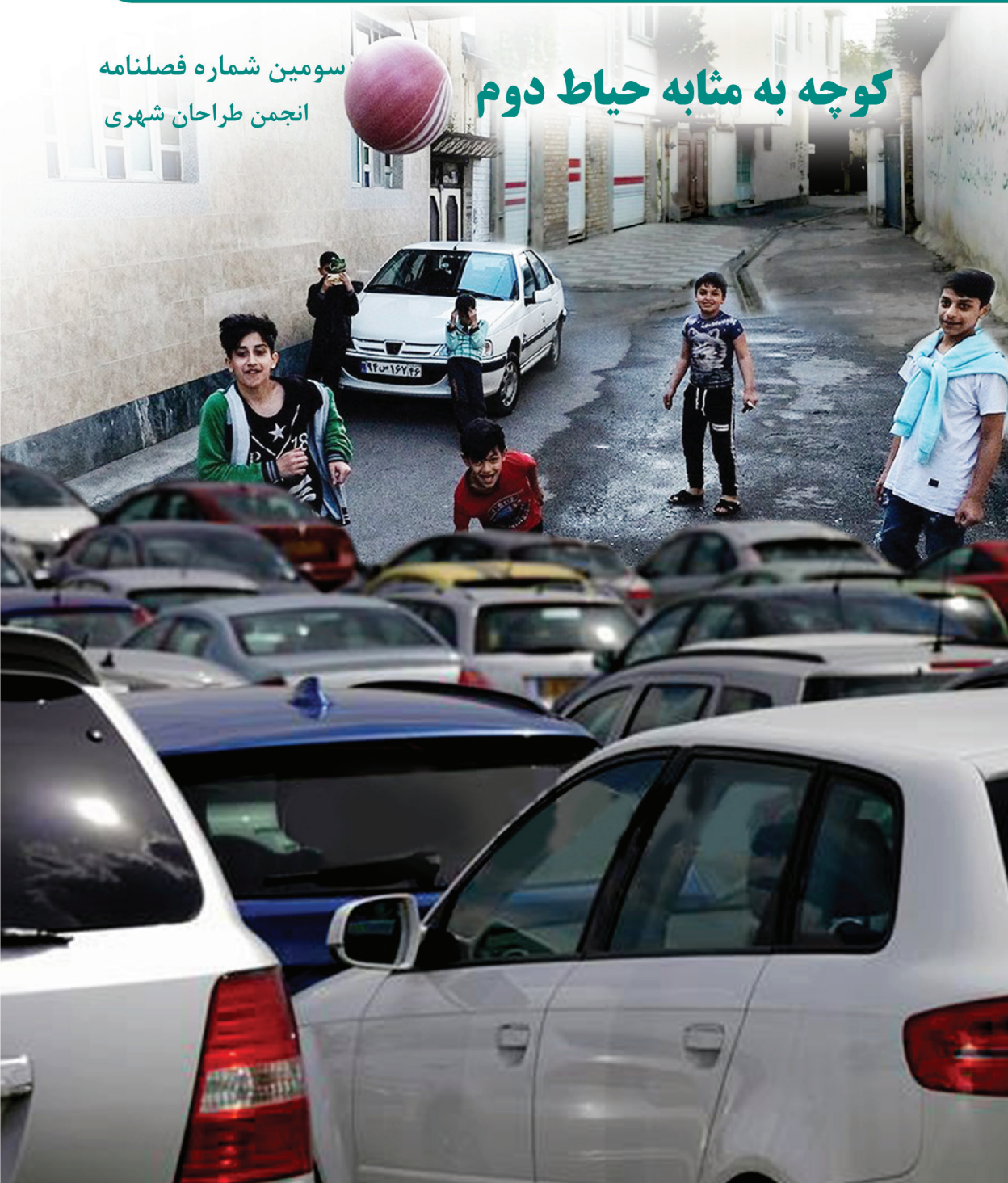
انجمن طراحان شهری ایران
IRAIAN ASSOCIATION OF URBAN DESIGNERS
فصلنامه علمی-تخصصی
زمستان ۱۳۹۸- سال اول- شماره سوم

کوچه به مثابه حیاط دوم

سومین شماره فصلنامه
انجمن طراحان شهری



انجمن شهرسازی ایران
IRAIAN ASSOCIATION OF URBAN DESIGNERS
فصلنامه علمی-تخصصی
زمستان ۱۳۹۸- سال اول- شماره سوم

