

مروری بر ناکارآمدی طرح‌های تفصیلی متداول در بافت ارگانیک مسکونی*

(مورد مطالعه محله امامزاده قاسم تهران)

سهند لطفی* دکتر محمدرضا پورجعفر** دکتر مجتبی انصاری****

تاریخ دریافت مقاله: ۸۲/۱۱/۴

تاریخ پذیرش نهایی: ۸۲/۳/۲

چکیده:

گذربندی و تحمیل بی مطالعه آن بر کالبد شهر از ایرادات اصلی وارد بر طرح‌های شهری است که سال‌ها بدون آن که مشخصات و ملاحظات لازم را در بر داشته باشند، نام "طرح تفصیلی" را یدک کشیده‌اند. مداخله‌ای که صرفاً برای ایجاد دسترسی در بافت‌های قدیمی صورت گرفته، یک اقدام شهرسازانه نبوده و بیشتر از ویژگی پروژه‌های راهسازی که مناسبتی با این بافت‌ها ندارند، پیروی می‌کند. وخامت حرکت‌هایی از این دست در بافت‌های ارگانیک مسکونی صدمات بیشتری را به همراه داشته است. مطالعه انجام شده روی یک بافت ارگانیک مسکونی (محله امامزاده قاسم در شمال تهران)، ناکارآمدی طرح تفصیلی سنتی را در چنین بافتی نشان می‌دهد.

در مطالعه حاضر سعی شده تا برای بافت ارگانیک یک محله قدیمی، از طریق به کارگیری آموزه‌های شهرگرایی نوین و معاصر سازی شهری، یک طرح پیشنهادی مطرح گردد. در این طرح، محدود کردن دسترسی‌های سواره، ایجاد یک محیط پیاده، مکانیابی مراکز جدید محله‌ای، تاکید بر حمل و نقل عمومی و ... به عنوان راهکارهایی جایگزین در مواجهه با این گونه بافت‌ها مدنظر بوده است.

واژه‌های کلیدی:

بافت ارگانیک مسکونی، طرح تفصیلی، گذربندی، نقاط تلاقی، معاصر سازی، محله امامزاده قاسم.

* مقاله حاضر برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد نگارنده با عنوان " بررسی پیامدهای ضوابط و مقررات گذربندی بر بافت ارگانیک مسکونی " است که به راهنمایی دکتر محمدرضا پورجعفر و مشاوره دکتر مجتبی انصاری در بهار ۸۱ در دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس از آن دفاع شده است.

E-mail: slotfi@ut.ac.ir

** دانشجوی دکترای شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.

E-mail: pourja_m@modares.ac.ir

*** دانشیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس.

E-mail: ansari_m@modares.ac.ir

**** استادیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس.

مقدمه

پیامدهای نفوذ اتومبیل در دل بافت ها به عنوان علت اصلی مطرح است. در طی این سالها توجه خاص به مسئله گذربندی های هندسی و دسترسی های سواره، به عنوان جزئی لاینفک از این برنامه ها همواره مطرح بوده است. آن چه به عنوان توجه به کیفیت زندگی شهری و ارزش دادن به آسایش و آرامش انسان ها در سطح شهر و ایجاد فضاهایی با مقیاس انسانی در رویکردهای اخیر جهانی به مسائل شهرسازی مطرح بوده است تنها در قالب برخی از تک پروژه های پراکنده در طرح های ما مطرح شده و آن هم در بسیاری از موارد به طور کامل مورد اجرا قرار نگرفته است^۱. حال آن که در سطح جهان این رویکرد نهادینه شده و رویکردهای مداخله ای فرانوگرایانه و مردم گرایانه^۲، به عنوان یک اصل جاری در تدوین و انجام طرح های شهری و پروژه های معاصر سازی هسته های قدیمی و تاریخی، مورد استفاده قرار می گیرد. آنچه که از محدود ساختن حرکت های سواره در دل بافت های قدیمی، تشویق به رفت و آمد پیاده و استفاده از وسائل نقلیه ساده و غیرموتوری مانند دوچرخه، استفاده از وسائل حمل و نقل عمومی و نظم دهی به فضاهای موجود به نظر ما ناممکن و در بعضی موارد ساده انگارانه به نظر می رسد، به طور جدی به کار گرفته شده و بهترین فضاهای شهری و بافت های مسکونی را شکل می بخشد^۳. امروزه دیگر مسئله گذربندی در بافت قدیمی، مترادف با تخریب، تسطیح و تعریض نیست، بلکه هنری است شامل استفاده بهینه از شرایط موجود و ارائه راه حل های امکان پذیر در جهت تطبیق دادن این شرایط با مقتضیات زندگی امروز. نگاه یکپارچه نگر به مساله بافت های قدیمی، "معاصر سازی" را به صورت برنامه ای برای ساماندهی توده و فضا در ارتباط با زندگی امروز شهری مطرح می کند.

با گذشت حدود دو سال از زمان انجام این پژوهش، مسئله "بافت شهری" و تقابل نابرابر طرح های شهری ناکارآمد با بافت های قدیمی و ارگانیک به جای خود باقی است و با توجه به روند و روش تهیه طرح های تفصیلی جدید^۱، به نظر می رسد که به جای خود باقی بماند؛ همین امر فکر این مرور و بازنگری را شکل داده است. در طرح های شهری که تا به حال رایج بوده (مانند طرح های جامع و تفصیلی) بانوعی ذوق زدگی و شیفتگی خاص، حضور اتومبیل و ایجاد تسهیلات عبور آن از درون بافت های شهری به عنوان یک قطعیت مطرح بوده است. این نگاه تحسین آمیز به اتومبیل ریشه در تفکرات و دیدگاههای دوران و عصری دارد که عملاً به سرآمده و تبعات ناشی از حضور عنان گسیخته اتومبیل در بافت های شهری چنان بوده است که به ویژه در مورد ارتباط آن با بافت های قدیمی، مدتهاست که تجدید نظر صورت گرفته و طرح های دیگری اندیشیده شده است. در بازشناسی منشاء کالبدی بافت های ارگانیک می بینیم که این بافت ها در کشورهای مبدأ و ایران از ویژگی های کالبدی قابل مقایسه ای برخوردار بوده^۲ و چه بسا بافت های ارگانیک شهرهای ایرانی-اسلامی در مواجهه با حضور اتومبیل شرایط شکننده تری را دارا بوده اند و لطمات ناشی از دخل و تصرف های فیزیکی که برای تحقق ایده "ایجاد دسترسی سواره به کلیه پلاک های شهری"^۳ در بافت های این چنینی انجام گرفته است به مراتب بیشتر و جبران ناپذیرتر بوده است.

این تفکر که حیات یک بافت شهری بستگی و ارتباط کامل با حضور یا عدم حضور راحت اتومبیل در آن دارد و امتداد یافتن آن در طول چندین دهه، بافت های تاریخی، سنتی، کهن و باارزش شهرها را مضمحل ساخت و در بررسی علل این اضمحلال،

"طرح تفصیلی"، ناکارآمد - غیر منعطف

بر اساس این فرضیات، به دنبال بازگویی این نکته ایم که به واقع می توان با انجام مطالعات موردی و ویژه برای هر محله یا بافت قدیمی و نیز با تغییر فرآیند و سازوکار برنامه ریزی و طراحی، اقدام به تهیه طرح ها و برنامه هایی برای احیاء و معاصر سازی بافت ها نمود که اگر قرار است همان عنوان طرح تفصیلی را یدک بکشد، وجه تسمیه معنادارتری خواهد داشت. در تعمق بیشتر، جهت اثبات این مسئله و نیز امکان پذیر بودن تهیه طرح های معاصر سازی، نمونه ای از بافت ارگانیک مسکونی در تهران مورد بررسی قرار می گیرد - محله امامزاده

با توجه به آنچه گفته شد، به خوبی مشخص است که چیزی که هم اکنون تحت عنوان طرح تفصیلی شهری ملاک تعیین بر و کف اراضی، املاک و در بعد ملموس تر، بناهای شهری است، با تیپ بندی و استاندارد نمودن انواع گذرها، که شاید نوعی نگرش مدرنیستی را تداعی می کند، جوابگوی نیازهای واقعی یک بافت مسکونی نبوده و صرفاً با چنگ انداختن به هسته های مرکزی این بافت ها، انسجام و یکپارچگی را به عنوان یک نقطه قوت در بخش مشخصات بافت های ارگانیک، از بین برده و شبکه ای ناهماهنگ را بر کل بافت تحمیل می کند.

