

طراحی شهری چیست و چرا امروزه چنین اهمیت یافته است؟

فصل اول از کتاب طراحی شهرها، به سوی
ساختار شهری پایدارتر

What Urban Design is and Why it is so
important today

نویسنده: هیلده براند فرای^{##}

Hildebrand, Frey

چکیده:

طراحی شهری واژه بیش و کم بدفرجامی است که مسئولیت‌های بسیار سردرگم افرادی را توصیف می‌کند که مقرر است در طراحی «قلمرو عمومی» شهر دخالت نمایند. بحثی سودمند برای دستیابی به شکل کالبدی و ساختار فضایی شهر که می‌بایست بر ادراک بسیار روشن‌تر از اینکه طراحی شهری چیست یا چه باید باشد، چه وظایفی دارد یا باید داشته باشد و سطوح مداخله آن در شهر چیست یا چه باید باشد استوار گردد.

کلید واژه:

دیدگاه کل‌گرا، قلمرو خصوصی، قلمرو عمومی، الگوری توسعه، ساختار فضایی، شکل کالبدی، اقدامات عمرانی، روح شهر، مقیاس مداخله، هویت پایدار، محیط زیست جهانی، کارکردگرایی، فراشهری، همپوشی، امنیت ذهنی، ائتلاف کاری.

طراحی شهری چیست یا چه باید باشد

به نظر می‌رسد تعداد تعاریفی که از طراحی شهری شده به اندازه تعداد طراحان شهری باشد. تقریباً همه این تعاریف، طراحی شهری را پلی می‌انگارند که فاصله میان شهرسازی و معماری را در نور دیده است. حدود چهار دهه پیش، این دو رشته تخصصی که بیش از همه به طراحی محیط شهری توجه داشتند تصمیم گرفتند از هم جدا شوند. رشته‌های دانشگاهی جداگانه‌ای شکل گرفت تا شهرسازی بر الگوهای کاربری زمین و مباحث اجتماعی - اقتصادی تمرکز یابد و معماری بر طراحی ساختمان‌ها. فاصله میان وظایف این دو رشته تخصصی به زودی آشکار شد و طراحی شهری پای به میان گذاشت تا به موضوعاتی بپردازد که دیگر شهرسازان و معماران مسئولیت آنها را به عهده نمی‌گرفتند یعنی طراحی فضاهای عمومی.

تعریفی که اغلب برای طراحی شهری به کار می‌رود به این صورت است که طراحی شهری به شکل کالبدی قلمرو عمومی در حوزه کالبدی محدودی از شهر توجه دارد و از این رو بین دو مقیاس کاملاً تثبیت شده از طراحی قرار می‌گیرد، یکی معماری که به شکل کالبدی قلمرو خصوصی ساختمان‌های منفرد می‌پردازد و دیگری طرح‌ریزی شهری و منطقه‌ای که سازمان قلمرو عمومی را در زمینه‌ای گسترده‌تر

^{##} هیلده براند فرای، مدیر واحد مطالعات طراحی شهری در دپارتمان معماری و علوم ساختمانی دانشگاه استرات کلاید بریتانیا است و به طور فعال در پروژه‌های ساماندهی محله‌های شهر گلاسگو مشارکت دارد.

این تعریف مشکلاتی را دربردارد. اول آنکه آنچه قلمرو عمومی اش می‌نامیم، یعنی خیابان‌ها و میدان‌های عمومی شهر، در عمل با عناصر قلمروی خصوصی یعنی با ساختمان‌های خصوصی محصور شده‌اند. طراحی خیابان‌ها و میدان‌ها را نمی‌توان با انکار خصوصیات طراحی ساختمان‌های خصوصی انجام داد که لبه‌های این فضاها را تشکیل می‌دهند. هر چند طراحی شهری وظیفه طراحی خیابان‌ها و میدان‌های عمومی را به عهده دارد ناچار است دستکم مقرراتی برای طراحی عناصر قلمرو خصوصی که در شکل دادن به قلمروی عمومی دخالت دارند تعیین کند. همچنین بخش‌هایی از قلمروی عمومی شهر مانند ساختمان‌های عمومی و بناهای یادواره‌ای را نه طراحان شهری بلکه معماران طراحی می‌کنند؛ و این موضوع را پیچیده‌تر می‌کند زیرا به نحو اجتناب‌ناپذیری مسئولیت طراح شهری در مقیاس جزء با مسئولیت معمار همپوشی پیدا می‌کند و بالعکس.

مشکل دیگر با این تعریف آن است که «قلمروی عمومی» را مشخص نکرده است. در شهر سنتی قلمرو عمومی شامل همه بناهای عمومی، تالارها، یادمان‌ها و ساختمان‌هایی می‌شد که نمای عمودی آنها خط آسمان شهر را شکل می‌دادند، همچنین کلیه خیابان‌ها و میدان‌ها که یا این اجزای شهری را به هم پیوند می‌دادند یا در پیش فضای این ساختمانها قرار می‌گرفتند. این اجزای قلمروی عمومی در میان بافت قلمروی خصوصی جای می‌گرفتند که فضاهایی برای زندگی، تولید، فعالیت اداری، تجارت، انبار، مراقبت‌های درمانی، دفاع و امنیت را فراهم می‌آوردند و در شهر سنتی نسبت به قلمروی عمومی وضعیتی نامسلط داشتند و توده افقی شهر را شکل می‌دادند. توجه به این تمایز سودمند است، و نشان می‌دهد که همه فضاهای عمومی اهمیتی یکسان ندارند؛ برخی در مقیاس محلی و برخی دیگر در مقیاس ناحیه و حتی سراسر شهر اهمیت می‌یابند. همین تفاوت در اهمیت را می‌بایست در مورد بناهای یادمانی به کار بست. طراحی شهری لازم است میان اجزای با اهمیت و کم اهمیت شهر، میان آنها که پایدارتراند، ساختار ساز هستند و شکل دهنده شهر (یا ناحیه‌های شهری) و دیگر اجزایی که ممکن است در نتیجه تغییرات اجتماعی - اقتصادی دگرگون شوند و لذا از جنبه شکل و ساختار شهر کم اهمیت‌تراند تمایز قائل شود. اما اگر این تمایز به کار بسته شود، محدودیت وظایف طراح شهری به «حوزه کالبدی محدودی از شهر» که در تعریف پیش گفته آمد بیشتر مشکل آفرین می‌شود، زیرا طراحی شهری را از

داشتن دیدگاهی کل‌گرا نسبت به شهر محروم می‌کند و در این صورت فقط شهرسازی است که می‌تواند چنین دیدگاهی را احراز کند. لیکن کاریست دیدگاهی کل‌گرا موضوع را حتی پیچیده‌تر می‌کند. زیرا مسئولیت طراح شهری در مقیاس کلان با مسئولیت شهرساز همپوشی پیدا می‌کند.