بسم الله الرحمن الرحیم

سخن مدیر مسئول.....۴
سهیلا صادق زاده، رئیس هیات مدیره انجمن طراحان شهری ایران
سخن سردبیر.....۶
سیدعلی صفوی،عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس
مصاحبه باآقای مهندس صالحی.....۸
مدیرکل معماری وساختمان شهرداری تهران
مصاحبه با خانم دکتر غزال راهب.....۱۲
رئیس پژوهشکده معماری و شهرسازی، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
مصاحبه با دکتر مرادی نیا.....۱۷
مدیر مطالعات وپژوهش سازمان زیباسازی
یادداشتی در باب کوچه، آن‌طورکه مطلـــــوب است و آن‌طور که هست.....۲۰
جهانشاه پاکزاد، استاد طراحی شهری
حس مادرانه به کوچه و محله.....۲۳
مریم استادی، استادیار شهرسازی دانشگاه آزاد مشهد
روزی روزگاری، کوچه.....۲۸
مونا تاج بخش، دکترای طراحی شهری
کوچه،وسعتی برای تجربه.....۳۳
مرضیه ترابی، معمار و طراح شهر
غربت درکوچه.....۴۲
نغمه ترکزاده
کوچه به مثابه نشیمن همسایه ها یا کارگاه ساختمانی نیمه تمام.....۴۷
هادی پندار، استادیارگروه طراحی شهری، دانشگاه هنر، تهران
گذری برکوچه در سیرتاریخی شهر ایرانی: از مهر تا بیم.....۵۴
غزال کرامتی معمار وطراح شهری، استادیار عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی
مرثیه ای برای فضاهای باز شهری در شهر ایران وجای خالی معماری مسئولانه.....۶۲
دکتر سولماز حسینیون، دکترای طراحی شهری از دانشگاه ملبورن استرالیا
کوچه؛ ریسمانی که ما را به شهر وصل می‌کرد.....۶۵
محمد نظرپور، دانشجوی دکترای شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس
مروری برآنچه که مشهدی‌ها«میلان» می‌خوانند....۶۸
بهاره ابراهیم‌پور، دانش آموخته‌ی کارشناسی ارشد طراحی شهری
مناسب‌سازی مسیرهای حرکتی و برخی فضاهای شهری در منطقه ۹.....۷۵
تجربه طراحی شهری جامعه محور، تکنیک «کارگاه طراحی»، سارا ثابت
مقایسه کیفیت طراحی شهری دو کوچه ولی عصر در شهر قم و کوچه اسکارلت در شهر گرینویل امریکا.....۸۲
سعیده سبحانی نیا،دانشجوی دکترای طراحی و برنامه ریزی شهری، دانشگاه کلمسون، امریکا
کدام کوچه؟ کدام کودک؟.....۸۹
محمدمهدی عابدی-طراح شهری
زمین های خالی در بافت های فرسوده؛ فرصت توسعه یاتهدیدی برای کوچه ها(نمونه موردی: منطقه ۱۵ شهرداری تهران).....۹۳
مرجان خانزاده نطنزی
کوچه‌های بافت فرسوده گرفتار دربافت میانی شهر تهران.....۱۰۰
سایه فریدطهرانی، کارشناس ارشد طراحی شهری
بررسی جایگاه گمشده رنگ در کوچه‌های مسکونی.....۱۰۹
مرجان بابائی، کارشناس ارشد طراحی شهری
فلیپ: مکان‌سازی مشارکتی کوچه‌ی جوزی در نیاوران.....۱۱۳
مژده کمالی، نیلوفر ابونوری
منظر رنگی کوچه‌های شهر.....۱۱۹
کاوه عین اللهی، کارشناس ارشد طراحی شهری
میراث : غرور فضای شهری.....۱۲۴
خانم فردوس فرحانا (داکا- بنگلادش)/ ferdous farhana huq، مترجم: نسیم ایرانمنش
معرفی کتاب راهنمای طراحی مسیر دوچرخه (Urban Bikeway Design Guide).....۱۲۹
مترجمان: سیدعلی صفوی، میرحجت ولیلو، فرشته‌صادق‌پور
گزارش نشست علمی هنر، معماری و شهرسازی عصر پنجشنبه های اندیشکده هرم پی.....۱۳۲
عنوان: طراحی شهری و حضور در شهر
گزارش نشست علمی « کوششی برای همگرایی حرفه و دانشگاه »به مناسبت هفته پژوهش.....۱۳۹
برگزار کنندگان: گروه شهرسازی دانشکده معماری و شهرسازی، با همکاری معاونت پژوهشی واحد تهران مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی

فصلنامه انجمن طراحان شهری ایران
صاحب امتیاز: انجمن طراحان شهری ایران
مدیر مسئول: دکتر سهیلا صادق‌زاده
سردبیر: دکتر سید علی صفوی
مشاورعلمی: دکتر جهانشاه پاکزاد
مدیر هنری: سحرصالحی
طراح جلد: سارا امینی

