

طراحی شهری در ایران: نگرشی نو*

دکتر سید حسین بحرینی ** دکتر بهناز امین زاده ***

تاریخ دریافت مقاله: ۸۴/۱۱/۹

تاریخ پذیرش نهایی: ۸۵/۳/۶

چکیده:

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

واژه‌های کلیدی:

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

* مقاله حاضر مستخرج از دو طرح پژوهشی زیر است که در دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران انجام یافته است:
- ارزیابی طرح بزرگراه نواب بر اساس معیارهای خاص طراحی شهری
- طراحی شهری بزرگراه عمار یاسر قم

E-mail: hbrain@ut.ac.ir

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

E-mail: bgohar@ut.ac.ir

*** استادیار دانشکده محیط زیست، دانشگاه تهران.

مقدمه

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

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

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

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

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

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

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

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

۹- و بالاخره اینکه به طراحی شهری به عنوان عرصه تجربه جمعی انسانی نباید با دید تجارتی- اقتصادی نگریسته مقاهم و اصول اقتصاد بازار را به آن تعیین داد (Sternberg, 2000).

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

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

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

تعريف و مفهوم طراحی شهری

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

یکی از مداول ترین تعاریف، طراحی شهری را چنین توصیف می کند: "طراحی شهری با شکل کالبدی عرصه عمومی در یک منطقه محدود شهر سر و کار دارد و بنابراین بین دو مقیاس شناخته شده معماری که با شکل کالبدی عرصه خصوصی (ساختمان) در ارتباط است و برنامه ریزی شهری و منطقه ای که با سازمان فضایی عرصه عمومی در مقیاس وسیع تری سر و کار دارد قرار گرفته است" (Gosling and Maitland, 1984, p.9).

لیکن تعريفی از جهات مختلف مورد انتقاد قرار گرفته است. به همین دلیل شاید به جای ارائه تعريف، ذکر ویژگی های طراحی شهری بتواند مفیدتر واقع شود.

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

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

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

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

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

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

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

های ذی نفع ارتقا می بخشد یا اینکه تنها گروه خاصی را متنفع و عده بسیاری را نیز متضرر می سازد؟ آیا طراحی شهری با دو قطبی شدن اجتماعی و کنار گذاشتن قشری از جامعه برخود کرده یا آن را تشید و تقویت می کند؟ آیا ماهیت طراحی شهری، مشارکت عمومی را در فرایند شکل گیری شهر تسهیل می کند و یا صرفاً با یک دید فرایند فنی و خلاقانه (!) به موضوع نگاه می کند؟ و بالاخره آیا طراحی شهری در جهت حفاظت از محیط زیست شهری و ارتقای کیفیت آن فعالیت می کند یا طبق دستورالعمل های اقتصادی و سیاسی (Madanipour, 2004)

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

بنا بر آنچه گفته شد، مشخصه اصلی طراحی شهری امروز باید هدفمند بودن آن و یا برقراری پیوند بین اهداف شهر و طرح شهر که ماهیت کالبدی-فضایی دارد باشد. مسائل و نیازهای عدیده جوامع شهری کنونی در همه جا، خصوصاً کشور ما آنچنان طراحی شهری را می طبلد که بتواند تبلور کالبدی-فضایی راه حل ها و نیازها را در همه سطوح و همه زمینه ها تحقق بخشیده و فضا و کالبد معنی دار و هدفمندی را برای شهرها پذید آورد. بر این اساس طراحی شهری ملموس ترین و محسوس ترین فعالیتی است که می تواند ارزش ها، خواست ها و هدف های یک جامعه را تحقق بخشیده و با تبلور آنها فکر را به عمل و ایده آل ها را به واقعیات نزدیک نماید. تنها از این طریق است که طراحی شهری می تواند نقش فعال، سازنده و هدفمند خود را در جامعه به نحو مؤثری بازی کند. نقش فعل و مؤثر طراحی شهری در صورتی تحقق می پذیرد که طراحی شهری بتواند خود را با مسائل و واقعیت های جامعه نزدیک کرده و به عنوان فعالیتی ارادی، آگاهانه و هدفمند حل مسائل مبتلا به جامعه و ارتقای کیفی زندگی در شهرها را به طور باز، صریح و جدی و به صورت تعاملی و مشارکتی مد نظر قرار دهد (بحرینی، ۱۳۷۷).

