

ارائه فرایند طراحی شهری راهبردی به منظور بازآفرینی گذرهای تاریخی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۲/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۳/۱۶

کد مقاله: ۵۶۳۳۱

کیمیا حق‌نگهدار^{۱*}، علیرضا صادقی^۲

چکیده

ساختار تاریخی هر شهر ایرانی سندی سه‌بعدی از سیر تحول تاریخ سیاسی، اجتماعی و فرهنگی آن می‌باشد. این ساختار که بر شبکه‌ای هم‌پیوند از گذرهای تاریخی استوار گشته، به مثابه منبعی غنی از هویت و اصالت به شمار می‌رود، میبایست در شرایطی درخور، مورد حفاظت و استفاده قرار گیرد تا استفاده نسل‌های آتی از آن با محدودیتی مواجه نگردد. در این راستا، می‌توان با بهره‌مندی از پتانسیل‌های کالبدی موجود در آن به بازآفرینی شبکه‌ای پیاده‌راهی در میانه آن اقدام کرد. این اقدام ضمن رونق‌بخشی به تک‌فضاهای موجود در ساختار تاریخی و ارتقا کیفیت کالبدی آن، نشانی از روزگاران توسعه پارادایم‌های مرتبط با پیاده‌مداری بر آن نگاشته و به نسل‌های پس از خود تقدیم می‌کند. بدین ترتیب در این نوشتار کوشش بر آن بوده است تا در قالب پژوهشی توصیفی-تحلیلی، ضمن مروری بر اهداف و راهبردهای بازآفرینی، به تبیین جایگاه منحصر‌بفرد گذرهای تاریخی و پتانسیل‌های کالبدی آن پرداخته شود. در انتها نیز فرآیندی راهبردی به منظور بازآفرینی شبکه گذرهای تاریخی ارائه گردیده است که ضمن در نظر داشتن یکپارچه کلیه مولفه‌های موثر در روند فرآیند، انعطاف‌پذیری لازم جهت انطباق با ویژگی‌های کالبدی و غیرکالبدی ساختار هر یک از شهرهای ایرانی را داراست.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

واژگان کلیدی: فرآیند طراحی شهری راهبردی، بازآفرینی، گذر.

۱- دانشجوی طراحی شهری دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، ایران. (نویسنده مسئول) kimia_h_teh@yahoo.com

۲- دانشیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، ایران

طراحی شهری به عنوان رشته‌ای دانشگاهی، به تدریج در نیمه دوم قرن بیستم به وجود آمد که به منزله نقد وضعیت معاصر شهری و پاسخی به شکست آشکار حرفه‌های مرتبط با ایجاد محیط مصنوع جهت رسیدن به مکان‌های با "کیفیت" بود. به ویژه با این هدف پدید آمد که چگونه می‌توان مداخله‌های متعددی را برای عملکرد بیشتر مجموع اجزای سازنده آن‌ها بهتر هماهنگ کرد. (کرمونا، ۲۰۰۹: ۴) بنابراین جهت حصول اطمینان از تحقق مطلوب اهداف مورد نظر از یک اقدام در عرصه شهر، لازم است اقدامات مربوطه در چهارچوب یک فرآیند سازمان‌دهی و به اجرا درآیند. طراحی شهری مانند معماری و برنامه‌ریزی، نشان‌دهنده یک روند و همچنین شامل مجموعه‌ای از محصولات است. طراحی شهری مانند یک فرایند در جریان است که مدت‌ها قبل از اینکه برنامه توسعه ایجاد شود و مدت‌ها پس از اتمام آن، ادامه می‌یابد. (همان: ۳۶) بنا بر تعریفی از علی مدنی‌پور (۱۹۹۷)، طراحی شهری فرآیندی است که فرآورده‌اش در وهله اول مجموعه‌ای از ایده‌ها، سیاست‌ها و تصویرهاست، و به محض آنکه به اجرا درآید، همه این‌ها تبدیل به بخشی جدید یا تغییر یافته از یک فضای شهری می‌شوند. (Madanipour, 1997)

از سوی دیگر، کاملاً آشکار است که شرط موفقیت هر اقدام توسعه‌ای، درآمدزا بودن آن است. سطح درآمدزایی باید به گونه‌ای باشد که گذران زندگی و سرمایه‌گذاری برای تضمین رشد اقتصادی و هزینه کردن برای مقولاتی نظیر نگهداری و تعمیرات تاسیسات، بهبود تاسیسات، به‌کارگیری تکنولوژی جدید و انجام اقداماتی برای نوآوری و دوام آوردن در بازار رقابتی امکان‌پذیر است. (فاضلی، ۱۴۰۰: ۴۵) در یکی دو دهه اخیر، گردشگری شهری به یکی از اصلی‌ترین مصادیق فعالیت فرهنگی و اقتصادی در شهرها بدل گشته، و در وضعیت امروز نوعی "تجارت" به‌شمار می‌رود. بدین ترتیب، شهر به مکانی تبدیل می‌گردد که در آن آمیزه‌ای از فرهنگ و اقتصاد سر بر می‌آورد، و نمو و گسترش می‌یابد. همپای این تحول، و بر پایه "مصرف فرهنگ" در شهر، محیط کالبدی شهرها ارزش دوباره می‌یابد، و حفاظت تاریخی معنادار می‌شود. (لطفی، ۱۳۹۱: ۱۶۰) حفاظت شامل حفظ و احیای سرمایه و دارایی‌های فرهنگی، تاریخی و معماری مکان می‌شود. همچنین در جهت احیای بافت اجتماعی محلات و تجدید حیات اقتصادی جوامع محلی که نیروی حیاتی هر ناحیه تاریخی است گام برمیدارد. (کالتروپ، ۲۰۱۱: ۹۰-۹۱) هدف از این اقدامات در بافت‌های تاریخی، حفظ ساختار و عملکرد آثار و ابنیه، در عین تجهیز آنان برای تامین و انطباق با نیازهای جامعه‌ای امروزی است.

امروزه به سبب فرآیند "جهانی‌شدن"، که با سرعتی روزافزون در سراسر جهان در حال انتشار است؛ نیازهای اجتماعی-اقتصادی و به دنبال آن روند شهرنشینی با تغییراتی بنیادین مواجه شده و ضمن در پیش گرفتن مفاهیمی چون "یکسان‌سازی" و "گسترش شهرها" و ... در عرصه طراحی ابنیه و شهرها، رونق زندگی از این بافت ارزشمند روی برگردانده است. کالتروپ (۲۰۱۱) بر این باور است که در عصر مدرنیسم، استانداردسازی به‌عنوان مکمل تخصص‌گرایی به سرعت منجر به یکسان‌سازی جوامع محلی شد که حرکتی بی‌بصیرت و بدون توجه به تاریخ و زوال بسیاری از سامانه‌های بوم‌شناختی به‌شمار می‌رفت. "اندیشه یکسان‌سازی" سبب از بین رفتن و نابودی کیفیت‌های خاص و منحصر‌بفرد مکان و جامعه محلی شد. (همان: ۸۵-۸۶)

بافت تاریخی هر شهر به جهت ارزش‌های کالبدی و معنوی نهفته در آن که ریشه و بنیانی متعلق به پیش از تفکرات محدود و مشخص "مدرنیسم" دارد؛ دارای خصوصیات و ساختاری یگانه و متعلق به خویش است. منحصر‌بفرد بودن و به دنبال آن هویت‌مندی این ساختار، برای گردشگران خارجی به مثابه پدیده‌ای متفاوت و نوین، و برای گردشگران داخلی در قالب پهناهای برای مرور خاطرات پدیدار شده و نهایتاً به‌عنوان منبعی جاذب گردشگر برای شهرهای دارای تاریخ سرشار به‌شمار می‌رود. بدین ترتیب می‌توان اظهار داشت که با پیگیری مجموعه اقداماتی پیرامون احیا و حفاظت از این منبع هویتی، می‌تواند به منبعی درآمدی پایدار برای شهر بدل گردد. بنا بر گفته بحرینی و همکارانش (۱۳۹۳)، عوامل و اقدامات مختلفی در شهر بر اقتصاد تاثیر می‌گذارند. برخی دیدگاه‌های اقتصادی این نهضت عبارتند از: احیای بافت‌های کهن شهری، و انطباق آن با کاربری‌های جدید؛ استفاده از همه فنونی که فناوری و مواد و مصالح جدید در اختیار می‌گذارند و عملکردگرایی. افرادی چون راب‌کریر و فرانسیس تیبالدز، بر حفظ و احیای بافت‌های کهن تاکید می‌کنند؛ زیرا به اعتقاد این گروه، این بافت‌ها علاوه بر ارزش فرهنگی و معنوی، می‌توانند ارزش اقتصادی نیز داشته باشند و استفاده از آن‌ها مقرون به‌صرفه‌تر از توسعه‌های ناموزون شهری و احداث معابر جدید است. (بحرینی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۸۵)

