



وزارت کشور

سازمان شهرداری و دهستان‌های ملی کشور
مرکز مطالعات راهبردی و آموزش شهری و روستایی

شماره ۱

کتاب سبز ۱۴۰۰

(راهنمای عمل شهرداری‌ها)

شهرسازی



احمد سعیدانیا

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

شهر سازی

گردآوری و تالیف:

احمد سعیدنیا

۱۴۰۰

سرشناسه: سعیدنیا، احمد، ۱۳۱۷-
عنوان و نام پدیدآور: شهرسازی/گردآوری و تالیف احمد سعیدنیا.
مشخصات نشر: تهران: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، اصفهان: نشر خاموش، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری: ۱۱۰ص:، نمودار.
فروست: کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها): [ج. اول].
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۵۷۴۸-۰۸-۸
وضعیت فهرست نویسی: فیبا
یادداشت: کتابنامه.
موضوع: شهرسازی
City planning
شهرسازی -- جنبه‌های اجتماعی
City planning -- Social aspects
شناسه افزوده: سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، انتشارات.
رده بندی کنگره: HT۱۶۶
رده بندی دیویی: ۳۰۷/۱۲۱۶
شماره کتابشناسی ملی: ۸۷۲۹۳۲۰
اطلاعات رکورد کتابشناسی: فیبا

عنوان: کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها) - جلد اول: شهرسازی
ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
گردآوری و تالیف: احمد سعیدنیا
شمارگان: ۱۰۰۰ عدد
قیمت: ۵۰۰۰۰۰ ریال
نوبت چاپ: اول
تاریخ چاپ: ۱۴۰۱
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۵۷۴۸-۰۸-۸
شناسه مجوز: ۹-۷۹۳۳۱-۶۰۴۶۷۱
طراح جلد: محمد سدیدشهبلائی مقدم
صفحه‌آرا: فریده دارستانی فراهانی

نشانی: تهران، بلوار کشاورز، خیابان نادری، پلاک ۱۷، مرکز مطالعات راهبردی و آموزش شهری و روستایی
کدپستی: ۱۴۱۶۶۳۳۶۶ تلفن: ۶۳۹۰۲۰۵۳ و ۶۳۹۰۲۰۵۰ (۰۲۱)
Email: ShahrDariha91@gmail.com



سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
انتشارات

فهرست مطالب

۵	سخن آغازین
۶	سخن ناشر
۸	چکیده
۱۲	پیشگفتار

۱۵	فصل اول: زمینه‌های شهرسازی
۱۷	تعریف شهرسازی
۱۸	شناخت جریان‌ها و عوامل مؤثر در شکل‌گیری شهر و شهرسازی
۱۹	حرکت‌های جمعیتی
۲۱	پویش اجتماعی
۲۲	پویش اقتصادی
۲۵	فناوری‌های نوین
۲۶	سامانه حمل‌ونقل
۲۷	ارزش‌های فرهنگی
۲۸	محیط طبیعی
۳۰	تغییر و تحول نظام شهری

۳۵	فصل دوم: برنامه‌ریزی؛ مقیاس و انواع
۳۷	تعریف برنامه‌ریزی
۳۷	مقیاس برنامه‌ریزی
۳۷	برنامه‌ریزی راهبردی (Strategical planning)
۳۸	برنامه‌ریزی محلی (Local planning)
۳۸	برنامه‌ریزی عملیاتی (action planing)
۳۹	رابطه میان سطوح برنامه‌ریزی
۴۰	انواع برنامه‌ریزی
۴۰	برنامه‌ریزی عمومی (General planning) (توسعه ملی)
۴۰	برنامه‌ریزی کالبدی (Physical planning)
۴۲	برنامه‌ریزی فضایی (Spatial planning)
۴۴	برنامه‌ریزی منطقه‌ای (Regional planning)
۴۶	مفهوم منطقه شهری
۴۷	عوامل برنامه‌ریزی منطقه‌ای (منطقه شهری)
۴۷	برنامه‌ریزی محیطی
۴۹	معیارهای برنامه‌ریزی محیطی

۵۱	فصل سوم: انواع طرح‌ها
۵۳	الگوهای شهرسازی
۵۳	الگوی طرح‌های کالبدی (سینوپتیک)
۵۵	طرح هادی
۵۵	طرح جامع Comprehensive Plans

۵۷	هدف از تهیه طرح جامع
۵۸	طرح تفصیلی
۵۹	طرح‌های راهبردی Strategic Plan
۵۹	طرح‌های ساختاری Structural Plan
۶۰	رویکرد ساختاری-راهبردی
۶۰	رویکرد جامع در مقابل راهبردی
۶۱	ساختار طرح‌ها
۶۱	هسته طرح
۶۲	مؤلفه‌های طرح
۶۴	طرح‌ریزی مرکز شهر
۶۵	رویکردهای طرح‌ریزی در مراکز شهر
۶۶	دلایل تهیه طرح برای محورهای شهری

فصل چهارم: گرایش‌های شهرسازی

۶۹	مبانی برنامه‌ریزی شهری (Urban Planning)
۷۱	اصول اساسی برنامه‌ریزی شهری
۷۱	رهیافت‌های اصلی
۷۲	انعطاف‌پذیری (Flexibility)
۷۳	امکانانات فضا (Space)
۷۷	قابلیت دسترسی
۷۸	منظر مطلوب
۷۹	توسعه پایدار
۷۹	حریم انسانی
۸۰	عملی بودن

فصل پنجم: مفهوم طراحی شهری

۸۳	کاربرد طراحی شهری
۸۶	هدف طراحی شهری
۸۷	موضوع طراحی شهری
۸۹	ایجاد فضای شهری
۸۹	تعیین‌کننده‌های معماری در طراحی شهری
۹۱	نگرش‌های نوین در شهرسازی
۹۲	رهنمودهای طراحی
۹۲	تاریخچه شهرسازی

منابع

۱۰۷

سخن آغازین

در جهان کنونی سرعت تغییرات در حوزه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و فن‌آوری به حدی شتابان است که در محیط پیرامون و سبک زندگی همه افراد، تأثیرات عمیقی گذارده است. این تغییرات در کنار نیازهای گسترده و رو به تزاید شهروندان در زمینه‌هایی همچون؛ حمل‌ونقل روان و پاک، فضای سبز گسترده، فضاهای شهری مطلوب، بهداشت مناسب محیط شهری، ایمنی و... از یک سو و مسایل، مشکلات، چالش‌ها و فرصت‌های باقیمانده از قبل در شهرها از سوی دیگر، صاحب‌نظران را بر آن داشته که رویکردهای جدیدی را در مواجهه با آن‌ها به مدیران و دست‌اندرکاران مدیریت و برنامه‌ریزی شهری پیشنهاد نمایند. از جمله این رویکردها می‌توان به شهرهای پایدار، شهرهای هوشمند، شهرهای دانش‌بنیان، شهرهای خلاق، شهرهای تاب‌آور، شهرهای دوستدار محیط‌زیست و مواردی از این قبیل اشاره نمود که متأثر از مبانی فکری و اندیشه‌ای ایده‌پردازان و صاحب‌نظران، در مواجهه با نیازهای جدید، تبیین و عملیاتی شده‌اند.

از اصلی‌ترین بازیگران در تحقق رویکردهای جدید در شهرها، مدیران و کارشناسان مدیریت شهری هستند. چرا که نیروی انسانی توانمند و کارآمد، اصلی‌ترین سرمایه هر دستگاه و سازمان است و در واقع این سرمایه انسانی با مجموعه‌ای از دانش‌ها و مهارت‌ها است که می‌تواند در پیشبرد اهداف هر سازمان نقش اساسی داشته باشد.

از جمله اقدامات شاخص در ارایه آموزش‌های کاربردی در زمینه مدیریت شهری و شهرسازی می‌توان به مجموعه کتاب‌هایی که به عنوان "راهنمای عمل شهرداری‌ها" در برخی از کشورهای جهان تهیه می‌شود، اشاره نمود. هدف از تدوین این گونه کتاب‌ها، ارایه آموزش‌های کاربردی، به شیوه ترویجی و مبتنی بر شرایط، ویژگی‌ها، ضوابط و مقررات هر کشور در زمینه‌های مختلف و مرتبط با مدیریت شهر و شهرسازی است.

از این‌رو سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور نیز در راستای وظایف و مأموریت‌های خود درخصوص توانمندسازی مدیران و کارشناسان مجموعه بزرگ مدیریت شهری کشور و افزایش دانش در این حوزه، در آستانه ورود به قرن جدید شمسی، اقدامات و برنامه‌های گسترده‌ای را در دستور کار خود قرار داده است که یکی از مهم‌ترین آن‌ها تهیه محتوای علمی تحت عنوان "کتاب سبز ۱۴۰۰" (راهنمای عمل شهرداری‌ها) مشتمل بر ۲۰ جلد و در زمینه‌های مرتبط با شهرسازی و مدیریت شهر می‌باشد که با مشارکت صاحب‌نظران و اساتید دانشگاهی تهیه و تنظیم شده است. امید است این اقدام، گام موثری در ارتقای سرمایه‌های انسانی شاغل در مدیریت شهری کشور باشد.

در پایان لازم است از زحمات و تلاش‌های همه کسانی که در تهیه این آثار ارزشمند همکاری داشته‌اند صمیمانه تشکر و قدردانی نمایم.

مهدی جمالی نژاد

معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور
و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

سخن ناشر

شهرداری‌ها به عنوان نهادهای عمومی غیردولتی، دارای مسؤولیت‌ها و وظایف گوناگونی در زمینه‌های مختلف می‌باشند. به نحوی که وظایف آن‌ها از سطوح سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهر تا ارائه خدمات متنوع به شهروندان در زمینه‌های حمل‌ونقل، فضای سبز، مدیریت پسماند، فضای سبز، بهداشت محیط شهری، ایمنی و مدیریت بحران، امور اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی را در برمی‌گیرد. از این‌رو برنامه‌ریزی برای توانمندسازی مدیریت‌های شهری، زمینه توسعه شهر در ابعاد مختلف و به تبع آن افزایش رضایت شهروندان را فراهم می‌آورد. از اصلی‌ترین محورهای توانمندسازی مدیریت‌های شهری، ارتقای سطح دانش دست‌اندرکاران و کارشناسان این حوزه است که می‌توان با تولید و نشر یافته‌های علمی و آموزشی به آن دست یافت.

کمبود منابع علمی و آموزشی در دهه ۱۳۷۰، این مرکز را بر آن داشت تا نسبت به تهیه محتوا و انتشار کتب در حوزه‌های مختلف مدیریت شهری، اقدام نماید. از مجموعه کتاب‌هایی که در آن دهه انتشار آن آغاز شد، کتاب سبز شهرداری‌ها بود که سیزده جلد آن منتشر شد و مورد استقبال مراکز علمی و اجرایی قرار گرفته و هریک از آن‌ها به چاپ‌های متعدد رسید. این مجموعه بر اساس الگوهای رایج در سطح کشورهای دیگر از جمله کتاب سبز تهیه شده توسط انجمن شهرسازان آمریکا، APA تدوین و چاپ شده بود.

حال با توجه به نیاز به تجدیدنظر در محتوای کتب موصوف و به منظور تولید دانش و ادبیات علمی جدید، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری و روستایی، مجموعه کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها) را در بیست عنوان به شرح ذیل تهیه و منتشر نموده است؛

۱- شهرسازی

۲- کاربری زمین شهری

- ۳- حمل و نقل شهری
- ۴- نظام مراکز شهری و فضای مسکونی
- ۵- طرح‌های شهری
- ۶- ساخت و سازهای شهری
- ۷- مدیریت پسماندهای شهری
- ۸- تأسیسات شهری
- ۹- فضای سبز شهری
- ۱۰- تسهیلات شهری (فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی)
- ۱۱- مدیریت شهری
- ۱۲- تجهیزات شهری
- ۱۳- گردشگری شهری
- ۱۴- مدیریت و برنامه‌ریزی
- ۱۵- مدیریت ایمنی محیط شهری
- ۱۶- مدیریت بهداشت شهری
- ۱۷- پیاده‌روسازی و پیاده‌راه‌سازی
- ۱۸- بودجه و بودجه‌ریزی در شهرداری‌ها
- ۱۹- شهر هوشمند
- ۲۰- شهر خلاق

در پایان شایسته است از اساتید و کارشناسان فرهیخته‌ای که در بازنگری، تهیه و تدوین این مجموعه همکاری داشته‌اند و همچنین کارشناسان سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و این مرکز که با نظرات خود بر غنای این مجموعه افزودند، تشکر و قدردانی نمایم.

انتشارات

چکیده

مجموعه "کتاب سبز ۱۴۰۰" (راهنمای عمل شهرداری‌ها)، با هدف تدوین بنیان‌های نظری و عملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری تهیه و تدوین شده است. این مجموعه مشتمل بر ۲۰ جلد کتاب آموزشی است که می‌کوشد تا به تناسب وظایف شهرداری‌ها، محتواهای آموزشی مورد نیاز را در زمینه‌های مختلف به جامعه مخاطب ارائه نماید.

جلد نخست این مجموعه، شامل تعاریف شهرسازی، پیدایش علم شهرسازی در عصر حاضر، عوامل مؤثر بر شهرسازی، رشته‌ها یا شاخه‌های اصلی شهرسازی (یعنی برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، برنامه‌ریزی محیطی و برنامه‌ریزی منطقه‌ای) است و رابطه این رشته‌ها را با مبانی علمی برنامه‌ریزی کالبدی و فضایی به بحث گذاشته است. در ادامه، گرایش‌ها و اصول اساسی برنامه‌ریزی و طراحی شهری و نگرش‌های نوین در این خصوص بیان شده است.

جلدهای دوم تا چهارم این مجموعه، به تشریح نظام‌های بنیادی برنامه‌ریزی شهری می‌پردازند. در جلد دوم به بحث مهم کاربری زمین شهری به‌عنوان بنیان برنامه‌ریزی شهری پرداخته شده است. در این کتاب همچنین مطالبی در خصوص منطقه‌بندی و حریم شهر به مخاطب ارائه شده است. در جلد سوم که موضوع آن، نظام ارتباطات و حمل‌ونقل شهری است، حمل‌ونقل از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و در رابطه با موضوع کاربری زمین شهری و مسایل انسانی مورد بحث و تحلیل قرار گرفته است.

برنامه‌ریزی مراکز شهری، یکی از اساسی‌ترین مسایل برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی شهری است که هویت و شخصیت شهرها به چگونگی و کیفیت کارکردی و کالبدی آن‌ها مربوط می‌شود. این موضوع در بخش نخست جلد چهارم مطرح شده است و نظام تشکیل محله‌های مسکونی، نظام کاربری مسکونی و مشخصات و معیارهای فضای مسکونی در بخش دوم این جلد مورد بحث قرار گرفته است.

به طور کلی چهار جلد اول کتاب، به عنوان اصول نظری و عملی شهرسازی، پایه و مبنای سایر بخش‌ها محسوب می‌شود.

طرح‌های شهری، موضوع جلد پنجم است. در این جلد، تاریخچه برنامه‌ریزی شهری در ایران، مشخصات تهیه انواع طرح‌های شهری مانند طرح جامع، طرح هادی و سایر طرح‌ها بررسی شده‌اند. یکی از مباحث مهم این بخش، چگونگی فرایند تهیه طرح‌های شهری و مراحل ابلاغ و اجرای طرح‌ها است که به جنبه رسمی و کاربردی شهرسازی در ایران پرداخته است.

جلد ششم، به نظام کنترل ساخت و ساز که شامل: مراحل، ضوابط، آیین‌نامه‌های کنترل ساختمان، معیارهای حفاظت، ایمنی، تراکم، ارتفاع و نقش آن‌ها در کنترل سیمای شهر و سلامت محیط است، می‌پردازد.

جلد هفتم، شامل برنامه‌ریزی و مدیریت بهداشت و نظافت شهری است. در این جلد وظایف شهرداری‌ها در زمینه‌ی: روش‌ها، معیارها و مدیریت جمع‌آوری، دفع و بازیافت پسماند مطرح شده است. یکی از مباحث بسیار جدید در این بخش، پاکیزگی و نظافت شهری است که نقش شهرداری‌ها را در چارچوب حفاظت محیط‌زیست شهری، مشخص می‌سازد.

در جلد هشتم، مبانی مکان‌یابی، برنامه‌ریزی و مدیریت تأسیسات شهری مطرح شده است که شامل؛ گورستان، کشتارگاه، میادین میوه و تره‌بار و پایانه است و همچنین وظایف شهرداری در این زمینه بیان شده است.

در جلد نهم، مدیریت فضاهای سبز شهری را محور بحث قرار داده و در آن به بررسی مبانی برنامه‌ریزی، جایگاه قانونی شهرداری‌ها در توسعه، بهسازی و نگهداری فضاهای سبز، پارک‌های شهر و پیرامون شهری با توجه به گونه‌شناسی گیاهان در رابطه با شرایط اقلیمی مطرح و به روش‌های آبیاری، کاشت و نگهداری نیز پرداخته شده است.

وظایف نوین شهرداری‌ها در برنامه‌ریزی و مدیریت فضاهای فرهنگی-تفریحی در زمینه کتابخانه‌های شهری، زمین‌های ورزشی و تفرجگاه‌های

طبیعی پیرامون شهرها در جلد دهم با عنوان تسهیلات شهری به تفصیل بیان شده و ضوابط مکان‌یابی و معیارهای برنامه‌ریزی آن‌ها نیز بحث شده است.

جلد یازدهم درباره اصول و مبانی مدیریت شهری بحث می‌کند و شامل دو بخش است: بخش اول به تبیین اصول نظری و عملی مدیریت شهری و فرایند تصمیم‌گیری و ابعاد اجرایی آن پرداخته و در بخش دوم، مدیریت مالی و اداری شهرداری‌ها مطرح شده است. یکی از مباحث مهم این بخش طرح مسایل مدیریت شهری بر اساس جدیدترین پژوهش‌های علمی و ارائه‌ی پیشنهادهای اصلاحی در این زمینه است.

جلد دوازدهم این مجموعه به لوازم و تجهیزات فضاهای شهری تحت عنوان تجهیزات شهری می‌پردازد. در این مبحث با تأکید بر طراحی فضاهای شهری و بهبود کیفیت محیطی، ویژگی‌ها و معیارهای زیباسازی شهری تبیین گردیده‌اند.

موضوع جلد سیزدهم، گردشگری شهری است و در این کتاب تأکید شده است که موضوع گذران اوقات فراغت شهروندان، مستلزم تأمین فضاها، تأسیسات و امکانات گوناگون برای گردشگری است. علاوه بر شهروندان یک شهر، سایر مردم کشور و حتی مردم جهان برای گذران اوقات فراغت و آشنایی با فرهنگ ملل، علاقمند به سفر به شهرها و سیاحت میراث ملی و میراث فرهنگی هستند. مسئله گردشگری شهری امروز یکی از شاخه‌های اقتصاد، اشتغال و توسعه بشمار می‌رود.

موضوع جلد چهاردهم، مدیریت و برنامه‌ریزی است. با توجه به مشکلات متعدد و پیچیده مدیریت شهری به‌ویژه در کشورهایمانند ایران که با مسایل جمعیتی، اقتصادی و اجتماعی روبرو هستند، آگاهی به وجوه مختلف مدیریت و برنامه‌ریزی ضروری است. در این کتاب مشکلات مدیریت و برنامه‌ریزی، روش‌ها و معیارهای مناسب برنامه‌ریزی و مدیریت در ارتباط با یکدیگر معرفی می‌شوند.

موضوع جلد پانزدهم، مدیریت ایمنی محیط شهری است که امروزه آن را مدیریت بحران شهری نیز می‌نامند. بحران، رخدادهای پیش‌بینی نشده از قبیل؛ سیلاب، زلزله، طوفان، آتش‌سوزی و ... است که شهرها، ساکنین و تأسیسات شهری را تهدید نموده و آسیب‌های سنگینی به آن‌ها وارد می‌سازد. هدف این بخش از کتاب، آشنایی با موضوعات خطر، تهدید و روش‌های مدیریتی برای

پیش‌بینی و مقابله با آنهاست.

مدیریت بهداشت محیط شهری موضوعی است که در جلد شانزدهم به آن پرداخته شده است. شهرها به دلایل مختلف اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی روز به روز آلوده‌تر شده و سلامتی شهروندان را تهدید می‌کنند. آشنایی با زمینه‌های مختلف آلودگی و آگاهی از روش‌های نوین مقابله با آلودگی، بهداشت شهرها را تضمین خواهد کرد.

جلد هفدهم به موضوع پیاده‌رو و پیاده‌راه‌های شهری می‌پردازد. شهرها محل عبور و مرور شهروندان به اشکال مختلف است. حمل و نقل ماشینی به تدریج فضا را برای حرکت پیاده، تنگ و در برخی موارد تهدیدآمیز نموده است. در این شرایط، برنامه‌ریزی عبور و مرور پیادگان در خیابان‌ها از نظر ایمنی و آسایش بسیار اهمیت یافته است. موضوع این بخش از کتاب، ضمن طرح اهمیت پیاده‌راه‌ها، ضوابط و استانداردهای طراحی و برنامه‌ریزی شهری را مشخص می‌سازد.

جلد هجدهم به موضوع بودجه و بودجه‌ریزی در شهرداری‌ها پرداخته است. هدف از این کتاب راهنمایی برای برنامه‌ریزی مالی مناسب در شهرداری‌ها، آگاهی از روش‌های پیاده کردن سیاست‌ها و برنامه‌ها از طریق ابزارهای مالی و بودجه‌بندی سالیانه در راستای برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت شهرداری است. راهنمای برنامه‌ریزی مالی، مدیران شهری را با محدودیت‌ها و امکانات برنامه‌ریزی در این حوزه آشنا می‌سازد.

موضوع جلد نوزدهم، یعنی شهر هوشمند، دارای دو بُعد است. یکی جنبه تکنولوژی اداره و مدیریت توسعه شهری است که به‌عنوان ابزاری برای مدیریت و کنترل عمل می‌کند و جنبه دیگر آن رشد هوشمند شهر در ابعاد کاربری و عملکردی است که در مقابل رشد پراکنده و آشفته مطرح می‌شود.

عنوان جلد بیستم، شهر خلاق است. شهرها محل وقوع انواع مسایل و مشکلات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و به‌ویژه محیطی هستند که بسیاری از این مسایل راه‌حل فوری و کوتاه‌مدت ندارند. برای احیای زندگی، رونق اقتصادی و ارتقای نشاط فرهنگی شهرها، نیازمند راه‌حل‌های خلاقانه‌ی گوناگونی هستیم تا بتوانیم بر مشکلات شهری فائق آییم.

پیشگفتار

«شهرسازی» عنوان جلد نخست از مجموعه کتاب‌های سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها) است که در آن از حدود علم شهرسازی و دامنه فعالیت و چگونگی به‌کارگیری فنون آن در بهبود حیات شهری بحث شده است. در فصل نخست زمینه تاریخی شهرسازی مطرح و در فصل دوم جریان‌ها و عوامل مؤثر در شهر و شهرسازی تبیین شده‌اند و حرکت‌های جمعیتی، پویش اقتصادی، فن‌آوری‌های نوین سامانه حمل‌ونقل، ارزش‌های فرهنگی، محیطی طبیعی، تغییر و تحول نظام شهری، از دیگر موضوعاتی هستند که به آن‌ها پرداخته و نقش و جایگاه آن‌ها در شهر و شهرسازی بیان شده است. هدف از طرح این مباحث آن است که در نهایت شناختی مطلوب از ماهیت شهر و شهرسازی برای خواننده حاصل گشته و زمینه درک عمیق‌تر مباحث شهرسازی فراهم شود.

در فصل دوم، مفهوم و لزوم برنامه‌ریزی و مقیاس آن در قالب برنامه‌ریزی راهبردی و برنامه‌ریزی محلی و همچنین رابطه میان این دو سطح برنامه‌ریزی بیان شده است. در ادامه، انواع برنامه‌ریزی شامل برنامه‌ریزی کالبدی، فضایی، منطقه‌ای و محیطی معرفی و ویژگی‌های خاص هر یک ارائه شده است تا تأثیر و تأثر متقابل انواع برنامه‌ریزی آشکار شود.

در فصل سوم، انواع طرح‌های شهری در مقیاس ساده طرح‌های هادی تا مقیاس پیچیده طرح‌های راهبردی و سرانجام طرح‌های عملیاتی، طرح‌های محله محور و مانند آن معرفی و تشریح شده است. در فصل چهارم، گرایش‌های اصلی شهرسازی تحت دو عنوان برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری معرفی می‌شوند. ضمن معرفی برنامه‌ریزی شهری به‌عنوان بخشی از فرایند شهرسازی، اصول و مبانی

آن بررسی شده و مفاهیم پایه آن چون انعطاف‌پذیری، امکانات فضا، قابلیت دسترسی، منظر مطلوب، وضعیت طبیعی، حریم انسانی و عملی بودن، مطرح و نقش و جایگاه آن‌ها در برنامه‌ریزی شهری و مشخصه‌های هر یک بیان شده است.

طراحی شهری در بندی از فصل چهارم مورد بحث قرار گرفته شده است. کاربرد، دامنه فعالیت و مؤلفه‌های مؤثر طراحی شهری در این بخش بررسی و بیان می‌شوند تا اهمیت و جایگاه طراحی شهری در فرایند توسعه شهری آشکار شود.

فصل پنجم، زمینه‌های شهرسازی جدید است که برای مطالعه مشتاقان فراهم آمده است.

امید است مطالب این کتاب مورد بهره‌برداری شهرداران، اعضای شوراهای اسلامی شهر، پژوهشگران و کارشناسان علاقمند به مباحث تخصصی شهرسازی قرار گیرد.

