آن تضمین شود، اما در واقع فقط بخشی از الزامات تأمین ارتقای کیفیت محیط تحقق پیدا کرده است. موضوع کیفیت خود دارای چنان پیچیدگی‌ای است که کاربرد یک ابزار محدود برای تأمین آن غیرممکن است. هدف و محور همانا ارتقای کیفیت است ولی ابزارها متفاوت‌اند. آنهایی که نگاه بازاری به هدف دارند فقط یک ابزار را می‌شناسند و با آن ابزار خاص را بزرگ‌تر و پر اهمیت‌تر از سایر ابزارها جلوه می‌دهند. از آنجا که یکی از مهم‌ترین ابزارهای طراحی «ارائه تصویری» است، در نگاه اخیر محتمل است که ترسیم و تصویرگری (نه طراحی) ملاک اصلی طراحی قرار گیرد. در این حالت از سه عنصر محتوایی محیطی - شامل فرم، منظر و تصویر ذهنی - که به صورت سلسله مراتبی در تبیین و تحلیل محیط مؤثرند، فقط به فرم که اهمیت کمتری دارد پسندیده گردیده است. ضمناً آنها بین رشته‌های مختلف، خود را به یکی، آن هم با برداشت غلط از آن، وصل می‌کنند. اگر قرار بود طراحی شهری فقط به یک رشته از مجموعه رشته‌های طیف طراحی محدود و متصل باشد، دیگر موضوعیت آن به عنوان دانش حرفه‌ای مستقل نبود معماری، برنامه‌ریزی شهری یا مهندسی ساختمان که دانش متقدم‌تری از طراحی شهری هستند، بدون تغییر اسم و صرف افزایش شرح محتوا و وظایف امکان این را داشتند که بار اقدامی و اجرایی رشته و حرفه جدیدی را نیز با خود حمل کنند.

پیچیدگی، تنوع و کارکرد موضوعات مورد بحث طراحی شهری، طوری است که نمی‌توان با اتکاء به یک روش و دانش متقدم، مورد‌های عملی آن را در فضای واقعی که نیاز به اقدام دارد حل کرد. اگر برای مثال بحث ارتقای کیفیت در فرم شهر خلاصه می‌شد، هنجارهایی نظیر تناسبات بصری که در فرم منجلی هستند یا یکی از

ارتقای کیفیت محیط شهری تنها با زیباسازی ظاهری، تأمین تناسبات
بصری، ایجاد ایمنی ترافیکی و نظایر آن تحقق نمی‌پذیرد. این تصویر
ذهنی مردم از شهر و فضای شهری است که نقش اصلی را در تأمین
دلپذیری، نشاط، راحتی و ایمنی ایفا می‌کند

شاخه‌های مؤثر در طراحی شهری - معماری قابل بررسی، تجربه و تحلیل و ساماندهی می‌بود، زیبایی، دلپذیری، سرزندگی، راحتی و ایمنی از نمونه معیارها و معرف‌هایی هستند که در ارتقای کیفیت محیط نقش دارند. به زعم بسسازی از صاحب‌نظران، ارتقای کیفیت محیط شهری تنها با زیباسازی ظاهری، تأمین تناسبات بصری، ایجاد ایمنی ترافیکی و نظایر آن تحقق نمی‌پذیرد. این تصویر ذهنی مردم از شهر و فضای شهری است که نقش اصلی را در تأمین دلپذیری، نشاط، راحتی و ایمنی ایفا می‌کند.

تئوریا مصداقی

مصداق دقیق زیبایی‌شناسی در طراحی شهری، مصداق لیلی را از چشم مجنون دیدن است؛ لیلی ممکن است از نظر برخی زشت بیاید ولی از نظر مجنون زیباست. شهر موقعی زیباست که مردم در آن احساس امنیت و انبساط خاطر کنند. یک خیابان راحت و تمیز با سنگفرش زیبا و سرپناه چهارفصل، موقعی دلپذیر است که شهروند در آن احساس بیگانگی نکند. حس شهروندی هنگامی ارتقا می‌یابد که مردم مجربان شهر را دوست بدانند و خود مردم آنها را انتخاب کرده باشند و همچنین از انتخاب شهردار راضی باشند. مردم باید به طور ملموس حس کنند که شهردار همان کسی است که آنها می‌خواستند، و بنابراین باید با او همکاری کنند.

برای فهم بهتر موضوع، مباحث مذکور با یک مثال از محتوای سازوکارهای مؤثر در ارتقای کیفیت محیط توضیح داده می‌شود. یکی از اساسی‌ترین مقوله‌ها و فضاها شهری، و موجد دغدغه خاطر شهروندان در یک دهه گذشته، خیابان است. نظریه پردازان جدید و مخصوصاً نوشهرگرایان (Neourbanists)، خیابان را مظهر فضای همگانی می‌دانند فضای همگانی نیز کانون عملی طراحی شهری است. کسانی مانند کلبو (Kelbough)، مودون (Moudon)، گل (Gehl)، کل ترپ (Callhorpe) و دوانی (Duany) خیابان را شریان حیاتی و قلب عرصه‌های همگانی می‌دانند. به اعتقاد اینان یا ساماندهی خیابانها، به ویژه بهینه‌سازی آن در مقیاس استفاده پیاده، شهرهای مرده عصر مدرن بر اثر حضور مردم زنده می‌شوند.

اینان برای رسیدن به این منظور، پیشنهادهایی مختلفی را طرح می‌کنند. یکی از مهم‌ترین کارها این است که ابعاد و اندازه عرصه پیاده‌روها وسیع و عرض در نظر گرفته شود. در الگوی اداری و رسمی ایران که نزدیک به نیم



SHAHRI B. STAND. IN. AND ADAPTABLE. FROM PUL. CALIFORNIA. MICHIGAN

قرن به آن عمل شده است، تفکیک معبر پیاده و سواره بر مبنای اختصاص حداقل یک سوم عرض کل راه به عابر پیاده و جوی و جدول اجرا می‌گردد. به این ترتیب برای یک خیابان ۱۲ متری از هر طرف ۲ متر جوی و جدول و عیسر عبور برای پیاده‌ها به دست می‌آید. عرض حداقل ۱۲۰ سانتیمتر که برای عبور دو نفر در کنار هم مناسب است، به ندرت بر مبنای شیوه‌آداری ذکر شده حاصل می‌گردد. اگر دیدگاه نوشهر گرایان را مبنای محاسبات عرض پیاده‌روها قرار دهیم، حداقل یک دوم از عرض کل یک خیابان ۱۲ متری باید به عابران پیاده اختصاص داده شود. بر مبنای اصول سستی مهندسی ترافیک نیز که تأکید خاصی بر معیار ایمنی و راحتی حرکت سواره‌ها دارد، متراژ پیشنهادی برای بخش پیاده‌روها در خیابان‌های ۱۲ متری مطلوب و شدنی است. ولی برای معیار کم‌عرض‌تر، هم برای پیاده‌ها و هم برای سواره‌ها مشکل تخصیص به وجود می‌آید. به طور مکانیکی، با تکیه بر دیدگاه نوشهر گرایان راحتی عابران پیاده تأمین و روابط اجتماعی تقویت می‌گردد.

در انگاره‌های اندیشه‌مدارانه و جامع طراحی شهری که به تمامی نخله‌ها و گرایش‌ها توجه می‌شود، موضوعات دیگری چون دلپذیری، آرامش، امنیت و تعلق خاطر به فضا نیز باید به معیار ایمنی و تفکیک سواره و پیاده اضافه شود. معیارهای معیارهایی مانند ایمنی و تعلق خاطر پیچیده‌تر از آن هستند که از طریق بازی با مقطع عرضی تأمین شوند. معیارهای مذکور کمیت‌پذیر نیستند و با شیوه‌های کمی نظیر تغییرات عرض، کف‌سازی مناسب، تأمین سرپناه و مشابه آن، نمی‌توان آنها را تأمین کرد. ممکن است بتوان با تأمین موارد ذکر شده بخشی از الزامات ارتقای کیفیت محیط مصنوع را تأمین کرد، اما پهنه‌سازی آن نیاز به تمهیدات حقوقی، سیاسی، روان‌شناختی و جامعه‌شناختی دارد.

عابر زمانی احساس دلپذیری و آرامش خواهد داشت که در امنیت قرار داشته باشد و نسبت به فضا حس تعلق و شهروندی کند. عابر باید حس کند که از پیاده‌رو فقط نمی‌گذرد بلکه در آن زندگی می‌کند. او می‌بایست برای احساس زندگی کردن، در انجام فعالیت‌های متعارف راحت باشد و ترسی نداشته باشد. با پذیرش دیدگاه‌های متعارف مردم در چارچوب ضوابط حقوقی و سیاسی و اجتماعی جامع و مانع، و فراهم آوردن شرایط مشارکت مردم در ساماندهی اجزا و کلیت فضاهای شهری، به ترتیبی که مذکور افتاد، این امر تأمین می‌گردد. مثال ذکر شده نیز مبین ساختار طبقی محتوا و کارکرد طراحی شهری است. در طراحی خیابان طیف موضوعات، از جزئیات ملموس کف‌سازی پیاده‌رو تا کلیات سیاست‌های اجتماعی دولت، در تغییرند. در جزئیات کف‌سازی و نما نمی‌توان الزامات حرفه‌ای معماری و ساختمان را از نظر پنهان داشت. در کلیات سیاست‌های اجتماعی نیز نمی‌توان مبنای دانش سیاسی و حقوقی را از نظر پنهان کرد. در همان حال ساز و کارها، معیارها و معیارهای معماری منظر که نوعی دوخت و دوز را بین مجموع عوامل منظر ساز سبب می‌شوند و سامانه نشاط و سرزندگی را بارور می‌کنند نباید از نظر پنهان بمانند.

ممکن است در اینجا بعضاً این تصور ایجاد شود که طراحی شهری منظر آرایی و یا معماری منظر است که دوخت و تناسب منظری را انجام می‌دهد. معماری منظر به طراحی شهری خیلی نزدیک است اما خود دانش مستقلی است که طراحی شهری از آن بهره می‌گیرد. در نگاه عدم قطعیت‌نگر، معماری منظر همان قدر در تأمین کیفیت محیط نقش دارد که روان‌شناسی کاربردی. از طرف دیگر به عقیده کلیف ماوتین (Cliff Maughlin)، آن گروه از مباحث طراحی شهری که نسبت به مسائل زیست‌محیطی و توسعه پایدار دغدغه خاطر نداشته‌اند، بر خوردی سطحی‌نگرانه با این موضوع دارند. این امر در عصر افزایش آلودگی هوا، ترس از تأثیرات گلخانه‌ای و پیامدهای تغییر آب و هوا دارای اهمیت ویژه‌ای است (Maughlin, C. 1999: VIII).

در شرایط کنونی تحولات معارف بشری، نمی‌توان مرز مشخصی برای تمیز ابعاد و اندازه قابلیت‌های هر یک از دانش‌های دخیل در تأمین کیفیت محیط تعیین کرد. در مواردی حتی امکان تمایز نوع دانش و حرفه مداخله‌گر

بسی مشکل است. برای مثال، از زاویه دید میانی نظری دانش ارتقای کیفیت محیط مصنوع، چنانچه به طور موردی و شخصی، یک سری مقررات مدیریتی و اجتماعی و عرفی نظیر ضوابط ساخت و ساز (تراکم‌ها، سطح اشغال، نماها)، ضوابط ایمنی ترافیک (بستن کمربند ایمنی، توقف در پشت چراغ قرمز، رعایت سرعت مجاز) و قواعد متعارف، نظافت و بهداشت محیط (نریختن زباله در خیابان‌ها) رعایت گردد، کیفیت محیط ارتقا می‌یابد. این مقررات مدیریتی و اجتماعی و عرفی جزء اصول اساسی ارتقای محیط هستند که به راحتی نمی‌توان برای آن متولی علمی، حرفه‌ای، نهادی و اجرایی پیدا کرد. با نگاهی به ضوابط مدون موجود شهرسازی شهری مانند تهران و اصولی که برای ایمنی ترافیک و حفظ بهداشت محیط به صورت مدون و عرفی وجود دارد و با داشتن دیدی خوشبینانه از اجرای این اصول، تصور داشتن یک منظر شهری نامناسب، آن گونه که اکنون هست، بعید به نظر می‌رسد!

اما واقعیت این است که کوچه باغ‌های زیبای تهران هر روز تغییر شکل می‌دهند و به کانال‌های کم عرض و مرتفعی برای عبور اتومبیل‌ها تبدیل می‌شوند. به جای ساختمان‌سازی، سدسازی صورت می‌گیرد. معمولاً در جبهه جنوبی کوچه باغ‌های قدیمی، سد - ساختمان‌هایی ایجاد می‌شود که حداقل ارتفاع طول تاج آن ۱۲ متر است!

بستن کمربند ایمنی بسی مشکل است و خودداری از ریختن زباله در خیابان نیز کمی مشکل‌تر. مردم تهران اکثراً خود از این وضعیت رنج می‌برند. دست‌اندر کاران حرفه‌ای و اجرایی تأمین کیفیت محیط، هم به این دغدغه خاطر مردم نیاز دارند و هم به شیوه‌های جلوگیری از تخریب فرایند محیط مصنوع و حیات اجتماعی محتاج‌اند. دغدغه خاطر وجود دارد ولی شیوه‌های عمل کار ساز نیستند. در این قسمت الزاماتی نظیر آموزش عمومی و مشارکت مردمی مطرح می‌گردد. هم آموزش عمومی و هم مشارکت مردمی خود ابعاد زیادی دارند که نمی‌توان از برخی از آنها چشم پوشید. در آموزش عمومی دو مطلب ارتقای دانش عمومی و ارتقای حس مسئولیت‌پذیری حداقل موضوعات مورد بحث هستند. در مشارکت مردمی از یک طرف جلب گروه‌های اجتماعی برای همکاری مستقیم در اقدامات اجرایی طرح می‌گردد و از طرف دیگر جلب نظر مشورتی احاد مردم برای پیشبرد اهداف ارتقای کیفیت محیط سطح نظر است. به طور خلاصه، برای تضمین سلامتی شهر و شهر سالم هر چند تدوین ضوابط معماری و شهرسازی (ساخت و ساز) الزامی است، اما بدون هدایت و کنترل دغدغه‌ها، عادت‌ها و آموزه‌های متعارف امکان موفقیت ضعیف است. آیا این مسئله مهم صرفاً با ارائه الگوهای تربیمی و صدور دستورالعمل‌های بخشنامه‌ای و اعمال نصیحت‌های موردی حل می‌شود؟

یکی از بحث‌های ارتقای کیفیت محیط، زمان است. فهم زمان در فرایند و روند اجرایی اقدامات و عملیات شهرسازی از موضوعات یفرنجی است که حداقل در طول یک قرن گذشته روند تحولات جامعه بشری راه به ویژه در حوزه ساخت و ساز شهری، متأثر ساخته است. بحث ما در اینجا صرفاً به موضوعات نظری خاصی که در ملحوظ داشتن بعد زمان و متلود شدن زمان برای تحلیل واحدهای مصنوع ارتباط پیدا می‌کند، و یا به بحث پیشتازی زمانی هنر در مقایسه با سایر معارف و فعالیت‌های بشری، محدود نمی‌گردد. موضوع این است که متغیر زمان در معادله چندمجهولی پروژه‌ها و طرح‌های شهرسازی مبحث مشکلی است که هیچ‌یک از رشته‌های دخیل در طراحی شهری تاکنون نتوانسته‌اند از آن استفاده بهینه‌ای به عمل آورند و برای حل مسئله آن پاسخ مناسبی کسب کنند. انتظار می‌رود که طرف زمان بین عناصر رشته‌های دخیل در ارتقای کیفیت محیط تقسیم نگردد. طرف زمان تخصیص دادنی و مالکیت‌پذیر نیست. هر وقت زمان به عنوان عامل تعیین‌کننده قطعی و جزئی وارد کارزار ساخت و ساز و طراحی شود، پویایی کیفیت از بین می‌رود. در اینجا نیز می‌توان با ارائه

دست‌اندر کاران حرفه‌ای و اجرایی

تأمین کیفیت محیط، هم به این

دغدغه خاطر مردم نیاز دارند و هم به

شیوه‌های جلوگیری از تخریب فرایند

محیط مصنوع و حیات اجتماعی

محتاج‌اند. دغدغه خاطر وجود دارد

ولی شیوه‌های عمل کار ساز نیستند

مثال هایی به تبیین این مقوله نسبتاً فلسفی پرداخت.

در گذشته نظریه پردازی که به شهر سازان سوسیالیست مرسوم هستند، با الهام از ایدئولوژی سوسیالیسم در یک مقطع زمانی مشخص، مخصوصاً در پنجاه ساله بین دو جنگ جهانی و بعد از جنگ جهانی دوم، شهرها و فضاهای شهری سوسیالیستی را برای همه نسل ها ترسیم می کردند. آنان با محوریت مسکن سوسیالیستی، محله ها و مجتمع های زیستی را در شوروی و کشورهای بلوک شرق می ساختند. تصور آنان این بود که این فضاها و این شهرها برای طبقه های ساخته می شوند که تمامی آینده به آنها تعلق دارد. پس تعاضی آینده در طولانی ترین حد ممکن قابل ساخت بود. در واقع آنها به جای اینکه با هنر طراحی و با رعایت فرآیند طراحی زودتر از زمان مقدر قابل اندازه گیری عقلی فضای کالبدی را تسخیر کنند، زمان متعلق به آینده را تسخیر و حبس می کردند. تحلیل های اخیر، به ویژه تحلیل فضاها و شهرهای بلوک شرق پس از فروپاشی سوسیالیسم، نشان می دهد که آن فضاها نه در زمان خود (گذشته) دارای کیفیت مردم پسندانه ای بوده اند و نه برای آینده مفید هستند. تسخیر و در بند کردن نظری زمان و ساختن شهر و فضای شهری در این ظرفاً پویای تر حرکت باز داشته شده، کاری است که در شهر سازی سوسیالیستی صورت می گرفته است.

در پنجاه سال گذشته، شهرهای مختلف با اندیشه های برنامه ریزی و سیاست گذاری های از قبل اندیشیده شده به نام طرح های جامع، به اشکال گوناگون سازماندهی شده اند. تعیین نوع کاربری و مشخص کردن یک زمان بندی کوتاه مدت تا بلندمدت برای ضوابط مربوط به آنها نزدیک به نیم قرن ابزار اصلی ساماندهی شهرها بوده است. عدم موفقیت طرح های جامع و ایجاد محیط های خشک و بی روح حاصل از این طرح ها، عمدتاً به نارسایی شناخت و ضعف قدرت اجرایی نسبت داده می شود. واقعیت این است که در این طرح ها عملاً با انجماد کاربری ها، عنصر انجماد ناشدنی زمان منجمد می گردد. نیازها و اندیشه های بشر به سرعت در حال تغییر است. نمی توان همین امروز برای ساکنان ۱۵ تا ۲۵ سال آینده یک شهر تصمیم گرفت. لذا از بُعد نظری، طرح های استراتژیک جای طرح های جامع را می گیرند. این راهکار

به این معنی است که فرآورده گرایان جای خود را به فرایندگرایی می دهند. از نگاه طراحی شهری برنامه های استراتژیک با حرکت در مسیر اقدام فرایندگرایانه برنامه ریزی از انجماد پروژه ها در کمیته های طولانی زمانی جلوگیری می کنند. با جلوگیری از انجماد برنامه ها در کمیته های زمانی و دادن امکانات بالقوه به حضور کیفیت که اندازه پذیر نیست، شانس ارتقای کیفیت بالا می رود. تفاوت برنامه ریزی شهری و طراحی شهری را بسیاری صرفاً دو بعدی و سه بعدی دیدن پروژه ها می دانند. کمتر به این موضوع توجه می کنند که برنامه ریزی شهری حرفه متریستی ساختن آینده در گذشته است، و طراحی شهری ساختن حال در حال و آینده خیلی نزدیک در حال است. اگر ارزیابی، نظارت و تجدیدنظر فرایندگرایانه نیز به برنامه ریزی شهری عصر مدرن اضافه گردد، طراحی شهری زاده می شود.

اصولاً ساماندهی محیط مصنوع اواخر قرن بیستم و اوایل قرن بیست و یکم مسیری را طی کرده است که در پروژه های بزرگ به جای به اصطلاح خط کشیدن، ضابطه می نویسد. ضوابط پویا، سیال، انعطاف پذیر و تجدیدنظر شدنی، اساس راه حل گزینی دانش ارتقای کیفیت محیط مصنوع هستند. تاریخ شهر سازی قرن بیستم ثابت کرده است که ترسیم و تثبیت کالبدی الگوهای از پیش تیسدهای مشابه بر آرزویا، کانبرا و اسلام آباد پاسخ دهنده نیستند. آنها تبلور غلبه کمیته بر کیفیت اند. طراحی شهرهای ۵۰۰ هزار نفری به صورت یک بقیچه از قبل آماده شده برای سکونت جمعیت یک الی ۵۰۰ هزار نفر، یعنی از نظر پنهان داشتن تحولاتی که غالباً به صورت کیفی در فاصله زمانی اسکان نفر اول تا نفر پانصد هزارم اتفاق می افتد. در اینجا محسوس کردن یا انجماد زمان می تواند معادل انجماد یا حذف کیفیت باشد.

با این توضیح نباید انتظار داشت که مسئولان امروز شهرهای جدید کشور که وارث طرح های اجرایی ۱۵ سال پیش هستند، با همان الگوها برای حل مسئله حادث اقدام کنند. شهرهای جدید ایران زمان را در طرح های خود حبس کرده اند. برای مثال، شهر جدید بهارستان که پیشتر میزان موفقیت شهرهای جدید است، بر حسب موفقیت بین ۵ تا ۱۰ سال نسبت به پیش بینی ها فاصله دارد. تا مین کیفیت فضایی شهرهای جدیدی مثل بهارستان صرفاً در این نیست که با افزایش سرعت ساخت و ساز در آن افزایش سرمایه گذاری ها اهداف طرح ها را در زمان زودتری محقق ساخت. اصولاً تحقق بخشیدن آن پروژه ها که با پیام های شناختی ۱۵ سال پیش شرایط

ساماندهی محیط مصنوع اواخر قرن بیستم مسیری را طی کرده است که در پروژه های بزرگ به جای به اصطلاح خط کشیدن، ضابطه می نویسد. ضوابط پویا، سیال، انعطاف پذیر و تجدیدنظر شدنی، اساس راه حل گزینی دانش ارتقای کیفیت محیط مصنوع هستند



ایران و مبانی نظری کلان ساخت‌نوسهرهای ۵۰ سال پیش جهان طراحی شده‌اند، غیر منطقی است. تحولات تکنولوژیکی جهان چنان تحولات اندیشه‌ها و نیازهای جوامع را تغییر داده است که پیشنهادهای مبتنی بر نظریه پردازی‌های ۱۵ سال قبل با شرایط امروز سازگاری ندارد، چه برسد به شرایط ۲۵ سال بعد که سؤال برانگیز است.

در مبانی فلسفی شهرسازی امروز بحث اصلی این نیست که متولی و بانی برنامه‌ریزی و طراحی مجتمع‌هایی مانند شهرهای جدید کدام دیسپلین و چه اندیشه‌ای بوده است و طرح حجمی چنین شهرهایی و ابعاد و تراکم آن‌ها چگونه هستند یا خیر. بحث این است که چنین طرح‌هایی زمان را منجمد کرده‌اند و انجماد زمان، که خود یک بعد کیفی و نیمه پنهان و سیال در عرصه معماری و شهرسازی است، یعنی زندگی در گذشته؛ که هم با ماهیت هنری و زیبایی‌شناختی مفهوم طراحی تناقض دارد و هم با منطق رشد و تحول سازنده جامعه بشری سازگار نیست. فلسفه امروز شهرسازی می‌گوید که ظرف زمین را نمی‌شود منجمد کرد. چنین کاری صرفاً با محدود کردن ابعاد مکان مقدور است که در آن صورت ظرف اجرایی و بهره‌وری زمان نیز کوچک می‌شود. برای مثال، حبس کردن زمان در طراحی از پیش اندیشیده شده پروژه‌های کوچکی در حد یک میدان یا پارک شهری (مانند میدان گنگورد یا پارک لاویت در پاریس) توجه‌پذیر است؛ اما با طراحی به قطعیت در آمده یک شهر جدید ۱۰۰ هزار نفری، با معیارهای پرستاب عصر بعد از مدرن سازگار نیست. در واقع بحث این نیست که چگونه و با محوریت کدام انضباط، مثلاً شهر جدید گلپهر به طور کامل طراحی شود. شهر جدید گلپهر نباید با یک طرح جامع و مجموعه‌ای از طرح‌های آماده‌سازی برای یک مقطع زمانی مثلاً ۲۰ ساله برنامه‌گذاری و راهکار یابی شود. یک طرح ساختاری، و قبل از آن یک طرح استراتژیک، برای طرح شهر جدید گلپهر کافی است. در همان حال طراحی پارک کوه‌سنگی مشهد در یک مقطع زمانی مشخص تا حدودی قابل قبول است. به طور خلاصه، در این قسمت مقوله ارتقای کیفیت محیط با متغیر مجهولی به نام زمان سروکار دارد که اولاً حل آن بسی مشکل است، ثانیاً به راحتی نمی‌توان در عرصه حیطه دانش حرفه‌ای طراحی شهری برای آن متولی پیدا کرد. اینجاست که گریز از قطعیت‌نگری چه برای فهم مسئله و چه برای حل مسئله ضرورت دارد.

در آخرین قسمت پس از طرح یک سری از مباحث نسبتاً طولانی، با نگاهی به مواردی از پروژه‌هایی که در ایران به نام پروژه‌های شهرسازی شناخته می‌شوند، جایگاه طراحی شهری در آنها باز نمون می‌گردد. از آنچه تاکنون مذکور افتاد، به تذکر این نکته بسنده می‌گردد که موضوعات، راهکارها و دانش‌های حرفه‌ای دخیل در حرفه - دانش طراحی شهری و پروژه‌های طراحی شهری پیچیده‌تر و متغیرتر از آن هستند که بتوان برای آنها متولی معرفی و دیسپلینی وحد و مرز قطعی تعیین کرد. در همین زمینه، نمی‌توان هیچ یک از پروژه‌ها را به طور مستقل برنامه‌ریزی‌انه، طراحی‌انه و یا معماریانه دانست. در اکثر پروژه‌ها می‌توان ردیای اکثر دانش‌ها و روش‌ها را با ابعاد و اندازه‌ها و نمودهای متغیر جست و جو کرد.

مؤخره (تلخیص و تمایز)

موضوع طراحی شهری کیفیت است. معیارها و معرف‌های کیفیت متنوع و پیچیده‌اند و بنابراین طبیعی است که دانش‌های مختلف در فرایند تأمین کیفیت محیط دخیل هستند. بر حسب اینکه محتوای اصلی معیارها و معرف‌ها از چه جنسی باشند، میزان دخول دانش‌های حرفه‌ای در فرایند طراحی تغییر می‌کند. به دلیل پیچیدگی و درهم‌تنیدگی «قولات» و متغیرها هیچ یک از دانش‌ها به تنهایی نمی‌توانند ساماندهی کیفیت محیط را به صورت یکجانبه و قطعیت‌نگرانه تولید کنند. بنابراین طراحی شهری استمرار معرفی هیچ یک از رشته‌های حرفه‌ای و معرفی شناخته شده بر سابقه نیست، بلکه برایند کار کردی - همایشی مجموعه‌ای از دانش‌ها، به ویژه

۱- بهرامی، حسین؛ **تحلیل فضاهای شهری در رابطه با الگوهای رفتاری استفاده کنندگان و ضوابط برای طراحی**، دانشگاه تهران، ۱۳۷۵.

۲- بهزادی، مصطفی؛ **طراحی شهری و ضرورت‌های اجرایی و تشکیلاتی آن در شهرداری تهران (مطالسه موردی شورای خدماتی و تصویب طرح‌های مصوب شهرداری تهران تهران، شده است، حوزه معاونت شهرداری و معماری شهرداری تهران، ۱۳۸۰.**

۳- گلکشور، محمدرضا؛ **کنش‌گرایی در تعریف طراحی شهری**، مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری تهران، تهران، ۱۳۷۸.

۴- حسینی پور، شمس؛ **طراحی فضای شهری، نگرش بر فرآیند اجتماعی و مکانی**، ترجمه و ویرایش مرزبانان، شرکت پرولش و برنامهریزی شهری، تهران، ۱۳۷۹.

۵- مطهری، غلام؛ **فلسفه و نقش روان‌شناسی محیط در طراحی شهری و فصلنامه معماری و فرهنگ**، سال دوم، شماره ششم، پاییز ۱۳۷۹.

6- Alexander, C., Ishikawa, S.: and Silverstein, M., **A Pattern Language**, New York, Oxford University Press, 1977.

دانش‌های کاربردی، است. برخی از دانش‌های حرفه‌ای، شامل معماری و برنامه‌ریزی شهری، به طراحی شهری بسی نزدیک‌تر بوده و در پایه‌گذاری آن نقش اساسی داشته‌اند. اما طراحی شهری به مثابه دانش تأمین و تضمین کیفیت محیط، شاخه‌هیچ‌یک از اینها نیست. ارتباطات تنگاتنگ طراحی شهری و معماری از دو نظر درخور توجه است: اول از این نظر که تقیضه کاربردی این دانش حرفه‌ای را در مقوله کیفیت عرصه‌های همگانی - بیرونی می‌پوشاند؛ ثانیاً بر حسب ضرورت و شرایط بعضاً از تکنیک‌ها و روش‌های کاربردی این شاخه استفاده می‌کند. اگر بنا بر وابستگی شاخه‌ای و متولی گزی باشد، شاید ادعای روان‌شناسی، به ویژه روان‌شناسی محیطی، در این میان نزدیک‌تر به نظر برسد. به هر حال الزامات تأمین کیفیت محیط ایجاب می‌کند که موضوع، محتوا و کارکرد طراحی شهری به صورت مستقل دیده شود.

همان‌طور که مذکور افتاد، دانش ساماندهی کیفیت محیط بازتاب همایش و ترکیب دانش‌هایی است که مجموعاً برای ساماندهی محیط به کار می‌آید، اما بر حسب پروژه‌هایی که در چارچوب و تحت پوشش این دانش‌ها به کار می‌آید، میزان نقش و دخالت سایر دانش‌ها، به صورت موردی، تغییر می‌کند و کم‌رنگ و پررنگ می‌شود. این مطلب نیز پیش از آنکه به دانش‌ها ارتباط داشته باشد به بینش‌ها، موضوعات و متغیرهای درگیر در پروژه‌ها ربط پیدا می‌کند. ماهیت و شکل پروژه‌های شهرسازی طوری است که در برخی، مواجهه کالبدی با واقعیت‌های محیطی بر مواجهه غیر کالبدی ارجحیت پیدا می‌کند. متداولاً در برخی دیگر مواجهه غیر کالبدی اهمیت و ارجحیت پیدا می‌کند. بر حسب سوابق تاریخی رشته‌هایی که نسبتاً در مواجهه با هر یک از متغیرها یا

ساماندهی بصری عرصه همگانی که از موضوعات طراحی نمای شهری است، خود یکی از معرف‌های ارتقایی کیفیت محیط به شمار می‌آید؛ اما تبدیل آن به پروژه کامل طراحی شهری زمانی مقدور می‌گردد که معرف‌های دیگری نظیر مشارکت مردم در طراحی، اعمال خواسته‌های مردم و ارزیابی مبتنی بر تصویر ذهنی ساکنان، در فرایند مطالعاتی و انجام پروژه، جای گیرند

واقعیت‌های محیطی - اعم از کالبدی و غیر کالبدی - مداخله می‌کرده‌اند، به تناسب نوع پروژه در فرایند طراحی شهری کارایی و کاربری بیشتری پیدا می‌کنند. به نظر می‌رسد دلیل اصلی این امر جوانی دانش طراحی شهری و جایفتادگی کامل تکنیک‌های آن باشد و انتظار می‌رود در درازمدت این تقیضه نیز بر طرف شود. به هر حال باید پذیرفت که در شرایط موجود بر حسب نوع پروژه استفاده بیشتری از روش‌های تکنیکی متنوع صورت گیرد و بر حسب شرایط بخش خاصی از طیف همایشی دانش طراحی شهری پررنگ‌تر یا کم‌رنگ‌تر شود، نه آنکه آن دانش به جای طراحی شهری عمل کند. این مسئله در دانش‌های جا افتاده‌تری مانند فیزیک و شیمی که به تناسب از روش‌های هم استفاده می‌کنند نیز مصداق دارد.

متأسفانه وضعیت پروژه‌های اجرایی در ایران طوری است که نمی‌توان پروژه‌های رایج را به طور کامل یا مستقل، یک پروژه طراحی شهری محسوب کرد. غالب پروژه‌های مرتبط با طرح‌ریزی کالبدی به صورت بخشی و موردی در جاهایی که با کیفیت ارتباط دارد مداخله موردی - بخشی طراحی شهری را طلب می‌کنند. به دلیل نارسایی مفهومی، محتوا و کاربردی جایگاه طراحی شهری، بیشتر پروژه‌هایی که اخیراً به صفت طراحی شهری متصف شده‌اند پروژه‌های برنامه‌ریزی شهری و معماری یا معماری شهری هستند. تهیه طرح تفصیلی شهرها به زعم برخی، نوعی پروژه طراحی شهری محسوب می‌گردد. حال آنکه با محتوای موجود صرفاً حکم برنامه‌ریزی شهری را دارد و در صورت اصلاح شیوه‌نامه اجرایی و محتوای آن، نوعی پروژه مشترک طراحی - برنامه‌ریزی شهری محسوب خواهد شد. پروژه‌هایی که صرفاً با موضوعاتی نظیر ساماندهی نمای شهری (نمای سربک ساختمان‌ها) سروکار دارند در ایران با عنوان پروژه طراحی شهری شناخته می‌شوند؛ حال آنکه بهتر است آنها را پروژه‌های معماری شهری نامید، البته می‌توان مسامحتاً به آن عنوان طراحی شهری داد.

ساماندهی بصری عرصه همگانی که از موضوعات طراحی نمای شهری است، خود یکی از معرف‌های ارتقایی کیفیت محیط به شمار می‌آید؛ اما تبدیل آن به پروژه کامل طراحی شهری زمانی مقدور می‌گردد که معرف‌های دیگری نظیر مشارکت مردم در طراحی، اعمال خواسته‌های مردم و ارزیابی مبتنی بر تصویر ذهنی ساکنان، همراه با هماهنگی مجموعه اطلاعات بخشی فراگیر در فرایند مطالعاتی و انجام پروژه، جای گیرند. وقتی که سخن از کیفیت محیط می‌رود، ممکن است این پوشش مطرح گردد که: معیار تأمین کیفیت چیست؟ آن

- 7- Alexander, C.: **The Oregon Experiment**, New York, Oxford University Press, 1975.
- 8- Broadbent, G.: **Emerging Concepts in Urban Space Design**, New York, Van Nostrand Reinhold, 1990.
- 9- Calthorpe, **The Post-Suburban Environment**, Progressive Architecture, 1991.
- 10- Duany, A. & Plater-Zyberk, E.: **The Second Coming of American Small Town, Plan Canada**, May, 1992.
- 11- Ellin, N.: **Postmodern Urbanism**, Cambridge, Mass, Blackwell, 1996.
- 12- Jacobs, J.: **The Death and Life of Great American Cities**, New York, Vintage Press, 1961.
- 13- Kelbaugh, D.: **Common Place: Toward Neighbourhood and Regional Design**, Seattle, University of Washington Press, 1997.
- 14- Kuttler, J. H.: "Home From No-where" in the Atlantic Monthly, September, 1996.
- 15- Lang, J.: **Urban Design: The American Experience**, New York, Van Nostrand Reinhold, 1994.
- 16- Marcus, C.C. & Sarkissian, W.: **Housing as if People Mattered: Site Design Guidelines for Medium Density Housing**, Berkeley, Los Angeles and London, University of California Press, 1986.
- 17- Modun, A. V.: **Designing the Urban Village**, Eleventh International Pedestrian Conference, Seattle, University of Washington, 1990.
- 18- Moughtin, C. [et al.]: **Urban Design: Methods and Techniques**, Oxford, Architectural Press, 1999.
- 19- Pawlukiewicz, M.: "What is Smart Growth?", in Urban Land, 57(8): 45-48, 1998.
- 20- Sitts, C.: **City Planning According to Artistic Principles**, Translated by G.R. Collins from Der Städtebau, New York, Random House, 1965.
- 21- Spaxman, R.: "Urban Design", in Planning Canada, September, 1994.
- 22- Whyte, W. H.: **City: Rediscovering the Center**, Toronto, Anchor Books, 1988.
- 23- Wilson, W. H.: **The City Beautiful Movement**, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1989.

گاه احتمالاً زیبا و دلپذیر بودن به عنوان معیار ذکر می‌گردد، متقابلاً ممکن است پرسیده شود: معرف (Indicator) زیبایی چیست؟ احتمالاً تناسب هندسی به عنوان معرف زیبایی بودن و دلپذیر بودن ذکر می‌گردد. همان طور که قبلاً مذکور افتاد، کیفیت تنها با معیار زیبایی بصری و معرف تناسب هندسی تضمین نمی‌شود. معیارهای زیادی نظیر سرزندگی، عدالت، رنگ، تعلق، حس تعلق خاطر و مانند اینها در تأمین کیفیت نقش دارند که از شیوه‌ها و ابزارهای دیگری حاصل می‌گردند به دور از انگاره‌های قطعی پستدانه، می‌توان با دو معیار: ۱- موضوعاتی که به کیفیت ارتباط دارند؛ و ۲- شیوه‌ها، ابزارها و اسناد مربوط به اقدامات فرایند طراحی، برخی از پروژه‌های موجود کشور را از نظر فرایندی مفاهیم و سازو کارهای طراحی شهری به طور خیلی مختصر بررسی کرد.

در پروژه‌هایی مانند آمایش سرزمین، طرح کالبدی ملی، طرح‌های کالبدی منطقه‌ای و طرح‌های ناحیه، موضوعاتی مانند بهینه‌سازی سامان بصری مناظر کلان ملی - منطقه‌ای - ناحیه‌ای جزء موضوعات طراحی شهری است و شیوه‌های اعمال کیفیت از دستورالعمل‌ها و ضوابط فراتر نمی‌رود. در طرح‌های جامع و هادی شهری، علاوه بر دو مورد پیش گفته، موضوعاتی مانند تصویر ذهنی مردم از عناصر کلان و هنجاری شهرها (مانند راه، لکه، گره، نشانه، حوزه)، حس نشاط جمعی، پایداری توسعه، عدالت کالبدی، بسامانی منظر عمومی شهر، چگونگی تحکیم حس شهروندی، چگونگی اعمال سلسله مراتب شبکه راه‌ها، نحوه زمان بندی کل پروژه و اجزای آن، از جمله موضوعات تأمین کیفیت محسوب می‌گردند.

استفاده از شیوه‌های تصویری تبیین سامانه شهر از جمله موارد اعمال شیوه‌هاست و نقشه‌های دوبعدی به همراه ضوابط و دستورالعمل‌های اجرایی ابزار رسیدن به کیفیت به شمار می‌آیند. در طرح‌های متعارف تفصیلی، علاوه بر موارد مذکور درباره طرح جامع شهرها، موضوعاتی چون بسامانی منظر معابر (Streetscape)، بسامانی منظر عمومی اراضی (Landscape)، چگونگی اعمال تراکم‌های ساختمانی و سطح اشغال، چگونگی تحلیل وضع موجود و دستیابی به الگوهای طرح‌های حجمی از جمله موضوعات مؤثر در کیفیت تلقی می‌گردند. علاوه بر شیوه‌های قبلی، استفاده از نقشه‌های با مقیاس تا ۱:۲۰۰۰۰، ارائه طرح‌های الگویی با مقیاس‌های تا ۱:۵۰۰، طرح‌های حجمی اسکیمی و کلاً طرح‌های الگویی سه بعدی همراه با جزئیات و ضوابط و دستورالعمل‌ها، ابزارهای اعمال کیفیت هستند. در طرح‌های آماده‌سازی، مجموعه‌سازی و نظیر آن به صورت بالقوه موضوعات پیش گفته برای اعمال کیفیت قابلیت تدقیق شدن دارند و با شیوه‌های بیان تصویری دقیق‌تر، ارائه جزئیات طرح‌ها و پروژه‌ها تا سطح نقشه‌های ۱:۲۰۰ به همراه جزئیات دستورالعمل و ضوابط اجرایی و جزئیات محاسبات و دستورالعمل‌های مالی و مشارکتی و ساختمانی چگونگی دستیابی به کیفیت راهکارهایی می‌گردند.

طرح‌های دیگر نظیر طرح ساماندهی رود - دره‌ها، طراحی شهری خیابان‌های اصلی (Main Street Design)، نظیر طراحی خیابان کارگر تهران، نمونه‌های مشخص‌تری از پروژه‌های طراحی شهری هستند. اینها را می‌توان چه در موضوع و چه در شیوه و ابزار و محتوا، جزء پروژه‌های طراحی شهری دانست. اما به دلیل نبودن طرح این پروژه‌ها و استمرار نیافتن و ناتمامی آنها هنوز نمی‌توان برای تبیین نقادانه آنها به اظهار نظر پرداخت. انتظار می‌رود اراده متعهدانه صاحب نظران، حرفه‌مندان، مجریان و متخصصان طراحی شهری کشور آینده تحولات مربوط به ساماندهی محیط‌های همگانی - بیرونی - شهری این سرزمین را با هدف تأمین و ارتقای کیفیت بارور سازد.



پانوش

این کتاب در ترجمه نگارنده در دست چاپ است.

چکیده

مقوله‌های ارتقای کیفیت محیط و پایداری ارزش‌ها در فضای شهری، از جمله موضوعاتی هستند که اخیراً در ایران مورد توجه مدیریت عمران شهری واقع شده‌اند. بدیهی است که این پدیده جدید لازم است در نظام برنامه‌ریزی کشور قانون‌مند شود و تعامل آن با برنامه‌های موجود از طریق مؤلفه‌های سیاستگذاری و اسناد راهبردی تحقق یابد.

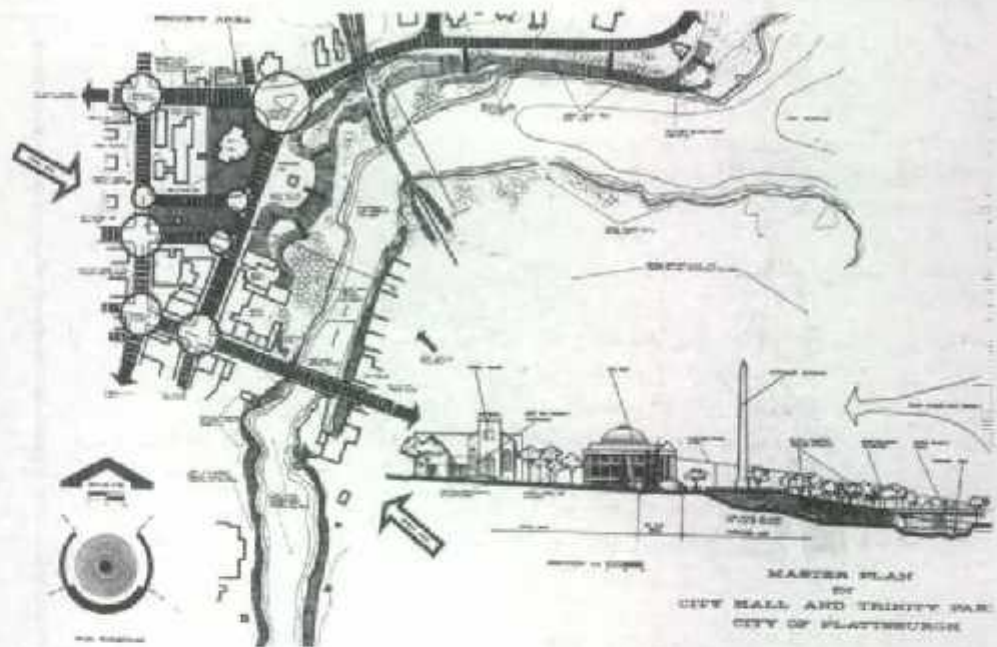
براین اساس، مقاله حاضر تأکید ویژه‌ای بر جایگاه «سیاست‌های طراحی» و «راهنمای طراحی» دارد که دو حلقه بسیار مهم از زنجیره مجموعه مؤلفه‌های شکل‌دهنده اسناد نظام هدایت در برنامه‌های طراحی شهری محسوب می‌گردند. این دو عنصر که ستون‌های اصلی راهبری در نظام هدایت به شمار می‌آیند، تسالوده هویت مکانی و محتوای راهکارهای اجرایی را در چشم‌انداز مطلوب توسعه تشکیل می‌دهند.

طراحی شهری و تأکیدهای محتوایی در نظام هدایت

کامران ذکاوت

عضو هیئت علمی دانشکده معماری و

شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی



الف- مفاهیم طراحی شهری

۱- تعریف طراحی شهری

هدایت و ایجاد کیفیت محیطی، امری است که به خودی خود تحقق نمی‌یابد و اسناد شهرسازی از نوع طرح جامع قادر به ایجاد آن نیستند. اساساً هویت کیفیت‌هایی که مربوط به بعد سوم و حس مکان است، نیازمند به کنارگیری دانشی است متفاوت از آنچه که به نام شهرسازی شناخته شده است. به عبارت دیگر، طراحی شهری دانشی چند شاخه‌ای است که به منظور حفظ و ایجاد کیفیت محیط وارد مداخله می‌شود. این پدیده توجه ویژه‌ای به تشخیص هویت و ارزش‌های زیبایی‌شناختی و ادراکی دارد که بقا و مانایی آن را با اتکا به نظر استفاده‌کنندگان راهبردی می‌کند.

۲- اهداف طراحی شهری

خیابان‌ها، فضاها، دهکده‌ها، شهرک‌ها و بالاخره شهرهای موفق دارای خصوصیات مشترکی هستند. برای دستیابی به اصول یا اهداف طراحی شهری خوب، این عوامل می‌بایست مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند. به یاری این عوامل است که می‌توان دریافت برای خلق یک فضای موفق می‌بایست به دنبال چه بود. اهداف طراحی شهری بیانیه‌ای است که مشخص می‌سازد طراحی به چه چیزهایی باید دست یابد. (۱)

در بسیاری از موارد، اهداف در بخش‌های متفاوت دارای همپوشانی‌اند و یکدیگر را به نوعی تقویت می‌کنند.

۳- فرایند در طراحی شهری

شهرسازی متعلق گرا و تجربه‌گر (۲) را باید سر آغاز تسلط تجربه و منطق در دانش طراحی و برنامه‌ریزی تلقی کرد. دانش طراحی شهری، همانند کلیه دانش‌های محیطی، ارائه هر گونه طرح و راه‌حل را منوط به تشخیص مسئله می‌داند. به همین دلیل تدبیر راه‌حل وابسته به فرایندی است که طی آن باید سلسله مراتبی از اقدامات انجام گیرد تا دستیابی به راه‌حل میسر گردد. فرایند طراحی شهری در این دانش، شامل ۶ مقطع اصلی به شرح ذیل است و در صورت فقدان هر یک از مراحل دستیابی به محصولات میسر نخواهد بود:

۱- شناخت (خصیصه‌های محلی و کیفیت‌های محیطی)

۲- سنجش

۳- سیاستگذاری

۴- راهکارها و راه‌حل‌ها

۵- راهنمای طراحی

۶- اجرا

• شناخت (خصیصه‌های محلی و کیفیت‌های محیطی)

تشخیص خصیصه‌های محلی (Local Distinctiveness) و هویت سیما و منظر شهری مهم‌ترین بخش از شناخت مسئله است که در تداوم آن تقابل زمینه‌های مختلف عملکردی، کالبدی، بصری و ریخت‌شناختی (مرفولوژیک) یا یکدیگر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

معمولاً طراحی شهری موفق مبتنی بر درک مناسب از شرایطی است که برای آن تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری شده، و طرح توسعه نیز برای آن تدوین گردیده است.

• سنجش

در این مقطع از مطالعات دستاورد مرحله شناخت مورد سنجش و مصیزی قرار می‌گیرد، سپس قابلیت‌ها - به ویژه کیفیت‌ها و ضعف‌ها، و همچنین تهدیدها و فرصت‌ها - در هر یک از زمینه‌ها معرفی می‌گردد و پایه تصمیم‌گیری واقع می‌شود.

• سیاستگذاری

مقطع سیاستگذاری یکی از مهم‌ترین مراحل در فرایند طراحی شهری است که طی آن چشم‌انداز مطلوب شکل‌گیری آینده تدوین و ترسیم می‌گردد.

در مقطع مطالعات سنجش، کلیه مسائل و مشکلات شامل کیفیت‌های مطلوب و نامطلوب شناسایی گردید. در این مرحله چارچوب و شیوه‌های مداخله و سمت‌گیری طرح ساماندهی تدارک دیده می‌شود.

برخلاف گذشته که محتوای طرح متکی بر ذهنیات طراح بود، در این روش تبیین اهداف و سیاست‌ها مبتنی بر عینیات پایه‌گذاری می‌شود و ملاک ارزیابی راه‌حل‌های پیشنهادی قرار می‌گیرد. بدین ترتیب الگوهای طراحی لازم است در تناوم اهداف اولیه طرح، و منعکس کننده آنها باشند.

در این مقطع اهداف طرح در جهت تقویت و اعتلای قابلیت‌ها به کیفیت‌های محیطی و سیاست‌های طرح به سمت بهره‌گیری از فرصت‌ها، حذف ضعف‌ها و کنترل تهدیدها گام برمی‌دارد.

مقطع سیاستگذاری خود از فرایندی خاص تبعیت می‌کند:

۱- اهداف کلان

اهداف کلان بیانیه‌ای است که معرف چشم‌انداز مطلوب شکل‌گیری مجموعه در آینده به صورت کلی و درازمدت است.

دیدگاه‌های اولیه دستگاه اجرایی معمولاً در شکل‌دهی این بخش تأثیرگذار است.

۲- اهداف خرد

اهداف خرد بیانیه دقیق‌تری است از آنچه که طراحی باید بر آن دست یابد. اهداف خرد یا عملیاتی مبین مقاصد مستقیم مداخله است و کلیه زمینه‌ها و ابعاد طراحی شهری را - از شکل و محتوا تا زمینه‌های بصری، انراکی و عملکردی - در برمی‌گیرد.

راهنمای طراحی در طرح جامع قبل از اینکه معرف گرافیک نمونه‌های

مناسب طراحی باشد، توصیف‌کننده محتوای طراحی مطلوب

سیاست‌های موردنظر است

۳- راهبردهای طراحی

چارچوب محتوایی توسعه است که به گونه‌ای نموداری به چشم‌انداز و چارچوب توسعه بعد مکانی و جغرافیایی می‌دهد.

۴- سیاست‌ها

روش‌ها و اقداماتی که بستر ساز دستیابی به اهداف طرح‌اند.

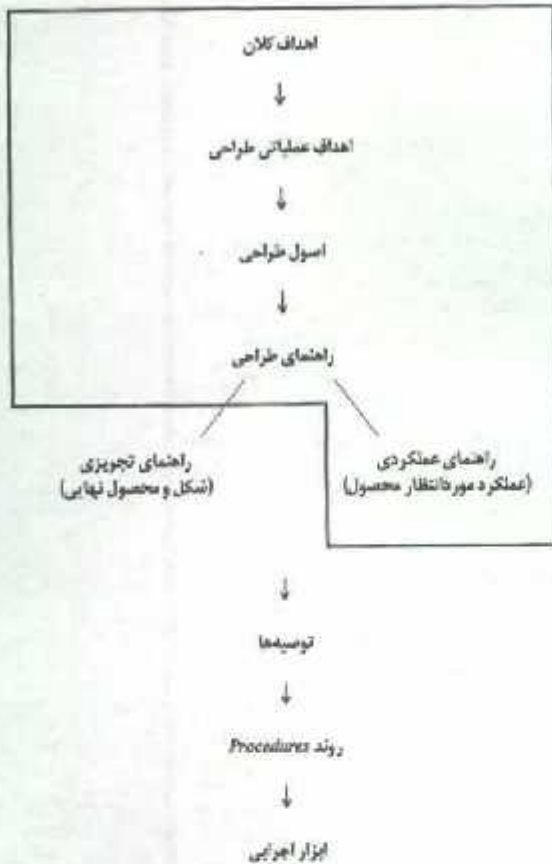
اصول طراحی توصیف‌کننده رابطه بین اهداف طراحی و فرم و شکل ساختاری محیط کالبدی‌اند (۳) لیکن به‌طور کلی اصول طراحی و معیارها و ملاحظات طراحی، زیرمجموعه سیاست‌های طراحی محسوب می‌گردند، که در تشریح این سیاست‌ها به معرفی آنها پرداخته خواهد شد.

مشارکت‌ها بسیاری از اصول طراحی به شکل بیانیه‌هایی از طرح خوب ارائه شده‌اند که مشخص نیست چه هدفی را - چیز همان «طرح خوب» - دنبال و معرفی می‌کنند؛ در واقع بسیاری از اصول طراحی ارائه شده را به راحتی می‌توان به عنوان نظریه و سبک‌های شخصی تلقی کرد.

از دیدگاه پانتر، اصول طراحی اساس و زیربنای راهنمای طراحی را تشکیل می‌دهند. (۴) به عبارتی دیگر، این مرحله از سیاستگذاری پایه‌گذار محتوای راهنمای طراحی به‌شمار می‌آید.

• راهکارها و راه‌حل‌ها و انتخاب بهترین

مجموعه‌ای از راهکارهای طراحی است که الگوهای مداخله را تشکیل می‌دهد.



این مجموعه غالباً در چند گزینه مطرح می‌گردد که پس از ارزیابی و مقایسه آنها با اهداف طراحی، انتخاب راه‌حل‌های بهینه صورت می‌گیرد.

• راهنمای طراحی

از آنجا که هدایت ابعاد مختلف کیفیت‌های محیطی به صورت توشناری کاملاً میسر نیست، ضروری است بسیاری از مفاهیمی که تدویم آنها نقشی حیاتی دارد، به صورت الگوهای گرافیکی و مصور معرفی و هدایت شود. این مفاهیم مانند معرفی زمینه در جداره‌ها، هویت معماری بومی، کیفیت‌های محیطی و حس مکان، کیفیت‌های ادراکی، سیمای زمین و نظایر اینها می‌توانند با استفاده از معرفی نمونه‌های موفق موجود و به صورت عکس و تصویر و توجیهات جنبی هدایت شوند. در نهایت کلیه موارد مهم و حساس به صورت چک لیست در می‌آید و چگونگی انطباق و موفقیت موارد توسعه با آنها ارزیابی می‌شود.

راهنمای طراحی، نمونه اقدامات طراحی به منظور معرفی شکل و الگوهای مطلوب دستیابی به اهداف طرح است.

راهنمای طراحی از مهم‌ترین محصولات طراحی شهری و به عبارتی سند طرح محسوب می‌گردد (معرفی تفصیلی راهنمای طراحی در بحث مربوط به آن آمده است).

• اجرا

تحقق پذیری برنامه طراحی شهری خود از مراحل مهم فرایند طراحی شهری محسوب می‌گردد. به عبارت دیگر، اسناد و راه‌حل‌ها و الگوهای مداخله باید به گونه‌ای تدارک دیده شوند که قابل اجرا باشند. این امر به سه موضوع وابسته است: ۱- اسناد هدایت؛ ۲- تشکیلات اجرایی؛ و ۳- تحقق پذیری.

۱- اسناد هدایت

محصول کار طراحی شهری نهایتاً در قالب اسناد هدایت و کنترل تعریف می‌شود؛ و طی آن چگونگی راهبری اجرای طرح نیز تعیین می‌گردد. راهنمای طراحی در این مرحله وظیفه مهمی را از بابت تحقق شکل و محتوای کیفیت و هویت عهده‌دار است.

چارچوب‌های هدایت توسعه ابعاد مشخص طراحی و برنامه‌ای به خود می‌گیرد و حیطه تغییرات آن از سیاست‌ها و معیارهای طراحی تا راهنما و ضوابط و الگوهای پیشنهادی را شامل می‌شود. در میان محصولات طراحی شهری سطح کلان، ضوابط کنترل و راهنماهای طراحی دارای اهمیت و جایگاه ویژه‌ای است. معمولاً این بخش از محصولات طراحی شهری با تلفیق در اسناد طرح جامع، اسناد قانونی هدایت و کنترل شهر را تشکیل می‌دهند.

۲- تشکیلات اجرایی

راهبردها و الگوهای پیشنهادی طراحی در مرحله اجرا باید به گونه‌ای باشد که کلیه اهداف و سیاست‌های طراحی به سادگی به طراحان و کنترل کنندگان طرح منتقل گردد و اعمال شدنی نیز باشد. نظارت بر اجرای صحیح ضوابط کنترل بر عهده کمیته‌های بازنگری است که طی آن طرح‌های موردی بر اساس معیارهای راهنما، بازبینی و بازنگری می‌شوند. بر این اساس تشکیلات اجرایی مورد نیاز برای کنترل کیفی توسعه، از تشکیلات فنی موجود شهرتاریها - که کنترل طرح جامع و طرح‌های معماری را عهده دارند - متفاوت است. ضروری است این تشکیلات نسبت به دانش طراحی شهری آگاهی داشته و قادر به کنترل و هدایت سه بعدی سیمای و منظر شهری نیز باشد.

محیط تشکیلاتی طرح در سلسله مراتب مدیریت عمران شهری در آمیخته است و عملکرد مضاعفی را در خصوص انطباق برنامه طراحی شهری با دیدگاه‌های مدیریت عمران شهری و عموم، همچنین چگونگی راهبرد و اجرای برنامه، بر عهده دارد.

ایجاد هماهنگی طرح با دیدگاه‌های مسئولان و نمایندگان مردم، جایگاهی ویژه دارد و لازم است این

هماهنگی در مرحله سیاستگذاری انجام شود و یافته‌های برنامه و سیاست‌های اجرایی آن قبل از انجام مراحل بعدی به تأیید برسد.

۳- تحقق پذیری

به اجبار رسیدن پروژه‌های طراحی شهری به جلب حمایت شهروندان، توجیه اقتصادی و جلب توجه طرف‌های ذی‌نفع در مداخله - شامل مالکان، سرمایه‌گذاران، سازندگان و شهرداری که در عمل حامی منافع عموم‌مانند - نیاز دارد. شهرداری برای تحقق‌پذیری پروژه‌های کد حیطه عمومی در آن اهمیت داشته باشد، می‌بایست امتیازاتی به طرف‌های درگیر بدهد تا آنان را نسبت به انجام آن مشتاق سازد - حتی اگر از نظر اقتصادی بازدهی چندانی برای آنها نداشته باشد. در مواردی این امتیازات به صورت واگذاری تراکم در محلی دیگر، و یا دادن وام‌های کم بهره (یا بدون بهره) و ارائه خدمات مهندسی بلاعوض خواهد بود.

ب- محتوای نظام هدایت

۱- سیاست طراحی

از سال‌های ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۶ که ارتقای کیفیت محیط در برنامه‌های توسعه غرب نقشی حیاتی یافت و موضوعات طراحی شهری در محتوای برنامه‌های توسعه شهری حضور فعال پیدا کرد، حلقه‌های سیاستگذاری دارای جایگاه ویژه‌ای در فرایند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری شد.

در اینجا سعی بر آن است که نقش سیاست‌های طراحی در تدارک سطوح مختلف برنامه‌های طراحی شهری مطرح گردد و اهمیت آن در تهیه اسناد کنترل طراحی معرفی شود تا کید و اهمیت نقش سیاست‌های طراحی بیش از یک دهه است که در نظام برنامه‌ریزی توسعه در اروپا - و به ویژه انگلستان - بارزتر شده است. این حلقه از روند سیاستگذاری بدنه اصلی، ماهیت و محتوای محصولات برنامه‌های طراحی شهری را تشکیل می‌دهد و از عوامل ارتقای کیفیت محیط به شمار می‌رود.

از دیدگاه پروفیسور جان پاتر، برای تدوین سیاست‌های طراحی در برنامه‌های طراحی شهری لازم است به سازمان «سیاست طراحی» - که در ادامه ارائه می‌گردد - توجه شود. پنج مورد اول آن دارای جنبه محتوایی (Substantive) است و موارد بعدی جنبه رویه‌ای (procedural) دارد.

• سیاست‌های طراحی می‌بایست بر پایه تعریف جامع طراحی محیط، که تعریف مترقی از طراحی شهری را به جنبه اکولوژی یک برنامه‌ریزی سیمای زمین مرتبط می‌سازد، قرار گیرد.

• پایداری باید به عنوان نوعی زمینه و بستر برای کلیه سیاست‌های طراحی در کلیه مقیاس‌ها مدنظر قرار گیرد و لازم است در برگیرنده مساحتی چون نظم فضایی، بافت معابر، طراحی ساختمان‌ها، حفاظت، مصرف انرژی و اکولوژی گردد.

• یکی از مقوله‌های عمده در تدوین سیاست‌های طراحی، آن است که توسعه به گونه‌ای مناسب و مطلوب با محیط پیرامون خود ارتباط برقرار سازد. لیکن محیط زمینه باید به گونه‌ای تعریف شود که در برگیرنده ابعاد بشری، اجتماعی، عملکردی و زیست محیطی باشد و به خصوصی ارتباط جامعی را بین سیمای شهر و حیطه‌های عمومی برقرار سازد.

• سیاست‌های طراحی باید منطبق بر اصول شناخته شده طراحی شهری تدوین گردد؛ لیکن این اصول باید با مهارت کافی یا مجموعه معیارها و ملاحظات طراحی انتظام یابد.

• سیاست‌های طراحی باید با ملاحظه نقش سیاسی خود در موضوعات طراحی، به عنوان حامی منافع عمومی و در صورت لزوم در جهت کسب دیدگاه‌های شهروندان عمل کنند.

• سیاست‌های طراحی و پیشنهادها طراحی باید محدودیت‌های جدی کنترل‌های غیرسازنده را مورد ملاحظه قرار دهند و در جهت ایجاد شرایط لازم به منظور حمایت از طراحی خوب، تشویق توأوری در طراحی، حساسیت به محل و آگاهی از شرایط محیطی گام بردارند.

• سازماندهی سیاست‌های طراحی در برنامه، دارای اهمیت خاصی است و نه تنها از بابت تضمین ایجاد ارتباط منطقی میان حوزه کنترل‌کننده و پوشش جامعی از موضوعات طراحی ضروری است، بلکه برای اطمینان یافتن از اینکه درک صحیح و شفاف از شیوه اعمال سیاست‌های طراحی نیز برای استفاده‌کنندگان برنامه توسعه وجود دارد، دارای اهمیت است. سیاست‌های طراحی باید در قالب نوعی سلسله مراتب تصور گردد - از مقیاس سطح شهر تا مقیاس محلی و از سطح استراتژی برنامه و سیاست‌های قانونی تا سطح ضمیمه نظام هدایت طراحی (S.D.G.) (۵). سازمان سیاست‌های طراحی در چنین چارچوب سلسله مراتبی به ایجاد رابطه منطقی بین آنها کمک می‌کند و در جامعیت برنامه توسعه مؤثر است.

