

# شهر سازی

احمد سعیدنیا

جلد اول

انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور

۱۳۸۳

### دیباچه

امروزه آموزش نیروی انسانی بعنوان گامی موثر در جهت بهسازی و نوسازی توانمندی کارکنان مورد تایید سازمان ها خصوصا" سازمان های یادگیرنده و پویاست. آموزش به عنوان فعالیتی حرفه ای به منظور افزایش کارایی و اثر بخشی سازمان ها و ارتقاء کیفیت کار نیروی انسانی و کسب مهارت های تخصصی به حساب می آید و از قلمرو هزینه ، به سرمایه گذاری برای توسعه سازمانی وارد شده است. با توجه به اینکه ما در عصری زندگی می کنیم که تغییرات و تحولات سریع و روزافزون در حوزه های گوناگون اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی، دائما" وضع موجود را در هم می نوردند و موقعیتی جدید را به منصف ظهور می نشانند. آموزش جوابگوی این تغییرات بوده و نیاز سازمان ها را مرتفع خواهد ساخت.

بدون شک سرمایه گذاری های آموزشی، هم سبب ایجاد سرمایه انسانی می گردد و هم شرایط بهبود کیفیت این سرمایه ها را فراهم می آورد. از اینجاست که کشورهای جهان به ویژه کشورهای در حال توسعه مقادیر متناهی از بودجه خود را به امور آموزشی نیروی انسانی خود اختصاص می دهند.

در این راستا دفتر آموزش و مطالعات کاربردی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور بر اساس بند ۱۲ و ۱۶ شرح وظایف خود که برنامه ریزی برای ارتقاء دانش شهرداری ها و دهیار یها برای رسیدن به شاخص های مدیریتی و انتشار یافته های علمی و پژوهشی می باشد اقدام به تهیه، تدوین و انتخاب کتب آموزشی شهرداری ها و دهیاری ها بر اساس نیاز آموزشی ایشان نموده است که اکنون تعداد ۸۰ کتاب و جزوه آموزشی به صورت فایل دیجیتال قابل جستجو با همکاری دانشگاه علم و صنعت ایران تهیه گردیده است،

امید است کتب دیجیتال حاضر بتواند گامی موثر در جهت افزایش بهره وری کارکنان شهرداری ها و دهیار یها و سایر پژوهشگران علوم شهری و روستایی داشته باشد. در پایان لازم است از تلاش صمیمانه همکاران دست اندر کار تهیه کتب دیجیتال خصوصا" جناب آقای دکتر مزینی و مهندس سید عارف موسوی تقدیر و تشکر به عمل آید.

**حسین رجب صلاحي**

**مدیر کل دفتر آموزش و مطالعات کاربردی**

پیشگفتار ناشر چاپ چهارم

گسترش روز افزون شهرها و واگذاری وظایف و فعالیت های جدید به مدیریت های شهری (شهرداری ها) نگاهی نوین، عالمانه، و جامع به این مقوله را می طلبد و بدون شک این حوزه وسیع بدون استفاده از تجارب دیگران در زمینه های نظری و عملی به موفقیت کامل دست نخواهد یافت.

هدف اصلی مجموعه کتاب های سبز شهرداری، تدوین یک مرجع یک کامل شهرسازی برای شهرداری ها و مدیران، با نگاه کلان به مجموعه اهداف این سازمان می باشد که این خود حساسیت نظارت بر چاپ های بعدی کتاب سبز را دو چندان می نماید.

استقبال شهرداری ها و مراکز ذی ربط از مجلدات چاپ شده این سری کتاب ها، باعث شد تا انتشارات سازمان اقدام به چاپ دوم و سوم و چهارم آنها نماید.

بدون تردید، چاپ تمامی این مجموعه، منبعی غنی در اختیار شهرسازان و مدیران شهر قرار خواهد داد و راهنمایی شما مشوق ما در این مسیر خواهد بود.

انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریها کشور

## پیش گفتار

در بیشتر کشورهای جهان، کتاب راهنمای شهرداری کتاب سبز خوانده می شود که به طور رسمی از طرف سازمان های برنامه ریزی و مدیریت شهری آن کشورهای تهیه می شود و در این میان کتاب اصول و مبانی برنامه ریزی شهری است که مؤسسه بین المللی مدیران شهری آن را تهیه کرده، در بین این گونه کتابها شهرتی جهانی دارد.

از ویژگیهای کتاب سبز، انطباق با قوانین و مقررات شهرسازی و مدیریت شهری کشور خود است. هر چند مباحث عمومی این کتابها جنبه آموزشی دارد و در همه جا مشترک است، اما مطالب اختصاصی اش جنبه ضابطه و دستور داشته و به طور کامل برای شهرداری های کشورهای دیگر کاربرد مناسب را ندارد.

تاکنون نشریه ها و گزارشهای متعددی از طرف مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری این دفتر انتشار یافته است. این نشریات با توجه به تنوع و گستره حوزه برنامه ریزی و مدیریت شهری به تنهایی جوابگوی نیازهای گوناگون شهرداران، اعضای شورای اسلامی شهر و مدیران شهرسازی شهرداری ها نیستند؛ بنابراین به منظور طرح مباحث و مفاهیم شهرسازی و مدیریت شهری از منظر کاربردی، کتابی جامع که به طور یک جا و هماهنگ مباحث و موضوعات اصلی این رشته ها را مطرح سازد، تهیه شد. هدف دفتر این بود که این کتاب به عنوان مرجع مورد استفاده مخاطبان قرار گیرد.

ضرورت وجود چنین کتابی در مبانی شهرسازی و تدوین دیدگاه ها و موضوعات برنامه ریزی و مدیریت شهری، با توجه به جدیدترین پیشرفتهای در این رشته، برای نهادهای برنامه ریزی شهری آشکار است. هدف از نگارش این کتاب، تهیه یک

دستور کار یا کتاب درسی نیست؛ بلکه هدف اصلی آن طرح دیدگاه ها و موضوعات برنامه ریزی، طرح ریزی و مدیریت شهری با توجه به نیازهای واقعی شهرداران و شوراهاى اسلامی شهرهای کشور است.

توالی فصلها و قسمتهای مختلف کتاب به گونه ای تنظیم شده است که در صورت مطالعه منظم و اصولی، به استفاده کنندگان کمک می کند تا به تدریج از مسائل عام و نظری شهرسازی با مسائل خاص و علمی شهری آشنا شوند. در عین حال، هر یک از جلدهای کتاب نیز به تنهایی در مواقع ضروری به عنوان مرجع، پاسخگوی خوانندگان است.

جدول زیر مجموعه مباحث مورد بررسی در کتاب سبز را نشان می دهد:

عنوان	جلد
شهرسازی	۱
کاربری زمین شهری	۲
حمل و نقل شهری	۳
نظام مراکز شهری و فضای مسکونی	۴
طرحهای شهری	۵
ساخت و سازهای شهری	۶
مواد زاید جامد شهری	۷

تأسیسات خدمات شهری	۸
فضای سبز شهری	۹
فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی	۱۰
مدیریت شهری	۱۱
طراحی فضاها و مبلمان شهری	۱۲

مجموعه کتاب های سبز حاصل پروژه مطالعاتی تدوین کتاب سبز است که مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری آن را با همکاری معاونت پژوهشی دانشگاه تهران تهیه کرده است.

در پایان، از مدیر این پروژه مطالعاتی آقای مهندس احمد سعیدنیا، استاد دانشگاه تهران و همچنین از کارشناسان مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، آقایان: حمید جلالیان، رجبعلی مختارپور و اسماعیل عاشری که مسؤول نظارت و هدایت این پژوهش بوده اند و نیز آقای ابراهیم جمشیدزاده که تدوین نهایی آن را بر عهده داشته اند، سپاس گزاری می شود.

علی نوذریپور

مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی

مقدمه

نشریه حاضر جلد نخست از مجموعه کتاب سبز با عنوان «شهرداری» است که در آن حدود علم شهرداری بحث شده دامنه فعالیت و چگونه بکارگیری فنون آن در بهبود حیات شهری مطرح شده است.

در فصل نخست جریانها و عوامل مؤثر در شهر و شهرداری تبیین شده است. و حرکت‌های جمعیتی، پوشش اجتماعی، پوشش اقتصادی، فن آوری نوین سامانه حمل و نقل، ارزشهای فرهنگی، محیط طبیعی و، تغییر و تحول نظام شهری، ازدیگر موضوعاتی هستند که به آنها پرداخته و نقش و جایگاه آنها در شهر و شهرداری بیان شده است. هدف این است تا در نهایت شناختی مطلوب از ماهیت شهر و شهرداری برای خواننده حاصل گردد تا زمینه بررسی عمیق تر مباحث شهرداری فراهم شود.

مقوله برنامه ریزی در فصل دوم بحث شده است و مفهوم و لزوم برنامه ریزی و مقیاس آن در ۳ قالب برنامه ریزی راهبردی، تاکتیکی و عملیاتی و همچنین رابطه میان این سه سطح برنامه ریزی بیان شده است. در ادامه انواع برنامه ریزی شامل برنامه ریزی معمولی، کالبدی، فضایی، منطقه ای و محیطی معرفی و ویژگی های خاص هر یک ارائه شده است تا تاثیر و تأثر متقابل انواع برنامه ریزی آشکار گردد.

در فصل سوم ضمن معرفی برنامه ریزی شهری به عنوان بخشی از فرایند شهرداری، اصول و مبانی آن بررسی شده و مفاهیم پایه مورد استفاده در برنامه ریزی شهری چون انعطاف پذیری، امکانات فضا، قابلیت دسترسی، منظر مطلوب،

وضعیت طبیعی ، حریم انسانی و عملی بودن ، مطرح و نقش و جایگاه آنها در برنامه ریزی شهری و مشخصه های هر یک تبیین شده اند .

طراحی شهری در فصل چهارم گزارش بررسی شده تا مبانی بخش اصلی دیگر شهرسازی یعنی طراحی شهری در این نشریه بیان گردد . مفهوم ، کاربرد ، دامنه فعالیت و مولفه های اصلی طراحی شهری در این بخش بررسی و بیان می شوند . که اهمیت و جایگاه طراحی شهری در فرایند توسعه شهری آشکار گردد . در ضمیمه گزارش نیز مباحث تکمیلی در باب شهرسازی برای مطالعه گسترده تر علاقه مدان و محققان در خصوص شهرسازی فراهم آورده است . امید است این نشریه مورد بهره برداری شهرداران ، اعضای شوراهای اسلامی شهر، پژوهشگران و کارشناسان علاقه مند به مباحث تخصصی شهری قرار گیرد .

مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری

۱۳۷۸

چکیده

هدفهای اصلی کتاب سبز، تدوین بنیان های نظری و عملی برنامه ریزی و مدیریت شهری به عنوان راهنمای شهرسازی شهرداریها است؛ بنابراین از تعاریف پایه شهرسازی و مبانی و اصول شهرسازی آغاز شده و به ضوابط و معیارهای مختلف در



زمینه های گوناگون می انجامد و به تناسب وظایف شهرداری ها، موضوعات و مباحث متعددی بحث و تحلیل شده اند. این کتاب ۱۲ جلد دارد.

جلد نخست شامل: تعاریف شهرسازی، پیدایش علم شهرسازی در عصر حاضر، عوامل موثر بر شهرسازی، رشته ها یا شاخه ها اصلی شهرسازی؛ یعنی، برنامه ریزی شهری، طراحی شهری، برنامه ریزی محیطی و برنامه ریزی منطقه ای است و رابطه این رشته ها را با مبانی علمی برنامه ریزی کالبدی و فضایی به بحث پرداخته است. فصل چهارم این جلد به بحث در مبانی طراحی شهری اختصاص دارد.

جلدهای دوم تا چهارم به تشریح نظام های بنیادی برنامه ریزی شهری می پردازند. موضوعهای چهارگانه این جلدها عبارتند از: کاربری زمین شهری به عنوان بنیان برنامه ریزی شهری، نظام ارتباطات و حمل و نقل شهری که از دیدگاه برنامه ریزی شهری و در رابطه با موضوع کاربری زمین شهری و مسایل انسانی بحث و تحلیل شده است.

برنامه ریزی مراکز شهری، یکی از اساسی ترین مسائل برنامه ریزی و طرح ریزی شهری است که هویت و شخصیت شهرها به چگونگی و کیفیت کارکردی و کالبدی آن ها مربوط می شود. این موضوع در بخش نخست جلد چهارم مطرح شده است و نظام تشکل محله های مسکونی و نظام کاربری مسکونی و مشخصات و معیارهای فضای مسکونی در بخش دوم این جلد مورد بحث قرار گرفته است.

چهار جلد اول کتاب، به عنوان اصول نظری و عملی شهرسازی، پایه و مبنای سایر بخش ها محسوب می شود.

طرح‌های شهری در ایران، موضوع جلد پنجم است. در این جلد تاریخچه برنامه ریزی شهری در ایران، مشخصات تهیه انواع طرح های شهری؛ مانند طرح جامع، طرح هادی و سایر طرح ها بررسی شده اند. یکی از مباحث مهم این بخش، چگونگی فرایند تهیه طرح های شهری و مراحل ابلاغ و اجرای طرح هاست که به جنبه رسمی و کاربردی شهرسازی در ایران پرداخته است.

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

جلد هفتم، شامل برنامه ریزی و مدیریت بهداشت و نظافت شهری است. در این جلد وظایف شهرداری ها در زمینه: روش ها، معیارها و مدیریت جمع آوری، دفع و بازیافت مواد زاید مطرح شده است. یکی از مباحث بسیار جدید در این بخش، پاکیزگی و نظافت شهری است که نقش شهرداری ها را در چارچوب حفاظت محیط زیست شهری مشخص می سازد.

در جلد هشتم، مبانی مکان یابی، برنامه ریزی و مدیریت تأسیسات خدمات شهری مطرح شده است که شامل: گورستان، کشتارگاه، میدین میوه و تره بار و پایانه است و وظایف شهرداری در این زمینه بیان شده است.