بیل هیلیر (۱۹۹۶) معتقد است، بیشترین کارکرد فضای شهری، حرکت است. بیشترین حرکت از طریق حرکت به وجود می‌آید، که خود ناشی از امکان‌هایی است که شبکه برای اتصال مسیرها و نقاط مختلف به یکدیگر در اختیار خطوط حرکتی قرار می‌دهد. حتی غیررسمی‌ترین فضاها نیز با حرکت ارتباط دارند. شبکه شهری و اثری که از این طریق روی اقتصاد در حال حرکت می‌گذارد، منبع اصلی تولید عملکردهای مختلف است و به شهر حیات می‌بخشد. (Hillier, 1996) ساختار شهرهای تاریخی ایرانی اسلامی را نیز شبکه‌ای منسجم از معابر تشکیل داده‌اند که علاوه بر اتصال مکان‌های شهری به یکدیگر، وظیفه هدایت پیاده از دروازه شهر به مرکز و عناصر شاخص شهر، و همچنین از محله‌ای به محله دیگر را بر عهده داشته‌اند.

بنابر آنچه گفته شد در این نوشتار بر آنیم تا در قالب پژوهشی توصیفی-تحلیلی، ضمن مروری بر ادبیات نظری موجود، به تدوین فرآیند طراحی شهری جامعی جهت بازآفرینی گذرهای بافت تاریخی شهرهای ایرانی بپردازیم. این شبکه منسجم و بهم پیوسته شهری، که در روزگارانی به مثابه شبکه خون‌رسانی بدن، وظیفه انتقال و جابجایی جمعیت در اندام‌واره یکپارچه شهر را ایفا

می‌کرده است؛ امروزه با اقداماتی از جنس احیا و بازآفرینی، جانی دوباره یافته و با جذب گردشگران ایرانی و خارجی، می‌تواند به‌عنوان قلب اقتصادی شهرهای غنی ایرانی اسلامی عمل کند.

۲- مبانی نظری

در بررسی ادبیات موجود، هر یک از مفاهیم پایه‌ای مبانی نظری پژوهش بر اساس دیدگاه‌ها و نظریات اندیشمندان مختلف در حوزه شهرسازی مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

۲-۱- فرایند طراحی شهری راهبردی



تصویر ۱- فرایند طراحی شهری راهبردی.
(ماخذ: گلکار، ۱۳۹۰)

طراحی شهری با موضوع تغییر محیط طبیعی درگیر است و در پی آن است که کیفیت محیط مصنوع را ارتقا دهد. لذا طراحی شهری که به‌طور گسترده با محیط مصنوع سروکار دارد، نیازمند برخورد عقلایی با محیط طبیعی است. (شیعه و همکاران، ۱۳۹۴) دانش طراحی شهری، همانند کلیه دانش‌های محیطی، ارائه هرگونه طرح و راه‌حل را منوط به تشخیص مسئله می‌داند. به همین دلیل تدبیر راه‌حل وابسته به فرآیندی است که طی آن باید سلسله‌مراتبی از اقدامات انجام گیرد تا دستیابی به راه‌حل میسر گردد. (ذکاوت، ۱۳۸۱) بنابر گفته علی‌کائی و امین‌زاده گوهرریزی (۱۳۹۷)، طراحی شهری همواره به مثابه پدیده‌ای زنده و پویا، سیر شگرفی از دگرگونی، تکامل و الگوهای متفاوت را تجربه، و گستره وسیعی از ایده‌ها در مورد ماهیت طراحی شهری، ابعاد و مولفه‌های اساسی حاکم بر آن مطرح نموده است. بنا به عقیده آنان، این پدیده از آغاز ظهور خود در اواخر دهه ۶۰ میلادی، تا به امروز به ترتیب در قالب رهیافت‌های حل مساله عقلانی، راهبردی و ارتباطی در میدان هدایت و کنترل توسعه شهرها به ایفای نقش پرداخته است. (علی‌کائی و امین‌زاده گوهرریزی، ۱۳۹۷) رهیافت راهبردی با تجربه افول در دهه ۸۰ میلادی، از دهه ۹۰ با کسب تجربه از اشتباهات گذشته دوباره رونق یافته و نویدی جهت پاسخگویی به مشکلات برنامه‌ریزی و طراحی شهری در ارتباط با مسائلی چون نظام سلسله‌مراتبی و انعطاف‌پذیری طرح و برنامه‌ها، هماهنگی بین سازمانی، اجرایی بودن، مشارکت مردمی و توسعه پایدار می‌دهد. (علی‌کائی و امین‌زاده گوهرریزی، ۱۴۰۰)

دیدگاه راهبردی، فرآیندی چرخه‌ای و مداوم است که با مسائل، نیازها و اولویت‌های طراحی به تعیین اهداف و انتخاب عرصه‌های تصمیم‌گیری می‌پردازد. برنامه‌ریزی راهبردی، رویکردی نوین از برنامه‌ریزی است که شیوه نظام یافته‌ای برای اخذ تصمیم‌ها و اجرای فعالیت‌ها در خصوص شکل‌دهی و رهنمود هر سیستم، کارکرد و شناخت علل آن است. (حسن‌زاده و سلطان‌زاده، ۱۳۹۵) این دیدگاه که در آن عمل تصمیم‌گیری، بیش از هر چیز به منظور ارتقای "اثربخشی" صورت می‌پذیرد؛ معتقد به فرایند چانه‌زنی میان ذینفعان و تعامل میان عقلانیت و قدرت است (عقلانیت راهبردی)؛ محصول خروجی آن بیش از اینکه به صورت یک نقشه ثابت تجلی یابد، در قالب سندی متشکل از مجموعه‌ای از اهداف و سیاست‌های راهنماست؛ و نهایتاً بخشی از یک نظام هدایت و کنترل است. (گلکار، ۱۳۹۰) پس به‌طور خلاصه می‌توان گفت فرایند طراحی شهری راهبردی، فرایندی یکپارچه و برگشت‌پذیر است که تعیین اهداف آن برمبنای ارزیابی زمینه موجود و متناسب با نیازهای آن صورت می‌پذیرد. در ادامه نیز باتوجه به ویژگی‌ها و ملزومات هدف و زمینه به ترتیب، سایر مراحل برداشت، تحلیل، ارائه گزینه‌ها، ارزیابی و برنامه‌های اجرایی پیگیری می‌شوند. در نهایت نیز صحت و کیفیت طرح مورد پایش قرار خواهد گرفت تا توانمندی طرح پیشنهادی در رفع نیاز اولیه مورد ارزیابی قرار گیرد. با نظر به اینکه این فرایند با تعیین هدف بر حسب نیاز، آغاز شده و احتمال خطا در شناسایی نیازهای اساسی محدوده برآورد می‌شود؛ پس از تجزیه و تحلیل امکان بازگشت و بازنگری در هدف اولیه تعیین شده وجود دارد. همچنین در پایان نیز در صورت اثبات ناکارآمدی طرح پیشنهادی در تحقق هدف مورد نظر، بازنگری در فرایند تحلیل و اجرای طرح ضروری می‌نماید.