پست الکترونیکی: iuda.ud.magazine@gmail.com
وبگاه انجمن طراحان شهری ایران: www.iuda.org

◆ سخن مدیر مسئول:
سهیلا صادق زاده
رئیس هیات مدیره انجمن طراحان شهری ایران

◆ بعد از ۲۲ سال تجربه کار ستادی کردن به شهرداری منطقه ۱۰ منتقل شدم. منطقه که به صف و خط مقدم جبهه معروف بود تجربه تازه‌ای برای من به شمار می‌رفت. اولین چیزی که من را جذب کرد خیابان های منطقه بود که عملکرد غالب آن را سکونت تشکیل می داد و همچنین مقاومتی که در برابر طرح های تعریضی و اصلاحی خیابان که در گذشته با دلیل و بی دلیل برای آنها رغم خورده بود، وجود داشت چه از طرف ساکنین که تمایلی به تغییر در حدود اربعه ملکشان و از دست دادن شکل و ماهیت قبلی آن را نداشتند و چه از طرف من که در مقام یک طراح شهری می بایست آموخته ها و باورم هایم را درباره هویت فراموش کنم و مجوز تخریب آن را صادر کنم. منطقه ۱۰ از محلات قدیمی تهران است. دارای بافتی بسیار فشرده، با دانه‌بندی ریز و کوچه پس‌کوچه‌های باریک و کم‌عرض. خیابان های هاشمی و کارون، هفت چنار و بریانک، رودکی، رنجبر و اسکندری از خیابان های قدیمی منطقه به شمار می روند که استخوان اصلی آن را هم تشکیل می‌دهند. وقتی خیابان های منطقه را به بهانه بازدید روزانه پیاده طی می‌کردم بی اختیار عبارات جین جیکوبز را که می گفت «وقتی به یک شهر سفر می کنید چه چیزی از آن شهر را به یاد می آورید؟ خیابان های آن» در ذهنم مرور میکردم. امروز بعد از گذشت یکسال آنچه که از منطقه ده یه یادم مانده ابعاد خیابان‌های آن است که علیرغم شلوغی و ترافیک خودروها، بر ابعاد زندگی آدمها انطباق دارد. ساختمان‌های دو یا سه طبقه ای که طبقه همکف آنها را مغازه‌های نقلی و محلی تشکیل میدهند و عقب رفتگی های بی‌نظمی که در طول خیابان با اجرای طرح های اصلاحی و تعریضی ایجاد شده و توسط خودروها تصرف شدند. خاطرم هست که در روزهای دوشنبه در ملاقات مردمی سازنده‌هایی که بجای مالکین سن و سال دار حضور می یافتند در دفاع از حقوق آنها که در صورت اجرای طرح تعریض خیابان با کاهش مساحت مواجه میشد، برای جبران مساحت از دست رفته ساختمان، حیاط خانه ها را برای توسعه بنا نشانه می گرفتند. هرچند که ضوابط شهرداری هم در کاهش و از بین رفتن حیاط‌ها کمتر از آنها تاثیرگذار نبود. یادم هست که در بعضی موارد پس از اصلاحی و اعمال ضوابط ۶۰ درصد به اضافه دو متر ، از حیاط خانه ها نیم متر باقی میماند که دیگر معنای حیاط نداشت. درواقع در این منطقه کوچه وخیابان حیاط اصلی خانه هاست که هم برای آمد ورفت، هم برای بازی بچه‌ها و هم برای مکث وگپ زدن بزرگترها استفاده می‌شود. البته گاهی هم برای دعواها، دعوا برسرفضای توقف اتومبیل. بررسی ها نشان می دهد بسیاری از خیابان های واقع در نیمه جنوبی شهر تهران با چنین وضعیت مشابهی مواجه هستند. برخی اعتقاد دارند که زمان بازنگری طرح‌های بالادست فرارسیده و برخی نیز مدعی هستند با اصلاح ضوابط و مصوبات فعلی این قبیل مسائل حل خواهد شد. در این راستا انجمن طراحان شهری و دست اندرکاران نشریه انجمن برآن شدند تا سومین شماره مجله را به موضوع «کوچه به مثابه حیاط دوم» اختصاص دهند. در این شماره تلاش شده تا از طیف گسترده‌ای از صاحبنظران و مدیران شهری که دارای تجربیات ارزشمندی در این زمینه هستند بهره‌گیری شود و مسئله از زوایای مختلف مورد نظر قرار داده شود. در پایان وظیفه خود می دانم از تمامی عزیزانی که در تنظیم این نشریه مشارکت داشته اند تشکر و قدردانی نمایم.