در اینجا لازم است از تهیه‌کنندگان و مترجمین گروه پژوهش توسعه شهری جامعه مهندسان مشاور ایران سپاس‌گزاری کنم که با همت بلند، اقدام به ترجمه مجموعه استانداردهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری انجمن شهرسازی آمریکا نموده‌اند. مطالب جدید این کتاب در تجدید نظر کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها) مورد استفاده قرار گرفته و به غنای آن افزوده است. به‌ویژه از سرکار خانم دکتر گیتی اعتماد، مترجم بخش‌های طرح‌های شهری آن مجموعه متشکرم.

احمد سعیدنیا

فصل اول

زمینه‌های شهرسازی

تعریف شهرسازی

تعریف عامیانه و متعارف شهرسازی در اذهان عمومی عبارت است از طرح خیابان‌ها، استقرار ساختمان‌ها، بوستان‌ها و فضاهای عمومی. در فرهنگ «لاروس» شهرسازی به مفهوم Urbanisme یا «علم و نظریه اسکان بشر»^۱ تعریف شده است. این اصطلاح به معنی «علم آمایش یا ترتیب دادن کالبدی شهرهاست». این مفهوم در فرهنگ «آکسفورد» به معنی «کنترل رشد و توسعه یک شهر و ترتیب راه‌ها، ساختمان‌ها و غیره به وسیله یک قدرت محلی» آمده است.^۲ در زبان انگلیسی، City Planning معادل اصطلاح «اوربانیسم» فرانسوی و به معنی شهرسازی فارسی است. بنابه تعریف «دائرةالمعارف شهرسازی»، شهرسازی عبارت است از تهیه نقشه زمین‌ها (محوطه) و تنظیم الگوی خیابان‌های اصلی و محل ساختمان‌های عمومی و فضاهای همگانی و حریم و اندازه قطعات مسکونی^۳. با مفهوم اخیر، شهرسازی به اقداماتی اطلاق می‌شود که جدا از شهرهای موجود و یا کنار آن‌ها با ساخت خیابان‌های منظم و ساختمان‌هایی که براساس یک نظم خاص در تقسیم اراضی و به‌گونه‌ای مرتب قرار گرفته‌اند، شکل می‌گیرد.

لوییز کیبل، در کتاب «اصول نظری و عملی شهرسازی» این مفهوم را چنین تعریف کرده است: «علم و هنر نظم دادن به کاربری زمین و استقرار ساختمان‌ها و جاده‌های ارتباطی، آن‌چنان‌که حداکثر قابلیت عملی بودن از لحاظ اقتصادی را داشته و آسودگی و زیبایی را تأمین کند».^۴

اگر چه شهرسازی پدیده‌ای تازه نیست و از آغاز شهرنشینی بشر و روی آوردن او به تمدن وجود داشته است، اصطلاح شهرسازی نخستین

1- Joseph Sumpf, Michel Hugues, Dictionnaire de Sociologie Larousse. Paris 1973.

2- Oxford Dictionary, Oxford university press, 1980, P. 1975.

3- Encyclopedia of urban planning, McGraw Hill, Inc. P. 263

4- Lewis Keeble. Principles and Practice of Town and Country Planning, The Estates Gazette Limited. 1972, P. 1.

بار با انتشار کتاب آلمانی «شهرسازی»^۱ به قلم رینهارد بومستر در تاریخ ۱۸۷۶ میلادی رایج شد.^۲ کلمه «اوربانیسم» به مفهوم شهرسازی در فرانسه از سال ۱۹۱۰ میلادی به بعد به کار رفته است.^۳ اما در زبان انگلیسی کلمه شهرسازی به مفهوم جدید آن سال ۱۹۰۹ متداول شد. در ایران هم از سال ۱۳۴۶ با تشکیل شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، شهرسازی وارد دایره لغات شد و برای آن تعریفی به دست داده شد.

شهرسازی به مفهوم ساختن شهر و هدایت و کنترل توسعه‌های کالبدی شهری، ابعاد و جنبه‌های گوناگونی دارد. حرفه جدید شهرسازی، در مرکز و کانون رشته‌هایی که به صورت کار جمعی یا تیمی به شهرسازی می‌پردازند قرار گرفته است. مهندسی معماری، معماری منظر، مهندسی تأسیسات، مهندسی سویل (راه و ساختمان)، جامعه‌شناسی، جغرافیا، اقتصاد، اکولوژیک و مدیریت از جمله رشته‌های مرتبط با شهرسازی‌اند.

شناخت جریان‌ها و عوامل مؤثر در شکل‌گیری شهر و شهرسازی

شهرها همواره در اثر نیروها و عواملی گوناگون شکل گرفته و توسعه می‌یابند. شهر در اساس، پدیده‌ای اجتماعی - اقتصادی است. انسان‌ها برای کار و زندگی و ارتباطات، در پهنه‌ای محدود و کمابیش متراکم گرد هم می‌آیند و کم‌کم شهر را پدید می‌آورند. شهرها با تحولات اجتماعی، جابه‌جایی‌های جمعیتی، تغییرات اقتصادی و نوآوری‌های فناورانه متحول و دگرگون می‌شوند. با افزایش جمعیت نیز، فعالیت و سرمایه‌گذاری به شدت توسعه می‌یابد و نظام و سامان کالبدی شهرها دستخوش تغییرات اساسی می‌گردد.

در تغییر شکل و سامان شهرها، عوامل متعددی عامل اثر بیشتر و

1- Der Stadtebau

2- Ibid.P. 150

۳- میشل راگون، «شهرسازی و شهر»، ترجمه مهندس انور ظهیر، کتابفروشی دانشجویان، ۱۳۵۳، ص ۱۲.

بنیادی‌تری دارند که به سبب درک و شناخت این عوامل و اثرات آن‌ها، شهرسازی جدید، چهره یک علم میان‌رشته‌ای (Interdisciplinary) را به خود گرفته است. بر این اساس مسایل شهری با همکاری متخصصان در رشته‌های گوناگون و استفاده از دستاوردهای علمی آن رشته‌ها، در قالب کاری جمعی (team work) مورد بررسی قرار می‌گیرد و راه‌های توسعه و عمران شهری به شکل طرح‌های جامع ارائه می‌شود. در ادامه، این عوامل به بحث گذاشته می‌شوند.

حرکت‌های جمعیتی

بیشتر شهرها در جوامع سنتی، بسیار کوچک بودند. بابل -یکی از بزرگ‌ترین شهرهای باستانی- در اوج شهرت و شکوفایی جمعیتی بیش از پانزده هزارنفر نداشت. شهر تهران نیز در سال ۱۱۶۴ خورشیدی که به پایتختی انتخاب شد در همان حدود (پانزده هزارنفر) جمعیت داشت.

بررسی و مطالعه تاریخچه شهرهای امروز، نشان می‌دهد که اساسی‌ترین دگرگونی‌ها، بر اثر فزونی جمعیت پدید آمده‌اند. در کشورهای صنعتی که بخش عمده جمعیت در شهرها زندگی می‌کنند، پرجمعیت‌ترین شهرها نزدیک به بیست میلیون نفر سکنه دارند، جمعیت منظومه‌های شهری که از به هم پیوستن مجتمع‌های زیستی متعدد پدید می‌آیند، بسیار زیادتر است.

آنچه باعث گسترش شهرها شده، افزون بر جمعیت، مهاجرت از روستاها و شهرهای کوچک هم بوده است. مهاجرت، پدیده‌ای بین‌المللی است. روستانشینان به سبب نداشتن امکانات مناسب در نواحی روستایی، مزایا و جذابیت‌های آشکار شهرها را در فکر خود می‌پرورانند و می‌پندارند که در آنجا خیابان‌ها با طلا فرش شده (کار، ثروت، انواع کالاها و خدمات در شهر فراوان است) و در نتیجه به شهرها مهاجرت می‌کنند. در پی آن، سکونتگاه‌های متعدد در حاشیه شهرها شکل می‌گیرند و اشکال ناهنجاری از سکونت و کار را پدید می‌آورند. این

اشکال ناهنجار، شالوده‌بسیاری از مسایل شهری، به‌ویژه در شهرهای بزرگ است. البته امروزه در ایران مسأله‌ی مهاجرت از شهرهای کوچک به شهرهای بزرگ اهمیت یافته است.

شدت تغییرات و حرکت‌های جمعیتی، قدرت جذابیت شهر، و احتمالاً ناحیه‌ای را که شهر در آن قرار دارد، معین می‌کند. چنان‌که در شهر تهران، طی ۲۰ سال گذشته رشد جمعیت از ۵/۲ درصد به ۱/۳۲ درصد تقلیل یافته، درحالی‌که در ناحیه پیرامونی یا منطقه شهری تهران این میزان به‌عنوان مثال در رباط‌کریم و در شهریار به ۱۴/۲ درصد فزونی یافته است. یعنی مهاجرین به کلان‌شهر تهران، در ناحیه پیرامون آن اسکان یافته‌اند.

این جریان در عین حال حاکی از حرکت‌های مهاجرتی درون شهری است. تشکیل حومه‌ها و شهرک‌های مسکونی اطراف کلان‌شهرها و جریان تحرک و جابه‌جایی محل سکونت شهرنشینان روی هم رفته موضوعی شناخته شده است. در اروپای غربی هر خانوار بارها محل سکونت خود را در طول زندگی تعویض می‌کند.

جابه‌جایی درون شهری که نزدیکی به محل کار، گرانی مسکن، تجارت زمین و ساختمان از جمله عوامل مؤثر برآند، اثرات مستقیم بر تحولات بافت شهری در درون و بیرون شهر به‌جای می‌گذارد. شهرگریزی - یا به گفته بری^۱ شهرزدایی - یک نمونه از چنین اثراتی است. تحقیقات اخیر در بخش مسکن شهرداری لندن^۲ نشان می‌دهد که نزدیک به ۲۰ درصد از مستأجران برای انتقال به نواحی حاشیه شهری یا معاوضه واحد مسکونی (به دلیل احتیاج خانواده‌ها به واحدهای بزرگ‌تر) در شهرداری نام‌نویسی کرده‌اند. در پاریس، گرایش‌های جدید، الگویی دیگر، خلاف روند پیشین را یادآوری می‌کند. طبقات مرفه به سرعت مناطق داخلی را اشغال می‌کنند و گروه‌های پایین را

1- Berry, B.

2- Council- Eštates

به سوی اطراف شهر عقب می‌رانند.

در شهرسازی امروز، بررسی وضع جمعیت، ساخت و ترکیب سنی، حرکت‌های ناشی از مهاجرت و جابه‌جایی جمعیت، به‌ویژه پیش‌بینی تحولات جمعیتی برای آینده اهمیت بسیار دارد.

پویش اجتماعی

تحلیل سامان و ساختار اجتماعی شهرها، در آغاز قرن بیستم به وسیله رابرت پارک، ارنست برجیس و لوئیس ورت مفهوم بوم‌شناسی شهری را پدید آورد. در بوم‌شناسی شهری، فرایندهایی چون رقابت، تهاجم^۱ و جانشینی^۲ وجود دارند که از طریق آن‌ها، شهرها به صورت ناحیه‌های طبیعی سامان می‌یابند. محلات شهری با تلاش ساکنان آن‌ها در تأمین معاش به وجود می‌آیند. یک شهر را می‌توان به شکل نقشه‌ای از مناطق (به صورت دوایر متحدالمركز) با ویژگی‌های مشخص و متفاوت اجتماعی تصور کرد.

تحولات اجتماعی بر اثر سازوکارهای بوم‌شناسی شهری، چهره شهر را دگرگون می‌سازند. محلات فقیرنشین مرکز، حاشیه‌نشینی، جدایی‌گزینی اقشار اجتماعی فقیر و ثروتمند و گروه‌های مذهبی و نژادی از یکدیگر، در شمار موضوعات بسیار مهم اجتماعی است که بدون شناسایی آن‌ها، شهرسازی معنی و مفهوم خود را از دست می‌دهد. به نظر لوئیس ورت، تأثیراتی که شهرها بر زندگی اجتماعی انسان می‌گذارند، زیادتر از آن است که نسبت جمعیت شهری نشان می‌دهد. زیرا شهر، نه تنها سکونتگاه و کارگاه انسان امروزی است، بلکه مرکز نوآوری و نظارت بر زندگی اقتصادی، سیاسی و فرهنگی هم به شمار می‌رود.

1- Competition

2- Invasion

3- Succession

روابط اجتماعی، بیگانگی توده‌ها، آزادی‌های فردی و جمعی و مشارکت شهروندان در مسایل سیاسی، اداری و عمرانی شهر، از موضوعات پایه‌ای در جامعه‌شناسی شهری هستند. امروز، بدون درک این مسایل، نمی‌توان مشارکت شهروندان را در اداره و بهبود محیط شهری جلب کرد.

عدالت اجتماعی از نظر شهرسازی، به معنی تأمین نیازهای گوناگون اجتماعی، خدماتی، رفاهی و فرهنگی است و مدیریت شهری با ارتقای کیفیت و توزیع فراگیر این خدمات و نیز حل مسایل اجتماعی به موفقیتی بزرگ دست خواهد یافت.

تجارب چند دهه اخیر در کشورهای صنعتی جهان نشان داده است که علاوه بر مشارکت اجتماعی در اداره شهرها، می‌توان از مشارکت اجتماعی برای ساماندهی محیط شهری بهره گرفت. در بسیاری از شهرهای جهان به دلیل عدم اعتقاد شهروندان به کارآیی شهرداری‌ها، اغلب طرح‌ها و سیاست‌های شهری (که با هزینه‌های گزاف پدید می‌آیند) با شکست مواجه گردیده است. بنابراین حضور جامعه‌شناسان در جمع یا گروه جمعی شهرسازی، افزون بر آنکه بسیاری از مسایل پنهان اجتماعی را آشکار می‌سازد، شهرسازان را نیز در هماهنگ کردن سازمان فضایی شهر یا جامعه شهری یاری خواهد کرد. مسایل بیکاری و اشتغال، اوقات فراغت، جوانان، زنان و کهنسالان، فقر و ثروت، جرم‌شناسی و تأمین نیازهای آموزشی، بهداشت و خدمات اجتماعی و مراکز فرهنگی، از موضوعات اصلی مطالعات اجتماعی در شهرها هستند که در بیشتر شهرهای جهان (به‌ویژه شهرهای بزرگ) از معضلات برنامه‌ریزی شهری و مدیریت شهری به شمار می‌روند.

پویا اقتصادی

وضع فعالیت، اشتغال، درآمد، مالکیت، ثروت و فقر از عوامل سازنده شهرها هستند و هر یک به نوبه خود محرک پیشرفت و یا

عقب‌ماندگی محسوب می‌شوند.

حیات شهرها به نیروهای متعدد اقتصادی وابسته است. شهرها مرکز فعالیت‌های تخصصی هستند. اندازه هر شهر به اندازه مقدار کالا و خدماتی که به خارج شهر صادر می‌کند بستگی دارد. بر اساس تئوری «اقتصاد پایه» توسعه شهر رابطه‌ای مستقیم با میزان صدور کالا و خدمات دارد. پولی که از بابت صادرات کسب می‌شود، سرمایه‌ای را به وجود می‌آورد تا تولید کالا و خدمات را فزونی بخشد. شهرها مرکز کار و سرمایه هستند و هدف ساکنان شهرها و مهاجرانی که به شهرها روی می‌آورند، اشتغال و پیدا کردن کار، و کسب درآمد و سرمایه است. با توسعه کار و فزونی سرمایه، جمعیت و سامان اجتماعی و شالوده فیزیکی شهر دستخوش تغییر و دگرگونی می‌شود.

زمین‌های کشاورزی و باغ‌های پیرامون شهرهای کوچک، منابع زیرزمینی در شهرهای معدنی و صنعتی، مناظر و مناطق زیبای طبیعی در شهرهای سیاحتی، و مراکز علمی و فنی از سرمایه‌های بنیادی شهرهای به شمار می‌روند. حفظ و حراست از سرمایه‌های طبیعی، منابع و مراکز فرهنگی و توسعه مراکز فعالیت صنعتی، بازرگانی و خدماتی، متغیرهای اساسی توسعه اقتصادی شهر و منطقه را تشکیل می‌دهند.

در شهرنشینی امروزی، فضا یا محیط شهری همواره تحت تأثیر نیروهای اقتصادی، تجدید ساخت پیدا می‌کند. این فرایند به وسیله مکانی که شرکت‌های بزرگ برای استقرار صنایع و مراکز تجاری و حمل‌ونقل و خدمات، انتخاب می‌کنند صورت می‌گیرد. برای مثال سرمایه‌گذاران خصوصی که به خرید و فروش زمین و ساختمان می‌پردازند و شرکت‌های خصوصی که به‌طور دائم مزایای نسبی محل‌های جدید را برای کسب‌وکار مورد سنجش قرار می‌دهند، باعث توسعه در بخشی از شهر و رکورد در بخشی دیگر می‌شوند.

محیط‌های شهری نمایانگر تجلیات نمادین اجتماعی - اقتصادی

هستند. برای نمونه آسمان‌خراش‌ها در شهرهای بزرگ برای این ساخته می‌شوند که سودآور باشند. اما این ساختمان‌های عظیم در عین حال «نماد قدرت و سلطه پول بر شهر از طریق کاربرد تکنولوژی هستند و کاتدرال‌های دوره سرمایه‌داری انحصاری رو به رشد محسوب می‌شوند». در شهرهای امروزی شرکت‌های مالی و تجاری، همواره سعی می‌کنند استفاده از زمین را در نواحی معین تشدید کنند و هر چه بیشتر بتوانند این کار را انجام دهند، فرصت‌های بیشتری برای بورس‌بازی زمین و سودآوری ساختمان‌سازی فراهم خواهد شد. این شرکت‌ها به اثرات اجتماعی و کالبدی فعالیت‌هایشان بر ناحیه‌ای معین توجه ندارند. برای نمونه اهمیتی نمی‌دهند که ساختمان‌های جالب قدیمی نابود شوند، زیرا می‌خواهند جا برای ساختمان‌های بزرگ جدید فراهم شود.

فرآیندهای رشد که مؤسسات بساز و بفروش ساختمانی آن را سبب می‌شوند، اغلب مغایر با منافع عمومی و منافع ساکنان محلی است، با این حال، منابع درآمد شهرداری‌ها را برای کارهای عمرانی تأمین می‌کنند. بخش اعظم درآمد شهرداری‌ها از صدور جواز ساختمان و تراکم ساختمانی و فعالیت ساختمانی در شهرها فراهم می‌آید. تقابل منافع اجتماعی، منافع شهرداری و منافع سرمایه‌گذاران ساختمانی، یکی از معضلات برنامه‌ریزی شهری و مدیریت آن محسوب می‌شود.

شناخت نیروهای اقتصادی و عوامل رشد و توسعه شهری، به‌ویژه راه‌یابی برای مسایل اقتصادی شهرها، ضرورت مشارکت کارشناسان اقتصادی را در برنامه‌ریزی شهری و مدیریت آن آشکار می‌سازد و بدون مطالعه و تحلیل‌های اقتصادی، شهرسازی مفهوم اجتماعی و انسانی خود را از دست می‌دهد.

فناوری‌های نوین

تحولات فن شناختی و تغییر در سامانه‌های انرژی، ارتباطات و نوآوری‌های صنعتی و مانند آن، اثری شگفت‌آور در تحولات شهرنشینی، شیوه زندگی، الگوی رفتاری و به‌ویژه الگوی فضایی و توسعه کالبدی شهرها داشته است و یکی از موضوعات مهم در پیش‌بینی آینده شهرها و ساختارهای شهری است.

طی صد سال گذشته با فرا رسیدن عصر خودرو، دگرگونی در سرعت، باعث دگرگونی در رفتار انسان‌ها و به‌ویژه توسعه‌های شهری در پهنه سرزمین گردیده است. در این زمان، شهرها در امتداد شبکه‌های ارتباطی توسعه یافتند، پراکندگی و بی‌قوارگی در فضای پیرامون شهرها دامنه وسیعی یافت و عامل گرایش لجام گسیخته شهرها به توسعه در مناطق، به وسیله اختراع و تکامل سریع خودرو رخ داده است.

استفاده از خودرو، شرایط کار و زندگی را دگرگون ساخت و ضربه‌ای مهلک بر پیکر شهرها، به‌ویژه بافت‌های کهن شهرها وارد آورد. خودرو، مزارع را خالی و شهرها را آکنده از جمعیت کرد. چنان‌که می‌توان گفت نظام شهری قرن بیستم را، هنری فورد (مخترع تولید انبوه خودرو)، ساخته است.

دیر زمانی است که تأثیرات مخرب پیشرفت‌های علمی و فنی به‌ویژه در صنایع و خودرو بر زندگی شهر، توجه صاحبان نظران را به خود جلب کرده و بسیاری را بر آن داشته تا با دیده تردید بدان بنگرند. حقیقت این است که پیشرفت‌های علمی و فنی و نتایج ناشی از آن، همان‌گونه که در رفاه و سلامت انسان مؤثر بوده‌اند، پیچیدگی‌ها و مشکلات فراوان نیز برای زندگی فراهم آورده‌اند، که حل یا رفع آن‌ها نیاز به روش‌هایی نو دارد که چندان هم ساده نیست.

نوآوری‌های فنی و علمی در همه اشکال زندگی و به سرعت رخ می‌دهند، سامانه‌های زیربنایی شهرها، آب، فاضلاب، برق، گاز،

شبکه‌های ارتباطی بزرگراه‌ها، فرودگاه‌ها و سامانه‌های حمل‌ونقل جمعی، مترو زیرزمینی و روزمینی، تلویزیون، رادیو و صدها اختراع دیگر نظام شهری عصر ما را دگرگون ساخته و الگوهای جدید توسعه و گسترش را پی‌ریزی کرده است. مقایسه‌ای ساده میان زندگی شهرنشینی در پنجاه سال گذشته تاکنون، عمق و وسعت تحولات شهری را تحت تأثیر انقلاب تکنولوژیکی نشان می‌دهد. این تحولات در آینده به‌طوری فراگیرتر و با آهنگی سریع‌تر، نظام‌های شهری و مقیاس‌های شهرنشینی را متحول خواهد ساخت. البته خوش‌بینان، پیش‌بینی کرده‌اند که تحت تأثیر این تحولات و با پیدا شدن «خانه الکترونیکی» در موج سوم تمدن شهری، دیگر نیازی به تمرکز شهری و تجمع اجتماعی در محیط‌های شهری نیست. در آن صورت زندگی شهری فقط بر اساس نیازهای فرهنگی و اجتماعی تداوم خواهد یافت.

سامانه حمل‌ونقل

بررسی تاریخ شهرها از یک قرن پیش بدون تحقیق درباره حمل‌ونقل امکان‌پذیر نیست.

به کار افتادن خدمات حمل‌ونقل با سرعت‌های بیشتر و افزایش وسایل رفت‌وآمد همگانی (تراموا، راه‌آهن، اتوبوس) باعث برهم زدن تدریجی اتصال و به هم فشردگی شهری شد. اکنون اثرات زیر را می‌توان در این زمینه ملاحظه کرد:

می‌دانیم که این قدرت بیشتر با کیفیت استثنایی تجهیزات شهر ارتباط دارد تا تعداد ساکنان شهر. برای نمونه بیشتر شهرهایی که جمعیت ثابت دارند، گسترش سریع مناطق اطراف خود را فقط مدیون شرایطی هستند که از تلاقی برخورد اتوبان‌ها حاصل می‌شود.

احداث خطوط راه‌آهن و مترو در سال‌های گذشته و اثرات غیرمترقبه و مطلوب آن به اندازه کافی مشخص است. اثرات شبکه حمل‌ونقل در قیمت زمین، جابه‌جایی محل سکونت جمعیت‌ها و تغییر محل مراکز

تجاری و سامانه‌های حمل‌ونقل شخصی، بافت کالبدی و شیوه توسعه شهری را دگرگون می‌سازد.

اتوبان‌ها در ابتدا به منظور برقراری ارتباط بین ناحیه‌ای ایجاد شده بودند. اما بلافاصله چگونگی عبور و ارتباط این اتوبان‌ها در شهرها مسأله‌ساز شدند. ساختار شهرها را به کلی دگرگون ساختند و شهرها را در فضای اطراف گسیخته و پراکنده کردند. قبل از هر چیز گسستگی و انقطاع فیزیکی شهر، به سست شدن تعادل اجتماعی - اقتصادی محل با بیشترین درجه ناستواری منتهی می‌شود.

ارزش‌های فرهنگی

در طول تاریخ عواملی مشخص، ویژگی یا هویت شهری را تعیین کرده‌اند. خصوصیات مردم‌شناسی، مذهبی، دفاع نظامی، شیوه‌های حکومتی، توسعه تدریجی اکتشافات علمی به‌طور کلی فرهنگ مادی و معنوی جامعه در ساختار فضایی و نظام کالبدی شهر مؤثر بوده‌اند. تاریخ هر شهر در نقشه آن و معماری‌هایش نوشته شده است. آنچه از تاریخ در شهر بازمانده است، رشته ارتباط دهنده فرهنگ جامعه است. محرک‌هایی که باعث پیدایش و گسترش شهرها شده‌اند ماهیت‌هایی متفاوت دارند. گاهی اوقات ارزش‌های دفاعی و نظامی در شکل قلعه و برج و بارو و حصار تجلی‌یافته و بقایای آن به‌جای مانده است. مذهب نیز به‌صورت گوناگون در معماری ابنیه، بافت شهری و عناصر مهم آن تجلی‌یافته است. مبادلات تجاری با سازمان‌های اجتماعی به شکل بازارها، هسته اولیه آبادی‌ها را تشکیل داده‌اند و کانون‌های حیاتی شهرها را پدید آورده‌اند.

هنوز هسته‌های اولیه آبادی‌ها و میراث فرهنگی به‌صورت ارگ، قلعه، بازار، مسجد، میدان و فضاهایی مانند آن، در متن شهرهای قدیمی هویت اصلی شهرها را رقم می‌زنند و نماد درجه تمدن و ویژگی

فرهنگی شهرها به شمار می‌روند.