یکپارچگی و برگشت‌پذیری این رهیافت، انعطاف‌پذیری و اثربخشی آن را افزایش داده و همچنین امکان تعریف آن در سطوح مختلف برنامه‌ریزی را فراهم می‌آورد. چرا که مکان‌های پایدار مکان‌هایی هستند که در تمام مقیاس‌های توسعه، روندهای مداوم انطباق‌پذیری و تغییر به صورت یکپارچه و برای دستیابی به هدف محیط مصنوع باکیفیت بهتر به کار گرفته می‌شود. (کرمونا،

۲۰۰۹: ۳۷) ارائه چهارچوبی چندسطحی از تصمیم‌گیری، علاوه بر تدوین اهداف واقع‌گرایانه و مبتنی بر شرایط بستر، امکان انتقال بخشی از وظایف مربوط به تصمیم‌گیری به نهادهای محلی را فراهم آورده و زمینه را برای تحقق مفاهیم مشارکتی و توجه به خواست کنشگران سطوح پایین قدرت فراهم می‌آورد. (علی‌کائی و امین‌زاده گوهرریزی، ۱۳۹۷)

بنابر آنچه گفته شد، هر بافت تاریخی دارای ویژگی‌های منحصربفردی است که آن را از سایر بافت‌ها متمایز است. بنابراین می‌توان اظهار داشت هر بافت تاریخی دارای ویژگی‌ها، نیازها، مسائل و پتانسیل‌های منحصربفردی است که فرآیند احیا و بازآفرینی آن را از سایرین متمایز می‌سازد. بدین ترتیب انتخاب رهیافتی انعطاف‌پذیر، مانند فرآیند طراحی شهری راهبردی، برای پیگیری فرآیند دوباره آفرینی آن مناسب به نظر می‌رسد.

۲-۲- بازآفرینی

"بازآفرینی شهری" را می‌باید تاثیرگذارترین رویکرد معاصر در حوزه "مرمت و حفاظت شهری" به‌شمار آورد. یکی از مهمترین دلایل این امر، ظرفیت بالای این رویکرد در پرداختن به ابعاد متنوعی از واقعیت شهر است. "بازآفرینی شهری" رویکردی شناخته‌شده به‌شمار می‌رود که در دو سطح راهبردی و اجرایی کارآمد ظاهر شده است. (لطفی، ۱۳۹۱: ۱۰۳) بازآفرینی فرآیندی است که به خلق فضاهای شهری جدید با حفظ ویژگی‌های اصیل فضایی (کالبدی-فعالیتی) و هویتی جدید منجر می‌گردد. بازآفرینی فرآیندی جامع و یکپارچه است که از مجموعه اقداماتی برای حل مسائل شهری تشکیل شده و در جهت بهبود دائمی شرایط اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و زیست‌محیطی به کار گرفته می‌شود؛ تا روند رشد شهرها را در چهارچوب توسعه پایدار شهری هدایت و کنترل نماید.

از سوی دیگر، کلانشهرها بیش از بقیه نیازمند آن هستند که کانون ثبات سیاسی و اجتماعی باشند و در عین حال در رقابتی بین‌المللی برای جذب سرمایه، نیروی انسانی، توریست و دیگر منابع نیز وارد شوند. (فاضلی، ۱۴۰۰: ۵۶) اصلی‌ترین وظیفه‌ای که بر عهده مرمت و حفاظت شهری در این دوران گذارده می‌شود تا به خدمت چنین صنعتی درآید؛ سروشکل دادن به مجموعه‌هایی است که بتواند "کاتالوگی" زیبا و فریبنده را پر کند و گردشگر بیشتری را به سوی شهرهای خاص جلب نماید. رقابت دائمی که از این رهگذر به‌وجود می‌آید، شهرها را مجبور به ایجاد انواع "اصالت‌ها" و "هویت‌ها" برای خود می‌کند، و شهرسازی می‌باید به این ادعاها جنبه عینی و کالبدی ببخشد. (لطفی، ۱۳۹۱: ۱۶۱-۱۶۲) بدین ترتیب، شهرنشینی سنتی، دیگر تنها، مکان شهر مرکزی، محله تاریخی، یک مرکز شهر یا مرحله‌ای که از آن گذر کرده‌ایم نخواهد بود؛ بلکه سکوی تحولی است برای بسیاری از نیازهایمان و اکنون در این برهه از تاریخ، شهرنشینی سنتی اساس شکل‌دهی به آینده پایدار محسوب می‌شود. (کالتروپ، ۲۰۱۱: ۴)

برندینگ شهری به معنای دستیابی به مزیت رقابتی، از طریق افزایش سرمایه‌گذاری داخلی و گردشگری، و همچنین به‌عنوان وسیله‌ای برای دستیابی به توسعه اجتماعی، تقویت هویت ملی، آشنایی شهروندان با شهر خود و فعال کردن تمام نیروهای اجتماعی برای جلوگیری از محرومیت‌های اجتماعی و ناآرامی‌ها می‌باشد. (ریچاردز و پالم، ۲۰۱۰: ۲۵۰) پس می‌توان نتیجه گرفت، با احیای ساختارهای تاریخی علاوه بر دستیابی به کیفیت کالبدی منحصربفرد و متمایز، از آسیب‌های اجتماعی که در دل این بافت کهن به مثابه غده‌ای بدخیم در حال رشد و پیش‌روی است جلوگیری می‌گردد. بهبود شرایط کالبدی و اجتماعی زمینه مناسبی برای بهره‌وری اقتصادی از منبع فرهنگی-هویتی منحصربفرد احیا شده را فراهم می‌آورد. بدین ترتیب شهر باصالت ایرانی می‌تواند میزبان شمار بالای گردشگرانی باشد که به تماشای هنر و فرهنگ ایرانی آمده و به حرکت چرخ اقتصاد آن کمک می‌کنند. اما پشتیبانی از تمایز محلی به عنوان یک هدف، شدیداً به نظارتی دقیق نیاز دارد. زیرا حفاظت از بافت ساخته شده فرآیندی است که با مدیریت و نگهداری در گذر زمان، به تحقق نیازهای انسانی مرتبط است. زیرا ادراکات از محل به شدت به صحنه آشنا و محبوب محلی وابسته است و با برگشت‌پذیری ارتباط دارد. چرا که تمایز به صورت اجتناب‌ناپذیری نیازمند آن است که دارایی‌های ساخته شده و طبیعی در بلندمدت ارزشمند باشند. (کرمونا، ۲۰۰۹: ۵۱)

علاوه بر آنچه گفته شد، هزینه حفاظت از یک وات انرژی، همواره مقرون به صرفه‌تر از یک وات انرژی نو تولید شده است. "حفاظت" در طراحی شهری علاوه بر تاکید بر انرژی، کربن و محیط‌زیست، بر ترمیم و حفاظت از فرهنگ، تاریخ و همچنین اکوسیستم‌ها و منابع نیز تاکید دارد. حفاظت از بناهای تاریخی، ادارات، محله‌ها و فرهنگ‌ها همانند حفاظت از بنیان‌های بوم‌شناختی شهر برای سرزندگی و پویایی زندگی شهری، حیاتی و مهم می‌باش. (کالتروپ، ۲۰۱۱: ۲۰) استفاده مجدد، جایگزینی برای تخریب و جایگزینی ساختمان‌هاست، چرا که انرژی و ضایعات کمتری را به دنبال دارد. همچنین با احیای نشانه‌های آشنا و القای زندگی جدید بدان، منافع اجتماعی نیز فراهم می‌آورد. بخشیدن زندگی جدید به بناهای میراثی، منافع محیطی و اجتماعی جامعه را تضمین کرده و به حفاظت از میراث ملی کمک می‌کند. همچنین امروزه ویرانه‌های بناهای تاریخی به‌عنوان زباله‌هایی زیست‌محیطی به شمار می‌روند که حاوی هویت محلی، میراث فرهنگی و ارزش‌های اجتماعی-اقتصادی هستند. (Iy & Günce, 2016) بنابراین بازآفرینی شهری علاوه بر مزیت‌های کالبدی، اجتماعی و اقتصادی به نوعی صرفه‌جویی در هزینه‌های زیست‌محیطی به شمار رفته و به روایی پایدار رنگ تحقق می‌بخشد. (جدول ۱)

جدول ۱- اهداف و راهبردهای بازآفرینی در ابعاد مختلف شهری (ماخذ: نگارنده)