«کوچه به مثابه حیاط دوم»

◆ سخن سردبیر؛

کوچـه و خیابـان مسـکونی؛ حیـاط دوم بـرای حیـات اجتماعـی

سیدعلی صفوی، عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس

◆ زندگـی در شـهرهای امـروزی تحـت تاثیـر پدیده‌هایـی نظیـر تسـلط غیرقابـل انـکار خـودرو، افزایش جمعیـت شهرنشـین و کوچـک شـدن حیاطهـا و فضاهای مسـکونی، توسـعه ارتباطات مجـازی و کاهش تعامـلات چهـره بـه چهـره، کاهـش بعـد خانـوار و افزایـش خانواده‌های تـک فرزنـدی، توسـعه ابزارهای سـرگرمی الکترونیـک و مـواردی از ایـن دسـت باعث شـده کمتـر مجالی بـرای ارتباطـات اجتماعی بین همسـایگان و بویـژه کـودکان هـم محله فراهم شـود.

بیشـتر کوچه‌هـای امـروزی ناایمـن بـوده و بواسـطه حضـور خـودرو در اجتماعی‌تریـن و محلی‌تریـن فضاهـای شـهری، منظـر بی روح و آهنی خودروها جایگزین منظر انسـانی و طبیعی محلات شـده اسـت. همچنین سـاخت و سـازهای فزاینده در محلات بواسـطه سـوداگری سـاخت و تامین منافع سـازندگان و شـهرداریها باعـث شـده تـا شـهرهای ما شـمایلی شـبه کارگاهـی پیدا کننـد. این امـر نیز در کنـار عامل قبـل، بـه افسـردگی اجتماعی سـاکنان محلات، بویژه کـودکان و مادرانی منجر می‌شـود که بیشـتر وقت خـود را در محیـط محلـی سـپری می‌کنند.

اخیـراً درکشـورهای توسـعه یافتـه سیاسـتهایی نظیر بـازی خیابانـی، توسـعه پارکهای محله‌ای، توسـعه فضاهـای عمومـی خـرد مقیـاس، باغهـای محلـه‌ای (Community Garden) فضاهـای عمومـی بـا مالکیـت خصوصـی (POPS) توسـعه مکان‌هـای سـوم و مـواردی مشـابه در حال توسـعه هسـتند تا بعد اجتماعـی و تعامـلات درون محلـه‌ای را بازیابـی و تقویـت کـرده و روح تـازه‌ای در این کالبـد نیمه جان و مجـروح از آسـیب‌های زندگـی صنعتـی بدمند.

کوچه‌ها و خیابان‌های مسکونی، به‌عنوان حیاط جمعی محلات، پتانسیل بالایی برای رونق فعالیت‌های اجتماعی در مقیاس درون محله‌ای دارند. کمی تلاش مدیریت شده و هدفمند برای فرهنگ سازی و تشویق مردم به تعامل و حضور اجتماعی در کنار ایجاد بستر مناسب کالبدی می‌تواند به پویایی اجتماعی و نشاط ساکنین کمک شایانی کند

◆ مصاحبه با آقای مهندس صالحی

مدیرکل معماری وساختمان شهرداری تهران

مصاحبه کننده: محمدمهدی عابدی

◆ نظر تخصصی شما راجع به خیابان مسکونی به عنوان حیاط دوم ساکنین چیست؟

اگر ذهن خودمان را مرور کنیم تا همین سی سال پیش کوچه حیاط دوم خانه‌ها بود. بچه ها توی کوچه بازی می‌کردند. خانم ها کنار هم می نشستند و سبزی پاک می‌کردند. توی مراسم‌های مذهبی و ملی، مثل مراسم محرم، چهارشنبه‌سوری، مردم با هم همکاری می‌کردند و همدلی داشتند. اما با ورود خودرو و خودرومحور شدن توسعه شهری، این موضوعات کم کم رنگ باختند. الان حتی تصور آنکه بچه ها در کوچه بازی کنند سخت است. در حال حاضر دیگر کوچه‌ها یا جای پارک خودروها شده است، یا خودروها دائم در حال رفت و آمد هستند. دود و سروصدای خودرو مزاحم نشستن مردم توی کوچه هاست. مردم دیگه اعتماد نمی‌کنند بچه‌هایشان را در کوچه تنها بگذارند. حق هم دارند. موضوع ایمنی و امنیت هست، الان مردم به خاطر امنیت کم یا شاید حس امنیت پایین، حتی می‌ترسند بچه‌هایشان را بدون نظارت اجتماعی در حیاط اول ساختمانشان رها کنند. در حال حاضر ساختمان‌ها باید طوری طراحی شود که مادر هر پنج دقیقه بچه خودش را در حیاط ببیند. نظارت اجتماعی ضعیف است برای همین مردم می‌ترسند. قبلا غریبه‌ای می آمد توی کوچه همه نگاهش می‌کردند و از وی می‌پرسیدن که دنبال چی یا کی میگردی؟ الان دیگر کسی تصوری از این موضوع ندارد. فرهنگ خیلی تغییر پیدا کرده است.