از این دیدگاه، اهداف عملیاتی طراحی (Design Objectives)، اصول طراحی (Design Principles) و راهنمای طراحی (Design Guideline) ماهیتاً اجزای سیاستگذاری طراحی را تشکیل می‌دهند. در این میان راهنمای طراحی از نوع عملکردی، خود نوعی سیاست طراحی محسوب می‌گردد و راهنمای طراحی از نوع تجویزی دارای ماهیت ضابطه است (نمودار شماره یک).

انواع سیاست‌های طراحی

از دیدگاه جان پاتر، طبقه‌بندی بسیار ساده سیاست‌های طراحی، از تحلیل محتوا شکل می‌گیرد که طی آن حد تغییر سیاست‌ها از بسیار عام تا کاملاً خاص، به شرح ذیل توصیف می‌گردد:

- ۱- سیاست‌های مولد و مادر
استانداردهای عمومی اهداف دارد، به طور مثال، «استاندارد بالایی از طراحی موردنظر است».
- ۲- سیاست‌های تشویقی
متقاضی را به برخورد و مواجهه با اهداف خاص تشویق می‌کند، و اغلب نیز به صورت کلی بیان می‌شود.
- ۳- سیاست‌های لحاظی
برای برجسته‌سازی عواملی است که متقاضی باید مدنظر قرار دهد و در طرح لحاظ کند.
- ۴- سیاست‌های معیاری (Criteria policies)
برای برجسته‌سازی معیارهای خاصی است که لازم است متقاضی - و از همه مهم‌تر، تشکیلات اجرایی - در ارزیابی طرح ملاک قرار دهند.
- ۵- سیاست‌های الزامی (Requirement policies)
صرف الزامات طراحی مورد درخواست مسئولان اجرایی است - حتی اگر به صورت عمومی بیان شده باشد.
- ۶- سیاست‌های استاندارد (standard policies)
ارائه دهنده استانداردها یا معیارهای کمی اندازه‌گیری است که محک تعیین کمیت حداقل و یا حداکثر موردنظر به شمار می‌آید.

اصطلاح «بهبان بزرگ» به عنوان نمونه‌ای حرفه‌ای که باعث شد حرفه‌های مختلف یکدیگر را

به خاطر تنزل کیفیت فضای شهری سرزنش کنند، خلق گردید

سیاست‌های مولد مادر

به لحاظ فقدان هرگونه معیار و سنجش قضاوت و چگونگی دستیابی به آنها، به خودی خود معنی‌دار نیست. این دسته سیاست‌ها اغلب به اهداف نزدیک‌ترند تا سیاست. بر این اساس، آنها به چنین سیاست‌هایی ایهاماتی را در کنترل توسعه ایجاد می‌کند، از این دست که منظور از کیفیت بالا و یا طراحی خوب در هنگام مذاکره با متقاضی چیست. لیکن این نوع سیاست‌ها کماکان در مناطقی که اطلاعات محدودی از منابع طراحی موجود باشد معمول است.

سیاست‌های تشویقی

به عنوان ابزار ترویجی و آرزومند برای تولید طراحی مناسب قابل استفاده‌اند و نشان می‌دهند که چه سواردی مدنظر تشکیلات اجرایی است. به زعم آنکه سیاست‌های تشویقی از نظر قابلیت اجرایی کاملاً نوالمند نیستند، لیکن می‌توانند غاری از جزئیات باشند و در ارائه مقاصد عمومی و اصول توسعه بسیار مفید واقع شوند. سیاست‌های تشویقی مسئولیتی را بر دوش کنترل‌کنندگان می‌گذارند، و آن تدبیر اجرایی و امکان‌پذیر بودن پیشنهادها برای هر سایت و مذاکره با سازندگان است.

سیاست‌های لحاظی

اتخاذ این سیاست‌ها راه مناسبی در فرایند کنترل طراحی است زیرا اینها ملاحظات عمومی را که متقاضیان برای دریافت مجوزهای شهرسازی باید مدنظر قرار دهند در جهت دستیابی به اهداف خاص تنظیم و هدایت می‌کنند.

این نوع سیاست طراحی، اهمیت و اولویت‌های خاص را در یک طرح گوشزد می‌کند و مؤکد آن است که برخی از عوامل ممکن است در شرایطی فاقد اهمیت باشند. این نوع سیاست همچنین به طراح کمک می‌کند که اهمیت برخی ملاحظات را نسبت به ملاحظات دیگر بارزتر سازد. سیاست‌های لحاظی می‌توانند از طریق روشن کردن این موضوع که چگونه هر سیاست لازم است مورد ملاحظه و توجه قرار گیرد، تفصیلی‌تر و شفاف‌تر شوند.

سیاست‌های معیاری

شاید مفیدترین نوع سیاست‌ها باشند، چرا که تمام ملاحظات خاص و موردی و معیارهای لازم را برای پیگیری مسئولان اجرایی، به شکلی تفصیلی ارائه می‌دهد. بر این اساس، این گروه سیاست جنبه چک نیست را نیز دارد و شبیه به اصول طراحی عمل می‌کند.

سیاست‌های الزامی یا درخواست شده

برخی سیاست‌ها یک قدم فراتر می‌روند و تلاش برای ارائه برخی از درخواست‌ها را دارند که این تا حدی

اطمینان و الزام را برای سیاست به همراه دارد.
اعتبار سیاست‌های درخواستی زمانی ارتقا می‌یابد که آنها دقیقاً بر اساس شناخت مختصات محلی و مشاوره مردمی به دست آمده باشند.

سیاست‌های استاندارد

حد صراحت سیاست طراحی، از طریق سیاست‌های استاندارد به دست می‌آید که ارائه دهنده معیارهای کمی قابل اندازه‌گیری برای مفاهیم توأم، حداکثر و یا حداقل قابل قبول است. سیاست‌های استاندارد کمیت‌های قابل اندازه‌گیری مفیدی را نیز، هم برای طراحان و هم برای کنترل‌کنندگان، به دست می‌دهند.

۲- راهنمای طراحی

۱-۲- مفاهیم

تهیه سیاست‌ها و برنامه طراحی شهری به خودی خود برای هدایت شکل فیزیکی شهر و نحوه مداخله کفایت نمی‌کند. هدایت کیفیت‌های محیطی پدیده پیچیده‌ای است که استاد متداول شهرسازی قادر به انجام آن نیستند، و این کار نیاز به ابزاری متفاوت دارد.

راهنمای طراحی به عنوان ابزار کنترل کننده محتوای کیفیت، ارائه دهنده جزئیات هدایت‌کننده‌ای است که مشخص می‌سازد چگونه می‌توان گونه خاصی از توسعه را طبق سیاست‌های طراحی یک طرح پیش برد. راهنمای طراحی از اسناد اجرایی هدایت و کنترل مطلوب مداخله‌های توسعه - بر حسب برنامه توسعه - است که وظیفه دارد سمت‌گیری مطلوبی به نیازهای این امر دهد. این راهنما به مثابه سند اجرایی، حاوی راهکارهای مداخله است که می‌تواند توسعه دهنده را آموزش دهد و تشویق به شکل مطلوب توسعه کند و نحوه برخورد با موضوع را نیز مورد آزمون مجدد قرار دهد.

راهکارهای طراحی شامل الگوها و راحل‌های پیشنهادی است که چارچوب محتوایی توسعه را رقم می‌زند. در واقع زمینه‌های کیفی مانند کیفیت‌های بصری، معماری و سیمایی شهری (که به نوعی معرفی هویت و شخصیت محلی است)، همراه با زمینه‌هایی مانند حس مکان و ادراک محیط، موجب پایداری ارزش‌های محیطی می‌گردد.

بنابراین راهنمای طراحی، سندی برای کنترل و هدایت ابعاد کیفی توسعه به شمار می‌آید. راهنمای طراحی بخش عمده محصول طرح را رقم می‌زند و عملاً شامل چارچوب‌هایی است که وارد کیفیت‌های سه بعدی و ادراکی می‌شود. این معیارها مکمل ضوابط کنترل، و متضمن حضور و تداوم کیفیت‌های محیطی در حوزه توسعه است.

۲-۲- جایگاه راهنما در برنامه‌های توسعه

هدف این بحث بررسی جایگاه طراحی شهری در نظام برنامه‌ریزی است. لیکن از سوی دیگر دانش طراحی شهری در کشور ما هنوز قانونمند نشده و جایگاهی برای آن تعریف نشده است؛ لذا به منظور دستیابی به پاسخ مشخص به این سؤال، جایگاه این دانش در نظام برنامه‌ریزی دیگر کشورها نیز مورد توجه قرار گرفته است. کشور انگلستان از قدیمی‌ترین کشورهای اروپاست که نظام قانونمند و جامع برنامه‌ریزی توسعه و عمران داشته است.

در نظام برنامه‌ریزی توسعه انگلستان راهنمای طراحی شهری در قالب ضمیمه استاد طرح جامع تحت عنوان ضمیمه راهنمای برنامه‌ای (۶) مطرح است.

راهنمای طراحی در طرح جامع قبل از اینکه معرف گرافیک نمونه‌های مناسب طراحی باشد، توصیف‌کننده محتوای طراحی مطلوب سیاست‌های مورد نظر است.

۳-۲- منشأ راهنما

هنگامی که شهر تازای برنامه طراحی شهری مصوب است، راهنما بر پایه راهبردها و اهداف عینی و سیاست‌های طراحی مدون می‌گردد. گاه نیز شهر فاقد برنامه طراحی شهری مجزا است، اما طرح جامع چنان عمیق و گسترده‌ای در سطوح برنامه‌ریزی محلی و طراحی دارد که می‌توان راهبردها و سیاست‌های طراحی را از آن برگرفت و پشتوانه راهنما قرار داد. در این حال برنامه طراحی شهری یکی از عناصر طرح جامع محسوب می‌گردد. نظام برنامه‌ریزی کشور انگلیس عمدتاً از این فرایند پیروی می‌کند.

چنانچه راهنمای طراحی مستقل از برنامه طراحی شهری تهیه شود، می‌تواند به عنوان سندی مشورتی و مرتبط با سیاست‌های طراحی طرح جامع عمل کند. لیکن نظم به رعایت سیاست‌های اجرایی طرح جامع است و تجلی راهبردهای اجرایی اهداف و سیاست‌های طرح جامع خواهد بود.

در نظام برنامه‌ریزی توسعه در آمریکا، برنامه طراحی شهری به عنوان یکی از عناصر طرح جامع - مانند حمل و نقل، زیرساخت‌ها، اکولوژی و جز آن - مطرح است و نتیجتاً چارچوب پیشنهادی طراحی شهری در قالب سند طرح جامع متجلی می‌گردد. استاد طرح جامع و برنامه طراحی شهری سانفرانسیسکو نمونه بارز این موضوع است.

۴-۲- جایگاه قانونی

همان گونه که ذکر شد، در زمان حاضر نظام طراحی شهری فاقد جایگاه قانونی در کشور است لیکن با توجه به موضوعات بحث قبل، قانونمند شدن طراحی شهری می‌تواند در چارچوب طرح‌های قانونی همسطح خود صورت گیرد. به عبارت دیگر، پروژه‌های طراحی شهری سطح کلان می‌تواند در قالب طرح‌های ساختاری تهیه شود و چارچوب سیاستگذاری مشترکی را ارائه دهد و نهایتاً چارچوب‌های راهبردی و راهنمای طراحی در داخل اسناد اجرایی طرح جامع ارائه گردد. پروژه‌های طراحی شهری در مقیاس منطقه، می‌تواند در قالب طرح‌های شهرسازی این مقیاس ارائه گردد. متناسباً پروژه‌های طراحی شهری مقیاس خرد و فضای شهری می‌تواند در داخل طرح‌های تفصیلی در مقیاس منطقه تعریف شود و قانونمند گردد.

۲-۵- سلسله مراتب و سطوح راهما

همان گونه که ذکر شد، راهنمای طراحی سندی است در بردارنده راهکارهای اجرایی در خصوص اینکه توسعه چگونه می‌تواند مطابق سیاست‌های طراحی مسؤلان اجرایی یا سازمان‌های ذی‌ربط که غالباً توجهی به حفظ تمایزات محلی

دارند اجرا شود. سطوح مختلف مداخله دارای تأکیدهای متفاوت در محتوای هدایت و کنترل است. وجود سلسله مراتب در فرایند توسعه تضمین کننده حضور و اعمال سیاست‌های سطح ملی و ساختاری در مداخلات است. لارگم (۷) راهنمای طراحی را براساس سطح عملکرد اجرایی آنها از سطح ملی تا فضای شهری یا اماکن خاص، و متناسب با محتوای آنها، از سطح ساختاری و تشریحی تا سطح تجویزی طبقه‌بندی کرده است. از سوی دیگر، صوری و ویلی (۸) راهنمای طراحی را متناسب با مقیاس نسبی عملکردی آنها از سطح منطقه تا فضای شهری و خیابان طبقه‌بندی کرده‌اند. هر دو چارچوب مذکور رابطه مطلوبی را بین راهنما و مقطع موردنظر در سلسله مراتب ارائه می‌دهند. اما کامل‌ترین چارچوب سلسله مراتب راهنمای طراحی در کار ماتیو گرمونا (۹) ارائه شده، که شامل سطوح سه گانه زیر است:

یک - راهنمای طراحی در سطح شهر دارای محتوای ساختاری است و در تداوم سیاست‌های طراحی طرح‌های فرادست سعی در هر چه شفاف‌تر ساختن آنها دارد. حیطه توجه این سطح راهنمای طراحی، هدایت مطلوب نظم فضایی و استخوان‌بندی ساختار توسعه در تلفیق یا کیفیت‌های بوم‌شناختی و زیست‌محیطی است. حفظ و پایداری کیفیت‌های بصری و ارزش‌های میراث تاریخی و فرهنگی شهر، جایگاه ویژه‌ای در توجه این سطح راهنما دارد. راهنمای طراحی در سطح کلان دارای نقش راهبردی در شکل‌دهی چارچوب‌های ساختاری طرح‌های توسعه در مقیاس شهر دارد. این سطح از راهنمای طراحی به دلیل ماهیت عمل‌دارای محتوایی استراتژیک و توصیفی است و راهکارهای مختلفی را دربر می‌گیرد که تأکید مجموعه سیاست‌های طراحی

ساختار و زمینه‌های توسعه راهنمای طراحی

محتوی	سطح	سطح کلان	سطح میانی	سطح خرد
سیاستگذاری	در سیاست توسعه و سیاست‌های موجود و تعادل سیاستگذاری و سیاست‌های طراحی در سطح کلان	در سیاست توسعه و سیاست‌های موجود و تعادل سیاستگذاری و سیاست‌های طراحی در سطح کلان	در سیاست توسعه و سیاست‌های موجود و تعادل سیاستگذاری و سیاست‌های طراحی در سطح کلان	در سیاست توسعه و سیاست‌های موجود و تعادل سیاستگذاری و سیاست‌های طراحی در سطح کلان
زمینه‌های کلیدی	انتظام ساختار کلان شهری	حجم توسعه بنا، شکل فضایی و نحوه ریخت‌شناسی	حجم توسعه بنا و شکل فضایی	حجم توسعه بنا و شکل فضایی
زمینه‌های بصری	«سازمان دهی فضایی» و «انتظام بصری کلان سبک» و «مقعر شهری»	مقعر شهری سبک جزه و سبک زمین	سبک‌های گسل و جزه و سبک زمین	سبک‌های گسل و جزه و سبک زمین
حیطه عمومی	هدایت چارچوب‌های ساختاری و پایداری کیفیت‌های محیطی و فعالیت عملکرد و افراک شهرندان در سطح منطقه	هدایت چارچوب‌های ساختاری و پایداری کیفیت‌های محیطی و فعالیت عملکرد و افراک شهرندان در سطح منطقه	هدایت چارچوب‌های ساختاری و پایداری کیفیت‌های محیطی و فعالیت عملکرد و افراک شهرندان در سطح منطقه	هدایت چارچوب‌های ساختاری و پایداری کیفیت‌های محیطی و فعالیت عملکرد و افراک شهرندان در سطح منطقه
جگه‌نگاری اجرا	هدایت و تحقق سبک سیاست‌های طرح به کمک کتب‌های بازنگری و مشارکت مردمی	هدایت و تحقق سبک سیاست‌های طرح به کمک کتب‌های بازنگری و مشارکت مردمی	هدایت و تحقق سبک سیاست‌های طرح به کمک کتب‌های بازنگری و مشارکت مردمی	هدایت و تحقق سبک سیاست‌های طرح به کمک کتب‌های بازنگری و مشارکت مردمی

سطح	محتوی	حیطه‌های طراحی				ماهیت راهنمای طراحی			
		طراحی شهری و فضایی عمومی	طراحی محلی	طراحی معماری	طراحی منظر	معماری	معماری	معماری	معماری
شهر	سبک زندگی - City Hub	*	*	*	*	*	*	*	*
منطقه	Storage Ware (Area Specific)	*	*	*	*	*	*	*	*
محو فضای	Urban Space (Active Area)	*	*	*	*	*	*	*	*

راهنمای طراحی در سطح یک منطقه از شهر مستقیماً وارد مباحث مربوط به خصیصه‌های محلی می‌گردد که سعی بر ارتقا و انتشار هویت‌های سیما و منظر و کیفیت‌های خاص کالبدی و زیست محیطی محلی دارد

شهری را بدون آنکه وارد ویژگی‌های تفصیلی و خاص مکان شود، یادآور می‌گردد. دو - راهنمای طراحی در سطح یک منطقه از شهر برای یک حوزه معین تهیه شده و مستقیماً وارد مباحث مربوط به خصیصه‌های محلی می‌گردد که سعی بر ارتقا و انتشار هویت‌های سیما و منظر و کیفیت‌های خاص کالبدی و زیست محیطی محلی دارد.

راهنمای طراحی در این سطح عمدتاً دارای ماهیت تشریحی یا عملکردی است و اسناد به نمونه‌های مطلوب اجرایی از سیاست‌های طراحی دارد. موضوعات طراحی شهری و سیمای زمین و زیست محیطی، ارجح بر مباحث و توجهات معماری است.

حوزه‌های موردنظر در این سطح عبارتند از مناطق و بافت‌های ارزشمند، مناطق مسکونی مرکز شهری یا حوزه‌های اکولوژیک و طبیعی.

سه - راهنمای طراحی در سطح فضای شهری: این سطح از راهنمای طراحی برای فضای شهری معین و یا سایت معین که مدیریت عمران شهری دیدگاه‌های خاصی را در توسعه آن در نظر دارد تهیه می‌شود. راهنمای طراحی در این سطح مختصات طراحی (Design Brief) نام دارد.

این اصطلاح به علت سطح اطلاعات تفصیلی و کالبدی است که برای حوزه توسعه ارائه می‌گردد. راهنما در این سطح دارای ماهیت تجویزی و یا حکمی است و محتوای آن شبیه ضابطه کنترل است. تأکید راهنما در این سطح بر انعکاس زمینه پیرامون است و هویت سیما و منظر همچنین تناسبات حجم توده و موقعیت استقرار بنا به صورت شفاف ارائه می‌شود. مختصات طراحی برای مسابقه معماری نیز ملاک عمل قرار می‌گیرد. در این سطح، انعکاس نظر شهروندان و همچنین طرف‌های ذی‌نفع توسعه بسیار متداول است. معمولاً این سطح راهنما برای خیابان‌های شهری، پلازاهای میدان‌ها و سایت‌های بزرگ و پراهمیت تهیه می‌شود.

۲-۶- ماهیت و محتوای راهنما

جایگاه راهنمای طراحی شهری را می‌توان به دو دسته پایه تقسیم کرد:

اول، راهنمای طراحی از نوع تشریحی - عملکردی؛ دوم، راهنمای طراحی تجویزی یا حکمی. راهنمای تشریحی سعی بر تشریح عملکرد موردنظر محصول نهایی دارد. این نوع راهنما با توصیه‌هایی بر چگونگی دستیابی به محصول نهایی همراه است. راهنمای طراحی از نوع تشریحی ماهیتاً به اهداف طراحی نزدیک است. (۱۰) در مواردی که راهنمای طراحی وارد مباحث عمومی و سطح شهری می‌گردد، به اهداف استراتژیک طراحی نظر دارد و اصول و چارچوب‌های ساختاری را تشریح می‌کند که در این صورت راهنمای طراحی ساختاری نام می‌گیرد. راهنمای طراحی از نوع تجویزی یا حکمی سعی بر معرفی ماهیت و خصوصیات پایه محصول نهایی دارد و برخلاف راهنمای نوع اول که جنبه توصیه‌ای دارد، در این گونه راهنما بسیاری از تصمیمات اتخاذ می‌گردد و چارچوب‌های قابل اجرا به وسیله طراح و سازنده ارائه می‌شود. این گونه راهنما ماهیتاً به سیاست‌های طراحی نزدیک است. در این خصوص به طراح اعلام می‌شود که الگوی طراحی از ساختار محیطی مورد انتظار چگونه است (۱۰ و ۱۱). در برخی موارد اسناد همراهی کننده راهنمای تجویزی حاوی گونه‌هایی از ضوابط است که نهایتاً در قالب ضوابط کنترل طراحی (Design Control) ارائه می‌شوند.

۲-۷- محتوا و زمینه‌های توجه راهنمای طراحی

۱- حیطه توجه راهنما

راهنمای طراحی با هدف کنترل و هدایت ابعاد کیفی محیط زیست تبیین می‌گردد، و محتوای آن به موضوعات مختلف محیطی توجه دارد. مجموعه این موضوعات که به لحاظ اهمیت و یا هویت در هر شهر کمتر مورد تأکید و یا توجه واقع می‌شود، در سه مبحث اصلی قابل طبقه‌بندی است:

- طراحی شهری و فضاهای شهری
- طراحی معماری
- حیطه عمومی

طراحی شهری و فضاهای شهری

این عرصه از مهم‌ترین موضوعات توجه راهنمای طراحی به شمار می‌رود و اساساً وظیفه اصلی راهنمای

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

طراحی، ساماندهی فضاهای شهری از دیدگاه طراحی شهری و هدایت ساخت و ساز و توسعه‌های تدریجی برای ایجاد فضای شهری مطلوب و سیما و منظر شهری با هویت است. ابعاد کیفی در ارتقای عرصه‌های طراحی شهری شامل زمینه‌های کالبدی و زمینه‌های بصری است. موضوعات سیمای زمین، کیفیت‌های اکولوژیک و بستر تردد پیاده و نظایر اینها از زیر مجموعه‌های این عرصه محسوب می‌گردند.

طراحی معماری

بخشی دیگر از وظایف راهنما هدایت عرصه‌های معماری و به عبارت دیگر شناخت و معرفی زمینه و خصایص معماری محیطی است. هدایت مطلوب یک توسعه میان‌افزا (Infill Development) با خصلت‌های سیمای زمینه، خود نیازمند ارزیابی‌های مستند از این خصایص است، که نقش و اهمیت راهنما را در این زمینه نشان می‌دهد. عرصه طراحی معماری نیز در دو بعد زمینه‌های کالبدی و زمینه‌های بصری قابل هدایت است که از عرصه‌های توجه راهنما محسوب می‌گردد.

حیطه عمومی

اغلب تصور می‌شود که طراحی شهری در مرحله اول به زیبایی‌شناسی و کیفیت‌های کالبدی محیط توجه دارد. لیکن اکنون مشخص گردیده است که طراحی شهری به همان میزان که به موضوعات عینی توجه دارد، در موضوعات اجتماعی و رفتاری و اکولوژیک حساسیت می‌ورزد. اساس کیفیت محیط مصنوع در تجلی رفتاری انسان و طبیعت آن معنی و محتوی می‌یابد.

سرزندگی و حضور فعالیت انسانی در محیط، ایمنی، عملکرد، اختلاط فعالیت، ماهیت دسترسی و انضباط تردد در محیط، بهداشت محیط، حس مکان، خوانایی و کلیه ابعاد ادراکی محیط، همه و همه موضوعات توجه حیطه عمومی و منافع جمع از فضای شهری است که سهم عمده‌ای از هدایت و کنترل را در راهنمای طراحی به خود اختصاص می‌دهد.

۲- سیاستگذاری

اساس و پایه تدوین راهنما، اهداف و سیاست‌های آن است. به طور کلی راهنمای طراحی باید هدفمند باشد و برای طراحی و کنترل کننده مشخص باشد که راهکارهای طراحی با هدف دستیابی به چه موضوعاتی تدوین شده‌اند. این مقطع که در واقع استدلال راه‌حل را تشکیل می‌دهد، نقشی محوری در سحتوای راهنما دارد. اهداف و سیاست‌های طراحی پس از دریافت خصیصه‌های محلی و سنجش قابلیت‌ها و ضعف‌ها محتوا می‌یابد.

۳- زمینه‌های توجه راهنما

موضوعات اصلی تشکیل دهنده راهنما دارای زمینه‌های مشترک در مؤلفه‌های کنترل و راهکارهای طراحی‌اند. این زمینه‌ها در سلسله مراتب سطوح و مقیاس‌های مختلف پروژه‌های طراحی شهری نیز دارای تفاوت‌هایی در محتوا و مطلب‌اند که در ذیل مورد بررسی قرار می‌گیرند:

- زمینه‌های کالبدی

زمینه‌های کالبدی در برگیرنده گنیه میاحی است که به نوعی ساختار فیزیکی و پیکره و کالبد شهری و فضاهای میان آنها را تعریف می‌کند.

حیطه توجه زمینه‌های کالبدی از مقیاس کلان به سمت مقیاس‌های خرد متوجه موضوعاتی مربوط به بافت، ریخت‌شناسی و اندام‌شناسی می‌گردد و مقیاس‌های گسترده فضاهای پر و خالی را در نظر دارد و در حقیقت‌های خرد متمرکز بر حجم توده بنا و موقعیت استقرار آن است.

در نمونه‌های موجود، موضوعاتی مانند توده‌گذاری (Massing)، موقعیت استقرار (Siting)، حجم توده (Bulk)، ارتفاع (Height)، مقیاس (Scale)، لفاف و پاکت حجمی بنا (Building Envelope) و تراکم ساختمانی (Density) مطرح هستند.

- زمینه‌های بصری

کیفیت‌های بصری و میاحث سیما و منظر مورد توجه کلیه عرصه‌های طراحی شهری، طراحی معماری و حیطه عمومی است و به همین لحاظ اهمیت ویژه‌ای دارد. اساساً کیفیت‌های بصری نقش بسزایی در سیما و کیفیت محیط دارند. زمینه‌های بصری در مقیاس کلان متمرکز بر موضوعات سطح شهر مانند سیمای افقی منظر شهری، کریدورهای بصری و سیمای عناصر سازمان فضایی شهر است و تدریجاً در سطح فضای شهری به موضوعاتی چون سیمای زمینه، سیمای زمین - خط آسمان و معماری منظر می‌پردازد. موارد مطرح شده در این خصوص شامل مصالح، جزئیات و بافت، عناصر معماری، هویت، زمینه، ترکیب‌بندی پنجره، سیمای بام، خط آسمان و کریدورهای بصری است.

- حیطه عمومی

کیفیت‌های محیطی مورد توجه طراحی شهری محدود به ویژگی‌های کالبدی نیست بلکه دوام و پایداری زمینه‌های اجتماعی و رفتاری نیز در آن جایگاه خاصی دارد. در نمونه‌های راهنماهای بررسی شده موضوعات مورد توجه در این عرصه شامل کیفیت‌های ادراکی مانند خوانایی، سرزندگی، تبدیل‌پذیری، اختلاط عملکرد و فعالیت، حرکت پیاده، ایمنی، پیشگیری از جرم، اکولوژی، آرام‌سازی ترافیک، و الگوهای رفتاری است.

چارچوب‌های اجرایی

تحقق مداخلات از نوع طراحی شهری به استاد و مدارک اجرایی از نوع ضوابط کنترل طراحی و راهنمای طراحی نیاز است. لیکن سهم تشکیلات اجرایی و زمینه‌های کارشناسی تشخیص ارزش‌های کیفی و توانایی هدایت آن، دارای جایگاه ویژه‌ای است. نظارت بر اجرای صحیح ضوابط کنترل برعهده کمیته‌های بازنگری است که طی آن طرح‌های موردی براساس معیارهای راهنما مورد بازبینی و بازنگری قرار می‌گیرند. به منظور پرهیز از اظهار نظرهای سلیقه‌ای و شخصی، این اقدام در قالب کمیته‌ای مرکب از طراحان شهری و معماران و شهرسازان صورت می‌گیرد که کمیته بازنگری (Board Review) نام دارد و مسئول بازنگری پروژه‌های طراحی شهری است.

۲-۸- نقد عملکرد راهنمای طراحی

در مقاله جامعی که اخیراً فرانسس تیبالدس (Francis Tibbalds) در مورد شکافی که بین دست‌اندرکاران ساخت محیط در انگلستان ایجاد گردیده، چنین نوشته است: از هشتاد سال پیش که حرفه‌های مختلف زمینه‌های ساخت شهر را بین یکدیگر تقسیم می‌کردند، ماهیت اجتماعی برنامه‌ریزی به طور روزافزونی از ماهیت فیزیکی آن بیشتر شده است. در این میان ریشه‌های طراحی در شهر به خشکی گریزد و هم‌زمان کمبود سریع کمی در جامعه معمار و برنامه‌ریز شهری به وجود آمد که از پر کردن این شکاف جلوگیری کرد. بنابراین اصطلاح «بهانه بزرگ» به عنوان توطئه‌های حرفه‌ای که باعث شد حرفه‌های مختلف یکدیگر را به خاطر تنزل کیفیت فضای شهری سرزنش کنند، خلق گردید. شکافی که تیبالدس در باره‌اش نوشته است، به راحتی بین حرفه‌های معماری و برنامه‌ریزی دیده می‌شود.

در اواخر سال ۱۹۶۰، تعداد زیادی از حرفه‌های ساختمانی در ایالت کالیفرنیا به این جدایی به از هم پاشیدگی گسترده‌ای در شهر متوجه شده است. تیبالدس می‌افزاید که نتیجه این امر ایجاد حرفه‌ای به نام طراحی شهری بود که سعی در ساخت پل‌هایی برای اتصال و همکاری چند رشته‌ای برای پر کردن این شکاف دارد. با این حال، امروزه این شکاف هنوز تا حد زیادی باقی مانده است.

وزیر سابق محیط زیست انگلستان «جان گامر» با شناسایی مسئله چنین می‌نویسد:

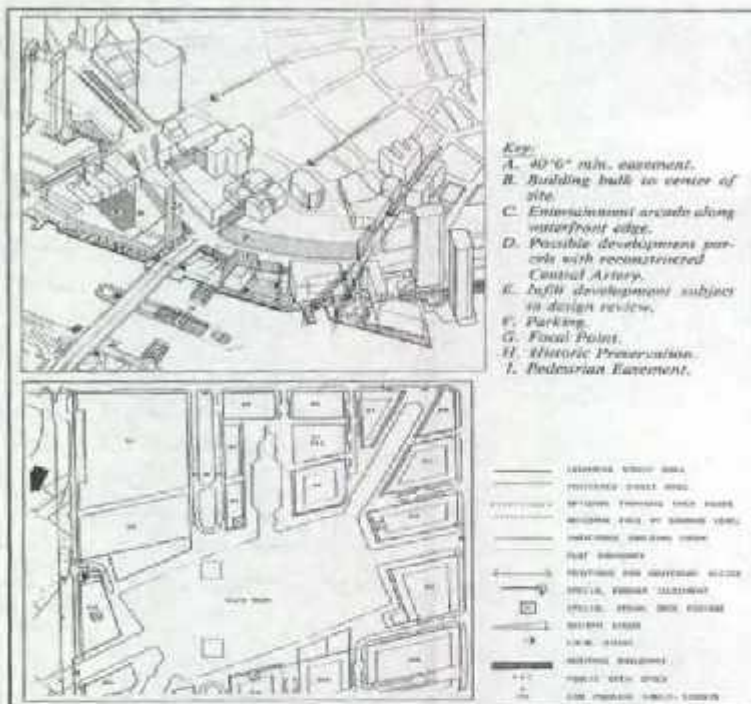
ساختمان‌ها و فضاهایی که ما به وجود می‌آوریم، قرن‌ها بر زندگی مردم اثر می‌گذارند. اما هنوز ما به این نتیجه نرسیده‌ایم که آنها را نباید به حال خود رها کرد. در نتیجه ساختمان‌ها به عنوان زمینه شهری در نظر گرفته نمی‌شوند. در این میان همزیستی یا معماری تشویق نمی‌گردد و منظر شهری به طور روزافزونی به صورت نوعی ابودگی ساخت و ساز دیده می‌شود.

نقش راهنمای طراحی

عدم توجه به طراحی شهری و تداوم حضور و وجود «بهانه بزرگ» در هیچ جا جز «محدوده راهنمای طراحی» تأثیرگذار نبوده است. آمار نشان می‌دهد که وجود راهنمای طراحی به عنوان عامل تصمیم‌گیری در ۲۲ درصد و به عنوان عامل اصلی در ۵۰ درصد از موارد حل اختلاف و تجدیدنظر در پروژه‌های شهرسازی در انگلستان مؤثر بوده است (پاتر، ۱۹۹۶).

در نتیجه بسیاری از مسئولان با ادامه اعمال قدرت خود در این حیطه، در فرایند توسعه به منظور راهنمای متقاضیان برای یافتن راه‌حل‌های بهتر طراحی، راهنمای طراحی مفصلی را تهیه می‌کنند. در حالی که هرگونه کوشش در این راه به خصوص از طرف مالکان منازل یا مخالفت روبرو می‌شود، آنها تقاضا دارند که محتوای راهنمای طراحی تنزل یابد و سیاست و راهنمای طراحی هر دو به صورت عمومی و انعطاف‌پذیر تجویز شوند. بنابراین تعادل بین هدایت و دخالت به عنوان دوروی سکه سیاست و کنترل توسعه مطرح می‌گردد.

بحث اساسی این است که کنترل طراحی موقعی مؤثر واقع می‌شود که از طراحی بد جلوگیری کند و در عین



مخططات طراحی شهری
نبرد واک، نیلسن، فرانک (Nelson Frank Wakelind)

حال از طریق ایجاد استاندارد عمومی برای توسعه، این اطمینان را به وجود آورد که طراحی اندیشیده شده‌ای ارائه گردیده است.

موضوع زیاده‌روی در محتوای تجویزی راهنمای طراحی، عمدتاً به طرفداران طراحی مطلوب محصول یا نحوه اعمال آن به وسیله مسئولان مربوط می‌شود. به هر حال در حیطه نظری طراحی به طور روزافزونی، طراحی ایده‌گرا به عنوان فرایند و محصول مطرح است. طرفداران کنترل طراحی این بحث را پیش می‌کشند که تجویزی کردن فرایند طراحی به طور حتم به محصولی با طراحی بهتر ختم می‌شود و نیاز به راهنمای تجویزی را کاهش می‌دهد. آنها نیاز به ارزیابی زمینه را به عنوان پایه طراحی مقدم می‌شمارند و بعد از آن منافع استفاده از طراحی واجد شرایط و سپس ارائه مناسب طرح توسعه را پیش می‌کشند. منتقدان این موضوع، آن را به عنوان ابزار دیگری برای دخالت در ارائه محصول می‌دانند. اتهام به ذهن‌گرای آخرین مرحله حمله از طرف منتقدان راهنما و کنترل طراحی (به خصوص معماران) است. آنها می‌گویند که طراحی ظاهراً هم‌زیست‌زیبایی‌شناسی است و ارزیابی زیبایی‌شناسی تنها می‌تواند با قضاوت شخصی صورت گیرد - که آن هم بستگی به تمرین ذهنی و سابقه مبتنی بر تجربه شخصی دارد. از طرف دیگر، طرفداران طراحی برنامه‌ریزی شده معتقدند که طراحی مشمول برنامه وسیع‌تری از توجهات زیبایی‌شناسی است و بیشتر قضاوت‌ها در مورد طراحی جنبه عینی دارد، به خصوص اگر در مقابل زمینه و تجویز از قبل تعیین شده به وسیله ابزارهای مختلف برنامه‌ریزی و سیاست راهنما و مختصات طراحی ارزشیابی شود.

ج - اسناد و برنامه‌های طراحی شهری

استراتژی طراحی شهری

راهبرد طراحی شهری بیانیه‌ای از محتوای عمومی توسعه است که به صورت کلان و ساختاری چشم‌انداز توسعه بلندمدت را در زمینه‌های مختلف عرضه می‌کند. راهبردهای طراحی شهری به گونه‌ای نموداری بر بعد جغرافیایی توسعه تأکید دارد و معرف روابط فضایی و مکانی است.

راهبرد طراحی شهری با هدف معرفی روابط فضایی کیفیت‌های محیطی به چارچوب‌های ساختاری برنامه‌های توسعه در سطح شهر تهیه می‌شود. لیکن این ابزار به صورت موضوعی برای طرح زمینه‌های مختلف نیز مانند زمینه‌های کالبدی، زمینه‌های ادراکی، سیما و منظر شهری و یا زمینه‌های عملکردی به صورت مستقل یا جامع و متحد قابل تدوین است.

- به منظور بهره‌رزی از تصور دوبعدی، ضروری است که راهبرد فضایی سطح شهر کلیه کیفیت‌های محیط را انتظام ببخشد. بر این اساس، حضور و تسلط زمینه‌های مختلف در نوعی انتظام بصری حفظ می‌شود و موجبات ارتقای خوانایی و ارتباط چشم‌انداز مطلوب توسعه یا شالوده فضایی و محیط جغرافیایی شهر می‌گردد.

- برنامه راهبردی در این سطح به عنوان طراحی شهری سطح کلان (Macro scale) تلقی می‌گردد و رابط برنامه‌های توسعه سطح ساختاری و یا جامع شهر است. محصول یک برنامه راهبردی طراحی شهری شامل استراتژی پلان است که در یک نگاه نظم فضایی و محیط جغرافیایی راهبردهای توسعه را عرضه می‌دارد.

چارچوب طراحی شهری

چارچوب طراحی شهری در واقع الگوی هدایت برای مناطقی است که در حال تغییر و تحول‌اند. این چارچوب معمولاً این ویژگی‌ها را دارد:

- توضیح می‌دهد (یا به تصویر می‌کشد) که چگونه سیاست‌های طرح توسعه به یک حوزه اعمال می‌گردد.
- ارائه دهنده نظام جامعی از اصول طراحی برای یک حوزه است.
- رابط راهبردی (استراتژی) با پیشنهادها عملی است.
- ارائه دهنده نظام هدایت برای کنترل توسعه است.

یک چارچوب طراحی شهری نه تنها جنبه‌های راه‌بردی فراتر از سیاست‌های طراحی یک منطقه خاص (طرح تفصیلی موضوعی) ارائه می‌دهد، بلکه بر اساس معیاری‌های تفصیلی سایت اصول طراحی شهری را نیز تدوین می‌کند. یک چارچوب طراحی شهری معمولاً حوزه‌هایی را پوشش می‌دهد که تنها قسمت‌هایی از آن به عنوان سایت‌های فرست توسعه قابل معرفی‌اند.

چارچوب طراحی شهری به مراتب فراتر از طرح جامع سنتی وارد عمل می‌شود، و از جمله مثلاً در برگیرنده

مختصات طراحی می‌بایست به

عنوان مکملی برای دیگر ابعاد

برنامه‌ریزی محلی مدنظر قرار گیرند،

به ویژه در مورد چگونگی حرکت

(هم پیاده و هم سواره) و نحوه

کابری اراضی

استراتژی اجزایی نیز هست.

چارچوب طراحی شهری با عناوین دیگر همچون چارچوب توسعه حوزه‌های (Area development framework) و استراتژی طراحی شهری متحد (۱۲) نیز معرفی شده است.

رابطه چارچوب طراحی شهری با برنامه توسعه

چارچوب طراحی شهری وسیله‌ای برای اعمال سیاست‌های طرح (به ویژه سیاست‌های طراحی) است. آن هم مشخصاً برای مناطقی که به هدایت و ارتقای کیفیت تغییر و تحولات در آنها نیاز دارند. همچنین این امکان وجود دارد که قسمتی از چارچوب به منظور شکل‌دهی و ایجاد نظام هدایت و کنترل توسعه در قالب راهنمای ضمیمه طرح (S.P.G.) (۱۲) تدوین گردد.

چارچوب طراحی شهری بیان‌کننده پیشنهادها و ایده‌های طراحی و برنامه‌ریزی است که به صورت دوجانبه و سه‌بعدی از طریق ترسیم نقشه، ساخت ماکت و سایر شیوه‌ها عرضه می‌شود. این ابزارها برای هرچا که اعمال شوند باید به منظور ایجاد اساس تعامل و گفت‌وگو با توسعه‌دهنده و یا هرکس دیگر که دارای منافعی در این میان باشد تدارک دیده شوند، و نه به منظور پایه‌گذاری ساختاری غیرمنعطف و تجویزی.

کاربرد چارچوب طراحی

یک چارچوب طراحی در تدوین اصول و چارچوب ضمیمه و فرادست برای تهیه طرح‌های موردی بعدی و موضوعی - مانند مختصات توسعه (Development brief) برای سایت‌های خاص یک حوزه - باری می‌رساند. بدین ترتیب، در واقع این چارچوب نوعی استراتژی برای تهیه مختصات طراحی (Design brief) به شمار می‌رود، به گونه‌ای که اطمینان حاصل می‌شود که توسعه‌های مختلف به جای تضاد با یکدیگر مکمل یکدیگر باشند.

از سیاست نا‌هدایت راهنما

چارچوب طراحی امکان آن را فراهم می‌سازد که با طراحی کل یا قسمتی از مجموعه یک محیط شهری به گونه‌ای جامع و مرتبط با یکدیگر برخورد شود. برای تهیه استراتژی مبتنی بر خصیصه‌های یک محیط لازم

طراحی خوب اهمیت ویژه‌ای دارد و می‌بایست این اطمینان حاصل آید که در حوزه‌های حساس، به خصوص در مراکز شهری، مقیاس مناسب و هویت آنها حفظ گردد. حصول به این هدف بسیار آسان‌تر خواهد شد اگر مقامات برنامه‌ریزی خود به وضوح بدانند که چه می‌خواهند و در عین حال بتوانند چیزی را که می‌خواهند به درستی به عوامل ساخت و ساز منتقل سازند

است به کلیه جنبه‌های شکل توسعه توجه کافی شود.

چارچوب‌های طراحی شهری مناسب برای شرایط متنوع و مختلف است، مانند:

- برای سطح شهر به عنوان ابزاری برای درک ارتباطات پویای یک مکان.
- برای سطح محله‌ها و نواحی و مناطق به عنوان ابزار تقویت هویت، عملکرد و روحیه خاص قابل درک.
- برای حوزه‌های شهری با عملکرد مختلف شامل مسکونی، فرهنگی هنری و تفریحی.
- برای حوزه‌های نوسازی و دوباره‌سازی شامل مناطق مسکونی و صنعتی و سایت‌های بایر و خالی.
- برای حوزه مرکز شهر، شامل نظام هدایت برای کلیه زمینه‌ها و اقدامات احیا و بهسازی.
- برای حوزه‌های توسعه پیرامون شهر، شامل مناطق مسکونی جدید و توسعه‌های صنعتی.
- برای توسعه روستاها از طریق پیاده‌های طراحی با نگرش ارتقای آنها، که معمولاً تشکیلات اجزایی فرادست تدارک می‌بینند.

• برای کزینورهای ترددی که پره‌سیرهای اصلی، جاده‌ها، راه‌آهن و کزینور محورهای آبی و رودخانه‌ها متمرکز باشند.

• برای حوزه‌های خاص سیاست‌گذاری مانند حوزه ساحل آب، مناطق ویژه از لحاظ حفاظتی، یا سیمای زمین.

مختصات توسعه

مختصات توسعه معرف آن است که در جزئیات چگونه سیاست‌های برنامه فرادست باید برای یک سایت خاص به اجرا درآید.

مختصات معمولاً این ویژگی‌ها را دارد:

1. Alexander, C.: *A New Theory of Urban Design* New York, Oxford University Press, 1967.

2. Johnson, P - Marshall & Associates; *Design Briefing in Towns*, Edinburgh, Scottish office, 1999.

3. Bentley & Others *Responsive Environments*, London, Architectural press, 1985.

4. Barnett, J. *An Introduction to Urban Design*, New York, Harper & Row, 1982.

5. Carmona, M.: *Controlling Urban Design - Part I: A possible renaissance*, *Journal of Urban Design*, Vol 1, Feb 1996.

6. Cullen G; *Townscape*, London, Architectural press, 1961.

7. Cherry G.E. *Cities and Plans: The shaping of urban Britain in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, London, Edward Arnold, 1988.

8. Essex Planning Office. *The Essex Design Guide for Residential and Mixed Use Areas*, Essex, 1997.

9. Conservation & Design Service, *Development Department Community and Safety in Residential Areas*, 1998.

10. Carmona, M. *Housing Design Quality, Through Policy, Guidance and Review*, USA and Canada, Spoon press, 2001.

11. Department of Planning *Development and Environment Design Strategy for the Built Environment Stoke on Trent*, 1999.

12. Department of Planning, Building and Code Enforcement Adopted By the City Council. *Residential design Guidelines Toward Community*, 1997.

13. Department of the Environment, *Transport and the Regions Towards an Urban Renaissance*, London, 1999.

14. Department of the Environment, *Transport and the Regions, Urban Design in the Planning System, Towards Better Practice*, 2000.

15. Department of the Environment. *Development Plans, A Good Practice Guide*, London, H.M.S.O. 1992.

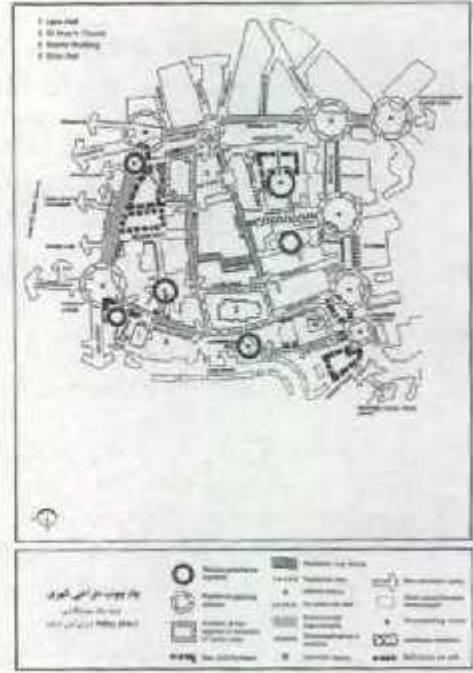
16. Edwards, A. *The Design of suburbia, A critical study in Environmental History*, London, Pambroke press, 1961.

17. Essex County Council. *A Design Guide for Residential Areas*, Chelmsford, Essex, 1973.

18. Greed, Clara & Roberts Marion. *Introducing Urban Design*, England, Longman Singapore, 1998.

19. Ginsburg L. "The Reality: outlaw into Dy-Law"; *The Architectural Review*, 1973.

20. Hall, A, C. *Design Control Toward a New Approach*, Oxford, Great Britain, 1996.



• بیان کننده مجموعه‌ای از اصول هماهنگی است که بر اساس تحلیل برنامه فرادست شکل گرفته است.
 • برای یک سایت در اندازه و اهمیت خاص و حساسیت‌ها و پیچیدگی‌های مخصوص به آن تدارک دیده می‌شود.

• برای به حداقل رساندن موارد بالاترین کیفیت و بهبود و کفایت فرایند برنامه‌ریزی و توسعه تدوین می‌گردد.
 • می‌تواند برای ارتقای توسعه، از طریق شناسایی الزامات، ارائه ایده‌های واقع‌بینانه و تحریک منافع در اختلاط عملکرد و کیفیت بالای طراحی، مورد استفاده قرار گیرد.

• آنچه که کلیه سیاست‌های کنترلی را که مقامات محلی ارائه می‌کنند در برمی‌گیرد، «نظام هدایت طراحی» نام دارد، که در بطن آن دو سند متمایز قرار می‌گیرد: «مختصات طراحی» و «راهنمای طراحی».
 الف - راهنمای طراحی، اسنادی کلی هستند که حدود کلی اشکال معماری را مشخص می‌کنند و چگونگی انجام تغییرات را - به نحوی که مورد قبول مقامات برنامه‌ریزی باشد - در منطقه‌ای وسیع نشان می‌دهند.

بنابراین، هدف این اسناد، کنترل هویت‌ها و مشخصات معماری در ساخت و سازهاست. از نمونه‌های خوب در این مورد، «راهنمای طراحی بخش مسکونی» است که به وسیله شورای استان اسکس (Essex) تهیه شده است.

ب - مختصات طراحی برای سایت‌های به خصوص یا مناطقی که دارای تعریف مشخصی هستند، تدارک دیده می‌شود و هدف اصلی آن حداکثر بهره‌وری از قابلیت‌های طراحی شهری سایت مربوطه، یا حداقل کنترل معماری است.

• در عمل مقوله مختصات طراحی، به سه دسته مشخص تقسیم می‌شود: «مختصات طراحی شهری»، «مختصات طراحی سایت» و «مختصات طراحی عوامل ساخت و ساز».

• کاربرد «مختصات طراحی شهری» هماهنگ ساختن سیاست‌های بصری مقامات برنامه‌ریز برای منطقه‌ای تعریف شده از قسمت‌هایی از مرکز شهر یا قسمتهایی از برنامه چارچوب طراحی شهری است. این مختصات، می‌بایست تصامی توصیه‌های مربوط به شکل طراحی را که در منطقه مورد نظر می‌توانند قابل قبول باشند معرفی کند و سیاست‌های بصری‌ای را که کیفیت‌های طراحی شهری یا آنها تقویت و هماهنگ می‌شوند، به تصویر بکشد. در درون همین مختصات است که بعضی از سایت‌های ویژه، که از نظر طراحی شهری اهمیت خاصی دارند، مشخص می‌شود. «مختصات طراحی سایت» برای این بخش‌ها تدوین می‌گردد.

• دو نوع مختصات یاد شده (مختصات طراحی شهری، و مختصات طراحی سایت) تعریف غالبی را به وجود می‌آورند که در آن در مورد ابعاد و اندازه‌ها، جنس مصالح و مانند اینها صحبت شده است و عوامل ساخت و ساز می‌بایست با در نظر داشتن آنها شروع به طراحی کنند. حد و حدود این تعاریف، بستگی به درجه اهمیت سایت یا منطقه مورد نظر از بعد طراحی شهری دارد. سعی بر آن است که با حداقل کنترل بتوان با سیاست‌های بصری مناسب، دست معمار را باز گذاشت. هدف این است که جلوی خلاقیت معمار گرفته نشود، و با اصولی کلی برای

وی سکوی پرشی درست شود که در نهایت شکل کلی مورد نظر ساخت و ساز هم حفظ گردد.

• «مختصات طراحی عوامل ساخت و ساز» شامل معیارهای اقتصادی و حجمی است. این نوع مختصات می تواند کمک بزرگی در فرایند انتخاب عوامل ساخت و ساز باشد (به خصوص برای سایت های بزرگ) و در تهیه آن نویسنده مختصات می بایست ارتباط تنگاتنگی با «اداره املاک» داشته باشد. توجه اصلی در اینجا، دو نوع اول مختصات است، ولی این به معنی کم ارزش بودن مختصات طراحی عوامل ساخت و ساز نیست.

کار مختصات طراحی چیست؟

مختصات توسعه ارائه دهنده نظام هدایت شفافی است که نشان می دهد یک سایت و یا فضای شهری چگونه باید توسعه یابد. این مختصات کارآمدترین ابزار تدوین اصول طراحی و اجرای سیاست های طراحی برای یک سایت و یا فضای شهری به شمار می رود.

مختصات توسعه همچنین به عناوین متنوع دیگری شامل مختصات طراحی و مختصات برنامه ای مورد استفاده قرار می گیرد. از آنجا که پدیده طراحی به عنوان بخشی ادغام شده در برنامه مطرح است، لذا ضرورتی برای تفکیک مختصات طراحی از مختصات برنامه ای وجود ندارد.

دستآورد فرایند طراحی و برنامه ریزی بر روی یک سایت خاص از طریق عوامل تاثیرگذار متعددی تدوین می گردد که شامل سیاست ها و معیارها، شرایط بازار، زمینه محیطی و محلی و شیوه برخورد طراح و مدیر پروژه است. یک مختصات طراحی دارای قابلیت ایجاد تعادل بین این موارد و هر گونه تضاد بالقوه است.

بعضی از مقامات برنامه ریز، معتقدند که برای ارتقای کیفیت طراحی های ارجاع شده به ایشان، انجام اقدام های مثبتی از طرف ایشان ضروری است. به اعتقاد دوبری (DOBRY)، نحوه برخورد می بایست سازنده تر باشد. وی معتقد است که راهنماهای طراحی و مختصات طراحی می توانند سهم بسیار بزرگی در آگاه ساختن معماران از اینکه مقامات محلی چه نکاتی را در طراحی مرجع می دانند، داشته باشند.

«کمیسیون سلطنتی هنرهای زیبای اسکاتلند» نیز با این نظر موافق است و می گوید: «عنصر طراحی شهری موجود در هر طرح محلی و همچنین مختصات جامع و مناسبی که از نظر مفاهیم بسری ارائه می گردند، می توانند موجب شوند که معماران با اعتماد به نفس بیشتری دست به طراحی بزنند و در چارچوب مشخص و در عین حال با آزادی ای نسبی عمل کنند».

• بیشترین مجادلاتی که بر سر هدایت طراحی پیش آمده، در مورد راهنماهای طراحی بوده اند، نه بر سر مفهوم کلی مختصات طراحی.

اساس کنترل طراحی همچنان این پیش فرض است که هویت و سیمای محیط مصنوع اهمیت فراوان دارد. طراحی خوب اهمیت ویژه ای دارد و می بایست در زمینه های مناسب طراحی شهری مورد تشویق قرار گیرد و این اطمینان حاصل آید که در حوزه های حساس، به خصوص در مراکز شهری، مقیاس مناسب و هویت آنها حفظ گردد. حصول به این هدف بسیار آسان تر خواهد شد اگر مقامات برنامه ریزی خود به وضوح بدانند که چه می خواهند و در عین حال بتوانند چیزی را که می خواهند به درستی به عوامل ساخت و ساز منتقل سازند. مختصات طراحی به سه روش ذیل، موجب تسهیل در این امر می گردند:

۱- تشویق مقامات برنامه ریزی به تئیت سیاست های بصری مورد قبول شان برای مناطق و سایت های گوناگون به گونه ای مناسب که به راحتی بتوانند در طرح محلی یا استاد مربوطه دیگر درج گردند.

۲- قادر ساختن مقامات برنامه ریزی به هدایت طراحان در مراحل اولیه طراحی، قبل از آنکه پول و زمان زیادی صرف شده باشد، و موضع گیری ها نیز جزیی تر و سخت تر شده باشد، در نتیجه این امر، شمار طرح هایی که مردود می گردند نیز کاهش خواهد یافت.

۳- دادن این اجازه به مقامات برنامه ریزی تا بتوانند کانون توجه خود را متوجه ابعاد می کنند که به نظر ایشان بیشترین اهمیت را دارد. این امر به معنی افزایش مقدار کنترل بر روی یک سایت نیست بلکه هدف در واقع هماهنگ سازی کنترل ها و ارائه آنها در نظامی منسجم و منطقی است.

• اینکه مقامات برنامه ریز تا چه حد در فائق آمدن بر این مسئله توفیق می یابند، بستگی زیادی به سطح دانش و آگاهی متخصصان و کارشناسان دارد. با وجود این، سکنه خود محلی می بایست قادر به اعمال نفوذ در سیاست های کلی باشند (از جمله سیاست های بصری که تاثیر بیشتری بر نحوه ساخت و ساز در منطقه دارند) و البته این وقتی امکان پذیر می گردد که مختصات طراحی در چارچوب برنامه ریزی محلی در نظر گرفته شوند.

محتوای مختصات طراحی

- مختصات طراحی معمولاً باید:

- ارائه دهنده بیابیه ای شفاف از دلایل تهیه آن و کیفیت هایی که باید بدان دست یافت، باشد.
- معرف آن است که (در گفتار، نمودار، عکس و ترسیم) چگونه سیاست های طراحی برنامه فرادست قابل اعمال به سایت است.

21. Royal Borough of Kensington and Chelsea, Kings College Planning Brief, Marina Road, SW3. London, 1966.

22. Long, J. "Implementing Urban Design in America. Project Types and Methodological Implications", *Journal of Urban Design*, Feb 1996

23. Naim, *Center Attack Against utopia*. London, Architecture Press, 1957.

24. Punter, J. *Design Control in Europe*. Built Environment, London, 1994.

25. Punter, J. *Design Guidelines in American Cities. A review of design policies and guidance in five west Coast cities*, Liverpool University Press, 1999.

26. Punter, J. and Garmona, M. *Design Dimension of Planning theory, Content and Best Practice for Design policies*, London, E & FN SPON, 1997.

27. Punter, J. *Design Guidelines in American Cities*. Liverpool University Press, 1998.

28. Punter, J. "Developments in Urban Design Review: The Lessons of West Coast Cities of the United States For British Practice". *Journal of Urban Design*, Feb 1996.

29. Ravetz, A. *The piece of Home, English Domestic Environment 1914-2000*, London, 1995.

30. Smith, D. *Amenity and urban planning*, London Crosby Lockwood Staples, 1974.

31. Southworth, M. "Theory and Practice of Contemporary Urban Design". *Town planning Review*, No.60 4, 1989

32. Shirvani, H. *Urban Design Review*. Chicago, American Planning Association, 1981.

33. Shirvani, H. *The Urban Design Process*. New York, Van Nostrand Reinhold, 1985.

34. Strategic Planning Branch City Planning Department, *The Western Precinct of the Central Business District*. 1987.

35. Case Schaeer, Brenda & Preiser, Wolfgang F.E. *Design Review Challenging Urban Aesthetic Control*, 1994.

36. *Tehran Development Council Secretariat, Tehran's Built Form*, 1978.

37. Urbed and Rowland, J. *Urban Design Framework*, 1998.

38. Warren, J. and Worthington, Jand and Taylor, S. *New Buildings in Historic Settings*. Oxford, Bath Press Pls, 1996.

۳۹- مهندسین مشاور پارسی و همکاران، سند برنامه طراحی شهری خلیجان ۱۳۸۰، مقطع ۲، گزارش، ۲۲ شهریور، تهران، سازمان زیست‌محیطی شهر تهران، ۱۳۷۸.

۴۰- یادداشت‌ها، طرح پژوهشی (محیط‌های مجاور و جاذبه‌های بافتی) مراکز تعطیلات دانشگاه صنعتی و همکاران، دانشگاه شهید بهشت، ۱۳۸۰.

۴۱- دکتر شاکر، «چهارگانه طراحی شهری در فرهنگ ایران باستان»، تهران، شهر تهران، شهر تهران، شماره ۱۱، ۱۳۷۸.

۴۲- دکتر شاکر، «گام‌های طراحی شهری ایران انقلاب»، مطبوعه شهر تهران، شماره ۱۱، ۱۳۷۸، شهریور، ۱۳۷۸.

۴۳- دکتر شاکر، «تأثیر برنامه‌ریزی شهری در توسعه‌های مسکنی»، شهر تهران، شماره ۱۱، ۱۳۸۰.

پانزدهم: ۱۳۸۰

1- Urban Design in The Planning system, Department of the Environment, Transport and the Regions, June 2000.

2- J. Lang, *Journal of Urban Design*, 1/1996.

3- J. Lang 1996

4- J. Pomer 97

5- Supplementary Design Guidance

6- Supplementary Planning Guidance

7- Larkham, P. J. (1993) Conservation in action: evaluating policy and practice in the United Kingdom. *Town Planning Review*, 64 (4), 396-413.

8- Murray, K. and Willie, D. (1991) Choosing the right approach. *Landscape Design*, 200 (may), 21-23.

9- M. Carmona Design Check-list

10- J. Lang Feb. 1995 Implementing Urban design in America

11- J. Punter Feb. 1996. Development in urban design

12- Unitary Development Strategy

13- Supplementary planning Guidance

• ارائه دهنده ممیزی اساسی از کیفیت‌های سایت است که از نیازهای ضروری برای طراحی خوب به شمار می‌آید.

• معرف اهداف طراحی برای سایت است، که خود نشان دهنده اولین مرحله تجزیه و تحلیل طراحی شهری است و بیانگر ایده‌های اولیه طراحی است.

• حاصل دیدگاه‌ها و انتظاراتی است که سازنده را به آنچه که سایت عرضه می‌کند ترغیب می‌کند و ابهام‌بخش تهیه طرح و برنامه با بالاترین استاندارد ممکن است.

• دربرگیرنده چکیده‌ای از مشاوره‌های محلی انجام شده و پاسخ مسئولان به موارد مطرح شده است. چگونگی تعامل مختصات طراحی با سیستم برنامه‌ریزی

بند ۱۴ «توصیه نامه بخش توسعه برنامه‌ریزی اسکاکنند» متذکر می‌شود که هر سه نوع از برنامه‌ریزی‌های محلی - جامع، موضعی و موضوعی - می‌بایست حاوی «راهنمایی‌هایی عملی و مؤثر برای کنترل ساخت و سازها» باشند. در بند ۱۶ نیز چنین آمده است: «اگر قرار است استانداردهای طراحی به ویژه به منظور کنترل ساخت و سازها مورد استفاده قرار گیرند، می‌بایست در برنامه‌ریزی محلی گنجانده شوند تا عموم مردم بتوانند در مورد آنها اظهار نظر کنند. با وجود این، چنانچه این استانداردها تنها جنبه توصیه‌ای داشته باشند و در به کارگیری اجباری آنها در طرح‌ها الزامی وجود نداشته باشد، می‌بایست آنها را در راهنمای طراحی غیرالزامی ارائه کرد.»

مختصات طراحی، تنها یک جزء از اجزایی است که مقامات برنامه‌ریزی می‌توانند از آنها به عنوان ابزاری برای مدیریت محلی بهره‌جویند. بنابراین تصمیم‌های اتخاذ شده در مختصات طراحی، تأثیر و تأثر متقابل با دیگر اهرم‌های مورد استفاده در کنترل یا تشویق ساخت و ساز خواهند داشت.

در نتیجه، مختصات طراحی می‌بایست به عنوان حکمی برای دیگر ابعاد برنامه‌ریزی محلی مدنظر قرار گیرند، به ویژه در مورد چگونگی حرکت (هم پیاده و هم سواره) و نحوه کاربری اراضی.

مختصات طراحی حتی الامکان می‌بایست در برنامه‌ریزی محلی گنجانده شوند و به صورت سیاست‌هایی مختص سایت‌ها یا مناطق مربوط ارائه گردند و ضمانتی قوی نیز برای روشن شدن هر چه بیشتر به آنها اضافه شوند.

• وجود مختصات طراحی در برنامه‌ریزی محلی این امتیاز را دارد که می‌تواند به راحتی به عرض دید و قضاوت عموم گذاشته شود و محتوای آن در کنار دیگر مسائل مطرح در برنامه‌ریزی مدنظر قرار گیرد.

• درحالی که هدف می‌بایست گنجاندن مختصات طراحی در برنامه‌ریزی محلی باشد، لیکن آماده‌سازی مختصات برای منطقه‌ای حساس نمی‌بایست به خاطر تکمیل برنامه‌ریزی محلی به تعویق افتد.