در جلد نهم، مبانی برنامه ریزی، مدیریت فضاهای سبز شهری، جایگاه قانونی شهرداری ها در توسعه، بهسازی و نگهداری فضاهای سبز، پارک های شهر و پیرامون شهری با توجه به گونه شناسی گیاهان در رابطه با شرایط اقلیمی بر اساس منابع معتبر در این زمینه مطرح و به روش های آبیاری، کاشت و نگهداری نیز پرداخته است.

وظایف نوین شهرداری ها در برنامه ریزی و مدیریت فضاهای فرهنگی - تفریحی در زمینه کتابخانه های شهری، زمین های ورزشی و تفرجگاه های طبیعی پیرامون شهرها در جلد دهم به تفصیل بیان شده و ضوابط مکان یابی و معیارهای برنامه ریزی آن ها بحث شده است.

جلد یازدهم درباره اصول و مبانی مدیریت شهری بحث می کند و شامل دو بخش است: در بخش اول، اصول نظری و عملی مدیریت شهری و فرایند تصمیم گیری و ابعاد اجرائی آن بحث شده است و در بخش دوم، مدیریت مالی و اداری شهرداری ها مطرح گردیده است. یکی از مباحث مهم این بخش طرح مسائل مدیریت شهری براساس جدیدترین پژوهش های علمی و آرایه پیشنهادهای اصلاحی در این زمینه است.

جلد دوازدهم این مجموعه به لوازم و تجهیزات فضاهای شهری می پردازد. در این مبحث با تأکید بر طراحی فضاهای شهری و بهبود کیفیت محیطی، ویژگیها و معیارهای زیباسازی شهری تبیین گردیده اند.

احمد سعیدنیا

● شناخت جریانها و عوامل

مؤثر در شهر و شهرسازی

۱-۱- شناخت جریانها و عوامل مؤثر در شهر و شهرسازی

شهرها همواره در اثر نیروها و عواملی گوناگون شکل می گیرند و توسعه می یابند. شهر در اساس، پدیده ای اجتماعی - اقتصادی است. انسانها برای کار و زندگی و ارتباطات، در پهنه ای محدود و کمابیش متراکم گرد هم می آیند و کم شهر را پدید می آورند. شهرها با تحولات اجتماعی، جابه جاییهای جمعیتی، تغییرات اقتصادی و نوآوریهای فن شناختی متحول و دگرگون می شوند. با افزایش جمعیت نیز، فعالیت و سرمایه گذاری به شدت توسعه می یابد و نظام و سامان کالبدی شهرها دستخوش تغییرات اساسی می گردد.

در تغییر شکل و سامان شهرها، هشت عامل اثر بیشتر و بنیادی تری دارند که به سبب درک و شناخت این عوامل و اثرات آنها، شهرسازی جدید، چهره یک علم میان رشته ای (Interdisciplinary) را به خود گرفته است. بر این اساس مسائل شهری با همکاری متخصصان در رشته های گوناگون و استفاده از دستاوردهای علمی آن رشته ها، در قالب کاری جمعی (team work) مورد بررسی قرار می گیرد و راههای توسعه و عمران شهری به شکل طرحهای جامع ارائه می شود.

این هشت عامل عبارتند از:

#### ۱-۱-۱- حرکت های جمعیتی

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

بررسی و مطالعه تاریخچه شهرهای امروز، نشان می دهد که اساسی ترین دگرگونیها بر اثر فزونی جمعیت پدید آمده اند. در کشورهای صنعتی که بخش عمده جمعیت در شهرها زندگی می کنند، پرجمعیت ترین شهرها نزدیک به بیست میلیون نفر سکنه دارند، جمعیت منظمه های شهری که از به هم پیوستن مجتمعهای زیستی متعدد پدید می آیند، بسیار زیادتر است. آنچه باعث گسترش شهرها شده، افزون بر جمعیت، مهاجرت از روستاها و شهرهای کوچک هم بوده است. مهاجرت، پدیده ای بین المللی است. روستانشینان به سبب نداشتن امکانات مناسب در نواحی روستایی، مزایا و جذابیتهای آشکار شهرها را در فکر خود می پروراند و می پندارند که در آنجا خیابانها با طلافروش شده (کار، ثروت، انواع کالاها و خدمات در شهر فراوان است) و در نتیجه به شهرها مهاجرت می کنند. در پی آن، سکونتگاههای متعدد در حاشیه شهرها شکل می گیرند و اشکال ناهنجاری از سکونت و کار را پدید می آورند. این اشکال ناهنجار، شالوده بسیاری از مسائل شهری، به ویژه در شهرهای بزرگ است.

شدت تغییرات و حرکتهای جمعیتی، قدرت جذابیت شهر، و احتمالاً ناحیه ای را که شهر در آن قرار دارد، معین می کند. چنان که در شهر تهران، طی ۲۰ سال گذشته رشد جمعیت از ۵/۲ درصد به ۱/۳۲ درصد تقلیل یافته، در حالی که در ناحیه پیرامونی یا منطقه شهری تهران این میزان به ۱۴/۲ درصد فزونی یافته است. یعنی مهاجرین به کلان شهر تهران، در ناحیه پیرامون آن اسکان یافته اند.

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 کمابیش ۷ بار 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 برآیند، اثرات مستقیم بر تحولات بافت شهری در درون و برون شهر به جای می‌گذارد. شهرگریزی - یا به گفته ب. بری (B. Berry) شهرزدایی - یک نمونه از چنین اثراتی است. تحقیقات اخیر در بخش مسکن شهرداری لندن (Council- Estates) نشان می‌دهد که نزدیک به ۲۰ درصد از مستاجران برای انتقال به نواحی حاشیه شهری یا معاوضه واحد مسکونی (به دلیل احتیاج خانواده‌ها به واحدهای بزرگتر) در شهرداری نام نویسی کرده‌اند. در پاریس، گرایش‌های جدید، الگویی دیگر، خلاف روند پیشین در یادآوری می‌کند. طبقات مرفه به سرعت مناطق داخلی را اشغال می‌کنند و گروه‌های پایین را به سوی اطراف شهر عقب می‌رانند.

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

۱-۱-۲- پویای اجتماعی

تحلیل سامان و ساختار اجتماعی شهرها، در آغاز قرن بیستم به وسیله رابرت پارک، ارنست برجیس و لوئیس ورت مفهوم بوم شناسی شهری را پدید آورد. در بوم شناسی شهری، فرایندهایی چون رقابت (Competition)، تهاجم (Invasion) و جانشینی (Succession) وجود دارند که از طریق آنها، شهرها به صورت ناحیه های طبیعی (Natural area) سامان می یابند. محلات شهری با تلاش ساکنان آنها در تأمین معاش به وجود می آیند. یک شهر را می توان به شکل نقشه ای از مناطق (به صورت دواير متحدالمرکز) با ویژگیهای مشخص و متفاوت اجتماعی تصویر گردد.

تحولات اجتماعی بر اثر سازوکارهای بوم شناسی شهری، چهره شهر را دگرگون می سازند. محلات فقیرنشین مرکز، حاشیه نشینی، جدایی گزینی 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 می دهد.

به نظر «ورت» تأثیراتی که شهرها بر زندگی اجتماعی انسان می گذارند، زیادتز از آن است که نسبت جمعیت شهری نشان می دهد، زیرا شهر، نه تنها سکونتگاه و کارگاه انسان امروزی است، بلکه مرکز نوآوری و نظارت بر زندگی اقتصادی، سیاسی و فرهنگی هم به شمار می رود.

روابط اجتماعی، بیگانگی توده ها، آزادیهای فردی و جمعی و مشارکت شهروندان در مسائل سیاسی، اداری و عمرانی شهر، از موضوعات پایه ای در جامعه شناسی شهری هستند. امروز، بدون درک این مسائل، نمی توان 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 مسائل 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، می توان از مشارکت اجتماعی برای ساماندهی محیط شهری بهره گرفت. در بسیاری از شهرهای جهان به دلیل عدم اعتقاد شهروندان به کارایی شهرداریها، اغلب طرحها و سیاستهای شهری - که با هزینه های گزاف پدید می آیند - با شکست مواجه گردیده است. بنابراین حضور جامعه شناسان در جمع یا گروه جمعی شهرسازی افزون بر آنکه بسیاری از مسائل پنهان اجتماعی را آشکار می سازد، شهرسازان را نیز در هماهنگ کردن سازمان فضایی شهر یا جامعه شهری یاری خواهد کرد.

مسائل بیکاری و اشتغال، اوقات فراغت، جوانان، زنان و کهنسالان، فقر و ثروت، جرم شناسی و تأمین نیازهای آموزشی، بهداشت و خدمات اجتماعی و مراکز فرهنگی، از موضوعات اصلی مطالعات اجتماعی در شهرها هستند که در بیشتر شهرهای جهان - بویژه شهرهای بزرگ - از معضلات برنامه ریزی شهری و مدیریت شهری به شمار می روند.

### ۳-۱-۱- پویای اقتصادی

وضع فعالیت، اشتغال، درآمد، مالکیت، ثروت و فقر از عوامل سازنده شهرها هستند و هر یک به نوبه خود محرک پیشرفت و یا عقب ماندگی محسوب می شوند.



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 می کند بستگی دارد. بر اساس تئوری «اقتصاد پایه» توسعه شهر رابطه ای مستقیم با میزان صدور کالا و خدمات دارد. پولی که از بابت صادرات کسب می شود، سرمایه ای را به وجود می آورد تا تولید کالا و خدمات را فزونی بخشد. شهرها مرکز کار و سرمایه هستند و هدف ساکنان شهرها و مهاجرانی که به شهرها روی می آورند، 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 می شود.

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 سرمایه های بنیادی شهرهای به شمار می روند. حفظ و حراست از سرمایه های طبیعی، منابع و مراکز فرهنگی و توسعه مراکز فعالیت صنعتی، بازرگانی و خدماتی، متغیرهای اساسی توسعه اقتصادی شهر و منطقه را تشکیل می دهند.

در شهرنشینی امروزی، فضا یا محیط شهری همواره تحت تأثیر نیروهای اقتصادی تجدید ساخت پیدا می کند. این فرایند به وسیله مکانی که شرکتهای بزرگ برای استقرار صنایع و مراکز تجاری و حمل و نقل و خدمات، انتخاب می کنند صورت می گیرد. برای مثال سرمایه گذاران خصوصی که به خرید و فروش زمین و ساختمان می پردازند و شرکتهای خصوصی که به

طور دائم مزایای نسبی محللهای جدید را برای کسب و کار مورد سنجش قرار می دهند، باعث توسعه در بخشی از شهر و رکورد در بخشی دیگر می شوند.

محیطهای شهری نمایانگر تجلیات نمادین اجتماعی - اقتصادی هستند. برای نمونه آسمان خراشها در شهرهای بزرگ برای این ساخته می شوند که سودآور باشند. اما این ساختمانهای عظیم در عین حال «نماد قدرت و سلطه پول بر شهر از طریق کاربرد تکنولوژی هستند و کاتدرال های دوره سرمایه داری انحصاری رو به رشد محسوب می شوند».

در شهرهای امروزی شرکتهای مالی و تجاری همواره سعی می کنند استفاده از زمین را در نواحی معین تشدید کنند و هر چه بیشتر بتوانند این کار را انجام دهند، فرصتهای بیشتری برای بورس بازی زمین و سودآوری ساختمان سازی فراهم خواهد شد. این شرکتها به اثرات اجتماعی و کالبدی فعالیتهایشان بر ناحیه ای معین توجه ندارند. برای نمونه اهمیتی نمی دهند که ساختمانهای جالب قدیمی نابود شوند، زیرا می خواهند جا برای ساختمانهای بزرگ جدید فراهم شود.

فرآیندهای رشد که مؤسسات بساز و بفروش ساختمانی آن را سبب می شوند، اغلب مغایر با منافع عمومی و منافع ساکنان محلی است، با این حال، منابع درآمد شهرداریها را برای کارهای عمرانی تأمین می کنند. بخش اعظم درآمد شهرداریها از صدور جواز ساختمان و تراکم ساختمانی و فعالیت ساختمانی در شهرها فراهم می آید. تقابل منافع اجتماعی، منافع شهرداری و منافع سرمایه گذاران ساختمانی، یکی از معضلات برنامه ریزی شهری و مدیریت آن محسوب می شود.

شناخت نیروهای اقتصادی و عوامل رشد و توسعه شهری، بویژه راهیابی برای مسائل اقتصادی شهرها، ضرورت مشارکت کارشناسان اقتصادی را در برنامه ریزی شهری و مدیریت آن آشکار می سازد و بدون مطالعه و تحلیل‌های اقتصادی، شهرسازی مفهوم اجتماعی و انسانی خود را از دست می دهد.

#### ۴-۱-۱- فن آوری های نوین

تحولات فن شناختی و تغییر در سامانه های انرژی، ارتباطات و نوآوریهای صنعتی و مانند آن اثری شگفت آور در تحولات شهرنشینی، شیوه زندگی، الگوی رفتاری و به ویژه الگوی فضایی و توسعه کالبدی شهرها داشته است و یکی از موضوعات مهم در پیش بینی آینده شهرها و ساختارهای شهری است.

طی صد سال گذشته با فرا رسیدن عصر خودرو، دگرگونی در سرعت باعث دگرگونی در رفتار انسانها و بویژه توسعه های شهری در پهنه سرزمین گردیده است. در این زمان، شهرها در امتدادها شبکه های ارتباطی توسعه یافتند، پراکندگی و بی قوارگی 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 ضربه ای مهلک بر پیکر شهرها، بویژه بافتهای کهن شهرها وارد آورد. خودرو، مزارع را خالی و شهرها را آکنده از جمعیت کرد. چنان که می توان گفت نظام شهری قرن بیستم را هنری فورد، مخترع تولید انبوه خودرو، ساخته است.

