

طراحی شهری در ایران: نگرشی نو*

دکتر سید حسین بحرینی** دکتر پیناز امین زاده***

تاریخ دریافت مقاله: ۸۴/۱۱/۹

تاریخ پذیرش نهایی: ۸۵/۳/۶

چکیده:

طراحی شهری در دهه ۱۹۶۰ با هدف جستجو برای کیفیت شهر به وجود آمد. این جستجو تا به امروز نیز همچنان با دو هدف عملکردی و زیبایی شناختی ادامه یافته است. در کشور ما حرفه و رشته طراحی شهری به مفهوم امروزی آن، سابقه چندان طولانی ندارد. طی حدود ۳۰ سالی که از معرفی این زمینه در کشور ما می گذرد، علیرغم تجارب متعددی که به دست آمده، نتایج مطلوبی عاید نشده و نمونه های موفق ا ارائه نگردیده است. در این مقاله با تحلیل و ارزیابی دو نمونه طراحی (محور نواب در تهران و محور عمار یاسر در قم)، با استفاده از معیارهایی به مقایسه این دو پرداخته، و نگرشی نو در طراحی شهری ارائه خواهد شد. نگرشی که طراحی شهری را از حالت انفعالی به فعال، از شکل گرایی صرف به عملکرد-شکل گرا، از طرح-محوری به فرایند-محوری و از دستوری به تعاملی- مشارکتی تبدیل کرده، ارتقای واقعی کیفیت محیط شهری را هدف غایی خود قرار می دهد.

واژه های کلیدی:

طراحی شهری، فرایند طراحی، پروژه نواب، پروژه عمار یاسر، ارزیابی، ایران.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

* مقاله حاضر مستخرج از دو طرح پژوهشی زیر است که در دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران انجام یافته است:

- ارزیابی طرح بزرگراه نواب بر اساس معیارهای خاص طراحی شهری

- طراحی شهری بزرگراه عمار یاسر قم

** استاد دانشکده شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.

*** استادیار دانشکده محیط زیست، دانشگاه تهران.

مقدمه

طرح های توسعه و بازسازی شهری و دور ماندن از واقعیات زندگی.

در شرایط کنونی، متغیر بودن نیازها و انتظارات مردم، سرعت تغییرات و تبادل اطلاعات، میزان تحمل انسان نسبت به تغییرات، و نوسانات سریع اقتصادی/سیاسی، تعیین پایه های ثابتی برای طراحی را دشوار می سازد و این سوالات را مطرح می نماید که آیا واقعا در جریان تغییراتی که نه کاملا بی نظم اند و نه کاملا قابل پیش بینی، می توان محصول یک پروژه بازسازی شهری، یک شهر جدید و یا یک توسعه شهری را با جزئیات آن بطور کامل ترسیم و اجرا نمود؟ آیا کنترل های شهرسازانه تعیین کننده اند یا هدایتگر؟ در ساخت "مکان" محصول مهم است یا فرایند؟ ماهیت و ابعاد طراحی چنین مکان هایی چیست؟ در حالی که ظهور طراحی شهری به عنوان یک حرفه را به زمانی ارجاع می دهند که مدرنیته در سیاستگزاری و طراحی در مقیاس شهری با شکست روبرو شده و اعتبار برنامه ریزان و معماران برای ساماندهی قلمروهای عمومی زیر سوال رفته (Carmona, et al, 2003; Lang, 1994)، آیا با وجود نحوه تفکر غالب مدرنیته و رویکردهای فعلی در تهیه و اجرای طرح های شهری، اساسا نیازی به حرفه ای به نام طراحی شهری در ایران وجود دارد؟ اگر پاسخ مثبت است، چگونه طراحی شهری می تواند تاثیر گذار باشد؟

شهر یک تجربه جمعی از "مکان" است. ساخت مکان باید فرایندی عقلی/شهودی/جدلی باشد تا با واقعیات زندگی روزمره در ارتباط قرار گیرد. به جای آنکه فرایندی بسته، تحمیلی، تخصصی و اقلیدسی باشد، نیازمند یک فرایند باز، مشارکتی، تعاملی و ادامه دار است. با چنین نگرشی این مقاله سعی در ارائه تحلیلی انتقادی از وضعیت کنونی طراحی شهری در ایران دارد. جهت وضوح بحث دو طرح شهری بزرگراه نواب در تهران و بزرگراه عمار یاسر در قم به عنوان دو مصداق بارز از دو نحوه تفکر متفاوت مورد بررسی قرار می گیرند.

روش اصلی مورد استفاده تحقیق روش تحلیل محتواست تا دستیابی به رویکرد و سیاست های طراحی، ارتباط بین سیاست ها با طرح و ضوابط، اولویت ها و تحلیل فرایند تهیه طرح امکانپذیر گردد. بنا به مورد از مشاهده نیز جهت ارزیابی محصول نهایی استفاده خواهد شد.

علیرغم انتقادهای شدید بر انگاره های مدرنیته در غرب، در بسیاری از کشورهای در حال توسعه از جمله ایران، تفکر مدرنیته پایه و اساس فعالیت های مرتبط با شهرسازی را تشکیل می دهد. مالک در تحلیلی از شهرهایی چون داکا، اسلام آباد و آنکارا به ویژگی های واحد و ساختار از هم گسسته آنها اشاره می کند که نه در ارتباط با فرهنگ، تاریخ، محیط و منابع خود شکل گرفته اند و نه بر اساس نیازهای جامعه. او عامل اصلی و غالب شکل دهی این شهرها را جهانی شدن می داند (Malik, 2001). سازماندهی فیزیکی توسعه های شهری از نظر اقتصاد/سیاست بین المللی نیز مهم است، از آنجا که "تصور پیشرفت" می تواند منعکس کننده جهانی شدن فرایندهای اقتصادی باشد.

تمایل به نمایشی از "پیشرفت" و "نوگرایی" که با نفوذ و گسترش مدرنیته از زمان قاجار در ایران شروع شد از دوران پهلوی به بعد در ساز و کار و بافت شهر تجلی می یابد بدون آنکه جامعه ایرانی به مبانی نظری و فلسفی که در ورای آن نهفته، معتقد و یا حتی از آن آگاه باشد، زیرا در ایران هیچگاه سخن از انسانگرایی به مفهومی که در اروپای پس از رنسانس متداول بود، مطرح نبوده است. مدرنیته دوران پهلوی در معماری ساختمان های دولتی با ظاهر ملی گرایی، ترکیبی از بناهایی مدرن با معماری دوره های پیش از اسلام را تبلیغ می کند و در شهرسازی با تکیه بر غرب گرایی به ماشین ارزش مطلق می دهد. از اولین طرح شهری تحت عنوان نقشه خیابان ها (۱۳۰۹) تا شروع طرح های جامع شهری (۱۳۴۴) احداث و تعریض خیابان ها تنها موضوع قابل توجه در شهرسازی بوده که این روند کم و بیش امروز نیز ادامه دارد.

پس از انقلاب اسلامی علیرغم تلاش برای احیای فرهنگ بومی و هویتی در کلیه زمینه ها، در شهرسازی الگوهایی بکار گرفته یا تکرار می شوند که غالباً با ارزش ها و باورهای هویت جمعی همخوان نیستند. مفاهیم قراردادی، استانداردها، انگاره های توسعه و الگوهای منسوخ شده غربی در بسیاری از طرح ها مورد استفاده قرار گرفته و می گیرند. مهمترین عامل آن، تفکر غالب بر نحوه نگرش دست اندرکاران مسائل شهری است که یا به مبانی و بنیادهای فکری مدرنیته معتقدند و سعی در تبیین فرایند شهرسازی در قالب اصول مدرنیته و نسخه های اصلاح شده غربی آن (علم گرایی و خردگرایی) دارند و یا آنکه علیرغم انکار و رد مبانی فکری و فلسفی مدرنیته به دلیل وفاداری به شیوه های متداول فرایند تصمیم سازی، طراحی، تصمیم گیری و اجرا، در حل مسائل شهری، به پاسخ های مشابهی با گروه اول می رسند. حاصل چنین رویکردهایی دو پیامد مرتبط با یکدیگر است: (۱) فقدان ادبیات نظری اصیل یا نمونه های شاخص و تجارب حرفه ای موفقی که به نوبه خود بتوانند باعث جریان های موقی و خودی شهرسازی شوند. (۲) رواج دیدگاه جبرگرایی/تخیل گرایی و قطیعت گرایی در

تعریف و مفهوم طراحی شهری

طراحی شهری به عنوان فعالیتی که به محیط انسان ساخت و سکونتگاه های انسانی شکل داده و انسجام می بخشد، از ابتدای پیدایش (حدود ۴۰ سال پیش) تا کنون همواره از اهمیت روزافزونی برخوردار بوده است. با وجود این بررسی منابع متعدد نشان می دهد که در مورد تعریف طراحی شهری هنوز هم وضوح و اتفاق نظر کاملی وجود ندارد. بنابراین اگرچه در اهمیت و ضرورت طراحی شهری در شهرهای امروزی هیچ گونه شک و تردیدی وجود ندارد لیکن ارائه تعریفی جامع و مانع برای این حرفه مشکل است (Moudon, 1992; Sternberg, 2000).

یکی از متداول ترین تعاریف، طراحی شهری را چنین توصیف می کند: "طراحی شهری با شکل کالبدی عرصه عمومی در یک منطقه محدود شهر سر و کار دارد و بنابراین بین دو مقیاس شناخته شده معماری که با شکل کالبدی عرصه خصوصی (ساختمان) در ارتباط است و برنامه ریزی شهری و منطقه ای که با سازمان فضایی عرصه عمومی در مقیاس وسیع تری سر و کار دارد قرار گرفته است" (Gosling and Maitland, 1984, p.9). لیکن تعریف فوق از جهات مختلف مورد انتقاد قرار گرفته است. به همین دلیل شاید به جای ارائه تعریف، ذکر ویژگی های طراحی شهری بتواند مفیدتر واقع شود.

۱- طراحی شهری اساساً با جنبه های کالبدی و فضایی محیط سروکار دارد، لیکن شکل و فضای شهر به هر حال از عملکردهای آن قابل تفکیک نمی باشد.