این مختصات می‌تواند به عنوان سیاستی کنترلی برای ساخت و ساز تا زمان آماده شدن کامل برنامه‌ریزی محلی، به وسیله مقامات برنامه‌ریزی مورد استفاده قرار گیرد و بعد از آن، در پیش نویس برنامه‌ریزی محلی برای اظهار نظر در دسترس عموم مردم قرار گیرد. در هر صورت سیاست‌های کنترلی می‌بایست به تصویب اعضای منتخب برسند و در اختیار عموم قرار گیرند.

ارائه مختصات به اعضای شورا، در عین حال وسیله مناسبی است که آنان را از فرصت‌ها و تهدیدهای بصری آگاه سازد.

• هر مقام برنامه‌ریزی، برای تهیه یک مختصات طراحی خاص، می‌بایست استدلال خوبی داشته باشد و همچنین باید به وضوح بداند که این مختصات دقیقاً برای کنترل چه چیزی نوشته شده است؛ در غیر این صورت در دفاع از مختصات با شکست روبرو خواهد شد.

• مختصاتی که ابهام داشته باشد، همچون شمیر دوم است. چنانچه یکی از عوامل ساخت و ساز موفق به رعایت اصول مذکور در مختصات شود ولی در عین حال حاصل کارش بنایی نامناسب باشد، مقامات برنامه‌ریزی در موضع ضعفی قرار خواهند گرفت. بیان صریح و روشن اهداف طراحی شهری مورد نظر مقامات برنامه‌ریزی اهمیت بسیار زیادی دارد و می‌بایست در مجوزهای ساخت مدنظر قرار گیرد.



چکیده

بخش‌هایی از مطالب این مقاله برگرفته از تحقیقاتی است با نام «طراحی شهری و جایگاه آن در نظام سلسله‌مراتبی طرح‌های توسعه شهری» که با هدف آشنایی علاقه‌مندان - به ویژه تصمیم‌گیران و مدیران شهری - به جایگاه طراحی شهری در نظام مذکور، تدوین گردیده است.

خاستگاه اندیشه برنامه‌ریزی به اعمال حاکمیت دولت و تسهیل و توجیه دخالت دولت‌ها در اداره امور سیاسی، نظامی و اقتصادی کشور ما برمی‌گردد. از پایان سده نوزدهم و آغاز سده بیستم، به دنبال حادث شدن مسائل ناشی از توسعه صنعتی و گسترش سریع شهرنشینی در غرب، مجموعه‌ای از نظریه‌ها و راه‌حل‌ها برای نظم‌بخشی و ساماندهی توسعه شهری در کشورهای مختلف آمریکا و اروپا مطرح گردید، که در نهایت به پیدایش «دانش برنامه‌ریزی شهری و متعلقه‌ای» در دهه سوم سده بیستم انجامید.

در دهه ۸۰ میلادی با روند جهانی شدن اقتصاد و فرهنگ، فروپاشی نظام سیاسی اتحاد شوروی، تقویت اتحادیه اروپا، کاهش مشروعیت و اقتدار دولت، افزایش نقش نهادهای مدنی و مشارکت، رشد تکثیرگرایی و نهادهای حفاظت و نظایر اینها، گرایش به برنامه‌ریزی غیرمتمرکز و افزایش اختیارات نهادهای محلی بیش از پیش تقویت گردید. در نتیجه الگوها و روش‌های برنامه‌ریزی نیز بدین ترتیب بیش از پیش به سوی برنامه‌ریزی مشارکتی و دموکراتیک گشاییده شد. اکنون برنامه‌ریزی دموکراتیک، نوعی الگو یا پارادایم جدید در برنامه‌ریزی شهری کشورهای پیشرفته به شمار می‌آید، که سوگیری نظری و عملی این رشته از دانش انسانی را به سوی آینده و شرایط سده بیست و یکم نشان می‌دهد. دانش طراحی شهری به کیفیت محیط شهری می‌پردازد و برای ارتقای آن تلاش می‌کند. در این میان طراحی شهری به عنوان ابزار رونق و توسعه شهرها، اهمیت زیادی یافته است. این اهمیت به خاطر رقابت روزافزونی است که میان شهرهای مختلف برای جلب سرمایه و توسعه اقتصادی در گرفته است. در کشور ما مدیران و تصمیم‌گیران، هنوز بر ضرورت دانش طراحی شهری و اهمیت ارتقای کیفی شهرهای مان برای خود شهروندان و رقابت در عرصه جهانی بی‌نبرده‌اند و از مزایای اقتصادی و سیاسی آن کاملاً آگاه نیستند. در شرایط حاضر نظام هدایت شهری کشور با الگوی شناخته «طرح جامع / طرح تفصیلی» و به تازگی نیز با طرح‌های ساختاری - راهبردی، عمل می‌کند. اینک برنامه‌ریزان و طراحان شهری به این

طراحی شهری و جایگاه آن در سلسله‌مراتب طرح‌های توسعه شهری

فرهاد سلطانی آزاد

کارشناس ارشد معماری

حقیقت دست یافته‌اند که هدف نهایی هر نوع برنامه‌ریزی و طراحی شهری کمک به بالا رفتن کیفیت زندگی در مسیر توسعه پایدار، رفاه و عدالت اجتماعی است. دانش طراحی شهری، دانشی در کنار سایر علوم شهری است که می‌باید توانایی برقراری ارتباط و همکاری با دیگر دانش‌های مداخله‌گر شهری را داشته باشد. این دانش‌ها دامنه وسیعی از برنامه‌ریزی‌های کاربری و ترابری تا اقتصاد شهری، جامعه‌شناسی شهری، حقوق، مدیریت شهری، محیط زیست، روان‌شناسی و جز اینها را در برمی‌گیرند. طراحی شهری می‌تواند به ریزترین جزئیات شهری در مقیاس خرد تا دخالت در کلان‌ترین سطوح مدیریتی در جنبه‌های کیفی آن بپردازد.

با نگاهی گذرا به تجربیات و فصل‌هایی از طرح‌های توسعه که به مسئله کیفیت پرداخته‌اند، می‌توان دریافت که با هر چه نزدیک‌تر شدن به زمان کنونی، مسائل طراحی شهری چنان با تمام زمینه‌های شهر در می‌آمیزد که به صورت بخش‌های جدایی‌ناپذیر از آن در می‌آید. دیدگاه طراحی شهری تنها منحصر به کنترل و حل مسائل سیما منظر نیست، بلکه زمینه‌های بسیار وسیعی را در برمی‌گیرد که جای همه آنها در طرح‌های توسعه شهری کشور ما خالی است.

مقدمه

تجربه سه دهه اخیر شهرسازی کشور، نشان از تأکید بر برنامه‌ریزی کاربری زمین، برنامه‌ریزی حمل و نقل و طراحی شبکه‌گردندی دارد. در تمام طول این سال‌ها هیچ‌گاه بازتاب‌های روانی این اقدامات، که کیفیت محیط شهری را تشکیل می‌دهد، بر شهروندان مورد توجه قرار نگرفته است. دانش طراحی شهری به کیفیت محیط شهری می‌پردازد و در جهت ارتقای آن تلاش می‌کند.

طرح‌های شهری، چه در مقیاس طرح‌های جامع و تفصیلی و چه در ابعاد طرح‌های آماده‌سازی زمین که به جنبه‌های اجرایی‌تر و عملی‌تر می‌پردازند، در محصول نهایی خود فضای شهری را به وجود می‌آورند. فضای شهری ابعاد کمی و کیفی را در بر دارد که از آن میان دانش طراحی شهری به ابعاد کیفی شهر و فضای شهری توجه می‌کند. به بیان دیگر، برنامه‌ریزی کاربری زمین و حمل و نقل بدون توجه به تأثیرات روانی آن بر فضای شهری و کیفیت محیط شهری نمی‌تواند نقش مؤثر و اصلی خود را در هدایت و کنترل فضای شهری ایفا کند.

در شهرسازی کشور، سابقه‌گاه ابعاد کیفی فضای شهری در تمامی مقیاس‌ها مورد توجه قرار نگرفته است. به رغم تلاش‌های انجام شده، طراحی شهری در ساز و کارها و ابزارهای متداول هدایت شهری کشور مان جای تثبیت شده و رسمی پیدا نکرده، و در واقع جای آن در اسناد رسمی نظام هدایت شهری خالی است.

در شرایط حاضر نظام هدایت شهری کشور تحت الگوی شناخته شده «طرح جامع - طرح تفصیلی» و به تازگی نیز «طرح‌های ساختاری - راهبردی» عمل می‌کند؛ هر چند هنوز طرح‌های رایج و اجرایی شهرهای ما همان نظام جامع - تفصیلی است. در این نظام تأکیدات صرفاً بر بخش‌های برنامه‌ریزی و حمل و نقل است و جای سایر دانش‌ها و تخصص‌ها - از جمله طراحی شهری - در این نظام خالی است. این الگو یا ساختار موضوعات اساسی مانند حفاظت محیط زیست و منابع طبیعی، ایمنی و حفاظت از جان و مال شهروندان، هماهنگی الگوی کاربری اراضی یا نظام حمل و نقل شهری (پیاده و سواره)، مشارکت شهروندان، مدیریت اقتصادی و اجتماعی، نظام سه بعدی، حفاظت تاریخی و میراث فرهنگی شهر و بسیاری از مسائل دیگر از این دست نیست.

نتیجه آن شده است که نظام هدایت شهری در مرحله تهیه اسناد برنامه عناصر اصلی هدایت کیفی را شامل نمی‌شود و در مرحله اجرا و تحقق پذیری نیز به دلیل غیر واقع‌بینانه بودن موفق نیست. سلطه ساختار متمرکز تولید اسناد، موجب انزوای این برنامه‌ها و دور ماندن آنها از واقعیت موجود می‌گردد و در نتیجه شهرها را با تناقض و بی‌برنامگی روبرو می‌کند.

این مقاله با هدف آشنایی با جایگاه طراحی شهری در نظام سلسله مراتبی تهیه طرح‌های توسعه شهر، به ویژه تصمیم‌گیری و مدیریت شهری، تدوین گردیده است.

پس منظور تعیین جایگاه طراحی شهری نخست، باید اهداف این اقدام را مشخص ساخت، این اهداف بدین شرح تعیین



می شوند:

- مشخص کردن جایگاه طراحی شهری در طرح های توسعه شهری.
- تعیین چگونگی تلفیق طراحی شهری و برنامه ریزی شهری در فرایند عمومی تهیه طرح های توسعه شهری.
- تعیین جایگاه طراحی شهری در فرایند تصمیم سازی طرح های توسعه شهری.
- مشخص کردن تأثیر تصمیمات برنامه ریزی شهری بر شکل شهر.

در فرایند تعیین جایگاه طراحی شهری در نظام تهیه طرح های توسعه شهری، پرسش هایی از این دست می توانند مطرح گردند:

- ۱- رابطه طراحی شهری با برنامه ریزی شهری و سایر دانش های مداخله گر در شهر چیست؟
- ۲- دانش طراحی شهری با پروژه های طراحی شهری چه تفاوت هایی دارند؟
- ۳- جایگاه طراحی شهری در طرح های توسعه شهری کشور در وضع کنونی چگونه است؟
- ۴- در طراحی شهری مقیاس مداخله به چه شکل مطرح است؟
- ۵- وظیفه طراحی شهری چیست؟
- ۶- قلمرو، روش و محصول طراحی شهری چیست؟
- ۷- چگونه می توان دانش طراحی شهری را در جهت اعتلای نظام شهرسازی کشور به کار گرفت؟

۲- نظام تهیه طرح های توسعه شهری در تجربه جهانی

منشأ اولیه اندیشه برنامه ریزی به اعمال حاکمیت دولت و تسهیل و توجیه دخالت دولت ها در اداره امور سیاسی، نظامی و اقتصادی کشورها برمی گردد. بنابراین، اولین الگوهای برنامه ریزی دارای خصیصه کلان، اقتصادی، امرانه و بوروکراتیک بوده اند.

در بیشتر چنین شرایطی «برنامه ریزی شهری» نیز در اوایل قرن بیستم با این هدف به وجود آمد که تمام فعالیت های مربوط به توسعه و عمران شهری را، چه در حال و چه در آینده، تحت انتظام و نظارت بخش دولتی در آورد. این نوع برنامه ریزی بر پایه دیدگاه های «برنامه ریزی جامع» یا «برنامه ریزی عقلانی» استوار بود که در عمل به صورت الگوی طرح های جامع ستی در جهان شهرت پیدا کرد اما پس از چند دهه تجربه و بروز مشکلات و نتایج ناموفق طرح های جامع در اروپا و آمریکا، از اواخر دهه ۱۹۶۰ نظریه برنامه ریزی جامع مورد انتقادات جدی و تجدید نظر قرار گرفت، و به جای آن رویکرد سیستمی و نظریه برنامه ریزی راهبردی (استراتژیک) در برنامه ریزی شهری به کار گرفته شد. این رویکرد جدید اگرچه دستوردهای گرانقدری را در زمینه بهبود و تکامل برنامه ریزی شهری به همراه داشت، که از جمله آنها توجه بیشتر به طراحی شهری بود، ولی در میدان تجربه، مشکلات و تنگناهای جدیدی را به خصوص در زمینه اجرا و مدیریت طرح های توسعه و عمران به ظهور رساند که به پیدایش اندیشه ها و اصلاحات جدیدتر منجر گردید. در حدود دهه ۱۹۸۰، به دنبال ظهور تحولات تنازع سیاسی، اجتماعی و فکری در جامعه غربی، در عرصه برنامه ریزی و طراحی شهری نیز تحولات چشمگیری صورت گرفته که الگوها و چشم اندازهای کاملاً متفاوتی را در این زمینه مطرح ساخته است. از جمله اینها می توان به رویکرد و الگوهای جدید مثل «برنامه ریزی گام به گام»، «برنامه ریزی فرایندی»، «برنامه ریزی دموکراتیک»، «برنامه ریزی مشارکتی» و «برنامه ریزی حجابی» اشاره کرد.

تحولات یاد شده را می توان در سه دوره دسته بندی کرد:

- ۱- الگوی برنامه ریزی جامع و طرح های جامع
- ۲- رویکرد برنامه ریزی ساختاری - راهبردی
- ۳- رویکرد برنامه ریزی دموکراتیک و مشارکتی

۲-۱- الگوی برنامه ریزی جامع و طرح های جامع

از اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، به دنبال حادث شدن مسائل ناشی از توسعه صنعتی و گسترش سریع شهرنشینی در غرب، مجموعه ای از نظریه ها و راه حل ها برای نظم بخشی و ساماندهی توسعه شهری در کشورهای مختلف آمریکا و اروپا مطرح گردید که در نهایت به پیدایش «دانش برنامه ریزی شهری و منطقه ای» در دهه سوم قرن بیستم منجر شد. به نظر «پیتس هال»، «پیشروان و متفکران اولیه برنامه ریزی شهری به دو گروه اصلی تقسیم می شوند که کمابیش در شکل گیری این دانش جدید مؤثر بوده اند:

الف - گروه انگلیسی - آمریکایی (سنت انگلیسی - آمریکایی):

شامل کسانی مثل «آبنر هولدر» (نظریه باغ شهرها)، «کلارنس پیری» و «کلارنس اشتاین» (نظریه واحد حسابگری)، «پاتریک گدس» (اصول طرح جامع)، «پاتریک ایبر کرامبی» (طرح جامع لندن) و فرانک لوید رایت (نظریه شهر گسترده) و جزایان.

ب - گروه اروپایی (سنت اروپایی):

شامل کسانی چون آرتورو سوربا (شهر خطی)، تونی گارنیه (شهر صنعتی)، لوکوربوزیه (شهر درخشان) و دیگران (پیتس هال، ۱۹۹۴).

در این الگو تمامی بهنگ شهر طبق روش ها و مبانی تجربی، کارکردی و کمی مورد بررسی و تحلیل قرار می گیرد و براساس آن وضع آینده شهر پیش بینی می شود. محصول نهایی این طرح ها تعیین وضعیت کالبدی شهر و کاربری زمین در حال و آینده در قالب نقشه های تفصیلی و ارقام دقیق است که به صورت قانونی و الزام آور مبنای اقدامات خصوصی و عمومی در شهر قرار می گیرند.

طراحی شهری می تواند نقش اساسی در خلق وجهه و سیمای شهر، و از طریق آن در خلق وجهه بین المللی کشور در فراسوی مرزهایش ایفا کند

کشف راههای متنوع و موفق برای انتقال نتایج کاربردی اصول طراحی شهری به شهروندان، قدرت تشخیص کیفیت های نازل محیط را در آنها افزایش خواهد داد و شهروندان به صورت نیرویی سیاسی در مقابل فرسایش محیط شهری و تخریب آن عکس العمل نشان خواهند داد

کسانی مثل فالودی، لیندلوه، جان فریدمن، چدویک، پترهال، شین مک کوئل و دیگران، این موضوع را در تألیفات خود به صورت مختلف مورد تحلیل قرار داده اند. به نظر اینان، برنامه ریزی جامع اساساً با امکان شناخت انسان از واقعیت شهر و امکان دخالت در آن بسیار فاصله دارد؛ و بنابراین عدم موفقیت آن در عمل امری بدیهی و محتمل است. با توجه به نتایج تمام این تحلیل ها و انتقادات می توان خصایل اصلی برنامه ریزی جامع یا برنامه ریزی عقلانی یا برنامه ریزی کلیشمای (blueprint) را به صورت زیر خلاصه کرد (فالودی، ۱۹۷۳ - شین مک کوئل ۱۹۸۱ - هال ۱۹۹۴):

- الف - خصلتی امرانه (از بالا به پایین) دارد و به گسترش بوروکراسی می انجامد.
- ب - برنامه ریزان و مردم نقش مؤثری در تصمیم سازی و تصمیم گیری ندارند.
- ج - بیشتر جنبه کالبدی و مهندسی دارد و به کیفیات اجتماعی بی اعتناست.
- د - جنبه تفصیلی و قطعی دارد و امکانات تغییر و اصلاح در آن محدود است.
- ه - بیشتر جنبه آرمانی و انتزاعی دارد و با امکانات اجرایی منطبق نیست.

۲-۲- رویکرد برنامه ریزی ساختاری - راهبردی

اصولاً دهه ۱۹۶۰، نقطه عطف در تحولات برنامه ریزی و طراحی شهری غرب محسوب می شود. در این دهه تغییرات مهمی در عرصه های نظری و عملی برنامه ریزی به وجود آمد که در نهایت به ایجاد تغییرات بنیادی در الگوی برنامه ریزی جامع و طرح های جامع ستنی منجر گردید. از مهم ترین عوامل مؤثر در این زمینه می توان به محورهای زیر اشاره کرد:

- الف - پیدایش و رواج نظریه سیستم ها و دانش سبیرتیک
- ب - اختراع و رواج کلزبرد کامپیوتر در مطالعات برنامه ریزی
- ج - توسعه و تکامل دانش مدیریت و نظریه تصمیم
- د - نفوذ نظریات علوم اجتماعی در برنامه ریزی و طراحی شهری

با ظهور نظریه سیستم ها و پدید آمدن این اعتقاد که می توان با این روش به صورتی مستحده تر و مؤثرتر در شهرها دخالت کرد، گروه مک لولین (Mc Loughlin)، چدویک و ویلسون در انگلستان دست به بازنگری در محتوای طرح های جامع و اصلاح آنها زدند که در نهایت به صورت قانون برنامه ریزی شهری به تصویب رسید. طرح های توسعه و عمران شهری به دو نوع طرح های ساختاری و طرح های محلی تقسیم شدند. در امریکا نیز همزمان الگوی برنامه ریزی استراتژیک (راهبردی) مطرح گردید. محصول این دیدگاه سطوح مختلف فضایی و مدیریت هستند و در مفاس های مختلف تهیه می شوند - مانند طرح های ساختاری و یا طرح های ناحیه شهری و طرح های موضعی.

۲-۳- الگوی برنامه ریزی دموکراتیک و مشارکتی

از حدود دهه ۱۹۸۰ تحولات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در کشورهای اروپا و امریکا به وجود آمد که به نوبه خود تغییرات جدیدی را در عرصه برنامه ریزی و مدیریت شهری پدید آورد. از مهم ترین این تحولات می توان به روند جهانی شدن اقتصاد و فرهنگ، فروپاشی نظام سیاسی اتحاد جماهیر شوروی، تقویت اتحادیه اروپا، گسترش مفاهیم جامعه مدنی، توسعه پایدار، رشد دموکراسی و جنبش سوسیال دموکراسی جدید اشاره کرد. در بستر این تحولات، با کاهش مشروعبیت و اقتدار دولت، افزایش نقش نهادهای مدنی و مشارکت، رشد تکثیر گرای و نهادهای حفاظت محیط، گرایش به برنامه ریزی غیر متمرکز و افزایش اختیارات نهادهای محلی بیش از پیش (قویت گردید و در نتیجه الگوها و روش های برنامه ریزی نیز بیشتر از قبل به سمت برنامه ریزی مشارکتی و دموکراتیک سوی پیدا کردند.

با توجه به تجارب الگوی برنامه ریزی ساختاری - راهبردی و ارزیابی آن، از حدود دهه ۱۹۸۰ موضوع مدیریت و اجراء زمینه برنامه ریزی شهری و منطقه ای به محوری اساسی در حیطه نظری و عملی بدل گردید. در واقع در دو دهه اخیر، تجارب برنامه ریزی و طراحی شهری در غرب، برای تحقق اهداف خود به اصلاح روش های اجرایی و تأمین ابزارهای لازم روی آورده است. در انگلستان، اگرچه اصول طرح های ساختاری - محلی همچنان اعتبار قانونی خود را حفظ کرده اند ولی اصلاحات زیادی نیز در شیوه های تصمیم گیری، اجرا و مدیریت در طرح های توسعه و عمران شهری به وجود آمده است. در امریکا نیز گام های بیشتری در جهت کاهش نابرابری، تأمین عدالت، گسترش رفاه عمومی، حفاظت از آثار فرهنگی، و اعتلای کیفیت محیط در طرح های توسعه و عمران شهری و منطقه ای برداشته شده است. در این میان موضوع طراحی



شهری بسیار بیشتر از قبل مورد تأکید و توسعه قرار گرفته است. به طور خلاصه می‌توان گفت که برنامه‌ریزی دموکراتیک، در واقع بسط الگوی برنامه‌ریزی راهبردی است که با اصلاح و تکامل مبانی خود و با توجه به شرایط اجتماعی روز، بیشتر به برنامه‌ریزی عقلی، اصلاح نظام مدیریت و اجرا و بهره‌گیری از امکانات حشرات روی آورده است.

۳- جایگاه طراحی شهری در نظام تهیه طرح‌های توسعه شهری

به نظر می‌رسد پیش از بررسی جایگاه طراحی شهری در انواع طرح‌های توسعه شهری، بهتر است به ضرورت پدید آمدن این دانش به عنوان نوعی تخصص مستقل یا زمینه‌های فعالیتی خاص آن پرداخته شود. شهر به عنوان پدیده‌ای پیچیده و سیستمی پویا که مرتباً در حال تحول و رشد است، به دانشی بیش از معماری یا برنامه‌ریزی شهری - و یا حتی ترکیبی از این دو - نیاز داشت تا به مشکلات کیفی آن پاسخ داده شود. آن هم پاسخی قراتر از «معماری کلان» و یا نوعی «برنامه‌ریزی» صرفاً عقلانی و منطقی. دغدغه ارتقای کیفیت زندگی انسان، خصوصاً در محیط کالبدی و فضاهای عمومی، موجب تولد دانش طراحی شهری شده است.

اساطیل دیگری که به رشد و توسعه این دانش در سال‌های اخیر کمک کرده‌اند، ماهیت اقتصادی / سیاسی فرهنگی دارند. تحت تأثیر این عقل، طراحی شهری به عنوان ابزاری برای رونق و توسعه شهرها در رقابت میان شهرهای مختلف (که به طور روزافزونی برای جلب سرمایه و توسعه اقتصادی در گرفته) اهمیت زیادی یافته است. طراحی شهری می‌تواند نقش اساسی در خلق وجهه و سیمای شهر، و از طریق آن در خلق وجهه بین‌المللی کشور در فراسوی مرزهایش ایفا کند. وجود این عوامل، هنوز در کشور ما مدیران و تصمیم‌گیران کاملاً بر ضرورت دانش طراحی شهری و اهمیت ارتقای کیفی شهرهای ما، چه برای خود شهرتندان و چه برای رقابت در عرصه جهانی، بی‌توجهاند. از مزایای اقتصادی و سیاسی آن کاملاً آگاه نیستند (گلکار، ۱۳۷۸، صص ۵ تا ۸).

برنامه‌ریزی شهری در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی بیش از هر چیز به برنامه‌ریزی کالبدی گرایش پیدا کرد و محورهای اصلی آن عبارت بود از پاسخگویی به نیازهای توسعه کالبدی.

البته در این دوران مجموعه‌ای از دیدگاه‌ها، اقدامات و گرایش‌ها در حوزه شهرسازی جدید اروپا و آمریکا به وجود آمد که از رویای کوتاگون به ایجاد اجتماعات فرهنگی، زیبایی‌شناختی و روان‌شناختی توسعه و عمران شهرها معطوف بودند. برخی از اینها تأثیراتی جدی بر مقوله‌های مرتبط با طراحی شهری و ایجاد کیفی طرح‌های جامع شهری به جای گذاشتند.

در دهه ۶۰ جنبش اقتصادی و سیاسی پررشد الگوی طرح‌های جامع و تفصیلی به راه افتاد، که بخش عمده‌ای از آنها معطوف به قبول ارزش‌های کیفی و فرهنگی در شهرسازی جدید بود. به منظور اصلاح روندهای جاری، تلاش‌های جدیدی در عرصه نظری و عملی شهرسازی انجام شد که در نهایت به تقویت و گسترش دانش طراحی شهری، و تحقق اهداف و ارزش‌های کیفی طرح‌های شهری منجر گردید. از جمله عوامل مهم در این زمینه می‌توان به ظهور انواع نظریه‌ها، جنبش‌ها و الگوهای جدید اشاره کرد که به طور مستقیم و غیرمستقیم در جمله نظری و عملی طراحی شهری مؤثر بودند. از جمله اینهاست نظریات لینچ (در کتاب سیمای شهر)، گوردون کالان (Gordon Cullen)، ونتوری (Venturi)، آلدوروسی (Aldo Rossi)، گودمن (Goodman) و ریکن (Bacon)، که با مباحث نظریات جدید در کتاب‌های شان، تحولاتی اساسی در گرایش‌های طراحی شهری پدید آوردند. در همین دوران بود که توجه به اهمیت فضاهای باز و سبز، اولویت پیدا کرد و فضاهایی برای اوقات فراغت مطرح شد.

در سه دهه اخیر طراحی شهری جایگاه استوارتر و تعیین‌کننده‌تری در نظام شهرسازی و مدیریت شهری یافته است و امکانات و وظایف آن وسیع‌تر و دقیق‌تر شده است. جنبش‌ها و جریان‌های فکری جدید در جامعه غربی، دیدگاه‌های مربوط به شهرنشینی و ساماندهی محیط زندگی را تحت تأثیر قرار داده است. نشانه‌شناسی، پدیدارشناسی، بست‌مفردیسیم، ساختارشناسی، توسعه پایدار و نظایر اینها همگی نظریاتی هستند که بر جهت‌گیری گرایش‌های مختلف در طراحی شهری مؤثر بوده‌اند.

تعاریف اولیه طراحی شهری بیشتر بر فرم و منظر شهری، ریاضی، ارتباطات توده و فضا معطوف بوده‌اند اما در دوره اخیر

عناصر دیگری مانند مشارکت، فرایندی بودن، حفاظت منابع و محیط زیست و مسائل انسانی بیشتر مورد توجه قرار گرفته‌اند. از سوی دیگر نیز مناسبات میان دانش برنامه ریزی شهری و دانش طراحی شهری روشن تر شده است. پاتنر (Punter) در سال ۱۹۹۷ به تحولات دانش طراحی شهری از چند جهت اساسی اشاره کرده است:

- تغییر از نگرش زیبایی شناختی به سمت کیفیت محیط
 - تغییر از اهداف اقتصادی به سمت اهداف اجتماعی
 - تغییر از حرفه عملکردی به سمت دانش میان رشته‌ای
 - تغییر از دیدگاه فردی و تخیله‌گرا به سمت نگرش جمعی و انسانی
 - تغییر از تأکید بر محیط انسان ساخت به سمت محیط طبیعی - مصنوعی
- جدول شماره ۱ تغییرات مبانی طراحی شهری - محیطی و مقایسه تأکیدات سنتی و جدید و پیشرو را نشان می‌دهد.

جدول شماره ۱ - تغییرات مبانی طراحی شهری - محیطی

تأکیدات سنتی	تأکیدات جدید و پیشرو
سیمای ظاهری	کیفیت محیط
نگریستن به نیازهای زیبایی شناختی	زیستن در نیازهای انسانی
سلیقه نخبگان	ارزش‌های استفاده‌کنندگان
شهوت	حل مسئله
خردگرایی	تجربه‌گرایی
حرفه‌گرایی	میان‌حرفه‌ای
محصول	فرآیند
طراحی شخصی	طراحی جمعی
محیط انسان ساخت	محیط انسان ساخت و طبیعی
منافع کارفرما	منافع عمومی
شکوه شهر	پایداری محیط
پروژه	سلسله مراتب مقیاس‌ها

مأخذ: بعد طراحی برنامه ریزی شهری (پاتنر، ۱۹۹۷، ص ۸۹)

۳-۱- پیوند برنامه ریزی و طراحی شهری

یکی از گرایش‌های جالب در دهه‌های اخیر این است که برخلاف گذشته اقدامات برنامه ریزی شهری و طراحی شهری در یکدیگر ادغام می‌گردند و به این ترتیب فرایندی یگانه و هماهنگ در نظر گرفته می‌شود. به نظر کالینگورث (Cullin growth)، این رویکرد نوعی تحول تدریجی است که طی سه مرحله رخ داده است: در طول دهه ۱۹۶۰، موضوعات طراحی شهری به تدریج در متن پاسخگویی به مسائل و پروژه‌های مشخص مطرح گردیدند؛ در طول دهه ۱۹۷۰، اهداف طراحی شهری معمولاً در ضمن سیاست‌های عمومی برنامه ریزی گنجانده می‌شدند؛ و در طول دهه ۱۹۸۰ ملاحظات طراحی شهری به عنوان بخشی از نظام نظارتی برنامه ریزی پذیرفته شدند. «کالینگورث، ص ۱۰۹»

اینک برنامه ریزان و طراحان شهری به این حقیقت دست یافته‌اند که هدف نهایی هر نوع برنامه ریزی و طراحی شهری کمک به اعتدالی کیفیت زندگی در بستر توسعه پایدار و رفاه و عدالت اجتماعی است و بنابراین راهی جز همکاری و هماهنگی میان آنان وجود ندارد. از این نظر برنامه ریزی شهری به عنوان دانشی میان رشته‌ای، روز به روز با اهداف و روش‌های طراحی شهری هماهنگ‌تر می‌شود و متأسفانه طراحی شهری نیز به عنوان دانشی میان رشته‌ای به طور فرایند‌های به سمت همگامی با برنامه ریزی پیش می‌رود.

در عمل در بسیاری از طرح‌های توسعه و عمران شهری جدید، موضوعات طراحی شهری به عنوان یکی از عوامل پایداری در مطالعات و پیشنهادها، طرح، با توجه به مقیاس و نوع آن، مطرح می‌گردد و همانند سایر پیشنهادها، طرح توسعه شهر به مرحله اجرا گذاشته می‌شود.

به عبارت دیگر، طراحی شهری با تعیین اهداف و رویکردها در تمام مقیاس‌ها و در تمامی مراحل تهیه طرح‌ها حضور دارد و نقش خود را در کنار سایر رشته‌ها به قوت ایفا می‌کند.

امداد کشور، ما هنوز بر سر موقعیت طراحی شهری و اینکه آیا این دانش بیش از بقیه دانش‌ها و با پس از آنها وارد تهیه پروژه می‌شود اختلاف نظرهایی وجود دارد. هنوز مدیران متخصص ما به تمامی بر ماهیت واقعی دانش طراحی شهری تسلط ندارند و به جای تشریح مسائل مربوط به طراحی شهری در تمام بخش‌ها، به دنبال تعیین مکانی خاص و متمایز برای آن در مراحل پروژه هستند و در بسیاری موارد جایگاه طراحی شهری را تنها در پروژه‌های طراحی شهری (برای مثال، طراحی میدان، خیابان و جز اینها) می‌دانند؛ در حالی که طراحی شهری در تمامی مقیاس‌ها حضور دارد و از کلان‌ترین برنامه‌ها تا فضا‌های جز را در بر می‌گیرد.



۲-۳- جایگاه و نقش طراحی شهری در طرح‌های توسعه شهری

محور اصلی دانش طراحی شهری کیفیت محیط شهری است. این کیفیت در مورد عناصر مختلف شهری تجلی‌های گوناگون می‌یابد. این خواناتی از الگوی شهر گرفته تا حس مکان برای فضاهای شهری، و از ایمنی و راحتی شبکه حمل و نقل خصوصاً پیاده گرفته تا دسترسی آسان پیاده به مراکز شهری و تداوم و بیوستگی فضاهای شهری را شامل می‌شود (انصاری نیا، ۱۳۷۷، صص ۱۱ و ۷).

تجلی تحقق این کیفیات طیف وسیعی از سناریل گوناگون را - از سیمای منظر سه بعدی شهر تا مسائل مدیریتی - دربر می‌گیرد، و بالطبع از طراحی گرفته تا مدیریت شهری هر یک به نوعی با آن درگیر می‌شوند.

تحقق کیفیت مصنوعی بی‌تردید با سطح انتظارات و توقعات شهروندان رابطه مستقیم دارد. کشف راه‌های متنوع و موفق برای انتقال نتایج کاربردی اصول طراحی شهری به شهروندان، قدرت تشخیص کیفیت‌های تازیل محیط را در آنها افزایش خواهد داد و شهروندان به صورت تیرویی سیاسی در مقابل فرسایش محیط شهری و تخریب آن عکس العمل نشان خواهند داد (همان، ص ۷).

در انچه همین موضوع باید اشاره کرد که ارتقای آگاهی عمومی و افزایش دانش محیطی آنان از وظایف طراحی شهری است.

اما باید توجه داشت که دانش طراحی شهری، دانشی در کنار سایر علوم شهری است، و می‌بایست توانایی برقراری ارتباط و همکاری با سایر دانش‌های عداخله‌گر شهری را داشته باشد. هر چند امروزه کمتر دانشی را می‌توان یافت که به نوعی با موضوعات مربوط به شهر درگیر نباشد، اما زمینه‌های خاصی وجود دارند که مستقیماً با شهر ارتباط می‌یابند. این تخصص‌ها دانسته‌های وسیعی از برنامه‌ریزی‌های کاربردی و حمل و نقل تا اقتصاد شهری، جامعه‌شناسی شهری، حقوق شهری، مدیریت شهری، محیط‌زیست و روان‌شناسی را دربر می‌گیرند. تمام دانش‌های عداخله‌گر شهری در شبکه‌های پیچیده و متعامل به هم مرتبط هستند ولی موفقیت آنها بستگی به حمایت و مشروعیت قانونی جایگاه هر یک و نیز حمایت و آگاهی عموم دارد.

طراحی شهری نیز در تمام مقیاس‌ها پایه‌های سایر دانش‌ها متولی کیفیت و پایداری محیط شهری است. به این ترتیب طراحی شهری در خدمت ارتقای کیفی محیط و توسعه پایدار آن است، که سه عنصر فرم، عملکرد و معنای شهر را در بر می‌گیرد. طراحی شهری به بررسی ادراک شهروندان از فضا و رفتارهای آنها می‌پردازد و در خدمت بهینه‌سازی آنهاست. پرداختن به خاطرات و تجربیات مردم و افزایش تعاملات اجتماعی، در تخصص طراحی شهری (و نه هیچ تخصص دیگری) است. طراحی شهری به هر حال از دانش‌های دیگر کمک می‌گیرد و چیزی فراتر از آرایش و پرداختن به ظاهر - و به عبارتی، صرفاً زیباسازی ظاهری - است. مهم‌ترین دغدغه طراحی شهری مساحت ادراک و رفتار انسان‌ها در محیط شهری و حفظ و ارتقای کیفیت شهر برای تمام شهروندان و برای تمام نسل‌هاست.

۴- اهداف طراحی شهری

قبل از تهیه هر گونه طرح توسعه، ابتدا به تعیین اهدافی نیاز است که طراحی شهری را از همان ابتدای کار در فرایند تهیه طرح، تصمیم‌گیری و هدایت پروژه‌ها وارد کند.

به همین دلیل نیاز به تعیین چارچوب‌های دقیقی برای اجرا و آشنایی کامل با شرایط محل و شناسایی موارد عملی و تحقق‌پذیر از دیدگاه اجرایی، مدیریتی و اقتصادی اجتماعی وجود دارد (By Design-Page9). اهداف تعیین شده در طرح‌های توسعه شهرهای مختلف دارای دو بخش عمده است:

- ۱- اهداف عام - اهدافی که کم و بیش برای هر شهر (فارغ از زمان و مکان) معتبرند.
- ۲- اهداف خاص - اهدافی که برگرفته از شخصیت محیط و تصویر ذهنی آن مکان‌های خاص هستند.

۴-۱- اهداف عام طراحی شهری

این اهداف توفقاتی هستند که هر شهروند از شهر خود - فارغ از موقعیت محلی و نقش آن - دارد و لازمه وجود زندگی کیفی تمام افراد است. فضاهای شهری موفق، از خیابان و میدان گرفته تا شهر و روستا، دارای ویژگی‌های مشترکی هستند. بسیاری از آنها در عمل وجوه مشترک زیادی دارند.

اهداف عام در طراحی شهری برای شهرها عبارتند از:

- ۱- کاراگر و هویت؛ ویژگی مکانی با هویت خاص خود ارتقای کاراگر در منظر شهری و منظر طبیعی با پاسخگویی و تقویت الگوهای شاخص محلی توسعه منظر طبیعی و فرهنگ به دست می‌آید.

- ۲- مداوم و محصوریت؛ مکانی که فضاهای عمومی و خصوصی در آن کاملاً قابل تشخیص باشند ارتقای مداوم نمای بناها در خیابان‌ها و محصوریت فضاها، به گونه‌ای که حوزه‌های خصوصی و عمومی را به وضوح تعریف کند.

- ۳- کیفیت فضا و عمومی؛ مکانی دارای حوزه‌های بیرونی جذاب و موفق ارتقای فضاهای عمومی و مسیرهایی که جذاب، ایمن و بدون ازدحام هستند و در تمام زمینه‌ها و برای تمام افراد جامعه، حتی افراد ناتوان و مسن، به طور مؤثر کار می‌کنند.

- ۴- روان بودن و سهولت حرکت؛ مکانی که دسترسی به آن و حرکت از میان آن به سادگی ممکن باشد. ارتقای قابلیت دسترسی و نفوذپذیری محلی، به گونه‌ای که به راحتی می‌توان از میان آنها حرکت کرد. فضاهایی که مردم را برترافیک، مقدم بردارد و کاربری زمین و حمل و نقل را به صورت یکپارچه در هم آمیزند.
- ۵- خوانا؛ مکانی که تصاویر واضح و مشخص دارد و ادراک آن به سهولت ممکن است.

مضمون طراحی شهری به صورت مجزا یا در تمام بخش‌های طرح. در طرح‌های توسعه شهرهای مورد بررسی

نام شهر	نوع طرح	بخش مجزای طراحی شهری	محل طرح مباحث کلی	تاریخ طرح
دختر	طرح جامع	ندارد	تمام بخش‌ها	۲۰۰۱
گلستان	طرح ساختاری (اصوری)	ندارد	تمام بخش‌ها	۱۹۹۷
	Structure plan (Strategic)			
سیاتل	طرح جامع	ندارد	تمام بخش‌ها	۲۰۰۱
کلمسون	طرح جامع	ندارد	تمام بخش‌ها	۲۰۰۰
بريستول	طرح محلی	در بخش محیط معشوق و نوسازها	تمام بخش‌ها	۱۹۹۰
استوک آن نورت	استراتژی طراحی	ندارد	تمام بخش‌ها	۲۰۰۰
جکسون ویل	طرح جامع	دارد	—	۱۹۹۸
سانفرانسیسکو	طرح جامع	دارد	—	۱۹۷۱
	Master plan			

(مأخذ: مولف)

ارتقای خوانایی از طریق توسعه‌ای که در آن مسیرها، تقاطع‌ها و نشانه‌های شهری قابل شناسایی باشد و به مردم برای راه‌یابی کمک کند.

- ۶- انعطاف پذیری؛ مکانی که می‌تواند به راحتی تغییرات احتمالی را بپذیرد باشد.

ارتقای انعطاف‌پذیری از طریق توسعه‌ای که بتواند تغییرات شرایط اجتماعی، فناوری و اقتصادی را پاسخگو باشد.

- ۷- تنوع؛ مکانی با تنوع و حق انتخاب

ارتقای تنوع و حق انتخاب از طریق ترکیبی از توسعه‌های هماهنگ و کاربری‌هایی که با یکدیگر برای خلق مکان‌های کارآمد و پاسخگویی نیازهای محلی کار می‌کنند. (مأخذ: By Design، صص ۱۴ و ۱۵)

۴-۲- اهداف خاص طراحی شهری

اهداف خاص تحقق هویت هر شهر خاص را ممکن می‌سازد و بدون آنها شناسایی و تشخیص شهر، چه برای ساکنان و چه برای گردشگران و بازدیدکنندگان، غیر عملی است. این اهداف موجب می‌شوند که هر شهر از شهر دیگر متمایز گردد. خصوصیات اقلیمی، فرهنگی، اقتصادی شهر نیز مستقیماً در تعیین این اهداف خاص دخیل هستند.

حفظ و تقویت حال و هوای شهر و محله‌های آن، و برآورده شدن توقعاتی که شهروند یا گردشگر و بازدیدکننده از آن شهر دارند یا تحقق اهداف خاص ممکن است. این اهداف جهت حرکت خاص هر شهر را که از سایر شهرها متفاوت است، نشان می‌دهند.

اهداف خاص برای تحقق تعدادی از اهداف عام مانند کاراگر و هویت ضروری هستند. برای مثال، دو شهر بلژری در ساحل خلیج فارس هر چند دارای وجوه مشترک زیادی باشند، اما خصوصیات متفاوتی دارند که آنها را از هم متمایز می‌کند. تحقق این اهداف خاص موجب حفظ خاطرات جمعی و تقاضا از شهروندان در شهرهای خود و ویژگی‌های آنها را تقویت می‌کند. در حقیقت حال و هوا و حس مکان در شهر و فضاهای آن تا حد زیادی به این اهداف خاص باز می‌گردد. در درازمدت این موضوع نقش مهمی در افزایش جذابیت شهر و به تبع آن جذب سرمایه‌های فراوان به آن دارد.

یکی از اولین اقداماتی که طراحی شهری در ابتدای تهیه هر طرح توسعه انجام می‌دهد، تعیین چشم‌انداز و دورنمای شهر (Vision) است. تعیین این امر نقش اساسی در تعیین چارچوب طرح‌ها دارد و مسیر حرکت و گام بعدی توسعه شهر را معین

جدول شماره ۲. طرح مسئله چشم انداز شهر در طرح‌های توسعه شهرهای مورد بررسی

نام شهر	Vision*	نوع طرح
دهلی	دارد	طرح جامع
کلاسکو	دارد	طرح ساختاری (آزادبردی)
سیاتل	دارد	طرح جامع
کلمسون	دارد	طرح جامع
بريستول	دارد	طرح محلی
سارایوو	دارد	طرح جامع
جکسون ویل	دارد	طرح جامع
استوک آن ترنت	ندارد	استراتژی طراحی
سائفرامیسکو	ندارد	طرح جامع

می‌کند.
 برای مشخص کردن چشم انداز آینده شهر از سه عنصر عمده استفاده می‌شود:

- ۱- تصویر ذهنی شهروندان
- ۲- انتظارات مدیران شهری، طرح‌های بالادست و برنامه‌آزگان‌ها
- ۳- گرایش‌ها و نیازهای اقتصادی، اجتماعی و کالبدی جامعه و شهر

تهیه تصویر ذهنی شهروندان از موضوعات کار - با بررسی طرح‌های اخیر شهرهای مختلف، مشاهده می‌شود که ابتدا دیدگاه و هدف کلی برای شهر تعیین می‌گردد و سپس مراحل بعدی تهیه طرح انجام می‌شود. از این دست است: کلاسکو - شهر فرهنگ، بریستول - شهر خوانا، سیاتل - شهری پایدار برای خانواده، و جز اینها (ماخذ: اینترنت، طرح‌های توسعه شهرهای مذکور).

اهمیت دیدگاه‌های مردم در تهیه این چشم‌انداز آن قدر اهمیت یافته است که از پرسش‌نامه و نظرخواهی‌های عمومی برای جمع‌آوری آرای آنها استفاده می‌شود. در صورت تناقض چشم‌انداز شهر با تصویر و ساختار ذهنی مردم از شهر، تأثیرات درازمدت و کوتاه‌مدت آن گریبان مسئولان و تهیه‌کنندگان طرح را خواهد گرفت. مهم‌ترین نمود آن تحقق نپذیرفتن طرح است؛ یعنی طرح مطابق نیازها و تصورات واقعی مردم نیست. این مسئله در بسیاری از طرح‌های توسعه در شهرهای کشور مأمول است.

از سوی دیگر، تعیین تصویر ذهنی به ما کمک می‌کند تا اهداف کلان و خود را در تمام سطوح برای شهر تعیین کنیم و نقاط ضعف و قوت شهر را در جهت رسیدن به این اهداف مشخص سازیم. این کار از هدر رفتن سرمایه‌ها، منابع، زمان و نیروهای تخصصی جلوگیری می‌کند.

۳-۴- برداشت تصویر ذهنی در تجربیات جهانی

برای برداشت تصویر ذهنی، می‌توان آن را از سه مقوله فرم و عملکرد و معنا مورد بررسی قرار داد. این سه مقوله هر یک جنبه‌های متفاوت شهر هستند که می‌بایست با یکدیگر تطابق داشته باشند. تصویر ذهنی دارای دو صورت است: (۱) تصویر کلی از شهر؛ (۲) تصویر اجزا (حجام و قصاهای شهری). سلسله مراتب فضایی یا مقیاس‌های مختلف آن می‌بایست به روش خاص خود برداشت گردد و تأثیر عامل زمانی نیز در نظر گرفته شود. برای این کار در بسیاری موارد پرسشنامه‌هایی تهیه می‌شود تا بتوان تصویر ذهنی مردم شهر را در سطوح مختلف دریافت.

برداشت نقشه ذهنی شهروندان نیز از سایر وظایف تخصصی دانش طراحی شهری است که برای تعیین شخصیت محیطی شهر از دید شهروندان ضروری است. نقشه ذهنی فرایندی است که از طریق آن انسان‌ها محیط فیزیکی اطراف خود را کدبندی، ضبط و قابل استفاده مجدد می‌کنند. نقش ذهنی در باره موقعیت فرد و خصوصیات فیزیکی محیط است و در حقیقت الگویی است از شهر که بر اساس رفتارهای شهروندان در محیط به دست می‌آید. هر چند نقشه‌های ذهنی افراد متفاوت است، اما با جمع‌بندی آنها می‌توان به یک نقشه ذهنی جمعی برای شهر دست یافت.

به طور کلی برداشت دیدگاه و نظر شهروندان چه به صورت توقع و انتظارات یا تصویری کلی که از شهر دارند (تصویر ذهنی) و چه به صورت چگونگی ساختار فضایی شهر در ذهن آنان (نقشه ذهنی)، از مهم‌ترین وظایف تخصصی طراحی شهری در تهیه طرح‌های توسعه شهری است. این کار گرایش طراحی شهری را به مشارکت شهروندان در عرصه‌های همکاری نشان می‌دهد و در تلاطم دیدگاه مشارکتی است که در بخش قبل به آن پرداخته شد.

به گفته اپلیارد (Appleyard)، کیفیت یک شهر نمی‌تواند به تنهایی از طریق تحمیل نظام ساختاری، فکری و آموزشی، یک یا چند متخصص و طراح تعیین گردد. نمود آشکار این موضوع، در انواع طرح‌ها و پروژه‌های شهری دهه اخیر است که در تمام مراحل تهیه طرح پروژه با اعلام در روزنامه‌های محلی و عمومی، آمایش پروژه در مکان‌های عمومی مانند کتابخانه‌ها و موزه‌ها و حتی برگزاری جلسات بحث و مشاوره، تشکیل کارگاه‌های جمعی به مردم شناسایی و معرفی می‌گردد و از مشارکت و دیدگاه‌های آنان بهره‌برده می‌شود. این کارگاه‌ها و گروه‌های مشارکتی از ۵ تا ۸۰۰ نفر را شامل می‌شوند و از ۱ تا ۵ روز به طول می‌انجامد و به جمع‌آوری دیدگاه‌های مردم می‌پردازند (By Design، صص ۷۷-۷۲).

مدیریت و اجرای طرح‌ها نیز با کمک مردم انجام می‌گیرد و برخلاف تصور مدیران شهری این مشارکت صرفاً از دیدگاه اقتصادی و مالی نیست، بلکه زمینه‌های حفظ و نگهداری، مدیریت، اجرا و سایر زمینه‌ها را نیز شامل می‌شود. به این ترتیب می‌توان دریافت که دیدگاه طراحی شهری تنها منحصر به کنترل و حل مسائل سینما و منظر نیست، بلکه زمینه‌های بسیار وسیعی را در بر می‌گیرد که جای همه آنها در طرح‌های توسعه شهری کشور ما خالی است.

تکلیف جالب توجه این است که حضور طراحی شهری تنها به مقیاس شهر یا مقیاس‌های خرد محدود نمی‌شود این

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

تصور است که گریبان گیر بسیاری از مدیران و طراحان مساحت آنها بارزترین نقش طراحی شهری را در طراحی یک میلان، خیابان و یا تک فضای شهری می دانند. اما با نگاهی به اسناد توسعه کلان کشورهای دیگر می توان دریافت که حتی در کلان ترین سطوح مدیریتی و تصمیم گیری نیز طراحی شهری نقش عمده و تعیین کننده دارد و تصمیمات طراحی شهری، از آنجا که به مقولات کیفی نیاز می گردد، در بالاترین سطوح تصمیم گیری نیز نقش دارد.

این گونه مسائل در قانون گذاری، از قوانین شهروندی تا تصمیم های طرح های توسعه را در بر می گیرند و استانداردهای لازم برای اجرای کشور ناگزیر از رعایت اهداف کیفی در تمام زمینه ها هستند. در اینجاست که تعیین اهداف کلان و چشم انداز کشور، ناحیه، شهر یا روستا در طراحی شهری برای تدقیق رشد و توسعه شهر اهمیت زیادی می یابد و تمام اینها برای وظایف آشنای طراح شهری در برخورد سه بعدی با منظر و سیما و مسائل زیبایی شناختی شهری است که مورد تصور عموم است.

۵- جایگاه طراحی شهری در طرح های توسعه شهری

طرح های شهری تا دهه شصت میلادی با دیدگاهی عملکردگرایانه و راسیونالیستی تهیه می گردیدند و بحث های کیفی در آنها به هیچ وجه مطرح نبود. بخش های کمی و عملکردی همچون کاربری زمین و مانند آن عنصر غالب این طرح ها بود. نتایج این طرح ها نشان داد که هر چند توجه به عملکرد امری لازم است ولی به دلیل عدم توجه به تأثیرات نامطلوب عاطفی این تصمیمات بر شهروندان ناگفته است.

تفکر حاکم بر کارشناسان و برنامه ریزان تهیه کننده طرح های اروپایی و آمریکایی دیدگاهی عملکردگرایانه و مریستی و پوزیتیویستی بود و مسائل کیفی هنوز به دغدغه خاطر متخصصان تبدیل نشده بود. به تدریج نارضایتی عمومی از محصولات این طرح ها و انتقاد شدید افرادی مانند جیکابز در آمریکا و جیرلیج در آلمان شدت گرفت. آنها عنوان می کردند که این طرح ها می بایست مباحث کیفی را دنبال کنند و متولی حل معضلات سه بعدی و فضایی شهرها باشند. این دیدگاهها منجر به مطرح شدن مسئله طراحی شهری در طرح ها شد.

در دهه های هفتاد و هشتاد گروهی از طرح ها شکل گرفتند که به مباحث طراحی شهری به عنوان بخش های جبرانی و مکمل طرح ها نگریسته و در طرح های توسعه شهری خود به مطالعات کیفی محیط پرداخته اند.

در این دوره بحث های طراحی شهری یا به صورت مستقل در کنار سایر بخش ها تحت عنوان فصل طراحی شهری Urban Design Element مطرح می شد (مانند طرح جامع ساfranانسکیوا و یا در مواردی که طرح های جامع یا ساختمانی آنها به تازگی تصویب شده بود، طرح هایی جداگانه به عنوان مکمل طرح های موجود تهیه می شدند. همزمان با این طرح ها، طرح هایی نیز به منظور ارتقای کیفی فضاهای شهری ساماندهی و بافت ها به صورت موضعی و مقطعی تعریف و تهیه شدند که به پروژه های طراحی شهری و یا طراحی فضاهای شهری معروف شدند. هر چند این طرح ها برای حیوان کیفیت های مفقود در این فضاها بود، اما در عین حال آنها نمی توانستند با دیدگاهی جامع و کل نگر دیدگاه دانش طراحی شهری را در طرح های توسعه شهری و در تمام سطوح و مقیاس ها وارد کنند. آنها تنها به صورت جبرانی و تنها برای موضعی خاص و در مقیاس خرد و به صورت کوتاه مدت تعریف می شوند و به همین دلیل نیز بعضاً به دلیل عدم هماهنگی با سایر بخش ها با شکست یا موفقیت نسبی مواجه می گردند.

از اواخر دهه هشتاد گروه دیگری از طرح ها به چشم می خوردند که عنصر طراحی شهری در آنها به عنوان فصلی مستقل دیده نمی شود بلکه بر عکس مباحث کیفی و دیدگاه طراحی شهری به عنوان نوعی تفکر شکل می گیرد و در تمامی جنبه های طرح دیده می شود. این تفکر که باعث تغییر ذهنیت کارشناسان فنی و برنامه ریزان اروپایی و آمریکایی شده است جایگاه خود را در تمامی تخصص ها باز می یابد و هر رشته ای که به مقوله شهری می پردازد ملاحظات کیفی را در مطالعات خود مورد توجه قرار می دهد. امروزه نه فقط طراحان و برنامه ریزان، بلکه حقوق دانان، مهندسان، متخصصان اقتصادی و اجتماعی و مدیران شهری اروپا و آمریکا به نقش تصمیمات خود بر کیفیت محیط شهری بی برده اند، و دیدگاه و اهداف طراحی شهری در تمامی جنبه های طرح های توسعه شهری در تمام مقیاس ها جاری است. هر بخش بسته به تخصص و وظیفه خود مسائل کیفی را مورد مطالعه و بررسی قرار می دهد و ضوابط، مقررات و راهکارهایی را در آن زمینه برای ارتقای کیفیت محیط، ارائه می کند.

امروزه طراحی شهری به عنوان نوعی نگرش و تفکر، جایگاه خود را در تمام مباحث مربوط به دانش های شهری یافته است و انواع طرح های تهیه شده را، از خردترین مقیاس ها (طراحی یک جزه فضا یا یک نمای شهری) تا مقیاس کلان مانند طرح های منطقه ای، در بر می گیرد.

برداشت تصویر ذهنی در طرح های توسعه شهرهای مورد بررسی

سال تهیه	نام شهر	نوع طرح	برداشت تصویر ذهنی
۱۹۹۲	گلاسگو	طرح جامع	دارد
۲۰۰۱	میانل	طرح جامع	دارد
۲۰۰۰	کلسون	طرح جامع	دارد
۱۹۹۸	استوگان تورت	استراتژی طراحی	ندارد
۱۹۷۱	سانفرانسکیو	طرح جامع	ندارد
۱۹۷۴	ویسپان	Analysis and planninghinweise zur stadtgestalt ung	دارد
۱۹۷۲	پادن پادن	Analysis and planninghinweise zur stadtgestalt ung	دارد
۱۹۷۱	یومن	Development plan	دارد
۱۹۷۲	بولنج	Development plan	دارد

منابع

- ۱- آلمانی، انا، مبانی استراتژی های طراحی شهری و متمرکزیت های متوالی، مجله مقالات طراحی شهری، سازمان ریسازی شهر تهران.
- ۲- گلکار، کوروش، شنوکار، در تعریف طرح شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری ایران.
- ۳- پانزاد، جهاننا، طراحی شهری در نظام توسعه، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۳.

- 4- By Design : Department of the Environment Transport and the Regions (DETR) and commission for architecture and the Built Environment (CABE), 2000
- 5- DOE: Planning Policy Guidance : PPG: General Policy and Principles, Feb. 1997.
- 6- Cullin Worth; Planning in the USA . Routledge, London, 1997.
- 7- Punter J. & Carmona M.; The Design Dimension of Planning: Theory Content best practical for design Policies . E & Fn Spon, London, 1997.

پانداخت:

بخشی از این نوشته با استناد از مقاله های طرح تحلیلی به نام طراحی شهری و جایگاه آن در نظام سلسله مراتبی طرح های توسعه شهری تهیه شده است که با تدوین توسط نویسندگان مرکز مطالعات و تحقیقات ریزرست مسکن و شهرسازی در حال انجام است.

چکیده

چنین می‌نماید که فرهنگ و روابط اجتماعی در شهرهای امروزی دگرگون شده، زندگی شهری ضرباهنگ تندتری یافته و روابط اجتماعی نیز سردتر از گذشته شده‌اند. محققان، تغییرات اجتماعی و فرهنگی زندگی شهری را به عوامل مختلفی نسبت می‌دهند. برخی بر تغییرات رفتاری جامعه طی زمان تأکید می‌ورزند و بروز نوعی فردگرایی را عامل این تغییرات می‌دانند؛ و دسته‌ای دیگر اندازه شهر را به لحاظ وسعت و جمعیت عامل اصلی مؤثر بر رفتار اجتماعی و فرهنگ و روابط مردم می‌شناسند. اما یکی از مطرح‌ترین دیدگاه‌ها در این زمینه نقش پدیده سرعت و ضرباهنگ زندگی شهری است.

سرعت زندگی شهری و ضرباهنگ شهری ادراک ذهنی از سرعت گذر زمان است، و خود ناشی از ویژگی‌های محیطی و خصوصیات فردی مردم است. عوامل غیرزمانی چندی در این ادراک ذهنی مؤثرند، که مهم‌ترین آنها عبارتند از تعداد وقایعی که در یک واحد زمانی رخ می‌دهند، میزان پیچیدگی وقایع و در نتیجه مقدار فضای حافظه مورد نیاز برای ثبت آنها، تنوع وقایع، پیچیدگی ادراک واقعه، حالات احساسی و عاطفی درونی فرد نسبت به واقعه، بزرگی و شدت واقعه، و بالاخره میزان احساس اضطراب زمان.

معالجات نشان می‌دهند که ابعاد مفهومی مجزاکننده محیط‌های دارای ضرباهنگ تند از محیط‌های دارای ضرباهنگ کند، عبارتند از اتگیزش - فعالیت، احساس - ارزیابی و بالاخره بالاسری هزینه زندگی. یکی از مهم‌ترین جنبه‌هایی که سرعت زندگی شهری بدان نسبت داده می‌شود اندازه شهر است، به طوری که شهرهای بزرگ با سرعت و ضرباهنگ تند، و شهرهای کوچک با سرعت و ضرباهنگ کند ارزیابی می‌شوند.

هر چند زندگی در شهرهای بزرگ عموماً به لحاظ کیفیت زندگی مطلوبیت ندارد، اما توان انطباق‌پذیری انسان، این شرایط را برای وی تحمل‌پذیر می‌سازد. این واقعیت که انسان می‌تواند محیط‌هایی را به وجود آورد و برای مدتی نیز با آن انطباق حاصل کند، به این معنی نیست که این محیط‌ها ضرورتاً محیط‌های مطلوبی هستند. به عبارتی، ما با انطباق‌پذیری تدریجی، دچار خطای دریافت می‌گردیم و شرایطی را پذیرا می‌شویم که در درازمدت هم برای حیات طبیعی و هم برای حیات اجتماعی - فرهنگی ما نابودکننده است. شناختن زندگی

زمان، سرعت و ضرباهنگ زندگی شهری

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

راضیه رضازاده

دکتر در طراحی شهری و استادیار دانشگاه

علم و صنعت ایران



شهری خود حاصل همین تلاش انسان برای انطباق با محیط شهری است؛ اما در عین حال مستلزم سرعت فعالیت و کاهش روابط اجتماعی است و در نهایت به مرگ حیات اجتماعی شهر می انجامد.

از آنجا که یکی از مهم ترین اهداف شهرسازی ایجاد محیط های کالبدی متناسبی است که در آنها روابط اجتماعی مطلوب شکوفا گردند و مفاهیمی چون هویت و تعلق مکانی تقویت شوند، بایستی به راهکارهای مناسب برای نیل به اهداف مذکور اندیشید. راهکارهای طراحی شهری می توانند در کاهش احساس و ادراک سرعت زندگی شهری و ضریب آهنگ شهری مؤثر باشند و زمینه های تقویت روابط اجتماعی را فراهم سازند. با سامان دهی کالبدی می توان از ادراک و سرعت زندگی شهری کاست و امکان بهره مندی از آسایش توأم با آرامش را در شهر فراهم ساخت. بدین ترتیب، می توانیم با ابزارهایی که در مقام طراح شهری در اختیار داریم، امکان آن را فراهم سازیم که از مشکلات ادراکی در فضای شهر کاسته شود و محیط شهری به شکل ادراکی مطلوبی درآید.

۱- مقدمه

در بساط شهر قدیم، روابط انسانی، فرهنگ اجتماعی متعالی و آرامش زندگی آن زیاد شنیده و خوانده ایم. گلایه از شهر امروز و روابط غیر انسانی و فرهنگ ماشینی و شتاب زده آن هم موضوعی تازه نیست. آنچه برای یک محقق به عنوان سؤالی اساسی مطرح می گردد، آن است که این تغییرات در فرهنگ شهری و تبدیل روابط انسانی و آرامش حاکم به روابط ماشینی و شتاب زده در نتیجه کدام عوامل به وجود آمده اند؟ آیا این تغییرات پیامد جبری رشد و توسعه شهرها و گذر زمان است؛ یا عواملی دیگر در این جریان مؤثر بوده اند؟ و بالاخره آنکه چگونه و با چه ابزارهایی می توان بر فرهنگ و روابط اجتماعی در شهرها تأثیر مثبت گذاشت؟ برای این منظور، در این نوشتار نخست به بررسی عوامل احتمالی مؤثر بر روابط اجتماعی - فرهنگی پرداخته می شود و نظریه های مطرح در این زمینه ارزیابی می گردد؛ و سپس با تدوین نظریه ای روشن که چگونگی تأثیر عوامل کالبدی بر روابط اجتماعی - فرهنگی توضیح می دهد به تنوین راهکار پرداخته می شود. در این خصوص بر تأثیر عوامل کالبدی بر ادراک زمان و نقش آن در روابط اجتماعی - فرهنگی تأکید می گردد.