دیر زمانی است که تأثیرات مخرب پیشرفتهای علمی و فنی بویژه در صنایع و خودرو بر زندگی شهر، توجه صاحبان نظر 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، همان گونه که در رفاه و سلامت انسان مؤثر بوده اند، پیچیدگیها و مشکلات فراوان نیز برای زندگی فراهم آورده اند، 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 می دهند، سامانه های زیربنایی شهرها، آب، فاضلاب، برق، گاز، شبکه های ارتباطی بزرگراهها، فرودگاهها و سامانه های حمل و نقل 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 پی ریزی کرده است. مقایسه ای ساده میان زندگی شهرنشینی در پنجاه سال گذشته تاکنون، عمق و وسعت تحولات شهری را تحت تأثیر انقلاب تکنولوژیکی نشان می دهد. این تحولات در آینده به طوری فراگیرتر و با آهنگی سریعتر، نظامهای شهری و مقیاسهای شهرنشینی را متحول خواهد ساخت. البته خوش بینان پیش بینی کرده اند 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.

#### ۵-۱-۱- سامانه حمل و نقل

بررسی تاریخ شهرها از یک قرن پیش بدن تحقیق درباره حمل و نقل امکان پذیر نیست.

به کار افتادن خدمات حمل و نقل با سرعت‌های بیشتر و افزایش وسایل رفت و آمد همگانی (تراموا، راه آهن، اتوبوس) باعث برهم زدن تدریجی اتصال و به هم فشردگی شهری شد. اکنون اثرات زیر را می توان در این زمینه ملاحظه کرد:

#### ۱- گسترش فضایی شهر در نواحی پیرامون و قدرت مدیریت مرکز

می دانیم 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 می شود.

#### ۲- اثرات یک شبکه حمل و نقل خاص روی بافت شهر

احداث خطوط راه آهن و مترو در سالهای گذشته و اثرات غیرمترقبه و مطلوب آن به اندازه کافی مشخص است. اثرات شبکه حمل و نقل در قیمت زمین، جابه جایی محل سکونت جمعیتها، و تغییر محل مراکز تجاری و سامانه های حمل و نقل شخصی، بافت کالبدی و شیوه توسعه شهری را دگرگون می سازد.

#### ۳- نقش اتوبانها در جوامع شهری

اتوبانها در ابتدا به منظور برقراری ارتباط بین ناحیه ای ایجاد شده بودند. اما بلافاصله چگونگی عبور و ارتباط این اتوبانها در شهرها مسأله ساز 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 نالاستواری منتهی می شود.

#### ۱-۱-۶- ارزشهای فرهنگی

در طول تاریخ عواملی مشخص، ویژگی یا هویت شهری را تعیین کرده اند. خصوصیات مردم شناسی، مذهبی، دفاع نظامی، شیوه های حکومتی، توسعه تدریجی اکتشافات علمی به طور کلی فرهنگ مادی و معنوی جامعه در ساختار فضایی و نظام کالبدی شهر مؤثر بوده اند.

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 شده اند ماهیتهایی متفاوت دارند. گاهی اوقات ارزشهای دفاعی و نظامی در شکل قلعه و برج و بارو و حصار تجلی یافته و بقایای آن به جای مانده است. مذهب نیز به صورت گوناگون در معماری ابنیه، بافت شهری و عناصر مهم آن تجلی یافته است. مبادلات تجاری با سازمانهای اجتماعی به شکل بازارها، هسته اولیه آبادیها را تشکیل داده اند و کانونهای حیاتی شهرها را پدید آورده اند.

هنوز هسته های اولیه آبادیها و میراثهای فرهنگی به صورت ارگ، قلعه، بازار، مسجد، میدان و فضاهایی مانند آن در متن شهرهای قدیمی هویت اصلی شهرها را رقم می زنند و نماد درجه تمدن و ویژگی فرهنگی شهرها به شمار می روند.

حفظ و حراست از میراث‌های 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 ۹/۷ میلیون نفر زائر از شهر مقدس مشهد دیدن می‌کنند. بسیاری از مشاغل، و سامانه‌ها شهری برای رفع نیاز زائرین به وجود آمده‌اند و پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۱۳۹۵ تعداد زائرین به ۴۲ میلیون نفر برسد. در این صورت برنامه ریزی شهری و طراحی شهری مشهد تحت تأثیر این عوامل، باید شیوه توسعه و ساختار فضائی شهر را ساماندهی کند.

#### ۷-۱-۱- محیط طبیعی

مکان طبیعی هر شهر هویت و سیمای آن را رقم می‌زند. شهرهایی که در پای کوه‌ها پدید می‌آیند یا در دشتهای 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 پویای 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 توصیفی اش، بلکه در مجموعه‌ای آمیخته و مرتبط با هم در حیطه عمل مطالعات جغرافیایی قرار می‌گیرند.

شرایط طبیعی و اقلیمی، زمینه ها و محدودیتهای توسعه شهرها را تعیین می کنند. جایگاه جغرافیایی شهر، نقش اقتصادی، سیاسی یا دفاعی خاصی به شهرها می بخشد. بندرگاهها و شهرهایی که در انتهای خلیجها مستقر شده اند، همچنین شهرهایی که در محل تلاقی جاده های منطقه ای یا بین المللی قرار می گیرند، نقش بازرگانی و مبادلاتی می یابند، و موقعیت ساحلی یا کوهستانی برخی از شهرها در شرایط اقلیمی خاص بدانها موقعیت سیاحتی می بخشد. 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 می شود.

توسعه صنایع، فزونی خودروها و تراکم جمعیت، افزون بر مصرف اراضی وسیع و گسترش پراکنده و گسیخته شهری، انواع آلاینده های محیطی را به گونه ای وسیع تولید می کنند. تولید زباله، نخاله، فضولات، سروصدا، دود و گرد و غبار، عناصر زمین، آب، خاک و هوا را از آلودگی آکنده می کند و فضای حیاتی در شهرها را ناسالم می سازد.

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



از دیدگاه زیست محیطی، شهرسازی - که مجموعه ای بسیار پیچیده از انواع کاربریهاست - در شمار یکی از وسیعترین و عمیقترین دخالت‌های انسانی در محیط زیست به حساب می آید. شهرسازی می تواند به گونه ای احسن صورت پذیرد، و در عین حال فاقد آثار سوء زیست محیطی باشد.

در ارزیابی اثرات محیطی (IPA)، شناخت آثار زیست محیطی ناشی از استقرار و یا توسعه شهری در محیط مورد نظر است. تاسیس 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 می کند و نقش مهمی در هدایت و نظارت توسعه های کالبدی خواهد داشت.

#### ۸-۱-۱- تغییر و تحول نظام شهری

هیچ شهر مستقلی وجود ندارد. تمام تغییرات و تحولات جوامع انسانی، ناشی از مجموعه ای از عوامل خارجی (برون زا) و داخلی (درون زا) هستند. به این مجموعه عوامل اصطلاحاً سامانه (System) گفته می شود. در واقع، این سامانه ها هستند که محرکهایی مانند پویش اقتصادی یا اجتماعی و جمعیتی را بر شهرها تحمیل می کنند. این نیروها که محرکه های «برون زا» نامیده می شوند، سطوح متفاوتی دارند و گاهی تأثیر آنها در فضای منطقه ای پراهمیت تر است (مانند جریانهای مهاجرتی) و گاه دایره عمل آنها بسیار پر دامنه است (مانند نوآوری تکنولوژی در قلمرو ساختمان سازی یا حمل و نقل 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 می شوند. مانند آنچه که بویژه در جریانهای مهاجرتی در شهرها دیده می شود.

بافت شهری یک صحنه عمل کاملاً باز برای نیروهای «برون زا» نیست، بلکه بر حسب ترکیبات، استعدادها و محتوای کالبدی خود، پذیرای تحولات می شود. تحول درونی شهرها از منطقی تبعیت می کند که تنها از محرکهای خارجی ناشی نمی شود، بلکه تابع شرایط و ارزشهای داخلی نیز هست. در حقیقت از سر جمع محرکهای خارجی و داخلی پیروی می کند. در یک جامعه انسانی، جابه جایی سکونتی طبقات اجتماعی، شیوه توزیع محلی فعالیتها و اصلاح و تقسیم فضایی زمین، قبل از هر چیز از عوامل فرهنگی و طبیعی داخلی ناشی می شود، ولی در عین حال چگونگی گسترش شهرها و سازمان یابی فضاها تحت تأثیر محرکهای خارجی صورت می گیرد. برای مثال، سیاست صنعتی کردن یک منطقه و یا ایجاد بزرگراهها - که در اصل از تصمیمات بیرونی مانند سیاستهای دولت یا مؤسسات سرمایه گذاری، ناشی می شود - شهرها را به شدت متحول می سازد.

شکی نیست که باز کردن کلاف پیچیده زمینه های داخلی و محرکهای خارجی، و شناخت روابط متقابل آنها در تحولات شهری بسیار مشکل است و تنها در پرتو نگرش سامانه ای میسر است.

بررسی تاریخی شیوه گسترش کالبدی شهر، عوامل مؤثر در تغییر ساختار شهرها را آشکار می سازد. چرا شهر در این مکان ایجاد شده؟ چگونه رشد کرده و علل پیشرفت آن چه 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 شکل گیری و ساختار کالبدی شهر در گذر زمان و بستر مکان حائز اهمیت است. کاربرد مهم این شناسایی به تشخیص درست نحوه توسعه شهر کمک می کند.

هر شهر همچنان که 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 می یابد. چنان که روابط اجتماعی در یک شهر کوچک با افزایش جمعیت رو به سردی می گراید، در یک کلانشهر رو به زوال می گذارد.

تغییر در ویژگیهای شهر را به طور روشن می توان در تحول اجتماعی محله ها در شهرهای بزرگ دید. رشد و پیشرفت در زمینه های گوناگون جامعه شهری کمتر به خواست مردمی که بنیان آن شهر را گذاشته اند اعتنا دارد. در روند رشد و توسعه عموماً به خواسته های مردم توجهی نمی شود. مردم نیز به آن توجهی ندارند. بی توجهی مردم به این موضوع با فرار از شهر و پناه بردن به حومه های شهری آشکار می شود. بدین ترتیب توسعه شهر ویژگیهای بومی آن را متحول می کند.

تغییر در ساختار کالبد شهر، زمینه های گوناگون دارد. تحول اقتصادی، خدماتی و عملکردی با توجه به خواسته های مردم در زمانهای متفاوت منجر به تحول در کاربری زمین، حمل و نقل و ارتباطات می شود. این تحول و تداوم آن باید سرانجام محیط مناسب برای کار و زندگی جامعه شهری به وجود آورد.

هدف این کتاب، در درجه اول شناسایی نیروهای اساسی مؤثر بر تحولات شهری بود که منشاء خارجی یا داخلی، مادی و معنوی دارند. به این عوامل فقط به طور خلاصه اشاره شد. بدیهی است برای اطلاعات بیشتر و گسترده تر باید کتابها و پژوهشهای متعدد خوانده شوند.

این نیروها، ارتباط مسائل اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی را در سطوح گوناگون ملی و محلی مشخص می کنند و تأثیرات آن را در نوع زندگی، کار، سکونت و استفاده از زمان و مکان نشان می دهند. اهمیت دادن به سازوکار این نیروها به وسیله اشخاصی که تصمیم می گیرند و یا کسانی که طرح تهیه می کنند (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 انگیزه های اجتماعی - اقتصادی، به علت نیاز به عمران و توسعه شهری و منطقه ای، تعادل داخلی یک شهر را به مخاطره می اندازند.

دیویس (۱۹۷۷) معتقد است که آنچه سبب می شود کشورهای در حال توسعه، منابعی گزاف از کشورهای توسعه یافته قرض بگیرند، آهنگ شهری شدن آنهاست، نه فقر. او یادآور می شود که همین الگو در نیمه قرن نوزدهم وجود داشت. یعنی در

زمانی که ایالات متحده آمریکا، کانادا، استرالیا و آرژانتین (که در آن زمان به گونه ای شتابان شهری می شدند) وام‌هایی گزاف از فرانسه، انگلستان و آلمان دریافت کردند، این کشورهای وام گیرنده قرن نوزدهم در واقع ثروتمندتر از کشورهای وام دهنده بودند.

درک این مسائل مهمترین بخش از دانش شهرسازی است. کنترل و هدایت توسعه های کالبدی تحت تأثیر این عوامل، بسیار پیچیده و کاری بسیار دشوار است. تفاوت بین تحول شهری بدون قاعده - که تحت تأثیر نیروهای خارجی صورت می گیرد - و تحول شهری با قاعده، پیش اندیشیده و منظم - که برآیند نیروهای خارجی و داخلی را در نظر می گیرد - بسیار زیاد است.

دانش شهرسازی با شناخت سازوکارهای تحول، و آینده نگری، تلاش می کند، تا نظام کالبدی شهرها را آگاهانه ساماندهی نماید. برای رسیدن به این هدف، شهرسازی چاره ای ندارد جز که از دستاوردهای علوم گوناگون استفاده کند و از تخصصهای دیگر بهره مند شود. به همین جهت شهرسازی جدید حرفه ای است که در کانون یک کار جمعی قرار می گیرد و از تخصص رشته ها و حرفه های همبسته خود برخوردار می شود تا برنامه ریزی و طراحی شهرها و مناطق را انجام دهد. زیرا از نظر حرفه ای، یک فرد نمی تواند همه دانش و فنونی را که در شهرسازی به خدمت گرفته می شود، بیاموزد. هر شهرساز به تناسب موضوع طرحها، به همکارانی با تخصص در رشته های دیگر نیاز دارد و در هر طرح جامع و کامل شهری، مجموعه ای مرتبط و هماهنگ از کارشناسان علوم و فنون باید دست به دست هم دهند و هر کدام از اعضای آن، یکی از

دانشها و فنون لازم را به کار گیرند. بدین طریق هر عضوی از گروه، بخش یا جزیی از کل کار را انجام می دهد. شهردار نیز نقش هماهنگ کننده این گروه را به عهده دارد و از نتایج مطالعات و تحلیل‌های متفاوت، برنامه و طرح مناسبی برای شهر ارائه می کند.

رشته های همکار شهرداری عبارتند از جمعیت شناسی، جامعه شناسی، اقتصاد، جغرافیا، محیط زیست، مهندسی سویل (و نقشه برداری)، مهندسی تأسیسات زیربنای، مهندسی ترافیک و حمل و نقل، مهندسی معماری و مدیریت.