نتیجه آنکه، مسئولیت‌پذیری طراحی شهری را نه می‌توان به عناصری از قلمروی عمومی که با عناصر قلمروی خصوصی محصور شده خلاصه کرد و نه آنکه این وظیفه را به حوزه‌های کالبدی معینی از شهر محدود کرد چرا که در شکل دادن به شهر، فرم کالبدی محله‌ها، خط آسمان و ساختار فضایی آن ناکارآمد خواهد شد. به این ترتیب، طراحی شهری به درستی میان وظایف و فعالیت‌های طرح‌ریزی شهری و منطقه‌ای و معماری جا نمی‌افتد و وظایف آن تا حد زیادی با فعالیت‌های آن دو رشته تخصصی همپوشی پیدا می‌کند.

طراحی شهری در تجربه شهرها و کشورهای اروپایی

وضعیت خراب بسیاری از خیابان‌ها و میدان‌ها، در بریتانیا، حتی عمده‌ترین و مهم‌ترین آنها نشان می‌دهد که به مراقبت و طراحی قلمرو عمومی اهمیتی داده نمی‌شود. برخلاف آن، شهری چون بارسلون بیانگر توجه به کیفیت خیابان‌ها و میدان‌های عمومی است که به صورت یک شبکه شهری، هماهنگی یافته‌اند و با بهترین استانداردها طراحی و اجرا شده‌اند.

به دلیل نبود یک تعریف مشترک، طرح‌های شهری متفاوتی را به طراحی شهری نسبت می‌دهند، اما در عمل نمونه‌های اندکی از طراحی شهری یافت می‌شود که به الگوی توسعه، ساختار فضایی و شکل کالبدی نواحی شهری معینی پرداخته باشند و تازه اغلب آنها ابعادی کوچک دارند و تا حد زیادی از نگرش عمومی موجود نسبت به سرشت طراحی شهری تبعیت می‌کنند و بر بهبود قلمروی عمومی تمرکز دارند.

یکی از نمونه‌های بارز این نوع طراحی شهری طرح باز زنده‌سازی ناحیه‌ای صدمه دیده از بمباران زمان جنگ در مرکز شهر منچستر است که شورای شهر با برگزاری یک مسابقه طراحی بین‌المللی در پی تعریف دوباره‌ای از مرکز شهر برآمد و نتیجه آن یک طرح جامع و یک راهنمای طراحی ضمیمه بود.

در موارد دیگر، بیشتر پروژه‌های تهیه شده در بریتانیا در دو طبقه‌بندی کلی جای می‌گیرند: یا طرح‌های بزرگ مقیاس معماری هستند که به جای خیابانها و میدان‌های عمومی به



بافت سنتی شوشتر با شبکه‌ای پیچ در پیچ از کوچه‌ها و بن‌بست‌ها و خانه‌های درون گراکه ناگهان خیابانها و میدان‌هایی به شیوه
هوسمانی آن را از هم شکافته است.

ساختمان‌های متعلق به بخش خصوصی می‌پردازند و یا طرح‌هایی صرفاً سطحی برای کشیدن دستی به سر و صورت فضاهای عمومی منفرد. با دو مثال می‌توان این نمونه‌ها را به تصویر درآورد.

پروژه «کاناری» و «ارف» در داکنلدز لندن یک طرح معماری بزرگ است که بر اساس طرح جامعی برای یک گروه ساختمان در امتداد محوری مرکزی تهیه شده و تا جزئیات طراحی را برای یک پیمانکار و تعداد اندکی دفتر معماری از پیش تعیین کرده است. در این طرح، محور مرکزی یک خیابان به واقع عمومی نیست بلکه بیشتر به یک مرکز خرید خصوصی شباهت دارد.

نوع دیگر به اصطلاح طراحی شهری در بریتانیا زیباسازی خیابان‌ها و میدان‌ها از طریق بهبود وضعیت فضای سبز و کف‌سازی آنهاست که برای مثال در پروژه «خیابان‌های بزرگ» شهر گلاسگو نمود دارد. هر چند این اقدامات عمرانی ممکن است برای فضای عمومی معینی مفید باشند، اما زمانی کارایی کاملی پیدا می‌کنند که به صورت جزئی از یک طرح گسترده‌تر انگاشته شوند، مثلاً بهبود شبکه فضاهای عمومی مهم سراسر یک ناحیه، در غیر این صورت اقدامی منزوی باقی می‌مانند.

در کشورهای آلمانی زبان اروپا، شهرسازی به معماری بسیار نزدیک باقی مانده است. اکثر قریب به اتفاق رشته‌های شهرسازی در داخل دانشکده‌های معماری قرار دارند و در آنها شهرسازی شاخه‌ای تخصصی انگاشته می‌شود که از دل آموزش معماری رشد پیدا می‌کند.

بنابراین، جای تعجب نیست که در این کشورها توسعه و کنترل شکل کالبدی شهر به صورت بخش جدایی ناپذیر کنترل توسعه شهر باقی مانده است. آنها علاوه بر طرح‌های ساختاری و طرح‌های محلی، طرح‌های دیگری دارند موسوم به «چارچوب طراحی شهری» که براساس آنها نه تنها مقررات کاربری زمین ارائه می‌شود بلکه شکل ساخته شده خیابان‌ها، میدان‌ها، محله‌ها و شهرها نیز تعیین می‌گردد.

نظم کارکردی و فضایی هماهنگ‌کننده عناصر شهری یا حاصل قواعد و الگوهای توسعه برخاسته از «منطق اجتماعی فضا» (که توسعه شهر سنتی را به نظم درمی‌آورد) یا نتیجه طراحی شهری است. بدون نظمی که به یکی از دو روش فوق حاصل آمده باشد، شهر، کارکردی موثر پیدا نمی‌کند.

