

رفتار پژوهی «زندگی شهری» در شهرهای معاصر به منظور دستیابی به شهر پیاده‌مدار (نمونه‌موردی: طرح مطالعاتی خیابان شهریار، منطقه ۱۱، تهران)

عرفان خصم افکن نظام^{۱*}، فرشته نویدی مجد^۲

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد، مهندسی معماری، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر

erfannezam@yahoo.com

۲- دکتری شهرسازی (عضو هیئت علمی)، استادیار گروه آموزشی معماری، دانشکده فنی مهندسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد

اسلامشهر

چکیده

«عرصه عمومی» یعنی مقیاس و کیفیتی از شهر که توسط مردم ادراک می‌شود نه آنچه که روی نقشه‌ها است، پس لازم است از آن به «معماری فضای شهری» تعبیر کرد؛ در واقع این معماری فضای شهری است که تقاضای زندگی شهری را پاسخ می‌دهد. جریان زندگی شهری توسط مردم اتفاق می‌افتد، وقتی که جریان زندگی شهری محقق می‌شود می‌توان گفت که صاحبخانه، اهل شهر هستند. زندگی شهری از جنس «کیفیت» است؛ سکونت در شهر از جنس کمی، ولی حیات مدنی امری کیفی است و باید با معیارهای کیفی، آن را ارزیابی کرد. پیاده‌مدار بودن می‌تواند از یک سو بازتاب دریافت کیفیت مکان برای شهروندان باشد؛ از سوی دیگر رفتار مردم پیاده، معیاری است که می‌توان به کمک آن کیفیت مکان را در بافت سنجید. در اختیار داشتن معیارهایی که بتوان با آن پیاده‌پذیری مکان‌ها را اندازه‌گیری و ویژگی‌های کیفی مکان را روشن کرد، می‌تواند بن‌مایه‌هایی برای ساماندهی، برنامه‌ریزی و گزینش قواعد شهرسازی شمرده شود. پیشگامان طراحی محیطی در دهه‌ی ۱۹۶۰ میلادی، قدم‌های اولیه برای فهم بهتر ایده‌ی زندگی‌همگانی و تعامل آن با فضای شهری و ساختمان‌ها را برداشتند. روش آنها مطالعه‌ی شهرها و فضاهای همگانی موجود، برای به دست آوردن دانش پایه در مورد نحوه‌ی استفاده و حرکت شهروندان در شهرها بود. ایده اصلی این نوع مطالعه، برای مشاهده‌گرهایی رخ می‌دهد که پیاده راه می‌روند و همزمان به اطراف خوب نگاه می‌کنند. مشاهده، کلید این نوع مطالعه است و ابزارهای آن ساده و ارزان هستند. مشاهدات ماهرانه با استفاده از یک سامانه مناسب، اطلاعات جالبی را در مورد تعامل زندگی شهری و فضاهای عمومی شهر به دست می‌دهد. به عنوان یک قاعده کلی، از کاربران به طور مستقیم پرسش نمی‌شوند بلکه فقط مشاهده می‌شوند و فعالیت‌ها و رفتارهایشان در نقشه ثبت می‌شود. این کار برای درک نیازها و چگونگی استفاده آنها از فضای شهری صورت می‌گیرد. مشاهده مستقیم کمک می‌کند تا بفهمیم چرا برخی فضاها استفاده و برخی رها می‌شوند. ساختار اصلی مقاله بر پژوهش ترکیبی استوار است که در بخش نخست به توصیف و تحلیل چگونگی مطالعه زندگی شهری بر اساس ادبیات موجود در این زمینه پرداخته می‌شود و در بخش دوم نیز خیابان شهریار به دلیل قرارگیری در محور فرهنگی- هنری شهر تهران به عنوان یک نمونه مطالعاتی بر اساس معیارهای مطرح شده، مورد تحلیل میدانی قرار می‌گیرد.

کلمات کلیدی: زندگی شهری، شهر پیاده‌مدار، روش‌های ثبت و تحلیل زندگی شهری (رفتار پژوهی).

۱- مقدمه

چیرگی خودروها در شهرها و سکونتگاه‌ها، عامل از بین رفتن ویژگی‌های پرشماری از بافت‌های مسکونی شهری در جهان، به ویژه در ایران شده است. برای مردم شهرها، ترافیک و مسیرهای جدید اتومبیل، حس مکان و توان دریافت و بهره‌برداری از ارزش‌های کالبدی (مانند ویژگی‌های طبیعی، تنوع و نفوذپذیری فضایی و بصری، شکل‌بندها و آمیختگی کاربری‌ها با بافت زمینه) و نیز درک ارزش‌های یادمان‌های کهن، هویت و اصالت بافت‌های مسکونی را تغییر داده است (ابراهیمی، ۱۳۸۸: ۱۰۷). هرچند کارکرد خودروها در شهر ارزنده و گریزناپذیر است ولی نباید فراموش کرد اتومبیل در سکونتگاه‌های بشری همانند بسیاری از ابزارهای دیگر شایسته است تا برای زیستن و ماندگاری بهتر انسان نقش ایفا کند. از همین‌رو در رده‌های ارزشی پس از پیاده‌رو قرار دارد (رفیعیان، صدیقی و پورمحمدی، ۱۳۹۰: ۴۲). برای شهرنشینی ابعاد و مشخصه‌های متعددی متصور است که می‌توان آنها را در دو دسته معرفی کنیم: مشخصه‌های کمی و مشخصه‌های کیفی. اولی را می‌توان در تعداد جمعیت، مساحت، نوع مصالح، ابعاد بناها، انواع جاده‌های کوچک و بزرگ، تعداد ماشین و از این قبیل دسته‌بندی نمود. و دومی را می‌توان در رفتارها، حساسیت‌ها، عمل‌ها و عکس‌العمل‌های شهرنشینان به بنا، به رنگ، به مصالح، به شکل، به فضا، به علایم تجریدی (مانند علایم راهنمایی) و یا تعداد کتابخوان‌ها و کتابخانه‌ها، تعداد سینما و تئاتر و از این قبیل جست‌وجو نمود (حائری، ۱۳۸۷).

هم‌اکنون، رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری و ارتباطات چهره به چهره، افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش میزان تصادفات در شبکه معابر، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظرهای مختلف گردیده است و امکان بهره‌گیری از موقعیت مکانی محیط را به شدت کاهش داده است و در نهایت منجر به بروز محیطی با کیفیت پایین به خصوص برای عابرین پیاده شده است (رفیعیان، صدیقی و پورمحمدی، ۱۳۹۰: ۴۲).

مسئله امروز شهر در ایران این است که تعادل ضروری بین مشخصه‌های کمی و کیفی برهم خورده و مشخصه‌های کمی نقش تعیین‌کننده را در شکل‌دهی سازمان فضای شهرهای ما را بر عهده گرفته‌اند. بر این اساس حضور اجتماعی - سیاسی شهرنشینان در شهر مشروط و انحصاری شده است، امروزه تهران در مقیاس کلانشهر، فضا در اختیار ساکنان خود قرار نداده است. در تهران از سال‌های گذشته تا امروز، هر روز شاهد گشوده شدن رو به تزاید مغازه‌ها یا پاساژهای تجاری هستیم. این روند رو به رشد محصول تمایل اقتصاد خرد غیرتولیدی در ساختار کلان حاکم بر جامعه است که شهر انعکاس فضای آن می‌باشد. در چنین وضعیتی فرق است بین شهرهایی که مغازه‌ها حیات شهری را رقم می‌زنند با شهرهایی که مراکز فرهنگی و فضاهای اجتماعی شهری، پویایی آن را تضمین کرده‌اند. هویت شهر در این تمایزها رقم می‌خورد و شهر نیز بازتاب تمامی این تمایزها می‌شود (حائری، ۱۳۷۸). هر فضای شهری در پی وصل به دیگر فضاهاست. اگر این اتصال و پیوستگی صورت نگیرد، واژه‌ها تبدیل به جمله نخواهد شد و معنایی از آن شکل دریافت نخواهد شد؛ در نتیجه فضای شهری خلاءای می‌شود که مابین ساختمان‌ها، احجام و اشکال واقع می‌شود و در مکان و زمان با رفتارهای اجتماعی و فرهنگی معنایی دیگر پیدا می‌کند (حبیبی، ۱۳۷۷: ۵۲).