حفظ و حراست از میراث فرهنگی و هویت‌های تاریخی، یکی از هدف‌های اساسی شهرسازی است. در برخی از شهرها این میراث‌ها بخشی از جاذبه‌های گردشگری گردیده‌اند و مانند منابع و سرمایه‌های اقتصادی عمل می‌کنند و منبع اصلی درآمد و اشتغال در شهر محسوب می‌شوند. برای نمونه، سالانه حدود ۱۰ میلیون نفر زائر از شهر مقدس مشهد دیدن می‌کنند. بسیاری از مشاغل و سامانه‌ها شهری برای رفع نیاز زائرین به وجود آمده‌اند. در این صورت برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری مشهد تحت تأثیر این عوامل، باید شیوه توسعه و ساختار فضائی شهر را ساماندهی کند.

محیط طبیعی

مکان طبیعی هر شهر هویت و سیمای آن را رقم می‌زند. شهرهایی که در پای کوه‌ها پدید می‌آیند یا در دشت‌ها گسترده می‌شوند، شهرهای رودخانه‌ای و شهرهای ساحلی، یا شهرهای کویری هر یک تحت تأثیر طبیعت اقلیمی منطقه خود شکل می‌گیرند.

محیط جغرافیایی که شهر در اشکال و ابعاد متفاوت با عملکردهای گوناگون بر پهنه آن جای گرفته است، عرصه و فضای توسعه و پوییش شهری است. ویژگی‌های طبیعی مانند شکل زمین، ساختمان زمین‌شناسی، خصوصیات زلزله‌خیزی، جهت گسل‌ها، منابع کانساری، خصوصیات آب و هوایی، منابع آب و خاک، پوشش گیاهی و فضا‌های زیستی مجاور آن، نه در شکل توصیفی‌اش، بلکه در مجموعه‌ای آمیخته و مرتبط باهم در حیطه عمل مطالعات جغرافیایی قرار می‌گیرند.

شرایط طبیعی و اقلیمی، زمینه‌ها و محدودیت‌های توسعه شهرها را تعیین می‌کنند. جایگاه جغرافیایی شهر، نقش اقتصادی، سیاسی یا دفاعی خاصی به شهرها می‌بخشد. بندرگاه‌ها و شهرهایی که در انتهای خلیج‌ها مستقر شده‌اند، همچنین شهرهایی که در محل تلاقی

جاده‌های منطقه‌ای یا بین‌المللی قرار می‌گیرند، نقش بازرگانی و مبادلاتی می‌یابند و موقعیت ساحلی یا کوهستانی برخی از شهرها در شرایط اقلیمی خاص به آن‌ها موقعیت سیاحتی می‌بخشد. شناخت موقعیت جغرافیایی و شرایط طبیعی توپوگرافی و منابع آن و ذخایر طبیعی بخشی از مطالعات پایه در توسعه شهری و نظام کالبدی شهر محسوب می‌شود.

توسعه صنایع، فزونی خودروها و تراکم جمعیت، افزون بر مصرف اراضی وسیع و گسترش پراکنده و گسیخته شهری، انواع آلاینده‌های محیطی را به گونه‌ای وسیع تولید می‌کنند. تولید زباله، نخاله، فضولات، سروصدا، دود و گردوغبار، عناصر زمین، آب، خاک و هوا را از آلودگی آکنده می‌کند و فضای حیاتی در شهرها را ناسالم می‌سازد.

موضوع کلیدی «توسعه پایدار»، حفاظت از محیط‌زیست طبیعی، برای توسعه و بهبود کیفیت زندگی است. «توسعه پایدار» در واقع منشور اساسی توسعه شهری همراه با حفظ مزارع، باغ‌ها، رودخانه‌ها، سواحل، جنگل‌ها و مناظر طبیعی و حتی شکل زمین است.

از دیدگاه زیست‌محیطی، شهرسازی (که مجموعه‌ای بسیار پیچیده از انواع کاربری‌هاست) در شمار یکی از وسیع‌ترین و عمیق‌ترین دخالت‌های انسانی در محیط‌زیست به حساب می‌آید. شهرسازی می‌تواند به گونه‌ای احسن صورت پذیرد و در عین حال فاقد آثار سوء زیست‌محیطی باشد.

در ارزیابی اثرات زیست‌محیطی، شناخت آثار زیست‌محیطی ناشی از استقرار و یا توسعه شهری در محیط موردنظر است. تأسیس صنایع، احداث بزرگراه‌ها و مانند آن، ضوابط مهم و اساسی در سنجش پیامدهای توسعه و عمران شهری است. به کار بستن این ضوابط سرنوشت آینده شهرها و اقدامات شهرسازی را مشخص می‌کند و نقش مهمی در هدایت و نظارت توسعه‌های کالبدی خواهد داشت.

تغییر و تحول نظام شهری

هیچ شهر مستقلاً وجود ندارد. تمام تغییرات و تحولات جوامع انسانی، ناشی از مجموعه‌ای از عوامل خارجی (برون‌زا) و داخلی (درون‌زا) هستند. به این مجموعه عوامل اصطلاحاً سامانه گفته می‌شود. در واقع، این سامانه‌ها هستند که محرک‌هایی مانند پویش اقتصادی یا اجتماعی و جمعیتی را بر شهرها تحمیل می‌کنند. این نیروها که محرک‌های «برون‌زا» نامیده می‌شوند، سطوح متفاوتی دارند و گاهی تأثیر آن‌ها در فضای منطقه‌ای پراهمیت‌تر است (مانند جریان‌های مهاجرتی) و گاه دایره عمل آن‌ها که بسیار پرحدامنه است (مانند نوآوری تکنولوژی در قلمرو ساختمان‌سازی یا حمل‌ونقل ارتباطات در سطح جهانی).

روشن است که شهرها یا هر مجتمع زیستی دیگر در مقابل این نیروهای خارجی کاملاً منفعل نیستند. نیروها و محرک‌های برونی، معمولاً به وسیله نهادهای اجتماعی و اقتصادی موجود محلی، تصفیه و تعدیل و انتخاب می‌شوند. مانند آنچه که به‌ویژه در جریان‌های مهاجرتی در شهرها دیده می‌شود.

بافت شهری یک صحنه عمل کاملاً باز برای نیروهای «برون‌زا» نیست، بلکه برحسب ترکیبات، استعدادها و محتوای کالبدی خود، پذیرای تحولات می‌شود. تحول درونی شهرها از منطقی تبعیت می‌کند که تنها از محرک‌های خارجی ناشی نمی‌شود، بلکه تابع شرایط و ارزش‌های داخلی نیز هست. در حقیقت از سرجمع محرک‌های خارجی و داخلی پیروی می‌کند.

در یک جامعه انسانی، جابه‌جایی سکونت‌ی طبقات اجتماعی، شیوه توزیع محلی فعالیت‌ها و اصلاح و تقسیم فضایی زمین، قبل از هر چیز از عوامل فرهنگی و طبیعی داخلی ناشی می‌شود، ولی در عین حال چگونگی گسترش شهرها و سازمان‌یابی فضاها تحت تأثیر محرک‌های خارجی صورت می‌گیرد. برای مثال، سیاست صنعتی کردن یک منطقه و

یا ایجاد بزرگراه‌ها (که در اصل از تصمیمات بیرونی مانند سیاست‌های دولت یا مؤسسات سرمایه‌گذاری، ناشی می‌شود) شهرها را به شدت متحول می‌سازد.

شکی نیست که بازکردن کلاف پیچیده زمینه‌های داخلی و محرک‌های خارجی و شناخت روابط متقابل آن‌ها در تحولات شهری بسیار مشکل است و تنها در پرتو نگرش سامانه‌ای میسر است.

بررسی تاریخی شیوه گسترش کالبدی شهر، عوامل مؤثر در تغییر ساختار شهرها را آشکار می‌سازد. چرا شهر در این مکان ایجاد شده؟ چگونه رشد کرده و علل پیشرفت آنچه بوده است؟

پیدایش شهر در مکان کنونی آن و توسعه در بستر مکانی و شیوه گسترش هر شهر دلایل گوناگونی دارد. شناختن این دلایل، در شناسایی الگوی شکل‌گیری و ساختار کالبدی شهر در گذر زمان و بستر مکان حائز اهمیت است. کاربرد مهم این شناسایی به تشخیص درست نحوه توسعه شهر کمک می‌کند.

هر شهر همچنان‌که از نظر اندازه در طول تاریخ رشد کرده، به همان نسبت نیز در درون خود متحول شده است و کیفیت زندگی جامعه شهری و ارتباطات اجتماعی نیز در حال تغییر می‌باشد. چنان‌که روابط اجتماعی در یک شهر کوچک با افزایش جمعیت رو به سردی می‌گراید، در یک کلان‌شهر رو به زوال می‌گذارد.

تغییر در ویژگی‌های شهر را به‌طور روشن می‌توان در تحول اجتماعی محله‌ها در شهرهای بزرگ دید. رشد و پیشرفت در زمینه‌های گوناگون جامعه شهری کمتر به خواست مردمی که بنیان آن شهر را گذاشته‌اند اعتنا دارد. در روند رشد و توسعه عموماً به خواسته‌های مردم توجهی نمی‌شود. مردم نیز به آن توجهی ندارند. بی‌توجهی مردم به این موضوع با فرار از شهر و پناه بردن به حومه‌های شهری آشکار

می‌شود. بدین ترتیب توسعه شهر ویژگی‌های بومی آن را متحول می‌کند.

تغییر در ساختار کالبد شهر، زمینه‌های گوناگون دارد. تحول اقتصادی، خدماتی و عملکردی با توجه به خواسته‌های مردم در زمان‌های متفاوت منجر به تحول در کاربری زمین، حمل‌ونقل و ارتباطات می‌شود. این تحول و تداوم آن باید سرانجام محیط مناسب برای کار و زندگی جامعه شهری به وجود آورد.

هدف این مباحث، در درجه اول شناسایی نیروهای اساسی مؤثر بر تحولات شهری بود که منشأ خارجی یا داخلی، مادی و معنوی دارند. به این عوامل فقط به‌طور خلاصه اشاره شد. بدیهی است برای اطلاعات بیشتر و گسترده‌تر باید کتاب‌ها و پژوهش‌های متعدد خواننده شوند.

این نیروها، ارتباط مسایل اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی را در سطوح گوناگون ملی و محلی مشخص می‌کنند و تأثیرات آن را در نوع زندگی، کار، سکونت و استفاده از زمان و مکان نشان می‌دهند. اهمیت دادن به سازوکار این نیروها به وسیله اشخاصی که تصمیم می‌گیرند و یا کسانی که طرح تهیه می‌کنند (یعنی شهرسازان و شهرداران) ارزشی بسیار دارد.

اکنون کاملاً مشخص شده است که حتی در صورت ثابت بودن رشد جمعیت شهرها (نرخ رشد صفر)، محرک‌های فنی شناختی و انگیزه‌های اجتماعی - اقتصادی، به علت نیاز به عمران و توسعه شهری و منطقه‌ای، تعادل داخلی یک شهر را به مخاطره می‌اندازند.

آنچه سبب می‌شود کشورهای در حال توسعه، منابعی گزاف از کشورهای توسعه‌یافته قرض بگیرند، آهنگ شهری شدن آن‌هاست، نه فقر. همین‌الگو در نیمه قرن نوزدهم وجود داشت. یعنی در زمانی که ایالات متحده آمریکا، کانادا، استرالیا و آرژانتین (که در آن زمان

به‌گونه‌ای شتابان شهری می‌شدند) وام‌هایی گزاف از فرانسه، انگلستان و آلمان دریافت کردند، این کشورهای وام‌گیرنده قرن نوزدهم در واقع ثروتمندتر از کشورهای وام‌دهنده بودند.

درک این مسایل مهم‌ترین بخش از دانش شهرسازی است. کنترل و هدایت توسعه‌های کالبدی تحت تأثیر این عوامل، بسیار پیچیده و کاری بسیار دشوار است. تفاوت بین تحول شهری بدون قاعده (که تحت تأثیر نیروهای خارجی صورت می‌گیرد) و تحول شهری با قاعده، پیش‌اندیشیده و منظم (که برآیند نیروهای خارجی و داخلی را در نظر می‌گیرد) بسیار زیاد است.

دانش شهرسازی با شناخت سازوکارهای تحول و آینده‌نگری، تلاش می‌کند، تا نظام کالبدی شهرها را آگاهانه ساماندهی نماید. برای رسیدن به این هدف، شهرسازی چاره‌ای ندارد جز که از دستاوردهای علوم گوناگون استفاده کند و از تخصص‌های دیگر بهره‌مند شود. به همین جهت شهرسازی جدید حرفه‌ای است که در کانون یک کار جمعی قرار می‌گیرد و از تخصص رشته‌ها و حرفه‌های همبسته خود برخوردار می‌شود تا برنامه‌ریزی و طراحی شهرها و مناطق را انجام دهد. زیرا از نظر حرفه‌ای، یک فرد نمی‌تواند همه دانش و فنونی را که در شهرسازی به خدمت گرفته می‌شود، بیاموزد. هر شهرساز به تناسب موضوع طرح‌ها، به همکارانی با تخصص در رشته‌های دیگر نیاز دارد و در هر طرح جامع و کامل شهری، مجموعه‌ای مرتبط و هماهنگ از کارشناسان علوم و فنون باید دست به دست هم دهند و هرکدام از اعضای آن، یکی از دانش‌ها و فنون لازم را به کار گیرند. بدین طریق هر عضوی از گروه، بخش یا جزئی از کل کار را انجام می‌دهد. شهرساز نیز نقش هماهنگ‌کننده این گروه را به عهده دارد و از نتایج مطالعات و تحلیل‌های متفاوت، برنامه و طرح مناسبی برای شهر ارائه می‌کند.

رشته‌های همکار شهرسازی عبارتند از جمعیت‌شناسی، جامعه‌شناسی، اقتصاد، جغرافیا، محیط‌زیست، مهندسی عمران و نقشه‌برداری، مهندسی تأسیسات زیربنای، مهندسی ترافیک و حمل‌ونقل، مهندسی معماری و مدیریت.

فصل دوم

برنامه‌ریزی؛ مقیاس و انواع

تعریف برنامه‌ریزی

مفهوم کلی برنامه‌ریزی، داشتن طرح برای نیل به هدف‌های پیش‌بینی شده است. با استفاده از آرای فالودی، برنامه‌ریزی عبارت است از: استفاده از روش علمی (هر چند ابتدایی) برای سیاست‌گذاری. این فعالیت به مفهوم انجام تلاش آگاهانه برای افزایش ارزش سیاست‌ها در وضع کنونی و آتی محیط‌زیست است.

برنامه‌ریزی فرایندی است خردمندانه، یعنی قبل از اینکه فعالیتی را انجام دهیم، تصمیم می‌گیریم که آن را چگونه و چه زمانی و با چه منابعی (ابزارهایی) انجام دهیم؟ بنابراین برنامه‌ریزی تصویر روشنی از هدف، ابزار و روش‌های مناسب برای رسیدن به هدف است.

مقیاس برنامه‌ریزی

در تشکیلات و سازمان‌های نوین، برنامه‌ریزی جایگاه و مفهوم ویژه دارد. امروزه بیشتر تصمیمات براساس طرح‌ها و برنامه‌های از پیش اندیشیده یا به بیانی دیگر براساس برنامه‌ریزی اتخاذ می‌گردد. در مقیاس تصمیم‌گیری، انواع برنامه‌ریزی اصلی عبارتند از: برنامه‌ریزی راهبردی، برنامه‌ریزی محلی^۱ و برنامه‌ریزی عملیاتی.

برنامه‌ریزی راهبردی (Stratetical planning)

برنامه‌ریزی راهبردی، فرایندی است که راه‌های اصلی و اساسی برای رسیدن به هدف (goal) را ترسیم می‌کند و ابزارهای لازم را برای این مأموریت فراهم می‌کند. «برنامه‌ریزی استراتژیک را می‌توان تلاشی منظم و سازمان یافته در جهت اتخاذ تصمیم‌ها و مبادرت به اقدامات بنیادی تعریف کرد».

در برنامه‌ریزی استراتژیک، اهداف و اقدامات اساسی بلندمدت موردنظر قرار می‌گیرد و زمینه و چارچوب همه برنامه‌های دیگر در

1- Local Planning

تمام سطوح محسوب می‌شود.

برنامه‌ریزی محلی (Local planning)

برنامه‌ریزی محلی، فرایندی است که به وسیله آن برای تحقق یک راهبرد مشخص با ابزارهای مشخص دسته‌ای از فعالیت‌های محلی تعریف می‌شوند. به عبارت دیگر برنامه‌ریزی محلی طرح‌هایی است برای دست یافتن به هدف‌های مشخص (Objectives) جهت رسیدن به هدف اصلی یا نهایی (goals) یا استراتژیک. بنابراین برنامه‌ریزی محلی به اشکال مختلف طرح و پروژه در مقیاس‌های کوچک با اهداف مختلف که در چارچوب زمانی برنامه‌ریزی میان معمولاً پنج سال انتخاب می‌شود.

برنامه‌ریزی عملیاتی (Action planing)

برنامه عملیاتی یک نقشه و برنامه عملیاتی دقیق است که اقدامات لازم برای رسیدن به هدف را به صورت کامل و جامع ترسیم می‌نماید. تولید یک طرح عملیاتی معمولاً به صورت گام به گام ترسیم شده و گروه یا فرد را برای رسیدن به هدف غایی هدایت می‌نماید. مدیریت چنین برنامه‌هایی توسط یک فرد یا گروه به عنوان مدیر پروژه قابل رصد و اندازه‌گیری است. هنگام تدوین برنامه‌های عملیاتی، ما باید نیازمندی‌ها و محدودیت‌های خود را کامل شناسایی نموده و وظایف تمامی اعضای تیم را به صورت تفکیکی شرح و اقدامات لازم را برای اجرایی شدن برنامه متذکر گردیم. برنامه عملیاتی یک ابزار دقیق برنامه‌ریزی اجتماعی به حساب آمده و استراتژی سازمانی را برای رسیدن به یک هدف مشخص می‌نماید، جزئیات در نظر گرفته شده در چنین طرحی به کارآمدی سازمان کمک نموده و می‌تواند مأموریت سازمان را برای رسیدن به چشم‌انداز ترسیمی یاری رساند.

برای برنامه‌ریزی یک طرح عملیاتی نخست باید اهداف و وظایف

اعضای تیم مشخص گردد، سپس اعضا باید در روند برنامه‌ریزی مشارکت داده شده و گزینه‌های مطرح شده را تجزیه و تحلیل نمایند. هرگونه ابهام‌زدایی در اجرای طرح‌های عملیاتی از اوجب واجبات در اینگونه طرح‌ها به شمار می‌رود و در نهایت پرداختن به جزئیات و کلیات این برنامه می‌تواند اطمینانی را برای رسیدن به موفقیت تضمین نماید. ایجاد و شرح کارهای برنامه‌ریزی شده می‌تواند تا حد قابل توجهی از اتلاف هزینه و زمان بکاهد و انگیزه‌های سازمانی را برای رسیدن به هدف تقویت نماید. برای بهره‌مندی از برنامه‌های عملیاتی باید مدیریت ریسک را نیز فعال نموده و تمامی فرصت‌ها و تهدیدها را بازنشاسایی نمود. ارزیابی این عناصر موجب بهبود کارایی و شناسایی المان‌های مثبت و منفی در کار خواهد شد.

رابطه میان سطوح برنامه‌ریزی

برنامه‌ریزی راهبردی بدون برنامه‌ریزی‌های محلی و عملیاتی، غیرقابل اجراست. از سوی دیگر برنامه‌های عملیاتی و محلی نیز بدون هماهنگی گسترده و بدون درک اهداف برنامه‌ریزی راهبردی مفهوم خود را از دست می‌دهند. بین سطوح سه‌گانه برنامه‌ریزی یک رابطه متقابل و موزون حاکم است و هر سه سطح، لازم و ملزوم یکدیگرند. یکپارچگی و همبستگی بین آن‌ها از ضروریات نیل به اهداف است.

رابطه متقابل بین سطوح برنامه‌ریزی، مستلزم انطباق‌پذیری و انعطاف‌پذیری است. در جریان اقدامات، قدرت پاسخگویی به اطلاعات جدید و درک شرایط، موجب اصلاح روش‌ها و برنامه‌ها در سطوح بالاتر می‌شود و همه برنامه‌ها در فرایند به روز شدن تعدیل گردیده، از بروز مشکلات در میان‌مدت و بلندمدت پیش‌گیری می‌شود.

انواع برنامه‌ریزی

برنامه‌ریزی از نظر محتوایی یا موضوعی، بسیار متنوع و گوناگون است؛ مانند: برنامه‌ریزی اقتصادی، اجتماعی، آموزشی، بهداشتی، فرهنگی، مسکن، انرژی، راه و ترابری و مانند آن. به‌طور کلی برحسب موضوع می‌توان برنامه‌ریزی را به دو نوع کلی دسته‌بندی کرد: یکی برنامه‌ریزی اجتماعی - اقتصادی یا برنامه‌ریزی عمومی و دیگری برنامه‌ریزی کالبدی. این تقسیم‌بندی به معنی جدایی محتوایی دو موضوع از همدیگر نیست.

برنامه‌ریزی عمومی (General planning) (توسعه ملی)

برنامه‌ریزی اجتماعی - اقتصادی، کلیه امور و فعالیت‌های جامعه را در زمینه‌های گوناگون شامل می‌شود. قصد اصلی برنامه‌ریزی اجتماعی - اقتصادی، رسیدن به اهداف توسعه، رشد، رفاه و عدالت اجتماعی یا قدرت ملی و سیاسی است. هر سازمان و نهاد، یا به بیانی دیگر هر بخش از امور نیز با اهداف مشخص خود این اهداف را پیگیری می‌کنند. برنامه‌ریزی اجتماعی - اقتصادی، اصولاً جنبه‌ای از فرایند مدیریت است. برای نمونه، برنامه‌ریزی اقتصادی از توسعه اقتصادی، صنعتی، کشاورزی یا گردشگری (توریسم) و کاهش بیکاری یا افزایش درآمد ملی سخن می‌گوید و برنامه‌ریزی اجتماعی به تأمین رفاه، مسکن، ارتقای سطح سواد و بهداشت. مجموع برنامه‌های اجتماعی - اقتصادی روابط متقابل و همبسته‌ای با یکدیگر دارند. در این برنامه‌ها، مجموع منابع و روش‌ها و ابزارهای ملی برای رسیدن به اهداف توسعه و رفاه، طی برنامه‌ریزی بلندمدت و کوتاه‌مدت، تدوین می‌گردد. مانند: برنامه توسعه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران.

برنامه‌ریزی کالبدی (Physical planning)

برنامه‌ریزی برای برخی از امور نیازمند به طرح‌ها و نقشه‌های

کالبدی است مانند: توسعه و ساماندهی شهرها، روستاها، مناطق و یا بنادر و سواحل همانند سامانه آبیاری، سدسازی، ساختمان و راه به طرح‌هایی نیاز دارد که ترکیب و ترتیب منظم کارها در آن مشخص شده باشد. در این زمینه‌ها با استفاده از اصطلاح برنامه‌ریزی کالبدی، فرایند پدید آمدن آن‌ها روشن می‌شود. به‌عنوان مثال، تهیه طرح برای یک «سد»، به علت اهداف اجتماعی - اقتصادی باید در چارچوب برنامه‌ریزی عمومی صورت گیرد. این سد به منظور افزایش محصولات کشاورزی و تولید برق صنعتی در بلندمدت، در نقطه جغرافیایی خاصی احداث می‌شود و نیازمند طرح و نقشه مهندسی ویژه‌ای است.

برای روشن شدن مفهوم برنامه‌ریزی کالبدی، ریشه لغت طرح یعنی Plan را باید معنی کنیم. در فرهنگ انگلیسی «آکسفورد» و فرهنگ آمریکایی «وبستر» واژه پلان (Plan) به صورت اسم به معنی «طرح»، «برنامه»، «نقشه» و «روش» یا به عبارتی دیگر، ارائه کالبدی موضوع، همچون نقشه یا روش برای انجام کاری معنی شده است.

از سوی دیگر همین واژه به معنی: ترتیب دادن و منظم کردن قسمت‌های یک کار، یعنی «برنامه» تعریف می‌شود. این واژه مفهوم دیگری هم دارد که تقریباً بین این دو معنی قرار می‌گیرد. اگر بگوییم: برنامه‌ای برای ساختن یک خانه داریم، در این جمله، برنامه هم به معنی «نقشه» ای است که روی کاغذ و به‌عنوان «طرح» رسم شده و هم به معنی «روش» انجام کارهایی است که به ترتیب خاص مرتب شده‌اند. بنابراین در مفهوم دوم به معنی داشتن نقشه‌ای به‌عنوان طرح فیزیکی نیست، بلکه به معنی ترتیب و راهنمایی برای دستیابی به هدف خاص و حتی «عزم کردن» به کار برده می‌شود.

برنامه‌ریزی کالبدی (از جمله برنامه‌ریزی شهری) به هر دو وجه برنامه نیاز دارد، هم برنامه‌ریزی به معنی عام و هم برنامه‌ریزی به معنی کالبدی. برای نمونه، در برنامه‌ریزی برای بسیاری از فعالیت‌های انسانی

(مانند برنامه‌های آموزشی، اقتصادی، تفریحی، بهداشتی و اجتماعی) نیازی نیست که برنامه‌ها به دقت روی نقشه‌ها رسم شوند. لیکن هنگامی که درباره جا و مکان و شیوه استقرار و قرارگیری و کاربری آن‌ها نسبت به همدیگر یا سایر عناصر مانند راه‌ها و تأسیسات زیربنایی روی زمین تصمیم‌گیری می‌شود، برنامه جنبه کالبدی پیدا می‌کند و باید روی نقشه‌هایی ترسیم یا مشخص شود.