۲- طراحی شهری فرایندی است تکاملی و مستمر که باید در چارچوب تغییرات مداوم محیط تحقق پذیرد. فرایند مورد استفاده در طراحی تا حدود زیادی در نتیجه و حاصل کار موثر است (نگاه کنید به: Barnett, 1982; Toon, 1988; Gosling, 1984; بحرینی، ۱۳۷۷).

۳- طراحی شهری فرایندی است مشارکتی و تعاملی که متضمن همکاری وسیع گروه های ذی نفع و ذی نفوذ با متخصصین حرفه ای است. تعداد این گروه ها اغلب زیاد، منافع گوناگون و گاه متضاد و بالاخره میزان کنترل نسبی است.

۴- حوزه فعالیت طراحی شهری، فضاهای عمومی شهر است، لیکن فضاهای خصوصی نیز می تواند چه به صورت انفرادی و چه جمعی وارد حیطه فعالیت طراحی شهری شود.

۵- چارچوب زمانی فعالیت های طراحی شهری معمولاً بلند مدت است و محصول آن اغلب نا تمام، نسبی و محدود می باشد.

۶- طراحی شهری زمینه و امکان به وجود آمدن تغییر و تحول کیفی را در محیط های شهری فراهم می سازد. طراح شهری ممکن است هرگز ساختمان خاص و یا ساختمان هایی را که در طرح ارائه داده، طراحی نکند، بلکه مقررات لازم را برای حرفه ای هایی که در ساختن بناها نقش دارند، تهیه نماید (Pittas, 1980).

۷- از نظر مقیاس، طراحی شهری در مقیاس های مختلف قابل اعمال است، لیکن مکانیزم طراحی، ابزار اجرا، مدت زمان و نحوه اجرای طرح ها در مقیاس های مختلف متفاوت است. مقیاس های معمول طراحی شهری عبارتند از: مقیاس پروژه، محله و بخشی از شهر، کل شهر، منطقه شهری و کریدورها (بحرینی، ۱۳۷۷; Schurch, 1999).

۸- از نظر محتوایی، ویژگی های اصلی طراحی شهری عبارتند از: مکان، تراکم، کاربری های مختلط و سازگار، پیاده سازی و مقیاس انسانی، فرهنگ انسانی، عرصه عمرانی، محیط انسان ساخت و محیط طبیعی (Schurch, 1999).

۹- و بالاخره اینکه به طراحی شهری به عنوان عرصه تجربه جمعی انسانی نباید با دید تجارتي- اقتصادی نگریده مفاهیم و اصول اقتصاد بازار را به آن تعمیم داد (Sternberg, 2000).

با وجود این به جرأت می توان گفت که علی رغم تحولات چند دهه گذشته، طراحی شهری امروز در همه جا در یک وضعیت انتهایی به سر می برد. این رشته که از همپوشانی ابهام آمیز زمینه هایی مانند معماری منظر، شهرسازی و عمران تشکیل شده همانطور که گفته شد فاقد یک تعریف مشخص و مورد قبول عمومی است و لذا درک درست و مشخصی بر آن مترتب نیست. شاید به همین دلیل باشد که تجارب اخیر طراحی شهری نیز همچنان اشتباهات و نارسایی های گذشته را تکرار می کند. تأکید بر زیبایی شناختی سطحی و جنبه های بصری (به جای توجه به نقش زیبایی شناختی در فرایندهای توسعه شهر) و تأکید بیش از حد به معماری به عنوان طراحی شهر و افراط در طراحی (به جای برخورد میان رشته ای که علل بنیادی مسائل شهری را مورد خطاب قرار می دهد)، در نظر گرفتن طراحی شهری به عنوان یک محصول تمام شده و کامل (به جای یک فرایند بلند مدت ادامه دار که با مکانیزم های اجتماعی و سیاسی درهم بافته شده باشد)، و یک فرایند آموزشی نشأت گرفته از معماری (به جای توجه به تجارب غنی، فرایندها و سیر تحول شهرها) همه از ویژگی های پروژه های طراحی شهری در اکثر نقاط دنیاست (Inam, 2002).

مهم ترین مسئله ای که در تفکر و حرفه امروزی طراحی شهری به چشم می خورد این است که طراحی شهری معماری است، لیکن در مقیاس بزرگتر. در چنین تفکری تأکید بیش از حدی بر طراحی (برای مثال زیبایی شناختی) می شود. در حالیکه شناخت کافی روی "شهر" (یعنی اینکه مثلاً شهر چگونه کار می کند) صورت نمی گیرد. ساخت کالبدی-فضایی شهر با زمان شکل می گیرد، نه اینکه مانند پروژه های معماری به صورتی قطعی طراحی شود (توسلی، ۱۳۷۲، ص ۷). برخورد معمارانه با طراحی شهری بدون تردید نادرست و خطرناک است زیرا بر خلاف یک ساختمان که یک شیء است، شهر پدیده ای فوق العاده پیچیده، بزرگ و پویا بوده و تعداد کثیری از استفاده کنندگان را در برمی گیرد. کمتر طراحی شهری است که شناخت کامل و درستی از عملکرد پیچیده شهر داشته یا برای دستیابی به چنین شناختی تلاش نماید.

حقیقت این است که طرح هایی که بدین گونه تهیه می شود فاقد معنی، ارزش و اعتبار لازم می باشند. طراحی شهری معنی دار آن است که نتیجه نهایی آن بهبود کیفیت زندگی استفاده کنندگان باشد. برای این منظور طراحی شهری باید هدفمند بوده، در ایجاد فرایندهای بلند مدت توسعه و یا کمک به آنها به عنوان کاتالیزور عمل نماید و متکی بر ارزش های والای انسانی باشد. بر این اساس طراحی شهری فرایندی است مستمر که حاصل آن را محیط مصنوع (فضای باز، بلوک های شهری، خیابان ها و محلات) تشکیل می دهد. متروک شدن یک محله، و یا شکل گیری محله ای دیگر معلول فرایندهای مرتبط با هم است. به گفته اسپیرن "فرایندها چه از نظر صوری، فیزیکی و یا مجازی با هم در ارتباطند اگر بتوانیم آنها را بخوانیم معنای رویدادهای ظاهراً نامربوط را می فهمیم". او به نقل از رایت می نویسد "ساختار درست اساس و پایه واقعیت

است و کیفیت ارگانیک و پویای ساختار را حاصل یک فرایند خلاقانه می‌داند که عملکرد را آشکار می‌سازد، شکل می‌دهد و شکل می‌گیرد (اسپینر، ۱۳۸۴). اگر طرحی با شکست روبرو می‌شود بدین علت است که فرایندهایی که در شکل دهی پروژه موثرند مورد توجه قرار نمی‌گیرند. فرایندها فعالیت را بوجود می‌آورند و به شکل و فضا معنی می‌بخشند. فرایند شکل‌گیری "مکان" را می‌توان در دوره‌های زمانی خاص در طیفی معینی از احتمالات فرم/عملکرد/معنا پیش‌بینی کرد که امکان رخ دادن هر یک وجود دارد ولی احتمال بروز برخی از برخی دیگر بیشتر است. این موضوع سبب نیاز به انعطاف‌پذیری طراحی و محافظه‌کاری در ارائه راه حل‌های قطعی می‌شود، تا آنجا که برخی اساساً از تعریف کلی فرایند بعنوان مجموعه‌ای از اقدامات طراحی برای رسیدن به یک طرح تمام‌شده، فراتر رفته طراحی شهری را یک فرایند تعریف می‌کنند. طراحی در چنین صورتی کار ساده‌ای نیست زیرا به جای فکر کردن به یک شکل واحد تمام‌شده و یک عملکرد خاص نیازمند توانایی تجسم و پیش‌بینی ترکیب‌های متفاوتی از شکل‌ها و عملکردهاست.

هدف اصلی طراحی شهری، محرک بودن برای اهداف دیگری است که برای جامعه حیاتی‌تر بوده، و یا برای چالش‌های محتوایی است که شهرهای معاصر با آن روبرو هستند. این اهداف عبارتند از: توسعه شهر (نظیر: توانمندسازی و انسجام اجتماعی اقشار محروم)، توسعه اقتصادی (نظیر: احیای نواحی مرکزی شهر)، پایداری زیست‌محیطی (نظیر: بالا بردن کارایی کاربری‌ها) و محیط‌های شهری غنی و سالم (نظیر: ایمنی و سرزندگی محلات، ایجاد تنوع در فضاهای شهری). مسلماً چنین طراحی شهری هدفمند خواهد بود نه شکلمند. در این صورت هدف اصلی طراحی شهری بهبود کیفیت اصلی زندگی (یعنی توسعه اجتماعی-اقتصادی) خواهد بود نه صرفاً کیفیت شکل شهر. قدر مسلم این است که کیفیت زندگی آنقدر که به عملکرد محیط انسان ساخت ارتباط پیدا می‌کند به شکل ظاهری آن مربوط نمی‌شود. پروژه‌های طراحی شهری می‌باید سه دسته فرایند توسعه اجتماعی-اقتصادی را ایجاد و یا به طور اساسی به ایجاد آنها کمک نماید. یکی از این فرایندها توسعه اجتماعی، دیگری توسعه اقتصادی و سومی ارتقای کیفیت محیط انسان ساخت شهرهاست. منظور از توسعه اجتماعی ایجاد زمینه مشارکت آگاهانه مردم در پروژه‌ها از طریق برقراری ارتباط (گفتگو بین نمایندگان محل، طراحان شهری و مسئولین شهر) می‌باشد. این امر موجب انعکاس خواست مردم و هویت فرهنگی، فعالیت‌ها، رویدادها، برنامه‌ها و خدمات در شکل ساخته شده شهر خواهد شد. در هر وضعیت باید دید آیا طراحی شهری به توسعه اجتماعی کمک کرده یا برای آن محدودیت ایجاد می‌کند؟ آیا کیفیت زندگی را برای همه گروه

ارزش‌ها و هنجارهای مداخله در طراحی

شهری

پایه‌های شناخت محیط و نظریه‌های طراحی چه بر جهان بینی‌های خاص استوار باشند و چه بر نظامی از انگاره‌ها و طرح‌واره‌های ذهنی/تجربی، مجموعه‌ای از ارزش‌ها و هنجارها را معرفی می‌کنند که بر اساس آنها "بایدها" و "محیط خوب" تعریف می‌شود. نظریه‌های هنجاری بخش مهمی از مطالعات طراحی شهری را در حوزه‌های مختلف منظر شهری، قلمروهای عمومی، شکل شهر، و ساخت مکان تشکیل می‌دهند.