فضای شهری همواره بستر ظهور بسیاری از فعالیت‌های هنری در قالب عمومی بوده است. «هنر در دوره‌های مختلف زندگی بشر طیفی از اشکال مختلف به خود گرفته است و در تمام طول تاریخ هنرمندان میل شدیدی برای درگیر شدن با زمینه کالبدی و ذهنی جامعه از خود نشان داده‌اند و این موضوع زمانی با موفقیت به دست آمده است که کار هنری با یک مکان یا واقعه خاص پیوند خورده و هنر عمومی را به وجود آورده است (مرادی، ۱۳۸۶: ۸۸). با قبول این فرض که هنر شهری در عرصه‌های عمومی به دنبال تقاضای جامعه شهری و مبتنی بر کیفیت به وجود می‌آید، می‌توان برای ارتقای کیفیت فضای شهری در عالی‌ترین مرتبه از هنر شهری بهره برد (بهشتی، ۱۳۸۹: ۸۶). هنر به واسطه معناگرایی و زمینه‌گرایی خود می‌تواند نقش نشانه را ایفا و فضای شهری را قابل شناخت، خاطره‌انگیزی و یادمانی کند. این نوع از هنر شهری همانطور که می‌تواند نمادی از فرهنگ، آداب و رسوم و ارزش‌های یک جامعه باشد در عین حال پلی برای ارتباط با فرهنگ جوامع دیگر نیز ایجاد می‌کند. همچنان از تاریخ برای نمود خود بهره می‌گیرد، بخشی از تاریخ و هویت یک شهر می‌شود (مسچی و همکاران، ۱۳۹۴).

خیابان شه‌ریار به دلیل قرارگیری در محور فرهنگی- هنری منطقه ۱۱ و به طور کلی شهر تهران، حامل خطرات بسیاری برای شه‌روندان می‌باشد. علاوه بر روزهای برگزاری کنسرت‌های موسیقی یا نمایش‌ها و یا در ایام دهه فجر که با استقبال شه‌روندان مواجهه می‌شود، در روزهای خاصی مانند روزهای تشییع هنرمندان نیز شاهد تصاویر قابل تأمل از حضور مردم هستیم. نکته مهم هم در درک همین موضوع می‌باشد که در ایام خاصی مورد استقبال عموم مردم قرار می‌گیرد؛ زیرا در مابقی ایام سال این خیابان تبدیل به پارکینگ خودروها می‌شود و شه‌روندان فقط می‌توانند از ساختمان‌های فرهنگی واقع در این خیابان استفاده نمایند. در مطالعاتی که در بازه‌های زمانی مختلف صورت گرفت این نتیجه به دست آمد که این خیابان به دلیل دارا بودن موقعیت مکانی مناسب و پتانسیل‌های زندگی شهری- هنری فعال می‌تواند مکانی برای دوست داران به هنر خیابانی اعم از موسیقی خیابانی، تئاتر خیابانی و ... شود. در همین راستا سعی شد تا با بهره‌گیری از تکنیک‌های رفتار پژوهی در فضای شهری، این خیابان مورد مطالعه قرار گیرد.

۲- پیشینه مطالعات انجام گرفته در مورد رابطه «خیابان و شهر پیاده‌مدار»

خیابان مفهومی بسیار فراتر از گذرگاه دارد. خیابان برای شه‌روندان، مکان «آمد و شد» است با عبور بزرگراه و اتوبان فرق دارد. خیابان در شهر دارای ارزشی اجتماعی است. ارزشی که حاصل تنفس ارگانیک اجزای شهر است. در خیابان آدم‌ها با هم ملاقات می‌کنند و یکدیگر را می‌بینند، خیابان محل تلاقی اجتماعی- اقتصادی شه‌روندان است. در خیابان می‌ایستند و تماشا می‌کنند. در خیابان می‌فروشند، در خیابان می‌خرند، در خیابان می‌بینند و در خیابان خیابان تنها گذرگاه نیست بلکه مکان «زندگی شهری» است، به عبارت دیگر خیابان‌های هر شهری «نماد» روابط اجتماعی آن شهر است (زرتاب، ۱۳۹۱).

تا آغاز قرن بیستم، شهرها و خیابان‌ها برای عابران پیاده و وسایل حمل‌ونقل سبک از قبیل درشکه و دوچرخه برنامه‌ریزی می‌شد. با ظهور خودرو، طراحی شهرها در جهت ایجاد هماهنگی بین تردد خودرو و بافت شهر، رشد ناگهانی و فزاینده‌ی جمعیت و راه‌های پیاده پیش رفت. راهبردهای نوین طراحی، هم ایده‌های نو را عملی ساخت (مانند شهر خطی سوریا ماتا، شهر صنعتی تونی گارنیه و باغ‌شهر اینبزر هاورد) و هم به سرعت و گاه به کندی، پی‌آمدهای نامطلوبی با خود داشت. چنان که در قرن بیستم به جست‌وجوی راهبردهای طراحی شهری در جهت هماهنگی پیاده‌راه‌ها با بافت شهری آمیخته با خودرو اقدام شد (رضایی، ۱۳۹۲).

مامفورد درباره‌ی خیابان‌های جدید و ورود اتومبیل که از نظر وی یک سوم کل سطح شهر برای آنان آماده‌سازی می‌شود چنین می‌نویسد: «شاید دیگر فضاهای کناره‌های آب، برای آنها که قصد پیاده‌روی دارند هیچ دسترسی نداشته باشد، شاید درختان باستانی به زیر تیغ روند و چه بسا ساختمان‌ها و بافت ارزشمند برای شتاب‌بخشی رفت‌وآمدهای خودروها پاره شوند. این بیابان‌های فرش شده ساده‌اندیشانه با آمدوشد چهارچرخ‌ها منطبق شده و در عین حال تبدیل به بوستان، زمین بازی و پیاده‌راه جدید می‌شوند: بوستانی ترسناک، پیاده‌راهی گرد و خاکی و زمین بازی پر بیم و هراس از حضور خودروها» (Waller, 1988).

جین جیکوبز در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا، ارزش پیاده‌پذیری را به خوبی ذکر کرده است. او پیاده‌راه‌سازی اتفاقی و بی‌برنامه و نامطلوب را، یک دگردیسی مختصر اما ارزشمند برای گسترش زندگی جمعی در شهر می‌داند. یکی از اصول پنج‌گانه گسترش محله «رادبرن» در ۱۹۲۹ به نقل از پایه‌گذاران آن، «کلارنس اشتاین» و «هنری رایت» و بر اساس الگوی پیشنهادی‌شان برای شهرسازی عصر ماشین، جداسازی راه پیاده و سواره بوده است. از سال ۱۹۴۰، شهرهای ویژه‌ی پیاده از شمال غرب اروپا گسترش یافتند. از سال ۱۹۵۰، مرزبندی رفت‌وآمد سواره در بافت قدیمی رواج یافت و از دهه‌ی ۶۰ پیاده‌راه‌سازی در آمریکا آغاز شد (رفعیان، صدیقی و پورمحمدی، ۱۳۹۰: ۴۳). «جریان شهرگرایی نو» و «رشد هوشمند» از دهه‌ی ۷۰ و ۸۰، از جمله جنبش‌هایی هستند که بر ایجاد محله‌های پیاده‌پذیر تأکید کرده‌اند. در کل می‌توان از برتری‌های پیاده‌روی در قیاس با شیوه‌های دیگر آمدوشد، به موارد زیر اشاره کرد: «سرانه‌ی فضای لازم کمتر، دربرگیری جمعیت بیشتر در فضا به هنگام اوج آمدوشد با کمترین هزینه، کارآیی بیشتر پیاده در قیاس با سواره در استفاده از فضا، کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی صوتی به ویژه در شهرها» (رضایی،

۱۳۹۲). افزون بر اینها، پیاده‌روی یکی از بهترین راه‌های حفظ سلامتی، کاهش تصادفات و افزایش تعاملات اجتماعی است (Tolley, 2003, 11-12).