◆ تجربه شما از زندگی اعضای خانواده خود از خیابان محل سکونت شما چیست ؟ (بزرگان خانواده (نسل اول) همسر، فرزندان)

من خودم در کوچه بازی می‌کردم، بازی‌های جمعی مانند فوتبال را تجربه کردم. مردم همه شهرهای کشور از اینگونه تجربه‌ها داشتند. زمان ما بخاطر امنیت و ایمنی مطلوب و نظارت اجتماعی مردم، من از همان کلاس اول دبستان خودم به مدرسه می‌رفتم و برمی‌گشتم. کسی دنبالم نمی‌آمد. دو تا چهارراه رو رد می کردم. اما الان که نگاه میکنم می‌بینم خودم نمیتونم اجازه بدم فرزندم با اینکه مدرسه‌اش مسافت زیادی با خانه ندارد خودش تنها برود مدرسه. حتی تصور همچین چیزی را ندارم. موضوع تنها مدرسه رفتن بچه‌ها انگار برای دویست سال پیش است درحالیکه حداکثر سی سال پیش بچه‌ها خودشان می‌رفتند و می‌آمدند. بخشی از این موضوع بر گردن شهرداری و طرح تفصیلی است و بخشی از آن بعلت تغییر فرهنگ خانواده‌هاست. شهرداری خیلی دست

خودرو را باز گذاشته که هرجا دلش بخواهد برود. ایراد دیگر آن است که طرح تفصیلی کاری کرده که هرکسی اصطلاحا ماشینش زیر سرش باشد؛ زیر خانه‌اش باشد. و این باعث شده است که ضریب نفوذ ماشین توی بافت تشدید شود. درواقع هرجا پیاده می‌تواند برود، خودرو هم می‌تواند. این باعث می‌شود خیابان‌ها تعریض شود تا ماشین بتواند راحت‌تر عبور و مرور کند. از این جهت ما برای این موضوع با یک چالش مواجه‌ایم. زمان قدیم من با بچه‌های محله در یه مدرسه درس می‌خواندیم؛ این باعث می‌شد زیاد همدیگر را ببینیم و با هم بازی کنیم. اما اگر به جامعه کنونی نگاه کنیم می‌بینیم بچه‌های یک محله، توی یک مدرسه درس نمی‌خوانند. بخشی از این مسئله فرهنگی است. الان پیشرفت تکنولوژی هم باعث شده که بچه‌ها از یکدیگر دور باشند. در حال حاضر بچه‌ها با تکنولوژی وویس واتس اپ با هم ارتباط می‌گیرند و صحبت می‌کنند.

◆ آیا احساس می‌کنید که کوچه و یا خیابان مسکونی جلوی واحد مسکونی شما ادامه و گسترش حیاط شماست؟چرا؟

خیر، محل زندگی من کاملا یک بافت سواره‌محور و شطرنجی است. تمام ارزشش به این هست که خودروی من را به سمت خونه خودم هدایت می‌کند. دیگر هیچ فعالیت دیگری را نمی‌توان در کوچه دید.

◆ به نظر شما حدود چند درصد از کوچه و خیابان‌های تهران چنین حالتی را دارند؟

کلا کمتر کوچه به مفهوم واقعی را می‌شود در تهران دید. دیگر چندان شمال و جنوب شهر ندارد. شمال شهر که عملا کوچه عملکردی ندارد، جنوب شهر هم خودرو تاثیر خودش را گذاشته است. من زمانی شهرداری منطقه ۱۷ کار می‌کردم و فعالیت‌های مختصری نظیر بازی بچه‌ها می‌دیدم ولی الان دیگر آنجا هم خبری نیست. البته جنوب شهر هنوز فرهنگ اجتماعی زندگی کردن هنوز هست، چون آن آدم سی سال پیش هنوز هست. این آدم برایش سخت است همه چیزها رو فراموش کرده باشد. هنوز هستند کسانی که هوس کنند بروند داخل کوچه همسایه‌ای را ببینند. ولی همین هم خیلی کمرنگ شده است. شمال شهر که کوچه‌ها رسما تعطیل هستند، ولی پارک ها هنوز دارند کار می‌کنند. مثلا شما می‌بینید خانم‌های محله در پارک محل جمع می‌شوند و ورزش جمعی می‌کنند، ولی بازی جمعی بچه‌ها را حتی توی پارک‌ها هم نمی‌بینم. مثلا من نمی‌بینم در پارک‌ها بچه‌ها فوتبال بازی کنند. الان دنیا دارد به حالت قدیم برمی‌گردد. ولی ما چون با بیست، سی سال تاخیر اقدامات آنها را انجام میدهیم، فعلا داریم به نفع خودرو کار می‌کنیم، درحالیکه نباید اینطور باشد.