است" و کیفیت ارگانیک و پویای ساختار را حاصل یک فرایند خلاقانه می دارد که عملکرد را آشکار می سازد، شکل می دهد و شکل می گیرد (اسپیرن، ۱۳۸۴). اگر طرحی با شکست روبرو می شود بدین علت است که فرایندهایی که در شکل دهی پروژه موثرند مورد توجه قرار نمی گیرد. فرایندها فعالیت را بوجود می آورند و به شکل و فضا معنی می بخشنند. فرایند شکل گبری "مکان" را می توان در دوره های زمانی خاص در طیفی معینی از احتمالات فرم/عملکرد/معنا پیش بینی کرد که امکان رخداد هر یک وجود و لی احتمال بروز برخی از برخی دیگر بیشتر است. این موضوع سبب نیاز به انعطاف پذیری طراحی و محافظه کاری در ارائه راه حل های قطعی می شود، تا آنجا که برخی اساساً از تعریف کلی فرایند بعنوان مجموعه ای از اقدامات طراحی برای رسیدن به یک طرح تمام شده، فراتر رفته طراحی شهری را یک فرایند تعریف می کنند. طراحی در چینی صورتی کار ساده ای نیست زیرا به جای فکر کردن به یک شکل واحد تمام شده و یک عملکرد خاص نیازمند توانایی تجسم و پیش بینی ترکیبیهای متفاوتی از شکل ها و عملکردهاست.

هدف اصلی طراحی شهری، محرك بودن برای اهداف دیگری است که برای جامعه حیاتی تر بوده، و یا برای چالش های محتوایی است که شهرهای معاصر با آن روبرو هستند. این اهداف عبارتند از: توسعه شهر (نظیر: توامند سازی و انسجام اجتماعی اقشار محروم)، توسعه اقتصادی (نظیر: احیای نواحی مرکزی شهر)، پایداری زیست محیطی (نظیر: بالا بردن کارآیی کاربری ها) و محیط های شهری غنی و سالم (نظیر: اینمی و سرزنشگی محلات، ایجاد تنوع در فضاهای شهری). مسلماً چنین طراحی شهری هدفمند خواهد بود نه شکلمند. در این صورت هدف اصلی طراحی شهری بهمود کیفیت اصلی زندگی (یعنی توسعه اجتماعی-اقتصادی) خواهد بود نه صرفاً کیفیت شکل شهر. قدر مسلم این است که کیفیت زندگی اقدر که به عملکرد محیط انسان ساخت ارتباط پیدا می کند به شکل ظاهری آن مربوط نمی شود. پروژه های طراحی شهری می باید سه دسته فرایند توسعه اجتماعی-اقتصادی را ایجاد و یا به طور اساسی به ایجاد آنها کمک نماید. یکی از این فرایندها توسعه اجتماعی، دیگری توسعه اقتصادی و سومی ارتقای کیفیت محیط انسان ساخت شهرهای است. منظور از توسعه اجتماعی ایجاد زمینه مشارکت آگاهانه مردم در پروژه ها از طریق برقراری ارتباط (گفتگو بین نمایندگان محل، طراحان شهری و مسئولین شهر) می باشد. این امر موجب انعکاس خواست مردم و هویت فرهنگی، فعالیت ها، رویدادها، برنامه ها و خدمات در شکل ساخته شده شهر خواهد شد.

در هر وضعیت باید دید آیا طراحی شهری به توسعه اجتماعی کمک کرده یا برای آن محدودیت ایجاد می کند؟ آیا کیفیت زندگی را برای همه گروه

ارزش ها و هنجارهای مداخله در طراحی

شهری

شكل گرایی و تأکید بر ارزش های زیبایی شناختی در طراحی شهری که در ابتدا با ادراکی محدود و نگرشی معمارانه از جنبه های بصیری-هنری به وسیله افرادی چون کامپیو سیت و روب کریز رواج یافت (Sitte, 1945; Krier, 1979) به ترکیب بندی اجزای شهر به شیوه پیکتورسک توسط گیرد (Gibberd, 1955) و به جنبه های ادراکی/احساسی شخصی از تجربه منظر شهری، توسط کالن تعییر یافت (کالن، ۱۳۷۷). بکارگیری اصول زیبایی شناسی بر پایه تجربه فضاهای سنتی در ایده باغ شهر هاورد (منظور روستا-شهر)، کارهای

پایه های شناخت محیط و نظریه های طراحی چه بر جهان بینی های خاص استوار باشند و چه بر نظامی از انگاره ها و طرح واره های ذهنی / تجربی، مجموعه ای از ارزش ها و هنجارها را معرفی می کنند که بر اساس آنها "بایدها" و "محیط خوب" تعریف می شود. نظریه های هنجاری بخش مهمی از مطالعات طراحی شهری را در حوزه های مختلف منظر شهری، قلمروهای عمومی، شکل شهر، و ساخت مکان تشکیل می دهند.