باید استفاده از این بافت های درونی و ارگانیک و زمینه سازی برای توسعه های درونی باشد که در اثر سوء تدبیر و نیز اجرای ناهماهنگ و ناکارآمد به تدریج از داخل منهدم شده و با وجود نیاز روزافزون به اراضی شهری به عنوان فضاهای "مسئله دار" مشمول تخریب یا بلا تکلیفی می شوند.^۷

قاسم طی این بررسی و با ملاحظه و تحلیل نقشه طرح تفصیلی موجود از طرفی و ویژگی های بافت از طرف دیگر، می توان این نکته را دریافت که استفاده از گزینه های دیگری نیز می تواند در سطح بافت های واجد ارزش، ارگانیک و دارای کاربری عمده مسکونی معنی پیدا کند. چه بسا یکی از اهداف طرح های شهری

محله امامزاده قاسم - مورد مطالعه

ارگانیک و به علت قرار گرفتن بر دامنه کوه، داشتن درختان کهنسال چنار، نارون و گردو و همجواری با گلاب دره - که دره ای بوده است مصفا با پوشش گیاهی فراوان - محیط دلپذیر و زیبایی را به وجود می آورده است. متأسفانه در سالهای اخیر ساختمان های نامناسب و ناهماهنگ زیادی در این منطقه ساخته شده و بدین ترتیب یکپارچگی و هویت معماری آن تا حد زیادی از میان رفته است. تا سالهای ۱۳۳۰ گسترش هسته اولیه محله بر اساس عوامل موثر در کشاورزی صورت گرفته بود ولی به تدریج با پیدا کردن ارتباط بیشتر بین مناطق مسکونی تجریش، دربند و نیاوران، بخش های مسکونی توسعه بیشتری یافته و بر جمعیت آن نیز افزوده شده است.^۸

محله امامزاده قاسم، در واقع روستایی بوده به همین نام در شمال تجریش و ساخته شده بر کوهپایه که از غرب با دربند مجاور بوده است (شکل ۱). با گسترش صورت گرفته و تصرف بیشتر باغ ها و زمین های زراعی - که امروزه تقریباً همه آنها را شامل شده است - امامزاده قاسم به صورت محله ای در منتهی الیه شمالی تجریش درآمد و عملاً به اراضی شهری متصل گشت (شکل ۲). بافت قدیمی امامزاده قاسم که به دور هسته اولیه بقعه امامزاده شکل گرفته است، بافتی است ارگانیک که بناهای قدیمی آن به جامانده از عصر قاجار و پهلوی است. این محله، در مجموع نمونه جالبی از بافتی ارگانیک و معماری کوهپایه ای محسوب می شده که توسط ادغام فضاهای کوچک مسکونی و فضاهای باز، سقف های شیروانی و گذر بندی های

مروری بر دیدگاه های طرح جامع و تفصیلی در مورد بافت مورد مطالعه

طرح جامع تهران ۱۳۴۷^۹

در طرح جامع اول تهران که به طرح فرمانفرمائیان - گروهن معروف است، سال مبنای طرح ۱۳۴۵ و در این سال اراضی محدوده طرح به صورت باغ و زمین های کشاورزی حاشیه رودخانه و نیز هسته مرکزی امامزاده قاسم بوده و جمعیت آن بیش از ۱۵۰۰ نفر نبوده است. طرح جامع، حد شمالی محدوده شهر تهران را به خط ارتفاع ۱۸۰۰ متر کوه های البرز تعریف می نماید^{۱۰} و اراضی کوهپایه شمال تهران را به عنوان مناطق ویژه برای کاربری های خدماتی - تفریحی - توریستی و ورزشی در خدمت کل شهر معرفی می کند.

از آنجایی که مشخصات طرحی مثل طرح جامع اول تهران، ایجاب نمی کرد که برای چنین بافت هایی برنامه ای مناسب در نظر گرفته شود و از طرفی این محله به عنوان یک فضای زیارتی - تفرجگاهی بدون برنامه ای خاص شناخته شده، نمی توان آن را مکانی برنامه ریزی شده دانست؛ بلکه فقط از آن در یک کلیت همه شمول نام برده شده است و همان طور که در مقررات اصلاح طرح جامع تهران آمده "به شهرداری اجازه داده



شکل ۱- پلان موقعیت محله امامزاده قاسم



شکل ۲. منظره محله امامزاده قاسم و ارتباط فضایی آن با گلاب دره و محله های شمیران (محله امامزاده قاسم در گوشه چپ پایین تصویر)

۱- برای برخی از معابر و گذرهای اصلی طرح هندسی و عرض های متداول در طرح های تفصیلی رایج در نظر گرفته شده است و بعبارت دیگر رویکرد تعریض گذرها و تبدیل کردن آنها به معابر هندسی وجود دارد.

می شود که با رعایت ضوابط و معیارها و خطوط اصلی نقشه جامع شهر، طرح های اجرایی را تهیه و در حدود مقررات قانون به تصویب انجمن شهر برساند^{۱۱}.

طرح حفظ و ساماندهی تهران^{۱۲}

در طرح حفظ و ساماندهی که به طرح آتک معروف است، پس از گذشت حدود دو دهه از طرح جامع اول تهران و نیز حوادث انقلاب و تحولات دوران انتقال، محله امامزاده قاسم یکی از محلات پرتراکم تهران برآورد گردیده است (۱۷۴ نفر در هکتار تراکم ناخالص) که این تراکم با توجه به مشاهدات میدانی بیشتر مربوط به ساخت و سازهای غیرمجاز، متراکم و بی قاعده سالهای اولیه پس از انقلاب در سطح محله است. طرح ساماندهی برای اراضی شمال تهران تراکم ساختمانی بسیار زیاد با سطح اشغال کم - ساختمان های بلند مرتبه - را در نظر گرفته است^{۱۳}. پس تعجب آور نیست دیدن ساختمان های بلندمرتبه ای که در بخشی از قسمت جنوب شرقی و شرق محله احداث شده و در بخش غربی آن نیز در حال احداث است و همانطور که قبلا هم گفتیم چهره بافت ارگانیک محله را دگرگون ساخته است. بدون شک این رویکرد برای مواجهه با سایر بخش های بافت نمی تواند مورد قبول باشد؛ چراکه جایگزین شدن ساختمان های کوتاه و سنتی درون بافت با ساختمان های بلندمرتبه باعث تغییر کلی سیمای بافت می شود و علاوه بر این با نگرش برنامه ریزی جهت معاصر سازی بافت قدیمی نیز منافات دارد.

با توجه به نقشه طرح تفصیلی، مشخص است که در حدامکان کلیه گذرهایی که به نوعی دارای شرایط سهل تری برای تعریض و هندسی نمودن معبر اند، با همان رویکرد سنتی مواجه شده و در قالب طرح تفصیلی موجود، سعی در تسهیل ترافیک سواره با عریض تر ساختن گذرها شده است.