پاکزاد اهداف برنامه‌ی پیاده‌راه‌ها را شامل سرزندگی (تنوع در طول مسیر و نفوذپذیری) ایمنی پیاده و سواره، انعطاف در کاربری و عملکرد می‌داند (پاکزاد، ۱۳۹۰: ۲۸۲-۲۹۰). ایستایی و پویایی فضا نیز در بهبود چگونگی فضای پیاده‌راه مؤثر است؛ چنانچه با حفظ استانداردها برای برنامه‌ریزی پیاده‌راه می‌توان به ایجاد گره‌های مناسب برای مکث، نشستن و تماشا کردن پرداخت (مجتهد سیستانی، ۱۳۷۸: ۷).

۳- پیشینه کاربرد واژه «زندگی در فضای شهری»

اولین کسی که در ادبیات به توصیف از زندگی معمولی در فضای شهری پرداخت یک فرانسوی به نام «جورج پرک (Georges Perec)» بود (Cooper Marcus, 1990). وی در کتاب «گونه‌های فضاها و مقالات دیگر (Species of Space and Other Pieces)» (۱۹۷۴ میلادی) چگونگی نگاه کردن به آنچه که در شهرها نادیده گرفته شده بود را آموزش می‌داد (Gehl, 2011). وی خوانندگان را به یادداشت‌برداری به آنچه می‌بینند، تشویق می‌کرد و توصیه می‌کرد این یادداشت‌ها، نظام‌مند باشند. پرک می‌گفت اگر توجه شما به چیزی جلب نشد، به خاطر چگونگی مشاهده‌ی شماست. «شما باید به آرامی و تقریباً کودن‌نما سعی کنید از چیزهایی که جذاب نبوده، معمولی و رنگ پریده‌اند یادداشت‌برداری کنید» (Bryant Park, 2011).

بنابراین اگر زندگی شهری به نظر پیش‌پا افتاده و گذرا به نظر می‌رسد، همانطور که پرک می‌گوید، مشاهده‌گر باید به میزان لازم زمان بگذارد تا رویدادهای فضاهای شهری را کشف کند (یان گل و سوار، ۱۳۹۴). در کتاب «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی» (۱۹۶۱ میلادی) جین جیکوبز شرایط زندگی شهری در مکان زندگی خود، محله گرینویچ منهن نیویورک را توصیف می‌کند: «صحنه‌هایی که در این کتاب به تصویر کشیده شده در مورد زندگی ما است. برای تصور بهتر، لطفاً به شهرهای واقعی نگاه کنید. زمانی که نگاه می‌کنید، بهتر است گوش کنید، درنگ کنید و درباره آنچه می‌بینید، ببینید» (Gehl, 1968). بر اساس لغت‌نامه آنلاین مک‌میلان (Macmillan) معنای «مشاهده کردن (Observe)»، «دقیق نگریستن یا مطالعه‌ی چیزی یا کسی با توجه و تمرکز برای کشف چیزی است» (Gehl and Gemzoe, 2000). نقطه تفاوت احساسات معمولی با دانش کاربردی، در همین مشاهده با مراقبت و توجه دقیق است. هر کسی که تصمیم دارد زندگی در شهرها را برای رسیدن به دانش کاربردی، مشاهده کند نیاز به فهمی سامان‌مند است. او باید بدون مشارکت در رویدادها، به کل آنها احاطه داشته باشد.

۴- پیشینه «مطالعه زندگی شهری» در محیط آموزشی و دانشگاهی

پیشگامان طراحی محیطی در دهه‌ی ۱۹۶۰ میلادی، قدم‌های اولیه برای فهم بهتر ایده‌ی زندگی شهری و تعامل آن با فضای شهری و ساختمان‌ها را برداشتند. روش آنها مطالعه‌ی شهرها و فضاهای همگانی موجود، برای به دست آوردن دانش پایه در مورد نحوه‌ی استفاده و حرکت شهروندان در شهرها بود. این مطالعات غالباً در شهرهای ماقبل صنعتی انجام شد. کتاب‌های متعددی از دهه‌ی ۱۹۶۰ تا اواسط دهه‌ی ۱۹۸۰ منتشر شده که هنوز هم منابع اصلی مطالعات زندگی شهری هستند (Gehl and Gemzoe, 2000). اگرچه روش‌های ارائه شده بهبود یافتند و دستورالعمل‌ها و فن‌آوری‌های نوین ظهور یافتند ولی اساس تمامی اصول و روش‌ها در این دوران پایه‌گذاری شد. تا میانه‌ی دهه‌ی ۱۹۸۰ این مطالعات منحصر به مجامع دانشگاهی - تحقیقاتی بود. ولی تا پایان این دهه مشخص شد که تحلیل‌ها و اصول مرتبط با زندگی شهری و فضای همگانی باید تبدیل به ابزاری شود که مستقیماً در شهرسازی و در عمل مورد استفاده قرار گیرد. چرا که شهرسازان و سیاست‌مداران می‌خواستند در رقابت‌های درون شهری برگ برنده‌ای داشته باشند. به حدی که استفاده از این ابزار به عنوان هدفی راهبردی برای ایجاد شهرهای جذاب برای مردم مطرح شد تا از این طریق ساکنین، گردشگران، سرمایه‌گذاران و کارفرمایان را برای اشتغال در جوامع دانش‌بنیان جدید شهری جذب کنند.

رسیدن به این هدف نیازمند دانستن درباره‌ی نیازهای مردم و رفتار آنها در شهرها بود. از حدود سال ۲۰۰۰ میلادی در رشته‌های معماری و شهرسازی، مطالعه‌ی زندگی همگانی کاملاً جدی گرفته شد. تجربه تلخ گذشته نشان داده بود، سرزندگی شهری به خودی خود شکل نمی‌گیرد. این امر بالاخص در شهرهای با اقتصاد توسعه‌یافته اهمیت دارد زیرا در آنها دیگر به جز رفتن سر کار، سایر اشکال ضروری بودن در خیابان مانند: کار خیابانی، خرید در خیابان یا پیغام‌رسانی و ... وجود ندارند. اگرچه شهرهایی که اقتصاد ضعیف‌تری دارند نیز از توسعه سریع ترافیک و زیرساخت‌های مرتبط، تأثیر پذیرفتند. در این شهرها نیز مشکلات زیادی برای پیاده‌ها به وجود آمده است و برای بسیاری از مردم در زندگی روزمره، سروصدا و آلودگی تولید کرده است. اصل موضوع رسیدن به بیشترین حجم زندگی در فضاهای همگانی است. فضاهای همگانی باید طوری عمل نمایند که زندگی روزمره در شرایطی پاسخده در آنها جریان داشته باشد. چارچوب کالبدی فضای شهری به جای این که در مقابل زندگی قرار گیرد باید با آن همکاری نماید و یا با آن موازی باشد (یان گل و سوار، ۱۳۹۴).