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

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

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

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

پرداختن صرف به ارزش های تجربه گرایانه از زیبایی های بصری / حسی در طراحی شهر، از دهه ۱۹۶۰ به بعد مورد اعتراض ان دسته از محققینی قرار گرفت که به اهمیت اجتماعی قلمروهای عمومی و حیات مدنی بها می دانند (Jacobs, 1961; Whyte, 1980; Gehl, 1987). جیکوبز با انتقاد از شیوه طراحی شهرهای مدرن و جایگزینی "زندگی" به جای "هنر"، بر مقیاس انسانی، سرزنشگی محلات و خیابان های شهری، اختلاط کاربری ها و حفظ دانه بندی های خرد در مقیاس محله تأکید می کند. ارتقای عملکرد اجتماعی فضا با بیان ضرورت برقراری پیوند بین مبانی طراحی و فرایندهای مشارکتی بسط می یابد (Jarvis, 1989).

Brands, 1995; Cooper Marcus & Francis, 1997) الکساندر به "کل" و "رشد تدریجی" ارزش می دهد. الگوها و قواعد تعریف شده (و نه از پیش تصمیم گرفته شده) او ابزار مناسبی برای طراح شهری است. این الگوهای ساختاری هم به فضای تعاملات اجتماعی، هم به ارتباط بین فضا و فعالیت با زمینه، و هم به اصول زیبایی شناسی به واسطه ارجاعات متعددش به انگاره های کامیلو سیت ارزش می دهد (Alexander et al., 1977). لینچ ترجیح می دهد به جای ارائه راه حل های طراحی یک تئوری هنجاری کلی و عمومی را بیان کند. نظریه ارزشی شکل شهر که توسط او ارائه می شود پنج معیار اصلی که جنبه های مهم شکل را در بر می گیرند، یعنی سرزنشگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، و دو فرا معیار کارایی و عدالت را برای سنجش میزان خوبی کیفیت یک شهر بیان می کند (Lynch, 1۳۸۱). لینچ و الکساندر اگرچه ارزش های یکسانی را مد نظر ندارند، هر دو بازنگری های اساسی و متفاوتی را در طراحی فرمها و مکان های شهری پیشنهاد می دهند.

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

تجاربی از طراحی شهری در ایران

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

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

- دسترسی به فرم و عملکردهای متناسب در چهارچوب توانایی‌ها و امکانات منطقه.
- رشد تدریجی و مشارکت مردم در توکین و تکمیل طرح.
- آزادی انتخاب در طیفی از قابلیت‌های تعیین شده به منظور ایجاد وحدت و در عین حال امکان بروز خلاقیت‌ها و سلایق مختلف.
- تأکید بر کیفیت خودسازماندهی طرح و ایجاد نظمی ارگانیک در محیط به جای نظمی تحمیلی.
- فرهنگ سازی یا هدایت، تقویت و آموزش فرهنگ اصیل ساخت و ساز به جای تقلید از الگوهای متداول.
- افزایش قابلیت‌های اجرایی طرح.
- امکان حضور سرمایه گذاری‌های خصوصی کوچک.
- قابلیت و سهولت بازنگری و تجدید نظر در ضوابط در حین اجرای طرح.

قبل از بررسی فرضیه فوق ضروری است تا در نگاهی اجمالی مسائل مربوط به بستر این دو طرح: ۱) بافت قدیم (طرح نواب) و ۲) توسعه‌های جدید (طرح عمار یاسر) مورد توجه قرار گیرد.

۱- برنامه‌ها و طرح‌های احیای بافت‌های قدیم با نام‌های متفاوت شکل گرفته و عمدهاً با تغییر مدیران نهادهای مختلف تغییر نام داده است. "طرح‌های روانیخشی" در قالب طرح‌های فرا دست یعنی طرح‌های جامع و تفصیلی، "طرح‌های بهسازی بافت‌های شهری" تحت سپرستی وزارت مسکن و شهرسازی، و نیز طرح‌های "محورهای فرهنگی - تاریخی" شهرداری‌ها. با تغییر در سازمان‌های تصمیم‌گیر در مورد بافت‌های تاریخی در سال ۱۳۷۰، رویکرد به طرح‌های احیای بافت شهری به حوزه معاونت امور مسکن وزرات مسکن و شهرسازی، نظریه سوق دادن نوسازی‌ها و بازسازی‌های شهری به سمت تولید مسکن مدنظر قرار گرفت. در راستای این هدف تهییه طرح‌هایی بنام طرح‌های "بهسازی و بازسازی مراکز شهری" در دستور کار قرار گرفت. با توجه به اینکه بافت‌های مرکزی شهرها به دلیل فرسایش شدید و افت کمی و کمیابی این نسبت به سایر مناطق و توسعه‌های جدید دچار افت قیمت شدیدی نیز شده بودند، زمان مناسبی برای خرید و تجمعیت پلاک‌های واقع در این بافت‌ها تلقی می‌شد این موضوع در برنامه دوم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی (۱۳۷۳-۷۷) با تلفیق دو موضوع عمران شهری و مسکن، توسعه درونی شهر را مطرح و اصطلاح "بافت‌های مسئله دار شهری" را وارد ادبیات شهرسازی مینماید. راه حل تولید مسکن انبوه از طریق بافت‌های مسئله دار شهری، تجمعیت قطعات است. این روند نیز با مشکلات عدیده ای چون بخشی نگری، فقدان روش‌های مناسب اجراء، طرح‌های غیرواقع بینانه، بی‌توجهی به مردم یا ساکنین، و بی‌توجهی یا عدم توان تخمين بودجه موردنیاز و منابع تأمین هزینه روپرتو می‌شود. با وجود ناکامی‌های فوق الاشاره، وزارت مسکن و شهرسازی شرکتی با نام عمران و بهسازی شهری تأسیس می‌کند تا به مثابه عامل فنی و اجرایی و مدیریتی خویش در طرح‌های بافت‌های قدیمی شهری از آن استفاده نماید. اگر