۲- از آنجایی که بسیاری از گذرهای موجود در دل بافت به صورت پله ای است و یا به لحاظ کالبدی به صورت معابر پیاده و باریک پیچ در پیچ در درون بافت و یا در میان باغ های به جامانده امتداد می یابند، به عنوان محل عبور افراد پیاده شناخته شده و طرح تفصیلی حفظ وضع موجود را پیشنهاد کرده است. با وجود این که حفظ بافت ارگانیک و گذربندی درون آن به عنوان یک عامل مثبت برخورد با بافت به حساب می آید، ولی واقعیت این است که جهت اعمال طرح های معاصر سازی بافت، حفظ وضع موجود به خودی خود کارساز نبوده و می باید متناسب با شرایط واقعی بافت، مورد طراحی و برنامه ریزی قرار گیرد. سه گذر دیگر براساس تصمیمات بعدی شورای داخلی منطقه، مربوط به گذرهای طرح تفصیلی، به صورت طرح های تعریض مورد تصویب و تثبیت قرار گرفته است.

۳- بخشی از بافت موجود که در شمال محله قرار گرفته، فاقد طرح تفصیلی است. این همان بخش از محله است که در آخرین مرحله الحاق مسکن غیررسمی به بافت اصلی، ساخته شده و حتی در بعضی از قسمت ها از خط ۱۸۰۰ متر هم تجاوز کرده است (شکل ۳). به این ترتیب می توان این قسمت از بافت

طرح تفصیلی موجود

شرایط خاص محیطی و توپوگرافیک بافت ارگانیک محله امامزاده قاسم و نیز مسئله بافت جدید الحاقی به هسته اصلی محله، طرح تفصیلی موجود^{۱۴} را به سه جهت قابل بررسی می نماید:

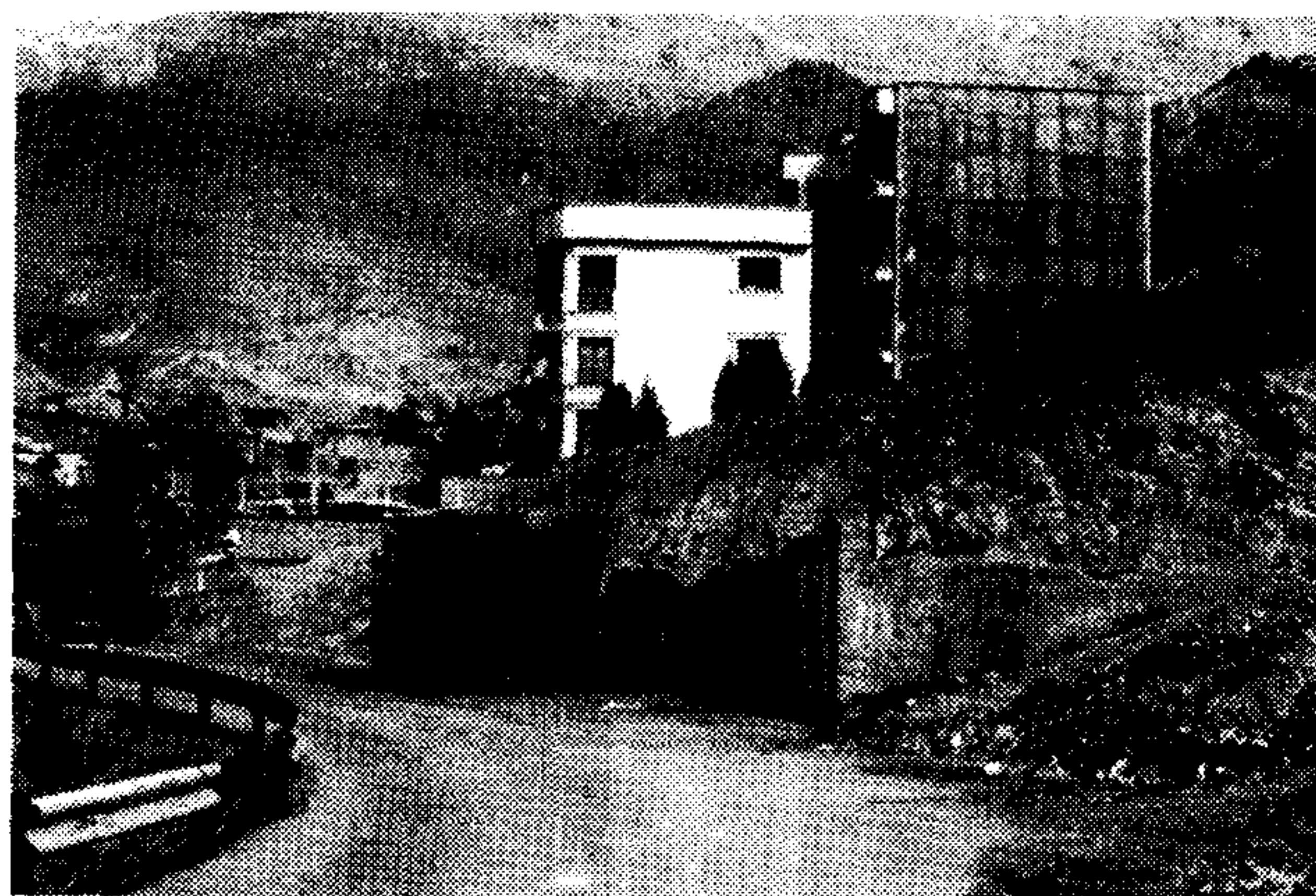
جدول ۱- عرض موجود و پیشنهادی طرح تفصیلی برای گذرها

نام گذر	حداقل عرض موجود (متر)	حداکثر عرض موجود (متر)	عرض گذر طبق طرح تفصیلی (متر)	نوع بافتی که گذر از آن عبور می کند
خ شهید میری	۱۲	۱۶/۵	۱۸	بافت غیرمترکم نسبتاً جدید
خ شهید زبردست	۵/۵	۱۲	۱۲	بافت ارگانیک مسکونی
خ همایون	۱۱	۱۸	۱۸	بافت نوساز
خ عرفانی	۵	۱۲	۱۸	بافت غیرمترکم نسبتاً جدید
خ مریم	۶/۵	۱۲	۱۲	بافت غیرمترکم نوساز
خ گلاب دره	۸/۵	۱۲	۱۲	حاشیه بافت ارگانیک
خ استخر	۶	۱۱	۱۲	بافت در حال تبدیل
کوچه قادری	۱/۵	۶	۱۰	بافت ارگانیک مسکونی و کوچه باغ
کوچه شبانی	۴/۵	۸/۵	۱۲	بافت ارگانیک غیرمترکم
کوچه وزیری	۶	۸/۵	۱۲	بافت ارگانیک باز و کوچه باغ
کوچه یاس	۶	۱۱	۱۲	بافت در حال تبدیل
خ کوهستان	۶	۱۰	۲۰	حاشیه بافت ارگانیک الحاقی

ماخذ: نگارنده، مطالعه میدانی تابستان ۸۰

- ۱- بافت مورد مطالعه، یک بافت کاملاً مسکونی است و به جهت کالبدی، بافتی ارگانیک محسوب می شود.
- ۲- وجود آستان امامزاده به عنوان یک ارزش مذهبی-تاریخی و فرهنگی مطرح است.
- ۳- کاربری های تجاری و آموزشی در سطحی محلی و در هماهنگی نسبی با نیازهای مسکونی محله وجود دارند.
- ۴- به جهت توپوگرافی، بافت دارای شیب زیادی است و در کل نوعی از معماری کوهپایه ای شمیران را به تماشا می گذارده که در صورت ساماندهی می تواند به عنوان مشخصه ای ممتاز و هویت آفرین مطرح باشد.
- ۵- مجموعه ای از معابر که عمدتاً غیرهندسی است، ارتباط محله با خارج و نیز دسترسی بخش های مختلف بافت به هم را فراهم میسازد.
- ۶- دسترسی سواره در بخش های زیادی از بافت - و گاه به نحوی دشوار - وجود دارد؛ ولی در کل، معابر موجود دارای ترافیک سواره سنگین نیست.
- ۷- به جهت شرایط محیطی، ترافیک سواره عبوری فقط در بخش هایی از جنوب محله دیده می شود و این برای انجام طرحی با مشخصات مورد نظر، یک امتیاز محسوب می گردد.
- ۸- بسیاری از گذرهای درون بافت، به صورت پله ای است که مورد استفاده عابریین پیاده قرار می گیرد.
- ۹- به جهت شرایط و کیفیت گذرها و معابر به خصوص از جهت کف سازی و بدنه سازی، موقعیت فعلی نامطلوب است و لازم است تا در طرح پیشنهادی بر اساس نیاز، پیاده روها و سواره روهای با پوشش مناسب و نیز مشخصات مورد نظر طراحی و اجرا گردد.