۲- عوامل مؤثر بر روابط اجتماعی

محققان، تغییرات اجتماعی و فرهنگی زندگی شهری را به عوامل مختلفی نسبت می دهند. برخی بر تغییرات رفتاری جامعه طی زمان تأکید می ورزند و بروز نوعی فردگرایی را عامل این تغییرات رفتاری می دانند؛ و دسته ای دیگر اندازه شهر را به لحاظ وسعت و جمعیت عامل اصلی مؤثر بر رفتار اجتماعی و فرهنگ و روابط مردم می شناسند. اما یکی از مطرح ترین دیدگاه ها در این زمینه نقش پدیده سرعت و رابطه آن با ادراک از زمان در زندگی شهری است. از منظر دیدگاه اخیر، زمان در شهرهای بزرگ با سرعت بیشتری نسبت به شهرهای کوچک در حال گذار است. در تحقیقات به عمل آمده، بسیاری از مردم اظهار می کنند که در شهرهای کوچک به همه امور خود می رسند و در عین حال وقت زیاد می آورند؛ اما در شهرهای بزرگ همواره با کمبود وقت مواجه هستند و چنین می نمایند که زمان در این شهرها با سرعت بیشتری می گذرد.

زندگی در شهرهای بزرگ نه تنها مطلوب نیست بلکه پیامدهای منفی بسیاری را نیز در بردارد. در نظرسنجی تفصیلی که سه دهه پیش کمیسیون ملی رشد جمعیت آمریکا انجام داد، ۸۶ درصد از آمریکایی ها مایل بودند در روستاها و یا شهرهای کوچک زندگی کنند و تنها ۱۳ درصدشان زندگی در شهرهای بزرگ را مطلوب می دانستند. در این مطالعه شهرهای دارای جمعیت بیش از ۲۵۰۱۰۰۰ نفر، به عنوان شهر بزرگ تعریف شده بودند. این



نظرسنجی نشان داد که تمرکز جمعیت در شهرهای بزرگ از نظر شهرنشینان چندان مطلوب نبوده، ولی با این همه سکونت در این گونه شهرها - عمدتاً به دلایل شغلی - به صورتی اجتناب‌ناپذیر درآمده است. همین مطالعه نشان می‌دهد که از نظر بسیاری از آمریکایی‌ها، در شهرهای بزرگ رقابت بیش از حد است و این شهرها موجب جدایی اجتماعی و انزوا (۱) می‌گردند و محیطی سرد و بی‌روح و فاقد عواطف انسانی به وجود می‌آورند. سیمن (۲) (۱۹۷۲) نیز در تحقیقاتی جداگانه نشان داده است که اندازه شهرها تأثیر مستقیمی بر انزوای طلبی شهروندان دارد، به طوری که میزان انزوای طلبی در شهرهای بزرگ بیشتر است. برخی از مطالعات کلاسیک دیگر نیز نشان می‌دهند که ازدحام (۳) و تراکم (۴) عامل مهم و مؤثر در شکل‌گیری رفتار اجتماعی در شهرهاست. مطالعات آشمید (۵) (۱۹۶۰) نشان می‌دهد که رابطه مستقیمی بین تراکم جمعیت و جرم و جنایت وجود دارد. تحقیقات تجربی کالپون (۶) (۱۹۶۲) نیز نشان داد که رابطه مستقیمی بین ازدحام و تراکم و رفتار خشونت‌آمیز در بین موش‌های آزمایشگاهی دیده شده است و احتمال می‌رود که انسان نیز در شرایط تراکم بیش از حد و ازدحام، چنین واکنشی از خود نشان دهد. و بالاخره مطالعات لاتسینگ (۷) (۱۹۷۰) نشان می‌دهد که با افزایش تراکم انزوای طلبی اجتماعی نیز افزایش می‌یابد، به طوری که رابطه همبستگی منفی بین تراکم جمعیت و شناخت همسایه‌ها وجود دارد. در اینجا این پرسش مطرح می‌شود که آیا رابطه روشنی میان اندازه شهر، و ادراک سرعت گذر زمان، و بالاخره فرهنگ شهری در روابط اجتماعی حاکم در آن وجود دارد؟

۲- سرعت زندگی شهری و ضریب‌هنگ شهری

هرچند که فیزیکه کلاسیک، زمان را پدیده‌ای ثابت می‌داند که با سرعتی یکتا و ثابت در گذر است و مستقل از وقایع و حوادث به شکلی عینی قابل سنجش و اندازه‌گیری است، اما از نظر ادراک ذهنی، درک از زمان یکسان نیست و سرعت گذر زمان پدیده‌ای وابسته به خصوصیات فردی و شرایط است. گیسون (۸) معتقد است که سرعت گذر زمان برای هر فرد در امور و حالات مختلف متفاوت است و با توجه به تعداد (۹) و ماهیت (۱۰) وقایع دائماً تغییر می‌کند. سرعت زندگی شهری و ضریب‌هنگ شهری ادراک ذهنی ناشی از ویژگی‌های محیطی و خصوصیات فردی است. برای مثال، میزان سطح سروصدا، حجم و تراکم آمدو شد سواره و پیاده، حجم وسایل نقلیه در حرکت و میزان تنش درونی افراد (۱۱) و اضطراب زمانی (۱۲)، همگی بر ادراک ذهنی از سرعت زندگی شهری و ضریب‌هنگ شهری اثر دارند.

از آنجا که سرعت زندگی شهری (۱۲) و ضریب‌هنگ شهری (۱۴) امروزه به عنوان عامل مهمی در کاهش تعاملات اجتماعی و بروز روحیه فردگرایی مطرح شده است، لازم است که نهایت سرعت و ادراک از سرعت مورد بررسی قرار گیرد و سپس تأثیرات آن بر روابط شهری بررسی شود. در اینجا پدیده سرعت زندگی شهری به عنوان پدیده‌ای غیرعینی - و عملاً ذهنی - مورد بررسی قرار می‌گیرد.

در غالب مطالعات انجام شده در خصوص سرعت زندگی شهری امروز، نه بر ادراک ذهنی (۱۵) این پدیده، بلکه بر تظاهرات بیرونی و رفتاری آن تکیه شده است. این مطالعات - که عموماً بر تفاوت سرعت شهری در شهرهای کوچک و بزرگ تأکید دارند - شاخص‌هایی مانند سرعت حرکت عابران پیاده و یا مدت زمانی را که اشخاص برای انجام یک ارتباط اجتماعی صرف می‌کنند، ملاک سنجش سرعت زندگی شهری قرار داده‌اند.

(Milgram 1970, Lowin 1971)

سرعت زندگی شهری و ضرابهنگ شهری امروزه به عنوان عامل مهمی در کاهش تعاملات اجتماعی و بروز روحیه فردگرایی مطرح شده است

در صورتی که شخص واکنش منفی نسبت به محیط داشته باشد، و ترکیب و نوع ترافیک و یا سایر عوامل محیطی نیز برای وی آزاردهنده باشد، بر سرعت خود می افزاید. این درحالی است که اگر محیط برای وی دلپذیر باشد، یا تأثیری آرامش بیشتری به فعالیت های مختلف در آن می پردازد

در این تحقیقات، پدیده تعریف، جاهایی که مردم در صورت فقدان موانع عملکردی با سرعت زیاد به حرکت و فعالیت می پردازند با وقت کمتری را صرف تبادلات اجتماعی خود می کنند، مکان هایی با سرعت زیاد (۱۶) هستند. در مقابل، فضاهایی که به رغم فقدان موانع عملکردی کم تحرک و ساکن هستند، مکان هایی با سرعت کم (۱۷) محسوب می شوند. با آنکه شاخص هایی چون سرعت حرکت و سرعت تبادلات اجتماعی می توانند به عنوان معیارهای سنجش سرعت زندگی شهری به کار گرفته شوند، اما این شاخص ها تنها عوامل بیرونی و رفتاری افراد را مورد سنجش قرار می دهند و نمی توانند عوامل درونی چون ادراک اشخاص را بسنجند. به عبارتی، به دلیل درک خاص سرعت وقایع، شهروندان ناگزیر در رفتار خود تجدیدنظر می کنند و رفتاری سریع تر و عجولانه تر از خود بروز می دهند؛ و رفتار نیز خود حاصل ادراک از نحوه گذر زمان است. گرچه می توان رفتار را به عنوان یک شاخص سنجش سرعت گذر زمان مورد بررسی قرار داد، اما خود حاصل فرایندی ذهنی است.

فروین (۱۸)، محقق و نویسنده کتاب پیاده روی گان (۱۹)، در مطالعات مفصلی که در خصوص رفتار پیاده ها انجام داده به این نتیجه رسیده است که عوامل روان شناختی، واکنش نسبت به محیط، ترکیب ترافیک و هدف سفر، همگی می توانند بر سرعت حرکت آزاد بدون مانع (۳۰) عابر پیاده اثر بگذارند (Finn 1971, P.41). به عبارتی در صورتی که شخص واکنش منفی نسبت به محیط داشته باشد، و ترکیب و نوع ترافیک و یا سایر عوامل محیطی نیز برای وی آزاردهنده باشد، بر سرعت خود می افزاید. این درحالی است که اگر محیط برای وی دلپذیر باشد، یا تأثیری آرامش بیشتری به فعالیت های مختلف در آن می پردازد.

یکی از نمونه های این تعجیل هنگامی است که شخص در خیابان های شلوغ و پرازدحام رانندگی می کند. در این حالت وی در محیطی پرتنش و آزاردهنده قرار گرفته است. این محیط برای وی لذتبخش نیست و بنابراین می کوشد بر سرعت حرکت و وسیله نقلیه خود بیفزاید تا سریع تر به مأمنی چون خانه رود. به همین دلیل است که گاه ما رانندگان را به باد انتقاد می گیریم که این همه تعجیل برای چیست و مگر چه خیر است. اما بایستی متوجه باشیم که حالت احساسی آنان بر سرعت حرکت تأثیر می گذارد. هدف سفر نیز بر سرعت حرکت تأثیر بسیار دارد. هنگامی که شخص به محل کار می رود، به دلیل آنکه دچار اضطراب زمانی است و بایستی در زمان خاصی به محل کار خود برسد بر سرعت حرکت خود می افزاید، در حالی که همین شخص در صورتی که در حال رفتن به پارک به منظور گردش و تفریح باشد، دچار اضطراب زمانی نمی شود، چرا که در اینجا دیگر ضرورت تبعیت از برنامه زمانی ثابت و انعطاف ناپذیر به آن مفهوم وجود ندارد. همین امر نحوه رفتار و سرعت حرکت وی را تعدیل می کند.

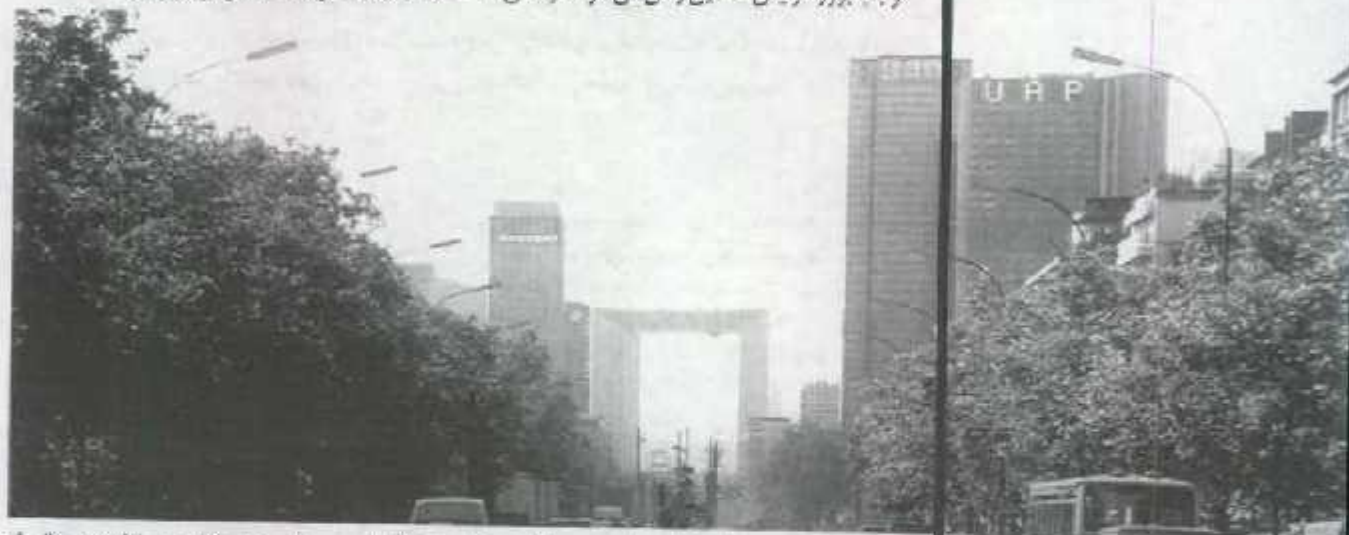
افزایش سرعت حرکت پیاده و همچنین بی صبری رانندگان در شهرهای بزرگ، ناشی از واکنش منفی نسبت به محیط، و ترکیب ترافیکی همراه آن است. به عبارتی، افزایش سرعت حرکت پیاده و کاهش یافتن مدت و سطح تبادلات اجتماعی در شهرهای بزرگ خود ناشی از تلاش برای انطباق با محیط و زندگی شهری است. در واقع سرعت ادراک شده زندگی شهری موجب بروز سرعت در رفتار و تبادلات اجتماعی می گردد.

در اینجا در پی آن هستیم که محرک های مؤثر بر ادراک سرعت و ضرابهنگ شهری را پیشنهاد کنیم. سرعت حرکت پیاده تنها زیرمجموعه ای از یکی از محرک های محیطی است که به ادراک تندی یا کندگی سرعت گذر زمان منتهی می شود؛ اما بایستی توجه داشت که خود حاصل ادراک گذر سریع زمان و ضرورت انطباق با آن است. احتمالاً بسیاری از محرک هایی که بر ادراک سرعت گذر زمان اثر دارند، ارتباطی به معیارهای عینی سنجش سرعت ندارند، اما می توان ویژگی های عینی و کابیدی شهر را که در ادراک کندگی و تندی گذر زمان مؤثر واقع

می‌شوند، شناخت و برآنها اثر گذاشت.

مطالعات انجام شده در زمینه عوامل مؤثر بر ادراک از سرعت گذر زمان و ضرباهنگ شهری نشان می‌دهد که عوامل غیرزمانی چندی در این ادراک ذهنی مؤثرند. مهم‌ترین این عوامل عبارتند از تعداد وقایعی که در یک واحد زمانی رخ می‌دهند، میزان پیچیدگی وقایع و در نتیجه میزان فضای حافظه مورد نیاز برای ثبت آنها، تنوع وقایع، پیچیدگی ادراک واقعه، حالات احساسی و عاطفی درونی فرد نسبت به واقعه، بزرگی و شدت واقعه، و بالاخره میزان احساس اضطرار زمان.

جالب آن است که بسیاری از عوامل مؤثر بر ادراک و تخمین زمان، عواملی هستند که در شهرهای بزرگ و کوچک تفاوت‌های عمده‌ای دارند. برای مثال، محیط‌های شهری بزرگ به دلیل تحریکات بیشتر محیطی ناشی از نور و سروصدا و شلوغی معمول آنها، و به عبارتی تعداد وقایعی که در یک واحد زمانی رخ می‌دهند، تندتر ارزیابی می‌شوند. کیفیت احساسی وقایع نیز بر ادراک و تخمین زمان (۲۱) مؤثرند، به طوری که احساسات منفی موجب بروز افزایش تخمین زمان می‌شود، در حالی که احساسات مثبت موجب کاهش آن می‌گردد.



به طور کلی در حالت فشار روانی توجه و آگاهی زمانی فرد افزایش می‌یابد و زمان کندتر می‌گذرد، در حالی که در حالت استراحت و راحتی از میزان توجه و آگاهی زمانی فرد کاسته می‌شود و به نظر می‌آید که زمان خیلی سریع گذشته است. تفاوت سرعت گذر زمان برای شخصی که در انتظار اتوبوس در صفی فشرده و در زیر آفتاب سوزان قرار گرفته، با سرعت گذر زمان برای همان شخص هنگامی که در کنار دریاچه‌ای زیبا نشسته است و پرواز پرندگان وحشی را تماشا می‌کند، کاملاً بارز است. این جمله‌ها برای ما آشنا هستند که «آنقدر خوش گذشت که نفهمیدم کی گذشته» و در مقابل نیز، «گویی زمان به کندی در حرکت بود». این نمونه‌ها به خوبی روشن می‌کنند که قسمتی از سرعت ادراک گذر زمان را حالات درونی افراد به وجود می‌آورد.

در پژوهشی از سادلا و همکاران وی (۱۹۹۰) (۲۲) به منظور درک مفهوم سرعت زندگی شهری به عنوان پدیده‌های ذهنی، و رابطه آن با عوامل محیطی و خصوصاً اندازه شهرها، این پدیده از دید مردم مورد سنجش قرار گرفت. از نظر این پژوهشگران، ادراک ذهنی از سرعت زندگی شهری، خود متأثر از برخی عوامل عینی چون سطح آلودگی صوتی، تعداد و تراکم تردد سواره و پیاده، و سطح تنش درونی (۲۳) هر فرد است. به عبارتی، سرعت حرکت و سرعت تبدیلات اجتماعی در واقع نوعی واکنش رفتاری به نوع ادراک سرعت زندگی شهری است ولی با این همه می‌تواند به عنوان یکی از شاخص‌های عینی سنجش سرعت زندگی شهری مورد استفاده قرار گیرد.

سادلا و همکاران وی نخست به بررسی ویژگی‌های ذهنی افراد در محیطی شهری با ضرباهنگ تند، و محیطی با ضرباهنگ کند پرداختند. این ویژگی‌ها بر اساس توصیف آزاد ۱۶۰ پاسخ دهنده به دست آمد. بر اساس تحلیل این داده‌ها، با استفاده از دو تکنیک آماری مختلف - یعنی تحلیل خوشه‌ای (۲۴) و تحلیل سنجش چند بعدی (۲۵) - مشخص شد که ادراک محیط دارای سه بعد معنایی است: بعد احساسی (احساسات مثبت در مقابل احساسات منفی)، بعد انگیزش - فعالیت (محیط‌های پر فعالیت در مقابل محیط‌های کم فعالیت)، و بالاخره بعد اقتصادی - اجتماعی (محیط‌های پرهزینه، در مقابل محیط‌های کم هزینه). ابعاد مفهومی که محیط‌های دارای ضرباهنگ تند را از محیط‌های دارای ضرباهنگ کند مجزا می‌کنند، عبارتند از: انگیزش - فعالیت، احساس - ارزیابی، و بالاخره بالاسری هزینه زندگی.

انگیزش - فعالیت مهم‌ترین بعد مفهومی محیط‌های دارای ضرباهنگ تند هستند. عموماً عواملی چون سروصدا، آلودگی هوا، منظر نازیبا و تعدد و تنوع وقایع باعث افزایش انگیزش می‌شود. معمولاً تأثیر میزان

انگیزش و فعالیت بر ادراک ذهنی سرعت گذر زمان با استفاده از مدل ساعت بیولوژیک (۲۶) انسان توضیح داده می‌شود. انسان از برخی ویژگی‌های طبیعی بدن خود - مانند ضربان قلب، تنفس و امثال آن - می‌تواند برای تخمین زمان استفاده کند. انگیزش به طور خودکار برخی از این اعمال غیرارادی بدن را تحت تأثیر قرار می‌دهد و آنها را سرعت می‌بخشد؛ از این رو زمان سنج داخلی بدن دچار اختلال می‌شود و شخص گذر زمان را سریع‌تر می‌پندارد و در نتیجه بی‌صبری و ناآرامی از خود نشان می‌دهد.

بعد احساسی، یا به عبارتی احساسات مثبت و منفی، بر تخمین طول زمان و سرعت گذر آن مؤثر شناخته شده‌اند. ترس، خطر و شکست همگی باعث تخمین بیش از اندازه زمان می‌شوند. آنچه در اینجا جالب توجه می‌نماید، این است که احساسات مثبت نیز گاه باعث می‌شود که گذر زمان سریع‌تر به نظر آید. از این رو تنها بر تأثیر احساسات و حالات درونی افراد بر سرعت گذر زمان تأکید می‌گردد و کمتر از نحوه تأثیر احساسات مثبت یا منفی سخن سه می‌آید. البته می‌توان این نکته را نیز اضافه کرد که در موارد گوناگون گاه نوعی بی‌حسی محیطی به چشم می‌خورد. درخصوص زمان نیز گاه چنین بی‌حسی زمانی ایجاد می‌گردد و شخص در واقع چنان غرق در جریانی دیگر - مانند خواندن کتاب یا تماشای فیلم - می‌شود که اصولاً توجهی به زمان نمی‌کند؛ در

زندگی در شهرهای بزرگ نه تنها هزینه اقتصادی بیشتری را در بر دارد، بلکه فرصت‌های شغلی و درآمدی بیشتری را نیز در اختیار قرار می‌دهد و در عین حال باعث افزایش رقابت برای دستیابی به این فرصت‌ها می‌شود. افزایش رقابت موجب می‌گردد که ساکنان شهرهای بزرگ نه تنها به رقابت با دیگران بپردازند، بلکه با زمان نیز مسابقه‌ای دائمی ترتیب دهند.

نتیجه عملاً از همه عوامل اختصار دهنده نیز باز می‌ماند و نهایتاً دچار مشکلات عینی مانند ترسیدن بموقع به امور و وظایف خود می‌شود.

بعد بالاسری هزینه زندگی ناشی از ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی شهرهای بزرگ است. این شهرها فشار مالی و فعالیتی بیشتری را بر شهروندان تحمیل می‌کنند، و حجم کلی فعالیتی نیز در این شهرها بیشتر است؛ و اینها خود موجب ادراک گذر سریع زمان می‌شوند. بدین ترتیب بعد هزینه بالاسری که به عنوان بعد مفهومی مؤثر بر ادراک سرعت زندگی شهری شناخته شده است، خود تحت تأثیر اندازه شهر قرار دارد. زندگی در شهرهای بزرگ نه تنها هزینه اقتصادی بیشتری را در بر دارد، بلکه فرصت‌های شغلی و درآمدی بیشتری را نیز در اختیار قرار می‌دهد و در عین حال باعث افزایش رقابت برای دستیابی به این فرصت‌ها می‌شود. افزایش رقابت برای دستیابی به مشاغل و ثروت بیشتر که متناسب با کیفیت زندگی شهری است، موجب می‌گردد که ساکنان شهرهای بزرگ ناگزیر برای دستیابی به ابعاد متنوع زندگی و بهره‌موری از آنها در تلاش بی‌وقفه باشند و نه تنها به رقابت با دیگران بپردازند، بلکه با زمان نیز مسابقه‌ای دائمی ترتیب دهند.

محیط شهرهای بزرگ عموماً به دلیل تنوع و تعدد وقایع آنها، به مثابه محیط‌هایی با ضرباهنگ سریع ارزیابی می‌شوند. پدیده اضطراب زمانی نیز پدیده‌ای شهری است که به منظور ادراک سرعت و ضرباهنگ زندگی شهری می‌توان بدان اشاره کرد. زندگی در شهرهای بزرگ مستلزم تبعیت از برنامه زمان‌بندی دقیق است، حال آنکه ماهیت زندگی شهری، مواقع عینی و پیش‌بینی‌ناپذیری را بر سرانجام چنین برنامه زمان‌بندی دقیقی به وجود می‌آورد. سنگینی و کندی پیش‌بینی‌نشده ترافیک از موارد بارزی است که موجب تنش می‌گردد و تجربه اضطراب زمانی یا تعجیل به دلیل نگرانی از انجام نشدن بموقع کارها را باعث می‌شود. بعد بالاسری هزینه زندگی یکی از عوامل مؤثر بر ایجاد پدیده اضطراب زمانی است که به طور مستقیم بر ادراک سرعت گذر زمان تأثیر می‌گذارد.

۴- واکنش‌های محیطی و انطباق پذیری

عدم رضایت شهروندان از محیط زندگی آنها می‌تواند واکنش‌های مختلفی را به دنبال داشته باشد. (۲۷) مهم‌ترین این واکنش‌ها به طور خلاصه عبارتند از: ۱- تلاش برای تغییر محیط (۲۸) به منظور ایجاد تناسب بین ویژگی‌های محیطی و نیاز عینی یا ایدئال ذهنی شخص؛ ۲- تلاش برای انطباق با محیط (۲۹) به طوری که شخص تا حد امکان محیط را می‌پذیرد و تلاش می‌کند تا خود را با محیط و شرایط آن منطبق سازد؛ و ۳- کاهش

تعلق مکانی (۳۰) و گسست از محیط، که نوعی پشت کردن و «نه» گفتن به شرایط محیط زندگی وی است. گسست در شرایط نامطلوب محیطی واکنش خطرناکی برای حیات اجتماعی محسوب می‌شود که مدیران و مسئولان می‌بایست آنها را مورد توجه قرار دهند. گسست از محیط شدیدترین واکنش به شرایط نامطلوب محیط است، که خود به دو شکل انجام می‌شود. شکل نخست گسست بیرونی است، به طوری که شخص به طور آشکار و علنی محیط را تنی می‌کند و با ترک محیط و مهاجرت به محیطی دیگر، ناراضی خود را اعلام می‌دارد. اما در مواردی که امکان چنین گسست عملی و بیرونی برای شخص وجود ندارد، او به نوعی گسست درونی یا محیط دست می‌زند و به عبارتی ضمن حضور کابندی در محیط، حضور حقیقی در محیط ندارد و به انزواگزی روی می‌آورد. از این رو بروز رفتارهای انبساط‌طلبانه در فضای شهری و در بین شهروندان، بایستی برای مسئولان شهری و مسئولان اجتماعی به طور عام‌تر زنگ خطری محسوب شود، تا در فکر تغییر شرایط نامطلوب محیط بیرونی و برنامه‌ریزی برای این تغییر به سمت مطلوب باشند.

از سوی دیگر، هنگامی که شرایط محیط با خواست فطری مردم سازگار نیست و مردم توانایی ایجاد تغییر محیط را ندارند و در همین حال شرایط در حد شکل‌گیری گسست بیرونی - و یا حتی درونی - یا محیط نیست، مردم تلاش می‌کنند که خود را با محیط انطباق دهند. ممکن است توان انطباق‌پذیری انسان با محیط، توان عیب‌آرزیایی گردد و تصور شود که بدین ترتیب انسان می‌تواند در شرایط حاد محیطی نیز به حیات خود ادامه دهد. اما بایستی بین زندگی در شرایط مطلوب و زندگی در شرایط حاد محیطی تفاوت قائل شد. همواره بین محیط مطلوب و محیط تحمل‌پذیر فاصله وجود دارد. محیط تحمل‌پذیر به هیچ روی به مفهوم محیط مطلوب نیست. به عبارتی، این انسان است که با انعطافی که از خود در مواجهه با محیط بروز می‌دهد، شرایط حاد را به شرایطی تحمل‌پذیر بدل می‌سازد. اما بدون تردید تأثیرات روانی درازمدت زندگی در شرایط مطلوب با زندگی در شرایط تحمل‌پذیر متفاوت است. از سوی دیگر، با توجه به انعطاف‌پذیری و افزایش تدریجی تحمل انسان در مقابل محیط، خطری دیگر حیات انسانی او را تهدید می‌کند.

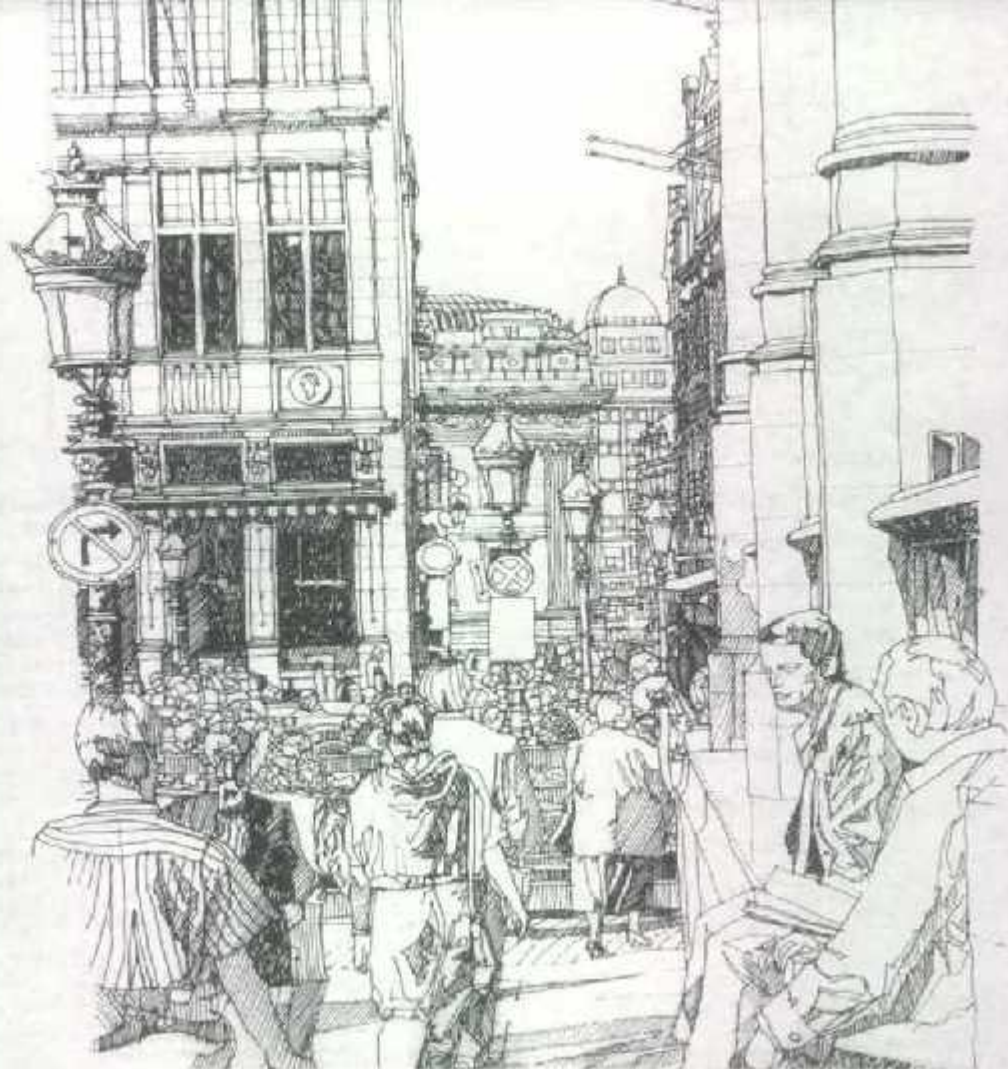
همان گونه که اشاره شد، محیط تحمل‌پذیر به هیچ روی به مفهوم محیط مطلوب نیست. بنابراین همواره بین محیط مطلوب و محیط تحمل‌پذیر فاصله وجود دارد. افزایش تدریجی تحمل انسان این فاصله را نیز افزایش می‌دهد، تا حدی که ویژگی‌های محیط تحمل‌پذیر شده نه تنها برای روح انسان بلکه برای جسم انسان نیز لطافت جبران‌ناپذیری را به همراه می‌آورد. به عبارتی، همین تحمل کردن و واکنش نشان ندادن، باعث می‌شود که انسان تدریجاً دچار مشکلات حیاتی گردد.

انطباق‌پذیری گاه پیامدهای منفی به دنبال دارد. آزمایش کلاسیک زیست‌شناسی بر روی قورباغه به

عدم رضایت شهروندان از محیط زندگی آنها می‌تواند واکنش‌های مختلفی را به دنبال داشته باشد. ۱- تلاش برای تغییر محیط به منظور ایجاد تناسب بین ویژگی‌های محیطی و نیاز عینی یا ایده‌آل ذهنی شخص؛ ۲- تلاش برای انطباق با محیط؛ ۳- کاهش تعلق مکانی و گسست از محیط، که نوعی پشت کردن و «نه» گفتن به شرایط محیط زندگی وی است

بهترین نحوی مسئله انطباق‌پذیری تدریجی و خطرناک و پیامدهای ناشی از آن را نشان می‌دهد. اگر قورباغه‌ای را به ناگاه وارد آب جوش کنیم، نسبت به آن واکنش نشان می‌دهد؛ از آن بیرون می‌جهد و بدین ترتیب خود را از خطر مرگ می‌رهاند. اما اگر قورباغه را وارد آب ولرم کنیم و تدریجاً به آب جوش دهم، قورباغه نیز تدریجاً با حرارت آب انطباق پیدا می‌کند و واکنش جهشی را انجام نمی‌دهد. این عدم واکنش آنقدر ادامه می‌یابد تا آب به جوش آید و قورباغه تدریجاً حیات خود را از دست بدهد. بدین ترتیب در نمونه اول که تغییرات سریع انجام می‌شود و فرصت انطباق‌پذیری وجود ندارد، واکنش موجب حفظ جان می‌گردد؛ حال آنکه تغییرات تدریجی با انطباق تدریجی همراه است و واکنش حیاتی لازم انجام نمی‌گیرد. پس بایستی توجه داشته باشیم که هر چند انطباق با محیط نامطلوب در کوتاه مدت امکان ادامه حیات در این محیط را فراهم می‌کند، اما در درازمدت خود باعث مرگ و نابودی حیات می‌شود.

برخی از تأثیرات منفی انطباق‌پذیری انسان را در نمونه‌های مسائل محیطی می‌توان دید. یک نمونه واکنش



سیستم ادراکی و همین‌طور سیستم حسی انسان نسبت به آلودگی صوتی است. کسانی که در نزدیکی بزرگراه‌ها زندگی کرده و در معرض آلودگی صوتی دائمی قرار داشته‌اند، در موارد بسیار از مزاحمت سروصدا شاکی نبوده‌اند، چرا که تدریجاً با افزایش تردد و افزایش سروصدا تطبیق پیدا کرده‌اند، اما در قبال این انطباق ادراکی، دستگاه شنوایی آنها آسیب‌های جبران‌ناپذیری دیده است و دچار سنگینی شنوایی - و در مواردی نیز ناشنوایی - در برخی از طول موج‌های خاص شده‌اند.

انطباق تدریجی سازوکار بدن انسان با آلودگی هوای شهرها، نمونه دیگری از این انطباق‌پذیری است. این انطباق باعث می‌شود که واکنش‌های آبی مانند قرمز شدن و آبریزش چشم در هوای آلوده بروز نکند؛ اما افزایش بیماری‌های مزمن و گاه مهلک تنفسی از نتایج درازمدت این انطباق‌پذیری است. در واقع زمانی که تغییرات کیفی محیط به‌طور تدریجی صورت گیرد، سازوکار بدن به جای واکنش و اعلام خطر، تدریجاً با محیط انطباق پیدا می‌کند و به نوعی دچار اختلال می‌گردد.

شتابناکی زندگی شهری امروز، حاصل همین تلاش انسان برای انطباق محیط شهری خود است. تعدد وقایع و تنوع ابعاد زندگی باعث می‌شود که ادراک از گذر زمان افزایش یابد و انسان احساس کند که زمان سریع‌تر از گذشته در گذر است؛ بنابراین ناگزیر در رقابتی ناخودآگاه با سرعت گذر زمان قرار می‌گیرد و با افزایش سرعت فعالیت‌های خود تلاش می‌کند تا خود را با سرعت گذر زمان انطباق دهد. کسانی که به زندگی شهری امروز عادت ندارند، عمدتاً از انجام بموقع امور و برنامه‌هایی خود باز می‌مانند. این عقب ماندن نوعی اختلال محیطی است که نشان می‌دهد در شرایط محیط اشکال وجود دارد.

تا زمانی که شخص در رفتار خود تجدیدنظر نمی‌کند و بموقع به کارها نمی‌رسد، خطر خاصی وی را تهدید نمی‌کند. عدم توفیق در انجام کارها، رنگ خطر نسبت به اندازه شهر و شرایط زیستی حاکم در آن است. اما تدریجاً شخص خود را با محیط و شرایط آن وفق می‌دهد و به منظور کاهش از خطر عقب ماندن و نرسیدن بموقع به کارها، بر سرعت فعالیت‌های خود می‌افزاید. انطباق‌پذیری با سرعت گذر زندگی شهری، از سرعت یافتن تحرک فیزیکی وی تا استقبال از مکان‌های عرضه غذاهای فوری، و بالاخره کوتاه کردن طول و حتی سطح تبدیلات اجتماعی وی ادامه می‌یابد. به عبارتی، شخص به منظور غلبه بر کمبود وقت و اضطرار زمانی دائمی که در آن قرار دارد، حتی از سلام و علیک در خیابان یا تلاش برای آشنایی رودررو با همسایگان امتناع می‌ورزد و

- 1- Calhoun, J. *Population Density and Social Pathology*. Scientific American, February, 1962.
- 2- Elgin, D. and T. Thomas, T. Logothetis, S. Cox; *City Size and the Quality of Life*. Stanford Research Institute, National Science Foundation, Washington, D.C., 1974.
- 3- Fruin, J.; *Pedestrians, Planning and Design*, Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, Inc. New York, 1971.
- 4- Gibson, J. J.; "Events are perceivable but time is not", in Fraser & Lawrence (Eds) *The Study of Time II* (pp. 295-301), Springer, New York, 1975.
- 5- Hull, B.; "Image Congruity, Place Attachment and Community Design", *The Journal of Environmental Behavior*, Vol.22, No.32, March, 1992.

تدریجاً دچار نوعی بی حسی محیطی (۳۱) می شود. بدین ترتیب نگرانی از نرسیدن بموقع به کارها و ضرورت حرکت سریع تر، کاهش تبادلات اجتماعی و حیات اجتماعی را به دنبال دارد. این جریان آنگاه ادامه می یابد که عملاً به مرگ حیات اجتماعی شهروندی انجامد.

برای آنکه از ایجاد چنین شرایطی که نهایتاً به مرگ حیات اجتماعی می انجامد جلوگیری شود، در برخی از نقاط دنیا به راهکارهای اندامی رو آورده شده است. برای نمونه، در یکی از شهرهای ایتالیا در مسازره یا سائپاسکی زندگی شهری، احداث رستوران های مخصوص غذای فوری ممنوع شده است. بدین طریق مسئولان شهری امیدوارند تا با ایجاد موانع عینی، سرعت یافتن فعالیتها و رفتارها، شهروندان را بار دیگر متوجه سرعت معقول و متناسب زندگی کنند و امکان تجدیدنظر در رفتارهای شان را فراهم آورند.

انسان در بسیاری از مواقع با پذیرش شرایط و انطباق پذیری بیش از حد محیط، شرایطی و برای تحمل انسانی را می پذیرد؛ و همین امر خطری است که انطباق پذیری برای انسان به وجود می آورد. همان طور که برخی ورزش اشک از چشم می تواند خطر آلودگی هوا را به ما اعلام کند، انطباق تدریجی با آلودگی نیز خطرهای ناشی از آن را پنهان می دارد. واکنش های اجتماعی در شرایط نامطلوب محیطی نشانگر خطرند و انطباق های اجتماعی این خطر را پنهان می کنند. در همین

بروز رفتارهای الزو اطلبانه در فضای شهری و در بین شهروندان، بایستی برای مسئولان شهری و اجتماعی زنگ خطری محسوب شود، تا در فکر تغییر شرایط نامطلوب محیط بیرونی و برنامه ریزی برای این تغییر به سمت مطلوب باشند

هر چند که توان در فرم کلان شهر، ساختار و اندازه آن تأثیر گذاشت، اما می توان با تمهیداتی از این دست، از طریق ایجاد محله های آرام و امن، بر احساس شهروندان مؤثر واقع شد و ادراک آنها را از سرعت زندگی شهری و ضرابهنگ شهری تعدیل کرد و از این راه تقویت روابط اجتماعی را ممکن ساخت

موضوع ادراک زمان و سرعت زندگی شهری، تسریع تحرک و فعالیت، تلاشی برای انطباق با شرایط محیطی است. ضمن آنکه این تلاش تداوم حیات طبیعی در شهرهای امروز را تضمین می کند، در عین حال حیات اجتماعی را مختل می سازد و در دراز مدت تأثیراتی فرسایشی بر روح و روان شهروندان می نهد. خلاصه آنکه، اگر چه انطباق پذیری در گذشته کلید موفقیت سسل بشر بوده است، اما در آینده می تواند به عامل نابودی حیات اجتماعی بدل شود؛ از این رو بایستی به زنگ های خطر با دقت و حساسیت گوش فراداد.

۵- زندگی شهری امروز

بزرگ شدن مقیاس و ابعاد زندگی شهری، عدم خوانایی شهرها، افزایش تحرک مکانی، افزایش فاصله های اجتماعی و تضعیف نظام اجتماعی سنتی همگی از تبعات زندگی در شهرهای بزرگند و خود موجب اترواگرایی فردی و اجتماعی می شوند. اما از آنجا که انسان موجودی است انطباق پذیر، این انطباق پذیری به وی قدرت تحمل و سازگاری در شرایط نامطلوب محیط را می دهد و در کنار آن علامت اخطار و مسائل و مشکلات اجتماعی را از نظر پنهان می دارد. بنابراین می بایست نسبت به تفاوت های محیط زیست مطلوب و محیط زیست تحمل پذیر آگاه بود و این دو را از هم به خوبی تشخیص داد. بررسی کوچک ترین تغییرات در رفتار فردی و اجتماعی مردم می تواند خبر از تلاش برای انطباق پذیری با شرایط نامطلوب داشته باشد.

امروزه رشد سریع شهرهای ایران شرایط محیطی جدیدی را برای زندگی رقم زده است و تراکم جمعیت در این مراکز زیستی ویزگیهای را برای آنها به وجود آورده است. وسعت و گستردگی شهر و همچنین تراکم بالای جمعیت در سطح شهر، از جمله ویژگی های شهرهای بزرگ ایران هستند. این شرایط، افزایش تعداد و مدت سفرهای روزانه و حجم بالای ترده افزایش آلودگی صوتی، بهره مند نبودن شهرهای بزرگ کشور از شبکه مطلوب حمل و نقل عمومی، وابستگی شدید به اتومبیل شخصی، هزینه بالای زندگی و نظایر اینها را به همراه داشته است. این همه بر ادراک ضرابهنگ تمدن شهری تأثیر گذاشته و زمینه های تلاش برای انطباق پذیری محیطی را به وجود آورده است. تغییر رفتار، و کاهش سطح روابط اجتماعی از جمله این تلاش ها برای انطباق پذیری است.

از آنجا که یکی از مهم ترین اهداف شهرسازی ایجاد محیطهای کالبدی متناسبی است که در آنها روابط اجتماعی مطلوب شکوفا گردد و مفاهیمی چون هویت و تعلق مکانی و محله مسکونی در اذهان شکل گیرند،

6- Lansing, J., **Planned Residential Environments**, Ann Arbor Survey Research Center, 1970.
 7- Lowin, A. and J. H. Hottel, B. E. Sandler, M. Bornstein, "The pace of life and sensitivity to time in Urban and Rural Settings: A preliminary study", *Journal of Social Psychology*, 83, pp. 247-253, 1971.
 8- Milgram, **The Experience of Living in Cities**, Science, 167, pp. 1461-1466, 1970.
 9- Sadalla, E. and V. Sheets, H. MC Creth, "The Cognition of Urban Tempo". In *Environment and Behavior*, Vol. 22, March 1990.
 10- Schmitt, R., "Density, Health and Social Disorganization", *Journal of the American Institute of Planners*, January 1966.
 11- Seeman, M., **Alienation and Engagement in Campbell & Converse, The Human Meaning of Social Change**, Russell Sage Foundation, New York, 1972.

بهرت‌ها:

- 1- Alienation
- 2- Seeman
- 3- congestion
- 4- Density
- 5- Schmitt
- 6- Calhoun
- 7- Lansing
- 8- Gibson
- 9- Number
- 10- Nature
- 11- Frustration
- 12- Time emergency
- 13- Urban pace of life
- 14- Urban Tempo
- 15- Subjective
- 16- Fast paced
- 17- Slow paced
- 18- Fruin
- 19- Pedestrians
- 20- Unimpeded Free Flow Speed
- 21- Duration estimate
- 22- Sadalla
- 23- Frustration
- 24- Cluster Analysis
- 25- Multidimensional Analysis
- 26- Biological clock
- 27- Hull 1992
- 28- Adjustment
- 29- Adaptation
- 30- Limited place attachment
- 31- Environmental numbness

بایستی به راهکارهای مناسب برای نیل به اهداف مذکور اندیشید. برنامه‌ریزان و اجراکنان شهری می‌بایست در پی آن باشند که با استفاده از ابزارهای کالبدی، و با متناسب کردن محیط شهری و کاهش تنش آنها، به حل معضلات ادراکی و نیازهای عملکردی شهروندان بپردازند و برای ایجاد و تداوم حیات اجتماعی آنها تلاش کنند. برای نمونه، حتی الامکان باید عوامل کالبدی را، که ضریب‌هنگ تند شهری را تداعی می‌کنند، شناسایی کرد و در پی اصلاح این عوامل کالبدی و تخفیف ضریب‌هنگ تند شهری بود. در این راه، حذف موانع شکل‌گیری مفهوم اجتماعی محله می‌تواند در فهرست برنامه‌های کلیدی قرار گیرد. در این میان حذف ترافیک سریع و عبوری شهری از درون محله‌های مسکونی، که در ایجاد ادراک ضریب‌هنگ تند شهری مؤثر است، ضروری است. ابزارهای طراحی شهری مورد استفاده برای این امر می‌تواند راهکارهای گوناگون آرام‌سازی ترافیک باشد که در دهه‌های اخیر در سایر کشورها مورد توجه قرار گرفته است. به عبارتی، هر چند که نتوان در فرم کلان شهر، ساختار و اندازه آن تأثیر گذاشت، اما می‌توان با تمهیداتی از این دست، از طریق ایجاد محله‌های آرام و امن، پراحت‌ساز شهروندان مؤثر واقع شد و ادراک آنها را از سرعت زندگی شهری و ضریب‌هنگ شهری تعدیل کرد و از این راه تقویت روابط اجتماعی را ممکن ساخت.

۶- افق آینده

طراحان شهری می‌بایست در پی آن باشند که عوامل

مؤثر محیطی را شناسایی کنند و حتی الامکان با ایجاد محیط‌های مطلوب از ادراک منفی و واکنش‌های نامطلوب پیامند آن بکاهند. در این زمینه، روان‌شناسی محیطی به عنوان روش شناخت، و طراحی شهری به عنوان ابزار مداخله به کار شهرسازی می‌آید.

امروز طراحی شهری بایستی به طور عمیق به درک مسائل روانی شهروندان و نحوه تأثیر ویژگی‌های محیط مصنوع بر نیازهای روحی و روانی آنان بپردازد و بدین ترتیب تحلیلی روشن و علمی از نیازهای کالبدی شهروندان ارائه دهد. برای نمونه، در همین موضوع ادراک از سرعت زندگی شهری و ضریب‌هنگ شهری، راهکارهای طراحی شهری می‌تواند در کاهش احساس و ادراک سرعت زندگی شهری و ضریب‌هنگ شهری مؤثر واقع شود و با سامان‌دهی و تأکید بر مسائلی چون ساختار محله‌ای، جزایری نسبتاً امن و آرام برای شهروندان ایجاد کند؛ که شهروندان در آن از هیاهو و سرعت زندگی شهری در امان باشد و امکان بهره‌مندی از آسایش توأم با آرامش را داشته باشد. رسالت طراحی شهری تنها زیباسازی محیط نیست، بلکه می‌بایست از زیباسازی تنها به عنوان یکی از ابزارهای سامان‌دهی به محیط زیست کالبدی - اجتماعی شهروندان بهره برد.

رسالت طراحی شهری عبارت است از شناخت مسائل و مشکلات زیستی انسان در محیط شهری، درک صحیح علل بنیادین و زمینه‌های واقعی این مشکلات، و استفاده از ابزارهای طراحی برای بهبود کیفیت محیط شهری، تا بدین ترتیب نیازهای انسانی شهروندان در همه سطوح به بهترین وجه تأمین گردد. آنچه در این میان به ویژه برای ما اهمیت دارد، آن است که بایستی با ابزارهایی که به عنوان طراحی شهری در اختیار داریم، امکان آن را فراهم سازیم که از مشکلات ادراکی در فضای شهر بکاهیم و محیط شهری را به فرم و شکل ادراکی مطلوبی درآوریم. این مطلوبیت ادراکی در نهایت بر نحوه رفتار و کارایی مردم در فضای شهری تأثیر می‌گذارد و آنچه که هدف غایی طراحی شهری است حاصل می‌آید.

رسالت طراحی شهری عبارت است از شناخت مسائل و مشکلات زیستی انسان در محیط شهری، درک صحیح علل بنیادین و زمینه‌های واقعی این مشکلات، و استفاده از ابزارهای طراحی برای بهبود کیفیت محیط شهری، تا بدین ترتیب نیازهای انسانی شهروندان در همه سطوح به بهترین وجه تأمین گردد

چکیده

یکی از اهداف مهم طراحی شهری ارتقای کیفی محیط زیست شهروندان و تعامل مثبت آنان با فضای کالبدی شهر است. به منظور دستیابی به چنین هدفی در فرایند طراحی شهری، سناریویی تعریف می‌گردد که بهبود ارتباط انسان‌ها با یکدیگر و با فضاهای شهری را به شکل کالبدی ارائه می‌دهد. اطمینان از به واقعیت پیوستن چنین سناریویی از دغدغه‌های مهم طراحان و تصمیم‌گیرندگان است. برای رسیدن به این اطمینان، از روش‌های گوناگونی چون روش‌های هنری، علوم اجتماعی و روان‌شناسی محیطی بهره‌برده شده است. یکی از روش‌هایی که در چند دهه اخیر ابداع گردیده و تکمیل شده، روش چیدمان فضا (Space syntax) است. این روش رابطه‌تریبی و چیدمانی کلیه فضاها را با یکدیگر تجزیه و تحلیل می‌کند و ویژگی‌های فضاهای شهر را به صورت گرافیکی و نیز به صورت پارامترهای ریاضی ارائه می‌دهد. بنا به نظریه چیدمان فضا، ترتیب قرارگیری فضاها در کنار یکدیگر تأثیری مستقیم بر نحوه استفاده از فضاها دارد.

در این مقاله ابتدا این روش به طور خلاصه توضیح داده می‌شود و سپس کاربرد آن در فرایند طراحی شهر تشریح می‌گردد. در ادامه، با استفاده از روش چیدمان فضا ویژگی‌های ترتیبی فضاهای شهر یزد طی سه مرحله توسعه تاریخی آن (مرحله اول، شهر یزد در محدوده دیوار دفاعی آن؛ مرحله دوم، توسعه شهر ورای دیوار دفاعی و تشکیل بازار؛ و مرحله سوم، پس از خرابان کشی دهه ۱۳۲۰) مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد و نتایج زیر برای بهره‌گیری در فرایند طراحی شهر استنتاج می‌گردد:

- فضاهای شهری براساس منطقی ساختاری شکل گرفته‌اند.
- دخالت در نحوه چیدمان فضا ساختار فضایی آن را دگرگون می‌سازد.
- تحولات ساختاری شهر، تحولات عملکردی - رفتاری افراد ذی نفع را به دنبال خواهد داشت.
- تحلیل ترتیب فضایی شهر با استفاده از روش و تکنیک «چیدمان فضا» متخصصان طراحی شهری را قادر می‌سازد تا مدلی ایجاد کنند که رفتار در فضاهای شهری را پیش‌بینی کند. از این مدل می‌توان در فرایند طراحی شهری بهره‌جست و رابطه‌ای تعاملی با آن برقرار ساخت.

بخش ویژه

طراحی شهری

روش چیدمان فضا در فرایند طراحی شهری

بانگاهی به شهر یزد

مصطفی عباس زانگان

عضر هیئت علمی دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱



۱- مقدمه

نقش فضاهای شهری در پاسخ به نیاز ارتباط رو در روی انسان‌ها با یکدیگر بسیار با اهمیت است. ارتباط چهره به چهره از نیازهای مهم انسان اجتماعی است، و فقدان چنین ارتباطاتی بی‌واسطه‌ای می‌تواند تبعات منفی زیادی بر سلامت روانی افراد داشته باشد. به طور سنتی فضاهای باز شهری محل چنین ارتباطاتی بوده‌اند. با پیشرفت سریع ارتباطات در چند دهه گذشته نیاز به رابطه رودررو به عنوان عاملی «کاربردی» تقلیل یافته است، ولی نیاز اجتماعی - فرهنگی و روانی به این نوع ارتباط هنوز جایگاه رفیع خود را حفظ کرده است (و خواهد کرد). در آینده نیز جامعه بشری که به طور اجتماعی در شهرها به سر می‌برد، برای رفع بخشی از این نیاز، بایستی فضای بروز آن را در محیط شهری ایجاد کند.

با توجه به این امر، شهرسازان در فرایند طراحی به اهمیت فضاهای باز شهری واقف‌اند، و در خلق فضایی که شهروندان بتوانند با یکدیگر در محیطی مناسب ارتباط داشته باشند می‌کوشند. در گذشته خلق فضای خوب، در شهر با دیدگاهی صرفاً هنرمندانه انجام می‌گرفت و در بسیاری از موارد سناریوهایی که شهرسازان هنرمند برای نحوه استفاده از فضا پیش‌بینی می‌کردند، بنا به دلایلی چندان دست‌یافتنی نمی‌شد و فضای خلق شده به لحاظ نحوه استفاده، نامطلوب می‌نمود. لذا در طی چند دهه گذشته کوشش‌های فراوانی برای پیش‌بینی علمی نحوه رفتار و ارتباطات در فضاهای باز شهری صورت پذیرفته است.

برای بررسی رابطه میان بافت شهر و وقایع آن نیز روش‌های متعددی به کار گرفته شده است. این روش‌ها به لحاظ مبانی نظری از حفره‌های گوناگونی بهره برده‌اند. در این میان دیدگاه‌های هنرمندانه که مبتنی بر برداشت‌ها، ذهنیات و تجربیات شخصی است، بیشترین سهم را در تحلیل رابطه میان بافت کالبدی شهر و وقایع داشته‌اند. هنرمندان شهرساز و شهرسازان هنرمند بر اساس تجربیات و تخیلات خود وقایع و فعالیت‌های خاصی را برای شهر مورد طراحی خود پیش‌بینی می‌کردند و در موارد زیادی نیز، با توجه به شناخت عمیقی که از همان جامعه خاص داشتند، سناریوی مورد نظر آنها به واقعیت می‌پیوست و آثار بسیار ارزنده‌ای حاصل می‌گردید. این هنرمندان نخبگانی بودند که توانایی پیش‌بینی وقایع را در قالب بافت کالبدی شهر داشتند. بارشد یکباره جمعیت و توسعه شهرنشینی در قرون گذشته و نیاز به ساخت و سازهای وسیع، بر تعداد شهرسازانی که به توسعه شهر و ساخت شهرهای جدید می‌پرداختند به شدت افزوده شد. پیچیدگی روابط شهری و آشنا نبودن کافی به ساختار اجتماعی که به سرعت در حال تحول بود، پیش‌بینی وقایع شهری در فضاهای شهری را اگر نگوئیم غیرممکن،

دست کم بسیار مشکل کرده، به طوری که در طراحی شهرهای مدرن بسیاری از پیش‌بینی‌های هنرمندانه به واقعیت نیوست.

بروز اشتباهات در طراحی و همچنین عدم پیش‌بینی صحیح، رابطه‌ای قوی با ناهنجاری‌ها دارد. از آن جمله است پدیده تخریب‌گرایی (Vandalism) در فضای شهر، عدم استفاده مناسب از فضاها و تصادف در نحوه استفاده از فضا، به‌منظور توضیح و پیش‌بینی رفتار مردم و ارتباط آنها با بافت کالبدی شهر تلاش‌های زیادی در علوم مختلف، از جمله روان‌شناسی محیطی، جامعه‌شناسی و جغرافیای هنری گوناگون، صورت پذیرفته است. با وجود موفقیت‌های زیادی که هر کدام از این علوم - بخصوص روان‌شناسی محیطی - به دست آورده‌اند، هیچ یک از این روش‌ها، روشی جامع که بتواند به‌طور مشخص رابطه‌ای مستقیم را میان بافت کالبدی کل شهر و رفتار توضیح دهد نبودند.

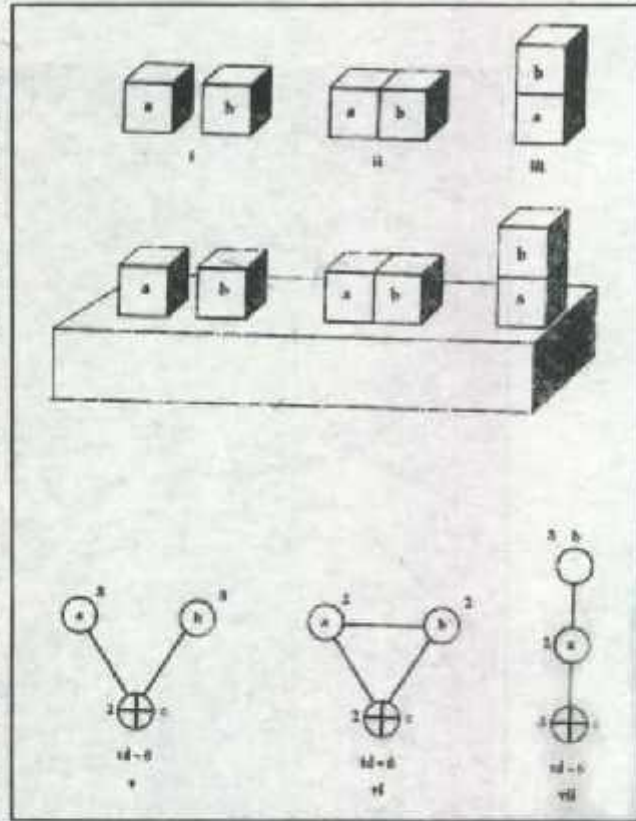
در این میان نیاز به روشی جامع، منجر به ابداع روش «چیدمان فضا» در اواخر دهه ۱۹۷۰، و توسعه آن طی دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ گردید. این روش را پرفسور بیل هیلیر همراه با جولین هسن & Hillier B. (Hanson I., 1984) در دانشگاه لندن ابداع کردند. اکنون در فرایند طراحی در بسیاری از کشورهای از این روش برای تجزیه و تحلیل بافت شهر و ساختمان‌های بزرگ و پیچیده استفاده می‌گردد. از جمله معماران و شهرسازانی که از این روش در آثار معماری و شهرسازی خود بهره می‌برند، می‌توان از «سر نورمن فوستر» و «ریچارد راجرز» نام برد. این

تکنیک در کشورهای گوناگون به سرعت در حال گسترش است. از آنجا که در کشور ما برای طراحی توسعه شهرها یا بهبود وضع موجود عمدتاً از روش‌های هنرمندانه یا روش‌های مهندسی ترافیک بهره برده می‌شود، به کار بردن روش‌هایی علمی که بتواند ارتباط میان بافت کالبدی شهر را با وقایع گوناگونی که در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، به‌طور واضح و علمی توضیح دهد، الزامی است. این وقایع شامل نحوه استفاده از فضاهای شهری به وسیله افراد و گروه‌های گوناگون اجتماعی، عبور پیاده و سواره، و اثر آن بر قیمت زمین، میزان جریب و نظایر اینهاست. در این مقاله ابتدا روش مذکور توضیح داده می‌شود و سپس با استفاده از این روش، سه مرحله تحولات کالبدی بافت تاریخی شهر یزد تجزیه و تحلیل می‌گردد و در پایان ضمن ارائه نتایج این پژوهش، پیشنهادهایی نیز به دست داده می‌شود.

۲- روش چیدمان فضا

روش چیدمان فضا از تباط کلیه فضاهای شهری را با یکدیگر تجزیه و تحلیل می‌کند و نتایج را به صورت پارامترهای ریاضی و گرافیکی ارائه می‌دهد. پارامترهای ریاضی می‌توانند در ایجاد مدلی که نحوه عملکرد و رفتار را در فضاهای شهری پیش‌بینی کند مورد استفاده قرار گیرند. داده گرافیکی تجزیه و تحلیل چیدمان فضا ابزار بسیار مؤثری در فرایند طراحی شهر محسوب می‌گردد؛ به نحوی که تأثیر دخالت‌های کالبدی در بافت شهر به صورت گرافیکی دیده می‌شود. لذا طراح شهر در مرحله ایجاد گزینه‌های مختلف طراحی می‌تواند تأثیر انتخاب خود را بر ساختار کلان شهر مشاهده کند. بسیاری از محققانی که از این روش بهره جستند، به این نتیجه رسیدند که روش چیدمان فضا روشی است که در پیش‌بینی حرکت عبور پیاده و سواره و همچنین سطح استفاده از فضا بسیار موفق است. با توجه به این تحقیقات، با استفاده از این روش و شیوه می‌توان به مدلی دست یافت تا در طی فرایند طراحی شهری نتایج تصمیمات طراحانه در فضای کالبدی را بر رفتار استفاده‌کنندگان پیش‌بینی کرد.

در اینجا لازم است برخی از مفاهیم پایه‌ای این روش به‌طور خلاصه ذکر گردد. این مفاهیم و تعاریف عبارتند از: تریبات فضایی، خطوط محوری، هم‌پیوندی، خوانایی و حرکت طبیعی.

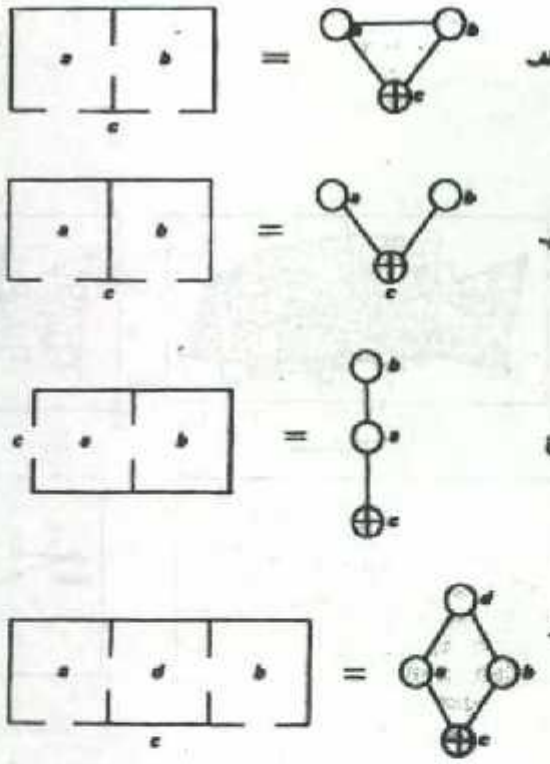


شکل ۱- مفهوم روان-فضایی (Hillier, B. 1996)

۲-۱- ترتیب فضایی (Space Configuration)

از آنجا که روش چیدمان فضا مبتنی بر تحلیل ارتباط تمامی فضاهای شهری یا یکدیگر است، لذا با این روش می‌توان ترتیب فضایی را نیز تحلیل کرد. منظور از «ترتیب فضایی» نحوه چیده شدن فضاهای در کنار یکدیگر و ارتباط متقابل آنها با هم است. بنابراین لازم است تا مفهوم «ترتیب فضایی» در این روش مشخص گردد.