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

- از نظر تشكیلاتی همانند بسیاری از کشورها و برخلاف معماری که دارای انجمن‌های تخصصی مربوط به خود می‌باشد، در ایران نیز چنین نهاد و تشكیلات تخصصی به وجود نیامده و این امر دامنه ابهامات مربوط به حرفة را گستردۀ تر کرده، هویت شغلی و حرفة‌ای طراحان شهری را خدشه دار ساخته است. همین امر باعث شده که بخش عمدۀ فعالیت‌های طراحی شهری در کشور توسط معماران و برنامه‌ریزان شهری انجام شود که دارای دانش و مهارت لازم برای فعالیت در زمینه طراحی شهری نمی‌باشند. طی دهه‌های گذشته تجارب متعددی در امر طراحی شهری در کشور صورت گرفته که برخی مربوط به دوره قبل از انقلاب (نظیر: شوشتار نو و شهرستان پهلوی) و تعداد زیاد دیگری مربوط به سال‌های پس از انقلاب است. تجرب اجرایی بعد از انقلاب به چند دسته تقسیم می‌شوند:
- فعالیت‌های مربوط به بازسازی مناطق آسیب دیده از جنگ (نظیر: آبادان، خرمشهر، قصر شیرین، هویزه).
- فعالیت‌های مربوط به بازسازی مناطق آسیب دیده از زلزله (نظیر: روبار منجیل، لوشان).
- فعالیت‌های مربوط به ایجاد شهرهای جدید (نظیر: هشتگرد، پردیس، بهارستان، صدر).
- فعالیت‌های مربوط به زیباسازی شهری، طراحی پارک‌های شهری و قلمروهای عمومی (پیاده سازی‌ها و طراحی میادین) در بسیاری از شهرها.
- فعالیت‌های مربوط به توسعه‌های اطراف شهرها (نظیر: شهرک‌های مسکونی، طراحی ورودی‌های شهر، و توسعه شبکه‌های و حرایم آنها).

فرضیه این تحقیق این است که غالب موارد فوق در چارچوبی التقاطی، گاهی اقلیدسی، فرمال، بدون مشارکت و تعامل، معمارانه، بدون استفاده از یک فرایند باز شکل گرفته اند. در حالیکه در پروژه محور عمار یاسر قم سعی شده اشکالات و نواقص فوق برطرف و با نگاهی نو به طراحی شهری نگریسته شود. چنین رویکردی امکان انتخاب‌های متنوع و تطبیق با شرایط و نیازهای استفاده کنندگان را در درازمدت امکان پذیر می‌سازد. علاوه بر آن در قیاس با قطعیت‌گرایی طرح‌های متناول فعلی مزايا و امکانات زیر را فراهم می‌سازد:

- انطباق طرح با مسائل و واقعیت‌های موجود.

طراحی شهری در ایران: تکرشی نو

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

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

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

طرح بزرگراه شیبد نواب صفوی، تهران

طرح ۶ کیلومتر و حداقل عرض مفید معتبر سواره ۵۰ متر است. سطوح اشغال شده برای احداث بزرگراه و تقاطع ها ۳۳۷۳۱۷ متر مربع، جهت حریم سبز بزرگراه و مسکونی های همچوar ۲۵۲۸۵۵ متر مربع و سطوح مربوط به مراکز خدماتی و کاربری های پیشنهادی بالغ بر ۸۴۰۰ متر مربع بوده که در نهایت ۶۶۷۵۷۲ متر مربع زمین اشغال شده است.

مسیر بزرگراه نواب به ۵ فاز تقسیم و طراحی شده است. تا کنون فازهای ۱ (خیابان آذربایجان تا امام خمینی) و ۲ (خیابان امام خمینی تا سینما) از طرح نواب ساخته شده و فاز ۳ (خیابان سینما تا هلال احمر) در حال ساخت است. تملیک و تخریب در فاز ۴ (خیابان هلال احمر تا قلعه مرغی) انجام شده است، ولی این فاز فاقد هر گونه علائم اجرایی است. طرح فاز ۵ (حد واسط خیابان توحید تا خیابان آذربایجان) نیز در دست بررسی است (تصویر شماره ۱).