زمینه	هدف	راهبرد
اقتصادی	پویایی اقتصادی	≠ استفاده از نیروی کار محلی در رونق و اداره مراکز گردشگری ≠ جذب سرمایه‌گذاری خصوصی و عمومی ≠ ایجاد اشتغال با اتکا بر مزیت‌های محلی
اجتماعی فرهنگی	تقویت حیات اجتماعی	≠ بسترسازی برای نظارت اجتماعی و ارتقا امنیت ≠ توسعه کاربری‌های گذران اوقات فراغت ≠ بسترسازی برای جلب مشارکت مردمی ≠ بسترسازی برای افزایش تعاملات مدنی و اجتماعی
	احیای هویت فرهنگی	≠ توسعه زمینه‌های فرهنگی در بافت ≠ احیا و معاصرسازی هنجارهای رفتاری کهن ≠ احیا و معاصرسازی ارزش‌های کالبدی کهن ≠ معرفی ارزش‌های تاریخی-فرهنگی به گردشگران
کالبدی	ارتقا کیفیت محیطی و زیستی	≠ ارتقای میراث معماری در هسته تاریخی و گردشگری شهر ≠ معاصرسازی عملکردها مطابق با الزامات زمانه ≠ استفاده مجدد از فضاهای دارای ظرفیت توسعه ≠ اختلاط کاربری و تنوع فعالیتی ≠ پیاده‌مداری و کاهش وابستگی به اتومبیل ≠ تداوم سازمان فضایی کهن در شکل معاصر
زیست محیطی	توسعه پایدار و ارتقا توسعه زیست محیطی متوازن	≠ توسعه زیرساخت‌های زیست محیطی و بهداشتی ≠ کاهش هدر رفت انرژی در تمام مراحل ساخت و بهره‌برداری ≠ مبارزه با آلودگی‌های محیطی ≠ جلوگیری از پیامدهای تخریب بی‌رویه ابنیه و متروک شدن بافت‌های قابل سکونت

۲-۳- گذر

سازمان کالبدی شهرهای ایرانی، براساس پیوند فضایی میان مجموعه عناصر مرکز شهر و مراکز محلات به وسیله رشته فضاها و عناصر ارتباط دهنده یا گذرهای اصلی شکل گرفته‌است. سازوکاری بافت‌های تاریخی نیز به نحوی است که سبب می‌شود هر گذر عاملی باشد برای ایجاد تصویری مشخص از هر محله یا زیربخش از بافت شهر تاریخی. (شعله، ۱۳۹۸) اصلی‌ترین ویژگی گذرهای شهری، ایجاد پیوستگی و سلسله مراتب فضایی می‌باشد. از سویی دیگر، گذر تنها وسیله ارتباط کالبدی نیست؛ بلکه سبب ارتباط فکری و ذهنی فرد نیز می‌شود. یک گذر شهری فعال می‌تواند یک پتانسیل شهری قلمداد شود؛ چرا که توانایی جاری ساختن زندگی و هیاهوی شهری در مکان‌ها را دارد و می‌تواند سبب رونق مکان‌های متصل به آن گردد. (پیرواولیا و سهیلی، ۱۳۹۶) اهمیت گذر در یک ساختار شهری تا آنجاست که به بیان کالترپ (۲۰۱۱)، حتی مکان‌های شهری با طراحی خوب بدون داشتن ارتباط درست ممکن است که متروک بمانند. (کالترپ، ۲۰۱۱: ۱۱۳)

فضاهای خطی موفق، موقعیت معناداری در شبکه راه‌های یک شهر به دست می‌آورند. چنین مسیری با اتصال دادن مکان‌های مهم به یکدیگر، ما را به سایت‌های مهمی هدایت می‌کند و به این ترتیب حتی می‌تواند به قطبی برای جذب فعالیت‌های شهری تبدیل شود. اگر مسیر از داستان یا تاریخچه‌ای برخوردار باشد غنی‌تر و پرمحتواتر می‌شود. (کرمونا و تیزدل، ۲۰۰۷: ۳۰۹) همچنین، طراحی‌های سنتی ایرانی بر مبنای کثرت‌گرایی شکل گرفته‌است. به ویژه در موضوع طراحی فضاها و بدنه‌های شهری، بر تنوع و تکثر تاکید بسیار صورت گرفته‌است. از جمله این موارد می‌توان به ایجاد تباين در معابر و فضاها شهری، با سرپوشیده و یا سرباز نمودن آن‌ها و بازی با نور و سایه اشاره نمود. با این ترکیب، دسته‌ای از نور در تاریکی نفوذ می‌کند، امواجی از سرما و گرما ایجاد می‌شود. صدای پای هر فرد منعکس شده و در فضا می‌پیچد، که همه این‌ها از نظر زیبایی‌شناسی، بسیار ارزشمند هستند. (بحرینی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۸۱) بنابراین، شبکه گذرهای تاریخی شهر ایرانی، دربر دارنده مجموعه‌ای غنی از اصول زیبایی‌شناسانه و تکنیک‌های سازگار با اقلیم است که فرد حاضر در فضا را به ادامه مسیر تشویق و ترغیب می‌کند. احیای این ساختار هویت‌مند علاوه بر رونق جریان حرکت پیاده در فضا و ارتقا سطح امنیت، منجر به بهبود دسترسی به مکان‌های کثیر موجود در دل بافت تاریخی شهرهای ایرانی شده و بدین طریق بر حضورپذیری تک‌فضاها نیز اثرگذار خواهد بود.

۲-۴- تدوین چهارچوب نظری

در بافت‌های تاریخی شهرهای ایرانی، پتانسیل‌های کالبدی ارزشمندی به صورت بالقوه وجود دارد. با توسعه شهر و پیدایش نیازهای جدید شهری، ساکنین اصیل، محل سکونت خود را ترک کرده و این ساختار ارزشمند تاریخی با پیچیدگی‌های کالبدی منحصر به خود؛ نقاط کور متعدد و به دور از نظارت عمومی را پدید آورده‌است. این امر موجب تبدیل آن به بستری برای وقوع جرم

و جنایت شده‌است. با نزول شدید کیفیت کالبدی و اجتماعی، ارزش زمین و ابنیه آن کاهش یافته و به محلی مناسب برای سکونت اقشار کم‌توان جامعه و مهاجران ناخوانده سرزمین بدل گشته‌است. برآیند این رخدادها، زمینه‌ساز شکل‌گیری شبکه‌ای در هم‌تنیده از گذرهای تاریخی با کیفیت نازل کالبدی را فراهم آورده است، که پتانسیل‌های منحصر بفرد کالبدی آن مورد استفاده سوء قرار گرفته و مشکلات عدیده روزافزونی را برای ساکنان و به دنبال آن کل شهر و مقامات شهری، به ارمغان آورده‌است.

با نگاهی دوباره به این منابع کالبدی ارزشمند و مرور الگوهای رفتاری تاریخی آن، با در نظر داشتن اصول و اهداف بازآفرینی می‌توان مداخلاتی متناسب با شرایط ویژه بافت تاریخی را در مجموعه انجام داد. در این صورت آثار سو حاضر در بافت کم‌رنگ شده و ضمن بهره‌مندی حداکثری از منابعی که این میراث تاریخی ارائه می‌کند؛ می‌توان به والاترین کیفیات محیطی دست پیدا کرد. تداوم این امر ضمن توسعه اقتصادی، دستاوردهای متعالی‌تری را برای شهر به ارمغان خواهد آورد. برای نمونه می‌توان به تثبیت تصویر شهر در ذهن افراد در مقیاسی جهانی اشاره کرد که موجب تثبیت برند شهری و توسعه روزافزون آن می‌گردد. همچنین میراث تاریخی یک ملت از جمله منابع غنی هر تمدنی به شمار می‌رود. از سوی دیگر، بنا به تعریف پایداری، به منظور رعایت عدالت بین نسلی، انسان امروزی موظف به حفاظت از کلیه منابع محیطی به گونه‌ای است که محدودیتی در دسترسی نسل‌های آتی به‌وجود نیاید. بدین ترتیب، توسعه شهری باید به صورتی هدایت شود که ضمن دستیابی به شکوفایی اقتصادی و اجتماعی که از مزایای زندگی شهریست، از منابع زیست‌محیطی و تاریخی شهر حفاظتی درخور صورت پذیرد. این امر نیازمند نگاهی یکپارچه و در عین حال انعطاف‌پذیر می‌باشد. چرا که اثرگذاری مولفه‌های متعدد و متفاوت بر محصول نهایی طالب نگاهی یکپارچه و همه‌جانبه به این فرآیند است. از سوی دیگر، وجود تفاوت‌های فرهنگی، اجتماعی و کالبدی و... در بافت‌های تاریخی شهرهای ایرانی نیاز به فرآیندی انعطاف‌پذیر را به ضرورتی انکارناپذیر بدل می‌نماید. بنابراین پیگیری فرآیندی راهبردی به‌منظور بازآفرینی این ساختار درهم‌تنیده و پر رمز و راز متناسب به نظر می‌رسد.