◆ به نظر شما نهادهای متولی آرام‌سازی خیابان‌های مسکونی کدامند و نقش نهادها در این زمینه چیست ؟

از نظر مالکیت که تمام خیابان‌ها و کوچه‌ها برای شهرداری تهران است. اما برای این کار تقسیم وظایف صورت گرفته است، نگهداری و تمیز کردن کوچه‌ها با معاونت خدمات شهری هست. پلاک کوبی کوچه‌ها با سازمان زیباسازی و زیبایی و منظرش با معاونت شهرسازی. اگر بخواهیم چیزی را اجرا کنیم یا تغییر بدهیم بر عهده معاونت عمرانی است. مثلا در بحث شهر دوستدار کودک ما خیلی علاقه‌مندیم که یک محله‌ای را بهسازی کنیم. برای این کار

نیازمندیم بین معاونت‌های مختلف هماهنگی ایجاد کنیم. ولی اینطور نیست که یک نهاد وجود داشته باشد فقط برای موضوع کوچه‌ها. توی این موضوع مشارکت مردم خیلی مهم است. آنها باید همراه باشند وگرنه پروژه به شکست منجر خواهد شد.

◆ آیا نهاد یا سازمان شما موضع خاصی در این رابطه دارد؟

از باب ماموریت‌های اداره‌کل معماری و ساختمان، شهر دوستدار کودک جزو وظایف ماست. ما مایلیم که بشود برای این کار یک فرآیندی ایجاد کرد. کوچه به مثابه حیاط دوم بیشتر به بچه ها و سالمندان خدمات می‌دهد تا میانسال‌ها. ما دوست داریم کارهایی در این‌باره کنیم. در دوره فعلی شهرداری تهران به بحث های مدهای حمل و نقلی به غیر از خودروهای شخصی، بالاخص به پیاده و دوچرخه توجه ویژه‌ای می‌شود. الان بجای اتوبان ساختن خیلی به پیاده‌روسازی تاکید داریم، شعار سال ۹۹ شهرداری تهران ۵۰۰ کیلومتر پیاده‌روسازی است. در واقع ما می‌خواهیم تا مردم راحت حرکت کنند. کوچه‌ها هم از این امر مستثنی نیستند. البته این موضوع خیلی همراهی مردم را می‌طلبد. باید از ما بخواهند و ما با کمک خودشان این کار را انجام بدیم.

◆ آیا نهاد شما تاکنون مطالعه یا پژوهشی در این باره انجام داده است؟

در اداره‌کل معماری فعلا در فاز صفر و یک شهر دوستدار کودک هستیم. اما در شهرداری منطقه ۲ در سال ۱۳۹۲ گروهی یک کار اجرایی در مورد کوچه انجام دادند. روی کفسازی و نما و مبلمان و پوشش گیاهی دو کوچه در مرزداران کار شد. ولی به دلایل انتخاب نادرست محله، و مشکل داشتن اهالی محله با شهرداری بر سر نوع مجوز ساخت و ساز به شکست منجر شد. محله باید رگه‌های موجود داشته باشد تا چنین پروژه‌هایی بتوانند موفق شود، تا بشود الگو. مثلا پیاده‌راه سازی ۳۰ تیر یک الگو شد، برعکس ۱۷ شهریور که به شکست انجامید. فرق این دو در جانمایی بود. محور ۳۰ تیر را مردم از قدیم به عنوان فود استریت میشناختند و شهرداری این موضوع را تقویت کرد. ولی در مورد محور ۱۷ شهریور این ته‌مایه وجود نداشت. ۱۷ شهریور پر از گاراژ و تعمیرگاه ماشین بود. ولی در کل تجربه مشخصی در مورد کوچه وجود ندارد. چون شهرداری تهران برای این موضوع تا الان احساس نیاز نمی‌کرده است. اما آرام آرام دارد جا می‌افتد که البته همکاری و مطالبه‌گری شهروندان را می‌طلبد.

◆ آیا طرح‌های سندسازی مانند «طرح جامع و تفصیلی» به این معضل توجه کافی کردهاند؟

طرح جامع شهر تهران برای سال ۸۶ است و خیلی به موضوع کوچه توجهی نشده، البته که باید توی بازنگری بیشتر به کوچه ها توجه شود.