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

خیابان نواب که بر اساس شبکه پیشنهادی بزرگراه های شهری (طرح جامع مصوب تهران ۱۳۴۵)، طرح جامع حمل و نقل تهران ۱۳۵۳، طرح جامع ساماندهی تهران (۱۳۷۰) در زمرة بزرگراه های شمالی - جنوبی تهران قرار گرفته است، در بخشی از تهران واقع شده که در هفتاد سال اخیر در زمرة رشد و توسعه مناطق مرکزی شهر تهران به سمت غرب بوده است. انجام مطالعات و طراحی بزرگراه نواب ادامه بزرگراه چمران در فاصله میدان توحید تا قلعه مرغی در ۱۳۷۰ به تصویب رسید. کارفرما معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران بود که طرح آن به مهندسین مشاور واگذار شد. این طرح شامل بررسی وضعیت ترافیکی و تعیین مسیر معتبر اصلی، بررسی کالبدی اطراف معتبر، تهیه برنامه راهبردی و تعیین محدوده های تملک اراضی بوده است. طرح عملیات اجرائی تعریض محور و بازسازی جداره های آن در عمق ۱۰ الی ۲۰ متر از سال ۱۳۷۳ آغاز شد. مسیر تقریبی این

اهداف، سیاست ها و رویکرد طراحی

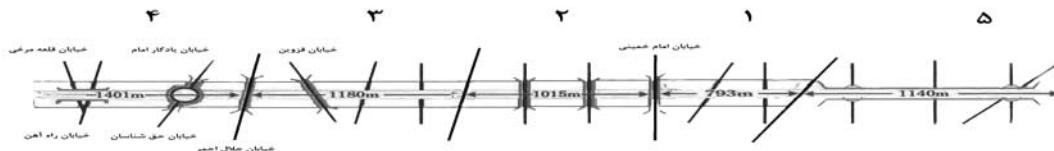
اهداف طرح نواب توسط مشاور پروژه چنین دسته بندی و اعلام شده است:

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

تعداد طبقات بافت موجود (۱ یا ۲ طبقه)، سیطره‌ای غیر منطقی بر محیط اطراف اعمال می‌کند.

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

با روش تحلیل محتوا، نمی‌توان دورنمای و کیفیت محصول نهایی را به درستی مورد ارزیابی قرار داد و نیاز به روش‌های دیگر برای ارزیابی دقیق طرح وجود دارد. با این حال تحلیل متن، نحوه نگارش، تکرار واژه‌های بکار گرفته شده، و تحلیل نقشه‌ها نشان می‌دهد که شیوه مداخله‌ای که هدفش تخریب بافت باشد، نهایسیدن از تغییرات کلی در مقیاسی وسیع، عدم پوشش سیاستگذاری در همه جنبه‌های طراحی، انبوه سازی/کوچک سازی مسکن که از نشانه‌های بارز رویکرد مدرنیزم است، سطح جزییات تدبیر طراحی که ابعاد دقیق جزییات طراحی و اجرایی خانه و پارکینگ را تعیین می‌کند ولی به مسائل شهری (قلمروهای عمومی، زندگی شهری، بافت هم‌جوار) بها نمی‌دهد، می‌باید با مشکلات اساسی روبرو باشد.



تصویر شماره ۱: طرح شماتیک بزرگراه نواب

قطع عرضی پیشنهاد شده در طرح تجدید نظر، در حال حاضر ساخت مسیر بزرگراه، کندروها، رفوژ وسط، اتصال مسیر به شریان‌های محلی و تقسیک قطعاتی که در اثر کاهش عرض معبّر بوجود آمده، انجام شده است. چگونگی ساخت و طراحی حریم بزرگراه با توجه به عملکرد محور عمار یاسر در شبکه شهری، به گونه‌ای که نیازهای محلی و بخشی از نیازهای شهری و فراشهری را در بر گیرد موضوع این پژوهه بوده است.

اهداف، سیاست‌ها و رویکرد طراحی

بررسی گزارش مرحله اول پروژه عمار یاسر اهداف طراحی را به شرح زیر معرفی کرده است:

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

طرح بزرگراه عمار یاسر

بر اساس پیش‌بینی طرح جامع مصوب شهر قم در سال ۱۳۶۹، محور عمار یاسر یکی از شریان‌های ارتباطی اصلی شهر خواهد بود که از جاده کمربندي قم در شمال شرقی شهر شروع، به باع سالاریه و در نهایت به بلوار امین در جنوب غربی شهر اتصال می‌شود. این مسیر حدود ۹ کیلومتر است و مناطق شمالی شهر را به جنوبی و به نقاط کانونی شهر متصل می‌نماید. ارتباط این محور با جاده کمربندي قم نیز بر نقش آن به عنوان یکی از مبادی ورودی شهر تأکید دارد. طرح تفصیلی قم نیز این محور را با عرض ۱۳۵ متر، با دو شبکه تندر و کندر در طرفین، و عملکرد آن را "شریان شهری" تعریف و پیش‌بینی نموده است. سطوح کاربری آموزشی در این طرح از میزان قابل توجهی برخوردار بوده است. در بازنگری طرح تفصیلی، عرض معبّر از ۱۳۵ به ۷۰ متر کاهش و قطعات عمده‌ای در مقیاس خرد (۲۰۰ متر مریع) تقسیک و واگذار گردیدند. طراحی شهری محدوده پروژه که حدود ۲ کیلومتر از مسیر ابتدای محور عمار یاسر است در اوخر سال ۱۳۸۲ به تصویب رسید. این محدوده شامل بخش شمالی مسیر واقع بین بلوار امام علی و خیابان ۱۵ خرداد است. با توجه به

طراحی شهری در ایران: تکرشی نو

طرح عمار یاسر با تأکید بر انعطاف پذیری، تلفیقی از طرح کلی قلمروهای عمومی و ضوابط اجرایی ساخت را شامل شده است. در بخشی از گزارش آمده است: "انطباق با شرایط زمانی و انعطاف پذیری نیازمند رشد تدریجی مکان است. تکیه اصلی در این طرح بر تدوین ضوابطی منسجم، جامع و کارآمد است و اگرچه یکی از گزینه های طراحی در رابطه با قلمروهای عمومی، عنوان گزینه بهینه توصیه شده، طرح ارائه شده تنها یکی از چندین منظر محتمل توصیه شده است. هدف از آن نیز دیکته کردن شکل یا منظر خاصی از شهر نبوده، بلکه انعطاف پذیری موجود در آن سارشی است بین آنچه که به هر حال اتفاق می افتاد با آن چه که می باید اتفاق افتد" (گزارش طراحی شهری بزرگراه عمار یاسر، ج ۳، ص ۱۰۲). ارائه ضوابط در یک ساختار سلسله مراتبی از کل به جزء تعریف شده است. این ساختار که شامل ضوابط عام، پنج ناحیه مشخص شده و بلوک های واقع در هر ناحیه است، تحقق اهداف طرح یعنی وحدت و پیوستگی را از طریق ضوابط عام، و تأکید بر تنوعات مکانی را در سطح با توجه به خصوصیات و ویژگی های نواحی و بلوک ها امکان پذیر می کند (تصویر شماره ۲). طرح با نگرشی مبتنی بر توجه به زمینه، بوم و فرهنگ تلفیقی از مردم-محوری / مکان- محوری را اصل قرار می دهد و با رویکردی عینی / ذهنی و بلند مدت به الگویی خود سازمانده که در طول زمان شکل می باید بپایه می دهد. قابلیت تعمیم طرح و ضوابط آن محدود/ محلی است و نیازمند ابزار مدیریتی قوی جهت اجرای طرح است. عدم مکان برنامه زمانبندی دقیق، دستیابی به اهداف طرح را با تأخیر مواجه می سازد.

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

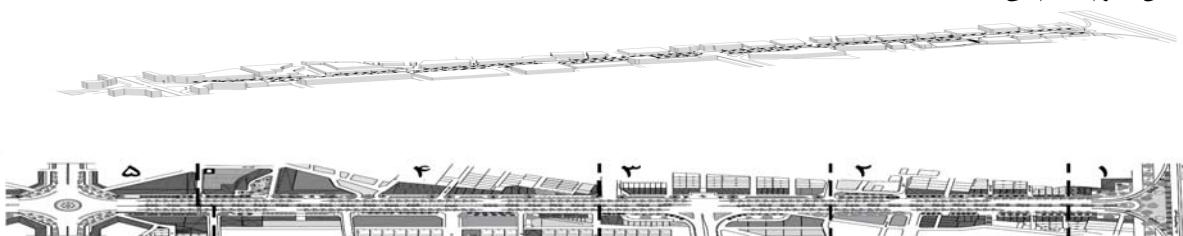
- پیش بینی شبکه ای از کاربری های موردنیاز در سطوح محلی / شهری / فراشهری با توجه به نقش های متفاوت بزرگراه و در نظر گرفتن تاثیر نوع کاربری ها برآذایش / کاهش نقش اجتماعی محور.

- شناخت عناصر و اجزای تشکیل دهنده منظر (خط آسمان، خط زمین یا پایه، خطوط نما، جنس، رنگ و غیره) و ارتقا کیفیت منظر با توجه به ارزش های عام زیبایی شناسی (وحدت، تنوع، تباین و هماهنگی) در نمای ساختمان ها، منظر سازی گیاهی و میلان شهری. طراحی مسیرهای پیاده با توجه به اصول طراحی پیاده ها، از جمله وضوح مسیرهای حرکت و کاهش فضاهای غیردفاع، پرهیز از تداخل جریان ترافیکی سواره و پیاده، توجه به روشنایی، توجه به محل های مناسب سواره و پیاده شدن مسافر.