جدول ۱- چشم‌انداز تاریخی مطالعات «زندگی شهری»؛ مأخذ: نویسندگان

مطالعات «زندگی شهری» به عنوان «جریان اصلی»	مطالعات «زندگی شهری» به عنوان «بزار راهبردی»	نخستین مطالعات «زندگی شهری»	قبل از این که مطالعات «زندگی شهری»، یک رشته دانشگاهی تلقی شود	
۲۰۰۰-۲۰۱۰ میلادی	۱۹۹۰ میلادی (دهه ۹۰)	۱۹۶۰-۱۹۸۰ میلادی	۱۹۵۰-۱۹۰۰ میلادی	
ظهور طبقه خلاق (ریچارد فلوریدا، ۲۰۰۲)، شهر بی-انتها (ریکی بوردت و دیان سودجیک، ۲۰۰۸)	اس، ام، ال، ایکس ال (رم) کولهاس و بروس مائو، (۱۹۹۵)	مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی (جین جیکوبز، ۱۹۶۱)، معماری شهر (آلدو رسی، ۱۹۶۶)، از لاس‌وگاس بیاموزیم (رابرت ونچوری، استیون ایزنور و دنیس اسکات برون، ۱۹۷۲)	ساخت شهر بر اساس مبانی هنری (کاملو زیت، ۱۸۸۹)، باغ-شهرهای فردا (اینیزر هاروارد، ۱۹۰۲)، به سوی معماری جدید (لوکوربوزیه، ۱۹۲۳)، چهارمین کنگره بین‌المللی معماری مدرن- سیام (منشور آتن، ۱۹۳۳)	آثار اولیه
چه می‌بینیم؟ مراسم یادبود جین جیکوبز (گلد اسمیت، الیزابت و گلدبرد، ۲۰۱۰)	تنوع‌ها در موضوع پارک (رد. مایکل سورکین، ۱۹۹۲)، فتح دوباره شهر (بارسلونا، نمایشگاه ۱۹۹۹)	انفجار کلان‌شهر (ویلیام وایت، ۱۹۵۸)، زبان خاموش (ادوارد تی هال، ۱۹۵۹)، سیمای شهر (کوبین لینچ، ۱۹۶۰)، گزیده منظر شهری (گوردن کالن، ۱۹۶۱)، رفتار در فضای همگانی (اروین گافمن، ۱۹۶۳)، بعد پنهان (ادوارد تی. هال، ۱۹۶۶)، فضای شخصی (رابرت سامر، ۱۹۶۹)، خلق فضاهای قابل دفاع (اسکار نیومن، ۱۹۷۲)	-	آثار الهام بخش
چگونه یک مکان را متحول کنیم؟ (PPS، ۲۰۰۰)، در مسیر شهرگرایی (۲۰۰۸)، شهر انسانی (یان گل، ۲۰۱۰)	مکان مردم (کلر کوپر مارکوس و کارولین فرانسس، ۱۹۹۰)، خیابان‌های والا (آلن جیکوبز، ۱۹۹۵)، بازنمایی مکان (پیتر باسلمن، ۱۹۹۸)	مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی (جین جیکوبز، ۱۹۶۱)، زندگی میان ساختمان‌ها (یان گل، ۱۹۷۱)، زبان الگو (کریستوفر الکساندر، ۱۹۷۷)، زندگی اجتماعی در فضاهای شهری کوچک (ویلیام اچ. وایت، ۱۹۸۰)، خیابان‌های قابل زندگی (دونالد اپلیارد، ۱۹۸۰)، نگاه به شهرها (آلن جیکوبز، ۱۹۸۵)	-	مطالعه زندگی همگانی

۵- پرسش‌های نظام‌مند جهت مطالعه «زندگی شهری» در فضای همگانی

برای به دست آوردن دانش مفید و مشخص از رابطه‌ی پیچیده میان زندگی شهری و ریخت در فضاهای همگانی (عرصه‌های عمومی)، لازم است پرسش‌هایی به صورت نظام‌مند پرسیده شوند و رفتارها و فعالیت‌های انسانی و خود مردم با نظم خاصی مقوله‌بندی شوند. به علت ماهیت پیچیده و نامشخص تعامل میان زندگی و فضا، پرسش‌های اساسی می‌باید همانند شیوه‌های روزنامه‌نگاری با اصرار پیگیری شده و بارها پرسیده شود. فهرست پرسش‌هایی که در مورد کنش میان زندگی و فرم را می‌توان پرسید، مطمئناً بی‌پایان است. هنگامی که شروع به مشاهده‌ی زندگی شهری و تعامل آن با محیط کالبدی می‌کنیم، حتی گوشه‌ی معمولی‌ترین خیابان می‌تواند دانش جذابی درباره‌ی تعامل زندگی شهری و شکل آن (در هر جای دنیا) عرضه کند. ما می‌توانیم مشاهداتمان را به وسیله‌ی پرسش‌های اصلی مانند: «چه تعداد، چه کسی، چه چیزی و چه مدت (زمان)» نظام‌مند کنیم (یان گل و سوار، ۱۳۹۴):

جدول ۲- پرسش‌های نظام‌مند جهت مطالعه «زندگی شهری»: مأخذ: نویسندگان

پرسش‌ها	توضیح
پرسش اول: چه تعدادی؟	با شمردن تعداد مردمی که عملی ظاهراً بی‌دوام را در مکان‌ها انجام می‌دهند، می‌توان به ارزیابی کیفی از زندگی شهری پرداخت. پرسش «چه تعدادی؟» نقش اساسی در شروع مطالعات زندگی همگانی دارد. در واقع همه چیز را می‌توان شمارش کرد اما آنچه معمولاً ثبت می‌شود تعداد افراد در حال حرکت و تعداد افراد ایستاده است. برای آن که بتوان مقایسه درستی انجام داد باید چند سری از ارقام که از شمارش در ساعت، روزها و فصول مختلف به دست آمده‌اند، داشته باشیم. بنابراین ثبت ارقام، باید به صورت دقیق و قابل مقایسه باشد. شرایط واقعی مانند آب‌وهوا و ساعت و تاریخ رویداد مشخص شده باشند، به طوری که بتوان مطالعات مشابهی را در زمانی دیگر انجام داد.
پرسش دوم: چه کسی؟	جمع‌آوری اطلاعات درباره رفتار مردم در فضاهای همگانی را به عنوان سنگ بنای مطالعات زندگی همگانی، می‌شناسیم. زمانی که از مردم صحبت می‌کنیم، منظورمان گروه‌های مختلفی از مردم هستند که به وسیله پارامترهای مختلف، اندازه-گیری شوند. با این که می‌توان اطلاعات را در سطح فردی ثبت نمود ولی بهتر است تحقیقات در دسته‌بندی‌های متداول جمعیت‌شناسی، مانند سن و جنس انجام شود.
پرسش سوم: کجا؟	برای ترغیب عابران پیاده به حرکت روان و ایجاد بهترین شرایط برای دعوت مردم برای استفاده از تک‌فضاهای همگانی، باید فهمید مردم در چه جاهایی حرکت یا توقف می‌کنند. مطالعه‌ی نحوه‌ی حرکت و توقف مردم می‌تواند نوع موانع سرراه عابران را آشکار کند. همچنین، جاهایی از مسیرها و مکان‌ها را که برای ماندن پیاده‌ها مناسب است مشخص کند. در نتیجه جاهای حرکت و مکث حاصل از این مطالعه زمینه طراحی و ترسیم نقشه را مشخص می‌کند. پرسش از «کجایی» به مشاهده‌گر این اجازه را می‌دهد تا به درستی رابطه‌ی بین جای عناصر و عملکرد فضاها در فرآیند طراحی توجه کنند. برای مثال نحوه‌ی چیدمان مبلمان شهری، دروازه‌ی پارک‌ها، ورودی‌ها، درها، تیرک‌ها و نظیر اینها می‌تواند معلوم شود.
پرسش چهارم: چه چیزی؟	تبدیل به نقشه کردن آنچه در فضای شهر روی می‌دهد، نیازمند فهم انواع فعالیت‌ها در یک حوزه است؛ فعالیت‌هایی مانند توقف کردن، کسب‌وکار، ورزش و الزامات کالبدی این فعالیت‌های متنوع که محیط مصنوع را می‌سازند. در کل، فعالیت‌های اصلی در فضاهای همگانی: قدم زدن، ایستادن، نشستن و بازی کردن است. برای مطالعه زندگی همگانی، تعریف و ثبت فعالیت‌های اجتماعی مهم است. این کار برای حمایت از کارکردهایی است که فضای همگانی را به مکان ملاقات تبدیل می‌کند (اینجا جایی است که مردم یک محله، برزن و شهر یکدیگر را ملاقات می‌کنند).
پرسش پنجم: چه مدت؟	سرعت حرکت و میزان زمانی که برای ایستادن (توقف) صرف می‌شود، می‌تواند نمایانگر اطلاعاتی در مورد کیفیت‌های محیطی باشد. این موضوع که مردم بخواهند آهسته راه بروند یا برای مدتی توقف کنند، به کیفیت‌ها و خوشایندی مکان بستگی دارد. برخلاف برداشت از محیط انسان‌ساخت که چندان تابع زمان نیست، در مطالعه‌ی فعالیت‌ها زمان عامل تعیین کننده‌ای است. بُعد زمان برای فهم زندگی در فضاهای همگانی بسیار ضروری است؛ به همین علت پرسش «چه مدت» یک پرسش کلیدی است. به علاوه در مطالعات مستقل می‌باید زمان طی یک مسیر مشخص، زمان توقف در یک مکان مشخص و زمان دوام یک فعالیت، در گذر روزها، ماه‌ها و سال‌ها ثبت شود.