◆ آیا قوانین راجع به آرام‌سازی خیابان مسکونی وجود دارد؟

نه قوانینی وجود ندارد و من ندیدم. ما تا کنون اولویتمان کوچه نبوده. همچنین نباید فراموش نشود تصور جامعه حرفه‌ای و مدیریت شهری از شهرسازی یک موضوع خودرومحور بوده است.

◆ آیا اقداماتی در جهت کنترل ترافیک در خیابانهای مسکونی و جلوگیری از سفرهای عبوری از آنها انجام پذیرفته است؟

بعضی وقتا مردم مثلا در شهرک غرب خودشان بر سر کوچه‌ها زنجیر می‌بستند تا غریبه‌ای نیاید و در حیاط دوم آنها خودرویش را پارک کند. اما این موضوع با قانون ما مغایرت دارد، چون با حق عمومی سایر مردم مغایرت دارد. شهرداری تهران در اینباره فعالیت خاصی انجام نداده است.

◆ نظر شما راجع به حضور شرکت‌ها و ادارات پر مراجعه در خیابانهای مسکونی و پارک خودروهای کارمندان و مراجعین به این مکان چیست؟

مشکل ما این است که قوانینمان با هم همسو و هم افزا نیستند. الان برای دفاتر مهندسی و مطلب و مشاغل هفتگانه مجوز برای حضور در مناطق مسکونی وجود دارد. اما این قانون برای سال ۱۳۵۲ است. آن موقع مشکل‌ساز نبوده. اما الان مشکل‌زا شده است. مثلا یک آموزشگاه در یک بلوک ساختمانی ایجاد شلوغی زیاد و هرج و مرج می‌کند. تغییر کاربری‌ها هم خیلی روی ترافیک محله تاثیر گذاشته است. الان موضوع پارکینگ یک موضوع حل نشده است. اینا فقط بحث شهرداری نیست، ما مشکل قانون داریم. ما مدیریت کلان و یکپارچه شهری نداریم. اگر حکومت محلی داشتیم خیلی از این مشکلات را نداشتیم. الان ما نمی‌توانیم روی تولید خودرو ها، پلاک‌گذاری خودروها از طریق مدیریت واحد شهری نظارت داشته باشیم. الان کمتر کوچه ای داریم که دو طرفش ماشین پارک نشده باشد. این کوچه چطور می‌تواند نقش اجتماعی خود را ایفا کند؟ ما الان حتی حیاط اولمان هم در تصرف ماشین هست چه برسد به حیاط دوممان.

◆ آیا این همه اختلاف سطح از چاله کانیووگرفته تا پله و رامپ در کوچه و خیابان مسکونی امکان استفاده بهینه از سطح خیابان را برای بازی و حرکت عابر پیاده را محدود نمی‌کند؟

چون اولویت را به ماشین دادیم این مشکلات پیش آمده، اگر رمپ در گذر احداث شده، این اهمال و کوتاهی بوده و قطعا غلط هست. بحث کانیوو و تجهیزات برقی و مخابراتی و این‌ها باید به نحوی طراحی و اجرا شود که حرکت پیاده محدود نشود.

◆ آیا از طرف نهاد شما ضوابطی جهت کاهش الحاقات خطرزا روی جداره و کف خیابان وجود دارد؟

در حال مکاتبه با نهادهای مختلف برای رفع این موضوع و از طریق قانون مناسب سازی فضای شهری برای معلولین در حال پیگیری آن هستیم.

◆ ضوابط و مقررات موجود راجع به عرض پیاده‌روها در خیابان‌های مسکونی و کوچه‌ها که باعث باریکی بیش از حد آنها و حرکت عابرین در سطح سواره شده است را چگونه ارزیابی می کنید؟

قانونی که در شهرسازی داریم قانون عرض م۱عبر هست که می شود از این جداره تا جداره روبرو. در مورد تفکیک فضاهای معبر که چقدر پیاده باشد و چقدر سواره، قانون خاصی نداریم. طبیعتا وقتی روزی به این نیازها برسیم، بر اساس قانون نوشته خواهد شد. این نیازها الان دارد خودش را نشان می‌دهد و قوانین باید متناسب با آن تغییر کند.

◆ مصاحبه با خانم دکتر غزال راهب

رئیس پژوهشکده معماری و شهرسازی،

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

◆ نظر تخصصی شما راجع به خیابان مسکونی به عنوان حیاط دوم ساکنین چیست؟

تعبیر حیاط دوم به خیابان مسکونی، علاوه بر آن که درصورت تحقق می‌تواند فضایی برای گسترش پیوندهای اجتماعی و افزایش امنیت در بافت‌های مسکونی باشد، به تقویت مفهوم سلسله مراتب دسترسی به «خانه» نیز کمک می‌کند. علاوه بر آن، باتوجه به کاهش شدید سرانه فضای باز خصوصی و همچنین، عمومی برای ساکنین، می‌تواند فرصت مغتنمی برای استفاده از ظرفیت‌های موجود در بافت‌های شهرها به عنوان جایگزین حیاط‌های حذف شده خانه‌ها و کمبود پارک‌های عمومی محله‌ای باشد.