را به جهت برخورداری از طرح شهری، کلاً بلا تکلیف دانست. گرچه به جهت استخوانبندی کلی این قسمت دارای بافت ارگانیک است ولی به لحاظ نوع ساخت و ساز انجام شده، مداخله های صورت گرفته و کیفیت فیزیکی و بصری وضع موجود، نمی توان آن را یک بافت قدیمی و یا واجد ارزش تاریخی نامید.



شکل ۳- در جریان ساخت و سازهای صورت گرفته در بخش الحاقی برخی از بناها بالاتر از خط ۱۸۰۰ متر احداث شده اند.

نتیجه گیری از مطالعه وضع موجود بافت

با توجه به مطالعات صورت گرفته بر روی بافت ارگانیک مورد مطالعه، می توان خصوصیات و واقعیت های موجود بافت را به شکل زیر خلاصه کرد. به این ترتیب شمای اصلی محدوده در ارتباط با مرحله طراحی مشخص می شود:

- ۲۱- مسائل مربوط به ایجاد یا بهسازی شبکه جمع آوری آبهای سطحی و دفع فاضلاب می‌باید در بخش طراحی ملحوظ گردد.
- ۲۲- طرح تفصیلی موجود بیشتر گذرهای بافت و به خصوص معابر اصلی را مورد تعریض و اصلاح هندسی قرار می‌دهد.
- ۲۳- طبق طرح تفصیلی، وضع موجود آن دسته از گذرهایی که به صورت پله ای است و یا در دل بافت ارگانیک متراکم قرار گرفته اند، پذیرفته شده است.
- ۲۴- تعریض برخی از گذرهای درون بافت به خصوص کوچه قادری که از گذرهای اصلی و دارای هویت تاریخی بافت ارگانیک است و موجب تخریب بخشی از دیوار مسجد امام صادق ع و نیز باغ های به جامانده می‌شود، مورد انتقاد این طرح است (شکل ۴).



شکل ۴. تعریض پیشنهادی طرح تفصیلی برای کوچه قادری که از گذرهای اصلی و دارای هویتی تاریخی است، با تخریب فراوانی همراه است.

- ۲۵- با توجه به شرایط و موقعیت ممتاز محله، به جهت نزدیکی به کوههای البرز و آب و هوای مطلوب و نیز بر اساس منویات طرح معاصر سازی، تقویت بالقوگی های بافت موجود جهت استفاده های زیارتی و تفرجگاهی می‌باید مدنظر باشد.
- ۲۶- شرایط موجود با ساماندهی و توجه به معیارهای طراحی و منظر شهری، به لحاظ بار ترافیکی و ترددی، جوابگوی کارکرد زیارتی محله می‌باشد.
- ۲۷- بخش هایی از شمال محله که جزء متاخر بخش الحاقی محسوب می‌شود، فاقد طرح تفصیلی است؛ به جهت مسائل طراحی باید تکلیف این بخش نیز مشخص شود.

- ۱۰- وجود بخشی از باغ های منطقه که در اراضی حاشیه رودخانه گلاب دره و در غرب و شمال غربی محدوده محله قرار دارد، به عنوان تنها بقایای باغ ها و زمین های زراعی قدیمی مورد اهمیت است و بر طبق اهداف برنامه بر حفظ آنها تاکید خواهد شد.
- ۱۱- بافت ارگانیک موجود کاملاً متراکم و به هم فشرده است و تنها فضاهای شهری و محوطه های باز موجود شامل میدان امامزاده قاسم و محوطه پارک، میدان شناسا و میدان آبک میباشد. وجود این فضاها به عنوان مراکز محله ای و یا فضاهایی برای ایجاد تجهیزات و تاسیسات مورد نیاز و استقرار کاربری ها از اهمیت برخوردار است.
- ۱۲- با توجه به نرخ نسبتاً بالای مالکیت اتومبیل در سطح منطقه، میدان های شناسا و امامزاده قاسم و نیز برخی از گذرهای داخل بافت به توقف گاه اتومبیل های ساکنین آن بخش از محله تبدیل شده که بافت ارگانیک خود را حفظ کرده است.
- ۱۳- بخش هایی از جنوب، جنوب شرق و شرق محله در سال های اخیر مورد ساخت و سازهای جدیدی قرار گرفته که به جهت خصوصیات کالبدی و تراکم های ساختمانی به کاررفته، شکل قبلی خود را از دست داده است. در این بخش از محله بر اساس ضوابط جدید پارکینگ اتومبیل در درون ساختمان ها در نظر گرفته شده و بر طبق طرح تفصیلی، در ساختمان های نوساز، عقب نشینی مقرر اعمال شده است.
- ۱۴- عبور و مرور ساکنین در درون بافت به صورت پیاده انجام می‌شود و این به عنوان یک واقعیت پذیرفته شده در کل بافت ارگانیک مطرح است و می‌توان از آن به عنوان یک امتیاز در تبدیل بافت به یک فضای پیاده استفاده کرد.
- ۱۵- حمل و نقل عمومی از دونقطه از بافت، یعنی میدان امامزاده قاسم و میدان آبک انجام می‌شود.
- ۱۶- شکل کالبدی خاص محله، تراکم جمعیتی نسبتاً بالایی را - به خصوص در مقایسه با بافت های اطراف - سبب شده است.
- ۱۷- کیفیت ساخت و سازهای انجام شده در بخش الحاقی نامناسب و غیر استاندارد است.
- ۱۸- به جهت کالبدی بخش الحاقی - محله آبک - نیز بافتی شبه ارگانیک دارد، منتها این بافت فاقد ارزش های بافت قدیمی و اصیل کوهپایه ای شمیران است.
- ۱۹- به جهت ملاحظات آینده نگری و زلزله خیزی، بسیاری از خانه های محله که به خصوص در بخش الحاقی قرار دارند، واجد ارزش نگهداری نیست.
- ۲۰- از آنجایی که بیشترین مالکیت در سطح بافت قدیمی را مالکیت خصوصی تشکیل می‌دهد، استفاده از روش های جلب مشارکت در تدوین سیاست های بلندمدت برنامه ریزی می‌باید مدنظر قرار گیرد.



شکل ۵- اجرای طرح تفصیلی موجود، بخش های زیادی از بافت محله را مورد جرح قرار می دهد و ترافیک عبوری و آلودگی ناشی از آن را نیز بر محله تحمیل می کند. شبکه ای هم که از این رهگذر حاصل می آید، یک نظام مطلوب حمل و نقل سواره را در اختیار نمی گذارد.