های ذی نفع ارتقا می‌بخشد یا اینکه تنها گروه خاصی را منتفع و عده بسیاری را نیز متضرر می‌سازد؟ آیا طراحی شهری با دو قطبی شدن اجتماعی و کنار گذاشتن قشری از جامعه برخورد کرده یا آن را تشدید و تقویت می‌کند؟ آیا ماهیت طراحی شهری، مشارکت عمومی را در فرایند شکل‌گیری شهر تسهیل می‌کند و یا صرفاً با یک دید فرایند فنی و خلاقانه (!) به موضوع نگاه می‌کند؟ و بالاخره آیا طراحی شهری در جهت حفاظت از محیط زیست شهری و ارتقای کیفیت آن فعالیت می‌کند یا طبق دستورالعمل‌های اقتصادی و سیاسی (Madanipour, 2004)؟

بنابراین طراحی شهری مناسب آن نوع طراحی شهری است که با موضوعات و دغدغه‌های حیاتی شهر در ارتباط بوده و پایه شرایط بنیادی انسانی و طبیعی قرار گرفته باشد. در این صورت طراحی شهری باید روی جنبه "شهری" طراحی شهری متمرکز شود تا جنبه طراحی آن. طراحی شهر باید با شناخت شهر شروع شود؛ یعنی اینکه شهر چگونه کار می‌کند، چگونه تغییر و تحول پیدا می‌کند و اینکه مداخله در آن چه آثار سازنده یا مخربی در پی خواهد داشت؟ مهم‌تر از همه اینکه طراحی شهری باید مسئولیت ایجاد محیطی را به عهده گیرد که بتواند استفاده‌کنندگان راضی و آگاه نموده و در آنها ایجاد انگیزه نماید. طراحی شهری مستلزم شناخت عمیق فرهنگی و حساسیت‌های اجتماعی است.

بنا بر آنچه گفته شد، مشخصه اصلی طراحی شهری امروز باید هدفمند بودن آن و یا برقراری پیوند بین اهداف شهر و طرح شهر که ماهیت کالبدی-فضایی دارد باشد. مسائل و نیازهای عدیده جوامع شهری کنونی در همه جا، خصوصاً کشور ما آنچنان طراحی شهری را می‌طلبد که بتواند تبلور کالبدی-فضایی راه حل‌ها و نیازها را در همه سطوح و همه زمینه‌ها تحقق بخشیده و فضا و کالبد معنی‌دار و هدفمندی را برای شهرها پدید آورد. بر این اساس طراحی شهری ملموس‌ترین و محسوس‌ترین فعالیتی است که می‌تواند ارزش‌ها، خواست‌ها و هدف‌های یک جامعه را تحقق بخشیده و با تبلور آنها فکر را به عمل و ایده آل‌ها را به واقعیات نزدیک نماید. تنها از این طریق است که طراحی شهری می‌تواند نقش فعال، سازنده و هدفمند خود را در جامعه به نحو مؤثری بازی کند. نقش فعال و مؤثر طراحی شهری در صورتی تحقق می‌پذیرد که طراحی شهری بتواند خود را با مسائل و واقعیت‌های جامعه نزدیک کرده و به عنوان فعالیتی ارادی، آگاهانه و هدفمند حل مسائل مبتلا به جامعه و ارتقای کیفی زندگی در شهرها را به طور باز، صریح و جدی و به صورت تعاملی و مشارکتی مد نظر قرار دهد (بحرینی، ۱۳۷۷).

شکل‌گرایی و تأکید بر ارزش‌های زیبایی‌شناختی در طراحی شهری که در ابتدا با ادراکی محدود و نگرشی معمارانه از جنبه‌های بصری-هنری به وسیله افرادی چون کامیلو سیت و روب کریر رواج یافت (Sitte, 1945; Krier, 1979) به ترکیب بندی اجزای شهر به شیوه پیکتورسک توسط گیبرد (Gibberd, 1955) و به جنبه‌های ادراکی/احساسی شخصی از تجربه منظر شهری، توسط کالن تغییر یافت (کالن، ۱۳۷۷). بکارگیری اصول زیبایی‌شناسی بر پایه تجربه فضاهای سنتی در ایده باغ شهر هاوارد (منظر روستا-شهر)، کارهای

خوانا و قابل درک، مقیاس انسانی، و تشویق به حرکت انتخابی پیاده اشاره دارد (Tibbalds, 1988). ارزش های مودون در ساخت مکان در سه اصل توجه به زمینه، تغییر تدریجی در مقیاسهای مختلف، و تداوم ساختار فضایی موجود تجلی می یابد (Moudon, 1989).

با ایده طراحی پایدار شهری، اصول و معیارهای طراحی در جهت خاصی بسط می یابد. اکولوژی، انرژی، و طبیعت در نظریه های مختلف مربوط به شکل شهر و ساخت مکان در دو دهه اخیر تاثیر چشمگیری داشته است. سیم ون در رین و پیتر کالتورپ در سال ۱۹۸۶ در کتاب "جو/مع پایدار" در بیان طراحی پایدارتری از شهرک ها و شهرها ۸ اصل کلی را مطرح می نمایند که عبارتند از طراحی مترام و استقرار خدمات، ایجاد قابلیت های شغلی، طراحی در جهت اهمیت دادن به ارتباطات اجتماعی، بکارگیری سیاست های صرفه جویی انرژی در ساختمان ها، تولید غذا و انرژی در سطح محلی، باز یافت ضایعات و آب، و پیوند طراحی شهر با یک شبکه حمل و نقل متعادل (Van der Ryn, & Calthorpe, 1986).

هر یک از چارچوب های فوق با ارائه مجموعه ای از اصول و مبانی طراحی، سعی در ارائه نسخه ای مطلوب از شهر و فضاهای شهری دارند. اگرچه هیچ یک از نظریه های ذکر شده جامع نیستند و هر یک بر اساس ارزش ها و هنجارهایی شکل گرفته اند که تأکید بر هر کدام (به تنهایی) ممکن است به لحاظ تفاوت در نظام ارزشی، نیازها و مسائل مبتلا به جامعه نتایج نامطلوبی نیز داشته باشد، با این حال پیوند و تلفیقی از ارزش های مشترک آنها، فرایند تصمیم گیری را آسان می سازد، اصول منطقی را در ارتقای کیفیت ساخت مکان مشخص می سازد و ارزیابی کیفیت محیط شهری را بر اساس معیارهایی مشخص فراهم می سازد. معیارهایی چون توجه به زمینه و فرهنگ بومی، توجه به طبیعت و آثار زیست محیطی، مقیاس انسانی و کیفیات بصری، انعطاف پذیری، توجه به قلمروهای عمومی، ایجاد فضاهای غیر قابل دفاع می توانند کیفیت محتوایی یک طرح شهری را مورد ارزیابی قرار دهند. علاوه بر آن، معیارهای رویه ای از جمله میزان مشارکت مردم، نظارت و اختیار و سایر معیارهای تاثیرگذار بر روند تهیه و اجرای طرح نیز در جهت سنجش ابعاد گوناگون طراحی شهری یعنی چگونگی بکارگیری ارزش ها و هنجارها در جهت ایجاد ساختار پایدار شهر و عملکرد اجتماعی فضای شهری کاربرد وسیعی خواهند داشت.

هاسمان در پاریس (با تأکید بر اصول زیبایی شهر باروک)، و در دیدهای پیاپی کالن (منظر شهر قرون وسطی - پیکتورسک) نمایان است.

پرداختن صرف به ارزش های تجربه گرایانه از زیبایی های بصری/حسی در طراحی شهر، از دهه ۱۹۶۰ به بعد مورد اعتراض ان دسته از محققینی قرار گرفت که به اهمیت اجتماعی قلمروهای عمومی و حیات مدنی بها می دادند (Jacobs, 1961; Whyte, 1987; Gehl, 1980). جیکوبز با انتقاد از شیوه طراحی شهرهای مدرن و جایگزینی "زندگی" به جای "هنر"، بر مقیاس انسانی، سرزندگی محلات و خیابان های شهری، اختلاط کاربری ها و حفظ دانه بندی های خرد در مقیاس محله تأکید می کند. ارتقای عملکرد اجتماعی فضا با بیان ضرورت برقراری پیوند بین مبانی طراحی و فرایندهای مشارکتی بسط می یابد (Jarvis, 1989; Brands, 1995; Cooper Marcus & Francis, 1997). الکساندر به "کل" و "رشد تدریجی" ارزش می دهد. الگوها و قواعد تعریف شده (و نه از پیش تصمیم گرفته شده) او ابزار مناسبی برای طراح شهری است. این الگوهای ساختاری هم به فضای تعاملات اجتماعی، هم به ارتباط بین فضا و فعالیت با زمینه، و هم به اصول زیبایی شناسی به واسطه ارجاعات متعددش به انگاره های کامیلو سیت ارزش می دهد (Alexander et al, 1977). لینچ ترجیح می دهد به جای ارائه راه حل های طراحی یک تئوری هنجاری کلی و عمومی را بیان کند. نظریه ارزشی شکل شهر که توسط او ارائه می شود پنج معیار اصلی که جنبه های مهم شکل را در بر می گیرند، یعنی سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، و دو فرا معیار کارایی و عدالت را برای سنجش میزان خوبی کیفیت یک شهر بیان می کند (لینچ، ۱۳۸۱). لینچ و الکساندر اگرچه ارزش های یکسانی را مد نظر ندارند، هر دو بازنگری های اساسی و متفاوتی را در طراحی فرمها و مکان های شهری پیشنهاد می دهند.