۶- روش‌های ثبت مطالعات زندگی شهری

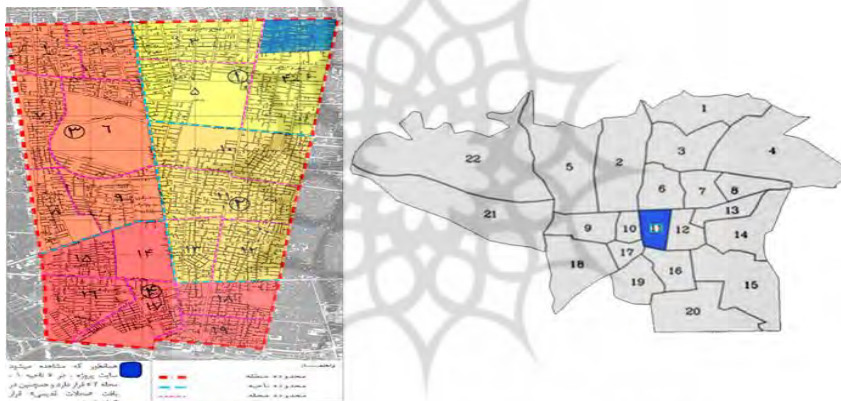
تصویر	توضیح	روش‌ها
	<p>اساس مطالعات زندگی شهری بر شمردن استوار است. در اصل همه چیز قابل شمردن است: تعداد افراد، تنوع جنسیتی، چه تعداد با هم حرف می‌زنند، چه تعداد می‌خندند، چه تعدادی تکی یا به صورت گروهی حرکت می‌کنند، چه تعداد فعال هستند، چه تعداد با موبایل صحبت می‌کنند و ... اما آنچه معمولاً ثبت می‌شود، تعداد مردم در حال حرکت (جریان پیاده) و تعداد افراد ایستاده (فعالیت‌های ساکن) است. شمردن، داده‌های کمی برای ارزیابی پروژه‌ها و استدلال‌های منجر به تصمیم‌سازی را تولید می‌کند. شمردنی‌ها، می‌توانند به وسیله‌ی شمارنده‌های دستی یا علامت‌گذاری در یک تکه کاغذ، هنگامی که مردم از خط فرضی می‌گذرند ثبت شوند. اگر هدف شمردن تعداد افراد ایستاده باشد، مشاهده‌گر نوعاً پیرامون فضای مورد نظر قدم می‌زند و به سرشماری می‌پردازد. شمارش برای ۱۰ دقیقه در هر ساعت تصویری مناسب از ضرب‌آهنگ روزانه ارائه می‌دهد.</p>	<p>شمردن (Counting)</p>
	<p>تبدیل به نقشه کردن رفتارها، به سادگی با ثبت رویدادها بر روی یک نقشه پایه (پلان) از فضا یا محدوده‌ی مطالعه انجام می‌شود. این شیوه نوعاً برای نشان دادن محل‌های ماندن و نشست استفاده می‌شود. محل نشستن مردم در اوقات مختلف روز یا مدت زمانی طولانی‌تر ترسیم می‌شود. این نقشه‌ها را می‌توان به صورت لایه‌به‌لایه با هم تلفیق کرد که این امر در نهایت تصویر واضحی را از الگوی کلی فعالیت‌های ایستاد (توقفی) می‌دهند. اگر فضا بزرگ باشد مشاهده‌گر می‌باید در فضا حرکت کند و مکان‌های توقف را ثبت کند، سپس با قرار دادن قطعات مختلف کنار هم، تصویر کلی حاصل شود. این روش تصویر لحظه‌ای (برهه‌ای) از مکان را نشان می‌دهد، این تصویر همانند عکس هوایی از یک حوزه طراحی است که در آن زمان متوقف شده است.</p>	<p>تبدیل به نقشه کردن (Mapping)</p>
	<p>برداشت حرکت می‌تواند دانش پایه‌ای را در مورد مدل‌های حرکتی در محدوده‌ی مطالعاتی خاص تولید کند. برای این کار می‌توان اطلاعاتی مانند: دیدهای پیاپی، انتخاب مسیر، جریان ورودی‌های پرتدد و کم‌تردد و مانند آنها را جمع‌آوری کرد. ترسیم حرکت (ردیابی) به معنای ترسیم خطوط حرکت بر روی نقشه است. مشاهده‌گر خط حرکت را بر روی نقشه در یک دوره زمانی مشخص (۱۰ دقیقه یا نیم ساعت) ترسیم می‌کند. تجهیزات GPS می‌تواند برای برداشت‌های حرکت در مقیاس بزرگ، مثلاً تمامی مرکز شهر یا دوره‌های زمانی طولانی استفاده شود.</p>	<p>ترسیم حرکت (ردیابی) (Tracing)</p>
	<p>برای مشاهده حرکت مردم در یک فضای بزرگ و یا برای مدت زمان طولانی، مشاهده‌گر می‌تواند به صورت مشخص، مردم را بدون این که متوجه او شوند، دنبال کند و یا یک شخص خاص را با اطلاع و رضایت خودش تعقیب کرده و رفتارش را ثبت کند. به این تکنیک «تعقیب سایه به سایه» نیز گفته می‌شود. این روش برای اندازه‌گیری سرعت پیاده‌روی و ثبت این که کجا، کی و چه فعالیت خاص اضافه‌ای در مسیر حرکت فرد اتفاق می‌افتد، مناسب است. فعالیت‌ها می‌توانند شامل توقف‌ها یا حرکت‌های ظریفی مانند: برگرداندن سر، ایستادن یا تغییر جهت ناگهانی باشد. این روش می‌تواند برای مواردی مانند ایمن‌سازی مسیر رفت‌وآمد دانش‌آموزان به مدرسه استفاده شود.</p>	<p>پیگرد (تعقیب سایه به سایه) (Tracing)</p>

تصویر	توضیح	روش‌ها
	<p>فعالیت‌های انسانی معمولاً ردهایی از خود به جا می‌گذارند؛ مانند: رد پاهای روی برف، رد کثیفی در خیابان یا چمن‌های لگدکوب شده و همچنین وسایل بازی بچه‌ها که در روی زمین رها شده، مدرکی از حضور کودکان است که به مشاهده‌گر، اطلاعاتی در مورد نحوه زندگی شهری می‌دهد. این ردها می‌تواند به صورت عکس، نقشه و شمارش اعداد ثبت شود.</p>	<p>ردگیری (Looking for) (Traces)</p>
	<p>عکس‌برداری ابزاری ضروری برای مستندسازی وضعیت زندگی اجتماعی و فضای شهری است که می‌تواند میزان تعامل شهروندان را قبل و بعد از مداخله نشان دهد. عکس‌ها معمولاً به داده‌ها جان می‌بخشند. می‌توان از شیوه‌های مختلف عکاسی مانند عکاسی زمان-گذشت (Time-lapse photography) یا فیلم‌برداری متوالی (Video Sequences)، برای نشان دادن فعالیت‌ها در طول یک زمان مشخص و در تراز چشم، استفاده کرد. زاویه و اندازه لنزهای دوربین نیز بهتر است با میدان دید انسان مطابق باشد.</p>	<p>عکس‌برداری (Photographing)</p>
	<p>مشاهده هنگام پیاده‌روی در محیط زندگی می‌تواند کم‌وبیش نظام-مند باشد. هدف از پیاده‌روی این است که مشاهده‌گر فرصت توجه به مشکلات و ظرفیت‌های زندگی شهری در یک مسیر مشخص را داشته باشد. برای «پیاده‌روی آزمایشی»، مشاهده‌گر در امتداد یک مسیر مشخص حرکت کرده و مواردی همچون زمان‌های انتظار، زمان کل سفر، موانع احتمالی یا انحراف‌ها را مشخص می‌کند.</p>	<p>پیاده‌روی آزمایشی (Test walks)</p>
<p>یادداشت روزانه (Keep a diary)</p> <p>یادداشت‌هایی که به صورت خاطرات روزانه ثبت می‌شوند، می‌توانند حاوی جزئیات و نکات ظریفی از رابطه بین زندگی اجتماعی و فضای باشند، جزئیات می‌توانند دانایی یا شناخت ما را از چگونگی توسعه‌ی زندگی در فضای همگانی در مدار فرآیندها و پدیده‌های بی‌درپی افزون نمایند. این مشاهدات را می‌توان بعداً دسته‌بندی و کمی کرد. روش کار بدین گونه است: مشاهده‌گر مشاهدات خود را در همان لحظه و به صورت نظام‌مند یادداشت می‌کند طوری که جزئیات بیشتری برای نمونه‌گیری کمی به مطالعات کمی اضافه می‌شود. هر چیز مرتبطی را می‌توان یادداشت کرد، مانند: توضیحاتی در مورد نحوه نشست و ایستادن، روایت کوتاهی از فهم کجایی، چگونگی مکان و جریان زندگی اجتماعی.</p>	<p>یادداشت روزانه (خاطره- نویسی) (Keeping a diary)</p>	<p>یادداشت روزانه (خاطره- نویسی) (Keeping a diary)</p>