تصویر ۲- مدل مفهومی روند دستیابی به برند شهری با به‌کارگیری فرآیندی راهبردی جهت بازآفرینی ساختارهای تاریخی

۳- تحلیل یافته‌ها

در بافت‌های تاریخی ایران به سبب شرایط عقیدتی و اقلیمی حاکم بر زمانه شکل‌گیری آن، جداره‌های معابر را ابنیه‌ای نسبتاً مرتفع و فاقد روزنه تشکیل داده‌اند. این ویژگی امروزه هزارتویی درهم‌تنیده را ساخته‌است که متروک ماندن بسیاری از بناها، نقاط کور و خارج از نظارت بسیاری را به ارمغان آورده‌است. امر مذکور علاوه بر کاهش امنیت و افزایش جرم و جنایت در محدوده، زوال کالبدی روزافزون مجموعه را پدید آورده‌است. تا جاییکه از دید عوام این میراث تاریخی به معضلی شهری بدل گشته و بسیاری خواستار رفع آن از طریق اقدامات جراحی‌گونه می‌باشند. از سوی دیگر بنا بر آنچه در بخش پیشین گفته شد؛ آنچه امروزه به معضل شهری بدل شده و همگان خواستار حل و فصل آن هستند، منبعی غنی از هنر و فرهنگ و هویتی ایران کهن به شمار می‌رود که در صورت نابودی، دیگر قادر به بازتولید آن نخواهیم بود. همچنین در صورت احیا و باززنده‌سازی می‌تواند به مثابه منبعی پایدار جهت توسعه اقتصادی و اجتماعی درآید. به همین منظور در این بخش ضمن مروری بر کیفیات لازم محیطی گذر پیاده، به تدوین فرآیندی راهبردی جهت بازآفرینی گذرهای تاریخی شهرهای ایرانی می‌پردازیم. شناسایی مولفه‌های موثر بر ارتقا کیفیت محیط گذر پیاده در دستیابی به نوعی از طراحی که تضمین‌کننده جریان پایدار حیات اجتماعی باشد، موثر خواهد بود. بدین ترتیب، شبکه گذرهای تاریخی می‌تواند به مثابه شبکه خون‌رسانی، جریان پیاده را در سراسر ارگان‌های این ساختار تاریخی هدایت کرده و جانی دوباره بدان ببخشد. اتخاذ فرآیندی راهبردی جهت بازآفرینی بافت‌های تاریخی امکان انعطاف‌پذیری فزاینده را در مواجهه با ویژگی‌ها و مسائل خاص هر ساختار تاریخی افزایش می‌دهد. در عین حال با دیدگاهی جامع، تمامی مولفه‌های موثر بر فرآیند و متاثر از آن را به صورت همزمان در نظر داشته و بستری برای اتخاذ بهترین تصمیم در هر مرحله را برای تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران پروژه فراهم می‌آورد.

۳-۱- شناسایی مولفه‌های تاثیرگذار بر کیفیات محیطی گذر پیاده

با واگذاری مسئولیت ارتقا کیفیت محیط زندگی انسانی به شهروندان و به ویژه طراحان شهری، نظریه‌پردازان مختلف این رشته در رابطه با ویژگی‌های لازم یک فضای شهری فارغ از فرم آن، برای افزایش کیفیت محیطی و یا به عبارت دیگر موفق بودن آن نظرات مختلفی را مطرح کرده و مولفه‌های متفاوتی را برای آن برمی‌شمارند. کوین لینچ (۱۹۸۴)، با انتشار "تئوری شکل خوب شهر"، معیارهای سرزندگی، معنا، تناسب، دسترسی و نظارت و اختیار را به‌عنوان معیارهای لازم جهت تشکیل فرم شهری مطلوب معرفی کرده و در ادامه دو معیار کارایی و عدالت را بدان می‌افزاید. بنتلی و همکاران (۱۹۸۴)، نفوذپذیری، تنوع، خوانایی، انعطاف‌پذیری، تناسب بصری، غنای حسی و رنگ تعلق را از معیارهای دستیابی به محیط‌های پاسخ‌دهنده برشمرده و تعاریف هر یک را به تفصیل ارائه می‌کنند. راجر ترانسیک نیز توجه به پنج کیفیت حفظ تسلسل حرکت‌ها (ایجاد ارتباط)، محصوریت، پیوستگی لبه‌ها، کنترل محورها و پرسپکتیوها و مزوج نمودن فضاهای درون و بیرون را جهت فائق آمدن بر معضلات فضاهای گمشده شهری ضروری می‌داند. (گلکار، ۱۳۸۰) به بیانی دیگر می‌توان اظهار داشت، حضور افراد دیگر در فضا به‌عنوان عاملی محرک و تشویق‌کننده برای دعوت به محیط به شمار می‌رود. این درحالیست که حضور افراد در محیط علاوه بر تامین سرزندگی و پویایی محیطی، میزان نظارت بر فضا و در نتیجه امنیت آن را افزایش می‌دهد. در این راستا، از اختلاط عملکردی و فعالیتی به عنوان بهانه‌ای برای فراخوان افراد مختلف به محیط می‌توان بهره برد. همچنین با ایجاد فضاهای مکث منعطف و متنوع نیز می‌توان جمعیت جذب شده به فضا را در همان‌جا متوقف کرد.

آنچه از تعاریف فوق برمی‌آید نشان می‌دهد که یکی از اصلی‌ترین عوامل تعیین‌کننده کیفیت فضای شهری، دسترسی بدن است. این دسترسی که از طریق گذرها در ساختار کهن شهری و امروزه از طریق معابر شهری تامین می‌گردد، خود میبایست دربردارنده کیفیت‌هایی باشد تا بتواند عابر را از فضایی به فضای دیگر هدایت کند. بنا به عقیده کالترپ (۲۰۱۱)، طراحی شهری به‌جای اینکه از خیابان‌ها رو برگرداند، برای افزایش هویت و فعالیت‌پذیری پیاده‌روی خیابان‌ها گام برمی‌دارد. ورودی ساختمان‌ها، بالکن‌ها، فروشگاه‌های در کنج، رستوران‌ها، و فضاهای نشستن در کنار خیابان همگی در امنیت خیابان و زندگی بخشیدن به خیابان‌ها نقش دارند. همین تاکیده‌های ساده و کوچک هستند که محلات را به یکدیگر پیوند می‌دهد و در نهایت باعث پیوستگی شهر می‌شود. (کالترپ، ۲۰۱۱: ۱۳۸) در همین راستا، عباس‌زاده و تمری (۱۳۹۱)، با در نظر داشتن معیارهای ارائه شده توسط لینچ، به ارائه مولفه‌های زیبایی‌شناسی-عملکردی جهت بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها با هدف افزایش سطح تعاملات اجتماعی می‌پردازند. (تصویر ۳)



تصویر ۲_ دیگرام تحلیلی مولفه‌های تاثیرگذار بر کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها، (ماخذ: عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۱)

از سوی دیگر، اگر یک گذرگاه دارای گذشته پراهمیتی باشد که به خوبی درک شده و مورد تحسین قرار گرفته است، گذشته آن به زمینه ملموسی بدل گشته و به عنوان واسطه‌ای برای عملکرد حاضر آن عمل کرده و ویژگی‌های خود را تعیین می‌نماید. روح رویدادهای مهم و مردمان در آنجا زنده بوده و با تجربه آنی ما در آمیخته، و محتوایی عمیق‌تر و غنی‌تر خلق می‌نماید. (کرمونا و تیزدل، ۲۰۰۷: ۳۰۹) بنابراین مولفه‌های تاثیرگذار بر کیفیات محیطی گذر پیاده را می‌توان به شرح زیر (تصویر ۴) خلاصه کرد.