برای توضیح این مفهوم از منالی گرافیکی (شکل ۱) کمک گرفته شده است (Hillier 1996). در شکل ۱-۱ مکعب a و b روی یک سطح قرار دارند. در شکل ۱-۲ دو مکعب دارای رابطهای ریاضی با یکدیگرند. رابطه a و b متقارن است، و این بدان معناست که b هم‌ردیف a است. در شکل ۱-۳ موقعیت کاملاً متفاوت است، به نحوی که مکعب b بالای مکعب a است و برخلاف تصویر ۱-۲ که مکعب‌ها هم‌ردیف بودند، در این موقعیت دو مکعب بالا و پایین هستند. در نتیجه این رابطه غیرمتقارن محسوب می‌گردد. در این حالت مکعب بالایی مکعب a است لذا a بالایی b نیست. می‌توان رابطه این مکعب‌ها را با شیء سوم نیز برقرار کرد. در این مثال، چنین رابطهای با زمین برقرار شده و بدین ترتیب رابطهای ترتیبی شکل گرفته است. در شکل ۱-۳ III، در مورد اولین مجموعه مکعب‌ها می‌توان گفت که رابطه a و b یا c رابطهای مستقیم است و چنانچه بخواهیم از b به a برسیم، بایستی از c عبور کنیم. نمودار V این رابطه را بهتر توضیح می‌دهد. در دومین مجموعه مکعب‌های شکل ۱-۳ III و نمودار مربوط به آن



شکل ۱-۲ مفهوم عمیق و ترتیب فضایی (چگونگی شکل ارتباط فضاهای یکدیگر)

VII، رابطه غیرمتقارن است در همین جا لازم است مفهوم «عمیق» نیز معرفی گردد.

همان‌گونه که از نمودارهای VI و VII و V در شکل ۱ ملاحظه می‌گردد، برای رسیدن از یک مکعب به مکعب بعدی (در اینجا فرض می‌شود که مکعب‌ها حکیم «فضا» را دارند)، در حالت باید از چند شیء عبور کرد. تعداد شیئی را که از آن باید عبور کرد، از «عمیق» عبور از یک شیء به شیئی دیگر (از یک فضا به فضای دیگر) می‌توان نامید. همان‌گونه که در مجموعه مکعب‌های شکل ۱-۳ III مشاهده می‌گردد، مکعب b دارای ۳ عمیق و مکعب a دارای ۲ عمیق از سایر فضاهاست؛ یعنی هر کدام از اجزای a و b برای رسیدن به یکدیگر بایستی از سه مرحله عبور کنند ولی فضای a فقط از دو فضا بایستی عبور کند.

بدین ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که هر تغییر در نحوه چیدمان فضاهای تغییراتی را در سطح کل ترتیب فضایی ایجاد خواهد کرد. به عبارتی، در سطح شهر هر گونه تغییر در نقشه شهر (اضافه و یا کم شدن یک فضا - مانند خیابان، فضای باز و جز آن) تغییراتی را در روابط ترتیب فضایی کل شهر ایجاد خواهد کرد. چنین تغییراتی می‌تواند احتمال وقوع فعالیت‌ها و حوادث را دگرگون سازد. تحقیقات متعدد نشان داده است که هر تغییر در چیدمان فضا، میزان و نحوه فعالیت‌ها را در فضاها تغییر داده است.

بدینجهی است که ترتیب فضاهای بعضی از رفتارهای شهری را به نظمی خاص رقم می‌زند. شکل ۲ این مفهوم را به نحوی ساده‌تر بیان می‌کند. در شکل ۲-الف فرد استفاده‌کننده از فضای c به یک میزان امکان انتخاب ورود به فضای a و b را دارد و از هر کدام از این دو فضا (a و b) می‌تواند به فضای بعدی راه یابد. در شکل ۲-ب فرد از فضای c می‌تواند وارد فضای a یا b شود ولی از این دو فضا نمی‌تواند وارد فضای بعدی شود و در واقع مجبور است برای وارد شدن به فضای بعدی مجدداً وارد فضای c، و سپس وارد فضای سوم شود. در شکل ۲-ج وضع کاملاً متفاوت می‌کند و رابطهای خطی میان فضاهای برقرار است. در این حالت فرد استفاده‌کننده از فضا برای ورود به فضای b لازم است از فضای رابط a عبور کند تا به b برسد. در شکل ۲-د که شامل سه فضا است، نوع دیگری از ترتیب فضایی مشاهده می‌گردد. در این نوع چیدمان فضا، فضای d در عمق ۳ از ورودی به این مجموعه است. این گونه ترتیب فضایی، چه در محیط یک ساختمان و چه در شهر، بعضی از اجزای را به افراد استفاده‌کننده از فضا تحمیل می‌کند. به علاوه، نحوه درک کل محیط مصنوع (شهر یا ساختمان)، افزون بر عوامل دیگر، به نحوه

چیدمان فضا نیز مرتبط است.

۲-۲- نقشه محوری (Axialmap)

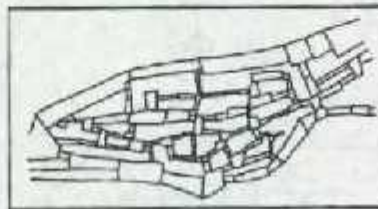
نموداری ساده شده از خیابان‌ها و فضاهای باز شهری، می‌تواند پایه و اساس تحلیل ترتیب فضایی یک شهر باشد. این نمودار گرافیکی «نقشه محوری» خوانده می‌شود، و متشکل از خطوط محوری است. «خط محوری» طولانی‌ترین خط دسترسی و دید در یک محیط شهری است؛ لذا «نقشه محوری» شامل ساختاری از مجموعه فضاهای باز شهری است که بر اساس طولانی‌ترین خط دید و دسترسی ایجاد شده است. این مجموعه شامل کلیه فضاهای عمومی شهر است. شکل ۳ فضاهای باز نامنظم، خطوط محوری و «فضاهای محدب» همان شهر را نشان می‌دهد. همان گونه که ملاحظه می‌گردد، یک خط محوری می‌تواند از میان چندین «فضای محدب» عبور کند. در اینجا در تحلیل محوری یک شهر، وقتی به «فضا» اشاره می‌شود، منظور «فضاهای خطی» یا به عبارتی ساده‌تر، خطوط موجود در نقشه محوری است. «فضای محدب» (Convex) به فضایی گفته می‌شود که خطوطی که بین هر دو نقطه از این فضا کشیده شود به خارج از آن نرود. در نقطه مقابل، فضای مقعر (Concave) فضایی است که می‌توان بین دو نقطه از آن خطی کشید که این خط به خارج از فضا نیز کشیده شود. لازم به توضیح است که در این روش فضای محدب مورد توجه است؛ زیرا این نوع فضای حرکت دیده می‌شود و تمامیت آن درک می‌گردد. این در حالی است که تمامی نقاط فضاهای مقعر طی حرکت دیده نمی‌شود و به طور



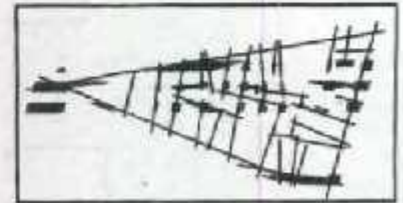
فضاهای باز



نقشه محوری



نقشه محدب



فضاهای محدب روی خطوط محوری

شکل ۳- فضای محدب روی خطوط محوری و نقشه‌های

محوری در یک شهر

(منبع: Miller, B., Hanson, J., 1984)

کامل درک نمی‌گردد. لازم به توضیح است که استفاده کنندگان از شهر طی حرکت نظاره‌گر کل بیکره شهرند؛ لذا فرد متحرک در فضا در هر لحظه از حرکت فضای متفاوتی را مشاهده می‌کند. بدیهی است که بدین ترتیب تمام فضای مشاهده شده دیده می‌شود. لذا چنین فضاهایی، فضاهای محدبی هستند که تمامی نقاط آنها را ناظر می‌تواند ببیند. «خط محوری» مانند رشته تسمیچی است که تمامی فضاهای قابل مشاهده (محدب) را در یک راستا به نطقی اندرآکی در می‌آورد. شکل ۳ فضاهای محدب یک شهر را که با خطوط محوری به یکدیگر متصل شده‌اند نشان می‌دهد. خط محوری بلندترین خط دید و دسترسی است. بنابراین، خط محوری حوزه دیدی را تعریف می‌کند که شامل مجموعه‌ای از فضاهای محدب است. چنین حوزه دیدی به درک کل فضای شهر کمک می‌کند. شکل ۴ مفاهیم فضاهای محدب و مقعر را نشان می‌دهد.

با ترسیم یک نقشه محوری این امکان به وجود آمده است تا از طریق نرم‌افزار کامپیوتری خاصی ترتیب فضایی شهر محاسبه شود، و نیز ویژگی‌های فضایی شهر به طور کمی محاسبه گردد و به طور گرافیکی نمایش داده شود. به تعبیری دیگر، عمق کلیه فضاهای شهر از یکدیگر و از تمامی فضاهای شهر، می‌تواند بدین ترتیب محاسبه گردد و نمایش داده شود.

۲-۳- هم پیوندی (Integration)

یک نقشه محوری تصویر ترتیب فضایی یک شهر است و این تصویر می‌تواند به وسیله شاخص «هم پیوندی» (Integration) اندازه‌گیری شود. هم پیوندی اصلی‌ترین مفهوم چیدمان فضا است. مفهوم هم پیوندی را می‌توان چنین تعریف کرد: ارزش میزان هم پیوندی هر خط (فضا) میانگین تعداد خطوط (یا فضاهای) واسطی است که بتوان از آن به تمام فضاهای شهر رسید؛ یا به عبارتی، میانگین تعداد تغییر جهاتی است که بتوان از آن فضا به تمام فضاهای شهر رسید. بنابراین، هم پیوندی در روش چیدمان فضا مفهومی از تباطل دارد و نه مفهومی فاصله‌ای و متریک. بنابراین در تحلیل ترتیب فضایی، مفهوم «عمق» بیشتر از مفهوم «فاصله» مصداق پیدا می‌کند. در روش چیدمان فضا بایستی از مفهوم عمق برای توصیف فاصله فضاهای یکدیگر بهره برد. عمق از یک فضا به این معناست که برای رسیدن به آن فضا بایستی از چند فضای دیگر عبور کرد؛ یا به عبارتی، عمق نشان دهنده تعداد تغییر جهاتی است که برای رسیدن از یک فضا به فضای دیگر لازم است. هر خط محوری

(فضا) در شهر عمق مشخصی از سایر خطوط (فضاها) دارد. ارزش هم پیوندی یک فضا (خط محوری)، پارامتری ریاضی است که نشانگر عمق آن خط از تمام خطوط دیگر در شهر است. در واقع هم پیوندی یک فضای شهری، میزان عجز شدن آن را با کل شهر نشان می‌دهد.

نقشه هم پیوندی شهر ابزار مهمی در درک چگونگی رفتار اجزای شهر است؛ زیرا مطالعات متعدد نشان داده است که چگونگی پراکندگی ارزش هم پیوندی در سطح شهر با چگونگی حرکت عابران در آن همبستگی دارد. در روش چیدمان فضا، هم پیوندی شاخصه‌ای است که به هر گونه تغییر در نقشه شهر حساس است و این تغییرات را به صورت ریاضی و گرافیکی منعکس می‌سازد. بنابراین، نقشه هم پیوندی ابزاری تحلیلی و عینی برای ارزیابی یک طرح به لحاظ چگونگی جای گیری توسعه جدید در ساختار موجود هر منطقه است. با توجه به حساسیت پارامتر «هم پیوندی» به تغییرات کالبدی شهر، می‌توان در فرایند طراحی شهری - به خصوص در مرحله ارزیابی طرح‌های مختلف - از آن بهره جست، و تأثیر هر گونه دخالت در بافت شهر را به صورت گرافیکی مشاهده کرد.

۴-۲- وضوح (Intelligibility)

اصولاً شهر در ارتفاعی نزدیک به سطح زمین تجربه می‌شود، و نه از سطحی بلند که کل سطح شهر دیده



فضای محدب



فضای مقعر

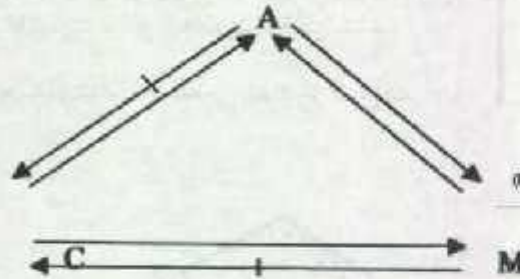
شکل ۴- مفهوم فضای محدب و مقعر

شود. در ارتفاعی نزدیک به سطح زمین نمی‌توان تمامی فضاهای شهری را مرتبط با یکدیگر تجربه کرد، بلکه ناظر می‌بایست در سطح حرکت کند و تصویری از کل شهر را به صورت قطعه به قطعه در کنار یکدیگر قرار دهد و آن را بسازد. بر این اساس، هیلیر چنین توضیح می‌دهد که وضوح شهر ارتباط مستقیمی با همین مفهوم بازسازی کل شهر در ذهن و کنار هم چیدن این قطعات در کنار یکدیگر دارد. بنابراین، وضوح یک شهر رابطه‌ای است میان ویژگی‌های محلی و فراگیر فضای شهری. در اینجا منظور از ویژگی محلی فضاها، تعداد تقاطع این فضاهاست و ویژگی فراگیر فضاها نیز عبارت است از میزان هم پیوندی فضاها.

این خود بدان مفهوم است که درک کل سیستم شهری، از طریق فضاهای آن (مانند خیابان)، بستگی به اتصال آن فضاها به دیگر فضاها (ویژگی محلی) و همچنین میزان «هم پیوندی» آن فضاها (ویژگی فراگیر) در کل سیستم شهری دارد. به عبارت دیگر، همبستگی آماری میان «میزان اتصالات» (تقاطع‌ها) خطوط محوری با میزان هم پیوندی، شاخصه‌ای است که اهمیت آن خطوط محوری (فضا) را در کل سیستم شهری مشخص می‌کند. شاخصه وضوح نشانگر میزان اطلاعات فضایی است که می‌توان به صورت بصری از یک خط محوری (فضا) به دست آورد. تجربه نشان داده است که شهرهای دارای بافت سنتی ایرانی، وضوح بسیار اندکی دارند و شهرهای دارای بافت شهری مدرن دارای وضوح بالاتری هستند. وضوح کم شهرهای سنتی بخشی از ویژگی‌های آن به شمار می‌آید که ورود افراد غریبه را به عمق بخش‌های مسکونی شهر کنترل می‌کند و در واقع نوعی کنترل اجتماعی به وجود می‌آورد. وضوح کمتر بافت‌های سنتی سبب می‌گردد تا افراد غریبه درک کمتری از کلیت بافت به دست آورند، و به همین خاطر احتمال نفوذ به نقاط خصوصی‌تر کمتر می‌گردد. از طرف دیگر هر چه وضوح شهر بیشتر می‌شود، ساختار سلسله مراتبی قلمروها ضعیف‌تر می‌گردد و احتمال نفوذ غریبه‌ها به داخل بافت و بخش‌های خصوصی‌تر آن (مناطق مسکونی) بیشتر می‌شود. چنین پدیده‌ای در شهرهای مدرن و بافت‌های شطرنجی مشاهده شده است.

پیونیس (Peponis) تفاوت مهمی را میان مفهوم تصور شهر - که اینج در سال ۱۹۶۰ مطرح کرد - با مفهوم وضوح که در مقوله چیدمان فضا (Space Syntax) مطرح است، تشخیص داد. پیونیس در مورد چگونگی درک

روش تحلیل چیدمان فضا کمک می‌کند تا پیامد تغییرات فرم کالبدی شهرها، خصوصاً شبکه راه‌ها، بر ذهنیت و در نتیجه بر رفتار شهروندان شناخته شود. برای این امر با استفاده از روش چیدمان فضا، نحوه چیده شدن کلیه فضاهای شهر موجود به دنبال هم (ساختار ترتیبی فضاهای) تجزیه و تحلیل می‌گردد.



شکل ۵- رابطه میان جاذبه (A)، ترتیب فضایی (C)، و حرکت (M) (منبع: Hillier 1999)

زمانی که مردم از فضایی به دلیل ویژگی‌های ترتیب فضایی با تراکم بیشتری عبور می‌کنند، کاربری‌هایی که نیاز به این جمعیت زیاد دارند در آن فضاها متمرکز می‌گردند و خود متقابلاً سبب افزایش تراکم تردد می‌شوند. این حالت را اقتصاد حرکت می‌نامند.

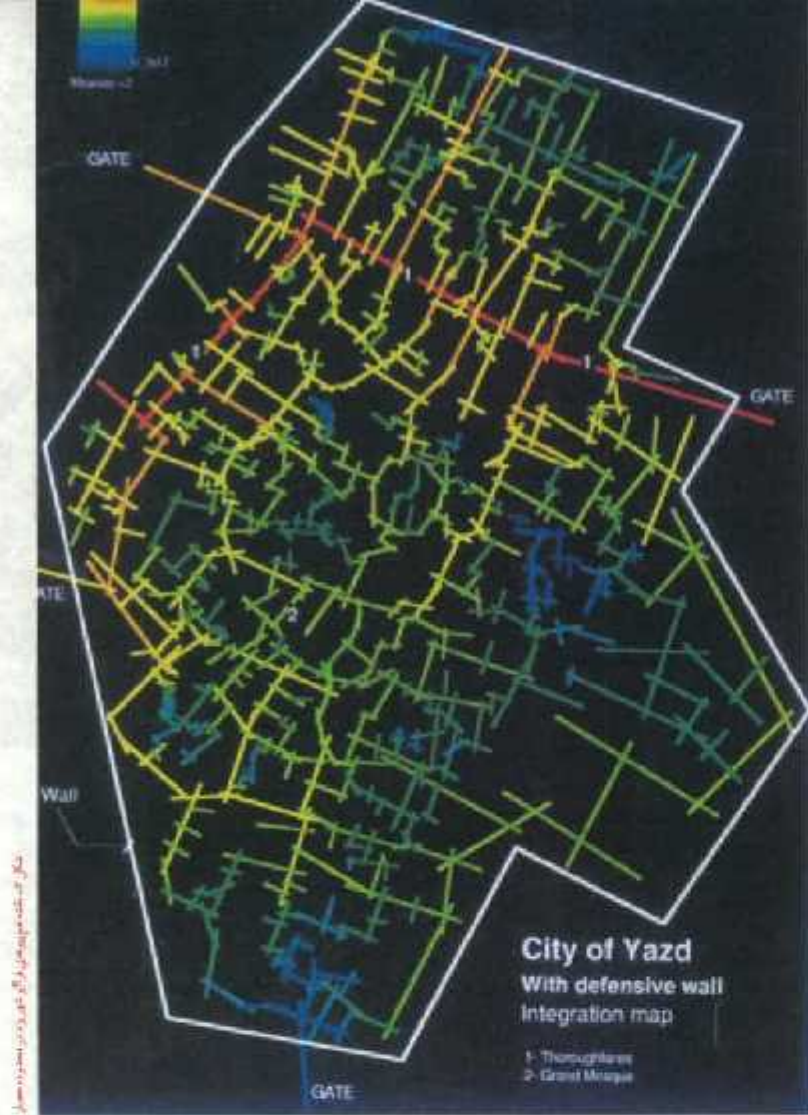
شهر توضیح می‌دهد که در روش لینچ «فرم شهر» حاصل رابطه میان عناصر مرئی شهر و شناسایی گفتاری آن عناصر، به وسیله استفاده کننده از محیط شهری است. این عناصر مرئی شامل لیه، گره، تسانه، محله و راه است. انتقادی که بر روش تصور شهر که لینچ ابداع کرد، وارد است آن است که تفاوت زیادی میان درک فرم شهر به وسیله کشف کنندگان فضا و توصیف این درک از طریق کلام وجود دارد. به عنوان نمونه، زمانی که از کسی خواسته می‌شود تا نشانی یا جهتی را در شهر توصیف کند، فرد مورد نظر لزوماً راهی را که با آن آشناست، یا کوتاه‌ترین راه و یا جالب‌ترین راه و یا راه‌های میانبری را که خود از آن استفاده می‌کند، نشان نمی‌دهد بلکه راهی را می‌تواند توصیف کند که به خوبی با آثار بصری علامت‌گذاری شده باشد. این آثار بصری شخص را قادر می‌سازد تا محیط شهری را آسان‌تر توصیف کند. بر اساس چنین منطقی، بیونیس میان «قابلیت تصور شهر» (Imageability) و وضوح تفاوت قائل است: «... مطالعه تصور شهر بخش محدودی از مطالعه وضوح شهر است، و در حقیقت تصور شهر نشانگر آن است که شهر چگونه نمایش داده می‌شود، نه آنکه شهرها به طور واقعی چگونه استفاده می‌شوند.»

۵-۲- حرکت طبیعی (Natural Movement)

مهم‌ترین و مؤثرترین عامل ایجاد حرکت در شهر، نقاط مبدأ و مقصد هستند. مطالعه تولید حرکت این دو عامل مهم را مورد بررسی قرار می‌دهد و کمتر به نحوه توزیع حجم حرکت در معابر واسط از مبدأ به مقصد می‌پردازد. معابر واسط معابری هستند که لزوماً مبدأ و یا مقصد حرکت کنندگان در آنها قرار ندارد، بلکه برای رسیدن به مبدأ و مقصد بایستی از آنها عبور کرد. چگونگی انتخاب این فضاها به وسیله عبارات برای رسیدن به مقصدی خاص، از طریق روش چیدمان فضا توضیح داده شده است. بر اساس نظریه چیدمان فضا، انتخاب فضای واسط برای رسیدن به مقصد از تباط مستقیم یا ساختار چیدمانی فضاهای شهری دارد.

رابطه میان ساختار چیدمان فضایی یک شهر و تراکم تردد در فضاهای آن «حرکت طبیعی» خوانده می‌شود. از نظر هیلیر، «حرکت طبیعی» بخشی از حرکت است که به وسیله ساختار چیدمانی فضاهای شهر - و نه جاذبه‌های موجود در آنها - تعیین شده باشد. مشاهدات متعدد نشان داده است که عمده ترددها در سطح شهر (در هر فضا) نه به دلیل وجود مقصد یا مبدأ در همان فضا، بلکه به دلیل قرارگیری آن در بخشی از مسیر از مبدأ به مقصد است. لازم به توضیح است که حتی حرکت هدفدار (از مبدأ به مقصد) بایستی از خطوط وابسته‌ای عبور کند. مطالعات بسیاری - از جمله در شهر لندن، منطقه بارنزبری - نشان داده است که سه چهارم ترددهای موجود در هر فضای شهری به دلیل ترتیب قرارگیری فضاها در کنار یکدیگر است. به عبارتی ساده‌تر، سه چهارم عبارات پیاده به این دلیل در فضایی حضور دارند که بایستی از آن عبور کنند و فقط یک چهارم از آنها مبدأ یا مقصدشان در همان فضاست (همان منبع).

ویژگی‌های چیدمان فضا در ایجاد تردد عبوری (حرکت طبیعی) بسیار اهمیت دارد، زیرا نحوه چیدمان فضا ساختار تردد را شکل می‌دهد و در صورت عبور مردم از فضا ویژگی‌های محلی و ویژگی‌های طراحی فضا مردم را تشویق می‌کنند تا مدت بیشتری در آن مکث کنند و از ویژگی‌های آن بهره ببرند. زمانی که مردم از فضایی به دلیل ویژگی‌های ترتیب فضایی با تراکم بیشتری عبور می‌کنند، کاربری‌هایی که نیاز به این جمعیت زیاد دارند در آن فضاها متمرکز می‌گردند و خود متقابلاً سبب افزایش تراکم تردد می‌شوند. این حالت را اقتصاد حرکت (Movement Economy) می‌نامند، که منظور از آن، تأثیر تراکم تردد بر عملکرد کاربری‌های مجاور است. به علاوه معمولاً این گونه است که تمرکز تردد، ارزش املاک مجاور را - به خصوص املاک تجاری را - افزایش می‌دهد. نتایج تحقیقات متعدد تأیید کننده آن است که نحوه ترتیب فضاهای یک شهر رابطه همبستگی قوی‌ای



با نحوه استفاده از فضاها، تراکم تردها، نوع کاربری‌ها و ارزش املاک مجاور دارد (Abbaszadegan, M. 1999 Hillier 1999).

شکل شماره ۵ نشانگر منطق حرکت طبیعی است:

- ۱) قطب جاذبه (A) بر روی حرکت تأثیر دارد ولی بر ترتیب فضایی تأثیری ندارد.
 - ۲) حرکت (M) بر قطب جاذبه تأثیر دارد و از آن نیز تأثیر می‌گیرد ولی بر ترتیب فضایی تأثیری ندارد.
 - ۳) ترتیب فضایی (C) بر حرکت و قطب جاذبه تأثیر دارند ولی آنها تأثیر متقابل بر آن ندارند.
- با توجه به چنین منطقی، حرکت در فضا بیش از هر عامل دیگری متأثر از نحوه چیده شدن فضاها در کنار یکدیگر و نحوه ارتباط آنها با یکدیگر است.

۳- کاربرد اجرایی روش چیدمان فضا در فرایند طراحی شهری

مدل‌های فیزیکی مانند ماکت‌های معماری، و مدل‌های مجازی مانند احجام سه بعدی کامپیوتری، ابزارهای مهمی هستند که طراحان محیط مصنوع آنها را برای تجربه بصری طرح‌های پیشنهادی خود، قبل از اجرا مورد استفاده قرار می‌دهند. عمدتاً این مدل‌ها به عنوان محصول پایانی طراحی مطرح می‌گردند و نقشی در فرایند طراحی ندارند. مدل‌های فیزیکی و مجازی بر اساس اطلاعات ثابتی ساخته می‌شوند و بدین خاطر چنین مدل‌هایی حالت ایستا دارند و در فرایند تصمیم‌گیری نقشی ندارند. روش تحلیل یافت شهری چیدمان فضا مدلی از شهر را ارائه می‌دهد که طراحان و تصمیم‌گیران را در فرایند طراحی قادر می‌سازد تا قبل از ارائه راه حل‌هایی و اجرای طرح، پیامد اقدامات خود را بر روی رفتارهای احتمالی در فضاهای شهری پیشنهادی مشاهده کنند. به عبارتی، روش تحلیل چیدمان فضا کمک می‌کند تا پیامد تغییرات فرم کالبدی شهرها، خصوصاً شبکه راه‌ها، بر ذهنیت و در نتیجه بر رفتار شهروندان شناخته شود. برای این امر با استفاده از روش چیدمان فضا، نحوه چیده شدن کلیه فضاهای شهر موجود به دنبال هم (ساختار ترتیبی فضاها) تجزیه و تحلیل می‌گردد. این تجزیه و تحلیل به کمک کامپیوتر ویژگی‌های فضایی راه از جمله ارزش هم پیوندی کلیه فضاهای عمومی شهر را (مانند میدان‌ها و معابر) محاسبه و به صورت گرافیکی (طیف‌های رنگی) و عددی (به صورت جدول) ارائه می‌کند. سپس پژوهشگر شهری با توجه به نیاز پژوهش، می‌تواند انواع رفتارها را در فضاهای شهری مشاهده و ثبت



Old Quarter of Yazd
Before imposition of streets
T. Ghani Ruzan

شکل ۱-۳- نقش سه بعدی از اراضی شهر یزد در مرحله دوم توسعه

کند. منظور از رفتار، نحوه استفاده از فضاهای شهری است که می‌تواند شامل مواردی چون حرکت، ایستادن، نشستن، صحبت کردن، خرید کردن، و چیز اینها باشد. علاوه بر این، ثبت قیمت اراضی، میزان خرابکاری در محیط و جرایم، و همچنین مطالعه رابطه آن با ویژگی‌های چیدمانی فضا می‌تواند موضوع تحقیق باشد. پس از این مرحله، با محاسبه میزان همبستگی آماری ویژگی‌های فضایی به دست آمده از تجزیه و تحلیل چیدمانی فضا و اطلاعات به دست آمده از مشاهدات، می‌توان مدلی به دست آورد که ارتباط میان کالبد شهر (بافت شهر) و رفتارها و وقایع را توضیح دهد و همچنین پیش‌بینی کند. لذا طراح شهر می‌تواند تبعات دخالت خود را در شهر، به طور ملموس‌تری پیش‌بینی کند. اگر طرح موردنظر نتایج رفتاری هدف گرفته شده را حاصل نکند، می‌تواند با تغییر در طرح و تجزیه و تحلیل مجدد آن از طریق روش چیدمان فضا مجدداً تبعات طرح جدید را ارزیابی و این عمل را تکرار کند، تا نتیجه دلخواه به دست آید. با توجه به چنین فرایندی می‌توان روش چیدمان فضا را به عنوان مدلی که در فرایند طراحی شهری به طور تعاملی با طراح رابطه برقرار می‌کند، ارزیابی کرد.

۴- تحلیل فضایی بافت کهن یزد

در این تحقیق سه مرحله گسترش شهر یزد با استفاده از روش چیدمان فضا بررسی شد. این بررسی روشن ساخت که چگونه گسترش شهر ویژگی فضایی آن را به لحاظ چیدمان فضا تغییر داد و در نتیجه نقش عملکردی فضاهای آن نیز دگرگون شد.

شکل شماره ۶ و ۷ و ۸ هم پیوندی فراگیر شهر یزد را در سه دوره نشان می‌دهد. دوره اول: شهر یزد در مرحله‌ای که به وسیله دیوار دفاعی حفاظت گردیده بود؛ دوره دوم: گسترش شهر ورای دیوار و تشکیل بازار و بافت قدیم و تاریخی شهر یزد؛ و دوره سوم: بافت کهن شهر یزد پس از خیابان‌کشی‌های جدید (همان گونه که در وضع موجود به چشم می‌خورد). لازم به ذکر است که این نقشه‌ها از طریق کامپیوتر و با استفاده از روش چیدمان فضا تحلیل شده است و به وسیله کد رنگی قابل بررسی است. در این نقشه‌ها رنگ قرمز نشان دهنده بالاترین ارزش هم پیوندی فراگیر است و رنگ آبی نشان دهنده کمترین ارزش هم پیوندی فراگیر، به عبارتی، رنگ قرمز کمترین عمق و رنگ آبی بیشترین عمق از کل فضاهای شهر را نشان می‌دهد.

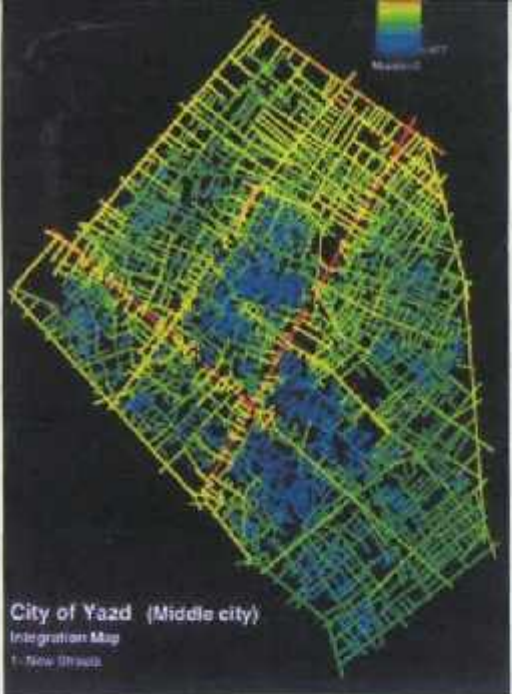
فرض این مطالعه نیز چنین است که نحوه چیدمان فضا در یک شهر بستگی زیادی با نحوه استفاده از فضاها دارد. (این فرض در مطالعات زیادی مورد تأیید قرار گرفته است). لازم به ذکر است که در صورت تأیید چنین فرضیه‌ای، می‌توان یک مدل پیش‌بینی‌کننده حرکت در فضا برای شهرها تهیه کرد. در تحلیل کامپیوتری چیدمان فضایی شهر، یک جدول به بیوست این نقشه‌ها تولید می‌شود که ارزش‌های فضایی هر خط محوری (فضا) را نشان می‌دهد؛ و در واقع هر حلیف از رنگ‌ها نشان دهنده ارزش کمی هر فضا در شهر است.

شکل شماره ۶ شهر یزد را در محدوده دیوار آن نشان می‌دهد. این نقشه چند ویژگی شهر را به نمایش می‌گذارد:

الف - محور اصلی شهر، گذرهای اصلی است که بالاترین ارزش هم پیوندی را دارند. این گذرها به دروازه‌های شهر ختم می‌گردند و نقاط مهم شهر را به یکدیگر ارتباط می‌دهند. محورهای اصلی شهر با طیف رنگ قرمز نشان داده شده است.

ب - بخش‌های مسکونی شهر دارای هم پیوندی فراگیر کمتری هستند و در «عمق» شهر قرار دارند. این فضاها به طیف رنگ آبی نشان داده شده‌اند.

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱



شکل ۷- نقشه همپوشانی با رنگ قرمز و زرد در محدوده مورد مطالعه (نمای از جاده آزادگان)

ج - کلیه بخش‌ها در شهر حصاردار یزد در مرحله اول دارای عمق کمتری نسبت به محورهای اصلی هستند. لازم به توضیح است که این نوع ساختار ریخت‌شناسی بخشی از ویژگی شهرهای ایرانی - اسلامی است. این بدان مفهوم است که گر چه فضاهای مسکونی در مکان‌های آرام شهر واقع هستند ولی از زندگی روزمره شهری نیز زیاده دور نیستند و در واقع به گونه‌ای منزوی از سایر نقاط شهر نیز قرار ندارند. منزوی بودن از زندگی روزمره شهری، به هر حال می‌تواند تبعات کالبدی - روانی - اجتماعی خاصی را به دنبال داشته باشد.

تحلیل چیدمان فضایی دومین مرحله توسعه شهر یزد در شکل شماره ۷ دیده می‌شود. همان گونه که از این نقشه می‌توان تشخیص داد، فضاهایی با بالاترین ارزش هم‌پیوندی فراگیر به جنوب شهر، که بازار و مراکز شهری جدید در آن احداث شده‌اند، منتقل گردیده‌اند. در واقع قلب عملکردی شهر همان گونه که انتظار می‌رود دارای بالاترین درجه هم‌پیوندی فراگیر است. اگر فرض مطرح شده در این مقاله مورد پذیرش قرار گیرد که «بالاترین درجه هم‌پیوندی بالاترین میزان فعالیت را در خود جای می‌دهد»، در اینجا نیز مرکز شهر (بازار، میدان خان و مسجد جامع جدید) بالاترین میزان فعالیت و بالاترین هم‌پیوندی را دارد و بنابراین قلب عملکردی شهر نیز در همین جاست. به طور سنتی بازار بایستی از تمامی نقاط شهر به راحتی قابل دسترسی باشد. تحلیل چیدمان فضایی نیز مبین همین امر است که بازار یزد عمق بسیار کمی دارد و استفاده کنندگان از آن با کمترین تمیز جهت از تمامی فضاهای شهر به این فضای مهم شهری دسترسی می‌یابند. به لحاظ روش چیدمان فضا دسترسی به بازار «بسیار کوتاه» است. در نقشه شماره ۷، بازار که دارای بالاترین ارزش هم‌پیوندی در کل شهر است، به رنگ قرمز دیده می‌شود.

انتخاب مکان بازار در شهر بسیار اهمیت دارد، به نوعی که هر گونه قضاوت غلط در مورد محل قرارگیری واحدهای تجاری در داخل شهر سبب ضرر و زیان می‌گردد. استعداد مغازه‌داران و تشخیص آنها سبب می‌گردد تا آنان محل واحد تجاری خود را در خطوطی با هم‌پیوندی فراگیر بالا قرار دهند. یعنی در جایی که در مسیر «حرکت طبیعی» افراد قرار دارد و تراکم حرکت در آنها بالاست. هیلیر و همکاران (۱۹۹۳) شواهدی را ارائه می‌دهند که نشان می‌دهد در شهر لندن مغازه‌ها و مردم در خطوطی با هم‌پیوندی فراگیر بالا قرار می‌گیرند. مغازه‌ها به عنوان قطب‌های جاذب عمل می‌کنند ولی نمی‌توانند ارزش هم‌پیوندی فضایی را تغییر دهند چرا که هم‌پیوندی به ویژگی فضایی مربوط می‌شود و در واقع وابسته به کل سیستم شهر است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که توسعه بازار در مرحله توسعه دوم شهر یزد در بخش جنوبی آن که قلب شهر به شمار می‌آید (با هم‌پیوندی فراگیر بالا) مکانی مناسب است و جایی است که ویژگی کالبدی آن باعث جذب حرکت عابران پیاده و جایگاهی مغازه‌ها شده است.

همان گونه که در شکل شماره ۷ دیده می‌شود، فضاهای حاشیه‌ای شهر یزد در دومین مرحله توسعه دارای عمق زیادی هستند؛ یعنی تمرکز فضاهایی با هم‌پیوندی کم در حاشیه شهر، و همچنین چند فضا با چنین ویژگی‌هایی در میانه شهر وجود دارند. این فضاها لکه‌های مسکونی‌اند که می‌بایست به لحاظ ساختار اجتماعی در مکان‌های خاص و بسیار خصوصی قرار می‌گرفتند. این از خصوصیات شهرهای اسلامی است. (Hakim, 1986). در مرحله دوم توسعه شهر گذرهای اصلی اهمیت گذشته خود را به نسبت بازار از دست می‌دهند و به لحاظ چیدمان فضا نیز دارای هم‌پیوندی کمتری هستند.

به طور خلاصه، در مرحله دوم توسعه شهر یزد این ویژگی‌های فضایی مشهود است:

الف - قلب شهر به بخش جنوبی منتقل گردید، یعنی جایی که بازار با بالاترین هم‌پیوندی فراگیر شکل گرفت (طیف رنگ قرمز).

ب - مناطق مسکونی در حاشیه و چند فضای مسکونی در میانه شهر به عمیق ترین فضاهای شهری تبدیل شدند (طیلف رنگ آبی).

پس از خیابان کنشی های سال ۱۳۲۰ شمسی در بافت یزد، ساخت بافت سنتی شهر به طور کامل از هم گسیخت، در این خیابان کنشی ها به منطبق فضایی شکل گرفته در گذشته توجه چندانی نشد.

شکل شماره ۸ سومین مرحله توسعه شهر یزد را نشان می دهد. در این دوره پدیده جدیدی ظاهر شد که در ساختار فضایی شهر کاملاً ناشناخته بود. منظور خیابان های مدرنی است که به بافت تحمیل گردید. این معابر بسیار طولانی تر و پهن تر از هر معبر سنتی بودند. هر چه خیابان طولانی تر باشد میزان عمقش به لحاظ چیدمان فضا کمتر است و در نتیجه دارای هم پیوندی فراگیر بالاتری است. خیابان های جدید یزد دارای چنین خصوصیتی بودند که بدون احترام به ویژگی های ساختاری و فضایی شهر بر بافت تحمیل شدند. یکی از این خیابان ها به طور طولی بازار را تخریب کرده و عناصر با ارزش آن را از میان برداشته است. همان گونه که در شکل شماره ۸ می توان دریافت بالاترین ارزش هم پیوندی مربوط به این خیابان هاست. این خیابان ها ارزش هم پیوندی سایر فضاهای سنتی درونی بافت را به طرف خود کشیده اند و در نتیجه فضاهای درونی بافت و عناصر آنها در عمق زیاد و به صورت منزوی از تمامی شهر قرار گرفته اند. گذرهای اصیل تاریخی، باقی مانده بازار سنتی، مسجد جامع و بازارچه ها و سایر فضاهای مهم و سنتی دارای عمق زیاد و خوانایی اندک شدند و در نتیجه به صورت فضایی ایزوله درآمدند. در مقابل، خیابان های اصلی به عنوان قلب شهر مطرح گردیدند و بیشتر فعالیت ها را به خود جلب کردند. در نتیجه این فضاهای مدرن بیشترین کاربری های فعال - مانند واحدهای تجاری و اداری - را در خود جای دادند و سایر فضاها خالی از جاذبه لازم گردیدند زمانی که فضاهای درون بافت هم پیوندی فضایی را از دست دادند. بسیاری از عملکردهای سنتی آنها نیز از بین رفت و نوعی اضمحلال تاریخی به وجود آمد. لازم به توضیح است که رابطه همبستگی بالایی میان عمق زیاد و مخروبه بودن ساختمان ها وجود دارد (عباس زادگان، ۱۳۸۰).

مرکز شهر (بازار، میدان خان و مسجد جامع جدید) بالاترین میزان فعالیت و بالاترین هم پیوندی را دارد و بنابراین قلب عملکردی شهر نیز در همین جاست و استفاده کنندگان از آن با کمترین تغییر جهت از تمامی فضاهای شهر به این فضای مهم شهری دسترسی می یابند

پس از احداث خیابان های جدید میانگین ارزش هم پیوندی فراگیر نسبت به دو مرحله گسترش شهر در گذشته افزایش یافت ولی فاصله میان کمترین و بیشترین ارزش هم پیوندی فضاها در شهر مدرن یزد نیز زیاد گردید. این بدان مفهوم است که بعضی از بخش های شهر (عمدتاً خیابان های اصلی) دارای هم پیوندی بسیار بالایی هستند و برخی از فضاها (عمدتاً بافت درونی شهر) در عمق بسیار زیادی (هم پیوندی بسیار کم) از کل فضاهای شهر قرار دارند و در نتیجه به طور کامل از مابقی فضاهای شهر منزوی اند. به عبارتی، فضاهایی که در دومین مرحله گسترش در حاشیه شهر دارای عمق زیاد بودند، در زمان حاضر در داخل بافت قرار گرفته اند و در نتیجه بخش هایی از مرکز بافت از بقیه شهر منزوی شده و شهر از درون شروع به پوسیدن کرده است. این بدان خاطر است که فعالیت های حیاتی که برای زنده نگه داشتن بافت ضروری است، به دلیل عمق زیاد از آن خارج شده اند و ارزش اقتصادی - فرهنگی بافت از میان رفته است.

در تأیید این تحلیل، مطالعات بسیاری نشان داده است که در شهرهایی که فاصله ویژگی فضایی (میزان هم پیوندی) در آنها خیلی زیاد شده است، رابطه، متقابل ساکنان و غریبه ها کم شده، به نوعی که احساس ایزوله بودن در آنها القا می شود (Hillier et al 1987, 1984b, 1987, 1992, Hanson et al 1994b). این فضاها ایزوله می شوند، چون دسترسی به آنها دشوار می گردد و در نتیجه چنین تحولی بافت های درونی به لحاظ کالبدی، اجتماعی و فرهنگی مضمحل می شوند.

لازم به توضیح است که شهر در مرحله اول گسترش (داخل حصار) و مرحله دوم گسترش، سیستمی است با هم پیوندی فراگیر پایین؛ ولی تفاوت میان حداقل و حداکثر ارزش فراگیر هم پیوندی فضاهای آن زیاد نیست، و لذا هیچ فضایی حالت منزوی بودن را ندارد. به طور خلاصه، بافت تاریخی یزد پس از خیابان کنشی به لحاظ چیدمان فضا دارای تحولات زیر شد:

الف - خیابان های جدید ارزش هم پیوندی کل شهر را - و به خصوص قلب شهر را - به خود جذب کرده اند، در نتیجه قلب سنتی شهر اهمیت خود را از دست داده و ایزوله گردیده است.

ب - کل بافت تاریخی، به بخشی جدا شده از کل شهر بدل گردیده است، هر چند که در قلب آن قرار دارد.

ج - خیابان‌ها محور اصلی شهر شده‌اند.
۵- نتیجه‌گیری

در فرایند طراحی شهری نیاز به ابزاری که بتواند علاوه بر توانایی‌های فردی و تبحر در طراحی، طراحی شهری را نیز به گونه‌ای نظام یافته از نتیجه اقداماتش آگاه سازد، از جانب افراد حرفه‌مند و دانشگاهی احساس شده است. از میان روش‌های گوناگونی که می‌توانند به این نیاز پاسخ دهند، روش چیدمان فضا روشی بسیار مطمئن است. در پژوهش ارائه شده نشان داده شده است که روند تحولات نیز از طریق این ابزار به خوبی تفسیر شدنی است.

دانش و اطلاعات تحولات بافت کهن یزد به عنوان شاخصی معتبر، یافته‌های تجزیه و تحلیل این تحولات را از طریق روش چیدمان فضا تأیید می‌کند. چنین یافته‌ای در بافت کهن سمنان نیز مشاهده گردیده است (عباسی زادگان، ۱۳۸۰). به علاوه، مشاهده شده است که رفتار گروه‌های ذی نفع مختلف در این بافت، همبستگی بالایی با شاخص هم پیوندی بافت کهن یزد دارد (Abbaszadegan, M., 2000). این یافته‌ها و یافته‌های دیگر پژوهشگران در سایر نقاط جهان اعتبار روش چیدمان فضا را در تفسیر بافت شهرها، و همچنین ارتباط چیدمان فضای شهرها را با نحوه استفاده از شهر نشان می‌دهد. از چنین نتایجی می‌توان این گونه استنتاج کرد که:

• فضاهای شهری براساس منطقی ساختاری شکل گرفتند.

• دخالتی در نحوه چیدمان فضا (تغییر در مسیر معابر، ایجاد معابر جدید در شهر و یا ایجاد فضایی جدید) ساختار فضایی آن را دگرگون می‌سازد.

• تحولات ساختاری شهر تحولات عملکردی و رفتاری را نیز به دنبال خواهد داشت.

• بافت‌های سنتی ایران دارای وضوح کم‌اند و دخالت در آنها به صورت خیابان‌کشی، می‌تواند این وضوح را زیاد کند. چنین افزایش وضوحی بر خلاف منطبق شکل‌گیری این بافت‌ها بوده است.

• تحولات ساختاری شهرهای سنتی ایرانی بدون توجه به منطبق شکل‌گیری آنها رخ داده و رابطه همبستگی زیادی با میزان اضمحلال بافت داشته است.

• تحلیل ترتیب فضایی شهر با استفاده از «روش چیدمان فضا»، جامعه حرفه‌مند طراحی شهری را قادر می‌سازد تا مدلی را که پیش‌بینی‌کننده رفتار در فضاهای شهری است ایجاد کند. از این مدل می‌توان در فرایند طراحی بهره جست و رابطه‌ی تعاملی با آن برقرار ساخت.

• با توجه به نتایج مذکور، پیشنهاد می‌گردد که:

الف - قبل از هر گونه دخالت در بافت‌های شهری و به خصوص بافت‌های با ارزش شهری (که هم کالبدی و هم عملکردی آنها با ارزش است) بایستی ساختار موجود و پیشنهادی آن تحلیل گردد و تغییرات آن با اهداف طراحی مقایسه شود.

ب - لازم است برای کلیه بافت‌های کهن مدلی که پیش‌بینی‌کننده عملکردها و رفتارهاست تهیه گردد تا در موقع دخالت در بافت، امکان پیش‌بینی تحولات آینده نیز فراهم آید. این مدل بایستی توان تفسیر ارتباط بافت کالبدی شهر و رفتار در فضاهای آن را داشته باشد.

هر چه خیابان طولانی‌تر باشد میزان
عمقش به لحاظ چیدمان فضا کمتر
است و در نتیجه دارای هم پیوندی
فراگیر بالاتری است. خیابان‌های
جدید یزد دارای چنین خصوصیتی
بودند این خیابان‌ها ارزش هم پیوندی
سایر فضاهای سنتی درونی بافت را به
طرف خود کشیده‌اند و در نتیجه
فضاهای درونی بافت و عناصر آنها در
عمق زیاد و به صورت منزوی از تمامی
شهر قرار گرفته‌اند. زمانی که فضاهای
درون بافت هم پیوندی فضایی را از
دست دادند، بسیاری از عملکردهای
سنتی آنها نیز از بین رفت و نوعی
اضمحلال تاریخی به وجود آمد

منبع:

- 1- Abbaszadegan, M.; The relationship of urban spaces and users behaviour. In: Benson J., Urban Lifestyle, Balkema, London, 1999.
- 2- Hakim, B. S.; Arabic-Islamic Cities: building and planning principles. London: KPI, 1988.
- 3- Hanson, J.; Order and structure in urban design: The plans for the rebuilding of London after the great fire, Eklstics, 1989.
- 4- Hanson, J.; City of London Space and Role, Urban Design Group Quarterly, Issue 48, October 1993.
- 5- Hillier B. & J. Hanson; The Social Logic of Space, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.
- 6- Hillier, B.; Space is the Machine, Cambridge University Press, Cambridge, 1996.
- 7- Peponis J.; Space, culture and urban design in late modernism and after, Eklstics, 1989.

۸- عباسی زادگان، مصطفی؛ شناخت الگوی

بافت‌های شهری با استفاده از روش

چیدمان فضا، نمونه مورفی: بافت کهن

سمنان، معریت پژوهشی دانشگاه علم و صنعت ایران

فروردین ۱۳۸۰

چکیده

ایا شهرهای امروزی همان محیطی هستند که شهرسازان آرزوی ساختن آن را داشتند؟ محیط می تواند افکار و تخیلات را جهت دهد و در انتخاب بدی ها و نیکی ها و دستیابی به آمال و آرزوها مؤثر واقع شود. در عالم سینما دو گونه برداشت از رابطه انسان و محیط شهری به چشم می خورد. با آنکه نویسندگان یا کارگردان نه معمار است و نه شهرساز، اما رویدادها، حوادث و شخصیت های فیلمنامه با نمایشنامه به شکلی مرتبط با یکدیگر و با کلیه عوامل موجود در محیط ساخته و پرداخته می شوند. از مشاهده آثار سینمایی جهان در طول زمان می توان دریافت که نحوه نگرش سینماگران به محیط (به ویژه شهر) و به نوع روابط انسان در محیط را می توان از سه جنبه مورد بررسی قرار داد. که در ادامه به تفصیل تشریح می گردند.

۱) شهر کمدی، این شهر بیشتر به ارتباط میان انسان و محیط می پردازد و این را می تواند هم در قالب واقعگرایی و هم در قالب خیالپردازی بیان کنند. سینما به طور جدی با کمدی آغاز به کار کرد و توانست در دل های مردم نفوذ کند. نوادرو نوابغ سینما در عالم کمدی نیز به ویژه با خرابکاری در عناصر و فضاهای مورد اعتراض شان، دیدگاهها و پیشنهادهای خود را راجع به شهر مطلوب و شهر فعال، پر تحرک، صمیمی و انسانی ارائه دادند.

چاپلین و کیتون به روابط اجتماعی و اقتصادی موجود و پیش بینی هایی که راجع به توسعه فناوری می شد، اعتراض داشتند. چاپلین نمونه ای از بشر آینده را که «مجبور است» تبدیل به ماشین شود معرفی می کند و پیامد این امر ظهور شهری است که موازی با این پیشرفت صنعتی رشد می کند و خود را با آن هماهنگ می سازد. این شهر «مجبور است» ماشین وار به آرایش خود پردازد. شهر کمدین شهری است متعادل، که نه بزرگ است و نه به اندازه یک روستای کوچک؛ و در واقع شهری است که خانواده ای بزرگ (خیلی بزرگ) در آن می زیند، و سیطنت و عاطفه نیز در این شهر رشدی موازی با یکدیگر دارند.

سینما در قرن بیستم آغاز به کار کرد، اما سینماگر آن دوران در قرن نوزدهم به دنیا آمده بود و یا حداقل تحت تأثیر تربیت قرن گذشته قرار داشت. سینما سعی می کرد تا به سرعت به زبان گویای قرن خود بدل شود؛ قرن سرعت و ماشین، قرن که قصد داشت به سرعت توسعه و رشد اقتصادی و صنعتی بیفزاید.

هنرمندان فوتوریست با درک سرعت و خشونت عصر ماشین - و با تأکید بر آن - به هنر آفرینی پرداختند. اما کمدی موافقت چندانی با این انطباق نداشت.

حس و ادراک شهرسازانه سینماگر

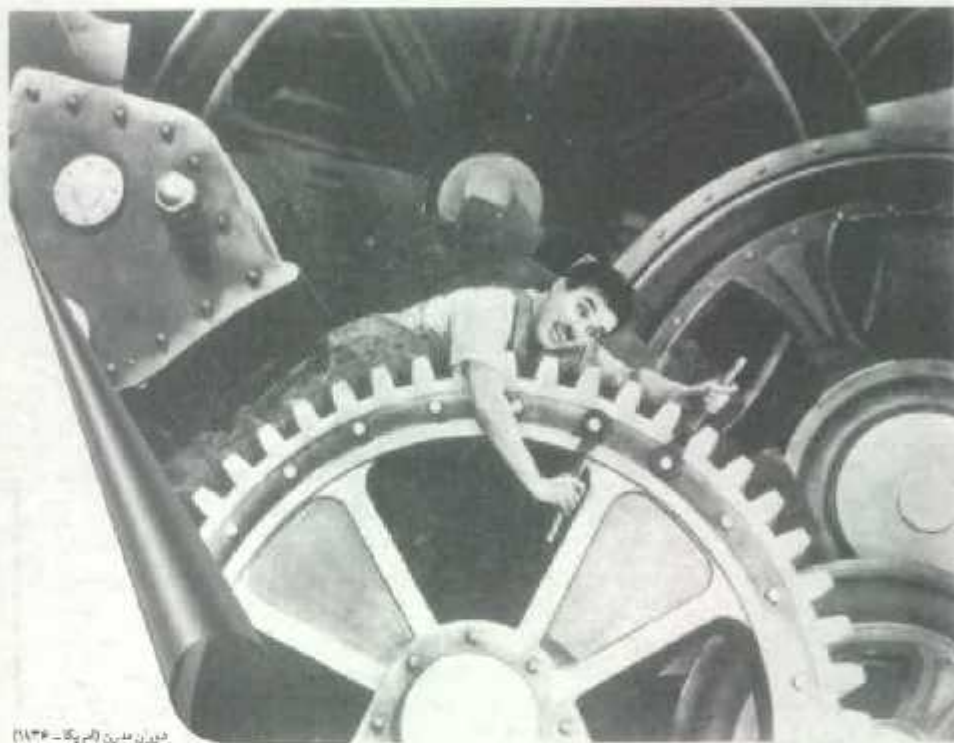
قسمت اول

انسان، محیط
شهری و سینما

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

مهدی آفاق

پژوهشگر هنرهای نمایشی



دوران مدرن (امریکا - ۱۹۳۴)

۲) شهر واقعی: شهری است که چه در گذشته و چه در زمان حال وجود عینی داشته است. فیلم تاریخی که راوی موضوعی واقعی در محیطی واقعی است، واکنش‌هایی تقریباً مشترک را پدید می‌آورد. تماشای اماکن و بناهای تاریخی، کهن و حتی مربوط به گذشته نزدیک، بسیار مورد توجه قرار می‌گیرد و لذتی جمعی را برمی‌انگیزد. روابط میان آدم‌ها و فضای حاکم بر داستان‌های کهن جذاب و پرشور می‌نماید. انسان امروز فهمیده است که دیگر دلربایی شهر را نمی‌توان در برج‌های سر به فلک کشیده و تابلوهای رنگارنگ نئون یافت. او در شهری که خیابان‌ها و چهار راه‌هایش دقیق بسیاری از اوقات او را تلف می‌کنند و برای او اضطراب می‌آورند، اسوده نیست. او شهری می‌خواهد خاطره‌انگیز، اما آن را جز در داستان‌ها و فیلم‌ها نمی‌یابد.

سینماگر تلاش می‌کند تا شهر و نوع روابط انسانی در شهر را - که از اعتدال بیرون شده است - به نمایش در آورد و نقش محیط را در ایجاد این عدم تعادل به ثبت رساند.

۳) شهر خیال پردازان: اصولاً خیال‌پردازی روشی است و مسیری کاملاً متضاد و مخالف با واقعگرایی را در هنر آفرینی دنبال می‌کند. خیال‌پردازی می‌تواند با ایجاد تنوع در ذهنیت بشر، مسیر تکراری زندگی را تصفیه و پالایش کند و به توسعه اندیشه و خلاقیت بینجامد. در سینمای تخیلی همه کارگردان‌ها مجبورند در «تطابق دقیق» با داستان به طراحی «دقیق محیط» پردازند و به اجبار دیدگاه‌های خود را نسبت به محیط و تأثیر آن بر وقایع مشخص گردانند. در همه این آثار با توجه به سیر صعودی پیشرفت‌های تکنولوژیک و فراهم آمدن وسایل رفاهی در محیط‌های شهری، سینماگر سعی در ارتقای این نکات داشته است که:

- بشر اسپر هوس‌ها و شیطنت‌های خویش است و ساخته‌ها و دست‌آفریده‌های خودش او را تهدید می‌کند.

- با خوش بینی به آینده نگر بسته نمی‌شود و آینده بی‌روح - همچون ماشین - می‌نماید.
- انسان به دنبال سرزمین و یا شهر گمشده‌ای هستند که در آن، بار دیگر امید، آرامش، عاطفه و بالاخره عشق حکم تصمیم‌گیرنده نهایی را داشته باشند.

هنر و صنعت سینما توانست استاده

معتبر و مستندی را از ساختار

گوشه و کنار شهرها و دیگر

محیط‌های زندگی بشر در

زمان‌های دور و نزدیک ارائه کند

نقش و تأثیر ساخت و سازهای انسان در محیط زندگی‌اش از مقوله‌هایی است که مطالعه آن در هر مقطعی از تاریخ حیات او جذاب و گاه نیز مبهم می‌نماید. جذاب از این نظر که انسان می‌تواند با ساخته‌های خویش خارق‌العاده‌ترین تأثیر را بر خود و محیط زندگی‌اش بر جای نهد؛ و مبهم از این نظر که گاه ساخت و سازهای بشر مسائل پیچیده و بفرنجی را برای او فراهم می‌آورند. به راستی، آیا بشر در هنگام برنامه‌ریزی و طراحی و اجرا، از مجاسه پیچیدگی‌هایی که در آینده برای او ایجاد می‌گردد غافل است؟ به عبارت دیگر، آیا انسان توان پیش‌بینی را ندارد؟ یا اینکه بسیاری از مناسبات اجتماعی - و به ویژه اقتصادی - او را از چنین پیش‌بینی‌هایی منع می‌کنند؟ در واقع می‌توان چنین پنداشت که عده‌ای از افراد بشر فقط به جهت حفظ و توسعه مصلحت و منافع مادی خویش تأثیرات سوتی را در محیط ایجاد می‌کنند که گاه پیامدهای آن جبران ناشدنی است.

ضروری است که رابطه فناوری با انسان و محیط (طبیعی و

مصنوع) به فراخور هر دوران از حیات بشر بررسی گردد. نباید دستیابی به فناوری جدید (مدرن) را خاص این قرن پنداشت بلکه باید در هر مقطعی از زندگی بشر، آفریده‌های او را نسبت به دوران قبل از خود «مدرن» به شمار آورد؛ چرا که نیازهای بشر در هر دوران ثابت و بدون تغییر نبوده است و نخواهد بود و هر سازه و ساخته‌ای دچار تغییر و تحول می‌گردد. از همین دست است تبدیل خیش به گاواهن و سپس به پیشرفته‌ترین بیل‌های مکانیکی. این سیر تغییر و تبدیل و دستیابی به فناوری جدید (برای رها بیشتر در محیط زندگی) از ابتدا وجود داشته است و کفاکان ادامه دارد. عرصه «شهر» نیز به عنوان محصول آفرینش انسان‌ها از این مقوله جدا نیست و در اینجا هم بشر با پرسش‌هایی اساسی روبروست.

شهر مدرن و مسائل آن چه تأثیری بر نحوه زندگی بشر در این شهرها داشته است؟ آیا شهرهای امروزی همان محیطی هستند که شهرسازان آرزوی ساختن آن را داشتند؟ یا رابطه انسان، شهر و فناوری‌های جدید، امنیت و آرامش و آسایش را برای بشر به ارمغان آورد؟ آیا می‌توان برای این سیر تحول در دستیابی به فناوری جدید سقعی قائل شد؟ و آیا بشر به مرحله‌ای از بلوغ فکری رسیده است که نیاز، ضرورت و «کنترل» را در دستیابی به فناوری‌های جدید - و اصولاً آلايشه - در کنار هم قرار دهد؟ نیز آیا در دورانی که با کمک تجربه و علم، قلعه‌های رفیع فناوری را فتح می‌کنیم و سعادت و آسایش بیشتر را برای بشر فراهم می‌آوریم و به دنیای «پست مدرن» می‌اندیشیم، طرح چنین پرسش‌هایی ضرورت دارد؟

برخی از صاحب‌نظران بر این باورند که محیط زندگی هر کجا که باشد (غار، جنگل، ده، شهر و جز اینها)، از عوامل مهم و تعیین‌کننده در پرورش و تربیت آدم به شمار می‌رود. این تربیت می‌تواند «شخصیت‌ساز» باشد و محیط نیز می‌تواند افکار و تخیلات را جهت دهد. در انتخاب بدی‌ها و نیکی‌ها و دستیابی به امال و آرزوها مؤثر واقع شود. به راستی این آمال چیستند؟ پیچیدگی؟ اضطراب؟ هيجان؟ هديان؟ تشويش؟ یا دستیابی و رسیدن به «تعادل» و «مهر»؟ این بدیهی است که آدم‌های این روزگار نه در جنگل زندگی می‌کنند و نه در غار، و اصولاً دیگر در جایی زندگی نمی‌کنند که از حمله حیوانی درنده هراس داشته باشند؛ و به طور کلی دیگر چنین مسائلی وجود ندارد. اما چرا عصبیت و دلهره - به ویژه در این قرن - بشر را همچنان و بیش از همیشه تهدید می‌کند؟ بدون تردید می‌توان دلایل مختلفی را ارائه داد؛ و یکی از این دلایل تأثیراتی است که زیستگاه‌های بشر بر روح و روان او ایجاد کرده‌اند.

در این میان در عالم سینما، دو گونه برداشت از رابطه انسان و محیط شهری قابل بررسی است. از یک سو می‌توان دید که تعدادی از سینماگران مستقیماً قصد بررسی رابطه انسان در شهر و مسائل زیست‌محیطی را نداشته‌اند، اما دوربین خود به خود به زاوی فضاهای مختلف شهری و مسائل آن بدل گردیده است. ساختار این فضاها تأثیر مستقیم بر کیفیت زندگی بشر دارد، و این تأثیرات هم «جسم» و هم «روح» او را در بر می‌گیرد. از سوی دیگر، دیدگاه برخی از سینماگران درباره شهر نیز می‌تواند برای شهرسازان جالب توجه باشد. در هر دو حال، بایسته است که شهرسازان عمیقاً به آثاری که در تاریخ سینما ساخته شده است دوباره بنگرند.