نکته مهم اینجاست که برنامه‌ریزی شهری دارای هر دو جنبه برنامه‌ریزی کالبدی و غیرکالبدی است. طرح‌هایی مانند برنامه‌ریزی مسکن، خدمات، جمعیت و نیازهای اجتماعی بیشتر برنامه‌هایی هستند که به کمک جداول، ارقام، اشکال و مطالب تنظیم و تکمیل می‌شوند. در این مواقع، برنامه‌ریزی عبارت است از ترتیب منظم مراحل دستیابی به هدف پیش‌بینی شده. اما نشان دادن همین فعالیت‌ها و عملکردها و مراحل آن در زمان‌های گوناگون بر روی نقشه‌های دقیق، جنبه کالبدی برنامه را از لحاظ محل قرارگیری، تراکم و ارتباطات مشخص می‌کند. این نقشه‌ها نیز ترکیب و ترتیب منظم کارها را برحسب زمان برای نیل به اهداف نشان می‌دهند.

بنابراین آنچه گفته شده، برنامه‌ریزی کالبدی، ساماندهی و شکل دادن به عناصر کالبدی محیط‌زیست انسان است. این نوع برنامه‌ریزی را برنامه‌ریزی افقی نیز می‌نامند. بدین معنی که بایستی برای نیل به اهداف میان تمام بخش‌های توسعه اجتماعی-اقتصادی و فرهنگی رابطه برقرار سازد.

برنامه‌ریزی فضایی (Spatial planning)

تلاش برای توزیع مکانی فعالیت‌ها و عملکردهای انسانی در پهنه زمین، برنامه‌ریزی مکانی یا فضایی خوانده می‌شود. برنامه‌ریزی فضایی وجه خاصی از برنامه‌ریزی فیزیکی یا کالبدی است. ساماندهی و مکان‌یابی عملکردها و توزیع کالبدی محل‌های ایجاد تأسیسات و

تسهیلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و مانند آن در پهنه یک سرزمین اعم از پهنه یک کشور یا منطقه یا شهر، برنامه‌ریزی فضایی نامیده می‌شود.

مفاهیم آمایش سرزمین، در مفهوم کلی برنامه‌ریزی فضایی و فیزیکی می‌گنجد و در چارچوب آن معنی می‌دهند. زیرا هر فعالیت اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی سرانجام به صورت تأسیسات و ساختمان‌ها و شبکه‌های ارتباطی تبلور می‌یابند. چگونگی توزیع این تأسیسات و روابط بین آن‌ها، مستلزم طرحی است برای آینده و دستیابی به اهدافی که آگاهانه پیش‌بینی شده‌اند. هدف همه اینها نیز بهبود بیشتر فضای کالبدی زندگی انسان، یعنی ده، شهر و منطقه است.

از همین رو باید گفت که برنامه‌ریزی فضایی، ساماندهی و مکان‌یابی و شیوه توزیع عناصر کالبدی فعالیت‌ها و عملکردهای انسانی در پهنه سرزمین را به عهده دارد.

برنامه‌ریزی فضایی همچنین چندبعدی و چند هدفی است. این دو وجه مرتبط باهم مشخص می‌شوند، زیرا انواع گوناگونی از برنامه‌ریزی وجود دارد که از نظر موضوع به ساماندهی فضایی بر سطح زمین منجر می‌شوند. مانند توزیع فرودگاه‌ها در سطح کشور که در واقع نوعی ساماندهی فضایی است، اما تک‌بعدی و یک هدفی به شمار می‌رود. هنگامی که تعدادی فعالیت یا عملکرد وابسته به همدیگر در مقیاس‌های خرد یا کلان، با اهداف گوناگون در سطح یک سرزمین احداث می‌شوند، این فعالیت‌ها عملاً تبدیل به فرایندی چندبعدی و چندهدفی خواهند شد. یافتن وابستگی‌های میان این عملکردها، هماهنگی اهداف آن‌ها با یکدیگر و ساماندهی یکپارچه آن‌ها، محتوای برنامه‌ریزی فضایی یا آمایش سرزمینی را تشکیل می‌دهد.

برنامه‌ریزی منطقه‌ای (Regional planning)

برنامه‌ریزی منطقه‌ای تلاشی است برای تنظیم و هماهنگ کردن برنامه‌های مختلف اجتماعی- اقتصادی و محیطی با امکانات محلی در محدوده یک منطقه جغرافیایی (سرزمین خاص).^۱

گرایش اصلی در برنامه‌ریزی منطقه‌ای، توسعه اقتصادی است. در این حالت همه زیرساخت‌های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی در جهت ایجاد تسهیلات به منظور توسعه و بهبود فعالیت‌های صنعتی، کشاورزی، حمل‌ونقل، گردشگری و تجارت سازماندهی می‌شوند.

رامشو میسرا، فضا و نیروهای مؤثر در تغییرات فضایی را موضوع برنامه‌ریزی منطقه‌ای می‌داند.^۲ از دیدگاه او برنامه‌ریزی منطقه‌ای به معنی تعیین و تدوین نظام فضایی و چگونگی توسعه مطلوب یک منطقه در چهارچوب اهداف آمایش سرزمین است.

منطقه را به‌طور کلی می‌توان همچون شبکه به هم پیوسته‌ای از فعالیت‌های دانست که در فضای آن، تمام فعالیت‌های عمرانی برای ایجاد هماهنگی و کارآیی در سیاست‌های محیطی و عمرانی انجام می‌شود، اما از آن مهم‌تر، اغلب منطقه دارای مفهومی سیاسی- اداری است، مانند شهرستان با استان که نهادها و سازمان‌های گوناگون هماهنگ با یکدیگر در تأمین خدمات و پیشرفت عمرانی آن اقدام می‌کنند.^۳

مناطق شهری، اغلب با تقسیمات اداری- سیاسی (شهرستان) و نیز مناطق جغرافیایی مطابقت کامل ندارند. در شهرهای بزرگ مانند تهران، دامنه منطقه شهری از ۱۰۰ کیلومتر تجاوز کرده و مناطق گوناگون جغرافیایی (دشت و کوه) را فراگرفته و در پهنه چند شهرستان و حتی استان همجوار گسترش یافته است. چنین گسترشی، برنامه‌ریزی شهری

1- John Glasson, Regional Planning, Hutchinosn Educational, 1974, P. 4.

۲- رامشو پراسا «میسرا»، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، در جست و جوی معنی و مفهوم «ترجمه عزیز کیاوند، فصلنامه»

3- Lewis Keeble, op. Cit., P. 61.

و منطقه‌ای را دشوار می‌کند و ضرورتاً به همکاری و هماهنگی وسیعی نیاز دارد. زیرا تعدد حوزه‌ها یا محدوده‌های اداری (که مجموعه شهری را تشکیل می‌دهند) از نظر برنامه‌ریزی فلج کننده هستند.

شیوه توزیع همه این عملکردها در پهنه یک سرزمین و چگونگی ارتباط بین آن‌ها، موضوع برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای است. پس می‌توان گفت برنامه‌ریزی منطقه‌ای عبارت است از ساماندهی (ترکیب و تنظیم) آگاهانه کاربری زمین در یک سرزمین برای رسیدن به توسعه پایدار.

بنابراین، برنامه توسعه چه در محدوده معین شهر و چه در پهنه سرزمین منطقه شهری، در مرحله عمل (برنامه یا طرح شهری) بدون داشتن نقشه‌ای از منطقه غیرممکن است. تهیه و تنظیم چنین برنامه‌ای به هر صورتی که شکل گرفته باشد، در عمل شامل انواع طرح‌های کلی است، که نهایتاً به صورت و فضاهای طبیعی و مصنوعی ساماندهی می‌شوند.

برنامه‌ریزی منطقه‌ای یعنی برنامه‌ریزی برای سرزمینی بزرگ‌تر از یک شهر، به عبارت دیگر، ساماندهی کالبدی و فضایی یا حوزه کارکردی یک منطقه، برنامه‌ریزی منطقه‌ای خوانده می‌شود.

این تعریف از دیدگاه برنامه‌ریزی آمایشی (فضایی) و منطقه عملکردی یک یا چند شهر و شهرک وابسته به همدیگر را در بر می‌گیرد. برنامه‌ریزی منطقه‌ای از دیدگاه‌های توسعه اجتماعی - اقتصادی تعاریف دیگری نیز دارد. حوزه و حد و مرز مناطق هم با توجه به اهداف آن، به شیوه دیگری تعیین می‌شود. تمایز بین برنامه‌ریزی کالبدی منطقه و برنامه‌ریزی اقتصادی منطقه (عمران منطقه‌ای)، تفاوت‌هایی را در مفهوم «منطقه» پدید آورده است، که اینجا مجال بحث در این زمینه وجود ندارد.

مفهوم منطقه شهری

واژه «شهر» از نظر سنتی به معنی جامعه‌ای است محدود و معین در مکان یا زمینی خاص مانند: شهری سنتی که در داخل یک قلعه ساخته می‌شدند. امروزه در واقع شهرها بدون حصار و حتی محدوده توسعه می‌یابند. مناطق اطراف شهرها نیز «شهری» شده‌اند و طرح‌های منطقه‌ای، افزون بر شهر، عناصر همجوار آن‌ها شهرک‌ها، روستاها، حومه‌ها، پارک‌ها و تأسیسات بزرگ و تفرجگاه‌های طبیعی پیرامون را نیز در بر می‌گیرد. همه شهرها به‌طور کلی یک هسته شهری و تعدادی مراکز فرعی مانند حومه‌ها، شهرک‌ها، محوطه‌های صنعتی و تأسیسات وابسته دارند. هر قدر که شهر بزرگ‌تر می‌شود، دامنه این نواحی گسترش بیشتری می‌یابد و در منطقه پیرامون شهر پراکنده می‌گردد. مجموعه این عملکردها و محوطه‌ها، به‌رغم پراکندگی و حتی بزرگی برخی از آن‌ها، با یکدیگر دارای همبستگی کارکردی و ساختاری هستند. فضایی که مجموعه کارکردهای همبسته شهری در آن فعال است، منطقه شهری خوانده می‌شود.

هنگامی که در منطقه پیرامون شهر، حومه‌ها و شهرک‌های مسکونی پدید می‌آیند و مراکز کار و اشتغال شکل می‌گیرند؛ ساکنان و کارکنان این مجتمع‌ها با استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل و شبکه ارتباطی وسیع روزانه، بین مراکز کار و سکونت (یا به عبارتی بین شهر و پیرامون شهر) سفر می‌کنند.

سفرهای روزانه (Commutey) سفرهای آونگی یا رفت و برگشتی مناطق مفهوم متعارف شهر را به‌عنوان یک مکان مشخص تغییر داده و مفهوم «منطقه شهری» را جایگزین آن کرده است. جابه‌جایی روزانه جمعیت شهر و حومه آن برای رسیدن به محل کار یا زندگی، آستانه یا دامنه خاصی دارد، که به تناسب بزرگی شهر اصلی یا مادر شهر، وسعت می‌یابد. شهرسازان، محدوده سفرهای روزانه و رفت و برگشت

مسافرین (Commuter) شهری را منطقه شهری می‌نامند. شعاع این سفرها به‌طور متوسط بین ۲۰ تا ۴۰ کیلومتر است.

عوامل برنامه‌ریزی منطقه‌ای (منطقه شهری)

در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای نمی‌توان همه مسایل یک منطقه را از نظر اقتصادی، اداری و خدماتی مدنظر قرار داد، بلکه باید از نتایج برنامه‌ریزی‌های گوناگون یک منطقه بهره‌مند شد. آن بخش از برنامه‌ریزی منطقه‌ای (مانند ایجاد حومه‌ها، شهرهای جدید اقماری، شبکه‌های مواصلاتی، مراکز و محوطه‌های صنعتی و حوزه‌های گردشگاهی و مکان‌های استقرار تجهیزات و تأسیسات شهری) که جنبه‌ای کالبدی دارد، در حیطه برنامه‌ریزی شهری منطقه‌ای یا آزمایش قرار دارد.

- جمعیت و چگونگی توزیع سکونتگاه‌ها در منطقه.
- اشتغال و چگونگی توزیع مراکز کار در منطقه.
- شبکه راه‌ها و سامانه حمل‌ونقل.
- فضاهاى طبیعى و تفرجگاه‌هاى شهروندان در منطقه.
- جابه‌جایی روزانه جمعیت بین مراکز کار، زندگی و تفریح در منطقه.
- تسهیلات شهری و چگونگی توزیع خدمات شهری در منطقه.

هدف برنامه‌ریزی منطقه‌ای پیشگیری از وضعیت هرج‌ومرج اشکال شهرنشینی در پیرامون مادر شهر و توسعه بی‌رویه مراکز کار و حاشیه‌نشینی است. اهداف و اصول برنامه‌ریزی و ساماندهی کالبدی منطقه همانند اصول و اهداف برنامه‌ریزی شهری هستند.

برنامه‌ریزی محیطی

موضوع برنامه‌ریزی محیطی، حفاظت از مناظر و منابع طبیعی آب، خاک و شکل زمین و نیز بهبود و گسترش فضاها و مناظر طبیعی است.

برنامه‌ریزی محیطی از نظر مقیاس، هم در سطح شهر و هم در سطح منطقه‌ای کاربرد دارد. چنان‌که می‌دانیم، شهر و منطقه از یکدیگر جدا نیستند، بنابراین برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای نیز نمی‌توانند از همدیگر جدا باشند. به همین دلیل در برنامه‌ریزی محیطی نیز، شهر و منطقه به گونه‌ای یکپارچه در نظر گرفته می‌شوند، زیرا عناصر طبیعی و محیطی از نظر ساختاری پیوسته هستند.

فضایی که اصطلاحاً حوزه شهر یا پسکرانه (Hinterland) شهر خوانده می‌شود، برای شهر جنبه حیاتی دارد. ویژگی‌های طبیعی شهر با اوضاع محیطی پسکرانه آن‌ها رابطه‌ای تنگاتنگ دارد، به‌ویژه اکنون که با توسعه شهرها و گسترش ارتباطات و شبکه حمل‌ونقل، ارتباط میان شهر و پیرامون آن پیوستگی عمیق‌تری یافته است.

از سوی دیگر فضاهای طبیعی پیرامون شهرها مانند سواحل، رودخانه‌ها، جنگل‌ها و به‌ویژه کوهستان‌ها که افزون بر مناظر و چشم‌اندازهای شهری، تفرجگاه‌های طبیعی شهر محسوب می‌شوند و شهروندان در آنجاها اوقات فراغت خود را سپری می‌کنند، مناطق طبیعی شهری را پدید می‌آورند.

امروزه ارتباط بین برنامه‌ریزی کاربری زمین (Landuse Plan- ning) در شهر و روستا و منطقه با برنامه‌ریزی محیطی (که تمام عناصر طبیعی یعنی زمین، آب، خاک، هوا را در بر می‌گیرد) از نظر حفاظت محیط‌زیست و مفهوم توسعه پایدار ضروری است. وجه مشترک بین برنامه‌ریزی کاربری زمین و برنامه‌ریزی محیطی، زمین‌آرایی یا برنامه‌ریزی منظر یا منظرسازی است.

اگر برنامه‌ریزی کاربری زمین را «تخصیص زمین به کاربری‌های کارا» بدانیم، برنامه‌ریزی محیطی از دید زمین‌آرایی «روش نیل به کاربری‌های بهینه و مطلوب» است.

معیارهای برنامه‌ریزی محیطی

نخستین معیار برنامه‌ریزی محیطی توجه به ساخت توپوگرافیک پهنه طبیعی یا چگونگی جای دادن شهر در بستر محیطی است. در برنامه‌ریزی محیطی قصد آن است که شهر در چشم‌انداز یعنی بستر طبیعی «حل» شود و شهر و طبیعت به سازگاری یکپارچه‌ای برسند. مهم‌ترین عامل در این کار توجه به ساختار توپوگرافیک و اشکال پستی و بلندی و خطوط انحنای موجود در طبیعت است. انطباق شکل عمومی شهر با شکل توپوگرافیک طبیعت و تنظیم خطوط اصلی آن با خطوط انحنای طبیعت، به انطباق شهر و جاده‌ها با محیط کمک می‌کند.

دومین معیار برنامه‌ریزی محیطی، توجه به جریان هوا و باد در مکان‌یابی و استقرار عملکردهای گوناگون شهری در منطقه است. تهویه هوا در شهرها با تغییرات زیست اقلیم‌شناسی و آلودگی هوا در محیط‌های شهری ارتباطی بنیادی دارد. در برنامه‌ریزی محیطی این مسأله با توسعه منابع طبیعی آب و گیاه و بهره‌مندی از رطوبت و اکسیژن آن انجام می‌پذیرد.

سومین معیار در برنامه‌ریزی محیطی، ایجاد فضاهای شبه طبیعی به منظور کمال بخشیدن به محیط و جبران کمبودها است. گاهی احداث فضاهای شبه طبیعی وسیع (مانند فضاهای سبز منطقه‌ای، جنگل‌های مصنوعی، دریاچه‌های مصنوعی و مانند آن) به منظور ایجاد موازنه اکولوژیکی صورت می‌گیرد. در ایجاد این فضاها بر جنبه زیست‌محیطی (مانند تلطیف هوا و سالم‌سازی محیط) اهداف مهم دیگری نیز پیگیری می‌شوند. ایجاد مناظر و چشم‌اندازهای مطلوب با پدید آوردن فضاهای تفریحی و تفرجگاه‌های طبیعی (برای گذران اوقات فراغت شهروندان) از جمله مهم‌ترین آن اهداف هستند.

فصل سوم

انواع طرحها

الگوهای شهرسازی

در آغاز قرن بیستم شهرسازی به معنای عمران شهری تعریف می‌شد. طی صد سال گذشته به تناسب تغییر شرایط اجتماعی و اقتصادی و همچنین این تحولات سیاسی و تجربیات علمی، برنامه‌ریزی شهری مراحل چندی را هم از نظر محتوا و هم از نظر رویه طی کرده و تبدیل به «برنامه‌ریزی و طراحی» شده است. از این دیدگاه برنامه‌ریزی شهری یکی از ارکان مدیریت شهری است. پیوند این دو، ارتقای کیفیت زندگی شهری را تضمین می‌کند. مدیریت شهری برای پاسخگویی به مسایل و چالش‌های توسعه شهری اجباراً به برنامه‌ریزی روی آورده است. زیرا مدیریت شهری بدون عقلانیت برنامه‌ریزی قادر به کنترل هدایت و نظارت بر توسعه و عمران شهری نخواهد بود. همچنین بدون برنامه‌ریزی آینده مطلوبی برای شهرها قابل تصور نیست. با توجه به این ضرورت‌ها هرچقدر مسایل شهری و خواست‌های مدیریت شهری ساده‌تر باشند یا پیچیده‌تر شوند برنامه‌ریزی نیز ساده‌تر یا پیچیده‌تر خواهد شد.

طی قرن گذشته دامنه مسایل شهرنشینی روزبه‌روز گسترده‌تر و ژرف‌تر شده است. بنابراین به تناسب این تحولات الگوهای شهرسازی نیز از روش‌های ساده عمرانی مانند احداث خیابان‌ها پل‌ها و ساختمان‌ها به سوی روش‌های پیچیده‌تر ساماندهی محیطی و آمایش فضایی تحول یافته است به سخن دیگر از برنامه‌ریزی تک‌بعدی کالبدی به سوی برنامه‌ریزی چندبعدی راهبردی جهت‌گیری کرده است.

الگوی طرح‌های کالبدی (سینوپتیک)

طرح‌های سینوپتیک صرفاً به اقدامات عمرانی راه و ساختمان در شهرها خلاصه می‌شود. از این نظر یعنی خلاصه و ساده بودن آن‌ها را سینوپتیک نامیده‌اند. طرح‌های کاربردی در آغاز با خیابان‌کشی در شهرها و احداث پل و ساختمان‌ها شروع شد مانند اقدامات هوسمان در

پاریس، آنسپاش در بروکسل و بوذرجمهری در تهران. اما به تدریج تکامل یافتند و تا حد طرح‌ریزی شبکه‌ی خیابان‌بندی و احداث میدان‌ها و فضاهای کمکی ارتقا یافتند.

این الگو در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم در اروپا و امریکا رایج بود. در ایران بعد از جنگ جهانی اول و تشکیل دولت مقتدر مرکزی به منظور نوسازی شهرها این‌گونه اقدامات عمرانی در شهرها آغاز شد. یعنی درست در زمانی که این شیوه شهرسازی در اروپا منسوخ شده بود و طرح‌های جامع جایگزین آن شده بودند، این اقدامات در شهرهای ایران آغاز شد. از سال ۱۳۰۹ و با تصویب قانون بلدیة و سپس قانون تعریض معابر در ۱۳۲۲ در شهرهای مختلف اقدام به احداث خیابان‌های جدید گردید. این خیابان‌ها با قدرت رضاشاهی اغلب از میان بافت‌های ساخته شده عبور داده می‌شد. ورود اتومبیل به ایران و ضرورت توسعه سیستم حمل‌ونقل و احداث راه‌های مواصلاتی کشوری ایجاب می‌کرد که این جاده‌ها از درون شهرهای سر راه عبور کنند و در چهار جهت اصلی شهر امتداد یابند. در چارچوب سیاست نوسازی دولت مرکزی شهرداری‌ها موظف بودند که بافت‌های شهری را به سرعت تغییر دهند. بنابراین هر شهرداری تعریض یکی دو خیابان جدید را برای اجرا به وزارت کشور پیشنهاد می‌کرد. نخستین طرح‌های خیابان‌کشی در ایران عبارت بودند از: نقشه خیابان‌کشی شهر همدان توسط یک مهندس آلمانی در سال ۱۳۰۹؛ نقشه خیابان‌کشی شهر همدان توسط مهندسین فرانسوی در سال ۱۳۱۶؛ نقشه‌ی خیابان‌های شهرهای مشهد، شیراز، قم، سمنان و غیره، در همان سال‌ها.

این اقدامات در سال‌های ۱۳۲۰ و ۱۳۳۰ همچنان ادامه داشت از سال ۱۳۴۴ با تصویب قانون شهرداری‌ها برخی از وظایف جدید عمران شهری به عهده شهرداری‌ها گذاشته شد. به‌ویژه در برنامه دوم هفت‌ساله برای برخی از شهرهای ایران طرح‌هایی توسط مهندسین

مشاور خارجی تهیه شد که اغلب شبکه معابر شهری را طرح‌ریزی می‌کردند. مانند طرح شهر شیراز توسط مشاور انگلیسی گیبس و شرکا در سال ۱۳۳۸؛ طرح شهرسازی شهر اصفهان توسط مهندسین مشاور کوکس آلمانی در سال ۱۳۳۷؛ و طرح شهر سنندج توسط مهندسین مشاور انگلیسی آلتون در سال ۱۳۳۷.

البته برای برخی از شهرهای دیگر ایران مانند ارومیه و چند شهر دیگر نیز طرح‌هایی تهیه شد اما مدارک آن‌ها در دست نیست. این طرح‌ها برای اجرا به شهرداری‌ها ابلاغ می‌شدند. اما در عمل کارایی چندانی نداشته و مبنای عملیات عمرانی شهرها قرار نمی‌گرفتند.

طرح هادی

در سال ۱۳۴۰، فردریش فایل که در طرح کوکس اصفهان همکاری می‌کرد، به استخدام وزارت کشور درآمد و در دفتر جدیدی به نام «امور طرح‌ریزی» مشغول به کار شد. فایل و گروه همکاران او تحول مهمی در تولید طرح‌های شهرسازی به وجود آوردند. این تحول که بعداً به نام طرح‌های هادی شهرت یافت همچنان عبارت از یک نقشه‌ی شبکه‌بندی معابر بودند. اما از یک سو با تربیت کارشناسان معماری به عنوان شهردار و از سوی دیگر توجه به ویژگی‌های کالی شهرها در ارائه، طرح یادشده، فصل جدیدی در کار شهرسازی ایران به وجود آورد. از این نظر طرح‌های هادی نقطه عطفی در شهرسازی کشور محسوب می‌شوند. لازم به ذکر است که طرح‌های هادی در دفتر فنی و دفتر طرح‌ریزی وزارت کشور تهیه و پس از تأیید رئیس امور طرح‌ریزی به منزله تصویب طرح بود و برای اجرا به شهرداری‌ها ابلاغ می‌شد و شهرداری‌ها بدون اختیار موظف به اجرای آن بودند.

طرح جامع Comprehensive Plans

طرح جامع سند رسمی توسعه و عمران حکومت (ملی، محلی)

برای آینده بلندمدت شهر است. این طرح هدف‌های توسعه را مشخص می‌سازد و از طریق تحلیل داده‌ها و گرایش‌های اجتماعی - اقتصادی، چشم‌اندازهای کالبدی را در ۱۰ تا ۱۵ سال آینده مشخص می‌نماید و بر روی نقشه‌ها تصویر می‌کند. به‌علاوه سیاست‌ها و رهنمودهای موردنظر برای اجرای آن را نیز ارائه می‌نماید.

طرح جامع موضوعات مختلف ولی مرتبط را به صورت یکپارچه مورد بررسی و تحلیل قرار می‌دهد و بر اساس آن طرح را پیشنهاد می‌کند. این موضوعات شامل موارد زیر است:

- شرایط طبیعی منطقه و شهر
- وضعیت جمعیت و روند افزایش آن
- بررسی وضع خدمات آموزش، بهداشت و خدمات عمومی شهر
- بررسی وضع تأسیسات زیربنایی آب، فاضلاب، برق، گاز
- بررسی وضع حمل‌ونقل، شبکه ارتباطی و ترافیک شهری
- بررسی وضع مسکن و زمینی شهری
- بررسی کاربری زمین شهری و تحلیل تغییرات و تحولات
- سایر مؤلفه‌های طبیعی مانند سیلاب و زلزله و مؤلفه‌های اجتماعی مانند فرهنگ، مذهب و ...