- توجه به معماری بومی، پیشنهاد کاربری های فرهنگی / مذهبی، استفاده از نشانه ها و نمادها.

- پرهیز از کاربری های مول آلدگی، توجه به اقلیم و مصرف انرژی در طراحی جداره ها، استفاده از رواق در بخش هایی از مسیر پیاده جهت ایجاد آسایش.

- طرح کاشت با توجه به تاثیر فاصله درختان بر رانندگی، کنترل ترافیک با گیاه، ثمر بخشی گیاهان در کاهش آلدگی ها، استفاده از گیاهان مقاوم به کم آبی.



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

مقایسه فرایند تهیه و اجرای دو طرح

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

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

جهت هماهنگی نماها و نیز نوع کاربری‌ها هم‌جوار. که توصیه مشاور شیوه اول یا تجمعی قطعات بوده است. به همین دلیل راه‌هایی جهت ترغیب و تشویق مالکین جهت تجمعی قطعات پیشنهاد گردیده است. همچنین جهت هدایت توسعه در جهت تحقق اهداف



تصویر شماره ۳: بزرگراه نواب و جداره‌های آن، تهران
طرح، نظارت و کنترلهای کمی و کیفی ساخت و احداث ساختمان در زمین‌های در اختیار شهرداری به عنوان نمونه‌های خوب از اجرای ضوابط پیشنهاد شده است.

مرحله اجرا پیشنهاد شده که کمیته خاصی متشكل از افراد ذی صلاح در شهرداری و سازمان‌های مرتبط از قبیل وزارت مسکن، سازمان نظام مهندسی، میراث فرهنگی و محیط زیست تشکیل گردد و بر تسوییب پروژه‌های مربوط به کاربری‌های تک عملکردی و خاص، هدایت سرمایه گذاری‌های خصوصی، و تجدید نظر یا بازنگری در ضوابط یا طرح، نظارت کامل داشته باشد. علاوه بر این کمیته تصمیم گیری، تشکیل یک کمیته اجرایی در جهت نظارت دقیق بر اجرای ضوابط مصوبه طرح، فراهم آوردن زمینه معرفی طرح از طریق تشکیل جلسات با مالکین، و زمینه سازی جهت تشکیل تعاوی های طراحی و ساخت نیز پیش‌بینی شده است. همچنین ذکر شده است که استفاده به مواردی که تخلف‌ها را با اخذ جرایم مورد بخشنودگی قرار می‌دهد در این پروژه غیر مجاز است و برای اطمینان از اجرای آن توصیه شده است موارد در پرونده ساختمانی درج و تعهد کنی از مالک برای عدم خلاف اخذ گردد.

از مهم ترین محدودیت‌های پروژه، تفکیک قطعات قبل از تهیه و تسوییب طرح بوده است. وجود قطعاتی با ابعاد و اندازه‌های کوچک، عدم تناسب بین طول و عرض تفکیک‌های موجود و وجود زمین‌های قناس نقش شریانی و شهری محور عمار یاسر را دشوار می‌سازد و امکان ایجاد کاربری‌ها در مقیاس شهری و فراشهری را با محدودیت روبرو می‌سازد. جهت رفع این اشکال و ایجاد منظری با بافت نمای پیوسته دو روش پیشنهاد شده است. (۱) استفاده از ضوابط تشویقی تجمعی شامل مجوز افزایش تراکم و تخفیف در عوارض ساخت و (۲) ایجاد ضوابط خاص نمازی از طریق محدودیت‌های شدید کنترل در

مقایسه ارزش‌ها و هنجارهای محتوایی و رویه‌ای در دو طرح

آن تحقق پیدا کند. لیکن تفاوت مهم تر و اساسی تر در مقایسه ارزش‌ها و هنجارهای رویه‌ای دو پروژه بیشتر مشهود است. به این ترتیب که میزان مشارکت مردم در مراحل مختلف پروژه، توجیه اقتصادی پروژه، نحوه تملک زمین، تهیه گزینه‌های مختلف، امکان نظارت و اختیار و بالاخره امکان تجدید نظر و اصلاح، بوضوح اختلاف بارز مکانیزم‌های تفاوت در فرایند طراحی است که نهایتاً دو نتیجه و محصول کاملاً متفاوت (تصاویر شماره ۳ و ۴) را به وجود آورده و یا خواهد آورد. (Bahrainy & Aminzadeh, forthcoming)