هنرمند در عرصه تئاتر و سینما مجبور است که برای ساخت یک فیلم و یا به روی صحنه بردن یک نمایش درباره فضاها و معماری صحنه‌های مختلف تحقیق و مطالعه کند. هنر معماری، به ویژه از تمدن یونان به بعد (با توجه به اهمیت هنر نمایش در یونان)، تأثیراتی بسیار ارزشمند بر صحنه‌آرایی (سینوگرافی) داشته و همیشه منبع الهام بسیار مناسبی برای کارگردان به شمار رفته است. (۱)

در این میان هنر و صنعت سینما توانست استاده معتبر و مستندی را از ساختار گوشه و کنار شهرها و دیگر

محیط‌های زندگی بشر در زمان‌های دور و نزدیک ارائه کند. اگر این اسناد مصور و متحرک از دیدگاه یاد شده - یعنی سیر تحول شهرسازی و «عملکرد شهر» در هر دوران - مورد مطالعه قرار گیرد و به نقش و تأثیر محیط در تربیت و «عملکرد بشر» در هر دوران دقت شود، شاید سرخ‌های مورد علاقه شهرسازان در مورد انواع علائق بشر در محیط‌های شهری کشف گردد. این بازگشت به گذشته از اندیشه و آرزویی سخن خواهد گفت که طی زمان، و شاید به دلیل رعایت بعضی از مناسبات اقتصادی، رنگ عوض کرد و به چیز دیگری تبدیل شد. موانع متعددی در طول زمان شهرسازان را از رسیدن به ایجاد شهر مطلوب بازداشت؛ و حتی کوشش‌های عده بسیاری از شهرسازان و برنامه‌ریزان شهری که معتقد به حفظ اصالت‌ها و ارتباطات انسان گرایانه بودند به نتیجه نرسید. در جریان علم‌زدگی، آنها بیشتر به عنوان تکنیسین شناخته شدند، در حالی که شهرسازی قبل از آنکه مبتنی بر فن باشد خاستگاهی در فلسفه دارد و به همین دلیل مجبور به رعایت نکاتی در باب اخلاق، عدالت، اقتصاد، هنر و حتی عاطفه است. اما زمانی که شهرسازان صرفاً به عنوان تکنیسین مطرح باشند، صورت و محتوای آثار آنان حرکتی موازی با یکدیگر پیدا نمی‌کند و «صورت قشنگ بناها» و «ویژگی‌های اقتصادی» برای سودآوری مورد توجه قرار می‌گیرد، و در واقع محتوا فدای صورت می‌گردد.

با آنکه نویسندگان یا کارگردان نه‌معمار است و نه شهرساز، اما رویدادها و حوادث و شخصیت‌های فیلم‌نامه یا نمایشنامه به شکلی مرتبط با یکدیگر - و با کلیه عوامل موجود در «محیط» - ساخته و پرداخته می‌شوند. بدین علت است که نویسندگان و کارگردان نمی‌توانند بدون داشتن افکار معمارانه به خلق فضا (صحنه) بپردازند. گاه او

با آنکه نویسنده یا کارگردان نه‌معمار است و نه شهرساز، اما رویدادها و حوادث و شخصیت‌های فیلم‌نامه یا نمایشنامه به شکلی مرتبط با یکدیگر - و با کلیه عوامل موجود در «محیط» - ساخته و پرداخته می‌شوند. بدین علت است که نویسندگان و کارگردان نمی‌توانند بدون داشتن افکار معمارانه به خلق فضا (صحنه) بپردازند.

«واقع‌گرایی» می‌شود که مستقیماً هر آنچه را که می‌بیند به نقش می‌نشانند و گاه نیز تخیل باعث می‌شود که او فضای مورد علاقه و آرزویش را بیافریند؛ که در این صورت باز هم یا تحت تأثیر افکار معمارانه گذشته و یا زمان حال است، و یا فقط در سرزمین خیال به طراحی محیط می‌پردازد. در هر حال، او شخصیتی است ساخته و پرداخته تربیت دوران خود، که تحت تأثیر نقش محیط به «تأیید» و یا «رد» این نقش در همان محیط می‌پردازد. حتی در اجرای متون نمایشی مربوط به صدها سال قبل نیز این «نقش و تأثیر» را می‌توان رؤیت و بررسی کرد. از مشاهده آثار سینمایی جهان در طول زمان می‌توان دریافت که نحوه نگرش سینماگران به محیط (به ویژه شهر) و به نوع روابط انسان در محیط، از سه جنبه قابل بررسی است:

۱- شهر کم‌دین (شهری که می‌تواند خود را به هر دو قلمرو واقعیت و خیال، نزدیک سازد).
 ۲- شهر واقعی (شهری که چه در گذشته و چه در زمان حال وجود عینی داشته است و دارد).
 ۳- شهر خیالی (شهری که وجود خارجی ندارد و سینماگر آن را در اثر خود ساخته است).
 بدون تردید در این مقاله نمی‌توان به تحلیل تعداد زیادی از آثار سینمایی در سه گروه یاد شده پرداخت؛ اما آوردن توضیحاتی می‌تواند مشوق شهرسازان علاقه‌مند به بررسی این مقوله باشد.

۱- شهر کم‌دین

کم‌دین از ابتدا جایگاهی کاملاً ویژه در هنرهای نمایشی داشته و همواره جزو عالی‌ترین و در عین حال پیچیده‌ترین اقسام هنر آفرینی قلمداد شده است. کم‌دین در سینما دارای دو ویژگی ممتاز است:
 الف: بیشتر به ارتباط میان انسان و محیط می‌پردازد و غالباً از بیان مضامین شخصی دوری می‌جوید. شاید این بدان علت باشد که کم‌دین در نفس و حقیقت وجودی‌اش تاگزیر است به ریزترین و پنهانی‌ترین نکات نهفته در روابط اجتماعی انسان اشاره داشته باشد فیلسوفان و جامعه‌شناسان و روان‌شناسان به طور جدی و پیچیده به تحلیل این نکات می‌پردازند؛ اما کم‌دین دارای زبانی ساده و بی‌پزایه برای بیان همان نکات کاملاً جدی است. به بیان دیگر، این قسم از نمایش در قالب مضحکه سعی در آموزش و تربیت غیر مستقیم دارد.

ب- این شیوه بیان به راحتی می‌تواند هم در قالب واقع‌گرایی و هم در قالب خیال‌پردازی قرار گیرد و در عین حال به مخالفت با واقعیت و تخیل بپردازد و با برخوردی از نوع سوم، روابط انسانی در محیط را به نمایش درآورد؛ و

شاید به همین علت است که کمدی در سینما جزو عالی‌ترین و سخت‌ترین اقسام نمایش به شمار می‌رود. اگر تصاویر متحرک با حرکت سریع قطار و اتوبوس و مانند اینها، به شکلی متعجب کننده (و شاید هم وحشت‌انگیز) به معرفی سینما پرداخته‌اند، اما به جرئت می‌توان گفت که سینما به‌طور جدی با کمدی آغاز به کار کرد و توانست در دل‌های مردم نفوذ کند. هم در دوران صامت و هم در دوران ناطق سینما بررسی ارتباط مستقیم میان انسان و شهر در کمدی به صورتی جدایی‌ناپذیر از یکدیگر درآمد، چرا که کمدی خوراک خود را تنها می‌توانست در زیستگاه‌های انسانی و در روابط و حوادث محیط‌های زندگی بیابد. کمترین که در سینما نمی‌توانست همچون بازیگران سیرک یا انجام‌آدا و اطوارهای مضحک به جلب و جذب تماشاچی بپردازد، حیات خود را در حادثه و حادثه‌آفرینی می‌دید؛ همچنین نمی‌توانست موضوعی (سوژه‌ای) را دنبال کند که ویژگی‌های فردی را فقط در چارچوبی بسته و محدود مورد بررسی قرار دهد. بدین جهت نگارنده معتقد است که شهر و کمترین (و یا شهر در سینمای کمدی) می‌تواند موضوع پروژه تحقیقاتی بکری برای شهرسازان باشد.

قبل از ظهور روشنفکران عالم‌نویای سینما، اندیشمندان و صاحب‌فکران مختلف دیدگاه‌ها و پیش‌بینی‌های خود را راجع به شهر و شهرنشینی ارائه کرده و الگوهای نظری متعددی را در این زمینه مطرح ساخته بودند. آرمان‌گرایان و مصلحان اجتماعی - همچون توماس مور، آتین کابه، شارل فوریه، رابرت اوان و دیگران - ایده‌های خود را در مورد شهر مطلوب در قالب کتب و رسالات مختلف منتشر کرده بودند. این بدان معناست که در میان هنرمندان آن زمان، زمینه‌های ذهنی لازم برای اظهار نظر در این مورد کاملاً وجود داشت و نوادر و نواخ‌های سینما در عالم کمدی نیز، به ویژه با خرابکاری در عناصر و فضاهای مورد اعتراض‌شان، دیدگاه‌ها و پیشنهادهای خود را راجع به شهر مطلوب، و شهر فعال، برتحرک، صمیمی و انسانی ارائه دادند. در این میان هنرمندانی چون چارلی چاپلین، باستر کیتون، هارولد لوید، هری لنگدن و لورل و هاردی نام‌آشنا از دیگران‌اند. کمترین‌ها عناصری چون خیابان، خانه، اتومبیل، ریل، کنارخانه، قطار، کارفرما، ماشین‌آلات، میلاد، فروشگاه، پیاده‌رو، و نظایر اینها را در برابری سخاوت، خست، غرور، مظلومیت، سیری، گرسنگی، بیکاری، حقه، دروغ، راستی و بالاخره عشق قرار دادند تا بهترین تفسیرگران انواع روابط انسان در محیط شهر شوند. جالب‌تر اینکه در شهرهای اروپایی و آمریکایی، این دسته از هنرآفرینان به راحتی می‌توانستند مکان (لوکیشن)‌های مناسبی را برای صحنه‌های موردنظر خود بیابند اما در تعداد زیادی از این آثار، بناها و خیابان‌هایی در استودیوها برپا شدند که منطبق با دیدگاه‌ها و پیشنهادهای این هنرمندان راجع به محیط موردنظر‌شان بودند. این بدان معناست که در سینمای کمدی، مکان‌های آثار با الهام از معماری و شهرسازی در وضعیت فرهنگی حاکم بر جامعه، و گاه در مقام انتقاد و به‌سخره گرفتن آن، طراحی و صحنه‌آرایی می‌شد. در آثار چاپلین و کیتون نمونه‌های مناسب‌تری از این پیشنهادها و پیش‌بینی‌ها به چشم می‌خورد و این شاید بیان علت باشد که این هر دو هنرمند به روابط اجتماعی و اقتصادی موجود و پیش‌بینی‌هایی که راجع به توسعه فناوری می‌شد، اعتراض داشتند. این دو نابغه سینمای کمدی در آرایش صحنه هرگز معنا را فدای رنگ و لعاب فریبنده نکردند، و در طراحی صحنه تمام کوشش آنها این بود که «بدی» را در برابر «مهر» قرار دهند. شخصیت اصلی آثار چاپلین (چارلی) تقریباً در کلیه مراحل زندگی‌اش عشق و مهر را برمی‌گزیند و همیشه پس از گذر از مقطعی پر التهاب، خشن و گاه وحشت‌آور به سوی انتخاب سادگی و آرامش هدایت می‌شود.

روند استیلای ماشین بر انسان در راه بود و چاپلین آثار و علائم آن را در روابط انسان و محیط، و همچنین تأثیر آن را بر ساختار شهر، به درستی و دقت پیش‌بینی کرد. شاید نقطه اوج اعتراض او در به دنیا آمدن این نوزاد را بتوان در فیلم «عصر جدید» به تماشا نشست. در این فیلم نیز حضور چارلی در شهر کماکان همان آواره گرسنه قدیمی را یادآور می‌شد اما در این حضور، او نمی‌دانست که تصمیمات جدید کارفرمایان و صاحبان صنایع، تحولی عظیم



چهار فروردین ماه سن ۱۳۰۳ (فروردین ۱۹۲۴)

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

را به همراه دارد (تحولی تازه در ابزارهای تولید، تقسیم کار و مناسبات اقتصادی) و او با زهم چون گذشته سعی می‌کند بچنگد تا فقط گرسنه نماند. وی بالاخره در کارخانه‌ای مشغول به کار می‌شود. در آنجاست که چاپلین نمونه‌ای از بشر آینده را - که «مجبور است» تبدیل به ماشین شود - معرفی می‌کند؛ و پیامد این امر ظهور شهری است که موزایی با این پیشرفت صنعتی رشد می‌کند و خود را با آن هماهنگ می‌سازد. این شهر «مجبور است» ماشین وار به آرایش خود بپردازد.

چاپلین نمونه‌ای از آدم آینده را، که برای ادامه حیات و سیر کردن شکم خود مسخ و «الینه» این پیشرفت می‌گردد، معرفی کرد. او نیز مدتی (هر چند کوتاه) در آن کارخانه مسخ گردید. او به طور خودکار، همچون ماشین به کار پرداخت اما بالاخره تصمیم گرفت که در لامبای چرخ‌دنده‌ها و ماشین‌هایی که به آزمایش گذاشته شده بودند، «له» نشود و بگریزد. او گریخت تا شاید بار دیگر نفس و حقیقت وجودی حیات و روابط انسانی را در محیطی دیگر بیابد.

فیلم «عصر جدید» بیانیه چاپلین بر ضد فناوری مدرن و اندیشه مدرنیته نیست، چون او نیک می‌دانست که این نوزاد دوره رشد و بلوغ خود را به هر ترتیب طی خواهد کرد. نکته مورد توجه چاپلین (در بسیاری از آثارش) ارزشی است که او برای روابط انسانی در محیط قناتل می‌شود. مدرنیته قرن بیستمی این گونه ارزش‌ها را کم رنگ کرد و در پست مدرن شروع قرن بیست و یکمی نیز اینها شکلی کاملاً نامسید کننده به خود گرفتند.

«خیابان» عنصر اصلی و تقریباً دائمی در صحنه آرای فیلم‌های کم‌دی به شمار می‌رود، و محلی است که می‌تواند مناسب‌ترین تجمع‌های انسانی را در قرن حاضر نشان دهد و روابط انسان و تأثیر محیط (با تمام عوامل و عناصرش) را بر روابط آدم‌ها به نمایش در آورد. شاید گذر و نظری به خیابان‌های مورد علاقه کم‌دین، کنجکاو و



نواد و نواغ سینما در عالم کم‌دی نیز؛
به ویژه با خرابکاری در عناصر و
فضاهای مورد اعتراض شان، دیدگاه‌ها و
پیشنهادهای خود را راجع به شهر
مطلوب، و شهر فعال، پرتحرک،
صمیمی و انسانی ارائه دادند

چاپلین توجهی نداشت منظور همان جایی است که فروشگاه‌ها و خانه‌های بسیار در دو سوی آن دیده می‌شود و عابسان در پیاده‌روهایش با یکدیگر - و با کسبه نیز - بیگانه نیستند و در سر نوشت و حوادثی که برای شان پیش می‌آید شریک و دخیل می‌شوند. گویی این روابط را زنجیرهای به هم متصل گردانده است، و هر حادثه‌ای جمع را قسراً می‌خواند. شهر کم‌دین شهری است متعادل - نه بزرگ و نه به اندازه یک روستای کوچک، شهری است که خانواده‌های بزرگ (خیلی بزرگ) در آن می‌زیند، و شیطنت و عاطفه رشدی موزایی با یکدیگر دارند.

در این میان رویکرد باسترکیتون به شهر و روابط انسانی در شهر بسیار درخور تعمق و تأمل است: کیتون با چهره‌های سنگی نگرانی خود را از آینده روابط بشری در جوامع به نمایش گذاشت. او صورت انسان آینده را به تصویر کشید، همان انسانی که پریشان و در مانده سر در لاک خود دارد و ناگزیر به قبول تمام شرایط است. شاید بتوان سرنخ‌های این نوع نگرش را در شخصیت ذاتی او یافت ولی در هر حال شخصیت او ساخته و پرداخته شرایطی است که به آن اعتراض داشت و در آن احساس آرامش و امنیت نمی‌کرد - تا آنجا که در سال ۱۹۳۷، به مدت یک سال در آسایشگاه روانی بستری شد.

او نیز همچون چاپلین می‌دانست که صورت شهرهای گذشته رویه نابودی است و بدین جهت در مکان‌هایی هایش با بافت قدیمی شهر را برمی‌گزید و یا در صحنه‌آرایی گوشه‌هایی از بافت محیط شهری قرن نوزدهمی را (در استودیو) بازسازی می‌کرد. این پیشی در نزد آنان اشاره به این نکته دارد که:

سینما در قرن بیستم آغاز به کار کرد اما سینماگر آن دوران در قرن نوزدهم به دنیا آمده بود و یا حداقل تحت

تأیید تربیت قرون گذشته قرار داشت (۲). از طرف دیگر، سینما سعی می کرد تا به سرعت زبان گویای قرن خود شود؛ قرن سرعت و عاشقین، قرن که قصد داشت به سرعت توسعه و رشد اقتصادی و صنعتی بیفزاید.

«فوتورسیم» گرایشی در هنر بود که پیش از جنگ جهانی اول در حدود سال ۱۹۱۰ بیانیه خود را صادر کرد. هنرمندان فوتورست با درک و تأکید بر سرعت و خشونت عصر ماشین به هنر آفرینی پرداختند. این بدان معناست که تربیت شدگان خوشمند و حساس قرن نوزدهم مجبور بودند که ویژگی های کاملاً خارق العاده قرن جدید را شناسایی کنند و خود را با آن هماهنگ سازند؛ اما کمندی موافقت چندانی با این انقلاب نداشت.

این دیدگاه در آثار «هارولد لوید» بیشتر به چشم می خورد. لوید با باین آدن و بالارفتن از روی دیوار ساختمان های مرتفع و آویزان شدن به عقربه های بزرگ (مختل کردن زمان) و راه رفتن کاملاً نامتعادل و دلپسره اور بر روی اسکلت های فلزی غول بیکر، همان اعتراضی را به زبان دیگری در یافت های جدید شهر بیان می داشت. این گونه اعتراض بدان سبب صورت می گرفت که کمندی و کمذین حیات خود را با تغییر ساختار فیزیکی شهر و نظام های شهری و شهرنشینی در خطر می دید و برای او این پرسش مطرح بود که: عملکرد ما در لابلای آن ارتفاع و تراکم چگونه خواهد شد؟

به زبان ساده تر، کمندی احساس می کرد که در شهر های آینده، در برقراری ارتباط با شخصیت های داستان و مخاطب دچار مشکل خواهد شد (که چنین هم شد و کمندی در شهر های جدید شکل و سیاق دیگری پیدا کرد که امروزه در سینما مشاهده می شود). به غیر از تعداد انگشت شماری در آثار کمندی، کمذین امروز مجبور است که منطق یا عصر، منابع الهام خود را از میان خشونت ها و لطایف زندگی امروز برگزیند؛ در لابلای ساختمان ها و ماشینسیم امروز، در سرعت و تصادم اتومبیل، و آتش و خرابکاری و شیطنت در سیستم های کامپیوتری، در نمایش اختلافات کاملاً خصوصی خانواده ها در چهار دیواری ای به نام اتاق، آن هم در طبقه بیستم مجتمعی که ساکنانش یکدیگر را نمی شناسند.

**پیچیدگی، آشفتگی و درماندگی های بسیار جدی که به طور دائم و مستمر وجود داشته باشند
به مرور زمان ضد خود را خواهند آفرید و باعث مضحکه و خنده خواهند شد. تراژدی نیز در
استمرار خود به کمندی تبدیل می شود و باعث آغاز آن می گردد**

پیچیدگی، آشفتگی و درماندگی های بسیار جدی که به طور دائم و مستمر وجود داشته باشند به مرور زمان ضد خود را خواهند آفرید و باعث مضحکه و خنده خواهند شد. تراژدی نیز در استمرار خود به کمندی تبدیل می شود و باعث آغاز آن می گردد؛ و به همین دلیل کمندی متفکر و فیلسوف در «بتهانی ترین لایه های وجودی خود همیشه نتیجه ای «تراژیک» به همراه داشته و مستقیماً عواطف و هیجانات ناب و پاک انسانی را نشانه می گرفته است. بدین جهت کمذین علاقه مند است که در محیط زندگی بتواند «تراژدی» و «کمندی انسانی» را که از عاطفه ای بی پیرایه سرچشمه گرفته است تجربه کند. شهر کمذین، شهر عاطفه است. شهر روابط ساده انسانی، شهر خوبی ها و بدی ها و نه شهر سیاهی ها و سفیدی ها؛ شهری که بزرگ ترها به آن می خندند اما کودکان شب ها خواب آن را می بینند و روزها نقاشی اش می کنند. البته شهر کمذین وجوه اشتراک بسیاری با شهر کودکان دارد که این نیز خود مبحثی است که نیاز به شرحی مبسوط دارد. فقط به این اکتفا می کنم که مهم ترین شاخصه های شهر کودکان و وجوه اشتراک آن با کمندی در فیلم های انیمیشن (کارتون) کاملاً قابل رؤیت و بررسی است. چنین شهری را نباید به فرخ کودکانه بودن جدی نگرفت و آن را قانتری ای به شمار آورد که نمی توانست وجود خارجی پیدا کند. در شهر کودکانه کمذین راه های نهفته است که نیاز به تأویل دارد و با الهام از ایده ها و اندیشه های ظاهراً بازی گونه آنان می توان قابلیت های محیط شهری مطلوب را کشف کرد و به اجرا در آورد - که این خود می تواند موضوع پروژه های تحقیقاتی باشد.

۲- شهر واقعی

در این گروه از آثار، واژه واقعیت گرای به معنای استفاده از کلیه مضامین اجتماعی و سیاسی و حتی تاریخی، در جهت بیان وقایع ملموس با روند زندگی و حیات روزمره بشر به کار گرفته شده است و نه به عنوان نوعی گرایش هنری (یعنی رئالیسم و یا ناتورالیسم). حتی در این گروه با دخل و تصرف در داستان باز هم مخاطب با شرحی غیرواقعی از زندگی بشر روبرو نمی گردد.

در میان مضامین واقع گرایانه هم می توان به تحلیل جلوه های گوناگونی از دیدگاه سینماگر نسبت به عملکرد



دیان لین (امریکا) - ۱۹۳۳

محیط و بشر پرداخت که شرح هر کدام صفحات متعددی را به خود اختصاص خواهد داد. به عنوان مثال، این گونه آثار در بررسی جرم و جنایت در شهر نمی‌تواند خالی از نظرگاه سینماگر نسبت به تأثیر محیط در این گونه رویدادها باشد. از طرف دیگر، بدیهی است که اصولاً موضوع فیلمها در قالب زمان و مکان روی می‌دهند اما گاه در به تصویر کشیدن موضوع‌های واقعی، اهمیت و سر جذاب داستان از دقت و نگاه کارگردان و تماشاچی به محیط فیزیکی می‌کاهد و اهداف خاصی را در نمایش مکان حوادث دنبال نمی‌کند. گویی جذابیت موضوع و کلام، دیواری نامرئی میان رخداد و مکان رخداد ترسیم می‌کند و دوربین در تقاطعی مستقر می‌شود که از اولویت شخصیت و کلامش کاسته نشود. اصولاً این دسته از آثار که با سرعت و بی‌دقتی از کنار عوامل و عناصر محیط گذر می‌کنند، گاه با سوء استفاده از رنگ و نور صرفاً به قشنگ کردن زمینه‌ها می‌پردازند تا آنجا که آرایش صحنه بیشتر جنبه تبلیغاتی پیدا می‌کند.

در مجموع باید گفت که بیشترین گروه از آثار با موضوع‌هایی چون جنگ، جنایت، فلسفه، سیاست، طبیعت، مرگ، شجاعت، کینه و نظایر اینها روبرو می‌گردد و گاه تا سرخه «همذات پنداری» غرق در حضور واقعی رویدادها و شخصیت‌های داستان می‌شود، اما در این میان، موارد جانب توجه به واکنش‌ها و برخوردهای مخاطبان مربوط می‌شود. در مورد واکنش ناظر هیچ گونه آماری تهیه نشده است. اما گاه بعضی از نتایجی که طی زمان و تجربه به دست می‌آید نیاز به مطالعات میدانی و جمع‌آوری ارقام و امارت دارد. به عنوان مثال، در میان موضوع‌های واقعی که سینما به تصویر کشید، مضامین تاریخی و واکنش‌های بسیار جالب توجهی را از جانب مخاطب به همراه داشته است که با توجه به اهدافی

که این مقاله دنبال می‌کند، توضیح در مورد آن مناسبتر به نظر می‌رسد. بسیاری از ما پس از تماشای یک فیلم تاریخی که راوی موضوعی واقعی در محیطی واقعی است، واکنش‌هایی تقریباً مشترک را به بیرون منتقل می‌سازیم. در این واکنش‌ها و کلام مخاطبان اسراری نهفته است که می‌تواند به عنوان طرح پژوهشی مورد مطالعه شهرسازان قرار گیرد. این واکنش‌ها در ادامه به اختصار ارائه می‌گردند:

الف - تماشای اماکن و بناهای تاریخی، کهن و حتی مربوط به گذشته نزدیک، بسیار مورد توجه قرار می‌گیرد و لذتی جمعی را برمی‌انگیزد. این در حالی است که بعضی از بناهای امروز دارای جلوه و صورت قشنگی هستند و ظاهراً نباید کمبودی احساس گردد؛ اما در مقایسه‌های زیبایی‌شناسانه، دیوارها، پرچین‌ها، ستون‌ها و قوس‌های کهنه و گاه نیمه ویران در یک بافت قدیمی در برابر بناهای ظاهراً قشنگ امروز به پیروزی می‌رسند.

ب - روابط میان آدم‌ها و فضای (اتمسفر) حاکم بر داستان‌های کهن جذاب و پرتور می‌نماید. ناظر زمانی که سادگی و بی‌پرابنگی آن روابط را در برابر پیچیدگی و سردی روابط امروز قرار می‌دهد، روابط آن دوران را با فطرت خود نزدیک‌تر می‌یابد. گاه حتی شیفتگی خاصی نسبت به یکی از شخصیت‌های داستان در وی ایجاد می‌شود، چنانکه او را خوشبخت و موفق می‌یابد. آدم‌های این روزگار در «بیوگرافی» و «اتوبیوگرافی» آدم‌های صاحب نام - و حتی گمنام - جاذبه‌هایی پیدا می‌کنند که سیراب‌کننده بسیاری از نیازها و هیجان‌های درونی آنهاست؛ و این نباید بدان علت باشد که در روایع و نوع زندگی و زیست آنان، هیجان در کنار آرامش یافت می‌شود (اعتدال). حتی اگر سرگذشت این آدم‌ها با سختی و خطرات مواجه بوده باشد، انسان امروز انگیزه زیستن و ایجاد تحول را در آنان قوی‌تر از خود پیدا کرده است (انگیزه‌ای که حالا در او به آن قدرت و شدت گذشته موج نمی‌زند). رفاه کاذبی که این انسان در محیط زندگی خود می‌بیند، باعث شده است که او ایجاد هر گونه تحول را به عهده دیگران بسپارد؛ و حتی دیگر همچون گذشته میل به کنایخوانی و مطالعه ندارد، چون می‌انگارد که همان اطلاعات را کامپیوتر و دیگر وسایل ارتباطی در کوتاه‌زمان در اختیارش قرار می‌دهد؛ غافل از آنکه این وسایل، خلاقیت و ذهنیت او را هر دم تنبیل‌تر و تنبیل‌تر می‌سازد.

این گونه است که او ناخودآگاه، آن سختی و کوشش را خواهان می‌شود، و به دنبال قهرمان می‌گردد و مغز او نیز در ارزیابی قهرمان بودن، فرمان حرکت و فعالیت را صادر می‌کند. اما وسایل و اسباب موجود در محیط از او

فعالیتی «ایستا» و حتی «نشسته» را خواهان است. از خانه کمتر خارج می‌شود، و به تئاتر نیز کمتر از گذشته روی می‌آورد، چرا که بازی‌های متنوع که او را تشویق به نشستن می‌کنند می‌توانند اوقات فراغت او را کاملاً پر کنند. حتی کوچه، خیابان، میدان، پیاده‌رو، سنگفرش، باران، قدم زدن، گپ زدن با دیگران، و نظایر اینها برای او ارزش‌های بیشین را ندارد چون در معماری امروزی شهرش عوامل و عناصر جذاب و دل‌برایافت نمی‌شود. او فهمیده است که دیگر دل‌برایی شهر را نمی‌توان در برج‌های سر به فلک کشیده و تابلوهای رنگارنگ ثنون یافت. او در شهری که خیابان‌ها و چهارراه‌هایش ذقابق بسیاری از اوقات او را تلف می‌کنند و برای او اضطراب می‌آورند، نمی‌تواند باز دیگر آرامش و اتیسات خاطر را تجربه کند. او در رویدادهای شخصیت‌ها و حتی اماکن گذشته اسراری را می‌یابد که در این روزگار آن به سختی یافت می‌شود. او شهری می‌خواهد خاطره‌انگیز، اما آن را جز در داستان‌ها و فیلم‌ها نمی‌یابد.

ج - بدین ترتیب است که آرزوی زیستن در آن نوع مکان‌ها به وجود می‌آید. این در حالی است که مخاطب امروز به خوبی می‌داند که وسایل رفاهی و معیشت امروز به هیچ‌وجه قابل مقایسه با دنیای دیروز نیست و حتی در حوادث سخت و مرگ‌آور دیروز اعتدال مناسب‌تری یافت می‌شود. مثلاً همه ما بارها شنیده‌ایم که ای کاش موسک و سب وجود نداشت و آدم‌ها کماکان با همان شمیر و نیره به جنگ یکدیگر می‌رفتند؛ یا اینکه کاش می‌شد برای رفت و آمد و عبور و مرور در خیابان‌ها و کوچه‌های شهرها به جای اتومبیل از کالسکه استفاده کرد. به همین جهت است زمانی که در بسیاری از شهرها به دلایل مختلف (مثل آلودگی هوا) در یک روز استفاده از اتومبیل منع می‌شود، یا استقبال روبرو می‌گردد؛ در حالی که همه آدم‌های عاقل به درستی می‌دانند که استفاده نکردن از اتومبیل - آن هم فقط برای یک روز - هیچ تأثیری در پاکیزگی دائم هوا ندارد. اجرای این طرح‌ها بیشتر جنبه نمایشی دارد تا درک حقیقی نیازهای روحی و روانی بشر؛ و شاید هم نمایشی است برای هوشیار کردن و به خود آوردن او. در اینجا اشاره به یک فصل مشترک دیگر میان واکنش‌های مخاطبان در برابر تصاویر واقعی و طبیعی لازم به نظر می‌رسد. آیا شما کسانی را می‌شناسید که با تماشای کوه، دریا، جنگل، دشت، غروب خورشید و مانند اینها احساس حظ و نشاط در آنها دیده نشود و کلامی تحسین‌آمیز را به زبان نیآورند، و آرزوهای خود را بیان نکنند؟

انسان مثلاً ممکن است به زبانی ساده چنین بگویند: ای کاش کلیه‌ای «کوچک» در پشت آن کوه‌ها داشتیم... ای کاش در مزرعه‌های «کوچک» نزدیک آن چمنزار، «خودم» خانه‌ام را می‌ساختیم... ساده‌لما قشنگ! یک پل روی آن رودخانه می‌کشیدم، حصارهای خوبی مزرعه را رنگ سفید می‌زدیم... بچه‌هایم در مدرسه «کوچک» آن سوی رودخانه درس می‌خواندند و از پنجره می‌توانستم «مراقب‌شان» باشم...

این در حالی است که وقتی انسان صحبت‌های یک کشاورز یا فردی روستایی را دربارهٔ سختی و طاقت‌فرسای زندگی در چنین شرایطی گوش می‌دهد باز هم قانع نمی‌شوند، و این سادگی و دورافتادگی یا حداقل امکانات رفاهی کماکان برای بسیاری از ساکنان شهرهای مدرن وسوسه‌کننده و جذاب می‌نماید. این تا بدان حد است که آنان در اولین فرصت به پیورش گل و ساختن گلخانه‌ای کوچک و نگهداری از حیوانات می‌پردازند، تا شاید پاسخی باشد به یکی از ابتدایی‌ترین نیازهای روحی و روانی‌شان.

سینمای واقع‌گرا نیز نه تنها به سرعت توانست به بیان این نیازها بپردازد بلکه به حفظ و توسعه آن در ذهن تماشاچی نیز پرداخت و سودای انتخاب این نوع از زندگی را در او پروراند و در واقع تلنگری شد برای بیدار کردن آن خفته در درون همه ما. در مورد یکی از دلایل دلپستگی بشر به «گذشته» و «طبیعت»، ذکر توضیحی که با هم به سینما مربوط می‌شود ضروری می‌نماید: تاریخ سینما شاهد ساخت فیلم‌های بسیاری با موضوع‌های به اصطلاح پلیسی و جنایی بوده است. بدون تردید چنین مضامینی در جوامع بشری «مورام» رخ داده است و باز هم می‌دهد و بررسی و تحلیل صحیح آن می‌تواند تأثیرات تربیتی و مثبت خود را نیز به همراه داشته باشد. ما هرگز نمی‌توانیم چشم‌های خود را به روی این گونه وقایع ببندیم و آن را نادیده بگیریم. اینجاست که کارگردان‌های بزرگ و خوشمنند سینما چنین وقایعی را در چارچوبی واقع‌گرایانه صحنه‌آرایی کردند و سیر حوادث داستان را در اماکنی نشان دادند که بیشترین تأثیر را ایجاد کند. اما به راستی سیر این داستان‌ها در چه نوع اماکنی می‌توانست تعهد واقع‌گرایانه سینماگر را به نمایش بگذارد و در عین حال مطلوب تماشاچی نیز قرار گیرد؟ یعنی چگونه ممکن است مخاطب در عین حال که می‌ترسد و به نکوهش جنایت می‌پردازد، از لطایف و زیبایی‌ها عاقل نگردد؟ این تنها در صورتی امکان‌پذیر است که ناظر در زیرساخت عوامل بیرونی و حسیتر احساس امنیت کند و تعادل لازم حفظ گردد.

در همین زمینه، سینما به طور جدی از دهه ۸۰ به آفرینش آثاری اقدام کرد که برای مخاطب جذابیت‌های آبی بصری و بدون القای احساس امنیت را به همراه داشت (برخلاف آثار دهه‌های پیشین با همین مضمون). این جذابیت‌ها از یک سو حاصل جلوه‌های ویژه کامپیوتری بود و از سوی دیگر، به ساختار زندگی بشر در محیط‌های شهری مدرن ارتباط داشت. مناسفانه سینما در دو دهه اخیر با استفاده از موضوعی واقعی، یکی از راه‌های جذب تماشاچی را در سوزاندن، منفجر کردن، نابود ساختن، مثله کردن، پیورش دیوانه‌وار و صحنه‌هایی از این قبیل پیدا کرد و در بسیاری از کشورها نیز به تقلید از آن، فیلم‌های مختلفی در برابر چشمان تماشاچی قرار گرفت.

سینماگران، انسان و محیط زندگی او و
 دست آفریده‌های او را عنصری
 جدایی‌ناپذیر و مخالف جهت یکدیگر به
 شمار نیآورده‌اند؛ و این پیامی است که
 سینما سعی کرد طی صد سال گذشته،
 مستقیم و غیرمستقیم به تماشاچی منتقل
 سازد و از او بخواهد تا دست آفریده‌هایش
 را - که مستقیماً بر اعمال و احوال او تأثیر
 می‌گذارند - با شئون انسانی متطبق سازد

در این آثار، شهر و روابط انسانی در شهر جداً زاینده همان موقعیتی است که شهر برای جسم و روح آدم ساخته است؛ یعنی تعداد بسیاری از این قلمروها با الهام از محیط و نوع روابط انسانی در محیط پرداخته شده‌اند. در شهری که از کنترل خارج شده، ده‌ها ساختمان مرتفع در خیابانی کم عرض اما طویل، پذیرای هزاران آدم با هزاران افکار نیک و بد است. تراکم و ارتفاع و چشمک‌زدن هزاران نئون الوان برای بزرگ شهر بدون تردید جلوه‌ها و حظ فوری بصری ایجاد می‌کند اما این تراکم و این بزرگی، مخاطراتی را به همراه دارد که فقط سینما می‌تواند جلوه‌گر حقیقت وجودی آن شود. سینماگر سعی می‌کند شهر و نوع روابط انسانی در شهر را که از اعتدال خارج شده است، به نمایش در آورد و نقش محیط را در ایجاد این عدم تعادل به ثبت رساند. حوادث محیط در کنار زیبایی ظاهری باید بتواند اصالت و تعادل را القا و حفظ کند؛ و این همان نکته‌ای است که بشر در هنگام بررسی جنگ، خشونت و جنایت به آن نیاز دارد یعنی در واقع منطق دلهره در کنار منطق آرامش بازتابی مطلوب و تربیتی را به همراه خواهد داشت و نه دلهره در برابر دلهره. به ویژه در سینمای قبل از دهه ۸۰، می‌توان چنین اعتدالی را مشاهده کرد. آثار آلفرد هیچکاک نمونه بارزی از همراهی منطق دلهره و منطق آرامش است.

۳- شهر خیال پردازان

تخیل در تاریخ هنر آفرینی همواره جزئی جدایی‌ناپذیر از هنر و هنرمند بوده است و خواهد بود. حتی اگر هنرمند خود را واقع‌گرا بناند، قبل از اقدام به عمل در بسط و توزیع موضوع به اجبار سوار بر بال خیال می‌شود تا مناسب‌ترین شیوه در بیان عناصر واقعی را مطرح سازد. اما اصولاً خیال پردازان روشی است که مسیری کاملاً متضاد و مخالف با واقع‌گرایی را در هنر آفرینی دنبال می‌کند. این در حالی است که تخیل پردازان در نوع اصیل و ناب خود سعی دارد تا مخاطب در فراسوی واقعیت به واقعیت بنگرد و در مورد آن بیندیشد. به زبان دیگر، زاویه‌ای است مخالف روزمره‌گی حیات برای پاسخگویی به کنج‌گویی‌ها، پرسش‌ها، پیش‌گویی‌ها، پیش‌بینی‌ها و آرزوها؛ همچنین تجربه‌ای است در آفرینش ساختار و سازمانی که وجود ندارد، اما می‌تواند با ایجاد تنوع در ذهنیت بشر، سیر تکراری زندگی و حیات را تصفیه و پالایش کند و به توسعه اندیشه و خلاقیت بینجامد و گاه قابلیت مطالعه و بررسی در جهت دستیابی را نیز پیدا کند. بدین‌جهت است که در چنین مواقعی خیال پردازان نمی‌توانند فارغ از مانی و مطالعات علمی باشد. به عنوان مثال، ژول ورن در مورد سفر به قضا و یا به اعماق زمین تخیلات بخته و سنجیده خود را با توجه به پژوهش‌های علمی دانشمندان و پیش‌بینی‌های علمی آنان به رشته تحریر درآورد. در سینمای تخیلی نیز آن دسته از آثاری جاودان مانده‌اند و قابلیت مطالعه و بررسی در هر عصر و نسلی را دارند که تخیل را با توجه به مطالعات و پیش‌بینی‌های علمی همسو کرده باشند. در این صورت است که تخیل به مرز بلوغ و پختگی

نزدیک می‌شود و در صند تحقق‌پذیری را بالا می‌برد.

تعداد زیادی از آثار سینمای تخیلی به پیش‌بینی در مورد زیستگاه‌های انسانی در آینده و نوع روابط بشری در این زیستگاه‌ها پرداخته‌اند. به عنوان مثال، در برخی از آثار، سفر موجودات فضایی به محیط‌های فعلی شهر به نمایش درآمده است، که در اینجا نیز بازهم دیدگاه‌ها و مکان‌یابی‌های کارگردان می‌تواند مورد تأمل قرار گیرد و تأثیر محیط زندگی در ایجاد و پرورش چنین آرزوهای کاملاً تخیلی بررسی گردد. چنین تخیلی می‌تواند ناشی از تأثیر تربیت محیط باشد. (به عنوان نمونه، کودکانی که با توجه به ساعت‌ها دوری از پدر و مادر به تنهایی در خانه‌ها زندگی می‌کنند) کلیه عوامل موجود در اطراف (در خانه و در شهر) زمینه‌های ایجاد و آفرینش چنین تخیلاتی را برای آنان فراهم می‌سازد.

در زمان حاضر برای ما این نکته اهمیت دارد که دیدگاه سینماگر راجع به فناوری مدرن، تأثیر آن در محیط و روابط انسانی، و تأثیر محیط در پرورش تخیل چیست.

زیستگاه‌های بشری همیشه در زمره مهم‌ترین منابع الهام برای آدم بوده‌اند. با توجه به اینکه بشر امروز عمدتاً در شهر زندگی می‌کند، باز هم نقش و وظیفه اصلی و اساسی شهرسازان در ساختن «محیط مطلوب»، که باید مهم‌ترین منبع الهام در ایجاد «تخیل مطلوب» باشد، گوشه‌زد می‌گردد.

در فیلم‌هایی که موضوع آن در شهر روی می‌دهد، دوربین به اجبار بافت یک شهر را در زمان ساخت آن فیلم (همان گونه که هست) به نمایش در می‌آورد اما گاه کارگردان هوشمند زاویه دوربین خود را به گونه‌ای انتخاب می‌کند که در واقع زاویه نگاه و نظریات او را راجع به محیط مشخص سازد و معرفی کند. اما در سینمای تخیلی همه کارگردان‌ها مجبورند در «تطابق دقیق» با داستان به طراحی «دقیق محیط» بپردازند و به اجبار دیدگاه‌های

سینما و سینماگر، خواسته یا ناخواسته، این پرسش را در برابر دست‌اندرکاران و کارشناسان شهری قرار داد که: بالاخره در کجا می‌توان شهر مطلوب و ارتباطات انسانی مطلوب را یافت؟

خویش را نسبت به محیط و تأثیر آن بر وقایع مشخص گردانند. کینگ کنگ، فرانکستین، آثار تخیلی - فضایی، آدم‌های ماشینی (روبات‌ها) و مانند اینها نیز در زیستگاه‌های انسانی و در میان روابط انسانی آغاز و پایان یافته‌اند. از «متروپولیس» فریتز لانگ (۱۹۲۶) که شاید نخستین دیدگاه و پیش‌بینی جدی سینماگر راجع به شهر و روابط انسانی در شهر آینده را معرفی می‌کرد، تا «ترمیناتور» و «دلستان بی انتها» می‌توان به دهها اثر دیگر نیز اشاره کرد که تقریباً در همه این آثار با توجه به سیر صعودی پیشرفت‌های تکنولوژیک و فراهم آمدن وسایل رفاهی در محیط‌های شهری، سینماگر سعی در القای این نکات داشته است:

الف - بشر اسیر هوس‌ها و شیطنت‌های خویش است و ساخته‌ها و دست‌آفریده‌های خودش را تهدید می‌کند.

ب - با خوش بینی به آینده نگر بسته نمی‌شود و آینده در این آثار چیزی است که خشن، بی‌عاطفه و انعطاف‌ناپذیر و بی‌روح - همچون ماشین - می‌نماید.

ج - به دنبال سرزمین و یا شهر گمشده‌ای هستند که بار دیگر امید، آرامش، عاطفه و بالاخره عشق بتواند تصمیم‌گیرنده نهایی شود.

نتیجه

د - از بدو پیدایش هنر و صنعت سینما، بدیهی است که سینماگر برای خلق و آرایش صحنه‌ها، نیاز به ایده‌ها و افکار معمارانه داشته است. در این میان، از یک سو تحولات اقتصادی و برنامه‌ریزی‌های صاحبان صنایع در قرن بیستم، و از سوی دیگر مکاتب فلسفی و هنری مورد تأیید سینماگر، ساختار افکار معمارانه او را تشکیل داد و او دیدگاه‌های خود را در مقام مخالفت و یا موافقت با ساخت و سازهای بشری قرن بیستمی در محیط - و تأثیر آن در روابط انسانی - اعلام کرد. اما این نکته جالب توجه به نظر می‌رسد که:

- به طور کلی دوربین سینما در هر حال و به هر دلیل برای ثبت و ضبط اعمال بشر و عناصر محیط مجبور است که در برابر آنها مستقر شود. در واقع دوربین سینما در یک قرن گذشته جزء خارجی‌العاده‌ترین وسایل در نمایش ارتباط میان انسان و محیط بوده است و به همین دلیل در میان فرهنگ‌ها و تمدن‌های مختلف، به زبانی شیرین و نغز بدل گردیده است. لذا سینما و سینماگر، خواسته یا ناخواسته، این پرسش را در برابر دست‌اندرکاران و

دوربین سینمایی صد سال گذشته
در گستره زمین گشت تا شاید مکانی
مناسب برای «خوب زیستن» را به نمایش
در آورد؛ جایی که بتواند رابطه منطقی
میان انسان و طبیعت را به او بازگرداند،
محیط شهر فدای مطامع سوداگرا نه بشر
نشود، و بشر به سوی انسان گرایی بیشتر
هدایت گردد و مهر و زیبایی را در مکان
خشونت و زشتی نشاناند.

کارشناسان شهری قرار داد که: بالاخره در کجا می توان
شهر مطلوب و ارتباطات انسانی مطلوب را یافت؟
سینما نیز با زبان خاص خود و با تکیه بر گرایش های
مختلف هنری (از گمندی تا خیالپردازی) اعلام کرد:
- در آرزوی یافتن و به نمایش در آوردن شهر مطلوب است.
سینماگر گاه در آثار خویش کلان شهرها را به آتش کشید و
نابود ساخت، و گاه سوار بر بال خیال شد تا شهر آرزوها را
بیابد، چرا که او بین عملکرد شهرهای پرزرق و برق قرن
یستمی و آرزوهای بشر سازگاری و انطباق چندانی
نمی یافت.

- دوربین سینمایی صد سال گذشته در گستره زمین گشت
تا شاید مکانی مناسب برای «خوب زیستن» را به نمایش
در آورد؛ جایی که بتواند رابطه منطقی میان انسان و طبیعت
را به او بازگرداند. محیط شهر فدای مطامع سوداگرا نه بشر
نشود، و بشر به سوی انسان گرایی بیشتر هدایت گردد و
مهر و زیبایی را در مکان خشونت و زشتی نشاناند.

۲- سازمان طبیعت از ازل، حقایق جاوید و اساسی را در
نظام حیات دنبال کرده و در هر دوران، خود را آغشته به
رنگ آن دوران نساخته است. طبیعت همان را انجام
می دهد که «نیاز پایدار» و اساسی بشر و محیط زیست
است. لذا عالی ترین منبع الهام فیلسوف و هنرمند (از جمله
معمار و شهرساز) همانا اطلاعات و الگوهای پایداری بوده
است که طبیعت در اختیار بشر قرار داده است. در این
صورت، محیط ایجاد کننده و تشدید کننده حوادث
نمی گردد و همواره تأثیرات تربیتی و آموزشی مطلوب خود
را به همراه دارد. این بدان معناست که در عالم طبیعت،
محیط تکیه گاهی است امن، چرا که در کنار خشونت و
بی مهری هایش (همچون سیل، زلزله، توفان، ساعقه و
نظایر اینها) به تقسیم خوشدلی و مهر می پردازد و ترازوی است
کاملاً متعادل. اما در محیط مصنوع شهرهای
امروزین که روز به روز به مسائل و معضلات آن افزوده می شود،
بی نظمی و سردی و بی مهری کفه سنگین این
ترازوی را تشکیل داده اند. به عبارت دیگر، اگر در ساختن و
ساماندهی یک شهر نیاز حقیقی روح و روان بشر در
مقابل نیازهای غیر ضروری روز قرار نمی گرفت، شهر و شهرساز
به همان وظایفی عمل می کردند که «نظام
طبیعت» بر عهده دارد.

- سینما محیط زیست مصنوع را دستاورد و بازتابی از عقاید و
نظریه های بشری، و عاملی بسیار مهم و جهت
دهنده در پیدایش حوادث، به شمار می آید. به دیگر سخن،
تا به امروز هر گونه گزینش و انتخاب حوادث و
مکان ها و شخصیت های فیلم، منطبق با شرایط محیط زندگی
و تحت تأثیر آن به نمایش در آمده است.
سینماگران، انسان و محیط زندگی او و دست آفریده های او را
شمار نیآورده اند؛ و این پیامی است که سینما سعی کرد طی
صد سال گذشته، مستقیم و غیر مستقیم به تماشاچی
مستقل سازد و از او بخواهد تا دست آفریده هایش را - که
مستقیماً بر اعمال و احوال او تأثیر می گذارند - با شئون
انسانی منطبق سازد.

۳- بدیهی است که نمی توان و نباید مانی در برابر توسعه
صنعتی و تکنولوژی یک در جوامع ایجاد کرد و به
مخالفت با آن پرداخت؛ اما همچنین نباید در مسیر توسعه
«انسان» را به فراموشی سپرد و صرفاً توجهات
اقتصادی و سودمندی را مدنظر قرار داد. این کلام بدان
معناست که در طول تاریخ، هر کوششی در جهت بهبود
زندگی بشر، نسبت به روزگار قبل از خود، انگیزه های
جز ایجاد آرامش و آسایش بیشتر برای بشر نداشته است.
جریان مدرنیسم در قرن بیستم نیز ظاهراً همین هدف را دنبال
می کرد اما در این میان، محیط های شهری
دستخوش تغییراتی شدند که با نیازها و ضرورت های روحی
و در واقع قطری بشر انطباقی نداشت. امروز بشر خود
را برای ورود به دنیای جدید آماده می سازد؛ دنیایی که
باز هم اصول اولیه آن به ایجاد آرامش و آسایش بیشتر برای
وی اشاره دارد و با توجه به تجربه ای که به ویژه در قرن
گذشته به دست آمد، این امید وجود دارد که جریانات
مدرن به تحولات و تأثیرات انسان گرایی منجر شود.

منبع:

1- Epstein, J. CHARLIE, a pictorial
biography, Doubleday, London, New
York, 1989.

2- Giannotti, L. Understanding Movies,
Prentice-Hall, Inc., London, New York,
1982.

۳- آفاق، ماهنامه هسته های پژوهش و فرهنگ، شماره ۱۳۷.

۴- سخناری، فرهنگ عمومی، تهران، ۱۳۷۷.

۵- مجاری، محمد، جدیت فلسفه تاریخی، تهران، ۱۳۵۷.

۶- حریری، دین، فرهنگ معاصر، تهران، ۱۳۶۱.

۷- محمدزاده، نیکانلو، حقیقت، فلسفه، تهران، ۱۳۷۸.

۸- مجاری، دین، فرهنگ معاصر، تهران، ۱۳۷۸.

۹- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۰- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۱- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۲- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۳- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۴- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۵- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۶- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۷- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۸- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

۱۹- آرشاد، شخصی، مجموعه فرهنگ های سینمایی، تهران، ۱۳۷۸.

ایجاد فضاهای قابل دفاع شهری

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹۰ / بهار ۱۳۸۱

مقدمه

این نظر که «فضاها» بر رفتار فرد تأثیر می‌گذارند و می‌توانند برای تنظیم رفتار او به کار گرفته شوند امری پذیرفتنی است. اصولاً چنین امکانی وجود دارد که از طریق برنامه‌ریزی و طراحی شهری و از راه ترکیب طرح‌ها با نوعی نظام انتظام دهنده، مراتب ارتقای اخلاقی و اجتماعی افراد جامعه را فراهم ساخته بنابراین، همان‌گونه که فضاهای شهری می‌توانند با برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی صحیح محل بروز و نمود فضایی انسانی باشند، از جهت دیگر نیز می‌توانند از طریق راه‌اندازی و برنامه‌ریزی‌ها و طرح‌ریزی‌های نادرست و ساده‌انگارانه به مکان بروز انواع جرایم شهری تبدیل گردند.

نظر سنجی‌ای که در ۸ شهر بزرگ کشور اجرا شده است، نشان می‌دهد که ۸۱ درصد شهروندان احساس ناامنی می‌کنند. برخی از عوامل ایجاد ناامنی علل محیطی دارند. از جمله این موارد خالی گذاشتن منزل به مدت چند روز، فرستادن فرزندی تنهایی به مدرسه، تردد خانم‌ها به تنهایی در شب و قدم زدن در مسیرهای خلوت است. (۱) نتایج نظرسنجی مذکور نشان می‌دهد که به رغم بی‌توجهی به فضاهای شهری نزد متخصصان رشته‌های مرتبط و مدیران اجرایی شهرها، نقش این فضاها و تأثیر آنها در وقوع جرایم شهری حداقل در شهرهای بزرگ کشور یک واقعیت عینی و اثبات شده است.

حبیب‌الله طاهرخانی

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری



نکته دیگری که ذکر آن در مقدمه ضروری است، تبدیل فضاهای بدون دفاع به فضاهای قابل دفاع شهری، آن گونه که به صورت بسته و گریخته در برخی بررسی‌های صورت گرفته در کشورمان بیان شده است، موضوعی سهل و ساده نیست و به محض شناخت این نوع فضاها نمی‌توان امیدوار بود که بلافاصله امکان تبدیل آن به فضاهای قابل دفاع فراهم آید.

مفاهیم فضا، فضای شهری، فضای بدون دفاع شهری و جرایم شهری

فرهنگ انگلیسی آکسفورد ۱۹ معنی برای واژه فضا می‌آورد، که از جمله آنها می‌توان به این معانی اشاره کرد: «گستره‌های پیوسته که در آن اشیاء وجود دارند»، و «بخشی از یک منطقه که اجزاء خاصی آن را اشغال می‌کند یا برای هدف خاصی در اختیار گرفته شده است.» (۲)

ارسطو فضا را با طرف قیاس می‌کند و آن را جایی خالی می‌داند که بایستی بیرون آن بسته باشد تا بتواند وجود داشته باشد؛ و در نتیجه همواره برای آن نهایی وجود دارد.

نهایتاً فضا را می‌توان به عنوان نظامی میان چیزها در نظر گرفته به عبارت دیگر فضا مجموعه‌ای از روابطی است که میان نقاط مختلف وجود دارد. نقاط تعریف کننده فضا می‌توانند اشکال گوناگونی به خود بگیرند، همین نقاط و نوع ارتباطات آنهاست که فضای معماری شهری و طبیعی را از یکدیگر متمایز می‌کند. بنابراین می‌توان گفت مهم‌ترین عنصر تعریف کننده و تمکین کننده فضا از مکان، ارتباطات است. تعریف دقیق تری که می‌توان از فضا ارائه کرد، عبارت است از: «مجموعه روابط ادراک شده به صورت متوالی بین نقاط.» (۳)

چنانچه بخواهیم از فضای شهری صرفاً تعریفی کالبدی ارائه دهیم، کلیه مکان‌های مابین ساختمان‌های شهری را می‌توان فضاهای شهری قلمداد کرد. اما دو عنصر ارتباطات و زیبایی‌شناسی ما را از اطلاق تعریف مذکور باز می‌دارد. بنابراین فضای شهری فضای مابین ساختمان‌های شهری است و دارای ویژگی‌های زیبایی‌شناختی و محل بروز و نمود تعاملات اجتماعی شهروندان است.

بدون شک تعدد تعاریف و ابعاد مفهوم فضا، مفهوم فضای بدون دفاع شهری را نیز متأثر می‌کند. به منظور درک مفهوم فضای بدون دفاع شهری و ارائه تعریفی مشخص از آن ناگزیر از تعریف و تبیین فضاهای مابین و فضاهای عمومی هستیم. هرگاه چند بنا همزمان در حوزه دید ما قرار گیرند، ما روابطی بین آنها احساس می‌کنیم که این روابط تنها از طریق فضاهای بین آنها ایجاد می‌گردد.

بارزترین فضای مابین در شهرها، خیابان است که براساس آن شهر را می‌شناسیم و در واقع مشخص‌ترین خصوصیت هر شهر به شمار می‌آید. به همین دلیل است که خیابان چیزی فراتر از فضایی تهی است که برای

عبور و مرور در نظر گرفته شده است. در برخی از متون از فضاهای مابین به عنوان فضاهای عمومی یاد می‌شود. شدت استفاده از فضا و نوع استفاده از آن فضای عمومی را از فضای خصوصی جدا می‌کند. هر چه ارتباط متقابل عمیق‌تر و بیشتر باشد محیط شهری تر است. (۴) ارائه تعریفی کالبدی از فضاهای بدون دفاع شهری. آن گونه که مسورد استفاده برنامه‌ریزان و طراحان شهری قرار گیرد مشکل می‌نماید. اما می‌توان گفت که هیچ فضای بدون دفاع شهری خارج از حیطه فضای مابین و فضای عمومی شکل نمی‌گیرد. بنابراین تعریف عملکردی که می‌توان از فضاهای بدون دفاع شهری ارائه کرد عبارت است از «فضاهای شهری که نسبت به سایر فضاها قابلیت بیشتری برای وقوع جرایم و تخلفات و اعمال ناپهناظر دارند».

مفهوم دیگری که باید تعریفی مشخص از آن ارائه کرد جرایم است که در اینجا نوع خاصی از آن، موسوم به جرایم معمول یا شهری، مورد توجه است. هر چند تعریف خاصی از جرایم معمول ارائه نگردیده است اما ذکر ویژگی‌های این نوع جرایم، حدود و ثغور آن را مشخص خواهد کرد.

اول: جرایم معمول، که اغلب جرایم افراد غریبه نسبت به یکدیگر است.

دوم: وقوع جرایم معمول با اینکه محدود به محیط‌های شهری نیست، بیشتر در شهر اتفاق می‌افتد، یا توجه به اینکه غیرشخصی بودن از مشخصه‌های تعریف کننده زندگی شهری است.

سوم: از لحاظ بوم‌شناختی بسیاری از جرایم معمول در خیابان یا خارج از خیابان واقع می‌شود و یا اینکه مجنی از خیابان به حیطه مربوط به مجنی علیه تجاوز می‌کند.

چهارم: بدون آگاهی و یا رضایت کامل قربانی انجام می‌شود. در غیر این صورت در مقابل مقاومت قربانی، اجبار - که معمولاً جسمانی است - به کار گرفته می‌شود.

پنجم: وضعیت این گونه جرایم نتیجتاً تهدیدی فوری به زندگی، تمامیت (جسمی یا جنسی) یا اموال مادی مجنی علیه اعمال می‌کند.

ششم: از آنجا که جرایم معمول غالباً نسبت به بیگانگان انجام می‌شود، هر کسی صرف نظر از قومیت، منزلت یا نقش

عمده می‌تواند در مقام قربانی قرار گیرد و این به طور بالقوه هر شهروندی را تهدید می‌کند.

هفتم: افکار عمومی و رسانه‌ها غالباً وقوع جرایم معمول را به عنوان تهدیدی برای «نظم اجتماعی» و «امنیت عمومی» در آشکارترین معنای آن تصور می‌کنند. (۵)

نظریه پردازان فضای قابل دفاع

وود (Wood 1960) اولین کسی بود که به رابطه میان جرم و محیط فیزیکی اشاره کرد. او این بحث را مطرح ساخت که چگونه ویژگی‌های ساختاری مربوط به گسترش ساخت منازل عمومی مانع تماس و ارتباط میان ساکنان آن (که زیربنای کنترل اجتماعی غیررسمی است) می‌شود. (۶)

جین جیکابز (۱۹۶۱) منتقد معماری و شهرسازی و عضو هیئت تحریریه مجله آرکی‌تکچرال فورم (Architectural Forum) و معاصر وود، کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا را به رشته تحریر درآورد و دیدگاه دقیق‌تری را در باره جرم و طراحی کالبدی ارائه داد. او معتقد بود که برای نظارت و مراقبت از خیابان، به جسمانی نیاز است - جثمان کسانی که می‌توان آنها را مالکان طبیعی خیابان نامید. تلاش برای ایجاد امنیت در خیابان‌ها از طریق ایجاد امنیت در سایر عناصر شهری امری بی‌پایه است. امنیت را باید در خود خیابان و از طریق پیشره‌پردازان آن ایجاد کرد. آنان نخستین کسانی هستند که از خیابان مراقبت می‌کنند، و به محض آنکه تعدادشان به اندازه کافی باشد به پاسداران خیابان مبدل می‌شوند.

دور کردن کودکان از خیابان‌ها و انتقال آنها به پارک‌ها و زمین‌های بازی، به معنای دور کردن آنها از مراقبت هوشیارانه تعداد بسیاری از بزرگترهاست. او ایجاد فضاهای قابل دفاع برای کودکان را با قریب کردن مجموعه‌های مسکونی و ساختن محوطه‌های داخلی در مجموعه‌های مسکونی امری بی‌پایه می‌داند. به نظر او نازا بودن این راه حل در هر جا که به اجرا درآمده، به اثبات رسیده است. بعد از شناسایی، هیچ کودکی نمی‌پذیرد که در این محوطه داخلی چنین گسل کننده باقی بماند، بسیاری برآنند که هر چه زودتر از آن فرار کنند. امنیت و ایمنی این مکان‌ها نیز به دلیل عدم جریان زندگی شهری در آنها جای ابهام دارد. در واقع خیابان‌های پر جنب و جوش خود در بردارنده جنبه‌های مثبتی برای کودکان هستند و این بازی‌ها حداقل به همان اندازه ایمنی و حفاظت خیالی اهمیت دارند. (۷)





فرمول‌های نظری وود و جیکابز در ذهن یکی از برجسته‌ترین حامیان نظریات ایجاد فضاهای قابل دفاع، یعنی اسکات نیومن (Oscar Newman)، با تأکید بر راحل‌های معماری برای کاهش وقوع جرم متمرکز شده است. نیومن برخلاف پیشینیان خود دقیقاً بر موضوع فضاهای بدون دفاع شهری و ارائه راهکارها برای ایجاد فضاهای قابل دفاع متمرکز گردیده و تالیفاتی در این زمینه داشته است. وی در این زمینه به عرصه عمل نیز نزدیک شده است. برای تشریح دیدگاه‌ها و ابعاد نظری و عملی ایجاد فضاهای قابل دفاع از نظر اسکات نیومن، کنکاش در کتاب «ایجاد فضاهای قابل دفاع» مورد نظر قرار گرفت. از نظر او همه برنامه‌های ایجاد فضای قابل دفاع دارای مقاصد اجتماعی هستند (پیشگیری از بروز جرم). این امر شامل مجموعه تغییراتی در محیط فیزیکی شهرهاست که امکان کنترل فضایی اطراف را برای ساکنان فراهم می‌آورد. این برنامه‌ها به مردم در جهت حفاظت از مکان‌های پیرامونشان، و ایجاد محیطی امن برای خود، کمک می‌کند. او در این کتاب به بررسی مسائلی چون تأثیر شکل مسکن در توانمندی ساکنان در کنترل محیط اطراف، تأثیر انواع ساختمان‌ها در رفتار افراد، عوامل اجتماعی و تأثیر آن بر محیط کالبدی و عوامل ترغیب‌کننده مجرم و بی‌ثباتی می‌پردازد و با انتخاب مجموعه‌های مسکونی از نیویورک و دیتون، توصیه‌هایی عملی را در این زمینه مطرح می‌سازد.

بررسی‌ها و راهکارهای نیومن محدود به مجموعه‌های مسکونی است. اصلی‌ترین پایه نظریه فضای قابل دفاع نیومن، تعریف و حفاظت از مرزهای یک محیط است؛ جلوی غریبه‌ها را بگیرد تا از جنایت در امان باشید. او حتی بلندمرتبه‌سازی را به دلیل تأثیراتی که این نوع ساختمان‌ها می‌توانند در کنترل معابر ایفا کنند، مورد توجه بیشتری قرار می‌دهد. به نظر او بدین ترتیب چشمان بیشتری تا خودآگاه مراقب خیابان خواهند بود. نوع قرارگیری بلوک‌ها نسبت به هم تأثیر عمده‌ای در گسترش فضاهای عمومی ایفا می‌کند. به نظر او عواملی که نقش ترغیب‌کننده را برای جرم و بی‌ثباتی دارند، عبارتند از: اندازه بلوک‌ها و واحدهای مسکونی که می‌توانند بیانگر تمرکز خانوارهای دارای درآمد پایین و تعداد زیاد ساکنان در واحدهای مسکونی باشند. این امر موجبات ناآشنایی همسایگان را فراهم می‌سازد و بستری را برای ورود افراد غریب بدون آنکه شناسایی شوند به وجود می‌آورد. بالا بودن نسبت جوانان به سالمندان یکی دیگر از عوامل ترغیب‌کننده برای وقوع جرم و بی‌ثباتی است. زیرا جوانان معمولاً مرادبات بیشتری با محیط بیرونی دارند. (۸)

همان‌گونه که ذکر شده، اساس نظریه نیومن در ایجاد فضاهای قابل دفاع، تعریف و حفاظت از مرزهای یک

محیط مسکونی است و حداکثر تلاش او در اتخاذ راهکارها و پیش‌بینی برتاسه‌هایی بود که جلوی ورود غریبه‌ها گرفته شود، یا اینکه آنها مورد شناسایی قرار گیرند.