هدف مطالعه و شرایط محلی، زمان مناسب برای برداشت را تعیین می‌کند. اگر حوزه‌ی مطالعه زندگی، شبانه پرومقی داشته باشد، چند ساعت مانده به نیمه شب و پس از آن مهم هستند. اگر در یک منطقه مسکونی باشیم زمان برداشت تا سر شب کافی است. برداشت از زمین بازی تا عصر کافی است. بین روزهای کاری و آخر هفته تفاوت چشمگیری وجود دارد و به طور کلی در روزهای منتهی به تعطیلات الگوها تغییر می‌کنند. آب‌وهوای خوب، بهترین شرایط را برای زندگی شهری در فضای باز فراهم می‌کند. بهتر است برداشت در روزهای خوش آب‌وهوای سال انجام شود. اگر شرایط آب‌وهوایی امکان برداشت ندهد، بهتر است ادامه برداشت به روز دیگری موکول شود. معمولاً در نظر گرفتن برداشت در دو نصفه روز، به عنوان یک روز کامل اشکالی ایجاد نمی‌کند (یان گل و سوار، ۱۳۹۴).

۷- نمونه مورد مطالعه

الف) مشخصات عمومی منطقه ۱۱ شهر تهران: منطقه ۱۱ شهر تهران با وسعتی حدود ۱۲۰۰ هکتار و جمعیتی حدود ۲۴۰ هزار نفر از مناطق مهم مرکزی شهر تهران به شمار می‌آید. در اکثر طرح‌های فرادست، این منطقه به عنوان بخشی از هسته مرکزی شهر معرفی شده است. از ویژگی خاص این منطقه، تنوع فعالیت‌ها و کاربری‌ها است. در سطح منطقه مراکز بسیار مهم سیاسی-حکومتی (همچون بیت مقام معظم رهبری، نهاد ریاست جمهوری، مجمع تشخیص مصلحت نظام، مجلس شورای اسلامی، قوه قضائیه) با عملکردی ملی و فراملی، بازارهای تخصصی با عملکرد فرامنطقه‌ای و فراشهری (همچون تولید و فروش پوشاک، ابزارآلات مراکز نشر و فروشگاه‌های کتاب، فروش لوازم و تعمیرگاه‌های خودرو و فروش لوازم صوتی و تصویری)، واحدهای بزرگ صنعتی (کارخانجات دخانیات)، کاربری‌های خاص و ویژه (مجموعه پادگان حر، دانشگاه جنگ، دانشکده افسری و دامپزشکی ارتش)، مراکز درمانی تخصصی (چون بیمارستان‌های روزبه و فارابی) با عملکردی فرامنطقه‌ای و مهمترین مراکز ارائه موسیقی و هنرهای نمایشی (مجموعه تئاتر شهر و تالار رودکی) در جوار طیف گسترده‌ای از بافت‌های مسکونی با خصوصیات مختلف کالبدی استقرار یافته‌اند. وزن و اقتدار هر کدام از فعالیت‌های اشاره شده به حدی است که نمی‌توان نقش غالب و تک‌بعدی را برای منطقه ۱۱ در نظر گرفت.



شکل ۱- موقعیت قرارگیری منطقه ۱۱ در شهر تهران (سمت راست) و موقعیت قرارگیری سایت مورد مطالعه (سمت چپ)، مأخذ: طرح تفصیلی، ۱۳۸۵

ب) ناحیه (ناحیه شمالی منطقه ۱۱): ناحیه شمالی در ارتباط شدید با فعالیت‌های تجاری و تولیدی مرکز شهری است. در شمال شرق منطقه بخش عمده‌ای از اراضی، پهنه‌های تجاری-خدماتی می‌باشند که در واقع بخش اصلی مکان‌های گذران اوقات فراغت و حوزه فرهنگی-هنری منطقه را شامل می‌شوند (طرح تفصیلی، ۱۳۸۵).



شکل ۲- بررسی بناهای تأثیرگذار به عنوان نمادی از فرهنگ، آداب، تاریخ و هویت یک شهر (سمت راست)، بررسی همسایگی‌ها و همجواری‌های در بلوار شهریار (سمت چپ)

۸- مطالعات انجام گرفته در ارتباط با «زندگی شهری» حاکم در خیابان شهريار



موقعیت منطقه ۱۱ در شهر تهران



موقعیت سایت مورد مطالعه در منطقه ۱۱



همسایگی ها و همجواری ها در بلوار شهريار



نقشه موقعیت و جانیایی فعالیت ها در فضای شهری (بلوار شهريار: تقاطع خیابان خارک تا پارک دانشجو)



نقشه موقعیت و جانیایی فعالیت ها در فضای شهری (بلوار شهريار: تقاطع خیابان خارک تا پل حافظ)

یادداشت روزانه (خاطره نویسی)

تقاطع خیابان شهريار تا پارک دانشجو

موقعیت مکانی: تقاطع خیابان خارک به خیابان شهريار به سمت پارک دانشجو

زمان: ۱۷:۰۳ تا ۱۷:۳۵

یادداشت ها:

چند دانش آموز به از خیابان رازی به سمت خیابان شهريار میروند. خیابان شهريار از نظر ترافیکی شلوغ است. سه ماشین شامل یک زن و شوهر که سکوت کرده اندسه جوان که موزیکشان بلند است و میخندند و یک راننده تاکسی از خیابان خارک وارد شهريار میشوند. روسه زمان ۲ دقیقه. خابمی به ساعت خود نگاه میکند در حالی که تلف صحبت میکند وارد کافه ای بانو میشود. (زمان: ۱۷:۰۱)

یک آقا به همراه پسر بچه اش وارد شیرینی ای بانو میشود. (زمان: ۱۷:۰۵)

یک کارگر از راسته ی شهريار در حالی که خسته است و بنظر میرسد گرسنه است به آقا و پسر بچه اش که میگویند "بیا بستنی بخرم برات نگاه معنی داری میکند و به ادامه راهش میپردازد. (زمان: ۱۷:۱۴)

یک خانم وارد شیرینی فروشی ای بانو میشود. (زمان: ۱۷:۱۷)

هنوز عبور مرور ماشین و موتور دیده میشود. (زمان: ۱۷:۲۵)

یک آقا از خیابان هنری کرین تلفن به دست با عجله به سمت شهريار وارد میشود و سعی بر سوار شدن ماشین خود در حالی که کلید خود را فراموش کرده برمیگردد. (زمان: ۱۷:۳۰)

یک سرباز با سرهنگ و یک آفیس که کت و شلوار پوشیده کنار کانکت پلیس گفتگوی مهمی انجام میدهند. (زمان: ۱۷:۳۴)

خیابان رازی ترافیک است و همجنسان مردمی که ورود و خروج (به پارک) میکنند دیده میشوند.

ورودی پارک دانشجو شلوغ است. گذرای زمان جنسیت سرد بیشتر دیده میشود. (زمان: ۱۷:۳۵)

بوستان ارفع

موقعیت مکانی: پارک ارفع واقع در خیابان شهريار

زمان: ۱۷:۰۰ تا ۱۸:۰۰

یادداشت ها:

جای توجه به موقعیت بوستان در همجواری کافه حافظ-تالار رودکی همچنین تالار وحدت همه سنتینی دیده شد.

جرنامه فرهنگی هنری (اگتنامه فستیوال آه اینه دار) در ساعت ۹ واقع در تالار وحدت برگزار شد که قبل از آن عوامل و دست اندرکاران حوالي ساعت ۶ وارد تالار وحدت شدند که شمارش آن در این بازه ی زمانی ۱۸ نفر بود.