تصویر شماره ۴: جداره بر جای خل شکل گیری بزرگ‌راه عمار یاسر، قم

ارزشها و هنجرهای	توجه به زمینه	انعطاف پذیری	هویت	توجه به طبیعت	آثار زیست محیطی	مقیاس انسانی و کیفیات	توجه به قلمروهای عمومی	ایجاد فضاهای غیر محدود	مشارکت مردم	تجویه اقتصادی	نحوه تملک	تهیه گزینه های مختلف	نظرات و اختیار	امکان تصحیح و تجدید نظر	
عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	عدم امكان هرگونه کنترل، تعییر، سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	از اینه یک راه حل طراحی و نا دیده گرفتن امكان سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	در کوتاه مدت: تامین هزینه احداث و توسعه مشارکت مالی- خرید اوقات فراغه و پیش مالکین (تلقی غصیبی بودن بوسیله داوری پروژه، غایه تکر برخی از ساکنین قلی پروژه)	به صورت اجاری و انتخاب به دلیل روند خط طراحی، عدم تنوع طریق افزایش تراکم و طرف محور	محدود به هزینه احداث و توسعه شکه رفت و آمد سریع مالکین (تلقی غصیبی بودن بوسیله داوری پروژه، غایه تکر برخی از ساکنین قلی پروژه)	تول کیفیت محیط طراحی عدم فاصله بین پروژه و بافت قدمی، زیر پایها، فضاهای تجارتی مسکونی)، گروه های ذی نفع بالاستفاده، فضاهای تجارتی مسکونی، گروه های ذی نفع هیچگونه تعریف شده ماین بلوك ها، فضاهای مشارکت در فرسودگی سریع ساختمان ها و تنزل طراحی و اجرا کیفیت محیط پروژه را نداشته اند.	کیفیت و کیفیت یه وسیله عدم خرید اوقات قرضه و پیش مالکین (تلقی غصیبی بودن بوسیله داوری پروژه، غایه تکر برخی از ساکنین قلی پروژه)	از تعلیمی (از کل تا جزء) معماری و در نظر نگرفتن طیف گسترده ای از پارامترهای طراحی مردم محل	در کوتاه مدت: تامین هزینه احداث و توسعه مالکین (تلقی غصیبی بودن بوسیله داوری پروژه، غایه تکر برخی از ساکنین قلی پروژه)	عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو	عدم توجه به بازنگری، تجدید نظر و اصلاح طرح سازگاری و انعطاف پذیری طراحی در ایران: تئوری و نو
طراحی بزرگراه نواب	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای باقی مانده از گذشته خشک	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای باقی مانده از گذشته خشک	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	
طراحی بزرگراه عمران یاسر	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای باقی مانده از گذشته خشک	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای باقی مانده از گذشته خشک	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت	انتخاب محدود سیزه های تاریخی و نمادهای ناشانه های همواری و شناخت

جدول شماره ۱: مقایسه ارزشها و هنجرهای مداخله در دو طرح

نتیجه گیری

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

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

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

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

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

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

فهرست منابع:

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

Alexander, et al. (1977). "A Patten Language", Oxford University Press, New York.

Bahrainy, H. and B. Aminzadeh (forthcoming). "Autocratic Urban Design, or How the Process Would Affect Product in Urban Design".???????????

Banerjee, T. (1990)." Third World City Design: Values, Models and Education. In: *Breaking the Boundaries, a One-World Approach to Planning Education*", (ed.) Bishwapriya Sanyal, MIT, Camb. Mass.

Barnett, J. (1982). "Urban Design as Public Policy: Practical Methods for Improving Cities", Architectural Record Books, New York.

Bently, I., et al. (1985). "Responsive Environments, A manual for designers", Architectural Press, London.

Brands, R. (1995), "The Living City", Wiely, New York.

Carmona, M, & Heath , T. & Taner, Oc. & Tiesdell S. (2003). "Public Places- Urban Spaces", Architectural Press, Oxford .

Cooper Marcus C. & Francis, C. (1997). "People Places, Design Guidelines for Urban Open Spaces", John Wiely and Sons,New York.

Gehl, J. (1987). "Life Between Buildings", Using Public Space, Van Nostrand Reinhold, New York.

Gibberd, F.(1955). "Town Design", Architectural Press, London.

Giddens, A. (1995)."Modernity and Self Identity", Polity Press, Cambridge, Eng.

Gosling, D. and Maitland, B. (1984). "Concepts of Urban Design", Academy Editions, London.

Inam, A. (2002). "Meaningful Urban Design: teleological/ catalytic/ relevant", Journal of Urban Design, Vol.7, No.1, 35-58.

Jacobs, J. (1961). "The Death and Life of Great American Cities", Random House, New York.

Jarvis, B. (1989). "Design Language, in *The Planner*", Vol. 75 No 26, October.

Krier, R. (1979). "Urban Space", translated by Ch. Czechowski & G. Black, Rizzoli, New York.

Lang, J. (1994). "Urban Design: An American Experience", Van Nostrand Reinhold, New York.

Madanipour, A. (2004). "Viewpoint: Why Urban Design?", Town Planning Review, 75(2).

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