● برنامه ریزی، مقیاس و انواع

۱-۲- برنامه ریزی؛ (Planning)

۱-۲-۱- تعریف برنامه ریزی

مفهوم کلی برنامه ریزی، داشتن طرح برای نیل به هدفهای پیش بینی شده است. با استفاده از آرای فالودی، برنامه ریزی عبارت 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 محیط زیست است.

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

#### ۱-۲-۲- مقیاس برنامه ریزی

در تشکیلات و سازمانهای نوین، برنامه ریزی جایگاه و مفهوم ویژه دارد. امروزه بیشتر تصمیمات بر اساس طرحها و برنامه های از پیش اندیشیده یا به بیانی دیگر بر اساس برنامه ریزی اتخاذ می گردد. در مقیاس تصمیم گیری، انواع برنامه ریزی اصلی عبارتند از: برنامه ریزی راهبردی، برنامه ریزی تاکتیکی و برنامه ریزی عملیاتی.

#### ۱-۲-۲-۱- برنامه ریزی راهبردی (Strategical planning)

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

در برنامه ریزی استراتژیک، اهداف و اقدامات اساسی بلند مدت مورد نظر قرار می گیرد و زمینه و چارچوب همه برنامه های دیگر در تمام سطوح محسوب می شود.

#### ۱-۲-۲-۲- برنامه ریزی تاکتیکی (Tactical planning)

برنامه ریزی تاکتیکی، فرایندی است که به وسیله آن برای تحقق یک راهبرد مشخص دسته ای از فعالیتهای مرتبط تعریف می شود. به عبارت دیگر برنامه ریزی تاکتیکی وسایلی است برای دست یافتن به هدفهای مشخص (Objectives) جهت رسیدن به هدف اصلی یا نهایی (goals) یا استراتژیک. بنابراین برنامه ریزی تاکتیکی عبارت است از مشخص کردن هدفهای میانکار و انتخاب وسایل برای تحقق آنها.

چارچوب زمانی برنامه ریزی تاکتیکی میان مدت است و معمولاً پنج سال انتخاب می شود.

### ۱-۲-۳- برنامه ریزی عملیاتی (Operational planning)

برنامه ریزی عملیاتی فرایندی است برای رسیدن به اهداف مشخص با ابزارهای مشخص با ابزارهای مشخص به عبارت دیگر، برنامه ریزی عملیاتی برداشتن گامهای ویژه یا انجام اقدامات مشخصی است برای انجام کارهایی که به هدفهای مشخص نایل می شود. در برنامه ریزی عملیاتی، زمان کوتاه مدت، از یک تا دو سال در نظر گرفته می شود. اگر چه ممکن است بعضی اقدامات عمرانی مثل ساختن ابنیه یا راهها و پلها تا پنج سال نیز طول بکشد.

### ۱-۲-۳- رابطه میان سطوح برنامه ریزی

برنامه ریزی راهبردی بدون برنامه ریزیهای تاکتیکی و عملیاتی، غیرقابل اجراست. از سوی دیگر برنامه های عملیاتی و تاکتیکی نیز بدون هماهنگی گسترده و بدون درک اهداف برنامه ریزی راهبردی مفهوم خود را از دست می دهند. بین



سطوح سه گانه برنامه ریزی یک رابطه متقابل و موزون حاکم است و هر سه سطح، لازم و ملزوم یکدیگرند. به عبارت دیگر به وجود آوردن یکپارچگی و همبستگی بین آنها از ضروریات نیل به اهداف است.

رابطه متقابل بین سطوح برنامه ریزی، مستلزم انطباق پذیری و انعطاف پذیری است. در جریان اقدامات، قدرت پاسخگویی به اطلاعات جدید و درک شرایط، موجب اصلاح روشها و برنامه ها در سطوح بالاتر می شود و همه برنامه ها در فرایند به روز شدن (Updated) تعدیل گردیده، از بروز مشکلات در میان مدت و بلند مدت پیش گیری می شود.

#### ۱-۲-۴- انواع برنامه ریزی

برنامه ریزی از نظر محتوایی یا موضوعی، بسیار متنوع و گوناگون است؛ مانند: برنامه ریزی اقتصادی، اجتماعی، آموزشی، بهداشتی، فرهنگی، مسکن، انرژی، راه و ترابری و مانند آن. به طور کلی بر حسب موضوع می توان برنامه ریزی را به دو نوع کلی دسته بندی کرد: یکی برنامه ریزی اجتماعی - اقتصادی یا برنامه ریزی عمومی و دیگری برنامه ریزی کالبدی. این تقسیم بندی به معنی جدایی محتوایی دو موضوع از همدیگر نیست.

#### ۱-۲-۴-۱- برنامه ریزی عمومی (General planning)

برنامه ریزی اجتماعی - اقتصادی، کلیه امور و فعالیتهای جامعه را در زمینه های گوناگون شامل می شود. قصد اصلی برنامه ریزی 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 پی گیری می کنند. برنامه ریزی اجتماعی

- اقتصادی، اصولاً جنبه ای از فرایند مدیریت است. برای نمونه، برنامه ریزی اقتصادی از توسعه اقتصادی، صنعتی، کشاورزی یا گردشگری (توریسم) و کاهش بیکاری یا افزایش درآمد ملی سخن می گوید و برنامه ریزی اجتماعی به تأمین رفاه، مسکن، ارتقای سطح سواد و بهداشت. مجموع برنامه های اجتماعی - اقتصادی روابط متقابل و همبسته ای با یکدیگر دارند. در این برنامه ها، مجموع منابع و روشها و ابزارهای ملی برای رسیدن به اهداف توسعه و رفاه، طی برنامه ریزی بلندمدت و کوتاه مدت، تدوین می گردد. مانند: برنامه توسعه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران.

#### ۲-۴-۱- برنامه ریزی کالبدی (Physical planning)

برنامه ریزی برای برخی از امور به طرحها و نقشه های کالبدی نیاز دارد. توسعه و ساماندهی شهرها، روستاها، مناطق و یا بنادر و سامانه آبیاری، سدسازی، ساختمان و راه به طرحهایی نیاز دارد که ترکیب و ترتیب منظم کارها در آن مشخص شده باشد. در این زمینه ها با استفاده از اصطلاح برنامه ریزی کالبدی، فرایند پدید آمدن آنها روشن می شود. به عنوان مثال، تهیه طرح برای یک «سد»، به علت اهداف اجتماعی - اقتصادی باید در چارچوب برنامه ریزی عمومی صورت گیرد. این سد به منظور افزایش محصولات کشاورزی و تولید برق صنعتی در بلند مدت، در نقطه جغرافیایی خاصی احداث می شود. برای روشن شدن مفهوم برنامه ریزی کالبدی، ریشه لغت طرح یعنی Plan را معنی می کنیم. در فرهنگ انگلیسی «آکسفورد» و فرهنگ آمریکایی «ویستر» 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 می شود. این واژه مفهوم دیگری هم دارد که تقریباً بین این دو معنی قرار می گیرد. اگر بگوییم: برنامه ای برای ساختن یک خانه داریم، در این جمله، برنامه هم به معنی «نقشه» ای است که روی کاغذ و به عنوان «طرح» رسم شده و هم به معنی «روش» انجام کارهایی است که مرتب شده. بنابراین در مفهوم دوم به معنی داشتن نقشه ای به عنوان طرح فیزیکی روی کاغذ نیست، بلکه به معنی ترتیب و راهنمایی برای دستیابی به هدف خاص و حتی «عزم کردن» به کار برده می شود.

برنامه ریزی کالبدی (از جمله برنامه ریزی شهری) به هر دو وجه برنامه نیاز دارد، هم برنامه ریزی به معنی عام و هم برنامه ریزی به معنی کالبدی. برای نمونه، در برنامه ریزی برای بسیاری از فعالیتهای انسانی (مانند برنامه های آموزشی، اقتصادی، تفریحی، بهداشتی و اجتماعی) نیازی نیست که برنامه ها به دقت روی نقشه ها رسم شوند. لیکن هنگامی که درباره جا و مکان و شیوه استقرار و قرارگیری آنها نسبت به همدیگر یا سایر عناصر مانند راهها و تأسیسات زیربنایی روی زمین تصمیم گیری می شود، برنامه جنبه کالبدی پیدا می کند و باید روی نقشه هایی ترسیم یا مشخص شود.

نکته مهم اینجاست که برنامه ریزی شهری دارای هر دو جنبه برنامه ریزی کالبدی و غیرکالبدی است. طرحهایی مانند برنامه ریزی مسکن، خدمات، جمعیت و نیازهای اجتماعی بیشتر برنامه هایی هستند که به کمک جداول، ارقام، اشکال و مطالب تنظیم و تکمیل می شوند. در این مواقع، برنامه ریزی عبارت است از ترتیب منظم مراحل دستیابی به هدف پیش بینی شده. اما نشان دادن همین فعالیتهای و عملکردها و مراحل آن در زمانهای گوناگون بر روی نقشه های دقیق، جنبه

کالبدی برنامه را از لحاظ محل قرار گیری، تراکم و ارتباطات مشخص می کند. این نقشه ها نیز ترکیب و ترتیب منظم کارها را برحسب زمان برای نیل به اهداف نشان می دهند.

بنابراین آنچه گفته شده، برنامه ریزی کالبدی، ساماندهی و شکل دادن به عناصر کالبدی محیط زیست انسان است.

### ۳-۴-۱- برنامه ریزی فضایی (Spatial planning)

تلاش برای توزیع مکانی فعالیتها و عملکردهای انسانی در پهنه زمین، برنامه ریزی مکانی یا فضایی خوانده می شود. برنامه ریزی فضایی وجه خاصی از برنامه ریزی فیزیکی یا کالبدی است. ساماندهی و مکان یابی 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، برنامه ریزی فضایی نامیده می شود.

مفاهیم برنامه ریزی شهری، برنامه ریزی منطقه ای و آمایش سرزمین، در مفهوم کلی برنامه ریزی فضایی و فیزیکی می گنجد و در چارچوب آن معنی می دهند. زیرا هر فعالیت اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی سرانجام به صورت تأسیسات و ساختمانها و شبکه های ارتباطی تبلور می یابند. چگونگی توزیع این تأسیسات و روابط بین آنها، مستلزم طرحی است برای آینده و دستیابی به اهدافی که آگاهانه پیش بینی شده اند. هدف همه اینها نیز بهبود بیشتر فضای کالبدی زندگی انسان، یعنی ده، شهر و منطقه است.

از همین رو باید گفت که برنامه ریزی فضایی، ساماندهی و مکان یابی و شیوه توزیع عناصر کالبدی فعالیتها و عملکردهای انسانی در پهنه سرزمین است.

برنامه ریزی فضایی همچنین چند بعدی و چند هدفی است. این دو وجه مرتبط با هم مشخص می شوند، زیرا انواع گوناگونی از برنامه ریزی وجود دارد که از نظر موضوع به ساماندهی فضایی بر سطح زمین منجر می شوند. مانند توزیع فرودگاهها در سطح کشور که در واقع نوعی ساماندهی فضایی است، اما تک بعدی و یک هدفی به شمار می رود. هنگامی که تعدادی فعالیت یا عملکرد وابسته به همدیگر در مقیاسهای خرد یا کلان، با اهداف گوناگون در سطح یک سرزمین احداث می شوند، این فعالیتها عملاً تبدیل به فرایندی چند بعدی و چند هدفی خواهند شد. یافتن وابستگیهای میان این عملکردها، هماهنگی اهداف آنها با یکدیگر، و ساماندهی یکپارچه آنها، محتوای برنامه ریزی فضایی را تشکیل می دهد.

#### ۴-۲-۱- برنامه ریزی منطقه ای (Regional planning)

برنامه ریزی منطقه ای تلاشی است برای تنظیم و هماهنگ کردن برنامه های مختلف اجتماعی - اقتصادی و محیطی با امکانات محلی در یک منطقه (سرزمین خاص).

گرایش اصلی در برنامه ریزی منطقه ای، توسعه اقتصادی است. در این حالت همه زیر ساختهای اقتصادی، اجتماعی و کالبدی در جهت ایجاد تسهیلات به منظور توسعه و بهبود فعالیتهای صنعتی، کشاورزی، حمل و نقل، گردشگری و تجارت سازماندهی می شوند.

رامشو میسرا، فضا و نیروهای مؤثر در تغییرات فضایی را موضوع برنامه ریزی منطقه ای می داند. از دیدگاه او برنامه ریزی منطقه ای به معنی تعیین و تدوین نظام فضایی و چگونگی توسعه مطلوب یک منطقه در چهارچوب اهداف آمایش سرزمین است.

منطقه را به طور کلی می توان همچون شبکه به هم پیوسته ای از فعالیتهای دانست که در فضای آن، تمام فعالیتهای عمرانی برای ایجاد هماهنگی و کارآیی در سیاستهای محیطی و عمرانی انجام می شود، اما از آن مهمتر، منطقه را باید مفهومی دانست سیاسی - اداری، مانند شهرستان که نهادها و سازمانهای گوناگون هماهنگ با یکدیگر در تأمین خدمات و پیشرفت عمرانی آن اقدام می کنند.

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 عدم تطابقی، برنامه ریزی شهری و منطقه ای را دشوار می کند و به همکاری و هماهنگی وسیعی نیاز دارد. زیرا تعدد حوزه ها یا محدوده های اداری - که مجموعه شهری را تقسیم بندی می کنند - از نظر برنامه ریزی فلج کننده هستند.

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

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

برنامه ریزی منطقه ای یعنی برنامه ریزی برای سرزمینی بزرگتر از یک شهر، به عبارت دیگر، ساماندهی کالبدی و فضایی یا حوزه کارکردی یک منطقه، برنامه ریزی منطقه ای خوانده می شود.

این تعریف از دیدگاه برنامه ریزی شهری است و منطقه عملکردی یک یا چند شهر و شهرک وابسته به همدیگر را در برمی گیرد. برنامه ریزی منطقه ای 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 می شود. تمایز بین برنامه ریزی کالبدی منطقه و برنامه ریزی اقتصادی منطقه (عمران منطقه ای)، تفاوتی را در مفهوم "منطقه" پدید آورده است.