- ۱۰- با فرض کامل شدن ترکیب پیشنهادی برای معابر سواره رو، مجموعه ای از خیابان های عریض به وجود خواهد آمد که میدان مناسبی خواهد بود برای کسانی که به صورت یک تفریح اقدام به تردد سواره در خیابان های این بخش از شهر می نمایند. این مسئله، همراه با شرایط توپوگرافی و شیب های موجود، شرایط مخاطره آمیزی را برای ساکنین محله، عابرین پیاده و حتی سایر اتومبیل سواران ایجاد خواهد کرد.
- ۱۱- به جهت معیارهای طراحی دسترسی های سواره، گسستگی زیادی در شبکه موجود به چشم می خورد.
- ۱۲- در طرح فعلی دسترسی زائرین و افراد پیاده - به ویژه کودکان، معلولین و افراد سالمند - به آستان امامزاده، با ترافیک سواره تلاقی خواهد کرد و تحقق طرح تفصیلی، نقاط تلاقی به مراتب بیشتری را در سطح بافت ایجاد خواهد نمود، علاوه بر این که امنیت عابران پیاده نیز بیشتر به خطر می افتد. فضای واجد ارزش گرداگرد آستان امامزاده که نقطه ممتاز بافت محسوب می شود، تحت تاثیر عبور و مرور سواره، جذابیت خود را از دست خواهد داد.
- ۱۳- باغ های موجود در بخش غربی محله که به عنوان فضاهای سبز موجود از ارزش زیادی برخوردار است، به طور کلی به معابر اتومبیل رو اختصاص یافته است. این طرح از طرفی مانع استفاده مناسب از فضاهای سبز موجود به عنوان نقاط تنفس بافت می شود و از سوی دیگر آلودگی های ناشی از عبور و مرور و توقف اتومبیل ها را بر محله تحمیل می نماید.

تاثیرات اعمال طرح تفصیلی موجود بر کالبد بافت ارگانیک

همان طور که گفته شد، در طرح تفصیلی که برای محدوده مورد مطالعه وجود دارد، دو نوع برخورد با موضوع گذربندی انجام گرفته است. در حالت اول، برای برخی از گذرها که بیشتر به عنوان دسترسی های سواره مورد نظر بوده است، طرح تعریض معابر ارگانیک و ایجاد معابر هندسی وجود دارد و در حالت دوم، وضع موجود گذرهای ارگانیک درون بافت پذیرفته شده است. در بررسی تاثیرات اعمال طرح تفصیلی موجود، پیامدهای هر یک از این دو نوع رویکرد قابل طرح است که به طور جداگانه به آن اشاره می شود.

تعریض معابر و ایجاد گذرهای عریض هندسی

- طرح تعریض موجود به سبک طرح های تفصیلی رایج فقط به تعریف بر و کف و ایجاد معابری با عرض معین مبادرت ورزیده است. پس از بررسی این طرح، نتایج زیر قابل ذکر است:
- ۱- به جهت کالبدی، بخش های مهمی از بافت محله - شامل بافت ارگانیک و کوچه باغ ها - مورد تخریب و جرح قرار می گیرد (شکل ۵).
 - ۲- تعریض گذرها در بخش جنوبی بافت شرایط مناسبی را برای جلب ترافیک عبوری سواره فراهم می نماید.
 - ۳- قطعه های شهری که از این طریق حاصل می شود، در محاصره خیابان های عریض قرار می گیرند و با توجه به کاربری اصلی بافت که مسکونی است، مستقیماً و بدون رعایت سلسله مراتب دسترسی که متضمن ایمنی و آرامش ساکنین و عابران پیاده باشد با خیابان اصلی تلاقی می کنند.
 - ۴- بخش های کوچه باغی واقع در کوچه قادری و کوچه الفت نیز با این کار منهدم خواهد شد.
 - ۵- ورود ترافیک سواره به بخش های داخلی بافت، بخش زیادی از مرکز بافت ارگانیک را در محاصره قرار می دهد.
 - ۶- نبودن امکان برای توقف مناسب اتومبیل ها باعث تبدیل شدن گذرهای درون بافت به توقفگاه اتومبیل خواهد شد.
 - ۷- تراکم و ازدحام ناشی از حضور اتومبیل ها در درون بافت ارگانیک محله و به خصوص مشکلات جابجایی در ساعات اصلی رفت و آمد، سبب ایجاد سروصدا و آلودگی در محیط محله می گردد.
 - ۸- گذرهای ارگانیک - که بیشتر به حرکت پیاده ها اختصاص دارند - در هم پیوندی نامناسبی با معابر سواره قرار می گیرند.
 - ۹- به این طریق ارتباط سواره شمال و جنوب بافت از طریق خیابان زبردست و کوچه قادری پیش بینی شده است که بار عبور و مرور بر این گذرها که از درون بافت عبور می کنند تحمیل خواهد شد.

۱۴- هیچ تدبیری برای بهسازی کیفیت فیزیکی-کالبدی و بصری طرح پس از انجام عقب نشینی ها وجود ندارد؛ به این ترتیب با ساخت و سازهای جدید فقط عرض تعیین شده توسط طرح تفصیلی به تدریج به دست خواهد آمد و آن طور که در بافت های دیگر هم شاهدیم بدنه گذرهای جدید به صورت ناهماهنگ، زشت و بی هویت شکل خواهد گرفت.

۱۵- قطعات کوچک زمین در بخش های درون بافت به همراه عقب نشینی های پیش بینی شده - که خود سبب از دست رفتن مقادیر قابل توجهی از عرصه اراضی مسکونی می شود - تمایل به مرمت و بهسازی بناها را از میان میبرد. ۱۶- نحوه ارتباط پیش بینی شده در طرح تفصیلی، فضاهای موجود را تبدیل به مکان هایی برای عبور و مرور سواره می کند. میدان های محله ای موجود تا سطح فلکه های ترافیکی تنزل می یابند و مانع استفاده از این نقاط عطف در جهت احیای ارتباطات محله ای می شوند - از دست دادن فضاهای شهری.

پذیرش وضع موجود برخی گذرها

گذرهایی که در سطح بافت وضع موجودشان پذیرفته و تثبیت شده است، بیشتر گذرهای پله ای است. طبق ضوابط شهرداری از آنجایی که گذرهای پله ای مختص رفت و آمد افراد پیاده بوده و به عبارت بهتر نمی تواند "ماشین رو" باشد، معمولاً با عرض موجود در محل، ملاک عمل قرار می گیرد. به این ترتیب این گذرها عملاً از گردونه برنامه ریزی حذف می شود و پذیرفتن وضع موجود آنها، که در آن صرفاً عرض معبر مدنظر قرار دارد، بارها کردن آنها به حال خود مترادف می گردد (شکل ۶). گرچه که وضع موجود این گذرها به عنوان اجزای بافت ارگانیک



شکل ۶- گذرهای پله ای یکی از مشخصات بافت محله امامزاده قاسم است که به دلیل شرایط خاص توپوگرافیک در بخش های مختلف محله به چشم می خورد. به جهت ضوابط گذرندهی وضع موجود کلیه گذرهای پله ای پذیرفته شده و فرآیند شهرسازی در همین جا متوقف می شود.

شکل دهنده کالبد بافت می باشد، ولی در طرح معاصر سازی بافت قدیمی، رها ساختن بافت به حال خود جایی ندارد و ملاک عمل بودن عرض فعلی معابر، تازه نقطه شروعی است برای برنامه ریزی و طراحی مناسب گذرهای درون بافت. البته این نکته را باید گفت که طرح تفصیلی موجود فقط در محدوده تعیین بروکف اراضی پیشنهاداتی کرده است و ماهیتاً واجد راهکارهای سنجیده ای برای مواجهه با بافت شهری نیست. به این ترتیب می توان نکات منفی این طریق پذیرفتن وضع موجود، بدون در نظر داشتن تبعات دیگر دخل و تصرف های به عمل آمده را این گونه ذکر کرد:

۱- کشیده شدن دسترسی های سواره در قسمت هایی از بافت و رها ساختن دیگر بخش های آن - همان طور که در نمونه های مشابه فراوان دیده شده است - باعث اضمحلال و فساد از درون بافت ارگانیک می گردد.