- هنرجویان و بازیگران تئاتر و عوامل زیر مجموعه برای تمرین وارد تالار رودکی شدند که شمارش آن در این بازه ی زمانی ۱۵ نفر بود.

- جوانان و زوجین برای ورود به کافه در این بازه ی زمانی شمارش آن ۷ نفر بود.

- تعداد افراد حاضر در بوستان اعم از کودک و میان سال به ۲۸ نفر رسید.

دیباگرام زندگی شهری در محدوده بلوار شهريار

موضوع: دیباگرام زندگی شهری در محدوده بلوار شهريار

موضوع: دیباگرام زندگی شهری در محدوده بلوار شهريار

۹- حافظه تاریخی، خاطره مکانی و خیابان شهريار

در تعامل بین انسانها و محیط می توان محیط را از سه جنبه مورد بررسی قرار داد:

الف) محیط به عنوان چیزی مستقل از ناظر که همواره وجود دارد و اطلاعاتی از خود را ارائه می کند و خواه این اطلاعات دریافت شود یا قابل دریافت نباشد (فرم) (Trieb, 1974: 69).

ب) بخشی از محیط که توسط ما ادراک شده و بر رفتار ما مؤثر است (منظر) (Trieb, 1974: 71).

ج) ذهنیتی که از آن فضای ادراک شده در مغز خود تصور کرده ایم و بر اساس آن ذهنیت رفتار می کنیم (تصویر ذهنی).

در این میان، آنچه از اهمیت بالایی برخوردار است این است که ما انسانها نه بر اساس واقعیت محیط، بلکه بر اساس ذهنیات خود رفتار می‌کنیم. واقعیت امر این است که ذهنیات ما به ویژه در مورد مکان‌ها، به طور عمده بر اساس دو عامل تصویر ذهنی و نقشه شناختی شکل می‌گیرد. منظور از تصویر ذهنی، تصویری است که ما از یک پدیده (فضای شهری، محله، شهر و ...) در ذهن می‌سازیم. این تصویر تحت تأثیر افکار، ارزش‌ها و تجارب ما از مکان شکل می‌گیرد و در بردارنده هر آنچه که به مکان مرتبط است و توانسته‌ایم در ذهن ثبت کنیم، می‌باشد. این تصویر شامل جزئیات مکان و کلیه ویژگی‌های پردازش شده از آن می‌باشد (پاکزاد و بزرگ، ۱۳۹۴: ۲۰۳). در واقع مکان به سبب فعالیت انسانی که در آن رخ می‌دهد معنا می‌شود. بر اساس این فعالیت‌ها، خاطره‌هایی در ذهن انسان‌ها نقش ببندد که ممکن است فردی باشد و یا جمعی. با گذشت زمان و رجوع چندباره به مکان و رخدادن اتفاقات مشترک در زمانی خاص در مکان، «حافظه و خاطره جمعی» شکل می‌گیرد (حبیبی، ۱۳۸۷: ۴۵). وقتی از هویت شهر صحبت می‌کنیم به چیزی رجوع می‌کنیم که در پس ظاهر و در بطن شهر نهفته است و ممکن است هیچ گونه ارتباطی به شکل و ظاهر شهر نداشته باشد. مهم اینست که در داخل شهر چه می‌گذرد. چه هنجارها و رفتارهایی در شهر به وقوع می‌پیوندد و به شهر هویت می‌دهد. به همین سبب باید به انسانها و رخدادهای شهر نگاه کنیم. یکی از عناصری که انسان با آن تعریف می‌شود، حافظه است. شهر نیز دارای حافظه است. اگر شهری فاقد حافظه تاریخی باشد، نمی‌توان گفت دارای هویت است. حافظه تاریخی شهر یعنی این که شهر، دارای خاطره است و تعریف می‌کند که در این مکان چه اتفاقی افتاده است. علاوه بر حافظه، شهر باید خاطره داشته باشد. پس همانطور که انسان با خاطره تعریف می‌شود شهر نیز با خاطره تعریف می‌شود (حبیبی، ۱۳۸۴: ۱۱۷).

خیابان شهریار به واسطه قرارگیری تالار وحدت به عنوان یکی از مراکز فرهنگی شهر تهران و همچنین اجرای برنامه‌های موسیقی و نمایش، همواره مکانی برای ساخت رویدادهای خاطره‌ساز در ذهن شهروندان بوده است. از طرفی همانطور که ذکر شد، در برخی ایام خاص مانند مراسم سوگواری و تشییع هنرمندان نیز شاهد حضور مردم در این مکان هستیم. اگر بخواهیم عوامل تداعی کننده خاطرات در خیابان شهریار را نام ببریم:





شکل ۳ و ۴ - نمونه‌ای از تبدیل به نقشه کردن رفتارها در ایام خاص؛ (سمت راست: مراسم تشییع مرتضی پاشایی، ۲۵ آبان ۱۳۹۳) و (سمت چپ: مراسم تشییع سرکار خانم الهه قمشه‌ای، تیرماه ۱۳۹۵)

«عرصه عمومی» یعنی مقیاس و کیفیتی از شهر که توسط مردم ادراک می‌شود نه آنچه که روی نقشه‌ها است؛ پس لازم است از آن به «معماری فضای شهری» تعبیر کرد. در واقع این معماری فضای شهری است که تقاضای زندگی شهری را پاسخ می‌دهد. جریان زندگی شهری توسط مردم اتفاق می‌افتد، وقتی که جریان زندگی شهری محقق می‌شود می‌توان گفت که صاحب‌خانه، اهل شهر هستند. زندگی شهری از جنس «کیفیت» است؛ سکونت در شهر از جنس کمی، ولی حیات مدنی امری کیفی است و باید با معیارهای کیفی، آن را ارزیابی کرد (بهشتی، ۱۳۸۹). در این راستا مطالعه زندگی عمومی حاکم بر شهرهای معاصر بر اساس آنچه که شرح داده شد، کمک می‌کند تا بفهمیم چرا برخی فضاها استفاده و برخی رها می‌شوند، به ما کمک می‌کند تا به چرایی و چگونگی نقش یک مکان در ساخت خاطره جمعی برای شهروندان پی ببریم.

۱۰- نتیجه‌گیری

گرچه زندگی شهرنشین امروز از ما انسانها موجوداتی منزوی ساخته است اما نمی‌توان این واقعیت را انکار نمود که بخش بزرگی از هویت و زندگی ما، جمعی و متصل به دیگران است، دیگرانی که حتی نمی‌شناسیم اما با آنها نقاط مشترک بسیار داریم. در واقع ما علاوه بر حافظه فردی خود یک حافظه جمعی نیز داریم که در بردارنده خاطرات، عقاید، ارزش‌ها و باورهای مشترک با دیگران است. این خاطره‌ها هستند که در ما به نوعی احساس پیوستگی در گذشته، حال و آینده را ایجاد می‌کنند. در واقع، خاطره جمعی از شهر، خاطرات مشترک میان افراد مختلف یک اجتماع است که می‌توانند افراد یک کشور، یک شهر، یک محله و ... باشد. ما با مطالعه‌ی زندگی در فضاهای شهری و همگانی، به چرایی و چگونگی تشکیل این خاطره‌های مکان‌محور در ذهن افراد حاضر در جامعه پی می‌بریم.

در واقع مطالعه زندگی شهری این واقعیت را خاطر نشان می‌کند که ما در اجتماعی زندگی می‌کنیم که منابعی چارچوب این خاطرات را تشکیل می‌دهند در آن فراگرفته و تجربه کرده‌ایم. «هویت فرهنگی» یک شهر به مثابه شناسنامه فضای زیستی و محیط شکل‌گیری هویت فردی است. به گفته‌ی یکی از مسئولان: «تهران به رغم هویت تاریخی و امکانات طبیعی‌اش، شهر گام‌های هنوز برنداشته است و به رغم پیشینه فرهنگی و نیز نقش و جایگاهش به منزله پایتخت فرهنگی کشور، هنوز بیش از درصد ناچیزی از توان بالقوه و ظرفیت باروری و تأثیرگذاری فرهنگی‌اش به منصف ظهور نرسیده است. به هر جای این شهر که پا بگذاریم، زمینه‌ای و امکانی می‌یابیم که می‌توان و باید بارورش کرد؛ ساخت و بدلش کرد به مجرا، مسیر و دستاوردی در شناسایی ظرفیت‌های جغرافیایی، تاریخی، معنوی».