مولفه‌های سازنده کیفیت محیطی گذر پیاده



تصویر ۴- مولفه‌های سازنده کیفیت محیطی گذر پیاده، (ماخذ: نگارنده)

۲-۳- گذرهای تاریخی شهرهای ایرانی، بستری برای ارتقا پیاده‌مداری

یک گذر شهری به سبب ویژگی کالبدی بینابینی‌اش؛ منتهی به معرفی بهتر و منسجم‌تر فضاهای پیرامونی می‌شود. این جنس از فضاها در عین کارایی متقابل فضاها و عناصر اطراف، موجب به هم تافتگی شدید آن‌ها نیز می‌شود. همچنین به سبب ویژگی ارتباطی که در خود جای می‌دهد، الگوی ارتباط میان عناصر مختلف شهری را تعیین و نظم می‌بخشد؛ که نهایتاً منجر به سازماندهی فضایی می‌گردد. (پیراویلیا و سهیلی، ۱۳۹۶) بافت تاریخی شهرهای ایرانی نیز بر پایه شبکه‌ای یکپارچه از گذرهای تاریخی بنا شده است که سالیان دراز عهده‌دار حرکت و هدایت عابران به سمت مقاصد مختلف بوده است. این گذرها با کارکردهای متفاوت، نقاط متفاوتی را به یکدیگر متصل می‌سازند، که این امر زمینه‌ساز ایجاد تمایز میان آن‌ها شده است. تفاوت کارکرد و اهمیت میان گذرها در قالب شکل‌گیری سلسله‌مراتب میان آن‌ها نمود پیدا کرده است.

شعله (۱۳۹۸)، در پژوهشی تحت عنوان "واکاوی گونه‌شناسانه عنصر گذر در بافت تاریخی شهرهای ایران"، گذرهای تاریخی را شبکه‌ای هم‌پیوند از راه‌هایی می‌داند که شاکله بافت، مقیاس و تعیین فضایی قلمرو همگانی را در شهرهای تاریخی رقم می‌زده‌اند. وی چهار دسته کلی از گذرها را در ساختار تاریخی شهرهای ایرانی معرفی می‌کند، که به ترتیب عبارتند از: گذرهای اتصال‌دهنده دروازه‌ها به مرکز شهر، گذرهای اتصال‌دهنده دروازه‌ها به محلات مسکونی، گذرهای اتصال‌دهنده محلات به مرکز شهر و گذرهای اتصال‌دهنده گذرهای اصلی به یکدیگر. (شعله، ۱۳۹۸) هم‌پیوندی این ساختار قابلیت بازآفرینی و توسعه آن را در قالب شبکه‌ای از راه‌های پیاده افزایش می‌دهد. همچنین به واسطه رعایت مقیاس انسانی و عرض کم معبر، اولویت بودن پیاده به خودی خود در این ساختار دیده می‌شود. تنها به سبب رها شدن کاربری‌های آن متروک شده و سرزندگی از این محدوده رخت بر بسته است. ضمن اینکه به واسطه جداره‌های فاقد بازشو، میزان نظارت بر فضا کاهش یافته‌است. با تزیین فعالیت مناسب و شماری اقدامات حفاظتی کالبدی می‌توان جریان زندگی را به آن القا و هویت محدوده را مجدداً احیا کرد.

اما باید به این نکته توجه داشت که یکی از عمده‌ترین دلایل متروک شدن ساختارهای تاریخی، ناهماهنگی آن با زندگی مدرن و خودرو محور بوده است. با وجود مطالعات و تأکیدات کثیر پیرامون مضرات گسترش استفاده از اتومبیل و ضرورت ارتقا پیاده‌مداری، حمل‌ونقل جزئی لاینفک از زندگی امروزی به شمار می‌رود. حفظ تمامیت ساختار تاریخی در انحصار حرکت پیاده و عدم تجهیز آن برای ورود کنترل شده اتومبیل، اقدامی ساده‌لوحانه به نظر می‌رسد که پیامدی جز شکست پروژه، اصراف هزینه و متروک ماندن کلی ساختار مرکزی نخواهد داشت. بدین منظور، هرگونه اقدامی جهت پیاده‌راه سازی گذرهای تاریخی میبایست به‌گونه‌ای صورت گیرد که ضمن تشکیل شبکه‌ای منسجم و بهم پیوسته، راه‌های مشخص و کنترل شده‌ای نیز جهت عبور و مرور خودرو نیز پیش‌بینی شده باشد. در غیر این صورت، شاهد حرکت غیرقانونی و غیرقابل کنترل خودرو در سطح محدوده خواهیم بود، که علاوه بر پیامدهای سوء کالبدی، احتمال وقوع پیامدهای جانی را نیز به دنبال خواهد داشت.

۴- جمع‌بندی و ارائه فرآیند راهبردی طراحی شهری

مفهوم توسعه پایدار بر این تصور ساده بنا شده است که در درازمدت، درآمد یا رفاه را تنها در صورتی می‌توان حفظ کرد که ذخائر سرمایه‌ای سرمنشا آن کاهش نیابد. بدین ترتیب مفهوم سرمایه نیز در مفهوم توسعه پایدار دستخوش تحول می‌شود و انسان، گروه‌های اجتماعی، محیط‌زیست، فرهنگ و تاریخ را نیز شامل می‌شود. (فاضلی، ۱۴۰۰: ۴۳) به بیانی دیگر، توسعه پایدار نگران تهمی شدن کنونی زمین از منابع است، لیکن تنها منابع طبیعی نیستند که در مخاطره قرار گرفته‌اند، بلکه کیفیت‌های دیگر نظیر چشم‌اندازها، میراث فرهنگی، آرامش و توانایی مناطق شهری برای زیست سالم و ایمن در خطر نابودی است. (لشکری و خلج، ۱۳۹۰: ۱۴) همچنین سنت یکباره قابل تولید نیست و از سوی دیگر، نیاز به آن هرگز از بین نمی‌رود. نادیده گرفتن و یا تکذیب آن، نادیده گرفتن و تکذیب بخشی از هویت فرهنگی است. می‌توان در سنت‌های جامعه تغییر و اصلاح انجام داد و یا سنت‌های جدیدی برای تداوم و پیوستگی اجتماع ایجاد نمود؛ این یک فرآیند پویاست. (بحرینی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۷۴) بنابر این دیدگاه، میراث تاریخی یک ملت که در بردارنده سیر تحول اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی یک جامعه است، به عنوان منبعی غنی از هویت و اصالت مطرح می‌باشد که استفاده از آن را به عدم محرومیت نسل‌های آتی از آن مشروط است. از سوی دیگر، به‌دنبال شکل‌گیری صنعت توریست به‌عنوان منبع پایدار درآمدی شهرها در عصر معاصر، میراث تاریخی به عنوان موجودیتی هویت‌مند و منحصراً بفردهای منبعی جذاب برای گردشگر جست‌وجوگر است، ضامن حفظ پایداری اقتصادی جوامع متمدن شد.

بافت تاریخی شهرهای ایرانی نیز قدمتی دیرینه داشته و حاوی ارزش‌های کالبدی و معنوی بیشماری است که آن را از سایر مجموعه‌های شهری متمایز می‌سازد. این مجموعه که متناسب با شرایط سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقلیمی زمانه خود شکل گرفته و بنا بر اقتضای دوران بعدتر تغییراتی را در دل خود پذیرفته است، امروزه به سبب توسعه مدرنیسم در کشور و کوچ ساکنین دیرین خود، به بستری مناسب جهت سکونت قشر کم‌توان بدل گشته است. همچنین معماری درون‌نگرای ایرانی و پیچیدگی‌های کالبدی فضاهای عمومی آن را به بستری مناسب برای جرم و جنایت شهری تبدیل کرده است. بدین ترتیب امروزه منبع غنی هویتی که می‌تواند الگویی فاخر برای توسعه‌های آتی شهر و منبعی برای توسعه اقتصاد شهری باشد، به عنوان معضلی لاینحل و لازم به مداخلات جراحی‌گونه در حکومت‌های شهری مطرح است. این درحالیست که با کاربرست مجموعه‌ای از اقدامات بازآفرینانه و به تناسب ویژگی‌های منحصر‌بفرد هر ساختار، می‌توان بدان جانی دوباره بخشیده و با افزودن کیفیت‌هایی بدان آن را در اختیار نسل‌های آتی قرار داد.