۱-۲-۴-۱- مفهوم منطقه شهری (Urban regions)

واژه «شهر» از نظر سنتی به معنی جامعه ای است محدود و معین در مکان یا زمینی خاص. امروزه مناطق اطراف شهرها نیز «شهری» شده اند و طرحهای منطقه ای، افزون بر شهر، عناصر همجواری آنها (شهرکها، روستاها، حومه ها، پارکها و تأسیسات بزرگ و تفرجگاههای طبیعی پیرامون) را نیز در بر می گیرد. همه شهرها به طور کلی یک هسته شهری و تعدادی مراکز فرعی مانند حومه ها، شهرکها، محوطه های صنعتی و تأسیسات وابسته دارند. هر قدر که شهر بزرگتر شود، دامنه این نواحی گسترش بیشتری می یابد و در منطقه پیرامون شهر پراکنده می شود. مجموعه این عملکردها و محوطه ها، به رغم پراکندگی و حتی بزرگی برخی از آنها، با یکدیگر وحدت و همبستگی کارکردی و ساختاری دارند. فضایی که مجموعه کارکردهای همبسته شهری در آن فعال است، منطقه شهری خوانده می شود.

هنگامی که در منطقه پیرامون شهر، حومه ها و شهرکهای مسکونی پدید می آیند و مراکز کار و اشتغال شکل می گیرند؛ ساکنان و کارکنان این مجتمعهها با استفاده از سیستم حمل و نقل و شبکه ارتباطی وسیع روزانه، بین مراکز کار و سکونت (یا به عبارتی بین شهر و پیرامون شهر) سفر می کنند.

سفرهای روزانه (Commutey) سفرهای آونگی یا رفت و برگشتی مناطق مفهوم متعارف شهر را به عنوان یک مکان مشخص تغییر داده و مفهوم «منطقه شهری» را جایگزین آن کرده است. جابه جایی 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 می یابد.



شهروندان، محدود سفرهای روزانه و رفت و برگشت مسافری (Commuter) شهری را منطقه شهری می نامند. شعاع این سفرها به طور متوسط بین ۲۰ تا ۴۰ کیلومتر است.

۲-۴-۲- عوامل برنامه ریزی منطقه ای

در برنامه ریزی شهری و منطقه ای نمی توان همه مسایل یک منطقه را از نظر اقتصادی، اداری و خدماتی مد نظر قرار داد، بلکه باید از نتایج برنامه ریزیهای گوناگون یک منطقه بهره مند شد. آن بخش از برنامه ریزی منطقه ای (مانند ایجاد حومه ها، شهرهای جدید اقماری، شبکه های مواصلاتی، مراکز و محوطه های صنعتی و حوزه های گردشگاهی و مکانهای استقرار تجهیزات و تأسیسات شهری) که جنبه ای کالبدی دارد، در حیطه برنامه ریزی منطقه ای قرار دارد.

عوامل منطقه ای مؤثر در برنامه ریزی شهری و منطقه ای عبارتند از:

- جمعیت و چگونگی توزیع سکونتگاهها در منطقه.

- اشتغال و چگونگی توزیع مراکز کار در منطقه.

- شبکه راهها و سامانه حمل و نقل.

- فضاهای طبیعی و تفرجگاههای شهروندان در منطقه.

- جابه جایی روزانه جمعیت بین مراکز کار، زندگی و تفریح در منطقه.

- تسهیلات شهری و چگونگی توزیع خدمات شهری در منطقه.

هدف برنامه ریزی منطقه ای پیشگیری از وضعیت هرج و مرج اشکال شهرنشینی در پیرامون مادر شهر و توسعه بی رویه مراکز کار و حاشیه نشینی است. اهداف و اصول برنامه ریزی و ساماندهی کالبدی منطقه همانند اصول و اهداف برنامه ریزی شهری هستند.

#### ۵-۴-۱- برنامه ریزی محیطی

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

برنامه ریزی محیطی از نظر مقیاس، هم در سطح شهر و هم در سطح منطقه ای کاربرد دارد. چنان که می دانیم، شهر و منطقه از یکدیگر جدا نیستند، بنابراین برنامه ریزی شهری و منطقه ای نیز نمی توانند از همدیگر جدا باشند. به همین دلیل در برنامه ریزی محیطی نیز، شهر و منطقه به گونه ای یکپارچه در نظر گرفته می شوند، زیرا عناصر طبیعی و محیطی از نظر ساختاری پیوسته هستند.

فضایی که اصطلاحاً حوزه شهر یا پسکرانه (Hinterland) شهر خوانده می شود، برای شهر جنبه ی حیاتی دارد. ویژگیهای طبیعی شهر با اوضاع محیطی پسکرانه آنها رابطه ای تنگاتنگ دارد، به ویژه اکنون که با توسعه شهرها و گسترش ارتباطات و شبکه حمل و نقل، ارتباط میان شهر و پیرامون آن پیوستگی عمیقتری یافته است.

از سوی دیگر فضاهای طبیعی پیرامون شهرها مانند سواحل، رودخانه ها، جنگلها و به ویژه کوهستانها که افزون بر مناظر و چشم اندازهای شهری، تفریحگاههای طبیعی شهر محسوب می شوند و شهروندان در آن جاها اوقات فراغت خود را سپری می کنند، مناطق طبیعی شهری را پدید می آورند.

امروزه ارتباط بین برنامه ریزی کاربری زمین (Landus Planning) در شهر و روستا و منطقه با برنامه ریزی محیطی - که تمام عناصر طبیعی یعنی زمین، آب، خاک، هوا را در نظر می گیرد- از نظر حفاظت محیط زیست و مفهوم توسعه پایدار بدیهی است. وجه مشترک بین برنامه ریزی کاربری زمین و برنامه ریزی محیطی، زمین آرائی (Scape Land) یا برنامه ریزی منظر زمینی یا منظر سازی است.

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

۱-۴-۲-۱- معیارهای برنامه ریزی محیطی

نخستین معیار برنامه ریزی محیطی توجه به ساخت توپوگرافیک پهنه طبیعی یا چگونگی جای دادن شهر در بستر محیطی است. در برنامه ریزی محیطی قصد آن است که شهر در چشم انداز بستر طبیعی «حل» شود و شهر و طبیعت به سازگاری یکپارچه ای 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 ساخت توپوگرافیک طبیعت و تنظیم خطوط اصلی آن با خطوط انحنای طبیعت، به انطباق شهر و جاده ها با محیط کمک می کند.

دومین معیار برنامه ریزی محیطی، توجه به جریان هوا و باد در مکان یابی و استقرار عملکردهای گوناگون شهری در منطقه است. تهویه هوا در شهرها با تغییرات زیست اقلیم شناسی (کلماتیک) و آلودگی هوا در محیطهای شهری ارتباطی بنیادی دارد. در برنامه ریزی محیطی این مسأله با توسعه منابع طبیعی آب و گیاه و بهره مندی از رطوبت و اکسیژن آن انجام می پذیرد.

سومین معیار در برنامه ریزی محیطی، ایجاد فضاهای شبه طبیعی به منظور کمال بخشیدن به محیط و جبران کمبودهاست. گاهی احداث فضاهای شبه طبیعی وسیع (مانند فضاهای سبز منطقه ای، جنگلهای مصنوعی، دریاچه های مصنوعی و مانند آن) به منظور ایجاد موازنه اکولوژیکی صورت می گیرد. در ایجاد این فضاها بر جنبه زیست محیطی (مانند تلطیف هوا و سالم سازی محیط) اهداف مهم دیگری نیز پیگیری می شوند. ایجاد مناظر و چشم اندازهای مطلوب با پدید آوردن فضاهای تفریحی و تفرجگاههای طبیعی (برای گذران اوقات فراغت شهروندان) از جمله مهمترین آن اهداف هستند.

● مبانی برنامه ریزی شهری

## ۳-۱- مبانی برنامه ریزی شهری (Urban Planning)

## ۳-۱-۱- تعریف

برنامه ریزی شهری تاکنون با جملات گوناگونی تعریف شده است اما به طور خلاصه می توان گفت که برنامه ریزی شهری یعنی ساماندهی کالبدی - فضایی شهر. این گونه از برنامه ریزی در واقع همان شهرسازی است که می توان آن را چنین نیز تعریف کرد: «ساماندهی کاربری زمین برای تأمین یک محیط کالبدی شایسته زندگی مدنی سالم». برخی هم آن را تلاشی دانسته اند که انسان را برای تدوین اصولی در جهت پدید آوردن یک محیط کالبدی مدنی برای زندگی وی راهنمایی می کند؛ این تعریفی متعارف و گویا از برنامه ریزی شهری به مفهوم شهرسازی است؛ اما چنان که در تعریف برنامه ریزی کالبدی و فضایی گفته شد، برنامه ریزی کالبدی وجه کالبدی برنامه ریزی عمومی یا برنامه ریزی اجتماعی - اقتصادی است. بنابراین، نقشه شهرها با توجه به اهداف و معیارهای اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و محیطی تبیین می شود.

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

## ۲-۳-۱- اصول اساسی برنامه ریزی شهری

اصول بنیادی شهرسازی که در مثلث زیر ترسیم شده است، پایه هر نوع هدف گذاری به شمار می رود. اصول یا معیارهای اصلی در ساماندهی شهری در چارچوب مقوله اساسی «عدالت»، «کارایی»، کیفیت محیطی» و «سرزندگی» خلاصه می شوند که با یکدیگر یک مثلث نظری را پدید می آورند.

\*عدالت (Equity) به معنی توزیع متناسب عملکردها و خدمات، دسترسی مناسب به مراکز خدمات دهی و فعالیت، بدون تبعیض و تفاوت گذاری بین ساکنان یک شهر و منطقه شهری است. میزان برآورد این اصل، با معیارهای زیر، مشخص می شود:

- 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 به طور منصفانه برای افراد و ساکنان بخشهای گوناگون شهر.

\* کارایی(Efficiency) به معنی ایجاد سازمان فضایی، و عملکردی مناسب در مکان گیری فعالیتها و همچنین تأمین ارتباطات لازم بین عملکردها و استفاده کنندگان، برای بالا بردن میزان کارآمدی در کارکردهای شهری. این اصل براساس

معیارهای زیر تحقق می یابد:

- 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 برنامه ریزی شهری است که هدف آن افزایش میزان مطلوبیت فضاها را 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 می شود:
- 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 را شهری با مقیاس انسان پیاده.
- تأمین زیرساختهای شالوده ای شهری (آب، فاضلاب، روشنایی، نیرو).
- دسترسی مناسب پیاده - سواره در مراکز شهری.

\* حیات و سرزندگی (Livability) به ویژه در فضاهای شهری، از چگونگی شکل گیری، زیبایی شناختی و فضای حیاتی برای کار، تفریح، رفتار، حرکت، توقف و تجمع در زندگی اجتماعی و کار و کسب پدید می آید. اصل سرزندگی با معیارهای زیر تحقق می یابد:

- فرم شهری مطلوب، حفظ هویت فرهنگی و تداوم تاریخی.
- تنظیم کالبدی فضاهای شهری 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.

### ۳-۳-۱- جهت گیریهای اصلی

تحقق اصول کلی و معیارهای اصلی در برنامه ریزی شهری، سه جهت گیری کلیدی یا به بیان دیگر سه راهبرد اصلی را ایجاد می کند:

- جهت گیری برای تأمین فعالیت، اشتغال و خدمات مورد نیاز در هر شهر.
- جهت گیری برای تحقق عدالت از طریق تأمین خدمات و تسهیلات اجتماعی - اقتصادی.
- جهت گیری به سوی ایجاد یک مرکز سرزنده شهری از نظر فعالیتهای اجتماعی - اقتصادی.



برای رسیدن به اهداف اصلی در این جهت گیریه‌ها، باید اصول و معیارهای شهرسازی را به کار بست. به کاربردن معیارهای برنامه ریزی شهری از لحاظ کالبدی، زیربنای لازم را برای رسیدن به هدفهای بلند مدت تشکلهای 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 فرآیندهای برنامه ریزی شهری را شامل نمی‌شود، بلکه بخش مهم برنامه ریزی 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 به ویژه تسهیلات و خدمات شهری به گونه‌ای عادلانه توزیع شود. و در چنین شرایطی است که کیفیت محیط کالبدی زیستگاههای انسانی بهبود می‌یابد.

برای تکمیل مفهوم برنامه ریزی شهری، می‌توان تعریف دیگری را براساس منشور آتن مطرح کرد و گفت که برنامه ریزی 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 شکل بندیهای فردی و اجتماعی فراهم آورد.

در برنامه ریزی برهی مفاهیم عام هستند و کاربردی اساسی یافته اند. از آنجا که بحث درباره مفاهیم برخی از این اصطلاحات ما را در این شناخت معنای برنامه ریزی شهری یاری می کند، هفت مفهوم کلی زیر را که از مهمترین مفاهیم اند - توضیح می دهیم:

#### ۱-۳-۴-۱- انعطاف پذیری (Flexibility)

قابلیت انطباق طرحهای شهری با شرایط جدیدی که به علل گوناگون به وجود می آید، انعطاف پذیری می گویند؛ زیرا شهرها مانند سلولهای زنده در حال رشد و تغییر هستند.

اصطلاح انعطاف پذیری در برنامه ریزی شهری، کاربرد بسیار دارد و حتی در برخی فرهنگها تعبیری بیش از آنچه گفته شد برای آن قائل هستند. چنان که این اصطلاح اغلب بدون توجه به مفهوم تخصصی آن و به صورت کلمه ای کلیشه ای به کار برده می شود، 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 می دهند که به علت خواص فیزیکی و شیمیایی خاص خود، تقریباً ثابت هستند و در مقابل تغییرات، نرمش و انعطاف پذیری بسیار کمی دارند. به عبارتی دیگر، عناصر فیزیکی ساختار شهر مانند ساختمانها و اجزای آن، شبکه خیابانها و زیرساختها تا حد زیادی ایستا و لایتغیرند و نمی توان در برابر شرایط جدید همانند سلول زنده انعطاف پذیر باشند. مثلاً عرض خیابان نمی تواند در زمانی کوتاه بر اثر افزایش حجم ترافیک اضافه شده و تعریض گردد).