شناسایی ظرفیت‌های فرهنگی موجود در شهر، تدوین سازوکارهایی اجرایی و شرایط تحقق رؤس طرح جامع توسعه فضاهای فرهنگی شهر تهران، کوششی است برای تبدیل ساکنان شهر به شهروندان، یعنی کسانی که از حس تعلق به شهر و هویت فرهنگی و تاریخی آن بهره‌درخور داشته باشند. در این راستا ابزارهای مختلفی وجود دارد؛ یکی از مؤثرترین و مطلوب‌ترین اعمال، حفظ نقاط و مکان‌های خاطره‌انگیز و تقویت حال و هوای آن می‌باشد. در جریان طراحی یا ساماندهی یک فضای شهری می‌بایست معانی مشترک میان ساکنین، استفاده‌کنندگان و بازدیدکنندگان از فضا را استخراج نماییم و بر اساس این معانی مشترک، هدف‌گذاری نموده و پیشنهادات خود را ارائه دهیم. در طراحی یک مکان، معنای درک شده توسط افراد استفاده‌کننده از آن حائز اهمیت می‌باشد چرا که ارزیابی مثبت افراد از فضای طراحی شده در استقبال آنها از مکان نقش بسزایی دارد. در این جهت باید به تصورات مردم از یک مکان، این که مکان خاص چه خاطراتی را برای آنها تداعی می‌کند و چه توقعات و انتظاراتی از آن می‌توانند داشته باشند توجه کرد.

خیابان شهریار به دلیل قرارگیری در محور فرهنگی- هنری منطقه ۱۱ و به طور کلی شهر تهران، حامل خاطرات بسیاری برای شهروندان می‌باشد. علاوه بر روزهای برگزاری کنسرت‌های موسیقی یا نمایش‌های تئاتر و یا در ایام برگزاری مراسم دهه فجر که با استقبال شهروندان مواجهه می‌شود، در روزهای خاصی مانند روزهای تشییع هنرمندان نیز شاهد تصاویر قابل تأمل از حضور مردم هستیم. با بررسی‌ها و تحلیلی که بر روی زندگی شهری در این محدوده صورت گرفت، پیشنهاد می‌شود که خیابان شهریار (محدوده خیابان خارک تا حافظ) تبدیل به پیاده‌راه شهری شود تا بیش از این مورد استقبال شهروندان قرار گیرد و محفلی برای اهالی فرهنگ و هنر شود، شبیه به همان رویدادهای هنری که در محوطه تئاتر شهر اتفاق می‌افتد. جهت حفظ هویت فردی و جمعی و ارتقای حس تعلق به فضای شهری لازم است که موقعیت بازیابی را مشابه موقعیت رمزگذاری و ذخیره‌سازی اطلاعات تنظیم کنیم. در واقع همانند همان ایام خاصی که این بلوار اختصاص پیدا می‌کند به حضور مردم پیاده (مانند: برگزاری جشن‌ها، فعالیت‌های هنری و یا تشییع هنرمندان)، در مابقی ایام سال هم به همین شکل مکانی برای برگزاری رویدادهای هنری باشد نه این که تبدیل به پارکینگی برای خودروها و تاکسی‌ها باشد.

مراجع

- ۱- ابراهیمی، م.ح. (۱۳۸۸)، میدان، فضاهای تعریف نشده شهرهای ایرانی، فصلنامه علمی- پژوهشی هویت شهر، سال سوم، شماره ۴، صص ۱۰۷-۱۲۰.
- ۲- ایازی، م. (۱۳۹۱)، طرح جامع توسعه فضاهای فرهنگی شهر تهران، چاپ اول، تهران: امیدان.
- ۳- بهشتی، م. (۱۳۸۹)، هنر شهری؛ تبلور کیفیت در صورت شهر، مجله علمی- ترویجی منظر، سال دوم، شماره ۷، صص ۶۸-۶۹.
- ۴- پاکزاد، ج. (۱۳۸۶)، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، چاپ سوم، تهران: معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن.
- ۵- حائری، م. (۱۳۷۸)، فضای سیاسی و سیاست فضا در «شهر تهران»، فصلنامه گفتگو، شماره ۲۶ (زمستان)، صص ۶۹-۸۶.
- ۶- حبیبی، م.، اهری، ز. (۱۳۸۰)، مکتب اصفهان در شهرسازی، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه هنر.
- ۷- حبیبی، م.، مقصودی، م. (۱۳۸۴)، مرمت شهری، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ۸- حبیبی، ر. (۱۳۸۷)، تصویرهای ذهنی و مفهوم مکان، نشریه علمی- پژوهشی هنرهای زیبا، شماره ۳۵، صص ۳۹-۵۰.
- ۹- رضایی، م. (۱۳۹۲)، سنج‌های پیاده‌پذیری (نقش پیاده‌راه‌سازی در بهبود حس مکان)، فصلنامه علمی- پژوهشی هنرهای زیبا (معماری و شهرسازی)، دوره ۱۸، شماره ۴، صص ۱۵-۲۴.

- ۱۰- رفیعیان، م.، صدیقی، ا.، پورمحمدی، م. (۱۳۹۰)، امکان‌سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری (نمونه موردی: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم)، فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، دوره سوم، شماره ۱۱، صص ۴۱-۵۶.
- ۱۱- زرتاب، خسرو. (۱۳۹۱)، همه چیز مثل همه چیز، فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های ش، دوره سوم، شماره ۱۱، صص ۴۱-۵۶.
- ۱۲- گل، ی.، سوار، ب. (۱۳۹۴)، چگونه زندگی همگانی را مطالعه کنیم، ترجمه مصطفی بهزادفر، محمد رضایی‌ندوشن و احمد رضایی‌ندوشن، چاپ اول، تهران: مؤسسه علم معمار روپال.
- ۱۳- مجتهد سیستانی، ا. (۱۳۷۸)، شاخص‌های کیفی مطلوبیت پیاده‌راه‌ها و خیابان‌های شهری، مشهد: اولین کنفرانس بین‌المللی دانشجویی عمران.
- ۱۴- مرادی، س. (۱۳۸۶)، هنر عمومی و تلفیق آن در فضای شهر، مجله علمی- پژوهشی باغ نظر، سال چهارم، شماره ۸، صص ۸۱-۹۰.
- ۱۵- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران. (۱۳۸۵)، طرح تفصیلی منطقه ۱۱، تهران: شهرداری تهران و وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۱۶- مسچی، م.، مدرک، آ.، اصلفاح، پ. (۱۳۹۴)، موسیقی خیابانی (به دنبال جایگاه موسیقی در منظر شهر)، مجله علمی-ترویجی منظر، شماره ۳۱، صص ۴۸-۵۵.
- 17- Clare Cooper Marcus is a public life study pioneer. She stressed the need to focus on women, children and the elderly. See Clare Cooper Marcus and Carolyn Francis, *People Places: Design Guidelines for Urban Open Spaces* (New York: Van Nostrand Reinhold, 1990).
- 18- Material sent from Bryant Park plus the presentation by President Dan Biederman. October 2011 in Bryant Park.
- 19- Jan Gehl, *Mennesker til fods*. ("People on Foot". In Danish), in *Arkitekten* no. 20 (1968): 432.
- 20- Jan Gehl and Lars Gemzoe, *New City Spaces* (Copenhagen: The Danish Architectural Press): 72- 77. *Ibid.*, Chapter 1, note 14, 2000.
- 21- Presentation for Gehl Architects by Bryant Park Corporation (BPC) President Dan Beiderman, October 2011 in Bryant Park. Although public, the park is privately run and financed by the Corporation.
- 22- Tribe, Michael (1974), "Stadtgestaltung Theorie Und Praxis", Bertelsmann.
- 23- Tolley, R. *Providing for pedestrians: principles and guidelines for improving pedestrian access to destinations and urban spaces*, Department of Infrastructure, Victoria, Melbourne, 2003.
- 24- Wallar, M. How to creat a pedestrian mall? Retrieved 8/18/2012, from Culture Change: [www.culturechange.org/ issue 14/ pedestrianmall.html](http://www.culturechange.org/issue%2014/pedestrianmall.html), 1988.