شاکله این ساختارهای تاریخی بر مبنای مجموعه‌ای از گذرهای تاریخی استوار گردیده که عابر را از فضایی به فضای دیگر هدایت می‌کند. این شبکه هم‌پیوند که با کاربرست متعالی هنر و تکنیک شکل گرفته، از کیفیت‌هایی چون تباين و تنوع فضایی، رعایت مقیاس انسانی برخوردار بوده و در سراسر مسیر، قادر به تامین آسایش اقلیمی رهگذران خود بوده است. همچنین گشودگی‌های فضایی میانه آن که گاهاً در تلفیق با عناصری معمارانه چون ساباط یا طاق بوده است، بستری برای تعاملات اجتماعی و همسایگی را فراهم می‌آورده است. احیای شبکه گذرهای تاریخی و تبدیل زیرساخت‌های آن به پیاده‌راه می‌تواند رونقی دوباره به این ساختار بر خاک نشسته ببخشد. همچنین شبکه‌ی پیاده‌راه بازتعریف‌شده به عنوان یادگاری از روزگار پارادایمی‌های پیاده‌مداری به نسل‌های بعد انتقال می‌یابد.

باتوجه به اینکه هر ساختار شهری، از پیچیدگی‌های منحصر به خود برخوردار بوده و هرگونه مداخله در آن نیازمند ملاحظات ویژه می‌باشد؛ در این بخش به تدوین فرآیندی راهبردی جهت بازآفرینی شبکه گذرهای پیاده می‌پردازیم تا ضمن در نظر داشتن یکپارچه کلیه متغیرهای تاثیرگذار و تاثیرپذیر در روند پروژه، انعطاف‌پذیری لازم جهت انطباق با ویژگی‌های محدوده را داشته باشد و از این طریق اثربخشی آن افزایش یابد. چرا که طراحی شهری راهبردی، هدف اصلی را ارائه چهارچوبی برای سیاست‌گذاری، و راهنمایی برای ارتقا کیفیت محیط ساخته شده در سطوح و مقیاس‌های مختلف و مطابق با شرایط اجتماعی، سیاسی و اقتصادی حاکم بر جامعه، و خواست‌های متفاوت و متضاد افراد ذینفع و ذینفوذ معرفی می‌کند. (علی کائی و امین‌زاده گوهرریزی، ۱۳۹۷) فرآیند راهبردی پیشنهادی به منظور بازآفرینی شبکه گذرهای تاریخی در قالب ۵ مرحله کلی شناخت و تحلیل، ارائه و ارزیابی گزینه‌های پیشنهادی، ارائه راهبرد و سیاست‌ها، تدقیق و اجرا و نهایتاً ارزیابی پس از اجرا خلاصه می‌گردد. انعطاف‌پذیری این فرآیند، ضمن در نظر داشتن همزمان کلیه مولفه‌های تاثیرگذار و تاثیرپذیر امکان تطابق آن با ویژگی‌های منحصر‌بفرد هر ساختار تاریخی را فراهم آورده و اثربخشی آن را ارتقا می‌دهد. در این مدل (تصویر ۵)، بازآفرینی شبکه‌ای از گذرهای تاریخی به‌عنوان هدف کلی مجموعه در نظر گرفته شده و پس از آن ۵ مرحله اصلی به شرح زیر دنبال خواهند شد.

۱. شناخت و تحلیل: این مرحله در ابتدا شامل شناسایی جایگاه جغرافیایی و عملکردی بخش تاریخی در ساختار شهر و

در ادامه شناسایی دقیق ویژگی‌های کالبدی و عملکردی آن می‌باشد. به منظور برخورداری طرح پیشنهادی از اعتبار تاریخی و فرهنگی، لازم است این مرحله با بررسی دقیق اسناد تاریخی صورت پذیرد.

۲. ارائه و ارزیابی گزینه‌های پیشنهادی: در این مرحله توصیه می‌شود، شبکه‌ی پیشنهادی در انطباق با یکی از شبکه‌های گذربندی تاریخی صورت پذیرد تا از غنای بالاتری برخوردار باشد. انطباق شبکه پیاده پیشنهادی با یکی از شبکه‌های گذربندی تاریخی، امکان حرکت یکپارچه پیاده در سراسر محدوده و جابجایی میان مکان‌های اصلی محدوده را فراهم می‌آورد. این امر در حیات‌بخشی به تک فضاهای موجود در ساختار تاریخی موثر واقع خواهد شد.

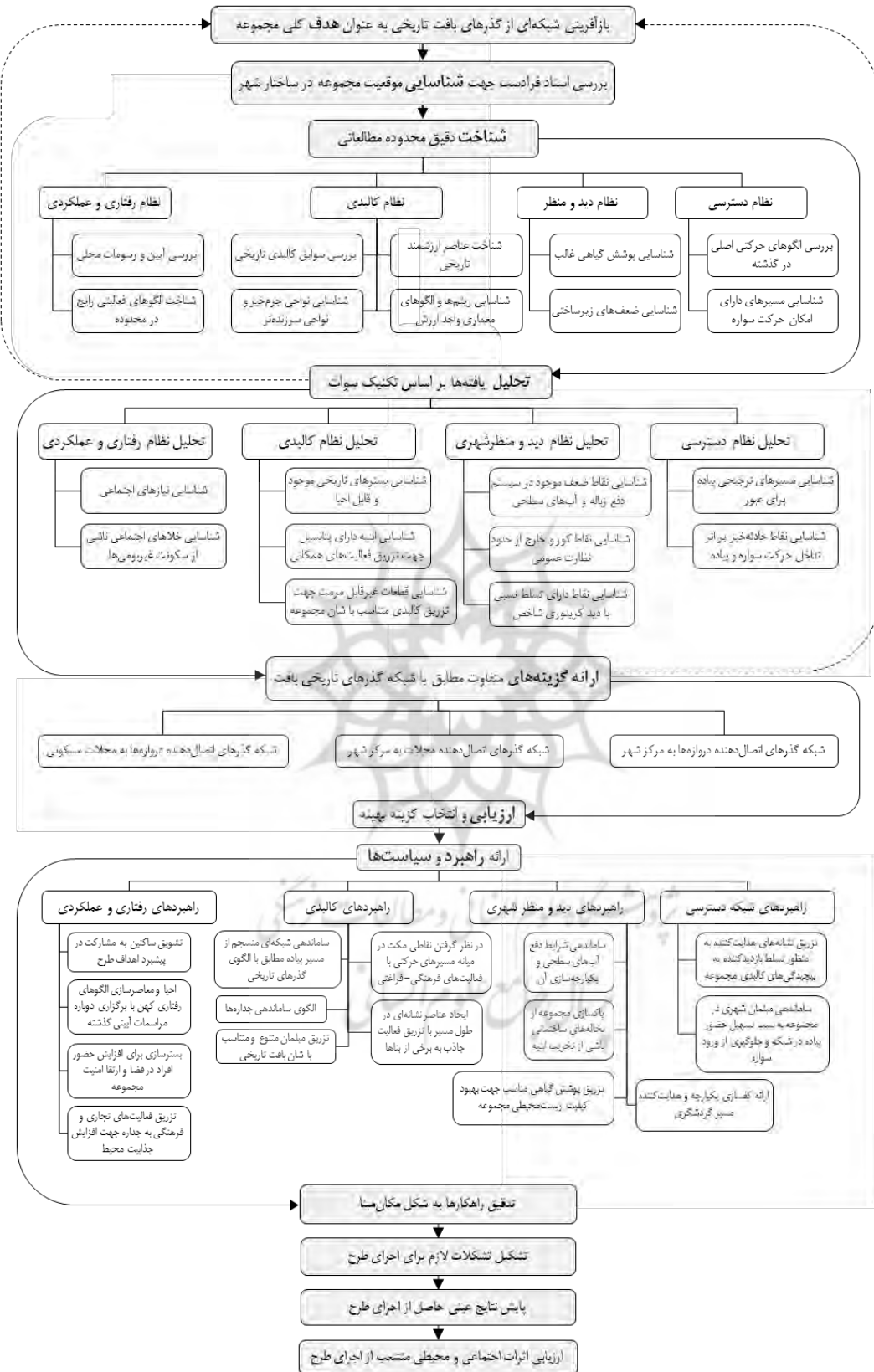
۳. ارائه راهبرد و سیاست‌ها: راهبردهای پیشنهادی در این سطح شامل سیاست‌هایی کلی جهت ارتقا حضورپذیری فضا بوده که با توجه به پتانسیل‌ها و نیازهای حوزه مداخلاتی قابلیت انطباق دارد.