شهر را نمی توان به حال خود رها کرد تا به هر شکل که می خواهد 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، انعطاف پذیری در برنامه ریزی شهری یعنی در نظر گرفتن فضای لازم برای ورود صنایع، خدمات و تسهیلات جدید، به گونه ای 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 شده اند که فضای دیگری برای ایجاد کاربریهای یاد شده جدید وجود ندارد. در چنان حالتی می توان گفت که شهر در این تراکم تثبیت شده است. استانداردها و ضوابط، زمان رسیدن به تراکم تثبیت شده را عقب می اندازند. آنها راهنمای چگونگی تغییر و تحول در ساختار کالبدی شهر هستند و انعطاف پذیری در شهرسازی با به کاربردن استانداردها و ضوابط مناسب، امکانپذیر است. این استانداردها نیز، براساس تجزیه و تحلیل وضع موجود، آینده نگری، در نظر گرفتن اهداف برنامه ریزی و خواست مردم تدوین می شوند.

روند فزاینده تغییر و تحول در شهرها و همگامی آن با پیشرفتهای علمی و اجتماعی سبب افزایش نیازهای جدید شهروندان می شود که در حد خود از عوامل مهم توسعه و تداوم شهری است. این تغییرات را نباید با تغییراتی که مشوق بی نظمی و آشفتگی در شیوه استفاده از زمین و استقرار کاربریها و ساختمانهای پراکنده است، اشتباه گرفت.

۲-۴-۱-۳-۱-۱ مکانات فضا (Space)

در طراحی معماری یک ساختمان، یکی از استانداردها، استفاده و بهره وری حداکثر از فضای محدود است. زیرا مقصود آن است که این فضای محدود، آن قدر کافی (بسنده *adequacy*) و وسیع باشد، که راحتی و رفاه ساکنان آن را به خوبی تأمین کند. اگر بخواهیم فضای شهری را بدون توجه به معیارهای زیبایی شناختی تعریف کنیم، ناگزیریم کلیه انواع فضای بین ساختمان ها در شهرها و سایر مکانها را فضای شهری تلقی کنیم. در حالی که از دیدگاه طراحی شهری، این فضا از لحاظ هندسی با نماهای گوناگون محصور می شود. فقط ویژگیهای هندسی و کیفیتهای زیبایی شناختی آن است که به ما اجازه می دهد آگاهانه فضای باز بیرون را «فضای شهری» (Urban space) تلقی کنیم.

براساس استانداردهای برنامه ریزی شهری، کاربری هر مکانی باید با فضاهای مناسب و کافی طراحی شود. مفهوم فضا در برنامه ریزی شهری به معنی حداقل سطح برای ساختمان و اسکان جمعیت در آن است، در ساختمانهای بلند مرتبه و برجها، نه تنها موجب بی ثباتی در ارزش زمین، بلکه موجب بروز مشکلاتی در ارائه خدمات و تسهیلات شهری می شود. فشار ناشی از تراکم جمعیت بر واحد سطح برای خدمات و تسهیلات شهری نیازی روز افزون به وجود می آورد و بر کارایی شبکه آب، سامانه فاضلاب، شبکه توزیع گاز، تلفن، خیابان پیاده رو 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 جنبه های گوناگونی دارد فضای مناسب برای وسایل نقلیه در محیط شهری فضایی است که سهولت حرکت را پدید می آورد. این فضا افزون بر سواره رو و پیاده رو، مترو زیرزمینی و ایستگاهها را نیز شامل می شود. تأمین فضای لازم حرکتی در شهر مستلزم ایجاد نظم در چگونگی استقرار کاربریها و ساختمانهاست. پارکهای بازی، باغچه ها و مسیرهای پیاده نیز فضا هستند. در سطح داخلی ساختمانها هم بخشی از ساختمان جهت ایجاد پارکینگ، محوطه سازی و حتی مکانهایی برای فعالیت عمومی و اجتماعی ساکنان مجتمعهای مسکونی، در نظر گرفته می شود.

مفهوم فضای شهری مستلزم وجود مکانهای مناسب بر ویژگیهای زیبایی شناختی 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 می شود و برخی گمان می کنند که فضا در حیطه طراحی شهری است و کاری به برنامه ریزی شهری ندارد پیروان این پندار می گویند: برنامه ریزی شهری به جای پرداختن به موضوع فضا، باید به حل مسائل و مشکلات شهرها پردازد! در پاسخ به این افراد باید گفت: درست است که هدف برنامه ریزی شهری حل مشکلات شهری است، ولی مهمترین مشکلات شهری از نظر برنامه ریزی شهری عبارتند از رفع کمبودهای فضا برای پیشگیری از تراکم و زشتیهای حاصل از تخریب آن.

این اصل در همه سطوح محلی، شهری، منطقه ای، ملی و فراملی اهمیت بسیار دارد. مفهوم کلی دسترسی به سادگی قابل فهم است، قابلیت دسترسی در شهرسازی به فاصله و زمان مربوط می شود. عامل فاصله به صورت هزینه سفر، مصرف سوخت و یا انرژی بدنی و مانند آن بازتاب می یابد. هر چه فاصله بیشتر باشد، زمان رسیدن به مقصد بیشتر است و در نتیجه هزینه ها نیز بیشتر می شوند. 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 می شود.

#### ۱-۳-۴-۴- منظر مطلوب

مشخص ترین جنبه زیبایی شناسی یک شهر «منظر» است. در شهر و پیرامون شهر هر چیزی که به نظر مطلوب و خوشایند برسد منظر نامیده می شود. منظر از عوامل متعددی تشکیل می شود. 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 می کند.

#### ۱-۳-۴-۵- وضعیت طبیعی

شکل زمین و جنس خاک، ظرفیت سیل خیزی و زلزله خیزی، و توپوگرافی همگی از عوامل مؤثر در شهرسازی هستند و اثرات اکولوژیکی، اقتصادی، منظر و چشم انداز 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. زلزله خیزی و سیل خیزی نیز مانع ساخت و ساز 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 می کنند و گاهی برای طراحی و عمران شهری محدودیتهای زیادی به وجود می آورند، گاهی هم کار طراحی را آسان کرده، به مناظر و چشم اندازهای زیبای شهری می افزایند.

#### ۱-۳-۴-۶- حریم انسانی

حریم هنوز حوزه ای 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 پنجره های اتاقهای دو واحد مسکونی مشرف بر هم و یا نرده مشترک میان باغچه ها یا اندازه حیاط خلوت خانه ها باید در برنامه ریزیهای شهری مشخص شوند تا ساکنان خانه ها 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.

#### ۱-۳-۴-۷- عملی بودن()

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

برای حل هر مسأله راههای گوناگونی پیشنهاد می شود، اما معمولاً تحقق هر راه حلی (برای نیل به یک هدف) مسائل دیگری را پدید می آورد. مثلاً تراکم بیشتر (برای از بین بردن کمبود فضا) ترافیک بیشتر را به دنبال دارد که راه حل آن ایجاد فضای بیشتر برای تردد و نیز توقف در پارکینگ است. هر راه حل مانند یک روی سکه است که ممکن است روی دیگر سکه، آن را به کلی رد کند.

فرآیند برنامه ریزی در شهر ظرافت خاصی دارد. پیشنهادها و راه حلهایی که همسو با اهداف برنامه نباشد، هرگز به سطح آزمون نمی رسند؛ زیرا اولین شرط تحقق یک فکر یا عقیده، قابلیت اجرایی و سودمندی آن است. برای نمونه هم کارشناسان در بیشتر جوامع می پرسند که آیا صحیح است هزینه های زیادی برای تهیه طرحهای جامع شهری بپردازیم و سپس همه آنها را به فراموشی بسپاریم؟ آیا لازم است به اجرای استانداردهایی بپردازیم که هدفشان تنها حفظ ارزشهای ثابت در محیط شهری است اما در عمل، کاری ناشدنی هستند؟ این کارشناسان می گویند برای حفظ خصوصیات بافتهای قدیمی درون شهرها، انواع ضوابط و حتی طرحها تهیه می شوند اما هیچ کدام کاربردی عملی نمی یابند بلکه تنها هزینه ای صرف تهیه آنها شده است.

● مبانی طراحی شهری



## ۱-۴- مفهوم طراحی شهری

## ۱-۴-۱- تعریف

طراحی شهری پلی است بین برنامه ریزی 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 به گونه ای خاص تعریف شده است. یک جا 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 می توان گفت که طراحی شهری، روند منطقی شکل دادن به فرم کالبدی شهری است.

در طراحی شهری می توان گفت که به عوامل ادارکی محیط شهری، بیشتر توجه می شود و اساساً درک بصری آن دسته از عناصر شهری که عمدتاً سه بعدی و ثابت هستند لازم است، با این حال، ممکن است در نظر گرفتن عناصر متحرک نیز کار ساز باشد.

کار طراح شهری، معمولاً با کار معمار متفاوت است، زیرا مقیاس پروژه های طراحی شهری به مراتب بزرگتر و پیچیده تر از مقیاس ساخته های معماری است. طراحی شهری با برنامه ریزی شهری نیز تفاوت دارد، زیرا برنامه ریزی شهری همه جنبه های گوناگون شهری را در زمینه های اجتماعی - اقتصادی و کالبدی در برمی گیرد. اما طراحی شهری بر شکل کالبدی شهر و فضاهای شهر تأکید می کند.

اگر خواسته باشیم تعریف کاملی را در نظر بگیریم، باید بگوییم که طراحی شهری، سازماندهی عناصر کالبدی شهر با توجه به تصمیمات برنامه ریزی شهری است، و قصد آن به وجود آوردن چارچوبی برای شبکه های 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 حوزه ای است پیچیده و میان رشته ای (interdisciplinary) که افزون بر معماری و برنامه ریزی شهری با شاخه های دیگر علمی و هنری، مانند منظر سازی، مهندسی فنی، مهندسی حمل و نقل، روان شناسی و حقوق نیز سروکار دارد.

#### ۲-۴-۱- کاربرد طراحی شهری

آنچه طراحی شهری را از دیگر اشکال شهرسازی متمایز می کند، به طور مشخص، کیفیت و شکل کالبدی شهر است. شکل کالبدی شهر، توده ساختمانها و شکل فضای بین ساختمانها را در بر می گیرد. 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 زمینه های عمومی شهرسازی است که سیمای شهر را پدید می آورد. کار طراح شهری در این زمینه بهره مندی از شکل و فرم طبیعی مکان شهر است.

طرح شهری زمانی می تواند نقش مؤثری در کیفیت محیط شهری داشته باشد که با سایر زمینه های شری (مانند عوامل طبیعی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی) ترکیب و هماهنگ شود.

تجربیات و نمونه های ممتازی در ساماندهی توده ساختمانها و فضای کالبدی شهر براساس طراحی شهری وجود دارد. میدانهای زیبا، مجتمعهای سرپوشیده خرید و تفریح، خیابانها و پیاده روهایی که در شهرها طراحی می شوند تا افزون بر ایفادی نقش اصلی خود، محیط شهر را دلپذیرتر کنند؛ از نمونه هایی به شمار می روند که طراح شهر برای ارتقای کیفیت کالبدی شهر پدید آورده است. اقداماتی که در نمونه های موفق بهسازی بافتهای کهن شهری صورت گرفته است، نقش طراحی شهری را در بالا بردن کیفیت محیط شهری نشان می دهد.

برخی برای بررسی حوزه طراحی شهری، آن را برحسب مطالعات متفاوتی - که طراحان شهری با آنها سروکار دارند - تفکیک کرده اند. این مطالعات، کاربری زمین، دسترسی و پارکینگ، فضاهای باز، شکل و توده ساختمانی، فعالیتها، علائم و نمونه هایی مانند اینها را در بر می گیرد. چنین شیوه ای گرچه حوزه طراحی شهری را به ظاهر مشخص می کند، اما مسائل دیگری به وجود می آورد که از آن جمله است میزان دخالت طراح شهری در کارهای تخصصی حوزه های دیگر (مانند کاربری زمین که اساساً در حوزه برنامه ریزی شهری قرار دارد؛ یا مقیاسی از دسترسی که در حوزه مهندسی ترافیک قرار می

گیرد). تردیدی نیست که طراح شهری نه تنها باید با مسائلی چون اصول بررسی کاربری زمین و یا شبکه دسترسی آشنا باشد، بلکه باید بر اموری مانند شکل و توده ساختمانی و فضا نیز تسلط کامل داشته باشد (منظور از توده ساختمانی و فضا مفاهیمی است که تمامی موارد بالا را در برمی گیرد). پیداست که کاربریها و فعالیتها به طور عمده در توده ساختمانی و فضا شکل می گیرند و منظور از توده تنها صورت ظاهر حجمی 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 توده اند و دسترسی به صورت خیابان و گذرگاه، اعم از سواره رو یا پیاده رو، اگر واجد ارزشهای فضایی باشد، فضای شهری محسوب می شود.

### ۳-۴-۱. هدف طراحی شهری

به طور کلی هدف بنیادی طراحی شهری فراهم کردن زمینه های رفاهی زندگی و کار است. طراحی شهری باید بتواند به طور مؤثر و مستقیم و آگاهانه، یاور این هدف اساسی باشد.

طراحی شهری به دو مسأله مهم می پردازد: یکی مسائل مربوط به کیفیت و چگونگی عملکرد شهر برای تأمین رفاه شهری و دیگری توجه به خوشایندی یا کیفیت زیبایی شناسی است.

کارکرد و فرم شهر با همدیگر رابطه ای ظرف و مظلوفی دارند. طراحی خوب این روابط می تواند شهر را به مکانی خوشایند و زیبا برای زندگی تبدیل کند. در بسیاری از شهرها، بخش هایی از شهر این کیفیت و زیبایی را دارند، در حالی که بسیاری

از بخشها نیز کیفیتی بسیار بد دارند. اما شهروندان همگی علاقه مندند در اماکن مطبوعی که به فضاها و مناظر خوشایند دسترسی دارد، زندگی کنند. البته، این محل استقرار موقعیت طبیعی شهر است که باید چنان ویژگی ای داشته باشد. افزون بر این، شهر اجزایی کالبدی (مانند ساختمان ها، خیابانها، میدانها و مناظر طبیعی) دارد که ترکیب کلی و چگونگی پیوند آنها، این کیفیت مطبوع و خوشایند را پدید می آورد.