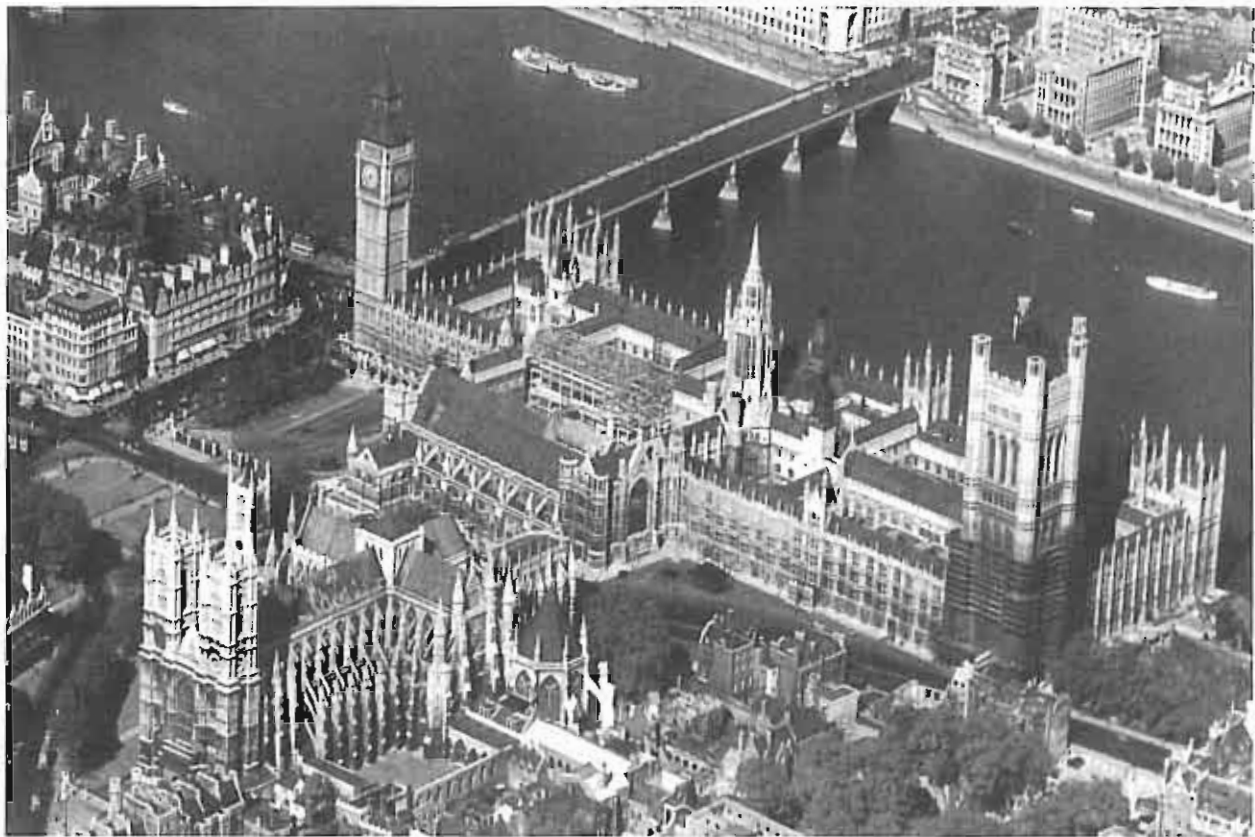
میزانی که چنین «چارچوب‌های طراحی شهری» شکل کالبدی توسعه را تابع مقررات می‌کنند به اهمیت مکان‌ها یا محله‌های منفرد برای شهر بستگی دارد. قواعد طراحی ممکن است برای مکان‌ها و نواحی مهم سختگیرانه باشند و حتی جزئیات کوچک توسعه کالبدی را از پیش تعیین کنند و جزئیات نما و شکل بام ساختمان‌ها را دربرگیرند؛ یا اینکه برای فضاهای کم اهمیت‌تر آسان‌گیر باشند و فقط حجم‌سازی عمومی توسعه را توصیه کنند یا آن را کاملاً آزاد بگذارند و چه بسا فقط ارتفاع ساخت و سازها را محدود کنند. به این ترتیب، مجموعه‌ای از این چارچوب‌های طراحی با یکدیگر هماهنگ می‌شوند تا خصوصیات مکان‌ها، و محله‌های مهم یک شهر را به کنترل درآورند و آزادی نسبی جهت توسعه مناطق کم اهمیت‌تر را اعطا نمایند. این مقررات پس از تصویب شوراهای محلی یا دولت حکم قانون پیدا می‌کنند و به صورت ابزاری بسیار قدرتمند برای کنترل توسعه شهری درمی‌آیند.

مسئله مقررات پیش از حد یا کمتر از حد در توسعه شهری

برخی ممکن است این بحث را پیش کشند که توسعه شهری را بیش از حد تابع مقررات کردن، نه تنها در مفهوم توسعه‌ای خود ضد تولید است و سازندگان را می‌هراساند، بلکه یک محیط شهری نه خوب نه بد، اگر نگوئیم یکنواخت را، به وجود می‌آورد، بدون هر گونه تنوع اشکال کالبدی و طرح‌های بدیع که با قواعد بیش از اندازه محدودکننده روح شهر را می‌کشد. خوب، ممکن است در مواردی چنین باشد، اما آن را با حاصل مقررات بسیار اندک توسعه شهری مقایسه کنید که دعوت‌کننده پروژه‌های تابع امیال و سلیقه‌های شخصی هستند و هیچ یا اندک هماهنگی را به بار می‌آورند.

مسئله این نیست که چارچوب‌های طراحی شهری برای هماهنگ کردن شکل کالبدی توسعه‌های شهری باید وجود داشته باشد یا نه، بلکه بحث بر سر نوع آنها و میزان هماهنگی اعمال شده برحسب ناحیه و مکان در شهر است. شهر به عنوان یک موجودیت کالبدی از بسیاری عناصر گوناگون که از جنبه‌های کارکردی و فضایی با یکدیگر پیوند دارند تشکیل شده است. همانگونه که انبوهی از قطعات با تنظیم برحسب ترتیب کارکردی و فضایی به صورت یک اتومبیل با کارایی مناسب در می‌آیند، اجزای پراکنده شهر نیز اگر برحسب ترتیب کارکردی و فضایی هماهنگ شوند کارایی مناسب و سازگار با مردم و محیط پیدا می‌کنند.

نظم کارکردی و فضایی هماهنگ‌کننده عناصر شهری یا



محیط کلی شهر را به وجود می‌آورد که این تعادل پایدار خواهد بود. زیرا کارکرد مناسبی دارد و تاریخ خود و شهروندانش، حافظه جمعی، ارزش‌ها و اعتقادات و غرور آنها را بیان می‌دارد.

با تغییر شتابان شرایط اجتماعی - اقتصادی معاصر، شهر نیز به سرعت تحول پیدا می‌کند. اگر این تحول در سطح قلمروی خصوصی رخ دهد، بی‌آنکه بر سلطه پایدار قلمروی عمومی تاثیر بگذارد، آنگاه شهر هویت برخاسته از قلمروی عمومی را حفظ می‌کند و هم شهروندان و هم گردشگران هویت مکانی منحصر به فرد و قابل تصویر آن را تشخیص می‌دهند.