۲- به لحاظ اجتماعی، از آنجایی که ارزش ها و بالوقی های بافت های قدیمی هیچ گاه تبیین نشده و مردم نمونه ای از معاصر سازی موفق بافت قدیمی را سراغ ندارند، انجام عملیات عمران شهری - همچون ترمیم کف سازی، جداول، آسفالت و ... - در گذرهای اصلی و در مقابل رها شدن گذرهای درون بافت، تمایل ترک هسته های درونی را شدت می دهد. جایگزینی افراد بومی با مهاجران و گروه های جدید تبعات ناخوشایندی را - نظیر آن چه که در بافت های مرکزی شهر دیده شده است - در بر خواهد داشت.

۳- برخی از این گذرها در حالی به حال خود رها شده که در ارتباط بلافاصله با معابر اصلی و تعریضی طرح قرار گرفته است و این حکایت از هم پیوندی غیرمنطقی و نبودن طرحی مناسب برای شبکه معابری دارد که احتمالاً مدنظر بوده است.

۴- بنابر نگرش طرح، فقط گذرهایی که قابلیت عبور وسایل نقلیه را به هر دلیل نداشته، برای عبور پیاده ها در نظر گرفته شده و بر گذرهای مختص عابران پیاده هم هیچ کیفیتی مترتب نگشته است.

۵- تبدیل شدن ادامه یک معبر سواره رو به گذر پیاده شرایط نامناسبی را به جهت تداخل ترافیک سواره و عبور افراد پیاده ایجاد می کند (نمونه خیابان شهید امیرافتخاری و کوچه پروین).

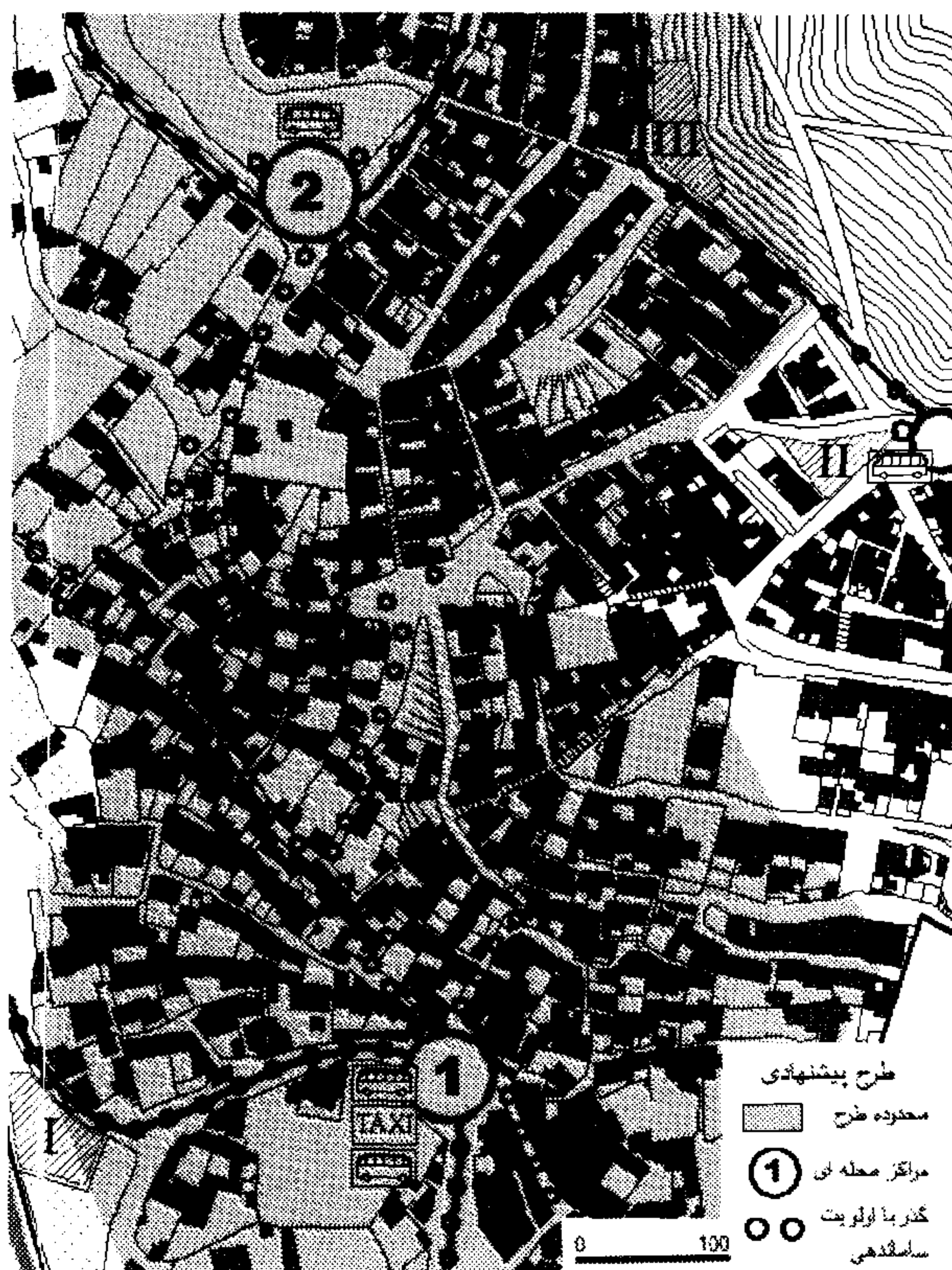
نگاهی به طرح جایگزین پیشنهادی

با توجه به نکات برشمرده و نتایج به دست آمده از مطالعات وضع موجود، انگاره هایی برای پیشنهاد یک طرح جایگزین مطرح گردید که در آن توجه به مبانی معاصر سازی و نیز آموزه های شهرسازی نوین مدنظر بود. انگاره های اولیه، شامل نکاتی چون تعیین محدوده طرح، حفظ ارزش های موجود در بافت

۵- حمل و نقل عمومی با توجه به شرایط خاص بافت - به ویژه شرایط توپوگرافیک - به صورت حمل و نقل درون محله ای و برون محله ای پیش بینی شده است.

۶- گذرهای موجود در محدوده طرح، بر طبق اولویت بندی صورت گرفته، مورد بهسازی، ساماندهی و تجهیز قرار خواهند گرفت.

در نگرش طرح پیشنهادی به مسئله گذربندی، با حفظ استخوان بندی بافت ارگانیک، محورهای تردد درون بافت مورد ساماندهی قرار می‌گیرند و عدم نیاز به عقب نشینی های گاه چندین متری، سبب ایجاد رغبت بیشتری جهت بهسازی درونی بافت توسط ساکنان خواهد شد. کاربری‌های خدماتی و محله ای، با تمرکز در مراکز محله ای به شکل مختلط، علاوه بر سرویس‌دهی به ساکنان بافت که با مکان یابی انجام گرفته به صورت پیاده به آنها دسترسی دارند، نیازهای خود را با سیستم طرح شده برای ارتباط با خارج بافت - جابجایی مسافر، حمل کالا و ... - تامین می‌نمایند. به این ترتیب خطوط اصلی یک الگوی جایگزین به همراه مشخصات ضروری یک طرح معاصر سازی از این دست، ارائه گردیده است (شکل ۷).



شکل ۷- طرح پیشنهادی، با تاکید بر دسترسی پیاده، ایجاد مراکز محله ای، حمل و نقل عمومی، محدود ساختن ورود وسایل نقلیه موتوری با در نظر گرفتن توقفگاه هایی در حاشیه بافت و ساماندهی درونی بافت ارگانیک، تدوین شده است.