طراحی با توجه به اصالت "مکان" بر اساس نظریه بنتلی در کتاب محیط های پاسخگو، به طیف وسیعی از تفکرات طراحی پاسخ می دهد. بنتلی به معیارهایی چون نفوذپذیری، انعطاف پذیری، سهولت امکان انتخاب، تنوع، خوانایی، تجارب احساسی مبتنی بر آشنایی با مکان و کیفیات بصری تأکید داد (Bentley, 1985). تیبالدز می گوید قبل (و بیش) از ساختمان، به فضا/مکان اهمیت دهد. او در ساخت مکان به زمینه و تاریخ، ایجاد محیطی

تجاری از طراحی شهری در ایران

آموزشی، تا حدود زیادی الگوی آموزشی این رشته در دانشگاه های آمریکا مورد استفاده قرار گرفته بود، لیکن از نظر کیفیت، نگرش و مهارت هرگز نتوانست به سطح مطلوب برسد. طی چند دهه گذشته آموزش این رشته نتوانسته است سمت و سوی مناسب خود را یافته و در

می توان گفت طراحی شهری در کشور ما چند سال پس از ایجاد اولین رشته طراحی شهری در دانشگاه هاروارد با راه اندازی دوره کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری - منطقه ای در اواخر دهه ۱۳۴۰ به عنوان یک گرایش به وجود آمد. از نظر محتوای برنامه

- دسترسی به فرم و عملکردهای متناسب در چهارچوب توانایی ها و امکانات منطقه.

- رشد تدریجی و مشارکت مردم در تکوین و تکمیل طرح.

- آزادی انتخاب در طیفی از قابلیت های تعیین شده به منظور ایجاد وحدت و در عین حال امکان بروز خلاقیت ها و سلاقی مختلف.

- تأکید بر کیفیت خودسازماندهی طرح و ایجاد نظمی ارگانیک در محیط به جای نظمی تحمیلی.

- فرهنگ سازی یا هدایت، تقویت و آموزش فرهنگ اصیل ساخت و ساز به جای تقلید از الگوهای متداول.

- افزایش قابلیت های اجرایی طرح.

- امکان حضور سرمایه گذاری های خصوصی کوچک.

- قابلیت و سهولت بازنگری و تجدید نظر در ضوابط در حین اجرای طرح.

قبل از بررسی فرضیه فوق ضروری است تا در نگاهی اجمالی

مسائل مربوط به بستر این دو طرح: (۱) بافت قدیم (طرح نواب) و (۲) توسعه های جدید (طرح عمار یاسر) مورد توجه قرار گیرد.

۱- برنامه ها و طرح های احیای بافت های قدیم با نام های متفاوت شکل گرفته و عمدتاً با تغییر مدیران نهادهای مختلف تغییر نام داده

است. "طرح های روانبخشی" در قالب طرح های فرا دست یعنی طرح های جامع و تفصیلی، "طرح های بهسازی بافت های شهری" تحت

سرپرستی وزارت مسکن و شهرسازی، و نیز طرح های "محورهای فرهنگی - تاریخی" شهرداری ها. با تغییر در سازمان های تصمیم گیر

در مورد بافت های تاریخی در سال ۱۳۷۰، رویکرد به طرح های احیای بافت های فرسوده نیز دچار دگرگونی گردید. با الحاق دفتر بهسازی

بافت شهری به حوزه معاونت امور مسکن و وزارت مسکن و شهرسازی، نظریه سوق دادن نوسازی ها و بازسازی های شهری به سمت تولید

مسکن مد نظر قرار گرفت. در راستای این هدف تهیه طرح هایی بنام

طرح های "بهسازی و بازسازی مراکز شهری" در دستور کار قرار گرفت. با توجه به اینکه بافت های مرکزی شهرها به دلیل فرسایش

شدید و افت کمی و کیفی ابنیه نسبت به سایر مناطق و توسعه های جدید دچار افت قیمت شدیدی نیز شده بودند، زمان مناسبی برای خرید

و تجمیع پلاک های واقع در این بافت ها تلقی می شد این موضوع در برنامه دوم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی (۷۷-۱۳۷۳) با تلفیق

دو موضوع عمران شهری و مسکن، توسعه درونی شهر را مطرح و اصطلاح "بافت های مسأله دار شهری" را وارد ادبیات شهرسازی

مینماید. راه حل تولید مسکن انبوه از طریق بافت های مسأله دار شهری، تجمیع قطعات است. این روند نیز با مشکلات عدیده ای چون

بخشی نگری، فقدان روش های مناسب اجرا، طرح های غیرواقع بینانه، بی توجهی به مردم یا ساکنین، و بی توجهی یا عدم توان تخمین بودجه

مورد نیاز و منابع تأمین هزینه روبرو می شود. با وجود ناکامی های فوق الاشاره، وزارت مسکن و شهرسازی شرکتی با نام عمران و بهسازی

شهری تأسیس می کند تا به مثابه عامل فنی و اجرایی و مدیریتی خویش در طرح های بافت های قدیمی شهری از آن استفاده نماید. اگر

راستای پایه گذاری طراحی شهری خودی که در عین حال بی اعتنا به تغییر و تحولات جهانی نیز نباشد، حرکت نماید. به نظر می رسد چنانچه در چنین آشفتنی در جستجوی یک تفکر غالب در آموزش طراحی شهری در کشور باشیم، شاید جواب همچنان تفکر مدرنیزم باشد (Banerjee, 1990; Mazumdar, 2000).

از نظر تشکیلاتی همانند بسیاری از کشورها و بر خلاف معماری که دارای انجمن های تخصصی مربوط به خود می باشد،

در ایران نیز چنین نهاد و تشکیلات تخصصی به وجود نیامده و این امر دامنه ابهامات مربوط به حرفه را گسترده تر کرده، هویت شغلی

و حرفه ای طراحان شهری را خدشه دار ساخته است. همین امر باعث شده که بخش عمده فعالیت های طراحی شهری در کشور

توسط معماران و برنامه ریزان شهری انجام شود که دارای دانش و مهارت لازم برای فعالیت در زمینه طراحی شهری نمی باشند. طی

دهه های گذشته تجارب متعددی در امر طراحی شهری در کشور صورت گرفته که برخی مربوط به دوره قبل از انقلاب (نظیر: شوشتر

نو و شهرستان پهلوی) و تعداد زیاد دیگری مربوط به سال های پس از انقلاب است. تجارب اجرایی بعد از انقلاب به چند دسته تقسیم

می شوند:

۱- فعالیت های مربوط به بازسازی مناطق آسیب دیده از جنگ (نظیر: آبادان، خرمشهر، قصر شیرین، هویزه).

۱- فعالیت های مربوط به بازسازی مناطق آسیب دیده از زلزله (نظیر: رودبار منجیل، لوشان).

۲- فعالیت های مربوط به ایجاد شهرهای جدید (نظیر: هشتگرد، پردیس، بهارستان، صدرا).

۳- فعالیت های مربوط به زیباسازی شهری، طراحی پارک های شهری و قلمروهای عمومی (پیاده سازی ها و طراحی میدانی) در بسیاری از شهرها.

۴- فعالیت های مربوط به بازسازی و نوسازی بافت های قدیم مراکز شهری (نظیر: بافت قدیم یزد، کاشان، اصفهان، مشهد، شیراز و تهران).

۵- فعالیت های مربوط به توسعه های جدید اطراف شهرها (نظیر: شهرک های مسکونی، طراحی ورودی های شهر، و توسعه شبکه ها و حرایم آنها).

فرضیه این تحقیق این است که غالب موارد فوق در چارچوبی التقاطی، گاهی اقلیدسی، فرمال، بدون مشارکت و تعامل،

معمارانه، بدون استفاده از یک فرایند باز شکل گرفته اند. در حالیکه در پروژه محور عمار یاسر قم سعی شده اشکالات و نواقص فوق

برطرف و با نگاهی نو به طراحی شهری نگریسته شود. چنین رویکردی امکان انتخاب های متنوع و تطبیق با شرایط و نیازهای

استفاده کنندگان را در درازمدت امکان پذیر می سازد. علاوه بر آن در قیاس با قطعیت گرایی طرح های متداول فعلی مزایا و امکانات

زیر را فراهم می سازد:

- انطباق طرح با مسائل و واقعیت های موجود.

از آنجا که مسائل مربوط به زمین را نمی توان به راحتی تغییر داد، سیاست ها و برنامه ریزی زمین می باید دراز مدت و اصولی باشند. تجربه ۲۵ سال اجرای قوانین زمین شهری نشان می دهد که تنها سیاست انحصار زمین در دست دولت و شهرداری ها کارساز نیست و علیرغم آنکه دولت و شهرداری مناسب ترین اراضی داخل و خارج از شهرها را در اختیار دارند، نیازهای سکونتی و بخصوص تأمین خدمات شهری در نواحی توسعه یافته با اشکالات اساسی مواجه است. تأمین هزینه های احداث بزرگراه معمولاً سبب می شود شهرداری سیاست های خاصی را در جهت تملیک، نحوه تفکیک و واگذاری زمین های اطراف بزرگراه اعمال نماید. از آن جمله ارزش افزوده اراضی است که سبب کاهش سطوح خدماتی و افزایش سطوح مسکونی و تجاری می شود. به عبارت دیگر قبل از آنکه سیاست های وزارت مسکن (قوانین زمین شهری) و شهرداری ها به حل مسئله بپردازند و به مسائل همه جانبه توسعه مسکن کمک نمایند، در خدمت ساخت مسکن اند. علاوه بر آن طرح هایی که تهیه می گردد، عمدتاً به دلایل گوناگون از جمله تأکید بر محصول نهایی و طرح تمام شده، فرایند تهیه، و مکانیزم های اجرایی با مشکل روبرو هستند. تکلیف زمین از لحاظ کاربری و تراکم مشخص می شود. اما ضمانت اجرایی برای استفاده از تراکم بهینه، زمان استفاده از زمین و اجرای دقیق ضوابط که معمولاً با کمترین انعطاف پذیری تعیین می شوند، وجود ندارد.