اگر تغییرات شتابان هم در قلمروی خصوصی و هم در قلمروی عمومی رخ دهد، آنگاه شهر ممکن است از جهت کارکردی به فعالیت خود ادامه دهد، اما تصویرپذیری و هویت خود را از دست می‌دهد و شهروندان ممکن است حس تعلق خود را از دست بدهند. تصویر شهر، یعنی آن نقشه ذهنی که مردم از شهر خود دارند، حاصل الگوی کاربری‌ها و خصوصیات شکلی و ساختاری دیرپایی است که آنها برای خود ساخته‌اند و این خصوصیات نتیجه خط آسمان معین، ساختار فضایی مشخص، کاربری‌ها و الگوهای توسعه خاص و مکان‌ها و بناهای یادمانی ویژه است.

هر چند برای افرادی، یک شهر با تغییر شتابان، مانند

حاصل قواعد و الگوهای توسعه برخاسته از «منطق اجتماعی فضا» (که توسعه شهر سنتی را به نظم درمی‌آورد) یا نتیجه طراحی شهری است. بدون نظامی که به یکی از دو روش فوق حاصل آمده باشد، شهر، کارکردی موثر پیدا نمی‌کند.

مسئله مقیاس و دامنه چارچوب‌های طراحی شهری و مداخلات

همانطور که پیش از این یادآور شدیم، گفته می‌شود طراحی شهری به فرم کالبدی و ساختار ناحیه‌ای با اندازه محدود می‌پردازد، مثلاً کمتر از یک کیلومتر مربع. بسیاری با این محدود کردن مقیاس مداخله طراحی شهری موافقت دارند و استدلال می‌کنند که چون شهرها به دلیل تغییر و تحول مداوم هیچگاه شکل کالبدی و ساختار نهایی پیدا نمی‌کنند، کاری عبث است که چارچوب‌های طراحی شهری را برای کلیت شهر تهیه کرد. البته این واقعیت دارد که شهر فرمی نهایی پیدا نمی‌کند، مگر آنکه به صورت موزه درآید، اما در هر مرحله از توسعه خود یک فرم کلی موقتی دارد. تاریخ به ما می‌گوید که یک شهر «خوب» بر پایه مشخصه‌های بومی و اصول طراحی متحول می‌شود نه تصادف صرف. همچنین تاریخ به ما می‌گوید که ساختار و فرم شهری «خوب» که آن را قادر به فعالیت‌های شهری می‌کند براساس بهروزی شهروندان تحول می‌یابد و پیوندی متعادل میان محیط‌های محلی و



میدان به مثابه فضایی عمومی در جمهوری چک

شهری، بناهای یادمانی و خط آسمان، بخش‌های مختلف آن قابلیت هماهنگ‌سازی دارند. هر چند شکل و ساختار شهر سنتی ممکن است به آرامی و طی فرآیندی تدریجی، بدون برنامه‌ریزی و طراحی رسمی تحول یافته باشد، اما این تحول براساس الگوهای توسعه قابل درک و پذیرفته شده از سوی همگان بوجود آمده است. امروزه، تعداد زیادی از نیروهای غیرمحل شهر را شکل می‌دهند، نیروهایی که اغلب شهرهایی را که در آن کار می‌کنند نمی‌شناسند. در این شهرها قواعد و الگوها می‌بایست به صورت آن چارچوب‌های طراحی و توسعه‌ای ارائه شوند که بر مبنای تاریخ، فرهنگ، مکان و توپوگرافی ویژه شهر قرار دارند تا بتوانند از هویت آن پاسداری کنند.

تهیه چنین راهنماهایی عموماً به عهده شهرسازان و طراحان شهری است. اما این دیدگاه بیشتر از آن حرفه‌مندان است تا بازتابی از سرشت واقعی فرآیند شهرسازی و طراحی. طراحی نیز یکی از فعالیت‌های متعددی مانند برنامه‌ریزی، پیش‌بینی، تصویرسازی، ارزیابی و غیره است یا باید باشد، که بر عهده کلیه افراد و رشته‌های تخصصی درگیر در توسعه و کنترل آن قرار می‌گیرد.

زیرا هر طرح توسعه شهری، در نهایت، نتایجی کالبدی را به عنوان محصول نهایی ارائه می‌دهد که این محصول باید طراحی شود و شکل گیرد. این فرآیند از طراحی تا شکل‌گیری

توکيو، مدل شهری بسیار مناسبی برای قرن بیست و یکم به شمار می‌رود، لیکن هویت پایداری ندارد و از این‌رو نمی‌تواند امنیت ذهنی و حس تعلق کسانی را به دست آورد که در شهرهای دارای فضای منحصر به فرد و با هویت زندگی می‌کنند.

شهر «خوب»، دستکم در آن قسمت‌هایی از جهان که شهرهایی تاریخی دارند، دارای عناصری پایدار و تصویرساز، فرم و ساختار، همچنین قدرت انطباق با نیازها و شرایط اجتماعی - اقتصادی است. این وظیفه طراح شهری است که اطمینان حاصل کند مشخصه‌های تصویرساز شهر تغییر نمی‌کنند یا بسیار آرام تغییر می‌کنند و بافت عمومی شهر قابلیت انطباق مداوم دارد بی‌آنکه با کیفیت قلمروی عمومی شهر تداخل کند. چنین چیزی هنگامی قابل حصول است که شهر را یک موجودیتی واحد بدانیم. محدود کردن طراحی شهری به نواحی شهری کوچکتر انجام چنین وظیفه‌ای را ناممکن می‌کند.

تعریفی خلاصه از طراحی شهری

هر بخش کالبدی از شهر شکلی دارد و هماهنگ‌سازی چنین بخش‌هایی، فرم و ساختار شهری معینی را به وجود می‌آورد. به همین معنا هر بخش کالبدی از شهر قابل طراحی است و لذا برای شکل دادن به خیابان‌ها، میدان‌ها، بافت

باید به بعد از تهیه طرح توسعه موکول شود در غیر اینصورت طراحی برای یک طرح توسعه از پیش موجود و از پیش تحول یافته عملی سطحی و تزئینی است و قادر نخواهد بود به شکل‌گیری طرح کمکی کند.

وجه طراحی یک محصول باید به موازات دیگر اقداماتی اندیشیده شود که در مجموع فرایند تهیه طرح را به حرکت در می‌آورند و در نهایت حاصل آن تحقق‌پذیری محصول است. بنابراین طراحی شهری را نباید به «متخصص» یعنی «طراح شهری» سپرد. فرایند همکاری متقابل برای تهیه یک طرح شهری، الگوی کاربری زمین و طراحی ساختار و شکل شهری متناسب را نباید به مسئولیت‌های تخصصی جداگانه تقسیم کرد، بلکه آنها مسئولیت مشترک و عمل مشترک همه کسانی هستند که در به وجود آوردن طرح‌های توسعه شهری دخالت دارند. از آنچه گفته شد به این نتیجه می‌رسیم که طراحی شهر یا بخش‌هایی از آن باید جزئی از فعالیت همه تخصص‌هایی باشد که در توسعه شهری دخالت دارند، از برنامه‌ریزی شهری، ترافیک، برنامه‌ریزی زیرساخت‌ها و مهندسی گرفته تا طراحی منظر شهری و معماری.