مطالعات طرح جامع، پس از تحلیل، تبدیل به پیشنهادها می‌شود که در سطح طرح بر روی نقشه طرح جامع که آن را مسترپلان - Mas ter Plan می‌نامند، با مقیاس ۵ تا ۱۰ هزارم پیاده و به شورای عالی شهرسازی ارائه می‌گردد. شورا پس از بررسی و تصویب آن را توسط وزارت راه و شهرسازی به وزارت کشور و شهرداری موردنظر برای اجرا ابلاغ می‌نماید.

لازم به گفتن است که طرح جامع در مقیاس شهرهای کوچک زیر ۲۵۰۰۰ نفر «طرح‌هادی» خوانده می‌شود و با مطالعات کمتر به

همان شیوه تحلیل شده و طرح ارائه می‌گردد. طرح هادی توسط وزارت کشور تصویب و به شهرداری‌ها برای اجرا ابلاغ می‌شود.

هدف از تهیه طرح جامع

سیاست‌های عمرانی شهرها به دلایل زیر در طرح جامع منعکس می‌گردد.

- نگرش جامع به مسایل عمده شهری به‌ویژه در مسایل مربوط به کاربری زمینی شهری، مسأله مسکن، مسایل اجتماعی و اقتصادی مؤثر در توسعه و عمران شهری.
- مسایل محیط‌زیست به‌ویژه حفاظت از جنگل‌ها و مراتع و رودها و سواحل و توجه به سوانح طبیعی مانند زلزله و سیل و طوفان و آلودگی‌ها
- طرح جامع سندی است مشترک برای تمامی نهادهای عمرانی شهر که بایستی اقدامات خود را هماهنگ با طرح جامع و طبق مقررات و ضوابط آن انجام دهند.
- طرح جامع سند راهنمای ساخت‌وساز و اقدامات عمرانی صاحبان املاک و مؤسسات عمرانی در زمینه مسکن است. شهروندان همه موظف به اجرای ضوابط و مقررات طرح جامع بوده و تخلف از آن، چه توسط نهادها و چه شهروندان ممنوع است. مگر به صورت پیشنهاد به کمیسیون ماده پنج برای تصمیم‌گیری و تغییرات قانونی.
- ایجاد پایگاه معتبر برای تصمیم‌گیری
- طرح جامع از طریق مطالعات جامع و تحلیل جامع از واقعیت‌های اجتماعی و اقتصادی و محیطی و همچنین روند رشد و توسعه شهری مسایل شهر را در حال و آینده شناسایی نموده و برای آن‌ها راه‌حل‌هایی عمرانی ارائه می‌نماید، بنابراین طرح جامع به‌عنوان یک وسیله مشترک برای آگاهی از مسایل و آشنایی با راه‌حل‌ها

برای شهر محسوب می‌شود و نهادهای مختلف بر پایه پیشنهادها
طرح جامع برنامه‌ریزی می‌کند.

- اجرای طرح جامع، مستلزم مشارکت فعال مقامات محلی اعم از ادارات بخش عمومی، بخش خصوصی و مردم عادی است. مسایل طرح‌های جامع براساس مشارکت عمومی شناسایی و توسط مقامات مسؤول اصلاح می‌گردد و در صورت لزوم تجدیدنظر خواهد شد. مشارکت عمومی سبب تحقق‌پذیری طرح و اجرای پیشنهادها آن در زمان تعیین شده خواهد شد.

طرح تفصیلی

طرح تفصیلی در واقع بیان تفصیلی با جزئیات بیشتر طرح جامع است که در مقیاس بزرگ‌تر مثلاً یک‌هزارم یا دو هزارم ارائه می‌شود. نقشه تفصیلی جنبه عملیاتی داشته و به خوبی و با جزئیات پیشنهادات طرح جامع روی نقشه‌ها خوانده می‌شود. موضوعاتی مانند: حدود مالکیت املاک، خط پروژه، شبکه راه‌ها، نوع فضایی باز و ساخته شده، نوع کاربری‌ها. بنابراین صاحبان املاک و اراضی شهری می‌توانند وضعیت ملک خویش را روی زمین شهری پیدا کنند و شهرداری‌ها برپایه همین اطلاعات، مقررات و ضوابط ساخت‌وساز را به شهروندان و نهادهای عمرانی ابلاغ کرده و نتایج فعالیت‌های ساخت‌وساز آن‌ها را نظارت می‌دارند.

طرح تفصیلی در مقیاس محلات و نواحی مختلف شهر تهیه و برای اجرا به شهرداری‌های مناطق و نواحی ابلاغ می‌گردد. باید اضافه کرد که طرح تفصیلی در مقایسه با طرح جامع، در واقع یک طرح عملیاتی است در حالی که طرح جامع یک طرح سیاست‌گذاری برای توسعه می‌باشد.

طرح‌های راهبردی Strategic Plan

هم‌زمان با رواج طرح‌های ساختاری در انگلستان تحت تأثیر تئوری سیستم‌ها و به‌ویژه تئوری تصمیم‌نگرش برنامه‌ریزان به طرح‌های جامع و حتی ساختاری نیز انتقادی شد زیرا تا آن موقع اینطور تصور می‌شد که شهر و منطقه و مسایل آن مثل پدیده‌ای اجتماعی و اقتصادی و جغرافیایی قابل شناخت و هدایت است. در حالی که تجربه نشان می‌داد حتی اگر قابل شناخت هم باشد اما هدایت شهرها به طرف اهداف کار بسیار پیچیده و غیرممکن است. مگر آنکه اولاً مسیر کلی توسعه به سوی آینده معلوم باشد، ثانیاً همواره باید مواظب جهت‌گیری به سوی اهداف بود و لازمه یک چنین تصمیم‌گیری‌های هوشمندانه، تصمیم‌سازی‌های عاقلانه است.

طرح‌های ساختاری Structural Plan

طی دهه ۱۹۶۰ میلادی رویکرد طرح‌های جامع و تفصیلی مورد نقد صاحب‌نظران برنامه‌ریزی شهری قرار گرفته و با توجه به رواج تئوری سیستم‌ها که شهر و منطقه آن را به صورت پیوسته در نظر می‌گرفت، طرح‌های جامع شهر (در انگلستان) از نظر روش مطالعات و حوزه بررسی‌ها به کلی تغییر کرد و طبق قانون جدید ۱۹۷۱ میلادی طرح‌های جدیدی با عنوان «طرح‌های ساختاری» جایگزین طرح جامع شد. طبق این رویکرد، شهر و منطقه شهری به صورت پیوسته و یکپارچه تحلیل شده و طرح فراگیری ارائه می‌شد.

در این رویکرد به‌جای طرح تفصیلی، طرح‌هایی برای محله‌ها و نواحی و مراکز شهری ارائه می‌شد که تحت عنوان طرح‌های محلی (Local Plan) جزئیات اراضی و راه‌ها و ضوابط شهرسازی را نشان می‌داد. در رویکرد جدید یک رابطه تنگاتنگ همیشگی و مداوم بین طرح فراگیر ساختار و طرح کاربری محلی برقرار می‌باشد. البته این در دهه سال ۲۰۰۰ میلادی تغییراتی نموده است.

رویکرد ساختاری-راهبردی

هم‌زمانی رویکرد ساختاری با رویکرد راهبرد، بسیاری از صاحب‌نظران برنامه‌ریزی شهری، منطقه‌ای را علاقمند ساخت که میان این دو پیوند نظری و عملی برقرار سازند، این جمله معروف یکی از برنامه‌ریزان بزرگ راهنمای این رویکرد جدید شد. ساختارها و راهبردها دو روی یک سکه‌اند و از سوی دیگر پایگاه نظری هر دو به نظریه سیستم‌ها باز می‌گشت. بنابراین پیشنهادات توسعه طرح‌های ساختاری به صورت سیاست‌های کلان «استراتژیک» ارائه می‌گردید. در سال ۱۳۷۸ که وزارت مسکن و شهرسازی تصمیم به اصلاح و به روزآوری طرح‌های جامع شهری و منطقه‌ای نمود گروه تخصصی این رویکرد را پیشنهاد و الگوی تهیه طرح آن را نیز تدوین و ارائه نمود. از آن زمان تاکنون برای تعدادی از شهرهای بزرگ و متوسط ایران طرح‌های ساختاری-راهبردی تهیه شده است. از جمله برای شهر تهران که در سال ۱۳۸۶ تحت عنوان طرح جامع ساختاری-راهبردی به تصویب شورای عالی شهرسازی رسیده است.

رویکرد جامع در مقابل راهبردی

در رویکرد راهبردی نیز همانند طرح جامع، دامنه وسیع از موضوعات مطالعاتی مربوط به محدوده طرح است که بایستی انجام پذیرد، حتی اگر برخی از این موضوعات ربط چندانی به طرح یا پیشنهادهای طرح نداشته باشد. طرح‌های جامع، گاه برای پاسخگویی به توسعه شهری موضوعات متنوع بسیار کلی مانند تاریخ و جغرافیا را نیز مطالعه می‌کنند و تنها در هنگام نیاز به عمق موضوع می‌پردازند. برعکس طرح‌های جامع، نگرش راهبردی، تنها مطالب و موضوعاتی را که مستقیماً به طرح به‌ویژه به تصمیم‌گیری بلندمدت برای توسعه آینده شهر مربوط می‌شود، مورد مطالعه و تحلیل و بررسی قرار می‌دهد.

در نتیجه طرح‌های راهبردی بیشتر از طرح‌های جامع به امر برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی می‌پردازند. در رویکرد راهبردی مطالب و اطلاعاتی مهم محسوب می‌شوند که برنامه‌ریزان را برای تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی یاری می‌کنند. در واقع مطالعات وسیله‌ای هستند که هدف برنامه‌ریزی را یاری می‌رسانند.

ساختار طرح‌ها

ساختار طرح‌های نوین راهبردی و ساختاری از دو مؤلفه و یک هسته تشکیل می‌شود و با تعدادی عناصر ادامه می‌یابد.

مؤلفه‌های اصلی طرح‌های شهر عبارتند از:

۱. محتوای طرح‌ها: که بستگی به عوامل مختلف دارد که شامل همان موضوعاتی است که در مطالعات گوناگون مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرند.
۲. هدف طرح‌ها: طرح‌های مختلف با اهداف گوناگون تهیه می‌شوند. چنانکه طرح جامع و تفصیلی به منظور هدایت و کنترل توسط فیزیکی شهرها و نظارت به ساخت‌وساز و عمران محلی تهیه می‌گردد. در حالی که طرح‌های نوسازی محله‌های فرسوده شهری، هدف‌هایی مانند نگهداری و تاب‌آوری و حفاظتی را پیگیری می‌کنند. بنابراین از یک سو مطالعات محتوایی باید هدفمند انجام پذیرد و از سوی دیگر برنامه‌ها و پیشنهادها باید با اهداف طرح سازگار بوده و منطبق باشد.

هسته طرح

هسته طرح را برنامه‌ها و پیشنهادها تشکیل می‌دهند. و شامل بیانیه طرح برای به‌کار بستن سیاست‌های طرح است.

- تدوین بیانیه چشم‌انداز و اهداف برای آینده

- ارزیابی گزینه‌های طرح و طراحی

- برنامه اجرایی

مؤلفه‌های طرح

عوامل پیدایش و گسترش محله‌ها و همین‌طور مسایل و معضلات آن‌ها بسیار متعدد و متفاوت است. انجمن شهرسازان آمریکا در دهه ۱۹۹۰ تحقیقی انجام داد که ۳۶ مؤلفه در طرح‌های محله را مشخص ساخت. با وجود تفاوت‌های بسیار، چند اصل راهنمای برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری قرار می‌گیرد و آن نیاز به حل مسایل محل، ارتقاء کیفیت محیطی و نیل به اهداف اجتماعی و اقتصادی است. این ۳۶ مؤلفه را می‌توان در چهار گروه عمده به شرح زیر دسته‌بندی کرد.

مؤلفه‌های عملکردی

بسیاری از طرح‌های محله دارای مؤلفه‌های عملکردی همچون مسکن، امنیت، کاربری اراضی و تفریحات را به صورت موضوعات مجزا مشخص می‌سازند. طرح‌ها ممکن است این موضوعات را مورد بررسی قرار داده و براساس تحلیل‌های منطقی، برای مسایل راه‌حل‌های عملی ارائه نمایند و یا براساس اهداف تعیین شده از طرف شورای شهر یا شهرداری برای ارتقاء کیفیت محیطی و کاربردی و کارکردی محله طرح‌های عملیاتی ارائه نمایند.

مؤلفه‌های حمل‌ونقلی

مسأله حمل‌ونقل در طرح‌ریزی محلات اغلب از مسایل عمده محله‌های شهری است. مسأله دسترسی به جاده‌های اصلی، تعریض معابر، ایجاد معابر جدید، اصلاح مهندسی راه‌ها، مسأله ایمنی از حرکت عبوری اتومبیل، دسترسی به ایستگاه‌های مترو و اتوبوس، کاهش ترافیک و... از جمله این مسایل است.

طرح حمل‌ونقل علاوه بر اهداف زیست‌محیطی، ایمنی و دسترسی، دارای مقاصد نگهداری فضاها و خاطره‌های جمعی نیز هستند.

مؤلفه‌های کاربری اراضی

طرح‌های رایج پهنه‌بندی کاربری اراضی شامل همه طرح‌های محله‌ای می‌شوند. محله مسکونی یا محله تاریخی یا محله تفریحی یا تجاری، هر یک دارای ویژگی‌های هستند که برخی اوقات با نفوذ سایر عملکردها و کاربری‌ها آسیب‌دیده و بتدریج هویت و شخصیت محله را تغییر می‌دهند. مانند گسترش کارگاه‌های تعمیراتی و انبارهای کالا در محله‌های پیرامون بازارها که به تدریج محله‌های مرکز شهر را از جمعیت خالی و به تدریج از نظر اجتماعی و اقتصادی دگرگون ساخته و حتی به فساد می‌کشاند. طرح‌های کاربری از طریق ارتقاء سطح اقتصادی انواع کاربری‌های موردنظر را در محله تشویق و ارتقاء می‌بخشد و توسعه محله را تضمینی می‌نماید.

مهم‌ترین مسأله در طرح کاربری اراضی در طرح‌ریزی محله‌ها بر مبنای مقررات و ضوابط قابل عمل است که با منافع افراد جامعه مطابقت داشته باشد.

مؤلفه‌های زیرساخت‌ها و تأسیسات

زیرساخت‌های محله به مرور زمان فرسوده شده و نیازمند بازسازی و بهسازی است. گاهی اوقات به علت تغییر کاربری یا تغییر عملکردی به‌ویژه تحولات شهری از جمله تغییر تراکم‌ها، ضرورت می‌یابد که زیرساخت‌های محله بازسازی و تأسیسات زیربنایی آن بهسازی شود. از آنجایی که بسیاری از تأسیسات شهری توسط سایر نهادهای دولتی یا خصوصی تأمین می‌شود، در اینگونه طرح‌ها مسأله هماهنگی‌های مدیریتی اهمیت زیادی داشته و تحقق‌پذیری طرح‌ها را تضمین می‌کند.

طرح‌ریزی مرکز شهر

مرکز شهرها، معرف هویت و شخصیت شهرها و به نوعی نماد فرهنگی و تاریخی نیز بشمار می‌روند. در مقابل اهمیت بی‌شمار، ابعاد فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و تاریخی مرکز شهرها با مسایل متعدد پیچیده و گاهی غیرقابل حل نیز مواجه‌اند مانند تداخل کاربری‌ها، تداخل سیستم‌های حمل‌ونقل، تنوع عملکردها و از همه مهم‌تر، تراکم ساختمانی و فعالیتی در بافت‌های فرسوده و قدیمی.

مراکز شهرها قلب اقتصادی شهرها بشمار می‌روند. در شهرهای ایران هنوز همچون قدیم بازارها نقش مهمی در مرکز شهرها به عهده دارند. همچنین مراکز نوین شهری ناخواسته در میان محله‌های مسکونی قدیمی سر برآورده و مسایل متعددی برای ساکنین پدید می‌آورند.

طرح‌ریزی مرکز شهر امروز به صورت تخصصی شاخه‌ای از طرح‌ریزی شهری را تشکیل می‌دهد، در حالی که بدون برنامه‌ریزی شهری و مدیریت شهری قادر به ارائه طرح‌های عملیاتی و اجرایی نمی‌باشد. برای تهیه طرح‌های مرکز شهر ضروری است نکات زیر مدنظر قرار گیرد:

- ایجاد چشم‌انداز از آینده ساختمان‌های قدیمی و فرسوده و یافتن راه‌حلی برای مسأله سرفعلی مشاغل مختلف که مانع اصلی نوسازی مرکز شهر بشمار می‌روند. همین موضوع، اغلب سبب تغییر مکان مرکز شهر از نواحی قدیمی به نواحی جدید می‌گردد.
- هماهنگی اقدامات اجرایی در زمینه‌های ترافیک و حمل‌ونقل و تأسیسات زیربنایی به‌ویژه تعریض‌ها و تأمین پارکینگ و کنترل تراکم ساختمانی توسط مدیریت شهری با سایر نهادهای مدیریتی مانند وزارت ارشاد، سازمان‌های میراث فرهنگی، سازمان مسکن و شهرسازی و آب و برق و فاضلاب.
- تهیه راهنما برای مالکین و سازندگان برای نوسازی و بهسازی

ساختمان‌ها، راه‌ها، پیاده‌روها، پیاده‌راه‌ها و حفاظت و نگهداری از اماکن با ارزش تاریخی و فرهنگی و سرمایه‌گذاری‌های جدید در ساخت و ساز.

- مشارکت شهرداری با سایر نهادها به‌ویژه صاحبان کسب‌وکار در پاک‌سازی بدنه‌ها، نصب تابلوها زیباسازی فضاها و ایجاد مسیرهای پیاده (پیاده‌راه‌ها).

رویکردهای طرح‌ریزی در مراکز شهر

رویکرد طرح‌ریزی در مراکز شهرها، از یک سو مستلزم رویکرد ساختاری و از سوی دیگر رویکرد راهبردی است.

رویکرد ساختاری

رویکرد ساختاری به معنای رویکرد فراگیر در مقیاس شهر است. رویکرد ساختاری در مرکز شهر بر اساس مؤلفه‌های چهارگانه‌ی یادشده یعنی مؤلفه عملکردی، کاربری زمین، حمل‌ونقل و ترافیک و تأسیسات زیربنایی تهیه می‌شود و در عین حال اهداف اساسی توسعه شهری مانند امنیت، سلامت، سهولت آمد و رفت و حفاظت از عوامل تاریخی و فرهنگی را نیز پی می‌گیرد.

رویکرد راهبردی

این رویکرد در جستجوی راهکارهایی برای رسیدن به اهداف اساسی و چشم‌انداز توسعه شهری و ارتقاء فضایی مرکز شهر می‌باشد. راهبردها دارای خصلت کلان و اساسی هستند، که معمولاً توسط مسئولین شهری و یا ساکنین و شاغلین و نهادهای فعال در مرکز شهر تعیین می‌شود اما کار برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی مرکز شهرها، تبدیل راهبردها به راهکارهای عملی و اجرایی است. مانند: مسأله سرمایه‌گذاری، مقررات و ضوابط کاربری دسترسی به سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی،

مسئله پارکینگ و مسأله ترافیک عبوری و از همه مهم‌تر حفاظت از میراث فرهنگی در عین حال ایجاد یک محیط گردش و خرید و تفریح در فضای کار و کسب که نیازمند خلاقیت و ابتکار طراحان و عزم مدیران برای بهبود وضع مرکز شهر خواهد شد.

طرح‌های مبتنی بر محورهای شهری

منظور از محور مسیره‌های اصلی درون و بیرون شهرها هستند که گاهی به‌عنوان مرکز شهر یا عملکردهای مختلف تجاری، خرید و گردش، خدماتی و یا تفریحی را به عهده دارند. امروزه در بسیاری از شهرهای ایران خیابان‌های اصلی شهر دارای کارکردهای متنوع مرکز شهر شد که به صورت خطی مانند بازارهای سنتی گسترش یافته و عملکردها و کاربری‌ها و ترافیک با همدیگر اختلاط یافته و معضلات بزرگی را برای آمد و رفت، خرید، کار و کاسبی و گردش شهروندی پدید آورده است. مؤلفه‌های طرح‌ریزی محورها نیز همانند ضوابط مراکز شهری است و مستلزم همان رویکردهای ساختاری و راهبردی به صورت هم‌زمان است.

خیابان‌های فعال شهری امروزه بزرگ‌ترین فضاهای شهری را برای حرکت، تجمع، خرید، گردش و تعامل‌های اجتماعی و فرهنگی ارائه می‌دهند و هر چقدر وضعیت آن‌ها بهبود پیدا کند، به همان نسبت کیفیت فضاهای شهری ارتقاء یافته و سبب رضایت شهروندان و پسند گردشگران می‌گردد.

دلایل تهیه طرح برای محورهای شهری

- پاسخگویی به نیازهای شهروندان در استفاده از فضاهای خرید، گردش، فعالیت اجتماعی و فرهنگی و به‌ویژه دسترسی
- دسترسی آسان به مراکز عملکردی و تجاری و خدماتی با امکانات جانبی مانند پارکینگ، دوچرخه و سیستم‌های حرکتی برای معلولین

مانند مراکز شهری، ارتقاء هویت و شخصیت شهر از طریق بهسازی،
نوسازی، زیباسازی فضاها بدنه‌ها، تابلوها و پاک‌سازی علائم
گوناگون

- تهیه راهنما برای مالکین، شاغلین، کسبه و صاحبان مشاغل برای
استفاده از ساختمان‌ها، فضاها، مغازه‌ها و ...
- راهبردهای سرمایه‌گذاری، ساخت‌وساز و کاربری‌های جدید.

بنا به تعریفی که از لوئیز کیبل درباره شهرسازی ذکر شد،
شهرسازی هم علم است و هم هنر. جنبه علمی برنامه‌ریزی شهری
تلاش منظم و سامان‌مند است که برای پیش‌بینی گرایش‌های اجتماعی
و اقتصادی یک جامعه و هماهنگ کردن محیط کالبدی با آن صورت
می‌گیرد. جنبه هنری برنامه‌ریزی شهری نیز ترکیب کردن متناسب
اجزای گوناگون شهر به طریقی است که فرم و شکلی مطلوب با
زندگی جامعه پدید آید. چنین است که علم و هنر به‌طور مشترک
در ساماندهی کالبدی فضایی شهر برای خلق یک محیط شهری سازمان
یافته و متشکل، همکاری می‌کنند.

با توجه به تعریف ذکر شده، سرشت دوگانه شهرسازی (علمی
و هنری) دو گرایش جدایی‌ناپذیر در شهرسازی پدید آورده است: یکی
برنامه‌ریزی شهری (Urban Planning) و دیگری طراحی شهری (Urban
Design).

موضوع اصلی برنامه‌ریزی شهری، ساماندهی کالبدی شهر با
هدف کارآیی و آسودگی محیط‌زیست مصنوع انسان است و موضوع
اصلی طراحی شهری، شکل (فرم) دادن به ساختار کالبدی شهر با
هدف زیبایی و مطلوبیت است.

این دو گرایش به این دلیل از همدیگر جدا نیستند که کارآیی
و آسودگی محیط کالبدی شهر نمی‌تواند از شکل و فرم آن جدا باشد.

زیبایی و مطلوبیت محیط کالبدی شهر نیز از کارکرد و سامان کالبدی آن غیرقابل تفکیک به شمار می‌رود. از اینرو، هر دو گرایش، با همکاری و هماهنگی یکدیگر می‌توانند محیطی مطلوب و شایسته برای زندگی انسان فراهم آورند.

فصل چهارم

گرایش‌های شهرسازی

مبانی برنامه‌ریزی شهری (Urban Planning)

تعریف

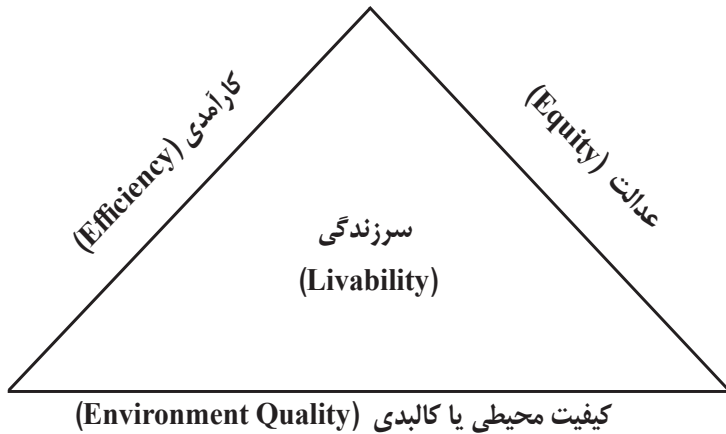
برنامه‌ریزی شهری تاکنون با تعابیر گوناگونی تعریف شده است. برنامه‌ریزی به مفهوم عمومی عبارت است از تدوین سلسله مراتبی از اقدامات منظم که منجر به دستیابی به اهداف از قبل تعیین شده می‌گردد. از دیدگاه فالدوی برنامه‌ریزی شیوه تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی از طریق منابع کمیاب به اهداف چندگانه به منظور نیل به آینده مطلوب و قابل قبول است. اما به‌طور خلاصه در چارچوب مفهوم شهرسازی، برنامه‌ریزی شهری یعنی؛ ساماندهی کالبدی - فضایی شهر. این‌گونه تعریف از برنامه‌ریزی شهری در واقع همان شهرسازی است که می‌توان آن را چنین نیز تعریف کرد؛ «ساماندهی کاربری زمین برای تأمین یک محیط کالبدی شایسته زندگی مدنی سالم». برخی هم آن را تلاشی دانسته‌اند که انسان را برای تدوین اصولی در جهت پدید آوردن یک محیط کالبدی مدنی برای زندگی وی راهنمایی می‌کند؛ این تعریفی متعارف و گویا از برنامه‌ریزی شهری به مفهوم شهرسازی است. اما چنان‌که در تعریف شهرسازی و فضایی گفته شد، شهرسازی وجه کالبدی برنامه‌ریزی عمومی یا برنامه‌ریزی اجتماعی - اقتصادی است. بنابراین، نقشه شهرها با توجه به اهداف و معیارهای اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و محیطی تبیین می‌شود.