چه برنامه ها و حتی تعاریف مطروحه از سوی این شرکت، تفاوت های بنیادینی با موضوعات مشابه در گذشته دارد اما به دلایلی موفقیت چندانی نمی توان برای آن پیش بینی نمود. یکی از علل اصلی، فقدان ضمانت اجرایی طرح ها از سوی سایر نهادهاست که سبب می شود شهرداری خود مستقلاً عمل نمایند از طرف دیگر بنظر می رسد غالباً بر طرح های نوسازی و بازسازی و بهسازی ارزش افزوده ای مترتب است که هیچ تشکیلاتی حاضر نیست به نفع سازمان دیگری از آن بگذرد. طرح نواب تهران بارزترین نمونه از چنین رویکردی است.

۲- طرح بزرگراه عمار یاسر قم درگیر چالش های مربوط به توسعه شهری است. بخش مهمی از تحولات کالبدی شهرها توسط طرح های جامع و تفصیلی رقم می خورد. اما مسئله توسعه های شهری که از اهم موضوعات طرح های فوق بوده و عمدتاً با توسعه مسکن همراه است به پروژه های کلان سایر بخش ها (حمل و نقل، انرژی، آب و غیره) نیز مرتبط می شود. عدم هماهنگی بین برنامه های بخشی با برنامه های شهری مشکلات فراوانی را بوجود می آورد و از آن جمله است تقویت شبکه جاده های برون شهری و عبور این شبکه ها از داخل شهر جهت تأمین دسترسی های سریع. بدین لحاظ نیاز به ساماندهی توسعه در چنین زمین هایی که ارزش افزوده پیدا کرده اند شهرداری ها را وادار به تهیه طرح می نماید. بستر اجرای این طرح ها زمین است.

طرح بزرگراه شهید نواب صفوی، تهران

طرح ۶ کیلومتر و حداقل عرض مفید معبر سواره ۵۰ متر است. سطوح اشغال شده برای احداث بزرگراه و تقاطع ها ۳۳۷۷۳۱۷ متر مربع، جهت حریم سبز بزرگراه و مسکونی های همجوار ۲۵۲۸۵۵ متر مربع و سطوح مربوط به مراکز خدماتی و کاربری های پیشنهادی بالغ بر ۸۸۴۰۰ متر مربع بوده که در نهایت ۶۶۷۵۷۲ متر مربع زمین اشغال شده است. مسیر بزرگراه نواب به ۵ فاز تقسیم و طراحی شده است. تا کنون فازهای ۱ (خیابان آذربایجان تا امام خمینی) و ۲ (خیابان امام خمینی تا سینا) از طرح نواب ساخته شده و فاز ۳ (خیابان سینا تا هلال احمر) در حال ساخت است. تملیک و تخریب در فاز ۴ (خیابان هلال احمر تا قلعه مرغی) انجام شده است، ولی این فاز فاقد هر گونه علائم اجرایی است. طرح فاز ۵ (حد واسط خیابان توحید تا خیابان آذربایجان) نیز در دست بررسی است (تصویر شماره ۱).

خیابان نواب که بر اساس شبکه پیشنهادی بزرگراه های شهری (طرح جامع مصوب تهران ۱۳۴۵، طرح جامع حمل و نقل تهران ۱۳۵۳، طرح جامع ساماندهی تهران ۱۳۷۰) در زمره بزرگراه های شمالی - جنوبی تهران قرار گرفته است، در بخشی از تهران واقع شده که در هفتاد سال اخیر در زمره رشد و توسعه مناطق مرکزی شهر تهران به سمت غرب بوده است. انجام مطالعات و طراحی بزرگراه نواب ادامه بزرگراه چمران در فاصله میدان توحید تا قلعه مرغی در ۱۳۷۰ به تصویب رسید. کارفرما معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران بود که طرح آن به مهندسین مشاور واگذار شد. این طرح شامل بررسی وضعیت ترافیکی و تعیین مسیر معبر اصلی، بررسی کالبدی اطراف معبر، تهیه برنامه راهبردی و تعیین محدوده های تملک اراضی بوده است. طرح عملیات اجرائی تعریض محور و بازسازی جداره های آن در عمق ۱۰ الی ۳۰ متر از سال ۱۳۷۳ آغاز شد. مسیر تقریبی این

اهداف، سیاست ها و رویکرد طراحی

اهداف طرح نواب توسط مشاور پروژه چنین دسته بندی و اعلام شده است:

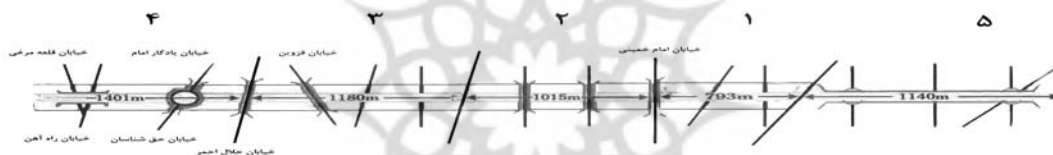
- ایمن سازی مسیر از طریق ایجاد فضای سبز در حریم بزرگراه
- تعیین کاربری های مناسب برای اراضی مناسب حاشیه مسیر
- با توجه به نیازهای هر منطقه دو هدف اول اهداف اصلی طراحی نواب هستند که محقق شده اند. تفکر سود آور بودن طرح، عامل اصلی تعیین کننده تراکم ساختمانی بوده است. در بخشی از گزارش طرح ذکر شده است که تراکم ساختمانی به دو دلیل تعیین شده: " براساس برنامه ریزی فیزیکی طرح که آن هم متأثر از سیاست های اقتصادی کارفرما

- برقراری ارتباط سریع شمال و جنوب شهر
- تخریب محلات و بافت های کهنه و فرسوده نواب
- پیاده کردن ضوابط و استانداردهای شهرسازی
- اعمال ضوابط و رهنمودهای ترافیکی به منظور جلوگیری از تقاطع های نامعقول

تعداد طبقات بافت موجود (۱ یا ۲ طبقه)، سیطره ای غیر منطقی بر محیط اطراف اعمال می کند.

"خیابان (فوق) به صورت کانالی برای حرکت اتومبیل با مفاهیمی که این مکان به عنوان فضای شهر می تواند داشته باشد، توافق ندارد. ارزش های بصری خیابانی که برای عبور و مرور اتومبیل در نظر گرفته شده با خیابانی که به سواره و پیاده یا صرفاً پیاده تعلق دارد، متفاوت است... همه جا تقاطع ها و پیچ و خم ها به نفع حرکت اتومبیل اصلاح می شود و مسئله حرکت پیاده فرعی است" (توسلی ۱۳۷۱، ص ۴۷، همچنین ر.ک. بحرینی، ۱۳۷۵).

با روش تحلیل محتوا، نمی توان دورنما و کیفیت محصول نهایی را به درستی مورد ارزیابی قرار داد و نیاز به روش های دیگر برای ارزیابی دقیق طرح وجود دارد. با این حال تحلیل متن، نحوه نگارش، تکرار واژه های بکار گرفته شده، و تحلیل نقشه ها نشان می دهد که شیوه مداخله ای که هدفش تخریب بافت باشد، نهراسیدن از تغییرات کلی در مقیاسی وسیع، عدم پوشش سیاستگزاری در همه جنبه های طراحی، انبوه سازی/کوچک سازی مسکن که از نشانه های بارز رویکرد مدرنیزم است، سطح جزئیات تدابیر طراحی که ابعاد دقیق جزئیات طراحی و اجرایی خانه و پارکینگ را تعیین می کند ولی به مسائل شهری (قلمروهای عمومی، زندگی شهری، بافت همجوار) بها نمی دهد، می باید با مشکلات اساسی روبرو باشد.



تصویر شماره ۱: طرح شماتیک بزرگراه نواب

مقطع عرضی پیشنهاد شده در طرح تجدید نظر، در حال حاضر ساخت مسیر بزرگراه، کندروها، رفوژ وسط، اتصال مسیر به شریان های محلی و تفکیک قطعاتی که در اثر کاهش عرض معبر بوجود آمده، انجام شده است. چگونگی ساخت و طراحی حریم بزرگراه با توجه به عملکرد محور عمار یاسر در شبکه شهری، به گونه ای که نیازهای محلی و بخشی از نیازهای شهری و فراشهری را در بر گیرد موضوع این پروژه بوده است.

اهداف، سیاست ها و رویکرد طراحی

بررسی گزارش مرحله اول پروژه عمار یاسر اهداف طراحی

را به شرح زیر معرفی کرده است:

- تسهیل دسترسی
- تامین امنیت پیاده و سواره
- ایجاد هویت کالبدی مبتنی بر فرهنگ
- ایجاد فضای شهری زنده و فعال
- ایجاد سیمای مطلوب شهری
- توجه به ملاحظات زیست محیطی در مقیاس طراحی شهری، معماری منظر و معماری

دایر بر تامین هزینه های کل مسیر از سود حاصله از فروش ساخت و سازها می باشد و نیز نیازهای طرح دایر بر تامین مسکن به تعداد خانه هایی که در اثر طراحی بزرگراه تخریب می شوند" (ساخت و ساز اطراف بزرگراه نواب، ۱۳۷۲، ص ۳).