تصویر شهر، یعنی آن نقشه ذهنی که مردم از شهر خود دارند، حاصل الگوی کاربری‌ها و خصوصیات شکلی و ساختاری دیرپایی است که آنها برای خود ساخته‌اند و این خصوصیات نتیجه خط آسمان معین، ساختار فضایی مشخص، کاربری‌ها و الگوهای توسعه خاص و مکان‌ها و بناهای یادمانی ویژه است.

در طراحی‌های توسعه شهری یا باززنده‌سازی، تهیه کنندگان طرح راهنمایی را تنظیم می‌کنند یا باید تنظیم کنند که شامل قواعد و رهنمودهایی در مورد شکل کالبدی باشد و اجزای کالبدی شهر را با یکدیگر هماهنگ سازد و از این طریق ساختار و شکل کالبدی شهر را موجودیت بخشد. بر این مبنای طراحی نه فقط در مورد تک تک فضاها و بناهای عمومی مسئولیت دارد (و در این سطح فعالیت بسیار نزدیک به معماری اگر نگوییم جزئی از آن است) بلکه در مورد محله‌های شهری و کلیت شهر و ارتباط آن با پسرانه‌های شهر نیز مسئول است (در این سطح، جزئی است از فعالیت‌های برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، برنامه‌ریزی ترافیک و زیرساخت‌ها و طراحی منظر شهری).

در مورد محصول طراحی شهری، یعنی راهنماها و چارچوب‌های طراحی، باید اطمینان حاصل کرد که دو

مشخصه مهم و بنیادی را دربرداشته باشند: باید هم قابل تصویر باشند و هم قابل انطباق. طراحی شهری می‌بایست قلمروی عمومی شهر را به نحوی حاصل دهد و تحکیم کند که تصویری پایدار از شهر و ناحیه‌های آن به روشنی قابل تشخیص و منحصر به فرد باشد و این تصویر را بهبود بخشد. به موازات آن طراحی شهری باید فرآیند مداوم انطباق دادن قلمروی عمومی شهر را با نیازها و خواسته‌های متحول شهروندان در شرایط متغیر اجتماعی - اقتصادی حفظ و تقویت کند.

طراحی قلمروی عمومی برای کیفیت شکل و ساختار شهر اهمیت حیاتی دارد و لازم است به دقت کنترل شود. بافت شهری و قلمروی خصوصی، به استثنای مواردی که بخش مهمی از قلمروی عمومی را تشکیل می‌دهد، می‌بایست کمتر تابع مقررات شود و آزادانه تحقق یابد، اما این بدان معنا نیست که این عرصه‌ها بی‌شکل، نازیبا یا پرهرج و مرج باشند.

قلمروی خصوصی باید با کیفیت خوب طراحی شود. و توسعه آن باید نسبت به قلمروی عمومی و سازنده منظر شهری در مرتبه پایین‌تری قرار گیرد، به نحوی که با شکل و ساختار تصویرساز شهر تداخل و آن را تخریب نکند.

خلاصه آنکه، طراحی شهری در اینجا به عنوان فعالیتی تعریف می‌شود که همه باید در آن مشارکت داشته باشند و همه کسانی که در تهیه طرح‌های توسعه و باز زنده‌سازی شهری دخالت دارند نسبت به آن احساس مسئولیت کنند. وظیفه آن بهبود طراحی ساختار و شکل کالبدی منطقه شهری، شهر و نواحی شهر است: یعنی شبکه‌ای از خیابان‌ها و میدان‌ها و فضاها منفرد با اهمیت. چنین تعبیر گسترده‌ای از سرشت و نقش طراحی در توسعه شهری، پی‌آمدهای قابل توجهی در زمینه‌های آموزش و فعالیت حرفه‌ای دارد.

چرا امروزه بیش از همیشه به طراحی شهری نیاز است

امروزه بیشتر مردم در شهرها و مجموعه‌های شهری زندگی می‌کنند و جمعیت آنان در سراسر جهان رو به افزایش دارد. به این اعتبار شهر مکانی است که بر زندگی شمار زیادی از مردمان تاثیر می‌گذارد و آن را شکل می‌دهد. تنها همین دلیل کافی است که بگوییم کیفیت شهر اهمیتی فوق‌العاده دارد. این به نوبه خود مبرم بودن برنامه‌ریزی و طراحی شهر را برجسته می‌کند.

دلایل مهم دیگری نیز وجود دارد که چرا برنامه‌ریزی و

طراحی شهری امروزه چنین اهمیت دارد. میرم‌ترین دلیل آنکه توسعه شهری و زندگی شهری موجود، از نگاه بسیاری، در شکل نهایی خود ناپایدار است، زیرا فشار مخربی بر محیط زیست وارد می‌آورد. این باور وجود دارد که یکی از علل این تاثیرگذاری مخرب، همان ساختار و شکل شهر است که باید به فوریت بهبود یابد. این نیز به نوبه خود نقش حیاتی برنامه‌ریزی شهری و طراحی را برجسته می‌کند که می‌بایست در فرآیندی برای نجات محیط زیست جهانی و پسرکانه‌ها که شهرها بسیار به آن وابسته‌اند مشارکت کند. بنابر این ضرورت دارد اهمیت همکاری برنامه‌ریزی و طراحی شهری به توسعه شهری پایدار را به روشنی بیان کنیم، فرآیندی که از طریق بهبود ساختار و شکل شهر حاصل می‌آید و در نتیجه آن شهر مکانی سازگارتر با شهر وندانش خواهد بود و اثرات مخرب زیست محیطی کاهش خواهد یافت.

طراحی شهری به حصول مزیت‌های شهری کمک می‌کند

این سوال مطرح است که اگر زندگی شهری نسبت به زندگی روستایی مزیت‌هایی در برنداشت، چرا این همه مردم به شهرها روی می‌آوردند. گفته می‌شود که مهمترین مزیت‌های شهر ارائه فرصت‌ها، شیوه زندگی پرهیجان، امکان دسترسی به خدمات و تسهیلات، به تحرک در آوردن استعدادها و چالش‌های روشنفکری، حس رفاقت و همبستگی و مهمتر از همه فراهم آوردن امکان اشتغال است. اما شهرها گونه‌گون هستند و برخی از آنها نسبت به سایر شهرها، مزیت‌های بیشتری را به شهروندان خود عرضه می‌دارند.