امروزه معلوم شده که بهبود محیط کالبدی شهرها، با بهبود وضعیت جامعه بستگی دارد. پس گفته‌اند هدف از برنامه‌ریزی کالبدی شهرها، بهبود بخشیدن به وضعیت محیط زندگی جامعه است که شرط آن آگاهی داشتن از وضعیت اجتماعی - اقتصادی شهر است.

اصول اساسی برنامه‌ریزی شهری

اصول بنیادی شهرسازی که در مثلث زیر ترسیم شده است، پایه هر نوع هدف‌گذاری به شمار می‌رود. اصول یا معیارهای اصلی در

ساماندهی شهری در چارچوب مقوله اساسی «عدالت»، «کارایی»، «کیفیت محیطی» و «سرزندگی» خلاصه می‌شوند که با یکدیگر یک مثلث نظری را پدید می‌آورند.



❖ عدالت (Equity) به معنی توزیع متناسب عملکردها و خدمات، دسترسی مناسب به مراکز خدمات‌دهی و فعالیت‌ها، بدون تبعیض و تفاوت‌گذاری بین ساکنان یک شهر و منطقه شهری است. میزان برآورد این اصل، با معیارهای زیر، مشخص می‌شود:

- انصاف در تسهیم و تقسیم منابع شهری.
- تأمین امکانات (فرصت) برای همه اجتماعات شهری.
- تأمین دسترسی کافی به خدمات و تسهیلات آموزشی، بهداشتی، تفریحی و فرهنگی برای همه ساکنان شهر.
- تأمین اشتغال و مسکن به‌طور منصفانه برای افراد و ساکنان بخش‌های گوناگون شهر.

❖ کارایی (Efficiency) به معنی ایجاد سازمان فضایی و عملکردی مناسب در مکان‌گزینه‌ها و فعالیت‌ها و همچنین تأمین ارتباطات لازم بین عملکردها و استفاده‌کنندگان، برای بالا بردن میزان کارآمدی در

کارکردهای شهری. این اصل براساس معیارهای زیر تحقق می‌یابد:

- مرکزیتی پویا (dynamic)، انطباق پذیر (adaptable) و رقابت طلب (competitive).

- ساختار منسجم از روابط فضایی (مکانی) کارا؛ بین فعالیت‌ها، اشتغال، تفریح و خدمات انسانی.

- مدیریت کارآمد برای اجرای طرح‌ها.

❖ کیفیت محیطی یا کالبدی (Environment Quality) یکی دیگر از اصول برنامه‌ریزی شهری است که هدف آن افزایش میزان مطلوبیت فضاها، کالبدی برای کار، زندگی، تفریح و عملکردهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است. منظور از کیفیت محیطی آن است که مجموعه شهری نه تنها به هویت فضایی و کالبدی مطلوب برسد بلکه از شهریت، ویژگی و مرکزیت نیز برخوردار شود. کیفیت محیطی هم شامل وضعیت خوب کالبدی (محیط انسان ساخت) و هم در بردارنده مطلوبیت محیط طبیعی و تلفیق متناسب آن‌ها در محیط کالبدی است. میزان این اصل با معیارهای زیر سنجیده می‌شود:

- حفاظت از کیفیت منابع طبیعی، دید و منظر فضای جغرافیایی

- بهبود شرایط بهداشتی و پیشگیری از آلودگی‌های محیطی (هوا، صدا و منظر).

- تلفیق مناسب کاربری با حمل و نقل.

- ایجاد فضاها، شهری با مقیاس انسان پیاده.

- تأمین زیرساخت‌های شالوده‌ای شهری (آب، فاضلاب، روشنایی، نیرو).

- دسترسی مناسب پیاده - سواره در مراکز شهری.

❖ حیات و سرزندگی (Livability) به‌ویژه در فضاها، شهری، از چگونگی شکل‌گیری، زیبایی‌شناختی و فضای حیاتی برای کار، تفریح،

- رفتار، حرکت، توقف و تجمع در زندگی اجتماعی و کار و کسب پدید می‌آید. اصل سرزندگی با معیارهای زیر تحقق می‌یابد:
- فرم شهری مطلوب، حفظ هویت فرهنگی و تداوم تاریخی.
 - تنظیم کالبدی فضاها و شهر متناسب با الگوی رفتاری جامعه.
 - تنوع، انتخاب و توانایی در تأمین عملکردهای گوناگون شهری.
 - تأمین امکانات (فرصت‌ها) برای شادمانی، سرخوشی در گذران اوقات فراغت.
 - تأمین فضاها و مکان‌های مناسب برای کسب و کار، فعالیت‌های توأم اجتماعی و اقتصادی.

رهیافت‌های اصلی

- تحقق اصول کلی و معیارهای اصلی در برنامه‌ریزی شهری، سه جهت‌گیری کلیدی یا به بیان دیگر سه راهبرد اصلی را ایجاد می‌کند؛
- ✓ جهت‌گیری برای تأمین فعالیت، اشتغال و خدمات مورد نیاز در هر شهر.
 - ✓ جهت‌گیری برای تحقق عدالت از طریق تأمین خدمات و تسهیلات اجتماعی- اقتصادی.
 - ✓ جهت‌گیری به سوی ایجاد یک مرکز سرزنده شهری از نظر فعالیت‌های اجتماعی- اقتصادی.
- برای رسیدن به اهداف اصلی در این جهت‌گیری‌ها، باید اصول و معیارهای شهرسازی را به کار بست. به کار بردن معیارهای برنامه‌ریزی شهری از لحاظ کالبدی، زیربنای لازم را برای رسیدن به هدف‌های بلندمدت شکل‌های شهری آماده می‌سازد.
- بهبود محیط مصنوع زیست انسانی تا حدود زیادی به مکان‌یابی درست عملکردها و فعالیت‌ها وابسته است. محل استقرار صنایع، تجارتخانه‌ها، مراکز حمل و نقل و ارتباطات و مانند اینها باید در محلی

مناسب قرار گیرند. اما این عمل همه فرآیند برنامه‌ریزی شهری را شامل نمی‌شود، بلکه بخش مهم برنامه‌ریزی شهری، عبارت است از توزیع فضایی یا مکانی، اهداف و سیاست‌های اجتماعی و اقتصادی در سطح شهر و منطقه شهری؛ تا از این طریق، بافت‌های شهری بهبود یابند و از محوطه‌ها و ابنیه تاریخی حفاظت شود و به‌ویژه تسهیلات و خدمات شهری به‌گونه‌ای عادلانه توزیع شود. در چنین شرایطی است که کیفیت محیط کالبدی زیستگاه‌های انسانی بهبود می‌یابد.

برای تکمیل مفهوم برنامه‌ریزی شهری، می‌توان تعریف دیگری را براساس منشور آتن مطرح کرد و گفت که برنامه‌ریزی شهری عبارت است از "سازماندهی مکان‌ها و محیط‌های متفاوتی که می‌باید شرایط رشد و توسعه زندگی جامعه را در تمام ابعاد مادی، معنوی و فرهنگی در همه شکل‌بندی‌های فردی و اجتماعی فراهم آورد".

در برنامه‌ریزی برخی مفاهیم عام هستند و کاربردی اساسی یافته‌اند. از آنجا که بحث درباره مفاهیم برخی از این اصطلاحات ما را در این شناخت معنای برنامه‌ریزی شهری یاری می‌کند، هفت مفهوم کلی زیر را که از مهم‌ترین مفاهیم‌اند، توضیح می‌دهیم:

انعطاف‌پذیری (Flexibility)

قابلیت انطباق طرح‌های شهری با شرایط جدیدی که به علل گوناگون به وجود می‌آید، انعطاف‌پذیری می‌گویند؛ زیرا شهرها مانند سلول‌های زنده در حال رشد و تغییر هستند.

اصطلاح انعطاف‌پذیری در برنامه‌ریزی شهری، کاربرد بسیار دارد و حتی در برخی فرهنگ‌ها تعابیری بیش از آنچه گفته شد برای آن قائل هستند. چنان‌که این اصطلاح اغلب بدون توجه به مفهوم تخصصی آن و به صورت کلمه‌ای کلیشه‌ای به کار برده می‌شود، کاربرد عملی و نظری این اصطلاح در شهرسازی منوط به درک ویژگی‌های تحول شهری است.

شهر چیزی بیش از ساختمان‌ها، خیابان‌ها، تأسیسات شهری و خلاصه بتن و آهن و شیشه و مانند آن است. این عناصر صرفاً ساختار کالبدی شهر را شکل می‌دهند که به علت خواص فیزیکی و شیمیایی خاص خود، تقریباً ثابت هستند و در مقابل تغییرات، نرمش و انعطاف‌پذیری بسیار کمی دارند. به عبارتی دیگر، عناصر فیزیکی ساختار شهر مانند ساختمان‌ها و اجزای آن، شبکه خیابان‌ها و زیرساخت‌ها تا حد زیادی ایستا و غیرقابل تغییرند و نمی‌توانند در برابر شرایط جدید همانند سلول زنده انعطاف‌پذیر باشند. (مثلاً عرض خیابان نمی‌تواند در زمانی کوتاه بر اثر افزایش حجم ترافیک اضافه شده و تعریض گردد).

شهر را نمی‌توان به حال خود رها کرد تا به هر شکل که می‌خواهد درآید، بلکه باید فضای کافی برای توسعه و گسترش شهر را در نظر داشت تا توسعه و رشد، باعث تراکم جمعیت، فعالیت‌ها و ساختمان‌ها در یک منطقه مشخص نشود. بنابراین، انعطاف‌پذیری در برنامه‌ریزی شهری یعنی در نظر گرفتن فضای لازم برای ورود صنایع، خدمات و تسهیلات جدید، به گونه‌ای که در شرایط جدید نیز نیازهای گوناگون جامعه شهری را برآورده سازد. در برخی از شهرها، جمعیت و فضاهای خدماتی و ساختمانی به حدی متراکم شده‌اند که فضای دیگری برای ایجاد کاربری‌های یاد شده جدید وجود ندارد. در چنان حالتی می‌توان گفت که شهر در این تراکم تثبیت شده است. استانداردها و ضوابط، زمان رسیدن به تراکم تثبیت شده را عقب می‌اندازند. آن‌ها راهنمای چگونگی تغییر و تحول در ساختار کالبدی شهر هستند و انعطاف‌پذیری در شهرسازی با به کار بردن استانداردها و ضوابط مناسب، امکان‌پذیر است. این استانداردها نیز، براساس تجزیه و تحلیل وضع موجود، آینده‌نگری، در نظر گرفتن اهداف برنامه‌ریزی و خواست مردم تدوین می‌شوند.

روند فزاینده تغییر و تحول در شهرها و همگامی آن با پیشرفت‌های

علمی و اجتماعی سبب افزایش نیازهای جدید شهروندان می‌شود که در حد خود از عوامل مهم توسعه و تداوم شهری است. این تغییرات را نباید با تغییراتی که مشوق بی‌نظمی و آشفتگی در شیوه استفاده از زمین و استقرار کاربری‌ها و ساختمان‌های پراکنده است، اشتباه گرفت.

امکانات فضا (Space)

در طراحی معماری یک ساختمان، یکی از استانداردها، استفاده و بهره‌وری حداکثر از فضای محدود است. زیرا مقصود آن است که این فضای محدود، آن‌قدر کافی (بسندadequacy) و وسیع باشد، که راحتی و رفاه ساکنان آن را به خوبی تأمین کند. اگر بخواهیم فضای شهری را بدون توجه به معیارهای زیبایی‌شناختی تعریف کنیم، ناگزیریم کلیه انواع فضای بین ساختمان‌ها در شهرها و سایر مکان‌ها را فضای شهری تلقی کنیم. درحالی‌که از دیدگاه طراحی شهری، این فضا از لحاظ هندسی با نماهای گوناگون محصور می‌شود. فقط ویژگی‌های هندسی و کیفیت‌های زیبایی‌شناختی آن است که به ما اجازه می‌دهد آگاهانه فضای باز بیرون را «فضای شهری» (Urban space) تلقی کنیم.

براساس استانداردهای برنامه‌ریزی شهری، کاربری هر مکانی باید با فضاهای مناسب و کافی طراحی شود. مفهوم فضا در برنامه‌ریزی شهری به معنی حداقل سطح برای ساختمان و اسکان جمعیت در آن است، در ساختمان‌های بلندمرتبه و برج‌ها، نه تنها موجب بی‌ثباتی در ارزش زمین، بلکه موجب بروز مشکلاتی در ارائه خدمات و تسهیلات شهری می‌شود.

فشار ناشی از تراکم جمعیت بر واحد سطح برای خدمات و تسهیلات شهری نیازی روزافزون به وجود می‌آورد و برکارآیی شبکه آب، سامانه فاضلاب، شبکه توزیع گاز، تلفن، خیابان پیاده‌رو و تسهیلات آموزشی- بهداشتی اثرات منفی خواهد گذاشت. با افزایش تراکم باید تسهیلات و تأسیسات شهری را نیز افزایش داد تا مشکلی در این زمینه

پدید نیاید. مسلماً افزایش تراکم هم موجب افزایش هزینه تأمین تسهیلات تأسیسات شهری خواهد شد.

فضای شهری جنبه‌های گوناگونی دارد. فضای مناسب برای وسایل نقلیه در محیط شهری فضایی است که سهولت حرکت را پدید می‌آورد. این فضا، افزون بر سواره‌رو و پیاده‌رو، مترو زیرزمینی و ایستگاه‌ها را نیز شامل می‌شود. تأمین فضای لازم حرکتی در شهر مستلزم ایجاد نظم در چگونگی استقرار کاربری‌ها و ساختمان‌هاست. پارک‌های بازی، باغچه‌ها و مسیرهای پیاده نیز فضا هستند. در سطح داخلی ساختمان‌ها هم بخشی از ساختمان جهت ایجاد پارکینگ، محوطه‌سازی و حتی مکان‌هایی برای فعالیت عمومی و اجتماعی ساکنان مجتمع‌های مسکونی، در نظر گرفته می‌شود.

مفهوم فضای شهری مستلزم وجود مکان‌های مناسب برویژگی‌های زیبایی‌شناختی برای استراحت، قدم زدن و تجمع است و هر شهر به فضاهای مناسبی برای گسترش توانایی‌های فکری و روحی مردم نیاز دارد. گاهی مفهوم فضا در شهر، فقط به نوع خاصی از فضاهای شهر مانند میدان‌ها و پلازاها گفته می‌شود و برخی گمان می‌کنند که فضا در حیطه طراحی شهری است و کاری به برنامه‌ریزی شهری ندارد. پیروان این پندار می‌گویند: برنامه‌ریزی شهری به‌جای پرداختن به موضوع فضا، باید به حل مسایل و مشکلات شهرها بپردازد! در پاسخ به این افراد باید گفت: درست است که هدف برنامه‌ریزی شهری حل مشکلات شهری است، ولی مهم‌ترین مشکلات شهری از نظر برنامه‌ریزی شهری عبارتند از رفع کمبودهای فضا برای پیشگیری از تراکم و زشتی‌های حاصل از تخریب آن.

قابلیت دسترسی

این اصل در همه سطوح محلی، شهری، منطقه‌ای، ملی و فراملی اهمیت بسیار دارد. مفهوم کلی دسترسی به سادگی قابل فهم است،

قابلیت دسترسی در شهرسازی به فاصله و زمان مربوط می‌شود. عامل فاصله به صورت هزینه سفر، مصرف سوخت و یا انرژی بدنی و مانند آن بازتاب می‌یابد. هر چه فاصله بیشتر باشد، زمان رسیدن به مقصد بیشتر است و در نتیجه هزینه‌ها نیز بیشتر می‌شوند. افزایش هر دو عامل یعنی (فاصله و زمان) به معنی دسترسی نامناسب و کاهش آن دو به معنی دسترسی مناسب است. از این رو، افزایش قابلیت دسترسی و کاهش فاصله و زمان، یکی دیگر از اصول اساسی شهرسازی محسوب می‌شود.

منظر مطلوب

مشخص‌ترین جنبه زیبایی‌شناسی یک شهر «منظر» است. در شهر و پیرامون شهر هر چیزی که به نظر مطلوب و خوشایند برسد منظر نامیده می‌شود. منظر از عوامل متعددی تشکیل می‌شود. از ترکیب بناها و سیمای ساختمان‌ها و شکل فضاها تا چگونگی ترکیب عناصری طبیعی در کالبد شهرها، در حیطه منظر شهری (Town scape) و منظر طبیعی (Land scape) است. نتیجه نهایی منظر خوب، خوشایندی و منظر بد، تنفر از محیط زندگی است. اصل زیبایی در شهرسازی با ایجاد مناظر مطلوب و خوشایند تجلی می‌کند.

توسعه پایدار

شکل زمین و جنس خاک، ظرفیت سیل‌خیزی و زلزله‌خیزی و توپوگرافی همگی از عوامل مؤثر در شهرسازی هستند و اثرات اکولوژیکی، اقتصادی، منظر و چشم‌انداز مطلوب در سیما و ساختار شهری دارند.

برخی از این عوامل مانند بازدهی و حاصلخیزی زمین‌های کشاورزی مانع استفاده از زمین برای توسعه شهر هستند. زلزله‌خیزی و سیل‌خیزی نیز مانع ساخت‌وساز ابنیه است و زمین‌هایی که در مسیر زلزله یا سیل هستند باید به مصارف ورزشی و مانند آن اختصاص

داده شوند (مشخص است که زمین‌های شیب‌دار برای کاربری ورزشی مناسب نیست).

عوامل طبیعی، اغلب شکل خاصی را به شهر تحمیل می‌کنند و گاهی برای طراحی و عمران شهری محدودیت‌های زیادی به وجود می‌آورند، گاهی هم کار طراحی را آسان کرده، به مناظر و چشم‌اندازهای زیبای شهری می‌افزایند.

البته توسعه پایدار مؤلفه‌های متعددی دارد که عمده این آن‌ها عبارتند از: رابطه جمعیت و محیط‌زیستی، تخریب‌های طبیعی بر اثر مصرف‌گرایی، سوخت‌های فسیلی و مانند آن.

حریم انسانی

حریم هنوز حوزه‌ای بالنسبه مبهم در مطالعات شهری است و معیارها و ابعاد آن ناشناخته مانده است. حریم انسانی، شناخت نیازهای روانی و عقلانی انسان برای فراهم کردن آسودگی خاطر در زندگی جمعی است. فاصله پنجره‌های اتاق‌های دو واحد مسکونی مشرف برهم و یا نرده مشترک میان باغچه‌ها یا اندازه حیاط خلوت خانه‌ها باید در برنامه‌ریزی‌های شهری مشخص شوند تا ساکنان خانه‌ها احساس نامطلوب و ناامنی نکنند و در حریم خصوصی خود آسودگی خاطر داشته باشند. از همین رو، رعایت حداقل معیارهای حریم انسانی و اشراف، یکی دیگر از اصول اساسی در شهرسازی است.

عملی بودن

هیچ هدفی قابل حصول نیست، مگر آنکه در اصل موضوع توافق لازم بین گروه‌های ذی‌نفع وجود داشته باشد.

برای حل هر مسأله راه‌های گوناگونی پیشنهاد می‌شود، اما معمولاً تحقق هر راه‌حلی (برای نیل به یک هدف) مسایل دیگری را پدید می‌آورد. مثلاً تراکم بیشتر (برای از بین بردن کمبود فضا) ترافیک

بیشتر را به دنبال دارد که راه‌حل آن ایجاد فضای بیشتر برای تردد و نیز توقف در پارکینگ است. هر راه‌حل مانند یک روی سکه است که ممکن است روی دیگر سکه، آن را به کلی رد کند.

فرآیند برنامه‌ریزی در شهر ظرفیت خاصی دارد. پیشنهادها و راه‌حل‌هایی که همسو با اهداف برنامه نباشد، هرگز به سطح آزمون نمی‌رسند؛ زیرا اولین شرط تحقق یک فکر یا عقیده، قابلیت اجرایی و سودمندی آن است. برای نمونه هم کارشناسان در بیشتر جوامع می‌پرسند که آیا صحیح است هزینه‌های زیادی برای تهیه طرح‌های جامع شهری پردازیم و سپس همه آن‌ها را به فراموشی بسپاریم؟ آیا لازم است به اجرای استانداردهایی پردازیم که هدفشان تنها حفظ ارزش‌های ثابت در محیط شهری است اما در عمل، کاری ناشدنی هستند؟ این کارشناسان می‌گویند برای حفظ خصوصیات بافت‌های قدیمی درون شهرها، انواع ضوابط و حتی طرح‌ها تهیه می‌شوند اما هیچ‌کدام کاربردی عملی نمی‌یابند بلکه تنها هزینه‌ای صرف تهیه آن‌ها شده است.

فصل پنجم

مفهوم طراحی شهری

تعریف

طراحی شهری پلی است بین برنامه‌ریزی شهری و معماری. توجه اصلی طراحی شهری به شکل کالبدی شهر است و با کیفیت کالبدی و فضایی محیط سروکار دارد. تبیین طراحی شهری با استفاده از یک تعریف مشخص، عملی نیست. در هر عصر و فرهنگی بر اساس انتظارات و امکانات، طراحی شهری به‌گونه‌ای خاص تعریف شده است. یکجا به معنی طراحی نمای ساختمان‌ها و طرح یک میدان یا خیابان آمده و در جای دیگر برای طرح یک شهر کامل به کار رفته است. اما وجه مشترک همه این تعارف و انتظارات آن است که طراحی شهری با «فرم» یا شکل کالبدی نواحی شهری سروکار دارد. بنابراین می‌توان گفت که طراحی شهری، روند منطقی شکل دادن به فرم کالبدی شهری است.

در طراحی شهری می‌توان گفت که به عوامل ادارکی محیط شهری، بیشتر توجه می‌شود و اساساً درک بصری آن دسته از عناصر شهری که عمدتاً سه‌بعدی و ثابت هستند لازم است. با این حال، ممکن است در نظر گرفتن عناصر متحرک نیز کارساز باشد.

کار طراح شهری، معمولاً با کار معمار متفاوت است، زیرا مقیاس پروژه‌های طراحی شهری به مراتب بزرگ‌تر و پیچیده‌تر از مقیاس ساخته‌های معماری است. طراحی شهری با برنامه‌ریزی شهری نیز تفاوت دارد، زیرا برنامه‌ریزی شهری همه جنبه‌های گوناگون شهری را در زمینه‌های اجتماعی-اقتصادی و کالبدی در برمی‌گیرد. اما طراحی شهری بر شکل کالبدی شهر و فضاهای شهر تأکید می‌کند.

اگر خواسته باشیم تعریف کاملی را در نظر بگیریم، باید بگوییم که طراحی شهری، سازماندهی عناصر کالبدی شهر با توجه به تصمیمات برنامه‌ریزی شهری است و قصد آن به وجود آوردن چارچوبی برای شبکه‌های ارتباطی، فضاهای باز و ساختمان‌ها، همچنین حصول به

اهداف اجتماعی- اقتصادی جامعه و سهولت در زیباسازی محیط است. با توجه به این تعریف، امروزه معتقدند طراحی شهری حوزه‌ای است پیچیده و میان‌رشته‌ای (interdisciplinary) که افزون بر معماری و برنامه‌ریزی شهری با شاخه‌های دیگر علمی و هنری، مانند منظرسازی، مهندسی فنی، مهندسی حمل‌ونقل، روان‌شناسی و حقوق نیز سروکار دارد.

کاربرد طراحی شهری

آنچه طراحی شهری را از دیگر اشکال شهرسازی متمایز می‌کند، به‌طور مشخص، کیفیت و شکل کالبدی شهر است. شکل کالبدی شهر، توده ساختمان‌ها و شکل فضای بین ساختمان‌ها را در بر می‌گیرد. از همین رو، ساماندهی توده و فضا و ایجاد محیط مطبوع، اساس کار طراحی شهری است. این شکل، به شکل کالبدی و جغرافیایی زمین و محل استقرار آن بستگی تام دارد. چگونگی هماهنگی کالبد شهری با پهنه زمین نیز یکی از مهم‌ترین زمینه‌های عمومی شهرسازی است که سیمای شهر را پدید می‌آورد. کار طراح شهری در این زمینه بهره‌مندی از شکل و فرم طبیعی مکان شهر است.

طرح شهری زمانی می‌تواند نقش مؤثری در کیفیت محیط شهری داشته باشد که با سایر زمینه‌های شهری (مانند عوامل طبیعی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی) ترکیب و هماهنگ شود.