اما در برابر توهم گسالی نیز بر این اعتقاد بودند که شهر مکان تفاوت‌ها و حضور غریبه‌هاست، و تنها با فراهم آوردن امکان رویرو شدن غریبه‌ها و ساکنان یک منطقه می‌توان امنیت داشت، با جداسازی آنها از یکدیگر. هیلپر و هنون (۱۹۸۴) معتقدند آنچه موجبات ایمنی شهری است حضور کنترل شده غریبه‌هاست، و جریان زندگی شهری خود موجبات امنیت شهری را فراهم می‌آورد. در سکون و عدم جریان زندگی شهری است که فضاهای بدون دفاع شکل می‌گیرند. ایجاد محیط‌های بسته به امید آنکه چشمان ناظری در هنگام وقوع جرم مانع از انجام آن می‌شوند عملی منطقی نیست. علاوه بر این، بر طبق تحقیقات مشخص گردیده است که جوانان آمریکایی در نزدیکی منزل‌شان بیشتر از مناطق دیگر مرتکب جرم می‌شوند. قرق کردن مجموعه‌های مسکونی از وجود سایر افراد، محیط امنی را برای جوانان ساکنان مجموعه برای پژوهاری پدید می‌آورد. کلاً فرض اینکه جرم را غریبه‌ها انجام می‌دهند، پذیرفتنی نیست.

دومین نسل از نظریه پردازان طراحی شهری به منظور پیشگیری از جرم با تلفیق متغیرهای اجتماعی و فرهنگی و عوامل محیطی فرضیات واقع‌گرایانه‌تری ارائه کردند. جفری (Jeffery) در ۱۹۷۱ یکی از اولین بنیانگذاران (Crime Prevention Through Environmental Design) از آن به عنوان «عصر جدیدی در ریشه‌های جرم‌شناسی که بر شرایط و اوضاع و احوال محیطی یک جرم بیشتر از مجرم توجه می‌کند» یاد کرده است.

پیشگیری از جرم و طراحی شهری

تنها جرم نیست که برای مردم ایجاد مشکل می‌کند، بلکه ترس از وقوع جرم یا همان احساس ناامنی نیز با تأثیرات خاص خود به اندازه خود جرم، جدی و حائز اهمیت است. گزارش کمیته مأمور مطالعه در خشونت و بزهکاری در فرانسه تحت ریاست آن پرفیت حاکی است: جوامع شهری بیشتر از سایر جوامع وقوع جرم را تسهیل می‌کنند زیرا در شهرها جاذبه‌های اغواکننده برای مجرمان زیادتر، و دورماندن از کنترل اجتماعی و تعقیب نیز بیشتر است.

اساسی‌ترین اصول GPTED را می‌توان در اصطلاح (Opportunity, Target, Risk, Effort) OTREF خلاصه کرد. یعنی مزیت ارتکاب جرم تابعی است از تلاش (میزان آن) خطر، هدف و فرصت. این اصول موجب شد که فرضیه مجرم حسابگر پدید آید. یعنی مجرمان کسانی (فرصت‌طلبانی) هستند که منافع حاصل از جرم را با مشکلات و سختی‌های ارتکاب آن و خطر دستگیر شدن یا مورد شناسایی قرار گرفتن می‌سنجند، و سپس دست به ارتکاب جرم می‌زنند (۹). طراحی شهری و برنامه‌ریزی در اینجاست که می‌تواند از طریق برنامه‌ریزی‌ها و طراحی‌های سنجیده و درست، فرصت‌های کالبدی را برای وقوع جرم و خطر وقوع آن، با معنابخشیدن و تناسب دادن بین فرم و کارکرد و معنای شهری، کاهش دهد.

سن و جنس و فضای بدون دفاع شهری

بدون شک کودکان، سالخوردگان و زنان در شهرهای بزرگ، بیشترین قربانیان فضاهای بدون دفاع را تشکیل می‌دهند. آنان به لحاظ فیزیکی آسیب‌پذیری بیشتری دارند. بدین ترتیب بسیاری از فضاهای شهری لزوماً همان هیجانی را که برای مردان دارد، برای زنان ندارد. اگرچه در نزد کودکان احساس ناامنی چندان با مفهوم نیست، اما والدین معمولاً احساس ناامنی خود را در انتخاب نوع تفریحات و فضای بازی کودکان دخیل می‌کنند و نهایتاً کودکان و نوجوانان محکوم به حبس در زندان‌های خانوادگی تحت عنوان خانه می‌گردند و مشغول به بازی‌های کامپیوتری - که ذهن و روح آنها را فرسوده می‌کند - می‌شوند.

موضوعی که برخی نویسندگان قوی‌ترین به آن اشاره می‌کنند، این است که شهرها را به لحاظ تاریخی مردان می‌سازند و متناسب با شرایط خود اداره می‌کنند. زنان در فرایند برنامه‌ریزی شهری و سازماندهی فضای شهری حضور ندارند، یا در حاشیه‌اند. برخی برنامه‌ریزی شهری در قرن نوزدهم را مبارزه سازمان یافته برای حذف زنان، کودکان، طبقه کارگر و فقرا و سالخوردگان می‌دانند. در جوامع غربی آمار حمله به زنان، چه به منظور مقاصد جنسی و چه دستبرد مالی، رقم بالایی را تشکیل می‌دهد. تحقیقات نشان می‌دهد که در شهر ولویچ بریتانیا ۶۵٪ از زنان از بیرون رفتن در شب، از ترس مورد حمله واقع شدن واهمه دارند، و ۲۶٪ از آنها حتی





در طول روز از بیم آزار بدنی و دزدی می‌ترسند که بیرون بروند. (۱۰) در بسیاری از مناطق درون شهری و مجتمع‌های مسکونی حاشیه شهرها تعداد زیادی از مردم - به خصوص زنان و افراد مسن و بعضی گروه‌های قومی و نژادی - از ترس اینکه قربانی جرم شوند، در وضعیت پراضطرابی زندگی می‌کنند.

نظرخواهی ایزلینگتون (Islington) از مردم در مورد جرم، این استدلال را که ترس از جرم اغراق‌آمیزتر از خطرهای واقعی آن است رد می‌کند. وی چنین استدلال می‌کند که میزان بسیار زیادی از ترس‌هایی که خانم‌ها به آن دچار شده‌اند کاملاً بجاست. از این نظرخواهی نتیجه گرفته شد که ۲۴٪ خانم‌ها و ۴۰٪ مردان اغلب اوقات در منزل به سر می‌برند. آنها گفته‌اند که خارج نشدن از منزل بارزترین پیامد ترس آنها از وقوع جرم است. سایر اقدامات احتیاطی آنها، دوری جستن از بعضی خیابان‌ها، افراد خاص، وسایل نقلیه عمومی و یا لاخره تردد در خارج از منزل به همراه یک مرد است. در این نظرخواهی معلوم شد که ۲۶ درصد زنان ۲۴-۱۶ سال و ۲۷ درصد زنان ۵۴-۲۵ سال و ۶۸ درصد زنان بالای ۵۵ سال شب‌ها تنها از منزل خارج نمی‌شوند. به رغم اینکه افراد مسن در مقایسه با سایر گروه‌های سنی زنان کمتر در معرض خطر وقوع جرم (آزار بدنی) هستند، ولی در میان آنها ترس از جرم بیشتر رواج دارد. هنوز معلوم نیست این امر به خاطر عدم آگاهی صحیح آنها از خطرهایی است که ممکن است متوجه آنها باشد، و یا اینکه به طور کلی پیامدهای قربانی جرم شدن برای آنها سخت‌تر و ناگوارتر است. (۱۱)

نظرسنجی‌های انجام شده در ۸ شهر بزرگ کشورمان نشان می‌دهد که ترس خانم‌ها از تنهایی در شب یکی از عوامل مهم احساس ناامنی از نظر شهروندان محسوب می‌شود. این در حالی است که محیط‌های فعالیت و تفریح برای زنان به شدت محدود است. شب هنگام شهرهای کشورمان کاملاً تبدیل به فضای بدون امنیت برای زنان می‌شود، و این امر امکان فعالیت و استفاده از مرکز تفریحی و فرهنگی را از آنان سلب می‌کند. با کاهش رفت و آمدها و تاریک شدن هوا، نور نامناسب فضاهای شهری و برخی عوامل دیگر، کلیدی و اجتماعی دیگر، زنان به شدت آسیب‌پذیر می‌شوند و آنان معمولاً بدون حضور مرد همراه امکان حضور در فضاهای شهری را نمی‌یابند.

چراغ پر ضد زنان در کشور ما اغلب به دلیل ساختار مذهبی، فرهنگی و اجتماعی حاکم بر آن، گزارش نمی‌شوند و یا حتی زنان از بیان تجربه‌های خود در این زمینه به نزدیکان خود نیز شرم دارند. ولی آثار آزار جنسی و حمله به اغراض مادی از لحاظ روانی برای این زنان بسیار در داور و وحشتناک است. با تغییر نقش سنتی زنان و اهمیت یافتن هر چه بیشتر آنان در اقتصاد رسمی، باید بیشتر به سوی سازماندهی الگوهای بهتر برای ایجاد تحرک پذیری گسترده‌تر پیش رفت. در حاشیه قرار گرفتن زنان بر اثر ایجاد فضای نامناسب ظلمی مضاعف بر زنان جامعه شهری است در حالی که محدودیت استفاده از امکانات فرهنگی، تفریحی و اقتصادی نیز در این میان وجود دارد.

کارکردها و عوامل شکل‌گیری فضای بدون دفاع شهری
فضاهای بدون دفاع شهری عموماً بر اثر سه عامل شکل می‌گیرند:

الف - عدم سازگاری بین فرم، کارکرد و معنی
هر فضای کالبدی به منظور جای دادن فعلیاتی معین، برای پاسخگویی به نیازها و خواسته‌های استفاده‌کنندگان پدید می‌آید و شکل آن علاوه بر مشروط شدن به وسیله عوامل مذکور، تحت تأثیر عوامل دیگری چون ویژگی‌های محیط طبیعی، اجتماعی، امکانات فنی و فرهنگی حاکم بر جامعه قرار می‌گیرد. پس با توجه به این اصل که هر فعلیاتی باید در عرصه‌ای دارای ویژگی‌های کالبدی و معنایی مشخص و متناسب با آن فعالیت انجام پذیرد، می‌توان به رابطه بین فرم و عملکرد و معنی پی برد. این رابطه باید به گونه‌ای باشد که کالبد فیزیکی (فرم) توانایی جوابگویی به کارکرد و معنی را تماماً دارا باشد.

مهم‌ترین و اصلی‌ترین عامل شکل‌گیری فضاهای بدون دفاع شهری، عدم سازگاری بین فرم و کارکرد و معنی است و تبدیل فضاهای بدون دفاع شهری که بر اثر این عامل پدید آمده‌اند، با مشکلات و چالش‌های عمیقی روبروست. پدیدآوردن سازگاری بین فرم و کارکرد سهل‌تر از معنی دادن و عویت‌بخشی به فضاهای شهری است. صرفاً ایجاد سازگاری بین فرم و کارکرد برای ایجاد



فضاهای قابل دفاع، هر چند شرط لازم است اما کافی نیست، بلکه آنچه قابل دفاع بودن فضاهای شهری را تضمین می‌کند معنی‌دار بودن آنهاست.

ب - فضاهای بدون کارکرد یا دارای کارکرد متناوب

فضاهای بدون کارکرد در شهرهای بزرگ، به دلیل بورس‌بازی اراضی شهری و مطرح شدن زمین به عنوان سرمایه‌ای قابل اعتماد و سودآور، بسیار گسترده است. شرایط این گونه فضاهای بدون کارکرد در کنار عوامل دیگر زمینه را برای وقوع جرایم در آن فضا فراهم می‌آورد. ساختمان‌های متروکه، پروژه‌های عمرانی نیمه تمام که بنا به دلایلی ساخت آنها متوقف شده، ساختمان‌های خالی از جمله فضاهای بدون کارکرد محسوب می‌گردند و زمینه را برای بروز جرایم شهری فراهم می‌آورند. یکی دیگر از انواع فضاهای بدون دفاع در این رده، فضاهایی هستند که دارای کارکرد متناوب‌اند و در مقاطعی از روز یا فصل یا سال تبدیل به فضاهای مرده می‌شوند.

ج - نبود رؤیت بصری

فضاهای گم، همان گونه که از نامشان برمی‌آید، فضاهایی هستند که بنا بر دلایل کالبدی فضاهایی خارج از دید محسوب می‌شوند. عدم امکان رؤیت بصری به علت نبود روشنایی، و آشکار نشدن فرم به علت تاریکی، اولین گام به سوی ایجاد فضای بدون دفاع است.

نتیجه‌گیری

قبل از بحث در خصوص برنامه‌ها و شیوه‌های ایجاد فضای قابل دفاع، پاسخگویی به یک سؤال ضروری است: آیا ابزار برنامه‌ریزی و طراحی شهری به منظور کاهش وقوع جرایم شهری در جایی که فقر، فرصت‌های محدود و تبعیضات نژاد و برای افراد وجود دارد، مؤثر است؟ بدون شک با وجود این عوامل، کارایی ابزارهای طراحی و برنامه‌ریزی شهری کاهش می‌یابد اما هدف برنامه‌های ایجاد فضاهای قابل دفاع، کاهش امکان بروز جرایم شهری از طریق ساماندهی عوامل کالبدی - فیزیکی بروز این نوع جرایم است، و در خصوص سایر عوامل پدید آورنده جرایم وظیفه‌ای ندارد.

اما موضوع بسیار با اهمیت‌تر، تفاوت دیدگاه‌ها و نگرش‌ها در خصوص برنامه‌های ایجاد فضاهای قابل دفاع است. در این زمینه می‌توان دیدگاه‌ها را در دو دسته طبقه‌بندی کرد.

در دیدگاه اول اسکالز، نیومن و جفری منبع برنامه‌پیشگیری از جرم و طراحی محیطی (GPTED) در قرار می‌گیرند. مهم‌ترین ویژگی این دیدگاه این است که حیطه‌های مورد عمل غالباً به مجموعه‌های مسکونی محدود می‌شود و شامل کل فضای شهری نمی‌گردد.

دیدگاه دوم، که نظریات جین جیکابز در این قالب قرار می‌گیرد، اعتقاد دارد طریق ایجاد تناسب بین فرم و کارآمد نمی‌توان موفق به ایجاد فضاهای قابل دفاع گردید. طرح‌هایی که با فرقی کردن محیط‌های مسکونی و محوطه‌سازی و ایجاد فضاهای بازی برای کودکان سعی ایجاد محیط امن دارند، عملاً ناکارآمد هستند، زیرا

تجربه نشان داده است که کودکان و نوجوانان به این محیط‌های خشک و بی‌روح محدود نمی‌گردند. جین جیکلز زمان کودکی خود را به یاد می‌آورد که چگونه کودکان در کنار خیابان‌ها به بازی می‌پرداختند و سالمندان و زنان در کنار آنها به رفق و وثق امور روزانه و برقراری ارتباطات اجتماعی مشغول بودند. این دیدگاه معتقد به معنا بخشیدن به فضاهای شهری - برای قابل دفاع کردن این گونه فضاها - است؛ اما چگونگی معنا بخشی و هویت دادن به این فضاها در آن دقیقاً تبیین و ترسیم نمی‌گردد.

ایجاد فضاهای قابل دفاع در شهرها منوط به ایجاد سازگاری بین فرم، کارکرد و معنی است. فضای قابل دفاع ضمن دارا بودن ویژگی سازگاری بین فرم و کارکرد (عملکرد) نیازمند هویت و معنای خاصی است که حیات و پویایی را در فضای شهری تضمین کند. اگر چه سازگاری بین فرم و کارکرد در ایجاد فضاهای قابل دفاع امری لازم است، اما کافی نیست. معنی بخشی به فضاهای شهری، این فضاها را تبدیل به فضای تعاملات اجتماعی و فرهنگی می‌کند و مهم‌ترین مانع را در بروز جرایم شهری فراهم می‌آورد.

فضاهای شهرهای قدیمی ایران واجد خصالت سازگاری بین فرم و کارکرد، و مهم‌تر از همه معنای متمایز و منحصر به فرد فضاهای شهری بودند. ساختار و بافت این شهرها امکان ایجاد فضاهای بدون دفاع را از بین می‌برد. در شهرهای ایرانی حتی تا چند دهه گذشته با شکل‌گیری محله‌های مسکونی با ویژگی‌هایی متمایز از آنچه در مجموعه‌های مسکونی اسکارتیونیم پیشنهاد می‌شود، محیط ایستنی برای این اقشار فراهم می‌شد. این محله‌ها صرفاً به نیاز مسکونی ساکنان پاسخ نمی‌دادند بلکه امکان تأمین مایحتاج روزانه خانواده‌ها را نیز فراهم می‌ساختند، میدان‌ها و معابر نیز محلی برای شکل‌گیری ارتباطات اجتماعی مطلوب بودند. مهم‌ترین اصل اسکارتیونیم در ایجاد فضاهای قابل دفاع در مجموعه‌های مسکونی (جلوی غربی‌ها را بگیرد تا در امان باشید). در محله‌های مسکونی شهرهای ایرانی متبلور بوده است. به علاوه اینکه، این محله‌ها به دلیل پذیرش نقش‌های فراتر از سکونت صرفه فضای پویا و زندگانی را برای ساکنان شان - به خصوص کودکان، زنان و سالمندان - ایجاد می‌کردند. ساختار و بافت شهرهای ایرانی و ایستنی شهری در سایر فضاهای شهری غیر از محله‌های مسکونی نیز پاسخ مشخص داده بود. با تفکیک کارکردهای فضایی راه‌های شهری (شهری، ناحیه‌ای، محله‌ای، همسایگی) و بازار (بازارهای دائمی، ادواری، بازارگاه‌های شهری، بازارچه‌ها)، میدان‌ها (پروم شهری، شهری، ناحیه‌ای، محله‌ای و همسایگی)، دروازه‌های بیرونی و درونی (حکومتی، محله‌ای، بازار)، ورودی‌ها (ورودی‌های اصلی و فرعی)، تمام فضای شهری به فضای قابل دفاع و پویا تبدیل می‌گردید. بدون شک ویژگی‌های معماری ایرانی به عنوان الگویی برای ایجاد فضاهای قابل دفاع، درخور بررسی و تشریح است. متأسفانه شهرهای بزرگ به شدت به سمت کاهش امنیت شهری و گسترش فضاهای قابل دفاع پیش می‌روند و هیچ برنامه‌ای برای توقف این موضوع مشاهده نمی‌گردد.

منابع:

- ۱- روزنامه جام‌جم، سال دوم، شماره ۵۵۸، ۹۹ فروردین ۱۳۸۱
- ۲- حسن پور، علی، طراحی فضای شهری، ترجمه فرهنگ سرافندی، شرکت پره‌ایش و فرهنگ‌ساز شهری تهران، چاپ اول، ۱۳۷۹
- ۳- یاکازا، جهانت، «تصاویر معماری، براساس نظریه پرفسور یوزگرو بودا»
- ۴- یوزگرو، گروتوانیلدا، «نظریه معماری، ترجمه دکتر جهانشاد، انتشارات مهدی سرشار، چاپ اول، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۵
- ۵- هورنر، رگینر، «بوندل‌ها در پهن شهری...» ترجمه دکتر لطف گنجوی، چاپ دانشگاه شهید بهشتی، چاپ اول، ۱۳۸۰
- ۶- لور، جیمو ویلیامس، «پیشگویی از جرم و سائق محیط، ترجمه رضا پرویزی، انتشارات معین، سال چهارم، شماره ۱۴، و دوم، ۱۳۷۹
- ۷- فرانسوا شوان، «فهرست محیط‌ها و اشیاء، ترجمه مرید محسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۷۵

8- Newman, Oscar. *Creating Defensible Space*, U.S. Department of Housing and Urban Development, April 1995.

- ۹- فریدنجیت بولاس، «صان»
- ۱۰- معنی پور، علی، «صان»، ص ۱۲۸-۱۲۴
- ۱۱- نجاشی، مهدی، «آلین فرانسو معبر و جاده‌های مسکونی، ترجمه پرویز فرهنگ‌ساز، چاپ فرهنگ معین، سال چهارم، شماره، پانزدهم و شانزدهم، ۱۳۷۹
- ۱۲- یوزگرو، جیمو ویلیامس، «فهرست محیط‌ها و اشیاء، ترجمه مرید محسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۷۵

تدوین دستورالعمل فنی در طراحی و اجرای جزئیات تیپ معابر و محوطه‌های شهری تهران

فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

طرح مسئله

شهر خانهای است بزرگ که ساکنان آن همواره در حال تأثیر گذاشتن و تأثیر گرفتن از محیط پیرامون شان هستند. بنابراین شایسته است که این تقابل در محیطی امن با کیفیت مطلوب صورت پذیرد و به همین لحاظ می‌بایست همواره در سامان کردن شهر و به طور کلی محیط پیرامون کوتید.

پساده‌روها که از جمله این عناصر تأثیرگذار و تأثیرپذیر مهم شهری هستند و بیشترین خدمات رسانی را در طول شبانه‌روز به شهروندان بر عهده دارند، در زمره عناصری هستند که ارتقای کیفیتشان امری ضروری است.

بدیهی است این مکان که مورد استفاده عابران پیاده و به ویژه ناتوانان جسمی است، می‌بایست دارای ایمنی رفت و آمد و آرامش باشد. در صورتی که وجود ناپسامانی‌های عدیده در رعایت معیارهای فنی، که سرمنشأ آن جزء نگری و نیرداختن به ارتقای رشد کیفی جزئیات است، ساخت و ساز و تعمیر و نگهداری پیاده‌روها را به مخاطره انداخته و امنیت و آسایش را از عابران پیاده سلب کرده است.

برخی از عواملی که رفت و آمد عابران پیاده را دچار اختلال کرده‌اند، به اختصار عبارتند از:

- نبود مرزبندی و عدم تفکیک بین فضاهای مکث و حرکتی
- در کف سازی به لحاظ بصری، عملکردی و جزئیات شهری
- فرسایش، شکستگی و تغییر رنگ مصالح کف بر اثر تابش

سازمان زیباسازی شهرداری تهران
مهندسین مشاور آهن

مصالح ساختمانی، زنازه و پارک اتومبیل در پیاده‌رو، و جز آن
- ناهمسواریه‌ها در سطوح کف که در اثر شیارهای عمیق و پهن بین قطعات و مصالح کف مراجع حرکت عابر
می‌شوند

- جدول مرتفع بین جوی و خیابان، بدون در نظر گرفتن ابعاد فیزیک انسان و سهولت حرکت

- آبرو رویار در محل اتصال پیاده‌رو به خیابان

- نبودن پل بین پیاده‌رو و خیابان در مسیری طولانی

- احداث پل بدون در نظر گرفتن محل خط کشی

- اتصال نازیبا در پیچ‌ها یا دید به کف و مجوف بودن آن

- غیراستاندارد بودن سطح شیبدار

- نامتناسب بودن ارتفاع و کف پله‌ها

- ناموزون بودن جزئیات و اتصالات

- اتصالات ناصحیح اثاث شهری به کف معبر.

علاوه بر اینها، مهم‌ترین مشکلی که سرمنشأ این نابسامانی‌هاست، نظام کنترل کیفی حاکم بر عملکرد
مسئولان در تشکیلات مدیریت شهری است. در واقع دست‌اندرکاران با نادیده گرفتن مسائل کیفی و کم‌اهمیت
شمردن آن، به اعمال نظرهای شخصی می‌پردازند. لذا رفع این نوع معضلات اجرایی و نابسامانی‌های کیفی،
امری است ضروری که مسئولان می‌بایست به آن بپردازند.

متولی طرح

سرمایه‌گذاری سنگین برای احداث معابر و محوطه‌های شهری و هزینه‌های سنگین‌تر برای حفظ و
نگهداری آن از یک سو، و حساسیت عملکردی این محوطه‌ها در تسهیل زندگی شهری و تأمین آسایش و ایمنی
شهروندان از سوی دیگر، اهمیت مطالعه و تحقیق در این زمینه را ضروری ساخته است.

در سال ۱۳۷۷ سازمان زیباسازی شهر تهران به منظور تهیه انگوبی برای جزئیات تیب معابر و محوطه‌های
شهری در سراسر شهر تهران، انجام چنین پروژه‌ای را، با تأکید بر پیاده‌روها و کوچه‌های مسکونی، در دستور کار
خود قرار داد. این پروژه به گونه‌ای است که بتوان فضای پیاده، فضاهای محدود کننده و عناصر متعلق به آنها را در
تعامل با هم طراحی کرد، و کل بافت شهری را از نظر کیفیت فضاهای باز به وضعیت مطلوب نزدیک ساخت.
تهیه الگوها، دستورالعمل‌ها و ضوابط انعطاف‌پذیر و سنجیده که چارچوب عقلایی و شناخته شده‌ای را در کار

طراحی و مهندسی ساخت طلب می کنند، نظیر آنچه این طرح به دنبال آن است، از قدم‌های نخستین برای نیل به این هدف به شمار می‌رود.
این پروژه در سال ۱۳۷۷ به مهندسين مشاور آهون واگذار شد و حاصل نهایی آن در مردادماه سال ۱۳۷۹ به تصویب سازمان زیباسازی شهر تهران رسید.

اهداف و سیاست‌های پروژه

مطالعات این پروژه با دو هدف اصلی رفع مشکلات حرکت پیاده در شهر و کاهش آلودگی منظر شهری و با سیاست‌های کلی ارتقای کیفیت منظر شهری، بهسازی و ساماندهی وضع موجود، گاستن از هزینه‌های اضافی، با حفظ ایمنی و پایداری لازم، رعایت مشخصات فنی و مهندسی در نظام ساخت و تولید آبوهوا، تقویت نظارت بر امر اجرا، و همچنین کاهش آلودگی‌های زیست محیطی در معابر و محوطه‌های پیاده تهیه شده است.
دستاوردهای این طرح می‌بایست راهنمای طراحی جزئیات، اجرا و نگهداری فضاهای شهری مورد استفاده افراد پیاده در سطح شهر تهران باشد، و با پر هیز از یکنواخت‌سازی محیط، دستمایه‌ای گردد برای طرح‌های همسان (نمودار شماره یک).

سطوح مطالعاتی

سطح یک - تدوین اصول و مبانی طراحی از دیدگاه طراحی شهری

در این بخش مباحث کیفی طراحی فضاهای شهری مطرح گردیده و وضعیت پیاده‌روهای کنونی شهر تهران بررسی شده است. در طراحی تیبیه نظام و چارچوب کلی کار بر اساس سادگی و کیفیت موضوع طرح، قابلیت تولید آبوهوا، قابلیت اجرا، تعمیر و جایگزینی سریع، قابلیت بهره‌گیری از سیستم‌های منولار، ارزش‌های بهینه و مشخصات فنی و ویژگی‌های کاربردی اصولی استوار است. مطالعات با رعایت زمینه‌های مذکور، شرایط محیطی، مواد اولیه و ضوابط و مقررات اجرایی و نگهداری انجام پذیرفته است.

سطح دو - تهیه طرح‌های تیب برای محوطه‌های شهری و معابر

در این سطح طرح‌های تیب بر اساس موقعیت‌های مختلف مکانی و موضوعی و فراوانی کاربرد، و بر اساس نمونه‌های تجربه شده مناطق بیستگانه شهرداری تهران و تجربیات عمومی شهرهای دیگر ایران و مستندات بین‌المللی، تهیه و ارائه شده است.

سطح سه - جزئیات تیب‌های ساختمانی برای معابر و محوطه‌های شهری

در سطح سه، نقشه‌های جزئیات تیب ساختمانی مربوط به هر یک از موضوعات طراحی سطح دو در قطع A4، به همراه مشخصات فنی و مقررات کاربردی دقیق، میزان مصرف مصالح ساختمانی و دست‌بندی موضوعی در قالب فایل‌های کامپیوتری، که امکان دسترسی و بهره‌برداری و انجام اصلاحات در آنها وجود داشته باشد، تهیه شده‌اند.

عناصر مورد مطالعه

۱- کف‌سازی معابر

این عملکرد شامل کلیه معابر و فضاهای خاص افراد پیاده واقع در دو بافت مسکونی و غیر مسکونی شهر

جدول شماره ۱- ویژگی‌های عمومی فضاهای خاص عبور پیاده درون بافت‌های مسکونی

فضاها	نقش، عملکرد و فعالیت‌های مرتبط
پاندرز کویچه‌ها (نقطه اتصال باد به زمین و جداکننده پیاده از خیابان)	تدارک رنگی درون خانه، بازی‌های ورزشی و کودکان، سطلان گشتافتن در مقابل منازل برای معابر فضای مسایک، پارک اتومبیل‌ها
به عنوان فضای حرکتی	دسترسی روان از کویچه به داخل واحد مسکونی و از آن به کویچه قدم زدن؛ دسترسی از منازل به فروشگاه‌ها برای خرید و رفع نیاز روزمره را در پایان از نقطه مسکونی به معابر اصلی تر و خیابان
گشایش	سطوح نسبتاً وسیع که عموماً بی شکل طراحی نشده و بدون عملکرد خاص رها شده‌اند.
بن بست	از فضاهای اصلی دسترسی در کشور ما که عموماً محل تجمع اهالی بوده است و بیشتر نقش ایستاد و دو لایه محیطی است محصور و امن و دلپذیر
دور برگردان	نقاط تنگ کویچه‌های بن بست که به دلیل گشایش فضایی، مورد استفاده متعددی مانند نظیر بازی بچه‌ها، کویچه‌های مسایگان و پارک اتومبیل‌ها، می‌توان دور برگردان را در کل بدانچه فضای صمیمی و خصوصی محسوب کرد.
پلکان	از عناصر مربوط به معابر محلی و تنها فضاهای شهری در تهران که از حجم اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها درازمان مانده‌اند. این عنصر که به دلیل توسعه عمودی بیشتر در محله‌ها دیده می‌گردد، نقطه عطفی در سیر حرکتی پیاده شمار می‌آید.
فضاهای پلان تکلیف	در تهران، به دلیل سرعت رشد بی‌رویه در نقاط اتصال بافت‌های کهنه و جدید به دلیل اجرای طرح‌های مختلف و مسائل مالکیتی، فضاهای پلان تکلیف باقی مانده‌اند که به خاطر نداشتن متولی و مسئول عموماً بدون طرح رها شده‌اند.
عقب نشینی‌ها	این فضاهای در نخله‌های مسکونی، به دلیل رشد بوم‌نمایش کاربردی‌های محلی، به فضاهای بسیار مفید برای بهره‌دهی روزمره همسایگی تبدیل شده است.
لجکی نقاطی‌ها و پهنی‌های دورانی‌ها	فضاهای زیادی که ضمن طراحی مهندسی راه‌ها در بسیاری از نقاط ایجاد می‌شود و جدا از امکان دادن کاربردی اجتناب‌ناپذیری از آنها، حداقل از نظر بصری، به تأکید بر ساختار شبکه شهری و باز ساختن گره‌گاه‌ها نقش مهمی دارند.
فضاهای بی‌کار چند به	فضاهای باز در مقیاس کلان که به صورت گشاسازی شده و سبزه و پیوسته، مانند مادیان، پیکرخانه و پلان‌های مجتمع‌های مسکونی بزرگ امروزی را در بر می‌گیرد و جایگزین فضاهای محصور سنتی می‌شوند.

جدول شماره ۳- اصول و معیارهای مبتنی بر شرایط محیط طبیعی و مصنوعی

اصول کلی	ایجاد تعادل در نظامهای طبیعی و مصنوعی موجود در محل طراحی
	آبادسازی بستر طبیعی مناسب برای تقاضاهای کالبدی
معیارهای طراحی	۱- سازگاری: هماهنگی محیط زیست و نیازهای انسانی (مثلگره بدن، درک حس، حرکات مورب بدن)
	۲- ایمنی: جلوگیری از حوادث و مخاطرات طبیعی، آلودگی‌ها، ناهماهنگی و نظایر اینها
	۳- بقا: کفایت مقدار لازم آب، هوا، انرژی و خدمات دفع مواد زاید
	۴- سلامت: حفظ تنوع سلامت یافته چالدار طبیعت که برای رفاه زندگی انسان طبیعت
دستیاریت	عدم ایجاد تله‌برازها ناگهانی متعدد در وضعیت بیولوژیکی محیط زیست انسان
تعمیر و زندگی	سلامتی از دید بیولوژیکی برای سکونتگاههای انسانی
معیارهای زیبایی و انسانی	طراحی پونداسی نیازها و مناطق بر مبنای تعادل محلی
	انتخاب یا آماده‌سازی سایت مناسب برای طراحی و اجرای معابر و محوطه‌ها
انسانی	اشناخت و به کارگیری امکانات بالقوه طبیعی و مصنوعی برای محوطه‌ها و معابر
عوامل و عناصر مؤثر در طراحی آنها	۱- اقلیم: آمار میانگین‌ها، حداکثرها و حداقل‌های مطلق که گویای دامنه نوسان شرایط خوارس، تابش بارندگی، رطوبت، بخارآب‌ها و بادهاست و در تعیین امکانات آکولوژیکی نقش تعیین کننده دارند
	۲- زمین: اراضی زمین‌های محل طراحی از نظر نوع کاربری و شکل با ساختار توپوگرافیک
	۳- آب: چابده و لوله‌های طبیعی در بستر شهر یا آب آشامیدنی و فاضله‌های ساخته دست بشر
	۴- عناصر و اجزای مصنوعی: عناصر سبز، پوشش‌های زمینی گوناگون و چمن کاری‌ها یا تزیینی
	عناصر شهری: مجموعه‌های از وسایل متحرک یا نیمه متحرک و کاربردی یا تزیینی که به‌طور دائم یا فصلی در اختیار شهروندان قرار می‌گیرد.
	پوشش گیاهی: رویه مسطح‌ها و محوطه‌های باز در شهر که از مصالح متنوع تشکیل شده است و با جداره‌های فضا، اثاث شهری و عناصر سبز انسان دارد.

طراحی ضروری است. در این گزارش ضمن انعکاس وضع موجود محل طراحی، مهم‌ترین راهبردها معرفی شده‌اند.

حاصل مطالعات این مرحله به منظور دستیابی به ضوابط طراحی و اجراء، در قالب جدول شماره ۳ و ۴ جمع‌بندی شده است. در جدول شماره ۳ اصول و معیارها و عوامل مؤثر در طراحی با توجه به نیازهای جزئیات شهری بررسی شده است.

در جدول شماره ۴ معیارهای گزینش مصالح درج گردیده است.

سطح دو: طرح‌های تیب معابر و محوطه‌های شهری

«کیفیت» در این پروژه جایگاهی خاص دارد؛ و به همین لحاظا ایرادات طراحی و ساختاری از دو جنبه تجربیات داخلی و خارجی مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است. در این کار فقط به بهسازی طرح و اجزای موجود بسنده نشده است بلکه به معرفی و بررسی طرح‌ها و الگوهای پست‌بند و سنجیده کشورهای دیگر نیز، که مورد آزمایش قرار گرفته‌اند، پرداخته شده است. به عبارتی، پروژه صرفاً به انجام امور سیویل و مهندسی نمی‌پردازد.

در مطالعات سطح دو، جست و جوی سیاست‌های کلی و راه‌حل‌های کلی برای رفع مشکلات شناخته شده به صورت کروکی، دیاگرام و پرس‌های اجرایی گرافیکی، هر یک مبتنی بر شرایط فیزیکی، موقعیت مکانی و فراوانی کاربرد مصالح و روش‌های اجرا در محل مورد طراحی، و بر اساس تجربیات مناطق شهرداری تهران و مستندات بین‌المللی، جامه عمل پوشیده و نمونه‌های مطلوب طرح و اجرای جزئیات معابر و محوطه‌های شهری ارائه شده است.

سطح دوم مطالعات، روند مطالعات سطح اول و نتایج حاصل از آن را به واقعیت موجود در زمینه اجرای جزئیات کف سازی پیوند می‌دهد. این مجموعه شامل معرفی و شناخت (ویژگی‌ها، معیارها و ضوابط طراحی و گزینش مصالح) برای شش عملکرد مورد طراحی، به همراه ارائه نمونه‌های مستند و طرح‌های تیب در هر زمینه است. روند ارائه مطالب بدین گونه است:

فصل اول - کف سازی معابر (پیاده‌روها، پیاده‌راه‌های مستقل، سواره‌روهای سبک)

این فصل ضمن یادآوری معیارهای طراحی جزئیات فضاها، تأثیر ویژگی‌های بافت، زمینه، خطوط، جهت و رنگ را در کف‌سازی، و همچنین ضوابط سوزن‌بندی‌ها و حاشیه‌سازی‌ها، با ارائه نمونه بررسی کرده است. زمینه‌های بعدی با عنوان ضوابط رج‌چینی و روش‌های اجرا (الگوها و روش‌های کار با مصالح سنگی، آجری و بتنی)، نکات اجرایی حساس و مؤثر در جریان کف‌سازی را معرفی می‌کنند.

فصل دوم - (بروهای هدایت آب‌های سطحی (پل‌ها، دریاچه‌های بازدید و در پوش‌ها)

این فصل که یکی از عمده‌ترین مشکلات شهر تهران را از نظر جزئیات ساختمانی و کیفیت معابر و محوطه‌ها عنوان می‌کند، سه زمینه کلی (کانال‌ها و کانووها، انواع پل‌های نصب شده بر روی کانال‌ها و کانووها،

درجه‌های بازدید و درپوش‌ها) را براساس موقعیت مکانی، نوع مصالح، نحوه اجرا و نصب در کف یا مصالح مختلف شامل می‌شود و طرح‌های تیب و گزینه‌های مطلوب را برای حل مشکلات موجود آنها ارائه می‌کند.

فصل سوم - کفسازی محوطه‌های باز (محوطه‌های باز عمومی، بازی کودکان، روف‌ها، باند‌های سبز و چاله‌های درختی)

این فصل پس از ارائه کلیاتی نظیر طبقه‌بندی، تجهیزات مورد نیاز، ابعاد و اندازه‌ها، جنواول گزینش مصالح و موارد مستند از انواع رایج کفسازی را بر حسب موقعیت مکانی ارائه می‌کند.

فصل چهارم - اینیه محوطه‌های باز (پله، شیپراده و سکو؛ حفاظ‌ها مانند نرده و توری؛ دیوارک‌ها)

در این فصل نمونه‌هایی از وضع موجود تهران و الگوهای مطلوبی از سایر نقاط دنیا، در قالب تصاویر و طرح‌های تیب، به همراه ضوابط ملزاحی جزئیات ساختمانی اینیه محوطه درج گردیده است. پس از آن نیز خصوصیات کفسازی در اختلاف سطح و توصیه‌هایی برای چگونگی اجرای جنول شیپدار ارائه شده است.

فصل پنجم - نحوه نصب اثاث شهری و وسایل تیب محوطه (میلان شهری، گلجای‌های شهری و تجهیزات مربوط به تأسیسات زیربنایی)

این میحت از لحاظ تعداد و تنوع این وسایل به دو دسته کلی تسهیلات شبکه ارتباطی و اثاث شهری (عناصر وفضاهای مسقف و

وجود ناسامانی‌های عدید در

رعایت معیارهای فنی، که

سرمشآن جز- نگری و

نپرداختن به ارتقای رشد کیفی

جزئیات است، ساخت و ساز و

تعمیر و نگهداری پیاده‌روها را

به مخاطره انداخته و امنیت و

آسایش را از عابران پیاده سلب

کرده است

سازه‌های منفرد در محوطه‌ها و خیابان‌ها، تجهیزات روشنایی، عناصر ترافیکی، عناصر سبز، عناصر مربوط به آب، عناصر خدماتی، عناصر زیباسازی و عناصر تبلیغی و اطلاع‌رسانی) تقسیم شده است. این عناصر علاوه بر زیباسازی محیط شهری، اگر با مصالح صحیح و ساختار مناسب انتخاب شوند، کامل‌کننده خصوصیات بصری منظر شهری مطلوب خواهند بود. لذا مواردی همچون کاربردها، نحوه سازمان‌دهی، ضوابط نصب و سازگاری با محیط، استحکام و ایستایی و نقایز اینها برای هر عنصر بررسی شده که طرح‌های تیب را هدایت خواهند کرد. سپس ضوابط نصب و پهنای تقریبی تحت اشغال وسایل تیب در قالب جدول نحوه اتصال بهره‌به زمین (پایه بتنی درجا، جوش به پایه پیش ساخته، پیچ و مهره به پایه، پیچ فولادی به زمین) ارائه شده است.

شماره ۱- اهداف و فرآیند فنی طراحی

گروه ۱	گروه ۲	گروه ۳	گروه ۴	گروه ۵	گروه ۶
<p>گروه ۱: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۲: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۳: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۴: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۵: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۶: مبلمان شهری و تسهیلات</p>	<p>گروه ۱: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۲: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۳: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۴: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۵: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۶: مبلمان شهری و تسهیلات</p>	<p>گروه ۱: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۲: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۳: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۴: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۵: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۶: مبلمان شهری و تسهیلات</p>	<p>گروه ۱: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۲: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۳: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۴: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۵: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۶: مبلمان شهری و تسهیلات</p>	<p>گروه ۱: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۲: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۳: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۴: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۵: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۶: مبلمان شهری و تسهیلات</p>	<p>گروه ۱: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۲: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۳: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۴: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۵: مبلمان شهری و تسهیلات</p> <p>گروه ۶: مبلمان شهری و تسهیلات</p>

فقط به محدوده فرارگیری سازه‌های آبی در فضاهای باز شهری پرداخته شده است. ضمن آنکه انواع ساختارهای ممکن برای لبه خارجی این سازه‌ها که با کف معابر و محوطه‌ها اتصال دارد معرفی شده و چند نمونه طرح تیب نیز در این زمینه ارائه گردیده است.

سطح سوم: جزئیات تیب ساختمانی برای معابر و محوطه‌های شهری

سومین مرحله از مجموعه دستورالعمل‌های فنی در طراحی و اجرای جزئیات معابر و محوطه‌های شهری تهران، محصور نهایی از روند مطالعات سطح دوم با پشتوانه نظری سطح اول است. این سطح شامل ضوابط و مقررات ساخت و اجرا و ارائه نقشه‌های تیب ساختمانی است که به صورت دو بخش مجزا ولی مرتبط با یکدیگر ارائه گردیده است.

در بخش نخست ضوابط و مقررات اجرا و نگهداری، و همچنین ویژگی‌های مربوط به مصالح ساختمانی این عناصر درج گردیده است تا مجریان و عوامل اجرایی یا توجه به آنها و براساس نقشه‌های جزئیات تیب، به طرح و ساخت اقدام کنند.

در بخش دوم با هدف ارتقای کیفیت محوطه‌های باز شهری و پیاده‌روها، پایداری و ماندگاری جزئیات، کاستن از چندگانگی جزئیات تیب و انگویی، نقشه‌ها و جزئیات تیب براساس مکان کاربرد و رعایت معیارها و استانداردهای بین‌المللی و داخل کشور درج شده‌اند.

بخش اول شامل سه فصل است و در هر فصل ضوابط، مقررات و ویژگی‌های اجزاء نگهداری و مصالح به کار رفته، عنوان شده است. ضوابط و مقررات مربوط، کاملاً فشرده است و در صورت وجود استاندارد و آیین‌نامه‌های ملی به این منابع ارجاع داده شده؛ و چنانچه استانداردهای ملی در هر زمینه وجود نداشته، توصیه‌ها و پیشنهادها می‌هندسین مشاور آهون ارائه گردیده است.

در فصل اول، مشخصات و ویژگی‌های مصالح ساختمانی به کار رفته در جزئیات عنوان شده است. این فصل عمدتاً بر قطعات و مصالح ترکیبی تأکید می‌کند و به مصالحی مانند سیمان و جز آن کمتر می‌پردازد. مصالح طرح شده نیز دارای فراوانی کاربرد هستند.

در فصل دوم، ضوابط و مقررات اجرای جزئیات شهری عنوان گردیده، و تلاش شده است تا روش‌ها و نکات اساسی اجرای جزئیات ارائه گردد.

در فصل سوم، ضوابط و مقررات تعمیر و نگهداری و برخی توصیه‌ها و پیشنهادها مربوط به نگهداری عناصر شهری ارائه شده است. همچنین روش‌های متداول تعمیر و نگهداری این عناصر به اجمال مطرح گردیده است.

در پایان بخش اول، پیوست‌های جلد سوم، که عبارتند از مبانی بارگذاری و محاسبه سازه نقشه‌های جزئیات و

جدول شماره ۳: معیارهایی که در انتخاب مصالح کف، توصیه می‌شود

۱	سهولت تهیه	قابلیت دسترسی آسان به مصالح مورد نیاز و صرفه اقتصادی	
۲	انعطاف پذیری	سهولت ساخت و برش قطعات و شکل‌پذیری آسان مصالح	
۳	سهولت اجرا	وابسته به نوع مصالح خاص یا ماشین‌آلات، روش‌های بره‌ریه	
۴	هزینه	اقتصادی بودن از نظر تهیه، نصب، کارگذاری، نگهداری و تعمیر	
۵	مقاومت فشاری	استحکام و دوام در برابر بارهای عمودی و بار حاصل از عبور پیاده و وسایل	
۶	کیفیت سطحی	فیزیکی	مصالح برای هر یک از سطوح در تماس با بدن انسان پیاده یا وسایل چرخدار باید سطح یکنواخت، گردان، روزش، نشتکار، خور و مورب و مورب، سنبلی چرخدار، لایسک‌بوم، سید خرد چرخدار، و یا به تعبیری، باید کیفیت خاص و مطابق حالت باشد.
		اجزایی	مصالح زنده و انعطاف‌پذیر برای نشانه‌های ترمز و مصالح مرده یا سلب برای فضاهای سنگت
۷	سازگاری اقلیمی	نیازت در برابر حرارت، رطوبت، یخبندان، تابش، آلوده برف و باران سنگین	
۸	سازگاری بصری	نما و شکل ظاهری مصالح متناسب با عناصر طبیعی و مصنوعی معابر خود	
۹	ایمنی برابر لرزه‌خیزی	به منظور عبور پیاده خصوصاً کودکان و سالمندان و ناتوانان جسمی - حرکتی	
۱۰	عدم ایجاد گرد و غبار	مادگی که خصوصاً هنگام وزش باد زیاد و رفتن سریع و زمین‌آلود می‌باشد	
۱۱	هم‌رنگی مولدات	ملاحظات در ساخت و اجرا از نظر شکل، رنگ، جنس (کف هر چند انواع قطعات)	
۱۲	مقاومت در برابر آلودگی	پیش ساخته‌ها (کیفیت ساخته شرایط خاص محل و جز آن)	
۱۳	نوع درز	رنگ طبیعی مصالح یا امکان به کارگیری رنگهای شیمیایی برای سطوح‌های مختلف	
۱۴	انواع و اندازه	مقاومت مصالح پیشنهادی و ملائمت از نظر سطحی یا نرمی - ظرفیت‌های مختلف بارگذاری	
۱۵	قابلیت نگهداری	دوام در برابر شرایط طبیعی و سهولت در امر تعمیر و بازسازی	
۱۶	قابلیت نفوذ	با توجه به عملکرد هر فضا میزان آن در انتخاب هرگونه مصالح باید بررسی شود	
۱۷	فراوانی کاربرد	حاصل تجربیات خود و آنان دست‌انگاران در امر ساخت و اجرا	
۱۸	مقیاس و اندازه	رابطه اندازه قطعات با مقیاس هر فضا و سطح اشغال آن، عرض پیاده‌رو و جز اینها	
۱۹	کارایی	کارایی معادلات در قطعات طرح‌های گوناگون	

همچنین مدیریت و تشکیلات اجرا، آورده شده است.

بخش دوم شامل ۱۶۴ برگ نقشه در قطع A4 با ذکر میزان مصالح مصرفی و ویژگی های جزئیات و کاربرد است، که در شش فصل با این عناوین ارائه شده است: کف سازی معابر، ابروهای هدایت آب های سطحی، کف سازی محوطه های باز، ابنیه محوطه های باز، محل نصب اثاث شهری و وسایل بازی کودکان، آب نما و آبراهه. مدیریت و تشکیلات اجرا

از آنجایی که به اجرا گذاشتن دستور العمل فنی در طراحی و اجرای جزئیات معابر و محوطه های شهری تهران - که در قالب ساماندهی محوطه های پیاده اجرا خواهد شد - بدون وجود مدیریت اجرایی درست که مسئولیت هدایت و پیشبرد هماهنگ مراحل مختلف طرح را به عهده گیرد امکان پذیر نخواهد بود، لذا ضروری است قبل از پرداختن به هر گونه اقدام اجرایی، ابتدا شورای مدیریت و اجرا تشکیل گردد و به فعالیت بپردازد. این شورا شامل سه بخش حقوقی - مالی، فنی - عمرانی و زیاسازی خواهد بود و خدمات خود را با در دست داشتن اساسنامه های مشخص که در آن کلیه اختیارات و وظایف شورا معین شده است انجام خواهد داد.

کلیات وظایف بخش های سه گانه به این شرح است:

۱- بخش حقوقی - مالی: مسئولیت این بخش برقراری ارتباط و هماهنگی های لازم با دیگر ادارات مسئول در شهر (آب، برق، گاز، تلفن) است.

۲- بخش فنی - عمرانی: مسئولیت این بخش کنترل و هدایت طراحی و اجرای تیب جزئیات معابر طبق اصول و ضوابط فنی و مهندسی است.

۳- بخش کنترل کیفی (در این پروژه سازمان زیاسازی): مسئولیت این بخش کنترل و هدایت طراحی و اجرای تیب از دیدگاه طراحی شهری (ارتقای کیفیت محیط) است.

لازم به ذکر است که هماهنگی های حقوقی - فنی بین شهرداری و دیگر ادارات خدمات رسانی شهری جزء لاینفک دستور العمل مذکور است و بدون رعایت هماهنگی و در واقع با عملکردهای خودسرانه از طرف ارگان های دیگر، انجام این دستور العمل با مشکلات گوناگون روبرو می شود و پیشرفت

چندانی نخواهد داشت و پس از چندی نیز رو به سوی بی نظمی خواهد گذاشت. لذا پیشنهاد می گردد که قبل از به اجرا گذاشتن این دستور العمل طی فراخوانی عمومی به ادارات نام برده، رسماً نوعی توافق همکاری شکل گیرد تا هر نوع خدمات رسانی شهری که بر جزئیات معابر شهری تأثیر گذار است، از قبل در طرح های میان مدت و بلندمدت پیش بینی گردد تا از صرف هزینه های تعمیراتی مجدد جلوگیری شود.

جدی گرفتن این تذکر از طرف مسئولان بازتاب عمومی خواهد داشت و مردم نیز از آن استقبال خواهند کرد. با توجه به نویسنده دستور العمل پیش گفته در نیوده برخورد در معابر و محوطه های شهری، پیشبرد آن با مشکلات و دشواری های عملی روبرو خواهد شد. بدین لحاظ پیشنهاد می گردد که قبل از اجرای عمومی و گسترده آن، مراحل زیر رعایت گردد:

۱- ارسال دستور العمل مذکور برای دیگر ارگان های ذی ربط.

۲- بازنگری (در صورت نیاز) و دریافت مصوبه از ارگان های مسئول.

۳- تشکیل شورای مدیریت و اجرا.

۴- اولویت بندی مکان های مستعد شهری در حال ساخت و وضع موجود برای انجام جزئیات نمونه.

۵- اجرای جزئیات تیب نمونه در مکان های نمونه.

۶- ابلاغ برای اجرای آزمایشی به کلیه شهرداری های مناطق، به وسیله شورای مذکور.

آنچه در مدیریت اجرا اهمیت دارد، «مجریان فنی و اجرایی طرح» است، که مستقیماً دست اندرکاران اجرا - و نظارت بر اجرا - به شمار می آیند. می بایست مشخص باشد که مجریان چه کسانی هستند و چگونه باید سازماندهی شوند. از آنجا که طرح کف سازی معابر و محوطه های شهری حوزه های متعددی را - از قبیل: کف سازی، فاضلاب، مبلمان، پوشش گیاهی و جز آن - در بر می گیرد، پیشنهاد می شود کارشناسان مجرب مسئولیت اجرایی و نظارت فنی این دستور العمل را در مناطق عهده دار گردند و در کنار مجریان فنی، اقدام به کنترل مبالغه ای کیفی طرح و نقد و بررسی و هدایت های لازم کنند.

ساماندهی محوطه های پیاده

بدون وجود مدیریت اجرایی

درست که مسئولیت هدایت

و پیشبرد هماهنگ مراحل

مختلف طرح را به عهده

گیرد امکان پذیر نخواهد بود

ایجاد شهرهای دوستانه (برای) مردم؛ ارتقای محیط عمومی در شهرها

MPROVING

MAKING PEOPLE-FRIENDLY

TOWNS/Improving the public
environment in towns and cities

Tibbalds, Francis

First published in paperback, 2001, by
"spoon press" (First published 1992, by
Longman Group UK, Ltd)

ISBN: 0-415-23759-9

ما به سطحی از پیشرفت فناوری رسیده‌ایم که بسته به نحوه استفاده از این قدرت‌مان، توانایی ایجاد محیط مورد نیازمان و یا تخریب آن بدون توجه به تعمیر و مرمت آن را داریم. این موضوع ما را وادار می‌سازد تا این قدرت را کنترل کنیم. بدین منظور، می‌بایست ابتدا همگی تعیین کنیم که به چه چیزی می‌خواهیم برسیم - و این کار آسانی نیست.

(چگونه می‌خواهید زندگی کنید؟ نشریه دولتی انگلستان، ۱۹۷۲) فرانسیس تیبالدز مقدمه کتاب «ایجاد شهرهای دوستانه برای مردم» را با عبارت پیش گفته شروع کرده است. او برای دستیابی به این نیروی جدید و در جستجوی آنچه که همگان می‌خواهند، دست به مطالعات و تحقیقاتی می‌زند که حاصل آن در کتاب مذکور، در سال ۱۹۹۲ منتشر شده و در اختیار همگان قرار گرفته است.

فرانسیس تیبالدز معمار و شهرساز انگلیسی است. وی تا زمان مرگش (۱۹۹۲) دارای تجربیات حرفه‌ای فسرلوانی در هر دو بخش خصوصی و عمومی بود. تیبالدز در ۱۹۷۹ ریاست «گروه طراحی شهری» و همچنین در ۱۹۸۸ مدیریت «انستیتوی سلطنتی برنامه‌ریزی شهری» را به عهده داشت.

تیبالدز در این کتاب سعی کرد تا با رویکردی فلسفی با مسائل و مشکلاتی که شهرها با آن دست به گریزند، مواجه شود و با نقد مسائل روز و اشاراتی به گذشته و شهرهای سنتی، راهکارهایی را برای مواجهه با شهرهای امروز و فردا به دست‌دهد. این راهکارها می‌توانند مورد استفاده اهل حرفه، تصمیم‌گیران و همه آنهايي که به نوعی دغدغه‌ذهنی مسائل شهری را دارند، قرار گیرد. ساختار محتوایی کتاب شامل چهار قسمت اساسی است:

قسمت اول (شامل بخش ۱)، در واقع شرح حال شهرهای امروزی و از دست رفتن کثیفات مطلوب محیط زندگی در آنها، و به خصوص در مراکز عمومی آنهاست. رسالت این قسمت، حساس کردن ذهن خواننده نسبت به مشکلات و نابسامانی‌های موجود بر اثر فراموش شدن تدریجی کیفیات لازم برای

بررسی کتاب



فصلنامه مدیریت شهری / شماره ۹ / بهار ۱۳۸۱

زندگی جمعی است. در این بخش ابتدا توضیحاتی دربارهٔ قلمروها و حوزه‌های عمومی به عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر شهر ارائه می‌گردد. قلمروهای عمومی تمامی قسمت‌هایی از بافت شهر است که دسترسی به آنها به صورت فیزیکی یا بصری امکان‌پذیر است. بزرگ‌ترین برخورداردهای انسانی نیز در همین مکان‌ها رخ می‌دهد. او سپس مشکلاتی از قبیل بالا رفتن مالکیت خودروی شخصی، آلودگی، تراکم ساخت و ساز، انقطاع بخش‌های مختلف شهر را مطرح می‌سازد، و عدم توجه به کیفیات زندگی را که باعث زوال عرصه‌های عمومی شده‌اند گوشزد می‌کند.

نهایتاً سعی می‌شود توجه طراحان به مسائلی ورای ضوابط و قوانین رایج (که تنها بخشی از آنچه که می‌بایست به آن توجه شود هستند) معطوف گردد؛ و بر ضرورت بازنگری جدی در نحوهٔ طراحی، مدیریت و نگهداری عرصه‌های عمومی نیز تأکید می‌شود.

قسمت دوم (شامل بخش‌های ۲ و ۳) عملاً بیان دو فرضیهٔ اساسی اولیه‌ای است که رویکرد فلسفی نگارنده در تمامی موضوعات مطرح شده در کتاب متوجه آن است. اول اینکه همواره مکان‌های عمومی مهم‌تر از بخش‌های خصوصی محیط شهری‌اند. دوم رسیدن به شناختی از گذشته است، که برای طراحی و مدیریت در شرایط امروز معتبر و مفید می‌نماید. در اینجا نگاه به گذشته بیش از هر چیز دیگری متوجه استخراج اصول مطلوب و کارایی است که در طول زمان از استحسان سربلند بیرون آمده‌اند و هنوز با عصر ما هماهنگی دارند و می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند.

در بحث مکان (بخش ۲) به تحولات دهه‌های اخیر در شهرها اشاره می‌شود: تحولاتی که شهرها را تبدیل به مجموعه‌ای از بناهای منزوی، راه‌ها و بزرگراه‌ها کرده است. در این گونه شهرها، پیاده‌ها دیگر جایگاهی ندارند و فضاهای عمومی عملاً پس ماندهٔ ساخت و سازهای موجودند و دیگر قابلیت برای جذب شهروندان و احیای زندگی جمعی آنها ندارند.

در بخش ۳ (درس‌هایی از گذشته)، دلایل علاقه‌مندی شهروندان به بافت‌های سنتی مطرح می‌شود و بررسی‌هایی از این دست مطرح می‌گردند: چرا شهرهای امروزی و ساخت و سازهای جدید در آنها دیگر دارای کیفیات جاذب شهروند نیستند؟ در اینجا دغدغهٔ اصلی کتاب مطرح می‌شود و آن اینکه شهرهای گذشته شهرهای سازگار با مردم بوده‌اند و این خصلت محصل اصول کیفیاتی چون اختلاط کاربری‌ها، امکان حضور مردم عادی و وجود زندگی دائمی و جاری در عرصه‌های عمومی، وجود فضاهایی تعریف شده برای عموم و نظایر اینها بوده است.

قسمت سوم (شامل بخش‌های ۴ تا ۷)، ۷ بخش

از کتاب را در برمی‌گیرد که در این بخش‌ها به صورت جداگانه درس‌های گذشته، که حاصل ذهن تیزبین نگارنده و موشکافی در مسائل روز شهرها است، بیان می‌شود. این درس‌ها عبارتند از:

اختلاط کاربری‌ها (بخش ۳): شهرها چیزی فراتر از تجمع ساختمان‌ها و خیابان‌ها هستند. آنها اساساً عرصه فعالیت‌های شهروندان‌اند. عرصه‌های عمومی فقط محل تجمع کاربری‌ها نیستند بلکه فضاهایی برای امور فرهنگی، سرگرمی، فراغت، زندگی جمعی و تبادل عقاید و دیدگاه‌های جمعی‌اند.

مقیاس انسانی (بخش ۵): عرصه‌های عمومی محل حضور پیاده‌هاست و نه صرفاً خودرو یا محل خودنمایی بناهای غول‌پیکر. اساساً شهر راحت و محیط انسانی، جایی است که ارتباط مستقیم با پیاده و مقیاس حرکت آن را در خود دارد. سادگی، مختصر بودن، ابعاد و اندازه، مقیاس فعالیت‌ها و هماهنگی آنها با پیاده‌ها از مهم‌ترین موضوعات است.

آزادی پیاده (بخش ۶): یکی از کیفیات محیط شهری شهروندساز این است که فرد پیاده بتواند به راحتی در محیط قدم بزند و به اطراف خود بنگرد. این در حالی است که این رویداد ساده به واسطهٔ ترس از تصادف، سروصدا و دود و آلودگی از شهرهای امروزی حذف شده است. معماری کلان مقیاس و محورهای سریع‌السیر نیز با برهم زدن تداوم حرکت پیاده در برخی قسمت‌ها به این امر دامن زده است.

برای ایجاد محیطی شهروندساز، اولویت دادن به سیستم حمل‌ونقل عمومی و همچنین استقبال از دوچرخه به عنوان یکی از گزینه‌های حمل‌ونقل سازگار با مردم، از عمده‌ترین موضوعات به شمار می‌آید.

دسترسی برای همه (بخش ۷): این بخش را می‌توان در نقل قول زیر خلاصه کرد: «می‌توان اعجاب‌انگیزترین مکان دنیا را تخیل کرد، طراحی کرد و ساخت؛ ولی در این میان به چیزی نیاز است که مردم (با حضور خود) چنین رؤیایی را تحقق بخشند. محیط‌های شهری می‌بایست برای همه، ورای سن، توانایی، پیشینه و زادآستان قابل دسترسی باشند. این دسترسی در تمامی ۲۴ ساعت شبانه‌روز اهمیت دارد.»

وضوح و خوانایی (بخش ۸): عرصه‌های عمومی می‌بایست با تعهداتی همواره برای پیاده و سواره قابل فهم باشند. فرد باید در هر لحظه بتواند که در کجا هست، عناصر دیگر شهر نسبت به موقعیت او به چه صورت استقرار یافته‌اند، چگونه می‌تواند از این مکان به مکانی دیگر برود، و جز اینها. حفظ و تقویت عناصر خاطره‌انگیز، ایجاد ساختاری واضح برای شبکه مسیرها، احترام به عناصر طبیعی چون توپوگرافی، درخت، پوشش گیاهی و رودخانه و نظایر اینها از جمله

عوامل مؤثر و مفید برای وضوح محیط‌های شهری‌اند.

ماندگاری محیط (بخش ۹): در گذشته بناها تا قرن‌ها باقی می‌ماندند، در حالی که امروزه دوام بناها فقط برای ۲۵ سال در نظر گرفته می‌شود. فضاها می‌بایست ضمن برآوردن نیازهای امروزه قابلیت پذیرش تغییرات آینده را نیز داشته باشند و فرصت‌های متنوع زندگی جمعی را برای تداوم زندگی شهری در خود به وجود آورند. نوع طرح اولیه، نوع ساخت، مصالح به کار رفته و توجه به نگهداری، از جمله موارد مهم در ماندگاری محیط‌های شهری‌اند.