هدف اصلی یک شهرسازی و طراحی خوب آن است که مزیت‌های جدیدی را به وجود آورد یا مزیت‌های موجودی که یک "شهر خوب" را حاصل می‌دهد حفظ کند. می‌توان فهرستی از این مزیت‌ها را براساس سلسله مراتب نیازها تدوین کرد. آنگاه نیازهای متنوع شهر که از این راه به دست آمده است، بنیادی عالی را برای ارزیابی کیفیت شهر تشکیل می‌دهد و تعیین می‌کند که چه سطوحی از نیازها و خواسته‌های انسانی باید برآورده شوند.

● در مقدماتی‌ترین سطح، یک شهر "خوب" کلیه نیازهای کالبدی شهروندان را فراهم می‌آورد: مکانی برای زندگی و کار، درآمدی منطقی، آموزش و پرورش، حمل و نقل و ایجاد امکان برقراری ارتباط، و دسترسی به خدمات و تسهیلات.

● در مرتبه بعدی، شهر "خوب"، ایمنی، حمایت و

امنیت، محیطی کنترل شده و منظم از جنبه‌های بصری و کارکردی و عاری از آلودگی، سر و صدا، تصادفات و جرم را عرضه می‌دارد.

● افزون بر آن، شهر "خوب" یک محیط اجتماعی سازنده و هدایت‌کننده را عرضه می‌دارد و این جایی است که مردم در آن ریشه دارند، فرزندان و دوستان خود را در آن می‌یابند، به تک‌تک افراد این امکان را می‌دهد که بخشی از جامعه باشند و حس تعلق به مکان و سرزمین را فراهم می‌آورد.

● پس از آن، شهر "خوب" تصویری مناسب و شخصیت و حیثیت خوبی دربردارد و به مردم حس اعتماد و قدرت و مقام و منزلت می‌بخشد.

● حتی در مرتبه‌ای بالاتر از سلسله مراتب نیازهای انسانی، شهر "خوب" به مردم این فرصت را می‌دهد که خلاق باشند، فضاهای شخصی خود را شکل دهند و وجود خود را ابراز دارند، به جامعه محلی این امکان را می‌دهد که ناحیه‌ها و محله‌های خود را برحسب نیازها و خواسته‌هایش شکل دهد.

امروزه، تعداد زیادی از نیروهای غیرمحل شهر را شکل می‌دهند، نیروهایی که اغلب شهرهایی را که در آن کار می‌کنند نمی‌شناسند. در این شهرها قواعد و الگوها می‌بایست به صورت آن چارچوب‌های طراحی و توسعه‌ای ارائه شوند که بر مبنای تاریخ، فرهنگ، مکان و توپوگرافی ویژه شهر قرار دارند تا بتوانند از هویت آن پاسداری کنند.

● و سرانجام آنکه، یک شهر "خوب" طراحی با کیفیتی دارد، از دیدگاه زیبایی‌شناختی دلپذیر و به لحاظ کالبدی قابل تجسم است. شهر "خوب" مکانی فرهنگی است و کاری هنری.

ناگفته پیداست که طراحی شهری به خودی خود نمی‌تواند شهری را بسازد که همه این خاصیت‌ها را داشته باشد، زیرا بسیاری از آنها به شرایط اجتماعی و اقتصادی بستگی دارند و باید برای کسب آنها برنامه‌ریزی کرد. اگر برنامه‌ریزی راهبردی احیا شود، تراکم‌های جمعیتی حفظ گردند، حمل و نقل عمومی به استفاده از اتومبیل شخصی ترجیح داده شود و مسکن شهری دوباره سازمان یابد و کیفیت آن بهبود پیدا کند، می‌توان به شهرهایی خوب برای همگان دست یافت و برخی از ضروری‌ترین کیفیات را فراهم آورد و این اقدامات اهمیت

برنامه‌ریزی و طراحی شهری را مورد تاکید قرار می‌دهد.

به کمک طراحی شهری می‌توان نارسایی‌های شهر را کاهش داد یا حذف کرد

واضح است که شهر همواره نارسایی‌هایی داشته و دارد: اغلب پرجمعیت، ناپاکیزه، پرسر و صدا، آلوده و شلوغ است. افزون بر آن، زندگی کردن در فاصله‌ای نزدیک از دیگران ممکن است زندگی خصوصی و آزادی مردم را خدشه‌دار کند و آنها را از یک فضای واقعاً شخصی محصور و آزاد محروم دارد. همچنین به دلیل رشد مداوم شهرنشینی در دهه‌های اخیر و فقدان شهرسازی و طراحی شهری راهبردی جهت هدایت شهرنشینی به سمت ساختار و شکل متناسب، امروزه نارسایی‌های شهر وخیم‌تر شده و می‌رود تا سرزمین‌های پیرامونی خود را که بسیار به آن وابسته است از میان ببرد.

شهر دیگر محصور نیست

شهرسازی در یک قرن گذشته یا مدتی بیشتر، اصول منطقه‌بندی را پی‌افکنده است، حومه‌های کم‌تراکم و تک‌کارکردی. در نتیجه رشد شهر مجاز دانسته شده بدون آنکه اندازه یا جمعیت آن محدود گردد. نخست راه‌آهن و سپس اتومبیل امکان حرکت را فراهم آورد و شهر خاصیت فشرده بودنش را از دست داد. تلاش‌هایی چند صورت گرفته تا پی‌آمدهای رشد شهری بالقوه نامحدود را از جنبه‌های فاصله‌ها و سفرها، مصرف انرژی و آلودگی، تراکم راه‌ها و دشواری فزاینده دسترسی به خدمات متمرکز بسنجد. هر قدر شهرها در اندازه و جمعیت رشد کردند، تراکم بیشتری حاصل شد و مهاجرت دست‌جمعی به حومه‌ها سرعت بیشتری پیدا کرد.

حرکتی مخالف در اواخر قرن نوزدهم توسط افرادی چون «پیتروپتکین» و «ابنزر هوارد» به وجود آمد. این آخری ساختار و شکل کالبدی جدیدی برای رشد شهری پیشنهاد کرد که رابطه‌ای متعادل و بوم‌شناختی را بین شهر - با اندازه و جمعیت محدود - و مناطق روستایی - با اندازه کافی برای پشتیبانی از شهر با انواع کالاها و مواد ضروری - بار دیگر معرفی می‌کرد، همچنین تعادلی بین کارکردهای متنوع شهر، باز هم در نتیجه محدودیت سختگیرانه اندازه و جمعیت آن پیشنهاد می‌نمود. «اگر قرار است شهر کارکردهای حافظ زندگی را برای ساکنانش دربر داشته باشد، باید به اتکا به خود، همچون هر ارگانیزم دیگری، کنترل رشد ارگانیک و خودبستگی‌اش را به نمایش گذارد. (مامفورد ۱۹۸۴). لیکن

مدل هوارد از یک «شهر خوشه‌ای» نتوانست رشد حومه‌نشینی را در شهرهای ما متوقف کند، شاید عمدتاً به این دلیل که میزان گسترش شهر از جنبه‌های سطح، توسعه صنعتی و تحول جمعیتی چنان زیاد بود که مهار و محدود کردن آن دشوار می‌نمود.