سیاست های اعلام شده عمدتاً در ارتباط با معماری ساختمان ها هستند از جمله: تیپ ساختمان، ترکیب دیواره ای پوسته، تراکم و تعداد طبقات، نوع عملکرد در هر طبقه ساختمان های مسکونی، تامین پارکینگ و غیره. سیاست هایی از قبیل احداث حریم گیاهی به عرض ده متر در هر یک از طرفین بزرگراه، مسیر ویژه اتوبوس، کاهش طبقات در بخش های همجوار بافت قدیم نواب همگی تحت حاکمیت اقتصاد، و عملکرد گرایشی طرح قرار گرفته و اجرا نشدند. تحلیل محتوای گزارش نشان می دهد که اساساً منظور از طراحی شهری نیز معماری در مقیاس کلان است. "استفاده از فرصت به دست آمده در جهت عرضه تیپ های مختلف ساختمان در قالب نوعی طراحی شهری مطبوع است با این فرض که این کار در دراز مدت در نوع ساختمان و بافت ناسالم محلات بطور مثبت تاثیر می گذارد" (بزرگراه شهید نواب صفوی، ۱۳۷۵، ص ۲). انبوهی و بلندای ساخت و ساز جدید (تا ۱۹ طبقه) با توجه به

طرح بزرگراه عمار یاسر

بر اساس پیش بینی طرح جامع مصوب شهر قم در سال ۱۳۶۹، محور عمار یاسر یکی از شریان های ارتباطی اصلی شهر خواهد بود که از جاده کمربندی قم در شمال شرقی شهر شروع، به باغ سالاریه و در نهایت به بلوار امین در جنوب غربی شهر اتصال می شود. این مسیر حدود ۹ کیلومتر است و مناطق شمالی شهر را به جنوبی و به نقاط کانونی شهر متصل می نماید. ارتباط این محور با جاده کمربندی قم نیز بر نقش آن به عنوان یکی از مبادی ورودی شهر تأکید دارد. طرح تفصیلی قم نیز این محور را با عرض ۱۳۵ متر، با دو شبکه تندرو و کندرو در طرفین، و عملکرد آن را "شریان شهری" تعریف و پیش بینی نموده است. سطوح کاربری آموزشی در این طرح از میزان قابل توجهی برخوردار بوده است. در بازنگری طرح تفصیلی، عرض معبر از ۱۳۵ به ۷۰ متر کاهش و قطعات عمدتاً در مقیاس خرد (۲۰۰ متر مربع) تفکیک و واگذار گردیدند. طراحی شهری محدوده پروژه که حدود ۲ کیلومتر از مسیر ابتدای محور عمار یاسر است در اواخر سال ۱۳۸۲ به تصویب رسید. این محدوده شامل بخش شمالی مسیر واقع بین بلوار امام علی و خیابان ۱۵ خرداد است. با توجه به

طرح عمار یاسر با تأکید بر انعطاف پذیری، تلفیقی از طرح کلی قلمروهای عمومی و ضوابط اجرایی ساخت را شامل شده است. در بخشی از گزارش آمده است: "انطباق با شرایط زمانی و انعطاف پذیری نیازمند رشد تدریجی مکان است. تکیه اصلی در این طرح بر تدوین ضوابطی منسجم، جامع و کارآمد است و اگرچه یکی از گزینه های طراحی در رابطه با قلمروهای عمومی، بعنوان گزینه بهینه توصیه شده، طرح ارائه شده تنها یکی از چندین منظر محتمل توصیه شده است. هدف از آن نیز دیکته کردن شکل یا منظر خاصی از شهر نبوده، بلکه انعطاف پذیری موجود در آن سازشی است بین آنچه که به هر حال اتفاق می افتد با آن چه که می باید اتفاق افتد" (گزارش طراحی شهری بزرگراه عمار یاسر، ج ۳، ص ۱-۲). ارائه ضوابط در یک ساختار سلسله مراتبی از کل به جزء تعریف شده است. این ساختار که شامل ضوابط عام، پنج ناحیه مشخص شده و بلوک های واقع در هر ناحیه است، تحقق اهداف طرح یعنی وحدت و پیوستگی را از طریق ضوابط عام، و تأکید بر تنوع مکانی را در سطح با توجه به خصوصیات و ویژگی های نواحی و بلوک ها امکان پذیر می کند (تصویر شماره ۲). طرح با نگرشی مبتنی بر توجه به زمینه، بوم و فرهنگ تلفیقی از مردم-محوری/ مکان-محوری را اصل قرار می دهد و با رویکردی عینی/ ذهنی و بلند مدت به الگویی خود سازمانده که در طول زمان شکل می یابد بها می دهد. قابلیت تعمیم طرح و ضوابط آن محدود/ محلی است و نیازمند ابزار مدیریتی قوی جهت اجرای طرح است. عدم مکان برنامه زمانبندی دقیق، دستیابی به اهداف طرح را با تاخیر مواجه می سازد.

اهداف فوق پس از شناخت کلی شهر و بررسی نقش محور عمار یاسر در شهر تعیین شدند. با توجه به جایگاه این محور در ساختار کلی شهر بعنوان یک شریان ارتباط دهنده اصلی، به عنوان یکی از مبادی ورودی قم، و نیز به عنوان یک بلوار شهری (با توجه به ویژگی های فیزیکی: عرض زیاد- طول کم) این محور می تواند نقش های متفاوت داشته باشد. سیاست های اصلی طراحی شامل موارد زیر بوده است:

- پیش بینی شبکه ای از کاربری های موردنیاز در سطوح محلی/ شهری/ فراشهری با توجه به نقش های متفاوت بزرگراه و در نظر گرفتن تاثیر نوع کاربری ها برافزایش/کاهش نقش اجتماعی محور.
- شناخت عناصر و اجزای تشکیل دهنده منظر (خط آسمان، خط زمین یا پایه، خطوط نما، جنس، رنگ و غیره) و ارتقا کیفیت منظر با توجه به ارزش های عام زیبایی شناسی (وحدت، تنوع، تباین و هماهنگی) در نمای ساختمان ها، منظر سازی گیاهی و مبلمان شهری. طراحی مسیرهای پیاده با توجه به اصول طراحی پیاده ها، از جمله وضوح مسیرهای حرکت و کاهش فضاهای غیردفاع، پرهیز از تداخل جریان ترافیکی سواره و پیاده، توجه به روشنایی، توجه به محل های مناسب سواره و پیاده شدن مسافر.
- توجه به معماری بومی، پیشنهاد کاربری های فرهنگی/ مذهبی، استفاده از نشانه ها و نمادها.
- پرهیز از کاربری های مولد آلودگی، توجه به اقلیم و مصرف انرژی در طراحی جداره ها، استفاده از رواق در بخش هایی از مسیر پیاده جهت ایجاد آسایش.
- طرح کاشت با توجه به تاثیر فاصله درختان بر رانندگی، کنترل ترافیک با گیاه، ثمر بخشی گیاهان در کاهش آلودگی ها، استفاده از گیاهان مقاوم به کم آبی.



تصویر شماره ۲: دید هوایی و طرح کلی یکی از گزینه های طراحی محور عمار یاسر

مقایسه فرایند تهیه و اجرای دو طرح

طرح عمار یاسر بر فرایند و محصول هر دو اهمیت می دهد اگر چه تاکید اصلی آن بر فرایند شکل گیری است. انعطاف پذیری طرح نیاز به کنترل های مدیریتی و بازبینی طرح دارد که در طرح پیشنهاد شده است. چرخشی و حلقوی بودن فرایند، امکان اصلاح را در موارد مختلف ارائه طرح کلی فضاهای باز عمومی، ارائه ضوابط اجرایی و انطباق آن با ایده های کلی طراحی عملی می سازد. جهت کنترل فرایند در هنگام تهیه ضوابط، الگوهای متعددی از همجواری فرمها و عملکردها تهیه شده و با تحلیل و بازبینی، امکان اصلاح و تغییر در جهت رفع ناهماهنگی ها فراهم شده است. جهت کنترل فرایند در

بررسی طرح نواب و تاکید آن بر محصول نهایی در مقیاس های مختلف، نشان دهنده فرایندی است که با زمان تطبیق نمی یابد. حاکمیت نظرات کارفرما در تهیه و اجرای طرح، اتکا به پشتوانه دولت (شهرداری)، اجرای طرح بر اساس نقشه های از پیش تعیین شده، مشارکت محدود مردم در حد سرمایه گذاری (خرید اوراق قرضه و پیش فروش واحدها)، کنترل دقیق طرح، انتخاب محدود و فرایندی خطی که نیازی به بازبینی طرح نمی بیند، از مهم ترین عوامل تاثیر گذار بر عدم موفقیت طرح هستند.

جهت هماهنگی نماها و نیز نوع کاربری ها همجوار. که توصیه مشاور شیوه اول یا تجمیع قطعات بوده است. به همین دلیل راه هایی جهت ترغیب و تشویق مالکین جهت تجمیع قطعات پیشنهاد گردیده است. همچنین جهت هدایت توسعه در جهت تحقق اهداف



تصویر شماره ۳: بزرگراه نواب و جداره های آن، تهران

طرح، نظارت و کنترهای کمی و کیفی ساخت و احداث ساختمان در زمین های در اختیار شهرداری به عنوان نمونه هایی خوب از اجرای ضوابط پیشنهاد شده است.

مرحله اجرا پیشنهاد شده که کمیته خاصی متشکل از افراد ذی صلاح در شهرداری و سازمان های مرتبط از قبیل وزارت مسکن، سازمان نظام مهندسی، میراث فرهنگی و محیط زیست تشکیل گردد و بر تصویب پروژه های مربوط به کاربری های تک عملکردی و خاص، هدایت سرمایه گذاری های خصوصی، و تجدید نظر یا بازنگری در ضوابط یا طرح، نظارت کامل داشته باشد. علاوه بر این کمیته تصمیم گیری، تشکیل یک کمیته اجرایی در جهت نظارت دقیق بر اجرای ضوابط مصوبه طرح، فراهم آوردن زمینه معرفی طرح از طریق تشکیل جلسات با مالکین، و زمینه سازی جهت تشکیل تعاونی های طراحی و ساخت نیز پیش بینی شده است. همچنین ذکر شده است که استناد به مواردی که تخلف ها را با اخذ جرایم مورد بخشودگی قرار می دهد در این پروژه غیر مجاز است و برای اطمینان از اجرای آن توصیه شده است موارد در پرونده ساختمانی درج و تعهد کتبی از مالک برای عدم خلاف اخذ گردد.