قابلیت کنترل تغییرات (بخش ۱۰): شهرهای قدیمی به تدریج رشد می‌کردند و آهنگ تغییرات در آنها بسیار کند و به صورت ارگانیک بود. با بالا رفتن سرعت تغییرات در شرایط فعلی می‌بایست حد و حدود تغییرات و توسعه شهرها و جهت‌گیری عمومی این تغییرات را به درستی درک کرد و پیشاپیش برای آنها طرح و برنامه داشت. به نحوی که تمامیت شهرها و عرصه‌های عمومی به واسطه تغییر و تحولات دائمی و سریع از دست نرود.

قسمت چهارم (شامل بخش‌های ۱۱ و ۱۲): این قسمت به واقع جمع‌بندی مطالب مطرح شده در کتاب و ارائه پیشنهاد است. در بخش ۱۱ ارتباط عوامل یا کیفیاتی که فی‌ال‌آبه صورت جداگانه مورد بررسی قرار گرفته بودند، بیان می‌شود. به عبارت دیگر، این عوامل با یکدیگر ارتباط تنگاتنگ دارند و در عالم واقعیت نمی‌توانند به صورت متنازع و جدا از هم به دست آیند. در این قسمت ارتباط آنها با یکدیگر، و دستیابی به نتیجه اتصال این موضوعات مدنظر قرار می‌گیرد. در مواجهه با شهر و مسائل آن، همواره باید سه اصل اساسی را در نظر گرفت: حفاظت از بهترین چیزهای گذشته، توجه به نیازهای زمان حال، تدبیر برای آینده‌های مطلوب. این سه اصل به عنوان رمز برنامه‌ریزی و طراحی شهری موفق بیان می‌شوند.

احیای عرصه عمومی (بخش ۱۲): منظور از احیاء که تیلدز آن را با اصطلاح «رنسانس» بیان می‌کند، دستیابی به فرج‌های طلایی برای سروسامان دادن به برخی مشکلات گذشته، کشف استعدادهای نهفته در شهر و تصمیم درباره این است که بهترین چیز برای فردا چیست. این خود فرصتی برای شکل‌گیری منافع عامه است. و نه امتیازی برای ساخت و ساز عجولانه بساز و بفروش.

در پایان باید متذکر شد که کروکی‌های بسیار زیبایی کتاب در هر چه گویاتر کردن مطالب آن سهم بسزایی دارند. غیر از بخش اول که به واقع شرح مصیبت شهرهای امروزی است و اثر آن از عکس استفاده شده، در بخش‌های دیگر کتاب کروکی‌های ترسیم شده به دست تیلدز مورد استفاده قرار گرفته

است. در پایان هر بخش نیز چکیده‌ای از مطالب به صورت دستورالعمل ارائه شده است.

آخرین ویرایش این کتاب در سال ۲۰۰۱ بوده است که پیشگفتاری از «تری فارل» (Terry Farrell) و مؤخره‌ای از «کوین موری» (Kevin Murray) نیز در آن به چشم می‌خورد.

خواندن این کتاب برای حل مسائل و مشکلاتی که امروزه در حیطه برنامه‌ریزی و طراحی شهری مشاهده می‌شوند، و همچنین نابسامانی‌های عرصه‌های عمومی کشور، ما به عنوان کشوری که دیرینه‌ای لرزشمند دارد، توصیه می‌گردد. از آنجا که تقریباً تمامی فضاهای شهری مان‌نارای عناصر عینی و ذهنی خاطرمانگیزند، مباحث کتاب «ایجاد شهرهای سازگار با مردم» بسیار راهگشاست و با خواندن و تأمل در آن می‌توان انگیزه‌هایی برای بهبود قلمروهای عمومی به دست آورد.

مرصبه‌نرای



زندگی در فضای میان ساختمان‌ها

life Between Buildings

Jan Gehl

Published by: Van Nostrand Reinhold
New York, 1987

زندگی در فضای میان ساختمان‌ها

موضوع این کتاب تنها رویدادهای انسانی خاص و جانب‌توجهی نظیر جشن‌ها و گردهمایی‌ها و مانند اینها نیست که گاه در فضاها شهری اتفاق می‌افتند. از طرف دیگر، تمام توجه آن به خیابان‌های اصلی و مراکز عمده شهری معطوف نشده است. این کتاب شاید از همین جهت و نیز به خاطر معرفی دسته‌ای از

فعالیت‌های انسانی و فضاهای شهری که مورد
بسی توجهی قرار گرفته‌اند، کتابی ویژه به حساب آید.

محتوای کتاب نیز همچون ظاهر ساده و
کوچکش، به وقایع ساده و کوچک زندگی روزمره در
فضاهای شهری ساده و کوچک بیزامون می‌پردازد.
این وقایع اگر رخ دهند زمینه‌ساز وقوع رخدادهای
دیگر خواهند بود و اگر بروز نکنند، مسلماً انگیزه‌ای
برای رخداد سایر وقایع در دست نخواهد بود. به قول
نویسنده کتاب، «فعالیت جایی اتفاق می‌افتد که قبلاً
فعالیتی انجام گرفته باشد و در جایی که هیچ فعالیتی
جریان ندارد فعالیت جدید نیز شکل نمی‌گیرد.» (۱) با
این پیش درآمد پیداست که در واقع فعالیت‌های عادی
عسری و انتظاراتی که آنها از محیط زندگی خود دارند،
موضوع کتاب مورد معرفی است. شهر و محله‌های آن
باید در قبال این فعالیت‌ها کارایی داشته باشند و با
پاسخگویی به انتظارات شهروندان رضایت آنها را
فراهم آورند. کتاب حاضر مدعی است محیطی که
رضایت شهروندان را تأمین می‌کند، حتماً واجد
کیفیت‌های ارزشمندی بوده است و این رضایت به
نوبه خود موجبات ارتقای هرچه بیشتر کیفیت‌های
مذکور را مهیا می‌سازد. تمام تلاش کتاب برای این است
که به زبانی ساده زمینه را برای درک و لمس زندگی
جاری میان ساختمان‌ها فراهم آورد و اهمیت این
موضوع را در طراحی و برنامه‌ریزی شهری گوشزد
کند. شاید به همین دلیل است که پس از گذشت بیش
از دو دهه از نخستین چاپ آن، هنوز هم جایگاه خود را
در متون تخصصی این دانش‌ها حفظ کرده است.

کتاب حاضر برای اولین بار در سال ۱۹۸۰ به زبان
دانمارکی منتشر شد و با چاپ و ترجمه انگلیسی آن در
سال ۱۹۸۷ مخاطبان وسیع تری یافت. نویسنده کتاب
«یان گل» رئیس بخش طراحی شهری در
فرهنگستان سلطنتی دانمارک است، و تجارب و
نظریات وی در کشورهای اسکانداونوی اهمیت و
اعتبار فراوان دارد. با وجود استناد به مثال‌های
متعددی که عمدتاً در حوزه جغرافیایی تجارب نگارنده
قرار دارند، در این کتاب کوشش بر طرح میابختی است
که فارغ از مکان همواره موضوعیت داشته‌اند - و
دارند. براین مبنا کتاب حاضر به چهار فصل عمده
تقسیم می‌شود.

فصل اول که همنام عنوان کتاب - زندگی در
فضای میان ساختمان‌ها - است، به تدوین میانی
مورد نیاز می‌پردازد. در این زمینه، ابتدا تقسیم‌بندی‌ای
اجمالی از فعالیت‌های انسانی در غالب سه دسته
«ضروری، اختیاری و اجتماعی» ارائه می‌گردد.
فعالیت‌های ضروری به آن دسته از فعالیت‌هایی
اطلاقی می‌شود که افراد برای رفع ابتدایی‌ترین
نیازهای خود ناگزیر از انجام آن هستند، لذا کیفیت
فضا بر انجام این فعالیت‌ها تأثیر چندانی ندارد.

فعالیت‌های اختیاری فعالیت‌هایی نظیر قدم زدن،
تماشای مناظر و مانند اینها هستند که در صورت
فراهم بودن بستر فضایی مناسب، امکان بروز
می‌یابند. نهایتاً دسته سوم فعالیت‌هایی هستند نظیر
صحبت کردن با همسایگان یا بازی جمعی کودکان،
که علاوه بر محیط مساعد، نیازمند حضور سایر
انسان‌ها نیز هستند و در غیر این صورت به وقوع
نمی‌پیوندند.

به این ترتیب در این فصل تأثیر فضا بر وقوع
فعالیت نیز مورد توجه قرار می‌گیرد و متقابلاً امکان
بروز هر سه نوع فعالیت مذکور، معیاری برای سنجش
موفقیت فضاست. در دنباله برای تأکید بر این تأثیر و
تأثر نقی به تاریخ زده می‌شود و چگونگی تعامل میان
فضاهای شهری و فعالیت‌های انسانی در گذر زمان به
صورت اجمالی مورد اشاره واقع می‌گردد، تا در ادامه
آن زمینه لازم برای تشریح این اثرگذاری متقابل در
زمان حال و در جوامع امروزی فراهم آید.

با ذکر این مقوله در فصل دوم کتاب
پیش‌شرط‌های برنامه‌ریزی و طراحی پراساس میانی
مورد بحث در فصل اول، مطرح می‌گردد. نخستین این
پیش‌شرط‌ها، ضرورت اهمیت دادن به ارتباط میان
فعالیت‌های جاری در فضای عمومی با بستر اجتماعی
آنهاست. در کنار این نکته، ضمن اشاره به تأثیر عوامل
اقتصادی و سیاسی، خاطر نشان می‌گردد که
فعالیت‌های انسانی در فضای میان ساختمان‌ها
الگوی قطعی و جهان شمول ندارند، و بسیار وابسته به
زمینه‌ای هستند که در آن بروز می‌کنند. از این جهت
«وقوف بر فرایند حاکم بر نحوه دخالت دادن آنها» در
طرح‌های موفق مهم‌تر از «شناختن صرف
محصولات این فرایند، یعنی پروژه‌های طراحی
فضای میان ساختمان‌هاست. در واقع هر پروژه جوانی
است به شرایطی خاص، و به همین خاطر دلیلی ندارد
که تعمیم‌پذیر باشد. اگر پیش شرط قبلی بر میانی
جمع انسان‌ها و شرایط اجتماعی آنها مطرح گردید، در
پیش شرط بعدی لحاظ داشتن ویژگی‌های افراد بشر و
تأثیر آنها بر زندگی میان ساختمان‌ها مدنظر است. از
دید این کتاب، توجه به توانایی‌ها و محدودیت‌های
حسی و حرکتی انسان در برنامه‌ریزی و طراحی، برای
دمیدن حیات در کالبد فضاهای شهری، امری است
ضروری. زندگی در میان ساختمان‌ها زمانی جریان
می‌یابد که انسان‌ها بتوانند به سهولت با یکدیگر
مراوده کنند و تعامل اجتماعی برقرار سازند. این در
صورتی امکان‌پذیر است که محیط شرایطی فراتر از
توان حسی و حرکتی آنها را بر آنان تحمیل نکند و آنها
را وادار نسازد تا از مسافت‌های خیلی دور مترصد
شناختن یک آشنا باشند، و یا برای رسیدن به یک
کانون فعالیتی راه درازی را طی کنند، و چیزهایی از
این دست. علاوه بر این، افراد باید زمان و مکان

مناسب برای تماس های اجتماعی را نیز در اختیار داشته باشند. از نظر نگارنده کتاب، انسانی که در درون اتومبیل محبوس است، نه از نظر مکانی امکان ایجاد ارتباط با دیگران را دارد و نه از نظر زمانی فرصتی برای برقراری رابطه ادراکی و احساسی با محیط و سایر انسان ها برایش باقی می ماند. لذا بر این واقعیت تأکید می شود که زندگی در شهر تحت سیطره یاده جاری می گردد، و نه در فضاهایی که سواره بر آنها حاکم است.

با پذیرش این پیش شرط ها، فصل سوم کتاب در قالب چهار سؤال اصلی ذهن خواننده را به چالش با آنچه در محیط شهری اتفاق می افتد، می کشاند و او را وادار می کند که این بار از دریچه ای دیگر به مسائل بنگرد؛ آیا هر آنچه که ما ناخوشایند می بینیم، حقیقتاً بد است و آنچه که خوشایند فرض می کنیم، اگر واقعاً تحقق پذیرد، نتیجه ای مطلوب در بر خواهد داشت؟ نخستین پرسش این فصل در خصوص تجمع یا پراکنندگی فعالیت ها است. نگارنده در مقیاس های مختلف عوامل مؤثر بر این تجمع و پراکنندگی را برمی شمارد و به این نتیجه می رسد که برخلاف تصور ما، ازدحام و شلوغی ناشی از تجمع اگر از حد نگردد، نه تنها آزارنده نیست بلکه زمینه ساز بروز سرزندگی و حیات در فضاهای شهری نیز هست. پرسش بعدی تلفیق یا تفکیک فعالیت ها را در شهر در مقیاس های مختلف مورد تردید قرار می دهد و با بیان این مطلب که تفکیک فعالیت ها از یکدیگر ساده ترین راه حل و البته ناکارآمدترین شیوه برای سروسامان دادن به آنهاست، به این نکته تأکید می ورزد که تفکیک فعالیت ها تنها در یک صورت پذیرفتنی است و آن اینکه معایب ترکیب و تلفیق آنها چنان عمده و اساسی باشند، که تفکیک فعالیت ها اجتناب ناپذیر گردد. در پرسش سوم این مورد مطرح می شود که فضاهای بین ساختمان ها چقدر جاذب زندگی هستند و چقدر دافع آن. وقتی جایی برای رفتن، کاری برای انجام دادن و چیزی برای دیدن در فضای میان ساختمان ها وجود ندارد، نمی توان انتظار داشت که این فضا دعوت کننده افراد به حضور و فعالیت باشد. در نهایت نیز سؤال چهارم ما را بران می دارد که بپنداریم آغوش فضا چقدر می تواند بر روی فعالیت ها گشوده یا بسته باشد. در اینجا نگارنده بر نکته مهمی انگشت می گذارد که امروز بسیار شایع است، و آن خصوصی سازی فضاهای عمومی است. از نظر وی، محبوس کردن فعالیت های عادی و متنوع روزمره در قالب رسمی یک ساختمان - نظیر فرهنگسرا، مجتمع های بزرگ تجاری و مانند اینها، باعث رخت بر بستن زندگی و روینادهای آن از فضاهای عمومی شهر می شود. هر قدر این فعالیت ها در پشت درهای بسته انجام گیرد، آثار کمتری از حیات در فضاهای باز باقی

می ماند و در انتها شهری شکل می گیرد که گرچه ممکن است بسیاری از کارکردهای ضروری خود را انجام دهد، اما مرده و بی نشاط به نظر می رسد.

فصل پایانی و چهارم کتاب، در دنباله میاحث قبلی، قابلیت های فضای عیان ساختمان ها را برای پذیرش و پرورش زندگی، با جزئیات بیشتری مورد بررسی قرار می دهد. نویسنده مهم ترین قابلیت این بخش از محیط مصنوع را در این نکته خلاصه می بیند که می تواند «فضایی» برای برسه زدن و «مکانی» برای ماندن باشد. طبیعی است که انسان در برسه زدن کشف می کند و در حال توقف با آنچه کشف کرده است رابطه احساسی و ادراکی برقرار می سازد. برای تقویت این قابلیت، در این فصل به شرایط فضایی مناسب برای انواع فعالیت ها - نظیر قدم زدن، ایستادن، نشستن، دیدن، شنیدن و صحبت کردن - پرداخته می شود. جالب توجه است که این شرایط تنها برای بزرگسالان نیست، بلکه کودکان و سالمخوردگان نیز به همان اندازه (و شاید بیشتر از آنها) اهمیت دارند زیرا آسیب پذیرتر هستند. منظور از شرایط فضایی مناسب در این فصل، شرایط مساعد کالبدی و طبیعی و روانی به صورت همگام است. در خاتمه نیز چنین نتیجه گیری می شود که اگر فضایی این اقبال را داشت که در آن شرایط سه گانه مذکور در تعامل با یکدیگر به نحو مطلوب و مناسبی برقرار باشند، فضا دارای «حس مکان» می گردد. یعنی بدین ترتیب فضا تبدیل به مکانی می شود که ماندن در آن، خواه برای چند دقیقه و خواه برای یک عمر، خوشایند خواهد بود.

در بیست سال اخیر، و به ویژه در دهه ۹۰ میلادی، در تکمیل میاحث این کتاب، نظریات و مطالب فراوانی به وسیله افراد مختلف ارائه شده است که بعضاً با دقت بسیار بیشتری به نکات مطرح شده در کتاب حاضر می پردازند. اما این امر نه تنها از ارزش و اعتبار کتاب نمی کاهد بلکه موقعیت آن را نیز در میان آثار کلاسیک این دانش نوبا تثبیت می کند؛ زیرا ضمن آنکه در این زمینه پیشرو است، تمام آنچه را که در طول یک دهه موضوع بحث و تفحص طراحان و برنامه ریزان شهری بوده است، به اختصار و در قالب تصویرگری کلی به نمایش می گذارد. مطالعه این کتاب می تواند نقطه آغازی برای ورود به دریای وسیع میاحث کیفی انسانی در دانش طراحی شهری و برنامه ریزی شهری باشد.

مروارید قاسمی

«خلاصه ای از این کتاب را خانم شهرزاد مهدوی کریمش و ترجمه کرده، که با همین عنوان در محله آبادی شماره ۲۰، بهار ۱۳۷۵، حصص ۲-۹ چاپ شده است.»



«سرعت ۳۰» آرام‌سازی ترافیک، با طراحی کالبدی خیابان (۸۰ نمونه برای آرام‌سازی)

Tempo 30
Klaus Schäfer-Breede
Bauverlag GmbH
1987
Wiesbaden und Berlin

مقدمه

کتاب حاضر به تمهیدات کالبدی برای آرام‌سازی خیابان‌های شهری در حد حرکت با سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت می‌پردازد. ضرورت این مطالعات و اجرای تمهیدات آن در کشورهای اروپایی، که در آنها غلبه خودرو باعث از بین رفتن تعامل اجتماعی و زندگی شهری مردم می‌گردید، در دهه ۱۹۸۰ به شدت احساس می‌شد. اکنون شرایط زمانی و ویژگی‌های رفتاری افراد کثور و خصوصاً شکل کالبدی معابر عا نیز باعث حضور و غلبه روزافزون خودرو در همه جای شهرهای کشورمان شده، و این نه تنها موجبات حذف زندگی جمعی و تعاملات اجتماعی بین مردم را فراهم آورده بلکه باعث بروز تضاد، درگیری‌ها و مشکلات روانی بسیاری نیز شده است. با توجه به اینکه این کتاب به تمهیداتی می‌پردازد که ضمن امکان حضور خودرو و حفظ دسترسی‌ها موجبات ارتقای کیفیت‌های محیطی برای حضور پیاده را فراهم می‌آورد و با شرایط امروزه ما نیز مطابقت دارد، می‌تواند راهنمای خوبی برای متخصصان و مسئولان مدیریت ترافیک شهری باشد.

مؤلف این کتاب، کلاوس شافر برده، در اصل کارشناس ارشد علوم سیاسی است که زندگی حرفه‌ای خود را وقف همکاری و تدریس در امور محیط زیست و ترافیک کرده است. وی دارای تألیفات متعددی است و در میان کارشناسان اروپایی و آمریکایی اعتبار و معروفیت خاصی دارد.

معرفی

این کتاب به فلسفه مکان‌های حضور و مقررات «سرعت ۳۰» می‌پردازد و یادآور می‌شود که این طرح در اول آوریل ۱۹۸۳ میلادی، به عنوان «مقررات جدید ترافیکی» در هلند به مرحله اجرا درآمده است. مقررات تازه به مدیران شهری اجازه می‌داد تا سرعت در خیابان‌ها و با یخنی از خیابان‌های مناطق مسکونی را بیا به کار گرفتن تمهیداتی، به ۳۰ کیلومتر در ساعت تقلیل دهند.

مقررات آرام‌سازی «بافت‌های مسکونی» مدیریت شهری را قادر ساخت تا در سطوح بزرگ‌تری که به شکلی تنگاتنگ و مرتبط با یکدیگر عمل می‌کردند، حداکثر سرعت سواره را به ۳۰ کیلومتر در ساعت کاهش دهد.

نویسنده با پیگیری عمده دلایل تقلیل سرعت در بافت‌های مسکونی، به نوعی نگرش خود را در مورد آرام‌سازی پیاده و سواره اعلام می‌دارد:

✓ تجربه هلندی - "Woonert" اصطلاحاً به معنای «حیات مسکونی» است و منظور از آن فضاهای مشترک و نیمه عمومی تعداد نسبتاً زیادی از واحدهای مسکونی است (در واقع کوچه‌ها و خیابان‌های محله به عنوان حیات دوم خانه‌ها عمل می‌کنند).

✓ تجربه آلمانی - "Wohnort" در واقع بازتاب تجربه هلند در آلمان است، که به صورت قانون، ضوابط و مقررات ترافیکی آلمان برای «آرام‌سازی ترافیکی مناطق مسکونی» تجلی یافت.

✓ تجدیدنظر در تخصیص فضای سواره و پیاده، علاوه بر کاهش حداکثر سرعت به ۳۰ کیلومتر در ساعت (بدین ترتیب نظام معمول تفکیک مسیر به تنوارهای مستقل پیاده، دوچرخه و سواره کنار رفت و سطحی یکدست و بدون اختلاف سطح (همچنین بدون جدول) ایجاد گردید که برای هرگونه سفر پیاده، دوچرخه و سواره حقوقی مساوی قائل بود. به عبارتی، سرعت قابل قبول Woonert برای هرگونه سفری معادل سرعت عابر پیاده است.

✓ ساماندهی توقف خودروها در بستر خیابان‌ها، با پیش‌بینی و علامتگذاری محل‌های توقفی که مزاحمت حضور آنها در پایین‌ترین حد قرار دارد.

✓ اولویت مطلق حضور ساکنان و تعامل اجتماعی، در مقابل حرکت عبوری مسیر، و به این واسطه جلوگیری از ترافیک عبوری و میان‌بر. با پرداختن به تحلیل وضعیت قبل از طرح

«سرعت ۳۰» و زمان اجرای آن، این نتیجه به دست می‌آید که «باید تدبیری اندیشید تا بتوان کوشش‌ها و تجربیات حاصل از نظام وونرف (Woonerf) را به کلیه محله‌های شهری تسری داد».

بدین ترتیب خیابان‌های با سرعت ۳۰ به عنوان اتصال دهنده بین وونرف‌ها (محله‌های آرام‌سازی شده) و شبکه حمل و نقل اصلی شهر مطرح گردیدند. در این تسری بخشی به کم خرج بودن، امکان بسط و گسترش، تامین ایمنی حرکت‌های آسیب‌پذیر (دوچرخه و پیاده)، حضور و ایمنی گروه‌های ساکن و به ویژه کودکان و سالمندان و معلولان، توجه شده است.

کتاب در ادامه با توضیحاتی به نحوه اجرای طرح می‌پردازد، انواع محل‌ها و خیابان‌ها نیز مورد بررسی قرار گرفتند، که از آن جمله در کنار «عملکرد ترافیکی» بعضی خیابان‌ها، از «سرزندگی»، «تنوع»، «حضور»، «تعامل اجتماعی» و جز اینها نیز می‌توان نام برد. نتایج آن مطالعات و انتظاراتی نظریه در عمل موجب شد که اصل اولویت پیاده، و حضور و تعامل اجتماعی مورد توجه قرار گیرد و سپس در قانون تثبیت گردد. بدین ترتیب «سرعت ۳۰» به خیابان‌های شهری نیز تعمیم یافت.

در ادامه، کتاب به ارتقای کارایی این نظام می‌پردازد و برای آن پیش شرطی را قائل می‌شود: بهسازی و تجهیز شبکه درشت بافتی از خیابان‌های اصلی سواره که بتواند به عنوان شریان‌های حرکتی، تردد سواره و حمل کالا را در مسافت‌های طولانی تامین کنند، با این اصل که این شریان‌ها می‌بایست حداقل تماس را با فضای زندگی جمعی ساکنان داشته باشند.

این طرح را اندگان سواره را به فراموشی سپرده است، بلکه آنها را به عنوان یکی از عاملان اصلی در طرح مدنظر قرار می‌دهد و توقعاتی را برای سواره‌ها مطرح می‌کند. به عنوان مثال، مسیرهای «سرعت ۳۰» و محیط پیرامون آن می‌بایست چنان تجهیز شوند که راننده احساس مشکل نکند، و حرکت در آنها - به استثنای فضاهای جلوی مدارس و اماکن آن، که اجبار به حرکتی با سرعت بسیار کمتر از ۳۰ کیلومتر است، به صورتی طبیعی انجام پذیرد. به عبارت دیگر، به بیان تمهیداتی پرداخته می‌شود که اولاً از طریق آن، شرایط محیطی یک مسیر می‌بایست قابلیت شناسایی آن را برای راننده و عابر به عنوان مسیر آرام یا مسیر سواری اصلی از خود بروز دهد، و ثانیاً برای راننده مشخص شود که این مسیر - یا حتی بخشی از آن - یک وونرف و ضوابط و مقررات حاکم بر آن نیست.

بدین ترتیب نقش کتاب «Tempo 30» به عنوان «دستورالعملی رسمی» و ابزاری کمکی برای

برنامه‌ریزی و طراحی معابر محلی (اعم از خیابان‌های مسکونی و جمع‌کننده‌ها) و در دست اجرا مشخص گردید.

در ادامه کتاب نیز راه‌حل‌های متفاوتی برای موقعیت‌های مختلف پیشنهاد شده است تا کلیه شهرها بتوانند براساس شرایط موضعی محل مورد طراحی خود، گونه مناسب را انتخاب کنند و قساطانه مورد استفاده قرار دهند، با این امید که امکانات و محدودیت‌های حرکت‌های سواره و پیاده به راحتی در این فضای عمومی تخمین زده شود و رفتارها نیز براساس شرایط موجود تنظیم گردد.

اهمیت محتوای کتاب حاضر در تنظیم مطالب در جهت هرچه کارپذیری کردن آن و سهولت کاربرد آن است. فصل اول این کتاب به تعاریف، اهداف، تحلیل‌ها و ارائه دستورالعمل‌ها و مقررات قانونی و ابزارهای حقوقی می‌پردازد.

تعاریف و از گان تخصصی مانند «نامی» / ترافیکی، «ایجاد خلالت مادی و غیرمادی بر اثر تصادف (یا احتمال آن)، یا احساس خطری که از طریق تردد ایجاد می‌گردد و جز اینها.

تدوین اهداف تبیین شده برای ایمن‌سازی ترافیک، خصوصاً با حفظ و احیای عملکرد حضور در فضاهای عمومی.

تدوین اهداف موضوعی ناشی از حضور در فضاهای عمومی.

تدوین اهداف کاری مشخص، برای ایجاد کیفیت حضور.

گزارش سلسله مراتبی از نحوه رسیدن به اهداف کاری تدوین شده در سطوح مختلف (از محله و بزرگ‌تر، و خیابان و کوچه‌ها).

آموزش تحلیل شرایط و نحوه نقد راه‌حل‌ها. / تدوین دستورالعمل‌ها و مقررات قانونی راجع به شرایط کالبد و نحوه دسترسی به سرعت ۳۰.

ایجاد نوعی اجبار در هماهنگی سازمان مدیریت شهری با ادارات و سازمان‌های دیگر در جهت جلوگیری از هر گونه اقدام و عملیات تک‌ساختی.

توجه خاص به مواردی که توجه و دقت ویژه می‌طلبند، مانند ورودی به محله، دروازه‌ها، مسیر حرکت اتوبوس، دوچرخه و جز اینها.

تدوین و تنظیم ابزار حقوقی و پشتیبانی قانونی با این اصل که به طور کلی می‌بایست از امر و نهی‌های ترافیکی زیاد پرهیز کرد، زیرا رفتارهای ترافیکی در محدوده سرعت ۳۰ می‌بایست به صورت آرگانیک و براساس شرایط موضعی محل به تدریج تغییر کنند.

فصل سوم این کتاب برای هرچه کارپذیری کردن نتایج آن به ارائه دفترچه‌های راهنما به منظور استفاده از تمهیدات عنوان شده در فصل ۳ می‌پردازد.

چگونگی استفاده از این دفترچه راهنما به

مناطق

Department of the Environment,
Transport and the Regions

ناشر: کمیسیون معماری و محیط مصنوع
Commission for Architecture and the
Built Environment

تاریخ اولین انتشار: 2000

امروزه طراحی شهری به بحثی محوری و داغ در تمام جوامع تبدیل شده است؛ چه در جوامعی مانند ایران که این دانش به تازگی در آن معرفی شده و هنوز بر سر معنا و کاربرد واقعی آن میان متخصصان و دست‌اندرکاران بحث هست، و چه در جوامع توسعه یافته‌ای که سال‌هاست طراحی شهری را به عنوان ابزاری کارآمد و توانمند برای هدایت کیفی شهرها و روستاها به کار می‌برند. این دانش پویا و در عین حال پیچیده، هر روز به دلیل طرح مباحث جدید، به جنبه‌های تازه و ناگفته‌ای از مسائل محیطی می‌پردازد.

اما نکته اینجاست که طرح‌های موفق برای شهر، نیاز به درک صحیح و کاملی از شرایط محیطی دارند. موفقیت و اجرای کار نیز بستگی به چارچوب‌های دقیق توسعه در سطوح کلان و پشتیبانی آن به وسیله اسناد رسمی، کارایی و تحقق‌پذیری طرح و مشارکت و همراهی مردم با طرح دارد. عدم توجه کافی به هر یک از این مسائل، یا عدم هماهنگی بین آنها، به خلق فضاهای ناموفق و توسعه‌های نیمه‌کاره یا محکوم به شکست منجر می‌شود.

به دلیل لزوم آگاهی تمام متخصصان امور شهری و مسئولان دولتی و محلی از مسئله طراحی و اهمیت آن، دولت انگلستان از طریق دو ارگان کمیسیون معماری مصنوع (CABE) و دپارتمان محیط، حمل و نقل و مناطق (DETR) دست به انتشار راهنمایی در باره طراحی زده است که در آن اهداف کلان و عام طراحی معرفی و تشریح می‌شوند و سپس ابزارهای طراحی شهری برای عمل در محیط‌های شهری ارائه می‌گردند.

در بخش‌های مختلف این راهنما نحوه برخورد طراحی شهری با مسائل خاص منطقه، ناحیه، شهر و روستا معرفی و برای هر مورد یک مثال بارز ارائه شده است.

این راهنما به محتوای انواع اسناد برای طرح‌های شهری متداول در کشور انگلستان، از برنامه‌های توسعه (Development plan) گرفته تا راهنماهای تکمیلی برنامه‌ریزی (Supplementary Planning Guidance) و چارچوب‌های طراحی شهری (Urban Design framework) می‌پردازد و سیاست‌های آنها را معرفی می‌کند.

امروزه ضرورت و اهمیت طرح شهری خوب بیش

صورت گام به گام، با ارجاعات روشن به بخش‌های مختلف مورد نیاز.

توضیحات کامل درباره سیستم کاوش، نمودار کاوش، درخت تصمیم‌گیری و برگه‌های راهنمای مورد استفاده (جدول کاوش) و در نهایت گزینه‌های مختلف راه‌حل‌ها (برگه تمهیدات).

فصل سوم این کتاب به صورت منظم و سیستماتیک به تمهیدات و راه‌حل‌های پیشنهادی پرداخته است. این تمهیدات در مورد ورودی به محله‌ها، تقاطع‌ها و مسیرهاست و از انواع روش‌های ساریج، سرعت‌گیر، رفوژ و مانند اینها به کاهش سرعت دست یافته است. هر صفحه از این برگه تمهیدات به صورت مستقل دارای ارزش است. قسمت بالایی هر برگه به نقشه تمهید و قسمت میانی آن به شرح شرایط، ویژگی‌ها و جای کاربرد آن تمهید می‌پردازد و مزایا و معایب آن تمهید را عنوان می‌کند. قسمت پایینی هر برگه با ذکر شماره برگه‌های تمهیدات مکمل، در صورت لزوم خواننده را به ضمایم راهنمای دیگر مورد استفاده هدایت می‌کند.

از اهمیت تمهیدات آن اینک که راه‌حل‌های پیشنهادی آن (بیش از ۸۰ راه‌حل) قابلیت ترکیب با یکدیگر و ادغام را نیز دارند. تمامی این تمهیدات در زمان حاضر به مورد اجرا گذاشته شده و امتحان خود را به خوبی پس داده‌اند.

محمدرضا فاروقی



«به وسیله طراحی»

By Design

طراحی شهری در نظام برنامه‌ریزی: به سوی اقدام عملی بهتر

Urban design in the planning system:
Towards a better practice

تهیه شده در: دپارتمان محیط، حمل و نقل و

از هر زمان دیگری برای خلق فضاهای جذاب، با کیفیت و پایدار حس می شود منظور فضاهایی است که مردم به کار و زندگی و استراحت در آنها تمایل و کشش داشته باشند در جوامع شهری امروز تلاشی گسترده و روزافزون برای ایجاد فضاهای ارزشمند و الهام بخش و جوامع سرزنده‌ای که قابلیت رشد و شکوفایی داشته باشند، آغاز شده است. این کتاب برای کمک به تسریع و تسهیل این فرایند تهیه شده است.

این کتاب راهنما، توصیه‌هایی عملی و منطقی برای مسئولان دولتی و محلی ارائه می کند تا بتوانند به تعهد خود برای تحقق طرح‌های مناسب عمل کنند. در راهنمای سیاست‌های طراحی و برنامه‌ریزی کشور انگلستان، در مورد ارتقای کیفیت فضاها و محیط شهری چنین آمده است: نظارت بر اجرا و تحقق طرح‌های مناسب شهری از مهم‌ترین وظایف دولت است. این کتاب به مسئولان کمک می کند تا به صورتی عمیق تر و با حساسیت بیشتر در مورد خلق محیط‌های زندگی تفکر و تصمیم‌گیری کنند.

این کتاب راهنما بر اساس تعداد محدودی اصول ساده - اما عملی - شکل گرفته است. سه اصل عمده آن نیز عبارتند از:

- ۱- طراحی مناسب همواره اهمیت دارد و در همه جا می‌بایست به کار گرفته شود.
 - ۲- هر چند نظام طراحی و برنامه‌ریزی نقش عمده‌ای در تأمین طرح‌های مناسب دارد ولی خلق فضاهای موفق بستگی به مهارت طراحان و دیدگاه و تعهد کسانی دارد که طرح‌ها را به اجرا در می‌آورند.
 - ۳- در نهایت هیچ دو مکانی عیناً مانند هم نیستند و چیزی به نام دستورالعمل تعمیم‌پذیر برای طرح خوب وجود ندارد. طرح خوب همواره از درک کامل و دلسوزانه مکان و شرایط محیطی آن حاصل می‌شود.
- دولت انگلستان با تأسیس کمیسیون معماری و محیط مصنوع (CABE) تعهد خود را برای تحقق‌پذیری و اجرای طرح‌های مطلوب در سطح کشور نشان داده است. وظیفه این کمیسیون گشادن مسئله کیفیت فضایی و طراحی شهری مطلوب به درون اعضای هیئت دولت و تمامی ارکان‌های تصمیم‌گیرنده است.

تهیه کنندگان این راهنما امیدوارند که تمامی متخصصان و تازه واردان به قلمرو امور شهری در مورد مسائل پیچیده‌ای که طراحی شهری با آن درگیر است، عمیق‌تر و دقیق‌تر فکر کنند و به پاسخ‌هایی خلاقانه در زمینه‌های طراحی دست یابند. تهیه کنندگان بر این باور هستند که این کتاب می‌تواند سهمی در ارتقای کیفیت زندگی مردم به عهده گیرد. طراحی شهری، به نقل از این کتاب، هنر خلق «مکان» برای مردم است. طراحی شهری درباره

چگونگی کارکرد فضاهای ایمنی اجتماعی، ظاهر فضاها و نیز ارتباط میان مردم و مکان‌ها، نظام تردد و فرم شهری، بافت طبیعی و مصنوعی، و فرایند ایجاد شهرها و روستاهای موفق می‌اندیشد. این کتاب به رویکرد طراحی شهری، اهداف، راهبردها و سیاست‌های آن می‌پردازد و جنبه‌های مختلف توسعه را از دیدگاه این دانش مورد بررسی قرار می‌دهد. در این میان دستورالعمل‌هایی نیز برای چگونگی تحقق اهداف طراحی شهری ارائه شده است.

به عبارت دیگر، این کتاب یک زیردستی برای طراح و مدیر شهری در چاره‌جویی برای هر نوع مسئله‌ای است که مربوط به طراحی شهری می‌گردد. این کتاب، دست‌اندرکاران را قدم به قدم از ابتدا تا انتهای فرایند تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی شهری هدایت و راهنمایی می‌کند و برای تحقق اهداف و راهبردهای ارائه شده نیز ضوابط و توصیه‌های مشخصی را مطرح می‌سازد.

در بخش دیگر کتاب، دستورالعملی برای ارزیابی پروژه‌ها عرضه شده است. تمامی نکاتی که می‌بایست هنگام ارزیابی برای تحقق هر یک از اهداف رعایت شود، (حتی تا خردترین موارد مانند پوشش گیاهی، در و پنجره و جزئیات بناها و مبلمان شهری نیز) عنوان گردیده است.

این راهنما به ارتباط میان انواع طرح‌های شهری در هر یک از اسناد رسمی کشور انگلستان می‌پردازد، که از آن جمله است:

- ۱- طرح توسعه یکپارچه Unitary Development Plan
- ۲- راهنمای برنامه‌ریزی تکمیلی Supplementary Planning Guidance
- ۳- راهنمای برنامه‌ریزی منطقه‌ای Regional Planning Guidance
- ۴- راهنمای سیاست‌های برنامه‌ریزی و طراحی Planning Policy Guidance

آخرین بخش‌های کتاب به مسئله تحقق‌پذیری، اجرا و مشارکت مردمی می‌پردازد و چگونگی هدایت و کنترل مسابقات، مسابقات طراحی، توسعه‌های شهری و معیارهای مورد نیاز برای ارزیابی آنها را معرفی می‌کند.

در نهایت نیز چک لیستی برای کنترل کارایی طرح‌های تهیه شده به وسیله مسئولان محلی ارائه می‌شود. این لیست از سیاست‌های طراحی تا نقش شوراهای محلی و رتبه‌بندی طراحان و چگونگی مشارکت مردمی را در بر می‌گیرد. مشخصات، عقیاس و نحوه ارائه هر یک از اسناد پروژه‌های طراحی شهری نیز در آن مشخص شده است.

این کتاب برای یکسان‌سازی معیارها و نحوه تعریف پروژه، بررسی و تصویب پروژه‌ها و نظایر اینها،



برنامه‌ریزی محیطی (برای) توسعه سایت

Environmental Planning for Site Development Ann R. Beer, Catherine, Higgins/2000

در شرایط کنونی جهان که مسائل زیست محیطی در توسعه‌های جدید بسیار مورد توجه است و همواره استراتژی‌های پیشنهادی در سطوح ملی و منطقه‌ای کوشیده‌اند تا خود را با سیاست‌های حفاظت از محیط زیست جهانی هماهنگ کنند، این امر ضروری می‌نماید که توسعه دهندگان محلی نیز اطلاعات و مهارت‌های لازم را برای تعمیم این سیاست‌ها به سطح طراحی و برنامه‌ریزی یک سایت کوچک شهری به دست آورند. در این میان برنامه‌ریزی محیطی به عنوان مهم‌ترین عامل در برقراری ارتباط منطقی و پایدار بین نیازهای انسانی و شرایط محیطی مطرح است. به همین خاطر عدم توجه کافی به این موضوع و برنامه‌ریزی نادرست محیطی باعث شده است که خیلی از سایت‌ها آن گونه که در طراحی و برنامه‌ریزی پیش‌بینی شده‌اند مورد استفاده قرار نگیرند. بدین منظور کتاب موجود می‌تواند به عنوان یک منبع اطلاعات تکمیلی در طراحی پایدار سایت محلی مورد استفاده قرار گیرد و شکل دهنده پایه تمام تصمیم‌گیری‌های لازم باشد.

این کتاب با معرفی فرآیندی تدریجی برای طراحی سایت از منظر پایداری محیطی، نشان می‌دهد که چه اطلاعاتی در زمینه‌های کالبدی و طبیعی و اجتماعی یک سایت باید جمع‌آوری گردد و چگونه باید این اطلاعات ارزیابی شوند و مورد استفاده بهینه قرار گیرند.

نویسندگان این کتاب سعی کرده‌اند تا با تدوین این کتاب به صورت نوعی ابزار کار و استفاده از

به وسیله دست‌اندرکاران امور شهری تهیه شده است و به نقش طراحی شهری در نظام برنامه‌ریزی طرح‌ها نیز تأکید دارد. همچنین تمامی موارد مهم از دیدگاه طراحی شهری و مطالب متنوعی که می‌بایست برای تحقق طرح‌ها به آنها توجه شود، در کتاب ذکر شده است.

این راهنما مزیت دیگری هم دارد و آن جلوگیری از برداشت‌های سلیقه‌ای و موردی از دانشی به نام طراحی شهری است که جنبه‌های وسیع و متعدد آن ممکن است موجب سهل‌انگاری مسئولان و توجه به یکی دو مورد از آنها و غفلت از سایر موارد گردد.

کتاب مورد بحث در ضمیمه دارای نوچک لیست، واژه‌نامه تخصصی، نشانی کارشناسان و سازمان‌های ذی‌ربط و منابع و مأخذ است. فهرست مطالب کتاب «به وسیله طراحی»:

- پیش‌گفتار
 ۱- نیاز برای طراحی شهری بهتر
 هدف از تهیه راهنما
 طراحی شهری
 خلق مکان
 نقش سیستم طراحی و برنامه‌ریزی
 به سوی کار بهتر
 ۲- تفکر درباره طراحی شهری
 اهداف طراحی شهری
 جنبه‌های فرم توسعه
 اهداف و توسعه در کنار هم
 نکاتی برای تحقق
 ۳- طراحی شهری و ابزارهای برنامه‌ریزی و طراحی
 درک شرایط محل
 طرح توسعه
 راهنمای برنامه‌ریزی و طراحی تکمیلی
 کنترل توسعه
 ۴- ارتقای استانداردها در طراحی شهری
 مدیریت تعامل
 مشارکت
 ایجاد مهارت‌های صحیح
 نکات طراحی
 نظارت و بازنگری
 ۵- ضمانت
 ● چک لیست‌ها
 - آیا طرح کاربرد مناسبی برای شما دارد؟
 - اطلاعات موردنیاز برای فرم تقاضانامه پروژه
 واژه‌نامه
 نشانی‌های لازم
 سیاست‌گذاری
 منابع و مأخذ تصاویر

سولماز حسینیون

پلان‌ها و چک لیست‌های تشریح شده، عواملی را که باید در طراحی و برنامه‌ریزی یک سایت مورد توجه قرار گیرند مشخص سازند و با بیان نگرشی چند رشته‌ای نشان دهند که چگونه می‌توان سایت را با موفقیت طراحی و اجرا کرد و سپس به نگهداری و مدیریت آن پرداخت. به همین منظور، تلاش شده است تا با ارائه نمونه‌های عملی و تفصیلی از نحوه استفاده از برنامه‌ریزی محیطی در طراحی یک سایت، بر بار آموزشی کتاب افزوده شود.

این کتاب دارای ۵ بخش اصلی بدین شرح است:
 / بخش اول با عنوان «برنامه‌ریزی سایت» به معرفی کلی برنامه‌ریزی می‌پردازد و با تشریح دلایل و ضرورت طراحی و برنامه‌ریزی پایدار برای یک سایت محلی به خصوصیات چند رشته‌ای بودن و فرآیندی بودن این نوع برنامه‌ریزی اشاره می‌کند. سپس به ارائه فرآیندی پیشنهادی و همچنین معرفی یک تیم کاری مناسب می‌پردازد.

در این بخش همچنین به اصول برنامه‌ریزی محیطی اشاره شده و نحوه کاربرد آنها در مسائلی که عموماً برنامه‌ریزان و طراحان با آن مواجه هستند تشریح گردیده است.

در بخش دوم با عنوان «ساخت سایت»، انواع اطلاعاتی که برنامه‌ریزان باید قبل از انجام هر گونه تصمیم‌گیری جمع‌آوری کنند مشخص شده است. از جمله اینهاست اطلاعاتی درباره شرایط زیستی، محیط طبیعی و محیط کالبدی، مردمی که هم اکنون در درون و اطراف سایت زندگی می‌کنند و نظایر اینها. در ادامه همچنین نحوه کاربرد این اطلاعات در برنامه‌ریزی مورد بحث قرار گرفته است.

عنوان بخش سوم «فضاهای مردمی» است. در این بخش عنوان شده که بعد از جمع‌آوری تمام اطلاعات طبیعی و کالبدی و قبل از شروع به برنامه‌ریزی و طراحی، به اطلاعاتی راجع به مردمی که قرار است در سایت زندگی کنند نیاز است. باید بدانیم که: در آینده چه کسانی از این محل استفاده خواهند کرد؟ و چگونه و برای چه چیز؟ هدف اصلی از جمع‌آوری این اطلاعات آگاهی و تسلط بیشتر برای طراحی فضاهای باز سایت است. در این مرحله باید اطلاعاتی راجع به نیازهای امروز و آینده و انواع فعالیت‌های کاربران سایت کسب گردد و در مورد مابه ازای فضایی و مکانی این فعالیت‌ها در طراحی و برنامه‌ریزی، پیش‌بینی‌های لازم به عمل آید. بازها تضایق افتاده است که طراح تنها با توجه به تجربیات زندگی شخصی خود و بدون داشتن درک و فهم درست از شرایط و رفتارهای کاربران، در مورد سایت تصمیم‌گیری کرده است. البته این مشکل در کشورهای در حال توسعه حادثتر هم هست و آنها تنها با تکیه بر تجارب طراحی و برنامه‌ریزی که در

کشورهای اروپایی و آمریکایی وجود دارد، دست به طراحی سایت مشابه در کشور خود می‌زنند، که مسلماً این کار با شکست روبرو می‌شود. هدف اصلی این بخش نیز ارائه راهنمایی‌هایی در مورد نحوه شناسایی رفتارهای مختلف انسان‌ها در قرارگاه‌های رفتاری مختلف و آشنا کردن برنامه‌ریزان و طراحان با نحوه تأثیرگذاری و کاربرد این اطلاعات است.

بخش چهارم این کتاب به ارائه «برنامه طرح» می‌پردازد. در این بخش مجموعه فعالیت‌هایی که یک تیم طراحی باید برای تولید طرح انجام دهد مطرح شده است. در قسمت اول این بخش نحوه ارزیابی امکانات بالقوه سایت، و در انتها نیز در مورد محتوای طرح و همچنین نحوه ارائه مختصات طراحی بحث شده است.

* سلسله مراتب پیشنهادی کتاب برای نهایی کردن طرح بدین شرح است:

- ۱- تعیین راهبردهای طراحی
- ۲- ارائه لیست اهداف عملکردی
- ۳- ارائه خطوط راهنمای طراحی محیطی
- ۴- ارائه طرح‌های مفهومی برای سایت
- ۵- ارزیابی راه‌حل‌های ارائه در طرح‌های

مفهومی

- ۶- ارائه طرح نهایی
 - ۷- ارائه طرح ساختاری منظرسازی
 - ۸- ارائه برنامه مدیریت پروژه
 - ۹- ارائه مختصات طراحی برای هر قسمت
- مؤلف در این بخش یک نمونه موردی طراحی را براساس این سلسله مراتب، برای شفاف کردن بیشتر موضوع، ارائه کرده است.

بخش پنجم با ارائه دو مثال به بیان نحوه کاربرد فرآیند برنامه‌ریزی محیطی در دو مورد خاص پرداخته است، که عبارتند از:

- توسعه اجتماعات محلی براساس برنامه‌های محیطی ارائه شده در «دستورالعمل ۲۱».
- شفاف کردن نگرش توسعه پایدار در بازسازی‌های سایت‌های ترون شهری، موسوم به سایت‌های "brownfield".

در انتها نویسندگان عنوان می‌دارند که شرایط زیست‌محیطی دنیا به گونه‌ای است که اکثر جوامع بین‌المللی و همچنین بسیاری از کشورها در قوانین خود تجدیدنظر کرده‌اند و به مقوله توسعه پایدار در سطح ملی و بین‌المللی اهمیت زیادی داده‌اند. اکنون مشکل ما در سطح جهان کاربردی کردن این رویکردها و انتقال آنان از سطح ملی و بین‌المللی به سطوح محلی و برنامه‌های عملکردی است. به طور کلی کتاب مورد بحث در پی دستیابی به همین موضوع است.

Space Syntax Technic in Urban Design Process

M. Abbasszadegan, Ph.D.

One of the major objectives in urban design is qualitative improvement of the environment for users. In urban design process, a scenario is defined using certain physical strategies in order to improve the relationships between human and environment.

Predicting the output of any physical strategy is important for both designers and decisions - makers. For this purpose, numerous methods have been used. One of these methods, which is created and developed during the last few decades, is the 'Space Syntax Method'. This method examines the structural and configurational relation of all spaces with each other. The theory of space syntax explains the use of spaces in relation to their configurational patterns. The results of the space syntax analysis are presented in graphic form as well as mathematical parameters.

This article, first elaborates on the theory and method in short, and then its application in urban design process is explained.

Yazd - a historical Iranian city - is chosen as a case - study, in which three stages of its physical development are analysed using the Space Syntax Method. The result of the study is promising and has shows that:

- Pattern of urban open spaces are developed based on a social and cultural spatial logic.
- Intervention on the layout of the city will change the spatial configuration, and would change its structural logic of spaces.
- Strucral changes in the city would affect the functional and behavioral patterns.

Analysis of spatial configuration with application of Space Syntax Method enables the urban design professionals to build predictive models for behavioral changes within the urban spaces. These models could be used in urban design process and create an interactive model that can improve the design process.

Time, Urban tempo and Pace of life

R. Rezazadeh. Ph.D.

In contemporary cities, it seems that urban culture and social relations have changed. Urban life has a faster pace, and social relations are more distant than before. Researches have attributed these socio-cultural changes in urban culture to several factors. Some have emphasized on the behavioral changes in the society over time, and conceive the emergence of individualism responsible for these behavioral changes. Others have emphasized on the city size in terms of extent and population as the main factor influencing the urban cultural and social relations. One major viewpoint emphasizes on the role of the urban pace and tempo on city life.

Urban tempo and pace of life are the subjective understanding of the passage of time. This is mainly related to both environmental quality as well as personal characteristics. Several non-temporal characteristics are involved in this subjective understanding of time. Among these, the number of events occurring in a given period of time, the complexity of the event, its size and intensity, the affective state of the person and finally the level of time emergency are the notable ones. Studies show that the conceptual dimensions distinguishing the fast - paced environments from the slow-paced environments are mainly the arousal-activity dimension, affective-evaluative dimension and finally the overhead cost of living.

Although the quality of life in large

cities is not generally desirable, but the adaptability of humans have made these conditions tolerable. It must be noted that the tolerance of the environment is not necessarily equivalent to the desirability of the environment. Our tolerance and adaptability could even induce perceiving problems. In such case we accept which in the long run would be fatal to both our natural and socio-cultural existence. The fast-pace of contemporary city life itself is a result of this attempt for adaptation to the urban environment. But this adaptation requires speeding up the activity rate and reducing the length and depth of social relations; this will finally halt the social life of the city.

Since one of the major aims of urban planning is creating pleasant physical environment, in which desirable social relation is glorified and concepts such as identity and place attachment strengthened, we must think about the appropriate strategies to achieve these goals. Urban design strategies could reduce the perception of urban pace and tempo and create the suitable context for strengthening social relations. Through physical planning and design, the feeling of fast pace of urban life could be reduced and a relaxed and convenient life be provided within the contemporary city. Hence we could use the urban design tools provided to reduce this dilemma of the contemporary city.

of the Soviet Union, strengthening of the European Union, deducation of authority and legality of governments, enlargement, the role of civic institutions and participation, growth of reproductivism and protectional institutes; tendency to decentralized planning and increasing the power of local institutes was reinforced more and more, and as a result, planning methods and patterns were prolonged to the participatory and democratic planning more than before.

At present, democratic planning is accounted as a kind of new paradigm in developed countries urban planning which shows theoretical and practical partiality of this human science branch toward the future and 21st century.

Urban designing science engages in the quality of urban environment and tries to promote it. Urban designing as a tool of flourishing and development has become very significant. This importance is because of an ever-increasing competition among different cities for attracting capital and gaining economic development.

In our country, managers and authorities have not yet realized the necessity of urban planning science and the importance of promoting the quality of our cities for their citizens and for competing on an itemational level. They are also not entirely aware of its economic and political benefits. At present, the urban leading system in our country is acting according to the known pattern of "Comprehensive and Master plans" and very recently by structural - approachable plans.

Urban planners and designers have found out that the final goal for all kinds of urban plan and designing is helping to promote the quality of life in the direction of sustainable development, comfort and social equality.

Urban desinging is a branch of science and alongside the other urban related sciences. These are a wide range of subjects such as; functional plan and transportation to urban economy, urban sociology, law, city management, environment, phsycology, etc. Urban designing can attend to urban details in small scales up to interfering in huge management problems in qualitative aspects.

In a glance at the experiments and some chapters of development plans which have studied the qualitative problems, we realize that as we get closer to the present time, the problems of urban planning are mixed so much with urban fields that they become inseparable part of it.

The urban designing viewpoint not only control and slove the scenery and landscape problems, but also include vast areas which their places are empty in urban development of our country.

Urban Design and Substantial Concerns in Guidance System

K. Zekavat. Ph.D.

The most recent concerns of the city's urban development authorities are the enhancement of environment quality and sustainability of urban space values.

It is evident that this new agenda is needed to be mandated in the country's planning procedure. Its interaction with the existing programs should be done through the process of policy-making and guidance documents.

In this regard, this paper has special emphasis on the significance

of the "Design Policy" and "Design Guidelines" which are considered as two important linkages between the components comprising the guidance system documents in urban design programs.

These components, as the main structural elements of the guidance system, comprise the basis of local character and the substance of implementation policies in the prospect of a desirable development.

Urban Design and It's Status in Hierarchical Orders of Urban Development Plans

F. Soltani. M. Arch.

Some parts of this article have been taken from research which is called, "Urban Designing and its place in Hierarchy Development Designs System". It has been collected to introduce the city managers and authorities with the status of such system.

The origin of the idea about planning comes back to the government ruling, as well as facilitation and justification of government intervention in political, military and economical affairs.

Since the end of the 19th century and the beginning of 20th century, with the appreciation of the problem of industrial development and rapid spread of urbanization in the west, a collection of theories and solutions was brought up for putting in order urban development in American and European countries, which finally led to the formation of the urban and regional planning science in the third decade of this century.

In the 1980's after the globalization of economy and culture, the collapse

As the discipline is young, the misunderstanding of body of knowledge and practice is very deep in compare with other disciplines. Urban design is a process, which addresses the verity of issues in built environment. It deals with physical, social, financial, functional, political and cultural issues as well as aesthetics and psychological ones. None of these issues are more valuable and more important than other in design process, which is aimed to solve urban problems in qualitative oriented approach. The improvement of environmental qualities is the core matter of fact in which it is the specific concern of urban designers. According some dogmatic and unconditional view urban design is still a part of other discipline, such as planning and architecture. This is a misunderstood vision which have been imprisoned in some superficial practice and selfish function which cannot be accepted in academic domain. According to "Moughtin (1998)" urban design is a legitimate concern for architects, planners and landscape architects. It is, therefore, reasonable that the subject matter of urban design should inform the curricula of those disciplines. That is, it is potentially the core subject area for university undergraduate degree courses leading to a qualification that subject. For urban design to achieve respectability as a discipline it requires its own body of theoretical literature supported by research, its own history and method together with a wide range of techniques.

Urban design has a large and distinguished body of theoretical works starting with the work of the subject's founding father, Camillo Sitte (1901), and continuing with the work of many outstanding followers now. According to the vast majority of these people, urban design is an independent discipline and is growing up with its own body of researches, methods and techniques.

The focus of primary urban design intervention and the knowledge and skills required continue to be hotly debated in practice and education. Most urban designers are unashamed pragmatists, although over the years, a substantial body of theory has been marshalled for the cause. Mc Glynn gives an overview of the emergence of urban design and raises questions about its legitimacy as a practical discipline and the potential gap between its rhetoric and the ability to deliver. John Punter has made earlier significant contributions to challenge us all about what exactly it is we expect to do and how we believe we can achieve it. Here, in Iran, we should make a thoughtful and finely judged case for the necessary skills and understandings of urban designers in the role of development controller with a high concern in the improvement of environmental qualities.

building and construction is a group conduct, and needs different expert knowledge. What makes a design succeed is common aims and synchronization.

Urban design does not intend to create expensive and costly spaces. Its goal is not making beautiful and pretty sights. Beauty is not the main preoccupation of an urban designer, rather qualitative concepts like identity, unity, role and sense of locality are more important for him/her. The 1960's and 1970's were the time of paradigm changing and a modern reading of time and space. Absolute supremacy of wisdom was questioned and emotion as a twin of wisdom got to the same level. It was cleared that there is no priority for quantity or quality, and form is not subject to operation and vice versa, and then a third factor was set forth which its importance was not less than form and operation.

Nowadays urban design has become a subject of science which accepts other knowledges and experiences that relate to the human community and its environment as wide as possible, apply them in the way of expanding both itself and the life of the citizens. In practice bulldozer architecture was disapproved and the value of oldness, roots, memories, mental images and human scales were recreated. The motto "city for citizens not for private cars" was taken into consideration. For many years a need for developing quality has been felt. The previous managers of Tehran Municipality began with contraptions like coloration, posting flags and facade constructing and continued to the threshold of urban design, but by changing the management, this process was stopped.

Urban Design Concepts & Dogmatic Approaches

M. Behzadfar, Ph.D.

The certainty of visions in dealing with urban design concepts is a main problem and limitation for developing urban design practices and knowledge. Proceeding this manner, the range and rank of viewpoints in understanding theoretical & practical

factors and elements of urban discipline have become shallow and very closed. As a matter of fact, in Iran, the specific knowledge about this discipline is limited to a few areas of literatures, which are margined in global body of literatures.

Abstract

Qualification of Urban Environment, The Citizen Postponed Demands

J. Pakzad. Ph.D.

It is a long time that ruling of quantity has excelled, and now environmental qualification must be noticed. This is a claim of our citizens and the main responsibility of future city planners, designers and architects. Urban design is still mixed with urban activities. The worst is limiting urban design services to facade constructing and, in the best state, designing urban spaces. Some people believe that it is synonym with beautification, and some believe it is the subject of giving attention to "the city details".

The main axis of urban design is quality. For abstaining from statical view about urban designing science, the transformation and evaluation of spatial quality and impact of time, must be borne in mind.

These days experts and urban design managers are affected with "supremacy of quantity". Their main apprehension is solving quantitative problems. They do not pay attention to the qualitative results of their decisions. The relation between quantity and quality has not been understood well yet. The thought that everything has been made of a quantum and only this very quantum of everything can be understood and planned, has gained a priority which has led to the present scientific disasters.

Most experts and managers challenge with quantities, whereas people attend to qualities. They go to their quarters for their privacy and seek refuge in their homes, while on the other hand. They come out into the streets for entertainment and social gatherings. We still believe that affairs are being done by managers. We still claim that towns and cities have been built by kings, rulers and men of power. We donot believe that,



A Quarterly Journal of
Urban Management & Planning
Vol. 3, No. 9, Spring 2002

Mediriyat Shahri

9

Table of Contents

Editor's Note	4
Special issue: Urban Design	
- Qualification of Urban Environment, The Citizen's Postponed Demands/ Jahanshah Pakzad	6
- Urban Design Concept and Dogmatic Approaches/ Mostafa Behzadfar	16
- Urban Design and Substantial concerns in Guidance System/ Kamran Zekavat	28
- Urban Design and its status in Hierarchical orders of Urban Development Plans/ Farhad Soltani	44
- Time, Urban Tempo and Pace of Life/ Raz'ye Rezazade	54
- Space Syntax Technic in Urban Design Process/ Mostafa Abasszadegun	64
- The Urbanistical Sense and Perception of a Cinematographer: Part 1: Man, Urban Space and Cinema/ Mehdi Afaq	76
- Creating Defensible Space/ Habibollah Taherkhani	88
- Selection Research	
- Compilation of Technical Rule for Designing and Implementation of Typic Pedestrian Routs and Urban Spaces Details/ Ahun Consultant Engineers	96
Book Review	104
- Making People Friendly Towns	
- Life Between Buildings	
- Tempo 30	
- By Design	
- Environmental Planning for Site Development	
Abstracts in English/ Abbas Jalali	121

Project Manager: Gholamreza Kazemian
Editorial Assistant: Navid Saeedi Rezvani
Editor: Hamid Khademi
Art Director and Designer: J. Yari Shirmard
Technical Affairs: S. Mardaneh
Type Setting: F. D. Farshani
Sample Reading: L. Shahbakhly
Staff of this issue: A. Jalali, A. Sefavi
I.M.O Publication
Phone and fax: 8772634-8772635
E-Mail: urbmang @ hot mail. com.

License Holder: The Interior Ministry
The Iranian municipalities organization (I.M.O)
Editor-in-chief: Ali Nozarpour
Scientific Counsellor in this issue: J. Pakzad

Referees: J.Pakzad, P.Piran, A. Saeednia, M.H.Shaheedi,
M.Sarrafi, F. Noorian, K. Zekavat

The Editorial Board:

- 1- Abedin Dorkosh, Saeed. Associate Prof. Economy Department. Shahid Beheshti University
 - 2- Arjomandnia, Asghar. Ph.D. Urban Planning
 - 3- Kazemian, Gholamreza. M.S. Urban Planning
 - 4- Mirsepussi, Nasser. Professor. Management Department. Azad University of Tehran
 - 5- Noorian, Farshad. Assistant Prof. Urban Planning Department. Tehran University
 - 6- Pakzad, Jahanshah. Associate Prof. Urban Planning Department. Shahid Beheshti University
 - 7- Piran, Parviz. Assistant Prof. Sociology Department. Allame Tabatabaie University
 - 8- Saeedi Rezvani, Navid. Architecture Department. Azad University of Qazvin
 - 9- Saeednia, Ahmad. Assistant Prof. Urban Planning Department. Tehran University
 - 10- Sarrafi, Mozaffar. Assistant Prof. Geography Department. Shahid Beheshti University
 - 11- Shaheedi, Mohammad Hassan. M.S. Urban and Regional Planning
-



A Quarterly Journal of
Urban Management & Planning
Vol. 3, No. 9, Spring 2002

9 *Modiriyat Shahri*

- Qualification of Urban Environment, The Citizens' Postponed Demanding
- Urban Design and Substantial Concerns in Guidance System
- Time, Urban Tempo and Pace of Life
- Urban Design Concept and Dogmatic Patterns
- Space Syntax Technic in Urban Design Process

Special Issue: Urban Design