تجربیات و نمونه‌های ممتازی در ساماندهی توده ساختمان‌ها و فضای کالبدی شهر براساس طراحی شهری وجود دارد. میدان‌های زیبا، مجتمع‌های سرپوشیده خرید و تفریح، خیابان‌ها و پیاده‌روهایی که در شهرها طراحی می‌شوند تا افزون بر ایفای نقش اصلی خود، محیط شهر را دل‌پذیرتر کنند، از نمونه‌هایی به شمار می‌روند که طراح شهر برای ارتقای کیفیت کالبدی شهر پدید آورده است. اقداماتی که در نمونه‌های موفق بهسازی بافت‌های کهن شهری صورت گرفته است،

نقش طراحی شهری را در بالا بردن کیفیت محیط شهری نشان می‌دهد. برخی برای بررسی حوزه طراحی شهری، آن را برحسب مطالعات متفاوتی که طراحان شهری با آن‌ها سروکار دارند، تفکیک کرده‌اند. این مطالعات، کاربری زمین، دسترسی و پارکینگ، فضاهای باز، شکل و توده ساختمانی، فعالیت‌ها، علائم و نمونه‌هایی مانند اینها را در بر می‌گیرد. چنین شیوه‌ای گرچه حوزه طراحی شهری را به ظاهر مشخص می‌کند، اما مسایل دیگری به وجود می‌آورد که از آن جمله است میزان دخالت طراح شهری در کارهای تخصصی حوزه‌های دیگر (مانند کاربری زمین که اساساً در حوزه برنامه‌ریزی شهری قرار دارد؛ یا مقیاسی از دسترسی که در حوزه مهندسی ترافیک قرار می‌گیرد). تردیدی نیست که طراح شهری نه تنها باید با مسائلی چون اصول بررسی کاربری زمین و یا شبکه دسترسی آشنا باشد، بلکه باید براموری مانند شکل و توده ساختمانی و فضا نیز تسلط کامل داشته باشد (منظور از توده ساختمانی و فضا مفهیمی است که تمامی موارد بالا را در برمی‌گیرد). پیداست که کاربری‌ها و فعالیت‌ها به‌طور عمده در توده ساختمانی و فضا شکل می‌گیرند و منظور از توده تنها صورت ظاهری حجم نیست (که کاری جز محصور کردن فضا ندارد) بلکه ترکیبی است از ساختمان‌ها و اشیاء که با شکل ظاهری خود (که جزء لاینفک توده است) رو به فضا دارد. علائم نیز اجزایی از کل توده‌اند و دسترسی به صورت خیابان و گذرگاه، اعم از سواره‌رو یا پیاده‌رو، اگر واجد ارزش‌های فضایی باشد، فضای شهری محسوب می‌شود.

هدف طراحی شهری

به‌طور کلی هدف بنیادی طراحی شهری فراهم کردن زمینه‌های رفاهی زندگی و کار است. طراحی شهری باید بتواند به‌طور مؤثر و مستقیم و آگاهانه، یاور این هدف اساسی باشد.

طراحی شهری به دو مسأله مهم می‌پردازد: یکی مسایل مربوط

به کیفیت و چگونگی عملکرد شهر برای تأمین رفاه شهری و دیگری توجه به خوشایندی یا کیفیت زیبایی‌شناسی است.

کارکرد و فرم شهر باهمدیگر رابطه ظرف و مظروفی دارند. طراحی خوب این روابط می‌تواند شهر را به مکانی خوشایند و زیبا برای زندگی تبدیل کند. در بسیاری از شهرها، بخش‌هایی از شهر این کیفیت و زیبایی را دارند، درحالی‌که بسیاری از بخش‌ها نیز کیفیتی بسیار بد دارند. اما شهروندان همگی علاقه‌مندند در اماکن مطبوعی که به فضاها و مناظر خوشایند دسترسی دارد، زندگی کنند. البته، این محل استقرار موقعیت طبیعی شهر است که باید چنان ویژگی‌ای داشته باشد. افزون بر این، شهر اجزایی کالبدی (مانند ساختمان‌ها، خیابان‌ها، میدان‌ها و مناظر طبیعی) دارد که ترکیب کلی و چگونگی پیوند آن‌ها، این کیفیت مطبوع و خوشایند را پدید می‌آورد.

طراحی شهری، خواه آگاهانه و خواه ناخودآگاه، ابزاری است برای مرتبط کردن مطلوب این اجزاء با یکدیگر. چنان‌که اگر یک بوستان عمومی با اجزای دیگری از قبیل آب، تپه، دره و درخت اطراف آن ترکیب شده باشد، فضا و منظری زیبا پدید می‌آید که از عوامل خوشایندی و رفاه شهری به شمار می‌رود. یا اگر هنگام طراحی، یک مرکز اداری - تجاری شهر با پیاده‌روها، رستوران‌ها، مراکز خرید و اماکن استراحت به‌گونه‌ای مطلوب و متناسب باهمدیگر ترکیب شده باشند، افزون بر رفاه شهری، فضایی خوشایند برای گذران اوقات و انجام فعالیت‌ها به وجود می‌آید. چه بسا دلیل اینکه شهرهای معاصر بیشتر خشک و بی‌روح هستند این است که «مردم امروزه برای زندگی به شهرها نمی‌آیند، بلکه هدف آن‌ها امرار معاش است» ما در جامعه‌ای به سر می‌بریم که مردمش از نشستن در میدانی عمومی احساس ناراحتی می‌کنند، زیرا رفت‌وآمد خودروها و بی‌نظمی، ازدحام و سروصدا مزاحم آن‌هاست و گاهی حتی اصلاً جایی برای نشستن هم

وجود ندارد! به هر حال، فضای عمومی را می‌توان به گونه‌ای طراحی کرد که این نیازها را برآورده کند و سبب راحتی و خوشایندی محیط شود. زیرا نزدیک به نیمی از سطح شهرها اعم از خیابان‌ها، معابر، میدان‌ها و پارک‌ها در تملک فضای عمومی هستند. مراکز اصلی تجاری، اداری، آموزشی و تفریحی هم فضاهای عمومی و نیمه عمومی دارند که بالقوه مورد استفاده عموم قرار می‌گیرند و برای رفاه بیشتر همگان در نظر گرفته شده‌اند.

موضوع طراحی شهری

تعیین حوزه طراحی شهری با چگونگی نگاه به مفاهیم و معنای طراحی شهری مرتبط است. اگر بخواهیم جوهر و اساس طراحی شهری را بیان کنیم، باید «فضا» و عبارات و ترکیبات مرتبط با فضا را مدنظر قرار دهیم. فضاهایی که به صورت دلپذیر و مطلوب با عملکردهای منطقی و کاربری‌های مناسب ترکیب شده‌اند، به غنای محیط شهر می‌افزایند. مقصود از ترکیب مطلوب، سیمای بصری دلنشین توده و شکل ساختمان‌هایی است که فضاها را محصور می‌کنند. در اینجا هماهنگی جزء و کل مورد نظر است. مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و علائم مرتبط باهم در شمار کلیات هستند و هر ساختمان و عنصر دیگری مانند درخت، تابلو، باجه تلفن، در و پنجره و مانند آن در حکم جزئیاتند.

ایجاد فضای شهری

خلق مطلوبیت فضای شهری، با آگاهی از عوامل تشکیل دهنده آن، چندان هم دشوار نیست. اما هیچ فرد یا نهادی به تنهایی مسئول ایجاد فضای شهری نیست. طراحی شهری یک اقدام عمومی مشخص است که شهرداری آن را به عموم مردم اهدا می‌کند. در جوامع سنتی، این اقدام، کاری کاملاً طبیعی است (مانند واگذاری فضا برای مراسم و شعائر مذهبی، بازار و مراکز عام‌المنفعه) اما در جوامع معاصر، واگذاری

زمین، منحصر به مواردی محدود است (مانند خیابانی که تفکیک و تعریض شده، یا حیاط جلوی خانه‌ها که بخشی از فضای باز به شمار می‌رود، و میدان‌های عمومی).

آنچه به‌عنوان فضای شهری پدیدار می‌شود تقریباً اتفاقی به وجود می‌آید. در برخی از شهرها، فضاهای باز با ارزشی، همچنان دست‌نخورده باقی مانده‌اند، فقط به این دلیل که مناسب ساختمان‌سازی نبوده‌اند؛ دره‌ها، تپه‌ها، تند شیب‌ها و دشت‌های سیلابی در شمار این دسته از فضاهای غیرقابل ساختمان‌سازی هستند. اما امروزه در توسعه شهری به مدد تکنولوژی مدرن این‌گونه اراضی نیز در معرض ساخت‌وساز قرار می‌گیرند زیرا چنانچه مکانی مقرون به‌صرفه باشد، هر چند به دلایلی مناسب یا نامناسب پنداشته شود، در آنجا نیز ساختمان‌سازی می‌شود.

در مقابل این گرایش مخرب، نمونه‌های قابل توجهی از اعتقاد عمومی به ضرورت تأمین فضای شهری وجود دارد. نهضت بوستان‌سازی پس از انقلاب اسلامی در شهرهای ایران، یکی از این نمونه‌ها است. افزون بر گرایشی که بر حفاظت از محیط‌زیست مبتنی است، پشتیبانی عموم نیز برای ایجاد بوستان‌های عمومی وجود دارد.

در هر دورانی ذخایری خاص از امکانات رفاهی در اختیار شهرداری‌ها قرار می‌گیرد. یکی از این ذخایر که به‌تازگی در شهرسازی مطرح شده، ایجاد و احداث پارک‌های محلی در اراضی فناس پیرامون بزرگراه‌ها و داخل تقاطع‌های غیرهم‌سطح است. زیرا کارشناسان گمان می‌کنند که احداث چنین فضاهای کوچکی در تأمین آرامش مردم محل تأثیر خوبی دارد.

یکی دیگر از این الگوهای طراحی که چندی پیش نیز در تهران انجام گرفت، برداشتن دیوار و نرده بوستان‌ها به منظور تداخل و مرتبط کردن خیابان و پیاده‌رو شهری با فضای پارک بود. (مانند کاری که در بوستان‌های ملت و لاله تهران انجام گرفته است).

الگوی جسورانه در ایجاد فضاهای شهری، تداخل خیابان و میدان با فضای باز و حیاط هتل‌ها، بیمارستان‌ها و دانشگاه‌هاست که نمونه‌هایی از آن را در جهان می‌توان به‌عنوان شاهد مثال ذکر کرد. تبدیل قسمت‌هایی از شهر به پیاده‌روها یا مسیرهای ویژه پیاده‌روی در مراکز تجاری و تفریحی، به‌ویژه در مرکز شهرها از دیگر کارهایی است که در ایجاد فضای شهری انجام می‌گیرد. ویژگی مشترک همه نمونه‌های یاد شده این است که در آن‌ها از خصلت خصوصی فضاها چشم‌پوشی شده تا با افزایش فضاهای عمومی، رفاه شهری بیشتری به دست آید. برای ایجاد رفاه شهری چنین فرایندی باید با شدت بیشتر طی شود.

تعیین‌کننده‌های معماری در طراحی شهری

رابطه ساختمان‌ها با شهر مانند رابطه سنگ و آجر با معماری است. شهر مانند ساختمان از اجزاء و عناصری ساخته شده است و میزان هنری بودن سیمای شهر به چگونگی ترکیب اجزاء و به همان نسبت به کیفیت اجزاء، بستگی دارد.

ساختمان‌ها مکان انجام فعالیت‌ها هستند. فعالیت ممکن است به صورت ساکن باشد (مانند کار در یک انبار) یا بسیار متحرک قلمداد شود (مانند انتقال مردم از یک شکل حمل‌ونقل به شکل دیگری از حمل‌ونقل در ایستگاه‌های مترو). بنابراین پویایی شهر در حرکت میان ساختمان‌هایی که هر یک فعالیت معینی را در خود جای داده‌اند، نهفته است. چنان‌که هر ساختمان دارای حیات به نظر آید و پویایی خود را به شهر بیفزاید. در یک ساختمان ۲۰ طبقه اداری هر روز جمعیت زیادی مشغول به فعالیت است. اندازه، شکل و حتی ظاهر این دو ساختمان ممکن است کاملاً مشابه هم باشند، اما عوامل پویایی در آن‌ها متفاوت است (کنش متقابل و کاهش و افزایش جریان بین ساختمان‌ها نیز مهم است).

نگرش‌های نوین در شهرسازی

از اینها گذشته، منحصر به فرد بودن ساختمان‌ها نیز مهم است زیرا این ساختمان‌ها هستند که شهر را شکل می‌دهند و شهری را از شهری دیگر متفاوت می‌سازند. ساختمان‌های کاهگلی زرد رنگ ماسوله، بلوک‌های سفید و شیروانی سفالی خانه‌های لاهیجان، ساختمان‌های آجری اصفهان و ... مانند آن، هر یک همچون جامه‌ای برای هر شهر پنداشته می‌شوند. تعداد کمی از طراحان شهری که به دنبال ایجاد ساختمان‌های برجسته و فضاهای مطلوب هستند، به درک این ویژگی و برانندگی جامعه شهری رسیده‌اند و بر اهمیت این زمینه واقفند.

رهنمودهای طراحی

به‌طور کلی در اسناد طراحی کالبدی شهرها دو شیوه در ارائه استانداردها و ضوابط شهرسازی رایج است.

یکی شیوه «طرح‌های تفصیلی» که هنوز در کشورهایی مانند آلمان و فرانسه اجرا می‌گردد و مقررات و ضوابط ابنیه و فضاهای شهری در متن مقررات طرح تفصیلی ارائه می‌شود و سازندگان ملزم به رعایت آن ضوابط و مقررات در ساخت‌وسازها می‌باشند. مانند ضوابط و استانداردهای مربوط به ارتفاع، نما، بدنه‌ی خیابان‌ها، ردیف‌بندی پنجره‌ها، بالکن‌ها، ورودی‌ها و سایر عناصر و جزئیات معماری، سوای این سند و مقررات مربوط به آن، البته طرح‌های ویژه‌ی «طراحی شهری» برای محوطه‌ها یا بخش‌های خاصی از شهر مانند مراکز شهری و فضاهای شهری نیز تهیه می‌گردد. اما ساخت‌وسازهای تک بنا در چارچوب رهنمودهای طراحی آن سند انجام می‌پذیرد. بدین ترتیب شهرهایی در این کشورها پدید آمده‌اند، که امروز سرآمد محیط‌های زیست انسان ساخت مطلوب می‌باشند.

شیوه‌ی دوم، به‌جای طرح‌های تفصیلی برای ساخت‌وسازهای

شهری از اسنادی به‌عنوان «راهنمای طراحی»^۱ در طرح‌های توسعه‌ی شهری بهره‌گیری می‌نمایند. هم‌اکنون در کشورهای قلمرو انگلستان و آمریکا سندی تحت عنوان «دستور کار توسعه و ساخت‌وساز» تهیه می‌گردد تا چگونگی ساخت‌وساز در نواحی خاص، مثلاً یک سایت یا یک ناحیه‌ی ویژه را هدایت نماید. در چارچوب این سند، متقاضیان ساخت‌وساز برای اخذ پروانه‌ی ساختمان همراه با درخواست خود گزارش توجیهی تحت عنوان «بیانیه‌ی طراحی» ارائه می‌کنند. در آن گزارش اصول طراحی موردنظر در رابطه با ویژگی‌های سایت و به‌ویژه بستر پیرامونی آن توجیه می‌شود؛ مانند: نحوه‌ی استقرار ساختمان‌ها در زمین، میزان تراکم، میزان فضای باز (محوطه‌سازی) به‌ویژه شیوه‌ی انطباق با ابنیه و فضاهای پیرامونی.

هرچند در ایران نیز این نوع برخورد در ساخت‌وساز برخی مجموعه‌ها و شهرک‌ها وجود دارد، اما کمتر دارای وجهه‌ی قانونی هم‌تراز یا «راهنمای طراحی» به معنی بالا می‌باشند. به‌خصوص که از استانداردهای طراحی مندرج در سند «راهنمای طراحی» برخوردار نیستند. استانداردهای طراحی، شاخص‌های قابل اندازه‌گیری هستند که مشخصات کاربری زمین، تأسیسات، تسهیلات و به‌ویژه عناصر ساختمانی و جزئیات معماری^۲ را مشخص می‌سازند. استانداردهای طراحی در واقع «مقررات کنترل»^۳ برای ساخت‌وساز محسوب می‌شوند، که مشتمل است بر ضوابط و معیارهایی در زمینه‌ی استانداردهای طراحی ابنیه از جمله ردیف‌بندی ساختمان‌ها، شکل سقف، نمای بام و نظم پنجره‌ها و قرنیزها به‌ویژه در ساختمان‌هایی که رو به فضاهای شهری قرار می‌گیرند.

با توجه به نمانی که گفته شد، دو شیوه‌ی برخورد در طراحی

1- Development Brief

2- Building Element

3- Regulatory Control

کالبدی شهرها رایج است. یکی طرح‌های راهبردی و تفصیلی به‌عنوان سند طراحی شهری و دیگری، شیوهی «اسناد هدایت طراحی شهری» چه به صورت طرح‌های راهبردی طراحی شهری و چه به صورت «اسناد راهنمای طراحی».

به نظر من، به دلایلی که بدان اشاره خواهم کرد، شیوهی آلمانی و فرانسوی در تهیهی اسناد طراحی شهری در چارچوب «طرح‌های تفصیلی» بیشتر از مدل «اسناد هدایت طراحی شهری» نوع انگلیسی و آمریکایی مناسب وضعیت شهرسازی در ایران است. البته به شرط آن که این طرح‌ها به‌عنوان «سند طراحی کالبدی» به تصویب برسند.

تجربه‌ی نیم قرن طرح‌های شهری در ایران نشان داده است که سیستم شهرسازی شهرداری‌های کشور، بیش از هر چیز مقید به اجرای طرح‌های تفصیلی ملاک عمل می‌باشد. نه طرح‌های جامع و نه طرح‌های موضعی، هیچ‌کدام از شرایط تحقق‌پذیری چندانی برخوردار نیستند، یا اینکه چندان جدی گرفته نمی‌شوند. زیرا شهرداری‌های بیشتر درگیر پاسخگویی به اجرای طرح‌های تفصیلی هستند و کمیسیون ماده پنچ نیز بیش از هر چیز به مقررات و ضوابط طرح‌های تفصیلی رسیدگی می‌کند و سایر طرح‌ها از وجه قانونی دقیقی بهره‌مند نیستند. کارشناسان شهرسازی شهرداری‌ها برحسب قانون موظف به پیگیری ضوابط و مقررات طرح تفصیلی و پروانه ساختمان، بیشتر از نظر بر و کف، سطح اشغال و سطح زیربنا و میزان تراکم می‌باشند و سایر موارد بایستی در کمیسیون‌های خاص بررسی و جهت اجرا به آن‌ها ابلاغ گردد. این ضوابط نیز برحسب مورد کم و بیش مورد توجه شهرداری‌ها قرار می‌گیرد اما جدی گرفته نمی‌شوند، چنانکه طرح‌ها و پیشنهادهای «سازمان‌های زیباسازی» همواره توسط حوزه‌ی معاونت شهرسازی با چالش و در بسیاری از موارد با بی‌اعتباری و حتی مخالفت مواجه می‌گردد. زیرا تنها مقررات استانداردهایی که طرح تفصیلی

مصوب ارائه شده باشد، قانوناً و عملاً در مورد هرگونه ساخت‌وساز ملاک عمل قرار گرفته و بیش از موارد دیگر پیگیری می‌شود.

جدا کردن ضوابط کاربری زمین و شبکه و مقررات ساخت‌وساز طرح‌های تفصیلی از «راهنمای طراحی» به‌ویژه استانداردهای طراحی شهری، منشأ بسیاری از مسایل اجرائی ساخت‌وسازها از دیدگاه کیفیت کالبدی و محیطی شهرهای ایران محسوب می‌شود و تا زمانی که ضوابط طراحی شهری و مقررات برنامه‌ریزی شهری توأمأ در طرح‌های شهری ارائه نشود، نمی‌توان بهبود کیفیت کالبدی شهرها را انتظار کشید.

جدایی این ضوابط و مقررات در طرح‌ها (گذشته از ضرورت‌های تخصصی و پروژه‌های ویژه) بیش از هر چیز از نحوه‌ی نگرش برخی طراحان شهری، چه در دانشگاه و چه در حرفه، سرچشمه می‌گیرد. آن‌ها با الگوبرداری از شیوه‌ای آمریکایی-انگلیسی تصور می‌کنند که نجات شهرسازی به طراحی کالبدی بستگی دارد و برنامه‌ریزی مسبب وضعیت نابسامان کالبدی شهرها شده است! و بنابراین آن‌ها، به تنهایی، بدون برنامه‌ریزی می‌توانند مسأله‌ی شهری را حل کنند! بدون آنکه قصد چالش در این زمینه باشد. برای روشن شدن مطلب به نظرات طراحانی رجوع می‌کنم که شهرسازی را متشکل از دو گرایش جدانشدنی برنامه‌ریزی و طراحی^۱ می‌دانند و معتقدند که این دو از یک گوهرند و به علت جدایی از هم ناقص و ناتوان خواهند ماند.

طرز فکر اول، از تعریف قدیمی طراحی شهری ناشی می‌شود که معتقدند بودند: «طراحی شهری پلی است میان برنامه‌ریزی شهری و معماری». این تعریف چند اشکال بنیادی دارد:

نخست: طراحی شهری عملاً به مفهوم چیزی است جدای از شهرسازی و جدا از معماری و نقش آن فقط رفع تضادها و تناقضات میان این دو می‌باشد. بنابراین تعریف، طراحی شهری وضعیت معلق

میان دو رشته پیدا کرده است. این حالت در مرز بین این دو رشته فعالیت می‌نماید و خود عملاً فاقد قلمرو مشخص حرفه‌ای خواهد ماند.

دوم: در بهترین حالت، طراحی شهری نقش میانجی‌گری را ایفاء خواهد کرد. در این شرایط طراحان شهری برای ایفای نقش میانجی‌گری باید مجهز به معیارها و سنججهایی برای طراحی فضاهای شهری باشند. تلاش در این زمینه منجر به «راهنمای طراحی شهری» گردیده است.

امروزه (طی دو دهه‌ی گذشته) تحول مهمی در مبانی شهرسازی، اعم از برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری، رخ داده است. به علت پیچیدگی و تنوع محیط‌های شهری، هر دو گرایش واقع‌بین‌تر شده و حوزه‌ی عمل و نظر خود را دقیق‌تر تعریف کرده‌اند. در این دنیای پیچیده و متنوع، طراحان شهری پذیرفته‌اند که طراحی تمامی پیکر شهری امکان‌پذیر نیست. به همین جهت، بیش از هر چیز، به طراحی فضاهای عمومی شهری روی نهاده و حوزه‌ی عمل یا قلمروی خود را مشخص‌تر ساخته‌اند، زیرا از آنجایی که برنامه‌ریزی شهری برای تمامی عرصه‌های شهر ضوابط و مقررات ساختمانی و کاربری و شبکه را تعیین می‌کند، لذا لازم است که طراحی شهری نیز در همان چارچوب قانونی (طرح تفصیلی) ضوابط و معیارهای شکل و فرم کالبدی شهر را مشخص سازد.

استانداردهای ساخت‌وساز و ضوابط شکل‌گیری فضاهای شهری، بر کیفیت محیط و فرم چهره‌ی شهر را رهنمون می‌سازند. بنابراین لازم است این بخش از ضوابط همراه با ضوابط کاربری و تراکم شهری ارائه گردد، زیرا هنگامی که این دو به‌طور جداگانه ارائه می‌شوند و نمود آشکاری در شکل‌گیری کالبدی شهر نمی‌یابند.

بنابراین برای بهبود کیفیت محیط شهری در ایران ضروری است طرح‌های برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری به همدیگر ادغام شده

و طرح مشترکی در ارائه گردد و ضوابط و مقررات مشترکی برای ساخت‌وساز و توسعه تدوین شود. در موارد تخصصی هر یک از آن‌ها می‌توانند به تناسب وضعیت طرح‌های موضوعی و یا موضوعی ویژه برای سایت‌های مشخص و یا فضاهای مشخص تهیه و فراهم نمایند. البته راهنمای این دسته از طرح‌ها، راهبردها، سیاست‌ها و ضوابط طرح‌های بالادست، یعنی رهنمودهای طرح‌های راهبردی و ضوابط طرح‌های تفصیلی می‌باشد. بدین ترتیب هر دو دسته از طرح‌ها به دلیل مصوبات قانونی و تبدیل به اسناد شهرسازی خواهند شد، که در موارد تخصصی تحت عناوین «اسناد راهنمای طراحی شهری» ارائه می‌شوند.

همان‌طور که اشاره شد، امروزه شهرها به دلیل تحولات سریع اجتماعی و اقتصادی به سرعت در حال دگرگونی‌اند و به دلیل نبود ضوابط و مقررات ساخت‌وساز روز، نابسامان شده و چهره‌ی آن‌ها یکنواخت‌تر و نابهنجارتر می‌شود. در واقع شهرها بدون استانداردهای دقیق کالبدی ساخته می‌شوند و شهرداری‌ها به خوبی قادر به کنترل توسعه‌های شهری نیستند و از آن بدتر، توان ارتقای کیفیت کالبدی شهر را ندارند. برای ارتقای کیفیت کالبدی شهر، لازم است ساختمان‌ها باهمدیگر هماهنگ شده و با رعایت حداقل استانداردهای شهری و معماری ساخته شوند.