از مهم ترین محدودیت های پروژه، تفکیک قطعات قبل از تهیه و تصویب طرح بوده است. وجود قطعاتی با ابعاد و اندازه های کوچک، عدم تناسب بین طول و عرض تفکیک های موجود و وجود زمین های قناس نقش شریانی و شهری محور عمار یاسر را دشوار می سازد و امکان ایجاد کاربری ها در مقیاس شهری و فراشهری را با محدودیت روبرو می سازد. جهت رفع این اشکال و ایجاد منظری با بافت نمای پیوسته دو روش پیشنهاد شده است. ۱) استفاده از ضوابط تشویقی تجمیع شامل مجوز افزایش تراکم و تخفیف در عوارض ساخت و ۲) ایجاد ضوابط خاص نماسازی از طریق محدودیت های شدید کنترل در

مقایسه ارزش ها و هنجارهای محتوایی و رویه ای در دو طرح

آن تحقق پیدا کند. لیکن تفاوت مهم تر و اساسی تر در مقایسه ارزش ها و هنجارهای رویه ای دو پروژه بیشتر مشهود است. به این ترتیب که میزان مشارکت مردم در مراحل مختلف پروژه، توجه اقتصادی پروژه، نحوه تملک زمین، تهیه گزینه های مختلف، امکان نظارت و اختیار و بالاخره امکان تجدید نظر و اصلاح، بوضوح اختلاف بارز مکانیزم های به کار گرفته شده در دو طرح را مشخص می سازد. بدون تردید همین تفاوت در فرایند طراحی است که نهایتاً دو نتیجه و محصول کاملاً متفاوت (تصاویر شماره ۳ و ۴) را به وجود آورده و یا خواهد آورد (Bahrainy & Aminzadeh, forthcoming).



در جدول شماره ۱، دو طرح نواب و عمار یاسر بر اساس دو دسته معیارهای محتوایی و رویه ای مورد ارزیابی و مقایسه قرار گرفته اند. معیارهای محتوایی که کیفیت پروژه نهایی را مد نظر قرار می دهند عبارتند از: توجه به زمینه، انعطاف پذیری، هویت، توجه به طبیعت، آثار زیست محیطی، مقیاس انسانی و کیفیات بصری، توجه به قلمروهای عمومی و ایجاد فضاهای غیر قابل دفاع. بررسی انجام شده نشان می دهد که پروژه نواب در کلیه موارد فوق دارای امتیاز منفی بوده و بنابراین پروژه مذکور نسبت به ارزش های اساسی طراحی شهری بی اعتنا بوده است. در حالی که در طراحی پروژه عمار یاسر سعی شده طرح به گونه ای شکل پیدا کند که ویژگی های فوق حتی المقدور در



تصویر شماره ۴: جداره در حال شکل گیری بزرگراه عمار یاسر، قم

ارزشها و هنجارها	توجه به زمینه	انعطاف پذیری	هویت	توجه به طبیعت	آثار زیست محیطی	مقیاس انسانی و کیفیات	توجه به قلمروهای عمومی	ایجاد فضاهای غیر قابل دفاع	مشارکت مردم	توجیه اقتصادی	نحوه تملک	تهیه گزینه های مختلف	نظارت و اختیار	امکان تصحیح و تجدید نظر
طرح بزرگراه نواب	عدم توجه به بافت موجود، تخریب محلات و بافتهای فرسوده نواب عدم توجه به کاربریهای مورد نیاز ساکنین عدم تداوم برخی مسیرهای اصلی سواره و نیز پیاده بافت تضاد با بافت اطراف دانه بندی بافت جدید عدم توجه به ساختار محله ای و خطی بودن الگوی کاربریها	انتخاب محدود فرم/ عملکرد از پیش تعیین شده، ثابت و خشک	عدم توجه به لایه های تاریخی و نمادهای باقی مانده از گذشته تضاد در سبک و نوع معماری با بافت اطراف و معماری ایرانی عدم استفاده از نمادها و نشانه های هویتی	طراحی حریم سبز ده متر در هر طرف (اجرا نشده) عدم توجه به شکل طبیعی بسترو شیب شمال به جنوب، تراکم بسیار کم فضای سبز	عدم توجه به مسائل اقلیمی (جهت باد- تابش) در ساخت بنا مشکلات مربوط به دفع فاضلاب و بالا بودن سطح آبهای زیرزمینی، تشدید آلودگی هوا و آلودگی صدا در محور	ارتفاع زیاد چداره و غیرقابل نفوذ بودن آنها عدم استفاده از موانع بصری جهت ایجاد حس بصورت، تشابه بسیار زیاد بلوکها از نظر معماری عدم رعایت تناسبات فضایی- کالبدی وجود، آشفتگی در نمای ساختمانها (اضافات و ملحقات در نمای ساختمانها)	کمیت و کیفیت نامناسب فضاهای عمومی و تنها توجه نمودن به شبکه دسترسی سواره عدم توجه به قلمروهای عمومی کاهش کیفیت فضاهای عمومی به دلیل حضور عوامل تهدید کننده محیطی (نظیر آلودگی صدا، هوا و خطر تصادف)	تنزل کیفیت محیط یه وسیله عدم طراحی حد فاصل بین پروژه و بافت قدیم، زیر پلهای، فضاهای تجاری بلااستفاده، فضاهای تعریف نشده مابین بلوک ها، فضاهای غیر قابل دفاع	محدود به مشارکت مالی- خرید اوراق قرضه و پیش خرید واحدهای مسکونی، گروه های دی نفع هیچگونه مشارکتی در تصمیم گیری، طراحی و اجرا نداشته اند.	در کوتاه مدت: تامین هزینه احداث و توسعه شبکه رفت و آمد سریع شمالی-جنوبی شهر از طریق افزایش تراکم دو طرف محور در بلند مدت: کاهش تقاضا به علت فرسودگی سریع ساختمان ها و تنزل کیفیت محیط پروژه را قابل توجه خواهد کرد. ضمن اینکه دید فضای عمومی بعنوان یک کالا مردود است.	به صورت اجباری و در اکثر موارد بدون جلب رضایت مالکین (تلقی غصبی بودن بوسیله برخی از ساکنین قبلی پروژه)	ارائه یک راه حل طراحی و نا دیده گرفتن امکان انتخاب به دلیل روند خطی طراحی، عدم تنوع در اهداف پروژه، پیش داوری پروژه، غلبه تفکر سنتی تهیه طرحهای معماری و در نظر نگرفتن طیف گسترده ای از پارامترهای طراحی	عدم امکان هرگونه کنترل، تغییر، سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در فضاها بوسیله مردم (اقلیدسی)، طراحی و اجرای یکباره و ثابت	عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح بدلیل نگرش طرح-محوری (اقلیدسی)، طراحی و اجرای یکباره و ثابت
طرح بزرگراه عمار یاسر	رعایت حداکثر تراکم مسکونی با توجه به تراکم مسکونی بافت اطراف انطباق و اصلاح طرح با دسترسیهای موجود بافت اطراف تعریف مرکز بوسیله تمرکز فعالیت های مختلف	امکان انتخابهای متنوع فرم/ عملکرد متغیر، بر اساس طیفی از بایدها، نیابدها و توصیه های طراحی	استخراج مفاهیم و استفاده از اصول نما سازی ساختمانهای با ارزش تاریخی شهر در ارائه ضوابط استفاده از نمادها و نشانه های کاربریهای فرهنگی و مذهبی استقرار تسهیلات مربوط به زوار	انتخاب گیاهان بومی محیط توزیع پارکها و فضاهای سبز در طول مسیر	توجه به اقلیم و مصرف انرژی در طراحی بازسوها و مصالح پرهیز از کاربریهای مولد آلودگی تقلیل آلودگیهای صوتی با استفاده از گیاهان جاذب صوت	استفاده از گونه های پهن برگ و سوزنی برگ در اشکوب بندیهای مختلف استفاده از رواق در قسمتهای از مسیر پیاده	جلوگیری از بوجود آمدن فضاهای غیر قابل دفاع به وسیله تعریف و تفکیک مشخص فضاهای عمومی و خصوصی مشارکت، نظارت و اختیار	مشارکت فعال در طراحی/ اجرا کمک در ساخت برخی قلمروهای عمومی با استفاده از ارزش افزوده (حق اشراف)، تحقق طرح توسط هر یک از صاحبان املاک	عدم تحمل یار اضافی مالی بر دوش شهرداری امکان توسعه فضاهای عمومی را از محل اخذ عوارض و درآمدهای حاصل از صدور مجوز ساختمان ها عدم نیاز به تملک متمرکز و رشد تدریجی پروژه توسط صاحبان املاک (دولتی و خصوصی) پیش بینی زمینه جمعیت اختیاری قطعات کوچک در طرح	طراحی ادامه دار و انعطاف پذیر امکان کنترل، تغییر و مداخله در فضاها توسط مردم سازگاری و انعطاف پذیری فضاها، و ایجاد حس تعلق و خاطره جمعی در مردم	تهیه و اجرای پروژه بر مبنای طراحی فرایند-محوری امکان بازنگری، تجدید نظر و اصلاح در کلیه مراحل عدم قطعیت در پیش بینی آینده			

نتیجه گیری

حال مهم ترین دستاورد نامطلوب این طرح، نحوه نگرش آن به شهر، طراحی شهری، و مردم است و نیز معرفی الگویی از معماری و شهرسازی که به گمان دست اندرکاران تهیه و اجرای آن قابل تعمیم در سطح شهر تهران و کشور می باشد. طرح نواب به صورت یک الگوی شهرداری "پیشرفت گرا" درآمده بی آنکه به اثرات اجتماعی/ فرهنگی و محیطی آن فکر شده باشد.

فرایند طراحی شهری در پروژه نواب، خطی، دستوری، از بالا به پایین، معمارانه، اقلیدسی، فرمال، سودگرایانه، و تحمیلی بوده، در حالیکه طرح عمار یاسر بر پایه نگرشی نو از طراحی شهری به مفهوم فرایندی مشارکتی، تعاملی، انعطاف پذیر، به شکل گیری تدریجی با توجه به امکانات و محدودیت های محلی (نظیر اقلیم) می اندیشد و بر واقع بینی و مداخله محدود طراح استوار است.