مورد مطالعه و پیشنهاد روش هایی برای عبور و مرور در درون بافت است. در همین ارتباط، مولفه ها و ابزار طراحی، مانند محدود نمودن و آرام کردن ترافیک سواره، امکان سنجی دسترسی پیاده، مکان یابی مجدد کاربری ها و خدمات، ایجاد و مدیریت پارکینگ، حفظ فضاهای سبز موجود، مکان یابی ایستگاه های حمل و نقل عمومی، تعیین نوع ساخت و ساز و محدود نمودن تراکم های ساختمانی و حمل کالا در درون بافت جهت تهیه طرح به کار گرفته شده است. با توجه به آن چه از انگاره های اولیه طرح و ابزار مورد استفاده در ارائه طرح به دست آمد، فهرستی از ملاحظات و راهبردهای طراحی حاصل آمد که چهارچوب اصلی مرحله پیشنهاد طرح جایگزین و انگاره طرح را شکل داد.

مجموعه تمام ملاحظات و نکات مطرح شده در مورد مسائل و نیازهای مربوط به حمل و نقل، جابجایی و حرکت و ساماندهی بافت ارگانیک که مستقیماً با مسئله گذربندی مرتبط است، به ارائه طرح نهایی به عنوان الگویی برای معاصر سازی بافت که در آن نیازهای رفت و آمد با کمترین دخل و تصرف فیزیکی در کالبد بافت برآورده شده و حفظ ارزش و اصالت و احیای بافت قدیمی مورد توجه قرار گیرد، می‌انجامد. در این طرح، بنابر خط مشی‌های ترسیم شده برای معاصر سازی بافت، مجموعه ای از اهداف کلی، راهبردها و راه حل های بلند مدت، میان مدت و فوری مطرح می‌شود که بر اساس آن و بنابر اولویت های مطرح شده، می‌توان اقدام به اجرا و پیاده سازی طرح پیشنهادی نمود.

اصلی ترین نکات ملحوظ در این طرح پیشنهادی از این قراراند:
۱- کل بافت به صورت یک فضای پیاده مورد نظر قرار گرفته و عبور و مرور وسایل نقلیه از طریق یک مسیر پیرامونی میسر گشته است.

۲- بنابر برآوردهای انجام شده نسبت به حجم ترافیک محورهای مختلف بافت در ساعات اوج، عرض واقعی مورد نیاز برای عبور روان ترافیک و نیز ایجاد پیاده روهای مناسب محاسبه شده است. همان طور که در جدول مشخص است، نسبت تخریب های لازم برای تامین عرض های مورد نظر به مراتب کمتر از مقادیر پیشنهادی طرح تفصیلی است.

۳- از میان ۴ نقطه اولیه پیشنهادی به عنوان مرکز محله ای، با سنجش دسترسی پیاده ۵ دقیقه ای (با انطباق الگوی ارائه شده شهرگرایی نوین)^{۱۵} و بر اساس مساحت محدوده طرح، دو مرکز محله ای با کاربری مختلط پیشنهاد شده و ایستگاه های حمل و نقل عمومی نیز در همین دو مرکز مکان یابی شده است.

۴- برای ایجاد امکان، جهت محدود ساختن عبور و مرور سواره، احداث تدریجی پنج توقفگاه در پیرامون محدوده طرح پیشنهاد شده و مکان های آن مشخص گردیده است.

جدول ۳- مقایسه عرض های پیشنهادی طرح معاصر سازی و طرح تفصیلی.

نام گذر	عرض پیشنهادی (متر)	عرض پیشنهادی طرح تفصیلی
خیابان گلاب دره	۱۰	۱۲
خیابان میری تا کوچه عرفانی	۱۰	۱۸
خیابان میری	۱۲	۱۸
کوچه عرفانی	۱۲	۱۸
خیابان همایون	۱۲	۱۸
خیابان مریم	۱۲	۱۲
خیابان شکیبایی	۱۰	۱۲
خیابان وزیری	۱۰	۱۲
خیابان زبردست از میدان وزیری به سمت شمال	۱۰	طرح تفصیلی ندارد ولی جزء مسیر پیرامونی است.
خیابان سعیدی	۱۰	طرح تفصیلی ندارد ولی جزء مسیر پیرامونی است.

نتیجه گیری

قدیمی که مسیرهای زیبایی را به سمت رودخانه شکل داده اند و از بخش های باارزش بافت محسوب می شوند، تعریض و ایجاد خیابان دوازده متری پیش بینی شده است که به لحاظ پیچ های موجود در گذرهای ارگانیک فعلی با تخریب زیادی همراه خواهد بود.

با طراحی فعلی، خصوصی بودن و حالت یکپارچگی محله جای خود را به ترافیک عبوری و حرکت های سواره ای خواهد داد که به Rat Running موسوم است^{۱۶} و این نکته هم باعث افزایش بار ترافیکی محله و هم تبعات جبران ناپذیر حضور بیش از پیش اتومبیل ها در بافت محله و معابر با شیب زیاد آن خواهد شد. به این ترتیب عملاً مشاهده می شود که اعمال کامل طرح تفصیلی موجود - که آن هم سال ها وقت خواهد برد - منجر به از بین بردن بسیاری از خصوصیات مثبت و شاخص بافت ارگانیک و استحاله بافت به توده ای از بناها خواهد شد که عملاً روبه سوی تبدیل شدن به یک بافت مسئله دار جدید خواهند نهاد و این چرخه ای است که در بسیاری از بافت های مشابه همچنان ادامه دارد. مسلماً اگر حتی همین طرح موجود بر اساس مطالعات دقیق تر

به عنوان یک نتیجه گیری از تبعات اعمال طرح تفصیلی موجود بر بافت مورد مطالعه، می توان گفت که شبکه معابر سواره پیش بینی شده در این طرح که با تعریض گذرهای درون بافت می باید شکل بگیرد، نه به جهت خصوصیات یک شبکه کارآمد رفت و آمد سواره و نیز ملاحظات طرح هندسی دارای مشخصات لازم است و نه این که به لحاظ مشخصات بافت ارگانیک میتواند حرکت، عبور و مرور و همچنین توقف مناسبی را برای اتومبیل ها فراهم آورد. نیز همان طور که ذکر شد، تعریض و مداخله به شیوه ای که در طرح تفصیلی سنتی پیشنهاد شده است، عملاً سبب افزایش نقاط تلاقی میان ترافیک سواره و عابرین پیاده و همچنین میان خود گره های سواره می شود. در این طرح همچنین به قوت ها و نقاط مثبت و پتانسیل های بافت ارگانیک موجود - که از آن جمله اند باغ های به جامانده از دوران گذشته، آستان مبارک امامزاده قاسم، مجاورت با گلاب دره و منطقه خوش آب و هوای کوهستانی و وجود قنات قدیمی - توجهی نشده است و برای مثال می بینیم که آستان امامزاده در محاصره خیابان های سواره رو ۱۲ و ۱۸ متری قرار گرفته و نیز برای کوچه باغ های معدود برج مانده با درختان چنار تنومند و

دیگر زمان استفاده از طرح های تیب و تعمیم پروژه ها به همه انواع بافت های شهری - بسان آن چه دأب مدرنیست ها بود - به سرآمده و این رویکرد نتایج زیانبار خود را نشان داده است. از این پس باید اقدام به تهیه طرح هایی کرد که نه تنها در عنوان، بلکه در ماهیت نیز تفصیلی و قابل درک و اجرا باشند و در آن ها بر اساس مورد و مقتضیات محلی و همچنین با در نظر گرفتن مختصات و مقیاس زندگی انسانی و رویکردهای جدید در زمینه احیاء و معاصر سازی بافت های قدیمی و نیز جلب صحیح مشارکت مردم در کلیه مراحل فرآیند برنامه ریزی و طراحی، اقدام به تهیه و اجرای طرح های مداخله در بافت های شهری و به ویژه هسته های تاریخی و بافت های قدیمی شود.