امروزه شهرهای اروپایی، به استثنای مواردی محدود، وارد مرحله فراصنعتی شده‌اند و اگر نگوئیم جمعیت آنها کمتر شده، حداقل ثابت مانده است. میراثی که برای ما به جا مانده و هنوز به توسعه بیشتر ادامه می‌دهد شهری است با ابعاد غول‌آسا که از جمعیتش بیشتر رشد کرده است. بسیاری از محل‌های کار، خدمات و تسهیلات بر محور منفردی تمرکز یافته‌اند. مرکز شهر جذابیت خود را به عنوان محلی برای زندگی از دست داده است و مردم به مناطق مسکونی حومه‌های پیرامونی و خوابگاههای بلند مرتبه نقل مکان کرده‌اند که فاقد هرگونه تاریخ، تنوع فعالیت‌ها، فرهنگ و دیگر اشکال زیرساخت‌ها و هویتی قابل تشخیص هستند که به کمک آن شهروندان بتوانند هویت خود را دریابند. خرده‌فروشی‌ها و سایر کاربری‌های دیگر، مردم را تا حومه‌ها و مناطق پیرامونی شهرها دنبال کردند و سرزندگی مرکز شهرها را در مخاطره قرار دادند. این سوال پیش آمد که آیا می‌توان باز هم از «شهر» سخن گفت یا باید درباره «مناطق شهری» فکر کنیم که نفی‌کننده مفهوم خود شهر هستند: آنها به صورت پدیده‌ای «فراشهری» درآمدند که بسیار از تصویر سنتی شهر پیش - صنعتی و حتی قرن نوزدهمی دور شده‌اند.

شهر منطقه‌بندی شد و مردم را به سفر کردن مجبور کرد

نخست به دلیل صنعتی شدن و سپس به علت در دسترس بودن حمل و نقل مکانیکی و هم‌اکنون به دلیل آنکه شهرسازی موجود هنوز بازتابی از اصول کارکردگرایی است، شهر براساس کاربری‌ها منطقه‌بندی شده و نیاز به سفر از یک منطقه به منطقه دیگر را به وجود آورده است. تمرکز فعالیت‌ها و تسهیلات مقیاس شهری در مرکز شهر و مسکن در حومه‌ها و محل‌های خوابگاهی پیرامونی اهمیت بسزایی دارد. با تراکم جمعیتی متوسط رو به کم، حمل و نقل عمومی دیگر جنبه اساسی خود را از دست می‌دهد زیرا چندین دهه است که این فعالیت با کمبود منابع مالی روبروست و در حومه‌ها و شهرکهای پیرامونی قادر نخواهد بود تعداد کافی جمعیت را برای کارکرد اقتصادی جذب کند. بنابراین استفاده از اتومبیل‌های شخصی راحت‌تر و اغلب وسیله‌ای ارزان‌تر برای حمل و نقل درون شهری آن

افرادی در می‌آید که امکان مالکیت آن را دارند، اما تراکم روزافزون ترافیک موتوری، آلودگی بیش از پیش، ازدحام و فشار عصبی را در مناطق مرکزی به وجود خواهد آورد. ممکن است بتوان مشکل آلودگی را تا حدی یا کاملاً از طریق سوخت‌های بدون آلودگی حل کرد، اما مسئله ازدحام به جای خود باقی می‌ماند.

در تاریخ سیاسی تا همین چندی پیش، گرایش به سمت شهرهای وابسته به اتومبیل شخصی مورد حمایت بود و فقط در چند سال اخیر است که دولت‌های مرکزی تغییر جهت داده‌اند و هم اکنون توصیه می‌کنند که در شهرها اولویت می‌بایست به حمل و نقل عمومی داده شود. لیکن آنچه هنوز کاملاً مورد پذیرش قرار نگرفته این است که هدف دستیابی به یک شبکه حمل و نقل اقتصادی، پرآسایش و با کارکرد مطلوب نیازمند بازنگری در سیاست‌های استفاده از زمین، تراکم جمعیت و شکل و ساختار شهر است.

شهر از نظر اجتماعی قشربندی شده است

توسعه مناطق تک کارکردی و به ویژه تمرکز مسکن اجتماعی در حومه‌ها و شهرکهای پیرامونی - اغلب با کیفیت نازل خانه‌ها و فضای سبز آنها، دوری از تسهیلات شهری و خدمات نارسای حمل و نقل عمومی - این مناطق را در پاسخگویی به نیازهای مردم ناتوان کرده است و در نتیجه مردم از نظر اجتماعی دچار تبعیض شده‌اند. این مناطق یادآور مسکن نامناسب اواخر دهه ۱۹۷۰ و دهه ۱۹۸۰ هستند. آنهایی که درآمد بیشتری دارند و می‌توانند هزینه رفت و آمد و قیمت گران خانه‌ها را تحمل کنند به مناطق دارای مزیت در داخل و خارج شهر نقل مکان می‌کنند. آنها که درآمد پایین دارند یا فاقد درآمد هستند و نمی‌توانند هزینه رفت و آمد و قیمت گران خانه‌ها را تحمل کنند و یا به امکانات مسکن اجتماعی وابسته‌اند، در مناطق نامناسب شهر گرفتار می‌آیند.

حاصل آنکه قشربندی اجتماعی - اقتصادی شهر وضعیت وخیم‌تری یافته و هم‌اکنون مناطق محرومی یافت می‌شوند که همه نشانه‌های محرومیت همچون بیکاری، فقدان آموزش و مهارت، بهداشت نازل، اعتیاد، غارتگری و جرم را دربر دارند. در این مناطق که مردم از جهت کالبدی از حیات اقتصادی، اجتماعی، تجاری و فرهنگی شهر منزوی و محروم شده‌اند، ناآرامی‌های اجتماعی به صورت بخشی از زندگی روزمره در آمده است. تنها راه برای حل کردن این مسئله ایجاد تعادل و مساوات بیشتر در نواحی شهر است.