طراحی خواه آگاهانه و خواه ناخود آگاه، ابزاری است برای مرتبط کردن مطلوب این اجزاء با یکدیگر. چنان که اگر یک بوستان عمومی با اجزای دیگری از قبیل آب، تپه، دره و درخت اطراف آن ترکیب شده باشد، فضا و منظری زیبا پدید می آید که از عوامل خوشایندی و رفاه شهری به شمار می رود. یا اگر هنگامی طراحی، یک مرکز اداری - تجاری شهر با پیاده روها، رستورانها، مراکز خرید و اماکن استراحت به گونه ای مطلوب و متناسب با همدیگر ترکیب شده باشند، افزون بر رفاه شهری، فضایی خوشایند برای گذران اوقات و انجام فعالیتها به وجود می آید. چه بسا دلیل اینکه شهرهای معاصر بیشتر خشک و بی روح هستند این است که « مردم امروزه برای زندگی به شهرها نمی آیند، بلکه هدف آنها امرار معاش است » ما در جامعه ای به سر می بریم که مردمش از نشستن در میدانی عمومی احساس ناراحتی می کنند، زیرا رفت و آمد خودروها و بی نظمی، ازدحام و سروصدا مزاحم آنهاست. و گاهی حتی اصلاً جایی برای نشستن هم وجود ندارد! به هر حال، فضای عمومی را می توان به گونه ای 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 می گیرند و برای رفاه بیشتر همگان در نظر گرفته شده اند.

#### ۴-۴-۱- 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 مد نظر قرار دهیم. فضاهایی که به صورت دلپذیر و مطلوب با عملکردهای منطقی و کاربریهای مناسب ترکیب شده اند، به غنای محیط شهر می افزایند، مقصود از ترکیب مطلوب، سیمای بصری دلنشین توده و شکل ساختمانهایی است که فضاها را محصور می کنند. در اینجا هماهنگی جزء و کل مورد نظر است؛ مجموعه ای از ساختمانها و علائم مرتبط با هم در شمار کلیات هستند و هر ساختمان و عنصر دیگری مانند درخت، تابلو، باجه تلفن، در و پنجره و مانند آن در حکم جزئیاتند.

#### ۴-۴-۱-۱- 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 مسؤول ایجاد فضای شهری نیست. طراحی شهری یک اقدام عمومی مشخص است که شهرداری آن را به عموم مردم اهدا می کند. در جوامع سنتی، این اقدام، کاری کاملاً طبیعی است (مانند واگذاری فضا برای مراسم و شعائر مذهبی،

بازار و مراکز عالم المنفعه) اما در جوامع معاصر، واگذاری زمین، منحصر به مواردی محدود است (مانند خیابانی که تفکیک و تعریض شده، یا حیاط جلوی خانه ها که بخشی از فضای باز به شمار می رود، و میدانهای عمومی).

آنچه به عنوان فضای شهری پدیدار می شود تقریباً اتفاقی به وجود می آید. در برخی از شهرها، فضاهای باز با ارزشی، همچنان دست نخورده باقی مانده اند، فقط به این دلیل که مناسب ساختمان سازی نبوده اند؛ دره ها، تپه ها، تند شیبها و دشتهای سیلابی در شمار این دسته از فضاهای غیرقابل ساختمان سازی هستند، اما امروزه در توسعه شهری به مدد تکنولوژی مدرن این گونه اراضی نیز در معرض ساخت و ساز قرار می گیرند زیرا چنانچه مکانی مقرون به صرفه باشد، هر چند به دلایلی مناسب یا نامناسب پنداشته شود، در آنجا نیز ساختمان سازی می شود.

در مقابل این گرایش مخرب، نمونه های قابل توجهی از اعتقاد عمومی به ضرورت تأمین فضای شهری وجود دارد. نهضت بوستان سازی پس از انقلاب اسلامی در شهرهای ایران، یکی از این نمونه ها است. افزون بر گرایشی که بر حفاظت از محیط زیست مبتنی است، پشتیبانی عموم نیز برای ایجاد بوستانهای عمومی وجود دارد.

در هر دورانی ذخایری خاص از امکانات رفاهی در اختیار شهرداریها قرار می گیرد. یکی از این ذخایر که بتازگی در شهرسازی مطرح شده، ایجاد احداث پارکهای محلی در اراضی قناس پیرامون بزرگراهها و داخل تقاطعهای غیر همسطح است. زیرا کارشناسان گمان می کنند 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 پیاده رو 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 نمونه هایی از آن را در جهان می توان به عنوان شاهد مثال ذکر کرد. تبدیل قسمتهایی از شهر به پیاده روها یا مسیرهای ویژه پیاده روی در مراکز تجاری و تفریحی، بویژه در مرکز شهرها از دیگر کارهایی است که در ایجاد فضای شهری انجام می گیرد. ویژگی مشترک همه نمونه های یاد شده این است که در آنها از خصلت خصوصی فضاها چشم پوشی شده تا با افزایش فضاهای عمومی، رفاه شهری بیشتری به دست آید. برای ایجاد رفاه شهری چنین فرایندی باید با شدت بیشتر طی شود.

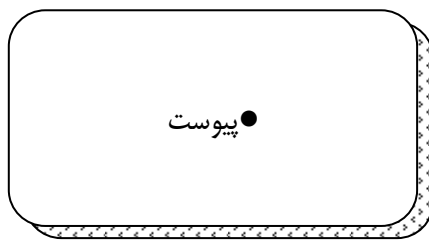
#### ۲-۴-۱- تعیین کننده های معماری در طراحی شهری

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. ساختمان ها 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 حمل و نقل به شکل دیگری از حمل و نقل در ایستگاههای مترو). بنابراین



پویایی شهر در حرکت میان ساختمانهایی که هر یک فعالیت معینی را در خود جای داده اند، نهفته است. چنان که 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).

از اینها گذشته، منحصر به فرد بودن ساختمانها نیز مهم است زیرا این ساختمانهای عادی یا ساختمانهای زمينه ای هستند که شهر را شکل می دهند و شهری را از شهری دیگر متفاوت می سازند. ساختمانهای کاهگلی زرد رنگ ماسوله، بلوک های سفید و شیروانی سفالی خانه های لاهیجان، ساختمانهای آجری اصفهان و ... مانند آن، هر یک همچون جامه ای برای هر شهر پنداشته می شوند. تعداد کمی از طراحان شهری که به دنبال ایجاد ساختمانهای برجسته و فضاهای مطلوب هستند، به درک این ویژگی و برازندگی جامعه شهری رسیده اند و بر اهمیت این زمینه واقفند.



پیوست

مباحثی در زمینه 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» 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. در زبان انگلیسی، City Planning معادل اصطلاح «اوربانیسم» فرانسوی و به معنی شهرسازی فارسی است. بنا به تعریف «دایرة المعارف 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. با مفهوم اخیر، شهرسازی به اقداماتی اطلاق می شود که جدا از شهرهای موجود و یا کنار آنها با ساخت خیابانهای منظم و ساختمانهایی که براساس یک نظم خاص در تقسیم اراضی و به گونه ای مرتب قرار گرفته اند، شکل می گیرد.

لوئیز کبیل، 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 جاده های ارتباطی، آن چنان که حداکثر قابلیت عملی بودن از لحاظ اقتصادی را داشته و آسودگی و زیبایی را تأمین کند».

اگرچه شهرسازی پدیده ای تازه نیست و از آغاز شهرنشینی بشر و روی آوردن او به تمدن وجود داشته است، اصطلاح شهرسازی نخستین بار با انتشار کتاب آلمانی «شهرسازی» به قلم رینهارد بومستر در تاریخ ۱۸۷۶ میلادی رایج شد. کلمه «اوربانیسم» به مفهوم شهرسازی در فرانسه از سال ۱۹۱۰ میلادی به بعد به کار رفته است. اما در زبان انگلیسی کلمه شهرسازی به مفهوم جدید آن از 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 توسعه های کالبدی شهری ابعاد و جنبه های گوناگونی دارد. حرفه جدید شهرسازی، در مرکز و کانون رشته هایی که به صورت کار جمعی (Team Work) به شهرسازی می پردازند قرار گرفته است.

مهندسی معماری، معماری منظر، مهندسی تأسیسات، مهندسی سویل (راه و ساختمان)، جامعه شناسی، جغرافیا، اقتصاد، اکولوژیک و مدیریت از جمله رشته های مرتبط با شهرسازی اند.

#### الف - گرایش های شهرسازی

بنا به تعریفی که از لوئیز کیبل درباره شهرسازی ذکر شد، شهرسازی هم علم است و هم هنر. جنبه علمی برنامه ریزی شهری تلاش منظم و سامانمند است که برای پیش بینی گرایشهای اجتماعی و اقتصادی یک جامعه و هماهنگ کردن محیط کالبدی با آن صورت می گیرد. جنبه هنری برنامه ریزی 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 به طور مشترک در ساماندهی کالبدی فضایی شهر برای خلق یک محیط شهری سازمان یافته و متشکل، همکاری می کنند.

با توجه به تعاریف ذکر شده، سرشت دوگانه شهرسازی (علمی و هنری) دو گرایش جدائی ناپذیر در شهرسازی پدید آورده است: یکی برنامه ریزی شهری (Urban Planning) و دیگری طراحی شهری (Urban Design).

موضوع اصلی برنامه ریزی شهری، ساماندهی کالبدی شهر با هدف کارایی و آسودگی محیط زیست 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 کارایی و آسودگی محیط کالبدی شهر نمی تواند از شکل و فرم آن جدا باشد. زیبایی و مطلوبیت محیط کالبدی شهر نیز از کارکرد و سامان کالبدی آن غیرقابل تفکیک به شمار می رود. از این رو، هر دو گرایش، با همکاری و هماهنگی یکدیگر می توانند محیطی مطلوب و شایسته برای زندگی انسان فراهم آورند.

ب - پیشینه شهرسازی

شهرسازی به مفهوم «ساختن» و نه «پدید آمدن» شهر، نه تنها از آغاز شهرنشینی بشر تاکنون به اشکال گوناگون وجود داشته بلکه به طور کلی به سه گونه نیز انجام گرفته است:

نخست: شهرهایی که به دستور شاه - کاهن های باستانی به عنوان مراکز مذهبی - حکومتی بنیاد گذاشته شدند.

دوم: شهرهایی که پادشاهان و حکام، به عنوان قرارگاه حکومتی یا نظامی، و یا به قصد تسلط بر مستعمره ای در سرزمینهای اشغالی، احداث می کردند.

سوم: سکونتگاههای جدید که برای اسکان جمعیتها یا تأسیس مراکز فعالیت صنعتی، معدنی و تجاری از سوی دولتها و شرکتها برای فعالیت اقتصادی سودبخش یا اسکان اجتماعی ساخته می شدند.

این سه نوع شهرسازی در طول سده ها تداوم یافته و از دل تاریخ می توان برای هر یک نمونه های فراوانی برکشید. چنان که از نوع نخست، شهرهای مذهبی - سلطنتی تمدنهای باستانی مصر، اکد و سومر در بین النهرین، چین و ژاپن را می توان نام برد. در ایران، شهرهای پرسپولیس (تخت جمشید) در عصر هخامنشی و شیز (تخت سلیمان) در عصر ساسانیان و بغداد در عصر عباسیان نیز از این گونه اند. از نوع شهرهای سلطنتی - حکومتی در ایران، شهرهای شوش و گور (فیروز آباد) در عهد باستان، و سلطانیه در عصر ایلخانیان، و در فرانسه شهر سلطنتی ورسای، در آمریکا پایتخت آن واشینگتن، در آلمان شهر کارلسروهه، و در زمان معاصر پایتختهای جدید برازیلیا در برزیل، شاندیگار در هند، و اسلام آباد در پاکستان را می توان نمونه آورد. از نوع شهرهای مستعمره ای هم، شهرهای اسکندریه - که اسکندر مقدونی در مصر، ایران و هند ساخت - شهرهای رومی مشهور به کاستر (Castra) در اروپا، انگلیس و سواحل دریای مدیترانه نمونه ای مناسب به شمار می روند. در دوره جدید شهرهای متعدد استعماری توسط انگلیس، هلند، اسپانیا، فرانسه و پرتغال در کشورهای آمریکای جنوبی، آفریقا و هند تأسیس شده است. از نوع سوم، شهرهایی را که برای اسکان جمعیتها از زمان باستان تاکنون به صورت سکونتگاههای

جدید و به اشکال گوناگون پدید آمده است، می توان نام برد. در ایران باستان، شهر بیشاپور در نزدیکی کازرون و شهرهای «وه اردشیر» و «وه آنتیوخ خسرو» در نزدیکی تیسفون، که به ترتیب به دستور اردشیر و انوشیروان در زمان ساسانیان ساخته شدند، از این دسته اند. در دوره جدید، شهرهای آبادان، آغاچاری، فولادشهر، ماهشهر و زاهدان نیز با هدف اسکان جمعیت و فراهم کردن زمینه فعالیت بیشتر پدید آمدند.

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

ج - زمینه های شهرسازی جدید

در قرن نوزدهم همزمان با توسعه انقلاب صنعتی، میلیونها روستایی مزارع خود را رها کردند و برای یافتن کار در کارخانه ها به شهرها روی آوردند و در جوار کارخانه ها اسکان گزیدند. به زودی شهرهای صنعتی، مکانهای آلوده ای شدند و حومه شهرها، مغشوش و پرازدحام از وسایل نقلیه اشباع گردیدند. بدین گونه، تمدن صنعتی بحران شدیدی در اسکان بشری پدید آورد که می بایست هر چه زودتر جلوی آن گرفته می شد. چاره مشکل، روی آوردن به علم «شهرسازی» بود.