۴. تدقیق و اجرا: این مرحله میبایست توسط مقامات محلی و با بهره‌مندی از مشارکت عمومی در پیش گرفته شود. بهره‌مندی از مشارکت محلی در این مرحله، علاوه بر کاستن از بار مالی بر دوش مقامات محلی، پیامدهای سو ناشی از اجرای طرح تا حد ممکن کاهش یافته و در عین حال سرمایه اجتماعی و حس تعلق ساکنین ارتقا یابد.

۵. ارزیابی پس از اجرا: با لحاظ داشتن مشارکت عمومی در مرحله تصمیم‌گیری و اجرای طرح، پیامدهای اجتماعی ناشی از طرح تا حد چشم‌گیری به حداقل خواهد رسید. با این وجود، به سبب تغییرات طبیعی جوامع بر اثر گذر زمان و شکل‌گیری نیازهای جدید، ارزیابی پس از توسعه می‌تواند راهنمای اصلاح اقدامات قبلی و یا تعیین‌کننده چشم‌انداز اقدامات بعدی باشد.

لازم به تاکید است که در این مدل، ارزیابی و پایش در هر مرحله به تناسب پیشرفت هر مرحله صورت پذیرفته و در صورت بروز هرگونه مسئله امکان بازگشت به مراحل قبل و تعدیل تصمیمات و اهداف وجود دارد. برآیند ویژگی‌های یاد شده امکان بروز پیامدهای منفی طرح را به حداقل رسانده و با در نظر داشتن همزمان کلیه معیارهای موثر و جامعه تحت تاثیر طرح، بهره‌وری طرح را به حداکثر می‌رساند. امید است که با توسعه و کاربرست چنین تفکرات و فرآیندهایی، سطح کیفیت محیطی ساختارهای تاریخی رو

به زوال کشور افزایش یابد. همچنین هویت جامعه احیا شده و با نمایش ویژگی‌های منحصر بفرد شهرهای تاریخی مان در عرصه جهانی به تصویر منحصر بفرد شهرهای ایرانی-اسلامی دست یابیم.



تصویر ۵- فرآیند طراحی شهری راهبردی بازآفرینی شبکه گذرهای پیاده در بافت تاریخی (ماخذ: نگارنده)

۱. فاضلی، محمد (۱۴۰۰)، «ارزیابی تأثیرات اجتماعی سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌ها»، چاپ سوم، تهران: نشر تیسرا ساغر مهر
۲. لشکری، الهام و خلج، مهرشاد (۱۳۹۰)، «اصول پایداری شهری در اقلیم گرم و خشک ایران با تأکید بر شهرهای کهن»، چاپ اول، تهران: انتشارات گنج هنر
۳. عباس‌زاده، شهاب و تمری، سودا (۱۳۹۱)، «بررسی و تحلیل مولفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به‌منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی»، فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات شهری، دوره ۱، شماره ۴، صص ۹۵-۱۰۴
۴. شیعه، اسماعیل؛ حبیبی، کیومرث و سعیدی، مهدی (۱۳۹۴)، «برنامه‌ریزی طراحی محور به عنوان رویکردی نوین در شهرسازی»، فصلنامه علمی-پژوهشی پژوهش‌های هنر معماری و شهرسازی نظر، دوره ۱۲، شماره ۳۵، صص ۳-۱۴
۵. لطفی، سهند (۱۳۹۱)، «تبارشناسی بازآفرینی شهری، از بازسازی تا نوزایی»، چاپ اول، تهران: انتشارات آذرخش
۶. علی‌کائی، سعیده و امین‌زاده گوهرریزی، بهناز (۱۴۰۰)، «تبیین مفاهیم فرآیند طراحی شهری مبتنی بر رهیافت راهبردی و اولویت‌بندی کاربری آن در پروژه‌های طراحی شهری ایران»، نشریه معماری و شهرسازی پایدار، دوره ۱۰، شماره ۱، صص ۲۰-۱
۷. بحرینی، سید حسین؛ بلوکی، بهناز و تقابن، سوده (۱۳۹۳)، «تحلیل مبانی نظری طراحی شهری معاصر، جلد اول: اواخر قرن ۱۹ تا دهه هفتم قرن ۲۰ میلادی»، چاپ سوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران
۸. علی‌کائی، سعیده و امین‌زاده گوهرریزی، بهناز (۱۳۹۷)، «تحلیلی بر تحولات محتوایی و رویه‌ای فرآیند طراحی شهری و کاربری آن در پروژه‌های طراحی شهری ایران»، نشریه هنرهای زیبا، دوره ۲۳، شماره ۴، صص ۶۷-۸۰
۹. لینچ، کوین (۱۳۹۴)، «تئوری شکل شهر»، ترجمه سید حسین بحرینی، چاپ هفتم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران
۱۰. کرمانا، متیو و تیزدل، استیو (۱۳۹۴)، «خوانش مفاهیم طراحی شهری»، ترجمه کامران ذکاوت و فرناز فرشاد، چاپ دوم، تهران: انتشارات آذرخش
۱۱. کالتروپ، پیتر (۱۳۹۴)، «شهرنشینی در عصر تغییرات آب‌وهوا»، ترجمه سید حسین بحرینی و معین همتی. چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران
۱۲. ریچاردز، گرگ و پالمرو، رابرت (۱۳۹۸)، «شهرهای رویدادمدار، مدیریت فرهنگی و باززنده‌سازی شهری»، ترجمه سینا جنگجو، کیمیا حق‌نگهدار، زهرا حسن‌دائی و فرهاد نیک‌نژاد، شیراز: انتشارات مرجع علم
۱۳. حسن‌زاده، مهرنوش و سلطان‌زاده، حسین (۱۳۹۵)، «طبقه‌بندی راهبردهای برنامه‌ریزی بازآفرینی بر اساس سطح پایداری بافت‌های تاریخی»، فصلنامه مطالعات شهر ایرانی-اسلامی، بهار ۹۵، شماره ۲۳، صص ۱۹-۲۹
۱۴. کرمانا، متیو (۱۳۹۹)، «طراحی شهری پایدار: اصولی برای عمل»، ترجمه اکبر عبدالله‌زاده طرف و منصور منصوری، چاپ اول، تهران: انتشارات طحان
۱۵. ذکاوت، کامران (۱۳۸۱)، «طراحی شهری و تأکیدهای محتوایی در نظام هدایت»، فصلنامه مدیریت شهری، بهار ۸۱، شماره ۹، صص ۲۸-۴۳
۱۶. گلکار، کوروش (۱۳۹۰)، «طراحی شهری، فرایند یا فرایندها»، نشریه علمی-پژوهشی صفا، دوره ۲۱، شماره ۱، صص ۹۹-۱۳۴
۱۷. پیرواولیا، مرجان و سهیلی، جمال‌الدین (۱۳۹۶)، «کیفیت فضای بینابین در گذرهای تاریخی (نمونه موردی: گذر ساغری‌سازان رشت)»، نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، بهار و تابستان ۹۶، شماره ۱۳، صص ۳۳-۴۸
۱۸. بنتلی، ایان؛ الکک، آلن؛ مورین، پال؛ مک‌گلین، سو و اسمیت، گراهام (۱۳۹۸)، «محیط‌های پاسخده: راهنمایی برای طراحان»، ترجمه مصطفی بهزادفر، چاپ چهاردهم، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران
۱۹. گلکار، کوروش (۱۳۸۰)، «مولفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری»، نشریه علمی-پژوهشی صفا، دوره ۱۱، شماره ۳۲، صص ۳۸-۶۵
۲۰. شعله، مهسا (۱۳۹۸)، «واکاوی گونه‌شناسانه‌ی عنصر گذر در بافت تاریخی شهرهای ایران (نمونه‌موردی: بافت تاریخی شیراز)»، انتشارات دانش شهرسازی، دوره ۳، شماره ۳، صص ۷۵-۹۵

21. sssssssy, .. , & Günee, .. (2016). Adppvvv ruus srrgggg for hrraaæ buddhngs A holistic approach. Sustainable cities and society, 26, 91-98.

22. Madanipour, A. (1997). Ambiguities of urban design. The Town Planning Review, 363-383.

Hillier, B. (1996). Cities as movement economies. Urban design international, 1(1), 41-60.



**مطالعات طراحی شهری
و پژوهش‌های شهری**

فصلنامه علمی تخصصی مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری

سال پنجم، شماره ۱ (پیاپی: ۱۸)، بهار ۱۴۰۱، جلد یک