خیابان‌ها و ساختمان‌ها در شهرها به خودی خود به وجود نمی‌آیند. بلکه آن‌ها به وسیله‌ی تصمیم‌گیری فردی و قوانین عمومی و شکل می‌گیرند. هر چه ساختمان‌ها در یک مقیاس بزرگ و در مجموعه‌های گسترده‌تر اجرا شود، خواهی نخواهی یک فرآیند طراحی منظم و منسجم‌تری را طلب می‌کنند. درحالی‌که تک ساختمان‌ها از این همه امکانات طراحی برخوردار نبوده و اغلب با ساختمان‌های همجوار ناهماهنگ‌اند و معیارهای معماری آن‌ها با یکدیگر متفاوت و

حتی متناقض‌اند. زیرا سازندگان نسبت به طراحی فضای عمومی ناآگاه و یا بی‌اعتنا می‌باشند. بی‌مناسبت نیست در این زمینه به یک نکته‌ی اساسی اشاره کنم:

برخلاف سال‌های ۱۹۷۰ که طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری به‌عنوان دو تخصص در دانشگاه از همدیگر جدا شدند، امروز بیش از هر زمان دیگری ضروری است که مجدداً این دو به هم پیوندند. زیرا اکنون ما در زمانی زندگی می‌کنیم که پیشرفت‌های علمی و فرهنگی برای توضیح بسیاری از واقعیات زندگی بشر و توانایی برای تغییر چهره‌ی جهان، دیسپلین‌های چند رشته‌ای پدید می‌آورد. هر روز یک موضوع چند رشته‌ای جدید از تخصص‌های مختلف به وجود می‌آید. مانند: اجتماعی، اقتصادی، فیزیک، شیمی، بیوشیمی، فیزیک اجتماعی و... تا بتوانند برای مسایل پیچیده چندجانبه‌ی بشری تاریخ علمی پیدا کنند. تقریباً هر روز مقالاتی تحقیقی در این زمینه در مجلات علمی چاپ و در اینترنت ظاهر می‌شوند، تا نشان دهند چگونه عده‌ای اندیشمند در فکر وصل کردن و پیوند دادن میان رشته‌های علمی و هنری هستند. از جمله در رشته‌ی برنامه‌ریزی و طراحی شهری که مفهوم جدید «طرح‌ریزی شهری»^۱ را گسترش می‌دهند.

با وجود تنوعی که این تحقیقات دارند، همه‌ی آن‌ها هدف مشترکی برای درک بهتر مکان و فضا را پی‌جویی می‌کنند و یا در اندیشه‌ی ساماندهی محیط‌زیست و فضای زندگی انسان به‌طور همبسته هستند.

از جمله یکی از شیوه‌های شهرسازی نوین که نزدیک‌ترین انگاره را در ادغام طراحی و برنامه‌ریزی پیش روی ما قرار می‌دهند، منشور «نیو اوربانیسم»^۲ می‌باشد که با تأکید بر معنای اصلی Urbanisme به مفهوم «شهرسازی» به ساماندهی محیط و فضای شهر می‌پردازند و

1- Planning and design

2- New Urbanism

می‌کوشند تا راهبردهایی برای احیای شهر اصلی و پیکربندی مجدد حومه‌های بی‌پیکر بیاید و ساختمان‌هایی کهنه و نو را در کنار یکدیگر هماهنگ ساخته و محله‌ها و خیابان‌های قابل زیست را در تقابل با شهرسازی مکانیکی و ساختمانی پدید آورد. در واقع نیو اوربانیزم تلاشی است برای روی آوردن به هنر ساختن مکان و تنظیم مجدد زمین و طراحی فضاهای شهری نوین، در قالب مفهوم فراگیر *Urbanisme*.

همان‌طور که در آغاز این مقدمه گفته شد، یکی از راهکارهای عملیاتی بهبود کیفیت محیط کالبدی شهرها، به تدوین استانداردهای طراحی برای ساخت‌وساز توسعه‌ی محیط شهری است. اما برخی از شهرسازان و معماران به دو دلیل با «استانداردگرایی» مخالفت می‌ورزند: یکی، احتمال می‌دهند کاربست استانداردها سبب همانندسازی و موجب یکسان‌سازی محیط کالبدی شهر شده و فضای شهری بدون تنوعی پدید آورد. دلیل دیگری که اظهار می‌دارند، این است که استانداردها مانع خلاقیت معماران در پدیدآوردن آثاری با ارزش خواهد شد و به‌عنوان شاهد در ایران به ضوابط بلندمرتبه‌سازی اشاره می‌کنند، که سرانجام سیمای شهر را آکنده از هرم‌های اغلب بی‌قواره به اندازه‌های مختلف ساخته و معماران را از خلق آثار بهتر بازداشته است.

این نکته سخن درستی است! اما همین معماران و شهرسازان (و حتی شهروندان) خود از بی‌رویه‌گی و آشفتگی ساختمان‌سازی در شهرهای ایران بسیار گله‌مند و ناخشنود هستند زیرا سازندگان، شهر را بی‌قاعده و بی‌قواره می‌سازند!

هر روز صدها ساختمان در گوشه و کنار شهر در دست ساخت است. اگر نگاهی بر فراز شهر بیاندازیم صدها تاور و جرثقیل را در حالت فراز رفتن و چرخیدن مدام می‌بینیم. در صورتی که این گونه ساخت‌وسازها به حداقل برسد، مسلماً بناهای بهتری ساخته خواهد شد و شهر به تدریج با ساخت‌وسازهای اصولی‌تر، شکل مطلوب

خواهد یافت.

بنابراین باید پذیرفت که «استاندارد»، حدی متناسب با محیط مصنوع را به عهده دارد، نه مانند کالاهای مصرفی برای مصرف‌کننده یک قاعده‌ی فراگیر، بلکه برحسب وضعیت و شرایط لازم حداقل‌هایی باید مراعات گردد.

باید پذیرفت که ساخت‌وسازهای گسترده‌ی جدید که باعث تجدید ساختمان و نوسازی شهرها شده‌اند اگر حداقل استانداردهای شهرسازی (طراحی شهری و طراحی معماری) را رعایت می‌کردند، ما امروز یک شهر نسبتاً خوب‌تری می‌داشتیم.

همان‌طوری که رعایت استانداردهای تراکم و کاربری شبکه‌ی راه‌ها در ارتباط با همدیگر الزامی و ضروری است، فرم کالبدی ابنیه و شکل فضاهای فی‌مابین ساختمان‌ها (فضای عمومی) در مقیاس محله تا شهر نیز ضروری است. البته که بخش‌های مختلف شهر یا محله‌های مختلف آن، به‌سبب تفاوت‌هایی در پیشینه، طبیعت و اجتماع، دارای بافت‌ها و ساختاری خاص هستند و مسلماً استانداردها بایستی متناسب با ویژگی‌های هر مکان و فضای خاص ارائه شود.

همان‌طوری که می‌دانیم در طرح‌های تفصیلی موجود در ایران، ضوابطی در زمینه‌های تفکیک و تراکم ساختمانی برحسب پهنه‌ها یا نواحی مختلف ارائه می‌شود. اما همین طرح‌ها از ارائه‌ی ضوابط کالبدی و استانداردهای طراحی غفلت می‌ورزند. همین غفلت سبب این نابسامانی‌های فیزیکی در چهره و سیمای شهرها شده است.

نوع اخیر شهرسازی در خلال قرن‌های نوزدهم و بیستم به اوج خود رسید، چنان‌که در قرن نوزدهم میلادی هم‌زمان با دوره توسعه راه‌آهن، در ایالات متحده آمریکا صدها شهر ساخته شد.

تاریخچه شهرسازی

در قرن نوزدهم هم‌زمان با توسعه انقلاب صنعتی، میلیون‌ها روستایی مزارع خود را رها کردند و برای یافتن کار در کارخانه‌ها به شهرها روی آوردند و در جوار کارخانه‌ها اسکان گزیدند. به زودی شهرهای صنعتی، مکان‌های آلوده‌ای شدند و حومه شهرها، مغشوش و پرازدحام از وسایل نقلیه اشباع گردیدند. بدین‌گونه، تمدن صنعتی بحران شدیدی در اسکان بشری پدید آورد که می‌بایست هرچه زودتر جلوی آن گرفته می‌شد. چاره مشکل، روی آوردن به علم «شهرسازی» بود.

در عصر قدیم، اسکندر تعداد زیادی شهر بنیاد نهاد و پادشاهان ساسانی ده‌ها شهر ساختند که مقاصد نظامی و حکومتی در ساخت آن‌ها مؤثر بود. در فرانسه هم‌زمان با قرن هفدهم، وبان (۱۶۳۳- Vauban ۱۷۰۷) طی بیست سال ۵۳ شهر بنا نهاد. او ۳۰۰ شهر را نیز براساس نقشه‌ای خاص نوسازی کرد. (این نقشه‌ها در تاریخ شهرسازی به "طرح‌های وبان" شهرت یافته‌اند)، اما وبان در شهرسازی‌هایش مقاصد نظامی داشت و جنبه مردمی و حل مسأله سکونت بشری موردنظر او نبود.

در قرن نوزدهم کوشش‌های اولیه در راه اصلاح نابسامانی‌های شهر صنعتی در دو حالت بیان می‌شد. برخی معتقد بودند که باید شهرهایی جدید آورده و شکل‌هایی از همزیستی اجتماعی ارائه می‌دادند که بیشتر جنبه آرمان‌گرایی انسان داشت. برخی دیگر می‌کوشیدند مسایل شهری را جدا از یکدیگر حل کنند و بی‌توجه به وابستگی مسایل به یکپارچگی اندام‌های شهری (Organism) برای هر یک از مسایل، جوابی جداگانه می‌یافتند.^۱

اصلاح‌طلبانی مانند اوون (Owen)، سن سیمون (Saint – Simon)، فوریه (Fourier) به گروه اول تعلق داشتند و اصطلاح آرمان‌گرایان

۱- لئوناردو بنه ولو، «بنیادهای شهرسازی مدرن»، ترجمه مهدی کوثر، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۵، ص ۲.

(Utopist) درباره آنان به کار رفته است. اما آن‌ها فقط به توصیف شهر آرمانی خود قناعت نکرده‌اند بلکه به واقعیت‌ها نیز توجه داشته‌اند. قسمت عمده این نظرات، زمینه ایدئولوژیک قابل تشخیصی دارد که اغلب با سرآغازهای سوسیالیزم مدرن منطبق است.^۱

در همان زمان گروه دومی هم بودند که به‌عنوان متخصصان و مسئولان، برای اولین بار مقررات بهداشتی و ساخت تأسیسات جدید را برای شهر مطرح کردند آن‌ها که به مستمسک‌های حقوقی و فنی ضروری در این زمینه نیاز داشتند، در حقیقت بانیان اولین مقررات نو شهرسازی به شمار می‌روند.

اولین قانون بهبود وضع بهداشت شهر، به سال ۱۸۴۸ در پارلمان انگلیس به تصویب رسید و طرز فکری نواز کنترل همگانی را در زمینه‌هایی که آن زمان تابع نظمی نبودند، مطرح کرد. این طرز فکر، بهینه کردن شرایط بهداشتی شهر با تأمین آب آشامیدنی، دفع فاضلاب، رفتگری و نظامت و کف‌سازی سطح شهر بود که باید زیر نظر شورای تندرستی اجرا می‌شد.^۲

پس از انقلاب ۱۸۴۸ در فرانسه، در زمان ناپلئون سوم اولین اقدامات گسترده شهرسازانه در اروپا انجام گرفت. عملیات وسیع هاوسمان (Hous-man) در شهر پاریس (طی سال‌های ۱۸۵۳-۱۸۶۹) و آنسپاش (Anspach) در بروکسل و ژوزف بازالخت در لندن (طی سال‌های ۱۸۴۸-۱۸۶۵) و آغاز ساختن مترو لندن (در سال ۱۸۶۳)، همگی حاصل کار طبقه‌ای جدید از طراحان، مهندسان، متخصصان و کارگزارانی عالیرتبه بود که با تسلط بر کار خود، مسئولیت‌های شهرسازی نو را عملاً به عهده گرفتند.^۳

با این حال، واکنش مصلحین و مسئولین اجتماعی در این دوره در برابر زشتی شهرها و محله‌های کارگرنشین و اغتشاش در حومه‌های

۱- همان، ص ۲.

۲- همان، ص ۱۱۶.

۳- همان، ص ۱۳۳.

صنعتی نزدیک معادن، دو طرز فکر متفاوت را در شهرسازی پدید آورد: یکی آنکه شهرسازان آینده‌نگر، علل بیماری شهرهای صنعتی را مورد پژوهش قرار دادند و احداث شهرهایی نو را که با نیازهای جدید انسان‌ها هماهنگی داشته باشد، پیشنهاد می‌کردند و دیگری، شهرسازان گذشته‌گرا که از میراث معماری گذشته دفاع کردند.

بدین‌گونه، شهرسازان (یا به عبارتی درست‌تر: طرفداران شهرسازی) به دو دسته «محافظه‌کار» و «مترقی» تقسیم شدند که به شدت با یکدیگر در تعارض بودند.^۱

نخستین بار در سال ۱۸۶۵ در ایتالیا بهبود شرایط بهداشتی، شبکه ارتباطی، و سیمای شهری مورد تصویب قانونی قرار گرفت و کمی بعد، این قوانین تا اوایل قرن بیستم در همه اروپا به رسمیت شناخته شد. در این اقدامات، مفهوم شهرسازی همواره همان تعریف «ساختن شهرها» بود و مسایل شهرهای موجود کمتر مدنظر قرار می‌گرفت. کامیلوسیت (1843-1903 Camilo Sitte) معمار اتریشی، با نوشتن کتاب «هنر بنا کردن شهر»^۲ در سال ۱۸۸۹، اعلام کرد که مناسب است کار شهرسازی دیگر به اشخاص اداری همچون هوسمان واگذار نشود بلکه به عهده معماران گذاشته شود. او معتقد بود که شایسته است اندیشه احیای ارزش‌های گذشته با اندیشه فرم‌های آینده در هم آمیخته شود. کامیلوسیت که از پیشروان شهرسازی محافظه‌کار به شمار می‌رود، بیش از هر چیزی به حفظ و نجات بافت‌ها و فضاهای شهری گذشته به‌عنوان میراث معماری می‌اندیشید.

در آستانه قرن بیستم یکی از راه‌هایی که برای حل مسایل شهرها مطرح شد، راه‌حل باغشهر، یا شهرهای باغ مانند بود که از سوی ابنزر هوارد (1850-1928 Ebenezer Howard) در انگلیس مطرح شد. هوارد

۱- میشل راگون، همان، ص ۱۸.

2- Camillo sitte. Der Stadte-beu nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Verlag Von Carl Grabner, Wien, 1889 – R. Wurzer parchner Verlag, در چاپ تجدید، ۱۹۶۵ با ویرایش L' Art de batir les vills, par camile Martin, Gent, Paris, 1902 ترجمه به فرانسوی تحت عنوان

نظریه خود را در کتاب «فردا، راهی مسالمت‌آمیز برای اصلاحی واقعی» در سال ۱۸۹۸ منتشر کرد. در این کتاب وی برای رهایی از مشکلات شهر صنعتی و از میان بردن محلات فقیرنشین و پرجمعیت که زائیده نظام لجام گسیخته جامعه صنعتی بود، پیشنهاد کرد شهرهای کوچکی متشکل از کارخانه و مزرعه ایجاد شود و بخش عمده آن به فضای سبز و جنگل و کشاورزی اختصاص یابد. طرح باغشهر در حقیقت پیوندی بین شهر و روستا بود.

اما فکر باغشهر عملاً به صورت محلات یا شهرک‌های کوچکی درآمد که در اطراف شهرها براساس شرکت‌های تعاونی پایه‌گذاری شد و عملاً از واقعیت تلخ شهرهای بزرگ به دور و از حل مسایل بنیادی شهرهای صنعتی و شهرهای بزرگ عاجز ماند.

در سال ۱۹۱۵ میلادی پاتریک گدس (1854-1932 Patrick Geddes) کتابی تحت عنوان «شهرها در تحول» منتشر کرد و از مسایل و مشکلات آینده شهرها سخن گفت و رشد طبیعی شهرها را مورد تحقیق قرار داد. وی در آن کتاب الگوی تهیه طرح‌های جامع را طرح ساخت زیرا اعتقاد داشت که شهر بر ساخته‌ی زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی و سیاسی است و سوی دیگر عوامل فرهنگی و طبیعی به زبان امروزی زیست‌محیطی در شکل‌گیری و توابع تداوم زندگی آن مؤثرند. این ایده همراه با سایر نظریات به‌ویژه با نظریه‌های معماری لوکوربوزیه و پارک‌سازی المستد و رویکرد فرهنگی مامفورد در سال ۱۹۳۲ در منشور آتن به صورت بیانیه جهانی شهرسازی تدوین و انتشار یافت. منشور آتن در واقع نخستین منبع شهرسازی مدرن است که مورد تأیید همگان قرار داشت. بر اساس این منشور طرح جامع آمستردام تهیه شد که یکی از موفق‌ترین طرح‌های شهرسازی اروپا به شمار می‌آید.

در همین زمان نهضت‌های دیگری نیز در شهرسازی پیدایش یافتند که بیشتر تحت تأثیر پارک‌سازی و معماری شهری قرار داشتند.

مانند نهضت شهر زیبا که بیش از هر چیز به وجود زیباشناسی فضاها و بدنه خیابان‌ها و میادین توجه مبذول می‌داشت و نسبت به مسایل اجتماعی و اقتصادی و زیست‌محیطی بی‌اعتنا بود. البته اهداف آنها بسیار متعادل بودند. کاشتن درختان، جمع‌آوری سیم‌های در هم پیچیده برق و تلفن که در هوا معلق بودند و تنظیم سطح خیابان‌ها، پوشش پیاده‌روها و جداول که بخش‌هایی از اقدامات بهسازی محیط شهری به شمار می‌روند و بسیار نیز ضروری‌اند. اما مسایل شهر فقط در این قبیل اقدامات خلاصه نمی‌شود و مسئله مسکن، مسئله حمل‌ونقل، تأمین زیرساخت‌ها و به‌ویژه تولید فضاهای عمومی و مکان‌سازی از مسایل بگرنج و شهرسازی محسوب می‌شود.

جنگ دوم جهانی تمام دستاوردهای شهرسازی این دوره را در اروپا نابود ساخت و پس از اتمام جنگ، بزرگ‌ترین مسئله شهرسازی کشورهای اروپایی تأمین مسکن و محله‌های شهری و محیط‌های سالم برای شهروندان و البته محیط‌های زیبا بود.

در این دوره نظریه پوپولیستی جامع از اول قرن بیستم که توسط پتریک گدس در منشور آتن مطرح شده بود به کلی زیر سؤال رفت و با پیدایش نظریه سیستم‌ها، راه‌حل‌های جدیدی پیش‌روی شهرسازی قرار گرفت که مبتنی برنظریه سیستم‌ها، بیش از جامعیت طرح‌ها به ساختار کلی طرح‌ها و به‌ویژه به راهبردها و راهکارهای دستیابی به اهداف می‌اندیشید. براساس این نگرش جدید، ابتدا طرح‌های ساختاری و سپس طرح‌های راهبردی به عنوان رویکردهای مؤثر و عملی برای دست یافتن به اهداف شهرسازی انسانی شناخته شدند.

خیلی زود در اواخر قرن بیستم معلوم شد که تنها با اتکا به طرح‌های ساختاری و راهبردی نمی‌توان به اهداف جدید توسعه پایدار دست یافت. توسعه پایدار مفهومی است که از یک سو با نگاهی زیست‌محیطی و از سوی دیگر با توجه به مبانی رشد اجتماعی

و اقتصادی به موضوع توسعه شهرها می‌اندیشید و آینده بشر و به‌ویژه مسئله اسکان بشر را در ایجاد تعادل میان توسعه اجتماعی اقتصادی با ظرفیت‌های محیطی جستجو می‌نماید. مفاهیمی همچون شهر زیست‌مند، شهر سالم و شهر هوشمند همه در چارچوب اصول و مبانی توسعه پایدار توسعه‌یافته و رهنمودهای برای توسعه به دست دادند. بزرگ‌ترین رهنمودهای شهرسازی در این چهارچوب عبارتند از برنامه‌ریزی مشارکتی و شهر پیاده‌مدار.

برنامه‌ریزی مشارکتی کاملاً با مبانی دموکراتیک حکمروایی شهری پیوند خورده و بدون مشارکت شهروندان و افراد ذی‌نفع هیچ برنامه، سیاست و حتی قوانین و مقررات شهری درست ایجاد نخواهد شد؛ مگر آنکه با سازوکار مشارکتی شهروندان به‌ویژه در مقیاس محله همراه باشد. از سوی دیگر تا زمانی که اتومبیل و رفت‌وآمد شهروندان حاکم است و از سوخت فسیلی استفاده می‌شود آلودگی زمین و هوا مانع تحقق اهداف توسعه پایدار شهری خواهد بود. بنابراین نهضت نوشهرسازی کاملاً متکی به ایده پیاده‌مداری استوار گردیده است.

خوشبختانه شرایط محیطی، بهداشتی و تعامل اجتماعی در اول قرن بیست و یکم حاکی از پشتیبانی شهروندان، متخصصان، سیاستمداران و به‌ویژه برنامه‌ریزان شهری و طراحان شهری و حتی معماران و مهندسان عمران، از مفاهیم یادشده، یعنی توسعه پایدار مشارکت اجتماعی و شهر پیاده‌مدار می‌باشد.

منابع

- انجمن شهرسازان آمریکا، ۱۳۸۶، تهیه طرح‌های شهری، جلد اول، ترجمه: گیتی اعتماد و دیگران، جامعه مهندسان مشاور ایران، تهران.
- برایسون، جان، ام: برنامه‌ریزی استراتژیک، ترجمه عباس مخبر، مرکز آموزش مدیریت دولتی، ۱۳۷۲.
- بنه‌ولو، لئوناردو؛ بنیان‌های شهرسازی مدرن؛ ترجمه‌ی مهدی کوثر؛ تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۵۵.
- بهرام سلطانی، کامبیز: محیط‌زیست (مجموعه مباحث و روش‌های شهرسازی - ۶)، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۱.
- تافلو، الوین: موج سوم، ترجمه شهیندخت خوارزمی، نشر نو، ۱۳۶۶.
- توسلی، محمود: اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی، جلد دوم، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.
- چرمایف، سرچ - کریستوفو، الکساندر: عرصه‌های زندگی خصوصی و زندگی جمعی، ترجمه دکتر منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۳.
- راگون، میشل: شهرسازی و شهر، ترجمه مهندس انورظهیر، کتاب‌فروشی دانشجویان، تهران ۱۳۵۳.
- رهنمایی، محمدتقی: جغرافیا (مجموعه مباحث و روش‌های شهرسازی - ۴)، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۶۹.
- سعیدنیا، احمد: اندیشه‌های خام در شهرسازی، مجله دانشکده هنرهای زیبا، شماره اول، ۱۳۷۴.
- سعیدنیا، احمد؛ مدیریت شهری و طرح‌های شهری در ایران؛ از کتاب بنیان‌های نظری در مطالعات شهری، به همت حسن اسماعیل‌زاده؛ تهران: نشر تیسرا، ۱۳۹۵.
- شالین، کلود: دینامیک شهری یا پویایی شهرها، ترجمه دکتر اصغر نظریان، نشر آستان قدس رضوی، مشهد، ۱۳۷۲.
- صرافی، مظفر؛ اندیشه‌های نو در برنامه‌ریزی شهری؛ تهران: شورای اسلامی شهر تهران، ۱۳۹۳.
- عظیمی بلوریان، احمد: درس شهرسازی، دانشگاه تهران - دانشکده هنرهای زیبا، ۱۳۵۰.
- فرهنگ اندیشه نو، ویراستار: علی پاشانی، انتشارات مازیار، ۱۳۶۹.
- فرهنگ علوم انسانی، داریوش آشوری، نشر مرکز، ۱۳۷۴.
- گیدنز، آنتونی: جامعه‌شناسی، ترجمه منوچهر صبوری، نشر نی، ۱۳۷۳.
- منشور آتن، برگردان منصور فلاحکی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۵.
- میلر، ادوین - بروس همیلتون: اقتصاد شهری، ترجمه عبدالله کوثری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۵.

- American Planner Association (2000), planning & Urban Design Standards APA.
- Bruton, J. Michael: The Spirit and Purpose of Planning, Hutchinson, London, 1972.
- Castells, Manuel: The urban question, London, Edward Arnold, 1977.
- Catanese, Antony and James C. Snyder: Introduction to urban Planning, McGraw – Hill, Inc., 1988.
- Chaipin Stuart F: Urban Land use Planning, University of Illinois, 1970.
- Encyclopedia of Urban Planning. McGraw – Hill, Inc. 1975.
- Faludi, A.: A Reader in Planning Theory. Pergamon Press, 1973.
- Gallion Arthur/ Simon Eisner & Stanley Eisner: The Urban Pattern (Sixth Edition), VNR, 1993.
- Glasson, John: Regional Planning, Hutchinson Educational, 1974.
- Goodman, I. William & Eric C. Freund: Principles and Practice of Urban Planning, by International City Managers Association, 1968.
- Hall, Peter: Urban and Regional Planning, (Third edite), Routledge, London, 1982.
- Harvey David: The Limits to Capital, Oxford Basil Blackwell, 1982.
- Keeble Lewis: Principles and Practice of town and country Planning, Estates Gazette, 1972.
- Keeble Lewis: Town Planning made Plain, Construction Press, 1985.
- Lovejoy Serek: Land Use and Landscape Planning, Leonard Hill Books, 1973.
- Oxford Dictionary, Oxford University Press, 1980.
- Ratcliffe, John: Town and Country Planning, Hutchinson Educational, 1974.
- Shirvani, Hamid: Urban Design Process, VNR, New York, 1985.
- Sumpf Joseph, Michel Huguse, Dictionnaire de Sociologie Larousse, Paris, 1973.

شهرسازی

کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها)، مشتمل بر ۲۰ جلد موضوع مختلف است که در سال یک‌هزار و چهارصد هجری شمسی منتشر شده است. در این شماره موضوع "شهرسازی" مورد بحث قرار گرفته است. محتوای این شماره مشتمل بر مواردی همچون؛ تعاریف و چارچوب شهرسازی، عوامل موثر بر شکل‌گیری شهر و شهرسازی، انواع برنامه‌ریزی و انواع طرح‌های شهرسازی در ایران می‌باشد. همچنین گرایش‌ها و اصول اساسی برنامه‌ریزی و طراحی شهری و نگرش‌های نوین در این خصوص، از دیگر موضوعات این کتاب است.



انتشارات مرکز مطالعات راهبردی و آموزش شهری و روستایی