محتوای شهرسازی جدید در حل مشکلات تازه شهری با ساختن شهرها در عصر قدیم تفاوتهای زیادی پیدا کرده است. همان طور که گفته شد، 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 (۱۷۰۷-۱۶۳۳ Vauban) طی بیست سال، ۵۳

شهر بنا نهاد. او ۳۰۰ شهر را نیز براساس نقشه ای خاص نوسازی کرد. ( این نقشه ها در تاریخ شهرسازی به « طرحهای وبان» شهرت یافته اند)، اما وبان در شهرسازیپهائش مقاصد نظامی داشت و جنبه مردمی و حل مسأله سکونت بشر مورد نظر او نبود.

در قرن نوزدهم کوششهای اولیه در راه اصلاح نابسامانیهای شهر صنعتی در دو حالت بیان می شد. برخی معتقد بودند که باید شهرهایی جدید پدید آورد و شکل هایی از همزیستی اجتماعی ارائه می دادند که بیشتر جنبه آرمانگرایی انسان داشت. برخی دیگر نیز می کوشیدند مسائل شهری را جدا از یکدیگر حل کنند و بی توجه به وابستگی مسائل به همدیگر و یکپارچگی اندامهای شهری (Organism) برای هر یک از مسائل، جوابی جداگانه می یافتند.

اصلاح طلبانی مانند اوون (Owan)، سن سیمون (Saint- Simon)، فوریه (Fourier) به گروه اول تعلق داشتند و اصطلاح آرمان گرایان() درباره آنان به کار رفته است. اما آنها فقط به توصیف شهر آرمانی خود قناعت نکرده اند بلکه به واقعیتها نیز توجه داشته اند. قسمت عمده این نظرات، زمینه ایدئولوژیک قابل تشخیصی دارد که اغلب با سرآغازهای سوسیالیزم مدرن منطبق است.

در همان زمان گروه دومی هم بودند که به عنوان متخصصان و مسؤولان، 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 می روند.

اولین قانون بهبود وضع بهداشت شهر، به سال ۱۸۴۸ در پارلمان انگلیس به تصویب رسید و طرز فکری نو از کنترل همگانی را در زمینه های که آن زمان تابع نظم نبودند، مطرح کرد. این طرز فکر، بهینه کردن شرایط بهداشتی شهر با تأمین آب آشامیدنی، دفع فاضلاب، رفتگری و نظافت و کف سازی سطح شهر بود که باید زیر نظر شورای تندرستی اجرا می شد. پس از انقلاب ۱۸۴۸ در فرانسه، در زمان ناپلئون سوم اولین اقدامات گسترده شهرسازانه در اروپا انجام گرفت. عملیات وسیع ژ. هاوسمان (Housman) در شهر پاریس ( طی سالهای ۱۸۶۹-۱۸۵۳) و آنسپاش (Anspach) در بروکسل و ژوزف بازالخت در لندن ( طی سالهای ۱۸۶۵-۱۸۴۸) و آغاز ساختن مترو لندن (در سال ۱۸۶۳)، همگی حاصل کار طبقه ای جدید از طراحان، مهندسان، متخصصان و کارگزارانی عالی رتبه بود که با تسلط بر کار خود، مسؤولیتهای شهرسازی نو را عملاً به عهده گرفتند.

با این حال، واکنش مصلحین و مسؤولین اجتماعی در این دوره در برابر زشتی شهرها و محله های کارگرنشین، و اغتشاش در حومه های صنعتی نزدیک معادن، دو طرز فکر متفاوت را در شهرسازی پدید آورد: یکی آنکه شهرسازان آینده نگر، علل بیماری شهرهای صنعتی را مورد پژوهش قرار می دادند و احداث شهرهایی نو را که با نیازهای جدید انسانها هماهنگی داشته باشد، پیشنهاد می کردند و دیگری، شهرسازان گذشته گرا که از میراث معماری گذشته دفاع می کردند. بدین گونه، شهرسازان (یا به عبارتی درست تر: طرفداران شهرسازی) به دو دسته «محافظه کار» و «مترقی» تقسیم شدند که به شدت با یکدیگر در تعارض بودند.



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 مسائل شهرهای موجود کمتر مدنظر قرار می گرفت. کامیلوسیت (Camilo Sitte ۱۹۰۳-۱۸۴۳) معمار اتریشی، با نوشتن کتاب «هنر بناکردن شهر» 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 محافظه کار به شمار می رود، بیش از هر چیز به حفظ و نجات بافتها و فضاهای شهری گذشته به عنوان میراث معماری می اندیشید.

در آستانه قرن بیستم یکی از راههایی که برای حل مسائل شهرها مطرح شد، راه حل باغشهر، یا شهرهای باغ مانند بود که از سوی ابنزر هوارد (Ebenezer Howard ۱۸۵۰-۱۹۲۸) در انگلیس مطرح شد. هوارد نظریه خود را در کتاب «فردا، راهی مسالمت آمیز برای اصلاحی واقعی» در سال ۱۸۹۸ منتشر کرد. در این کتاب وی برای رهایی از مشکلات شهر صنعتی و از میان بردن محلات فقرنشین و پرجمعیت که زایید 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 پایه گذاری شد و عملاً از واقعیت تلخ شهرهای بزرگ به دور و از حل مسائل بنیادی شهرهای صنعتی و شهرهای بزرگ عاجز ماند.

در سال ۱۹۱۵ میلادی پاتریک گدس (Patrick Geddes ۱۹۳۲-۱۸۵۴) کتابی تحت عنوان «شهرها در تحول» منتشر کرد و از مسائل و مشکلات آینده شهرها سخن گفت و رشد طبیعی شهرها را مورد تحقیق قرار داد.

#### د - انجمنهای شهرسازی

با توجه به این نظرات و جریانها، حفاظت از شهرها، ضرورتی اجتماعی مانند درمان انسانها قلمداد می شود. حفظ بافتهای قدیمی، اصلاح بافتهای حاشیه ای، پیش بینی توسعه های شهری، حل مساله مراکز شهری و گسترش سیستمهای ارتباطی و تأسیسات زیربنایی، تسهیلات عمومی، زیباسازی و بهبود سیمای شهری و دهها مسأله دیگر، شهرسازی را متوجه حل مسائل پیچیده شهرهای موجود کرد. حل این مسائل کالبدی با دهها مساله اجتماعی، اقتصادی، تاریخی و قانونی همراه است که بدون شناخت و تحلیل آنها نمی توان طرحهایی بنیادی برای شهرها ارائه کرد.

این عوامل در آستانه قرن بیستم شهرسازی را به عنوان یک رشته و حرفه مستقل پدید آورد. برای اولین بار قانون شهرسازی و مسکن انگلیس در سال ۱۹۰۹ به تصویب رسید که براساس آن، ضرورت جدا شدن حرفه شهرسازی از معماری مورد تأکید

قرار گرفت و شهرسازی (Town Planning) به عنوان حرفه ای ضمیمه حرفه معماری با عزمی راسخ، از معماری مستقل شد.


پس از تصویب قانون ۱۹۰۹، توماس آدامز (Thomas Adams) مباحث شهرسازی را در میان حرفه های مرتبط با شهرسازی، (معماری، مهندس عمران، نقشه برداری و حقوق) ترویج می کرد. تلاش او در تعلیم و ترویج هنر و علم شهرسازی منجر به تأسیس انجمن شهرسازان (Town Planning institute) در سال ۱۹۱۳ میلادی در انگلیس شد. این انجمن برای پذیرش داوطلبان حرفه شهرسازی در سال ۱۹۲۰ نخستین آزمون خود را برگزار کرد و بدین گونه حرفه شهرسازی به طور رسمی کادرهای خود را انتخاب نمود.

در ایالات متحده آمریکا نیز مانند اروپا، در قرن نوزدهم، شهرسازی یک کار ضمیمه معماری به شمار می رفت و هر چند هوشیاری و آگاهی بیشتری در تصویب قانون معماری منظر (Landscape Architecture) نسبت به شهرسازی ملاحظه شده بود، با این حال طی برپایی نمایشگاه جهانی کلمبیا در شیکاگو در سال ۱۸۹۳، یک حرکت جنبشی بزرگ در شهرسازی این کشور محسوب شد. اما تا تأسیس انجمن شهرسازان آمریکایی (American Institute of Planner یا AIP) در سال ۱۹۱۷ در کنزاس سیتی، شهرسازی حرفه مستقلی قلمداد نمی شد. در این سال انجمن شهرسازان آمریکا با انتشار اساسنامه تازه خود، تجدید سازمان یافت.

در ایران، شهرسازی با تاخیر پدید آمد. اولین اقدامات با تشکیل اداره احسائیه در زمان ناصرالدین شاه و نگهداری املاک و روشن کردن معابر شروع شد. اولین رئیس این دایره میرزا حسن خان اعتمادالسلطنه بود. در زمان قاجاریه با تصویب قانون بلدیه، شهرداری رسمیت یافت. اولین اقدامات شهرسازی در ایران با احداث خیابان در شهرها آغاز شد. نخستین عملیات خیابان کشی در تهران بر اساس قانون جدید توسعه معابر در سال ۱۳۲۰ خورشیدی آغاز گردید که این قانون در سال ۱۳۱۲ به تصویب رسید.

در سال ۱۳۴۶ شورای عالی شهرسازی ایران تشکیل شد و از این سال به بعد شهرسازی ایران به طور رسمی آغاز شد و اقدام به تهیه طرحهای شهرسازی کرد. قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی نیز به فعالیت نهادها و مؤسسات شهرسازی جنبه قانونی بخشید.

با وجود توسعه شهرسازی در ایران طی یک قرن گذشته و تصویب قوانین شهرسازی و تأسیس گروههای آموزش شهرسازی در دانشگاههای کشور، هنوز حرفه شهرسازی ضمیمه حرفه معماری محسوب می شود و استقلال حرفه ای خود را به طور کامل کسب نکرده است. با وجود مسائل بسیار حاد و پیچیده، شهرسازی کشور موقعیت ضعیفی در نظام مهندسی کشور دارد هر چند که در تاریخ ۱۳۷۶/۵/۱۸ جامعه مهندسان شهرساز در چارچوب قوانین تشکیل جوامع و انجمنهای وزارت کشور پایه گذاری شد. اما امیدواریم در سالهای آینده با همکاری مؤسسات ذی ربط در شهرسازی، جامعه مهندسان شهرساز ایران بتوانند وظایف شهرسازی خود را به گونه ای احسن انجام دهد و حقوق شهرسازان را تأمین کند.



● منابع و مأخذ

## منابع و مأخذ

- ۱- برایسون، جان، ام: برنامه ریزی استراتژیک، ترجمه عباس مخبر، مرکز آموزش مدیریت دولتی، ۱۳۷۲.
- ۲- بهرام سلطانی، کامبیز: محیط زیست(مجموعه مباحث و روش های شهرسازی -۶)، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۱.
- ۳- تافلر، الوین: موج سوم، ترجمه شهیندخت خوارزمی، نشر نو، ۱۳۶۶.
- ۴- توسلی، محمود: اصول و روش های طراحی شهری و فضاهای مسکونی، جلد دوم، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹.
- ۵- چرمایف، سرج - کریستوفو، الکساندر: عرصه های زندگی خصوصی و زندگی جمعی، ترجمه دکتر منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۳.
- ۶- راگون، میشل: شهرسازی و شهر، ترجمه مهندس انورظهیر، کتابفروشی دانشجویان، تهران ۱۳۵۳.

۷- رهنمایی، محمدتقی: جغرافیا (مجموعه مباحث و روش های شهرسازی -۴)، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۶۹.

۸- سعیدنیا، احمد: اندیشه های خام در شهرسازی، مجله دانشکده هنرهای زیبا، شماره اول، ۱۳۷۴.

۹- شالین، کلود: دینامیک شهری یا پویائی شهرها، ترجمه دکتر اصغر نظریان، نشر آستان قدس رضوی، مشهد، ۱۳۷۲.

۱۰- عظیمی، احمد: درس شهرسازی، دانشگاه تهران - دانشکده هنرهای زیبا، ۱۳۵۰.

۱۱- فرهنگ اندیشه نو، ویراستار: علی پاشانی، انتشارات مازیار، ۱۳۶۹.

۱۲- فرهنگ علوم انسانی، داریوش آشوری، نشر مرکز، ۱۳۷۴.

۱۳- گیدنز، آنتونی: جامعه شناسی، ترجمه منوچهر صبوری، نشر نی، ۱۳۷۳.

۱۴- منشور آتن، برگردان منصور فلامکی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۵.

۱۵- میلر، ادوین - بروس همیلتون: اقتصاد شهری، ترجمه عبدالله کوثری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۵.

16- Bruton, J. Michael: The Spirit and Purpose of Planning, Huchimson, London, 1972.

17- Castells, Manuel: The urban question, London, Edward Arnold, 1977.

18- Catanese, Antony and James C. Snyder: Introduction to urban Planning, McGraw – Hill, Inc., 1988.

19- Chaipin Stuart F: Urban Land use Planning, University of Illinois, 1970.

- 20- Encyclopedia of Urban Planning. McGraw – Hill, Inc. 1975.
- 21- Faludi, A.: A Reader in Planning Theory. Pergamon Press, 1973.
- 22- Gallion Arthur/ Simon Eisner & Stanley Eisner: The Urban Pattern (Sixth Edition), VNR, 1993.
- 23-Glasson, John: Regional Planning, Hutchinson Educational, 1974.
- 24- Goodman, I. William & Eric C. Freund: Principles and Practice of Urban Planning, by International City Managers Association, 1968.
- 25- Harvey David: The Limits to Capital, Oxford Basil Blackwell, 1982.
- 26- Hall, Peter: Urban and Regional Planning,(Third edite), Routledge, London, 1982.
- 27- Keeble Lewis: Principles and Practice of town and country Planning, Estates Gazette, 1972.
- 28- Keeble Lewis: Town Planning made Plain, Construction Press, 1985.
- 29- Lovejoy Serek: Land Use and Landscape Planning, Leonard Hill Books, 1973.
- 30- Oxford Dictionary, Oxford University Press, 1980.
- 31-Ratcliffe, John: Town and Country Planning, Hutchinson Educational, 1974.
- 32- Shirvani, Hamid: Urban Design Process, VNR, New York, 1985.
- 33-Sumpf Joseph, Michel Huguse,Dictionnaire de Sociologie Larousse, Paris, 1973.