شهر اثرات مخرب زیست محیطی دارد

اثرات منفی زیست محیطی شهر تا حدی افزایش یافته که هم اکنون محیط زیست منطقه‌ای و جهانی را در مخاطره قرار داده است. پسرکانه‌های شهر که برای آن مواد غذایی، مواد اولیه و انرژی را فراهم می‌آورند دیگر مناطق روستایی پیرامون آن نیستند؛ در حال حاضر شهر منابع مورد نیاز خود را از سراسر جهان جذب می‌کند. شهر به صورت بزرگترین مصرف کننده و هدر دهنده مواد خام و انرژی و بزرگترین تولید کننده مواد زائد مایع، جامد و گازی شکل در آمده است. میزان مصرف مواد خام و آلوده کردن زمین، هوا و آب واقعاً ضد پایداری محیط زیست است، زیرا پسرکانه‌هایی را که شهر به آن وابسته است کاهش می‌دهد و سرانجام نابود می‌سازد.

نقش طراحی شهری

همانگونه که مبارزه شهر لوس‌آنجلس با آلودگی و ازدحام راهها نشان می‌دهد، راه‌حلهای مبتنی بر فن‌آوری و علم ممکن است سوختی جدید و پاک، حمل و نقلی کارا، انرژی قابل تجدید و با جریان مداوم و مانند آن را به وجود آورد و تغییرات رفتاری می‌تواند مردم را از اتلاف کاری دور سازد و به بازیافت و استفاده مجدد از مواد تشویق کند. اما همه این کوشش‌ها باید با بهبود مشخصه‌های کالبدی شهر از طریق طراحی شهری حمایت شود تا در نتیجه آن اثرات مخرب زیست محیطی شهرها به حداقل برسد.

این وظیفه شهرسازان و طراحان شهری است که مزیت‌های شهرها را حفظ و تقویت کنند و نارسایی‌های آن را به حداقل برسانند یا از میان ببرند. شهر باید محیطی عادلانه‌تر شود و برای همه شهروندان سهمی مساوی از مزیت‌ها را فراهم آورد. از طرف دیگر، شهر باید شکلی به خود گیرد که سر و صدا و آلودگی تا حد زیادی در آن کاهش یابد. به این ترتیب، حرکت بدون ازدحام خیابان‌ها و بروز آلودگی امکان‌پذیر می‌شود، برقراری روابط از پیش برنامه‌ریزی شده و خود به خودی ممکن می‌شود، و مردم از سطح بالایی از آزادی بهره‌مند می‌شوند. یک شهر "خوب"، کیفیت مراکز شهرهای سنتی - فرهنگ، تبادل آراء، محیطی خلاق، دسترسی به خرده‌فروشی‌ها و خدمات و تسهیلات را - با کیفیت‌های حومه‌ها - فضای خصوصی، فردیت، آزادی، آرامش، هوای خوب، باغ‌ها و باغچه‌ها، پارک‌ها و مسیرهای سرسبز پیاده - ترکیب خواهد کرد، بی‌آنکه خصوصیات ناپایدارتر بسیاری از حومه‌ها و مناطق پیرامونی امروزی را مانند کاربری منفرد، تراکم ساختمانی کم، گسترش بی‌رویه، یکنواختی و وابستگی به اتومبیل شخصی را همراه داشته باشد.



ناحیه‌های شهری تعیین خواهد نمود.

سطوح مداخله طراحی شهری

برای حفظ مزیت‌های شهر و به حداقل رساندن نارسایی‌های آن، طراحی شهری می‌بایست در سطحی بسیار فراتر از فضاها و مناطق منفرد با اندازه محدود عمل کند، همانگونه که در تعریف طراحی شهری در ابتدای این بحث آمد. بنابراین، طراحی شهری نه تنها به معنی "طراحی قلمروی عمومی" شهر یعنی مهمترین فضاها عمومی و بناهای عمومی آن است، بلکه می‌بایست به فرم کالبدی و ساختار منطقه شهری، کلیت شهر و ناحیه‌های آن نیز بپردازد. فقط پس از تهیه راهنمایی در این سطوح و براساس این نظم سلسله مراتبی (منطقه شهری، شهر، ناحیه‌های شهر) است که می‌توان به نحوی موثر به طراحی فضاهای شهری منفرد پرداخت.

طراحی شهری راهبردی در سطح منطقه شهری

امروزه وظیفه مقدم طراحی پرداختن سطحی و تزئینی به فضاهای منفرد نیست. همانطور که شکل و ساختار شهر به صورت بخشی یا کلی باعث بروز مشکلات زیست محیطی و کاربردی می‌شود که خود بیان کالبدی قشریندی اجتماعی و اقتصادی شهر است، فوری‌ترین و ضروری‌ترین وظیفه، کمک کردن به بهبود الگوهای کاربری زمین در سطح راهبردی و شکل کالبدی و ساختار منطقه شهری و شهر است. راهنماهای طراحی در این سطح رابطه‌ای متعادل و کارکردی میان شهر و پسرانه آن تدوین خواهد کرد، ساختار فضایی و شکلی برای ناحیه‌های شهری و تعامل و پیوند متقابل آنها به وجود خواهد آورد، و شرایطی برای طراحی در سطح پایین‌تر از

طراحی شهری راهبردی در سطح ناحیه شهری وظیفه فوری دیگر طراحی کمک کردن به کسب کیفیت ناحیه‌های شهری است که بسیاری از آنها امروزه فضایی یکنواخت دارند و مناطقی تک کارکردی و خوابگاهی هستند. شکل کالبدی، ساختار، تراکم‌های ساختمانی، الگوی کاربری و عموماً نقش آنها در شهر، میزان رعایت عدالت آن و کیفیت زندگی که فراهم می‌آورند نیازمند بررسی هستند و در بسیاری از مکان‌ها باید دوباره از بنیاد طراحی شوند و بهبود پیدا کنند. در این سطح است که طراحی با پیوند متقابل فضایی، شکلی و ساختاری میان قلمروهای عمومی و خصوصی و با به وجود آوردن راهنماهای طراحی برای عناصر کالبدی مهم ناحیه‌ها و بافت شهری، به عنوان پس زمینه و چارچوب خنثای آنها، سر و کار پیدا می‌کند.

طراحی شهری در سطح فضاهای منفرد

در پایین‌ترین سطح مداخله، طراحی وظیفه تامین کیفیت خیابان‌ها و میدان‌های منفرد و شبکه‌ای از فضاهای عمومی را که آنها به وجود می‌آورند بر عهده دارد؛ همان نوع از طراحی شهری که بیشتر با آن آشنا هستیم.

منابع:

Frey, Hildebrand, *What Urban Designis and Why it is so Important Today*, Designing the city, E + FN Spon (Routledge), 1999.

نمودار سطوح مداخله در بافت شهری