نحوه مداخله در توسعه کاربری های اطراف بزرگراه عمار یاسر "مردم گرایانه" است. مردم به عنوان استفاده کننده، سازنده، و نگدارنده فضا مهم ترین نقش را در شکل گیری و بقای فضاهای شهری دارند. در طراحی محور عمار یاسر مجموعه ای از عوامل متغیر در مکان و زمان می باید به ابعاد بصری، عملکردی و اجتماعی و معنایی مکان پاسخ دهند. تکوین و تکمیل طرح نیازمند ساختاری با نظمی ارگانیک و منطقی است. تحقق اهداف و سیاست های طرح نیاز به نظارت بر مراحل مختلف ساخت و ساز در طول زمان تکمیل توسط مدیریت شهری را دارد. به عبارت دیگر ابزار مدیریتی نقش مهمی در موفق یا ناموفق بودن طرح دارند. بدلیل امکان ترکیبات متفاوت از راه حل های گوناگون، پیش بینی آینده طرح قطعی نیست. علاوه بر احتمال انحراف از اهداف اصلی، محصول نهایی نیز کم و بیش متفاوت از ایده آل های طراح و مجری خواهد بود، با این حال طرحی مردمی است. علی رغم محدود بودن قابلیت تعمیم طرح و ضوابط آن، دستاورد طرح بازگویی نگرشی در طراحی شهری است که معتقد است طراحی شهری یک فرایند است. فرایندی باز و مشارکتی که هدفش شکل گیری مکانی با هویت است.

طراحی شهری به عنوان فعالیتی ارادی و آگاهانه که هدفش شکل دادن به محیط انسان ساخت به منظور ارتقاء کیفیت آنست، در صورتی می تواند به اهداف عالی و انسانی خود برسد که فرایند شکل دهی محیط با فرایند شکل گیری آن همسو و هماهنگ شده ارزش های والای انسانی، لجه و اساس هرگونه تصمیم گیری در پروژه های طراحی شهری قرار گیرد.

حرفه طراحی شهری در کشور ما طی چند دهه گذشته از وضعیت مطلوبی برخوردار نبوده و موفقیت چندانی کسب نکرده است. این مطالعه قصد بررسی علل چنین ناکامی ها و ارائه روشی برای بهبود آن را داشته است. به این منظور، پروژه نواب (تهران) به عنوان نمونه ای از دو تفکر التقاطی تجدد و فراتجدد حاکم بر طراحی شهری در ایران، و طرح عمار یاسر (قم) به عنوان جانشینی پیشنهادی که فاقد نقطه ضعف های پروژه نواب بوده و با ویژگی های خود، نگرشی نو را در طراحی شهری، مطرح می سازد مورد تحلیل، ارزیابی و مقایسه قرار گرفته است.

مروری اجمالی بر فرایند تصمیم سازی، تصمیم گیری و اجرای طرح نواب تهران به ویژه با توجه به آنکه به عنوان یک الگوی ظاهراً و در ابتدا موفق مطرح شده حکایت از تلفیق دو تفکر "اقتدارگرایانه" و "سوداگرانه" دارد. این شیوه مداخله که از سوی صاحبان قدرت (سیاسی یا اقتصادی) با هدف اصلی افزایش بازده اقتصادی مطرح می شود، به بافت های فرسوده به عنوان زمینه و ابزاری برای کسب سود می نگرد. غالب طرح هایی که بر اساس این تفکر طراحی و اجرا می شوند با مشکلات جدی مواجهند. قدرت مدیریت شهر، در جهت رفع برخی مشکلات شهر و یا به عبارتی به منظور احداث بزرگراهی که شمال و جنوب تهران را به یکدیگر متصل نماید، تصمیم میگیرد نه تنها هزینه اجرای طرح از طریق اجرای طرح تأمین شود که فراتر از آن سودی نیز کسب نماید. با این حال توجیه اقتصادی طرح نواب ضعیف و بیش از حد خوشبینانه است. هویتی را تبلیغ می کند که خودی نیست. نه تنها ساکنین اولیه بلکه ساکنین آینده آن نیز در شکل گیری آن سهمی ندارند، فراتر از آن نهادهای مدنی و حتی تشکیلات دولتی مرتبط با مسائل شهری نیز نقش مؤثری در تهیه برنامه، طراحی و اجرای آن ندارند. طرح نواب اگرچه اتصال شمال به جنوب شهر را تسهیل نموده است، شکاف های بسیاری در مقیاس محلی ایجاد کرده است. اخراج ساکنین اصلی از محل، نارضایتی اهالی اطراف از انقطاع هایی که نه تنها در بافت کالبدی بلکه در ساختار شبکه اجتماعی منطقه اتفاق افتاده است، مشکلات مربوط به ساکنین طرح در ارتباط با عدم تأمین خدمات شهری و کاربریهای عمومی در سطح محلی، قشری شدن ساکنین برج ها و مشکلات مربوط به تملیک بصورت اجاره و و عدم نگهداری ساختمان ها که در مدت کوتاهی آثار فرسودگی در آنها نمایان است از پیامدهای طرح است. اهدافی غلط و ناقص، فرایندی معلول که امکان مشارکت مردم را نادیده می گیرد و در زمینه اجرا مشکلات عیده ای را ایجاد می کند از قبیل تملیک و تخریب یکباره کل محدوده که سبب افت زندگی اهالی اطراف و نامنی محیط در بیش از یک دهه بوده است و همچنان نیز ادامه دارد، سبب شده که طرح عملکرد مطلوب خود را نیابد. با این

فهرست منابع:

- اسپیرن، آن ویتسون (۱۳۸۴)، "زبان منظر"، ترجمه دکتر سید حسین بحرینی و دکتر بهناز امین زاده، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- بحرینی، سید حسین (۱۳۷۵)، "تحلیل فضاهای شهری در رابطه با الگوهای رفتاری استفاده کنندگان"، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- بحرینی، سید حسین (۱۳۷۷)، "فرایند طراحی شهری"، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- بزرگراه شهید نواب صفوی (۱۳۷۵)، "گزارش فاز اول بهره برداری"، شهرداری تهران، تهران.
- توسلی، محمود و ناصر بنیادی (۱۳۷۱)، "طراحی فضاهای شهری ۱، فضاهای شهری و جایگاه آنها در زندگی و سیمای شهری"، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
- توسلی، محمود، با همکاری ناصر بنیادی (۱۳۷۲)، "طراحی فضای شهری ۲، فضاهای شهری و جایگاه آنها در زندگی و سیمای شهر"، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
- طراحی شهری بزرگراه عمار یاسر (۱۳۸۲)، "گزارش مرحله سوم: ارائه ضوابط اجرایی"، دانشکده محیط زیست، دانشگاه تهران، تهران.
- طرح ساخت و ساز اطراف بزرگراه نواب (۱۳۷۲)، "گزارش نهایی مطالعات بند ب از مرحله اول"، سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران، تهران.
- کالن، گوردون (۱۳۷۷)، "گزیده منظر شهری"، ترجمه دکتر منوچهر طیبیان، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- لینچ، کوین (۱۳۸۱)، "تئوری شکل شهر"، ترجمه دکتر سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- مجموعه مقالات مدرنیته و مدرنیسم (۱۳۷۹)، ترجمه و تدوین حسینعلی نوذری، تهران، انتشارات نقش جهان،؟؟؟.

- Alexander, et al. (1977). "A Pattern Language", Oxford University Press, New York.
- Bahrainy, H. and B. Aminzadeh (forthcoming). "Autocratic Urban Design, or How the Process Would Affect Product in Urban Design".???????????
- Banerjee, T. (1990). "Third World City Design: Values, Models and Education. In: *Breaking the Boundaries, a One-World Approach to Planning Education*", (ed.) Bishwapriya Sanyal, MIT, Camb. Mass.
- Barnett, J. (1982). "Urban Design as Public Policy: Practical Methods for Improving Cities", Architectural Record Books, New York.
- Bently, I., et al. (1985). "Responsive Environments, A manual for designers", Architectural Press, London.
- Brands, R. (1995), "The Living City", Wiley, New York.
- Carmona, M, & Heath, T. & Taner, Oc. & Tiesdell S. (2003). "Public Places- Urban Spaces", Architectural Press, Oxford .
- Cooper Marcus C. & Francis, C. (1997). "People Places, Design Guidelines for Urban Open Spaces", John Wiley and Sons, New York.
- Gehl, J. (1987). "Life Between Buildings", Using Public Space, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Gibberd, F.(1955). "Town Design", Architectural Press, London.
- Giddens, A. (1995). "Modernity and Self Identity", Polity Press, Cambridge, Eng.
- Gosling, D. and Maitland, B. (1984). "Concepts of Urban Design", Academy Editions, London.
- Inam, A. (2002). "Meaningful Urban Design: teleological/ catalytic/ relevant", Journal of Urban Design, Vol.7, No.1, 35-58.
- Jacobs, J. (1961). "The Death and Life of Great American Cities", Random House, New York.
- Jarvis, B. (1989). "Design Language, in *The Planner*", Vol. 75 No 26, October.
- Krier, R. (1979). "Urban Space", translated by Ch. Czechowski & G. Black, Rizzoli, New York.
- Lang, J. (1994). "Urban Design: An American Experience", Van Nostrand Reinhold, New York.
- Madanipour, A. (2004). "Viewpoint: Why Urban Design?", Town Planning Review, 75(2).

- Mazumdar, S. (2000). "Autocratic Control and Urban Design: The case of Tehran", Iran, Journal of Urban Design, Vol.5, No.3, 317-338.
- Moudon, A. V. (1989). "Built for Change", *Neighborhood Architecture in San Francisco*, MIT Press.
- Moudon, A.V. (1992). "A Catholic approach to Organizing What Urban Designers Should Know", Journal of Planning Literature, Vol.6, No.4, May.
- Pittas, M.J. (1980). "Defining Urban Design", Journal of Urban Design, Vol.1, No.2, Jan./Feb.
- Schurch, T.W. (1999). "Reconsidering Urban Design: Thoughts about Its Definition and Status as a Field or Profession", Journal of Urban Design, Vol.4, No.1, 1999.
- Sitte, C. (1945). "The Art of Building Cities", Translated by Charles T. Stewart, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Sternberg, E. (2000). "An Integrative Theory of Urban Design", APA Journal, Summer, Vol.66, No.3.
- Tibbalds, F. (1988). "Planning and Urban Design: A New Agenda", in *The Planner*, April.????????
- Toon, J. (1988). "Urban Planning and Urban Design", *Ekistics*, 55 (328-330).
- Van der Ryn, S. & Calthorpe, P. (1986). "Sustainable Communities, A New Design Synthesis for Cities, Suburbs and Towns", Siersa Club Books, San Francisco.
- Whyte, W. (1980). "The Social life of Small Open Spaces", Conservation Foundation, New York & Washington DC.