وضع موجود و واقعی بافت مورد مطالعه، تهیه می شد و مجموعه ای از گذرهای تیب به عنوان یک الگوی ثابت بر آن تحمیل نمی گردید و مرتفع ساختن "اشکالات" به طور کل به آینده واگذار نمی گردید^{۱۷}، مسلماً نتیجه کار هر چه که می بود بسیار سازگارتر از آنچه که امروز در دست داریم بود؛ گرچه که مشکل اصلی تر در بنیاد فکری و رویکرد اصلی به مسائل گذربندی و به تبع آن ساختارهای اداری و سازوکارهای سیاسی و اجرایی است که سبب انجام هر تلاشی برای ایجاد دسترسی سواره به کلیه پلاک ها می شود؛ ولی حتی همین رویکرد هم می توانست با در نظر گرفتن شرایط محیطی و واقعیت موجود در بافت، نتایج بهتری را به بار آورد. همه این ها نشانگر این نکته مهم است که

پی نوشت ها:

- ۱ اشاره به طرح های در دست تهیه برای مناطق ۲۱ گانه توسط مشاوران.
 - ۲ رجوع شود به: بینه ولو، ۱۳۶۹، فصل دوم و سوم.
 - ۳ رجوع شود به: شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۷، ص ۴۷.
 - ۴ رجوع شود به: مهندسین مشاور شامند، ۱۳۷۸، جلد دوم.
 - ۵ حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۱، صص. ۱۷۲-۱۷۳.
 - ۶ آموزه های اصلی در این زمینه، از دو رویکرد "معاصر سازی" اروپایی و "شهرگرایی نوین" آمریکایی اخذ شده است. برای اطلاع بیشتر رجوع شود به: (سهند لطفی، ۱۳۸۱، فصل اول).
 - ۷ رجوع شود به: محمد مهدی عزیزی، سیر تحول سیاست های مداخله در بافت های کهن شهری در ایران، در هنرهای زیبا، شماره ۷، تابستان ۷۹، صص. ۳۷-۴۶.
 - ۸ در مورد سیر تحول و تغییر بافت محله، رجوع شود به:
- S. Lotfi, Métamorphose du tissu urbain d'une ville à travers l'histoire d'un quartier, Mémoire du D.E.A. d'Aménagement de l'Espace - Urbanisme, Université Paris X, Nanterre, 2003.
- ۹ فرمانفرمائیان، عبدالعزیز و موسسه ویکتور گروئن (مهندسین مشاور)، "طرح جامع شهر تهران"، در هنر و معماری، شماره ۵، سال دوم، ۱۳۴۹، ص ۱۰۵-۱۰۲.
 - ۱۰ ذواشتیاق، صمد، چکیده طرح جامع جدید تهران (طرح حفظ و ساماندهی)، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران، ۱۳۷۷، ص. ۵۰.
 - ۱۱ شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، مجموعه مصوبات انجمن شهر تهران، تهران ۱۳۷۸، ص. ۵۷.
 - ۱۲ ذواشتیاق، صمد، پیشین.
 - ۱۳ آتک (مهندسین مشاور)، مجلد راهنمای تهیه طرح تفصیلی طرح حفظ و ساماندهی تهران، صص. ۲۱۲-۲۰۲.
 - ۱۴ آرشیو معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران، نقشه طرح تفصیلی محدوده امامزاده قاسم، تهران، تابستان ۱۳۸۰.
 - ۱۵ برای اطلاع بیشتر از نحوه محاسبه محدوده دسترسی پیاده و به خصوص انطباق آن با شرایط محدوده مورد مطالعه، رجوع شود به: (لطفی، ۱۳۸۱: ۲۶۰-۲۵۶) و (محمد رضا پور جعفر و سهند لطفی، دیدگاه های نو در گذربندی بافت های قدیمی و ارگانیک، در آبادی، شماره نخست دوره جدید، ۱۳۸۱، صص. ۸۸-۸۵).
 - ۱۶ انتخاب مسیرهای میان بر که باعث اضافه شدن تصاعدی ترافیک در گره ها میشود.
 - ۱۷ صورتجلسه های داخلی و تصمیمات کمیسیون ها و دستورالعمل های موقتی که دائمی می شوند و ...

فهرست منابع:

- آرشیو معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران، نقشه طرح تفصیلی محدوده امامزاده قاسم، مطالعه تابستان ۱۳۸۰.
- اسد اللهی شیوا، شهرگرایی نوین، به سوی معماری اجتماعی، در صفا، سال دهم، شماره سی و یکم، پاییز و زمستان ۱۳۷۹، صص. ۳۹-۱۶.
- بنه ولو لئوناردو، تاریخ شهر (شهرهای اسلامی و اروپایی در قرون وسطی)، ترجمه پروانه موحد، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۹.
- پور جعفر محمدرضا و لطفی سهند، دیدگاه های نو در گذر بندی بافت های قدیمی و ارگانیک، در آبادی، شماره نخست دوره جدید، ۱۳۸۱، صص. ۸۵-۸۸.
- توسلی محمود، اصول و روش های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران / جلد دوم / طراحی دسترسی، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، چاپ چهارم، ۱۳۷۶.
- حبیبی سید محسن و مقصودی ملیحه، مرمت شهری، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
- ذواشتیاق صمد، چکیده طرح جامع جدید تهران (طرح حفظ و ساماندهی)، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران، ۱۳۷۷.
- ذواشتیاق صمد، ضوابط و مقررات اجرایی طرح جامع جدید تهران (طرح حفظ و ساماندهی)، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران، ۱۳۷۸.
- سازمان عمران و بهسازی شهری، هفت شهر / تجربه های ایرانی مرمت شهری، فصلنامه عمران و بهسازی شهری، سال دوم، شماره سوم، بهار ۱۳۸۰.
- شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، مجموعه مصوبات انجمن شهر تهران، تهران ۱۳۷۸.
- شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، ملاک عمل - صدور پروانه ساختمانی؛ مجموعه ضوابط، مقررات و بخشنامه ها، تهران، ۱۳۷۷.
- صورتجلسه های داخلی منطقه ۱ شهرداری، آرشیو معاونت معماری و شهرسازی شهرداری تهران، مطالعه تابستان ۱۳۸۰.
- عزیزی محمد مهدی، سیر تحول سیاست های مداخله در بافت های کهن شهری در ایران، در هنرهای زیبا، شماره ۷، تابستان ۷۹، صص. ۴۶-۳۷.
- فرمانفرمائیان عبدالعزیز و موسسه ویکتور گروئن (مهندسی مشاور)، "طرح جامع شهر تهران"، در هنر و معماری، شماره ۵، سال دوم، ۱۳۴۹، صص ۱۰۵-۱۰۲.
- قریب فریدون، تردد پیاده و دوچرخه، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
- قریب فریدون، شبکه ارتباطی در طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم، ۱۳۷۶.
- لطفی سهند، بررسی پیامدهای ضوابط و مقررات گذر بندی بر بافت ارگانیک مسکونی، پایان نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، خرداد ۸۱.
- مهندسین مشاور آمودراه، مطالعات حمل و نقل و ترافیک در تهیه طرح های تفصیلی، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۶.
- مهندسین مشاور شاور مند، شیوه های تحقق طرح های توسعه شهری / جلد دوم / بررسی تجارب تهیه و اجرای طرح های توسعه شهری در ایران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۸.
- نوریان فرشاد و شریف محمد، نگرشی بر روند تهیه طرح تفصیلی در شهرسازی، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، چاپ دوم، ۱۳۷۹.
- CUILLIER Francis (sous la direction de), Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, Patrimoine et développement des cœurs de ville, Actes des 4e Assis du Patrimoine du Grand-Ouest, Bordeaux, 2003.
- LOTFI Sahand, Métamorphose du tissu urbain d'une ville à travers l'histoire d'un quartier, Mémoire du D.E.A. d'Aménagement de l'Espace - Urbanisme, Université Paris X, Nanterre, 2003.