◆ تجربه شما از زندگی اعضای خانواده خود از خیابان محل سکونت شما چیست ؟

(بزرگان خانواده (نسل اول) همسر، فرزندان)

در زندگی کنونی ما و من، خیابان محل سکونت به عنوان گذری که هر روزه مارا از در ورودی منزل برای دسترسی به خیابان اصلی برای رسیدگی به زندگی روزمره هدایت می‌کند، معنادار است. شاید تجربه متفاوت من از این نگاه، با جستجو در خاطرات کودکی، خانه یکی از اقوام باشد که در انتهای یک کوی با میدانگاهی در میان آن واقع بود و ما در دوران کودکی خاطرات خوبی از همبازی شدن با بچه‌های آن واحد همسایگی با یکدیگر داشتیم.

◆ آیا احساس می‌کنید که کوچه و یا خیابان مسکونی جلوی واحد مسکونی شما ادامه و گسترش حیاط شماست؟چرا؟

چنین نیست، دلیل آن را به‌نظرم در موضوعات زیر می توان جستجو نمود:

- عدم وجود سلسله مراتبی تعریف شده در ورودی ار فضای عمومی گذر به فضای خصوصی/ نیمه‌خصوصی حیاط خانه
- مسائل امنیتی موجب می‌شود که حصار خانه را به مثابه حایلی برای حفاظت و صیانت از اتفاقات پشت آن ببینیم.
- غریبه بودن با فضای حسی حاکم بر آنچه در پشت دیوار خانه می‌گذرد، پیوند اجتماعی ضعیف میان همسایگان پلاک‌های دیگر و به‌عبارت دیگر، عدم تحقق مفهوم محله

◆ به نظر شما حدود چند در صد از کوچه و خیابانهای تهران چنین حالتی را دارند؟

علاقه ندارم با مقدماتی که در دو سوال قبل

طی شد، این «حالت» را، به‌عنوان پیش‌فرض ذهنی حاکم بر شهرسازی موجود بپذیرم. اما می‌توانم این‌گونه پاسخ دهم که شهرسازی جدید، تلاشی برای گسترش پیوند اجتماعی ساکنین همجوار، تحقق مفهوم محله و تداوم مفهوم حیات از خانه به گذر از منظر کالبدی نمی‌کند. اما این بدان معنا نیست که با اصلاح کالبدی می‌توان در پیدایش این مفهوم به‌تنهایی موفق بود و الگوی ذهنی و تمایلات و سبک زندگی جدید نیز تأثیرات عمیقی بر آن دارند. چه بسا که در مجتمع‌های مسکونی با قابلیت‌های کالبدی بالای تعاملات اجتماعی، شاهد عدم هم‌پیوندی ساکنین هستیم و در مقابل آن، در محلاتی با حداقل برنامه‌ریزی‌های کالبدی (نظیر برخی بافت‌های ناکارآمد)، شاهد پیوند اجتماعی قوی هستیم. اما این الگو را تیز نباید فراموش کرد که در بسیاری از محلات قدیم شهرها دو وجه الگوهای کالبدی و سبک زندگی هم‌پیوند اجتماعی، نمونه های موفقی از شکل‌گیری یک محله موفق را برجای گذاشته‌اند که هنوز نیز با وجود تحولات عمیق در زندگی شهری، به قوت خود باقی هستند و سرمایه اجتماعی شهرها محسوب می‌شوند.

◆ به نظر شما نهادهای متولی آرام‌سازی خیابانهای مسکونی کدامند و نقش نهادها در این زمینه چیست ؟

شاید مدیریت شهری (شهرداری و شورای شهر) را بتوان مؤثرترین نهاد در این موضوع دانست و سایر سازمان‌ها باید ملزم به هماهنگی و همسویی با این نهاد در برنامه‌ریزی باشند.

◆ آیا نهاد یا سازمان شما موضع خاصی در این رابطه دارد؟

مرکز تحقیقات وظایف اجرایی در این‌خصوص ندارد. اما به تدوین دستورالعمل و یا انتشار نتایج طرح‌های تحقیقاتی به‌طور مستقیم یا غیر مستقیم به این موارد پرداخته است که می‌تواند مبنای عملکرد دستگاه‌ای اجرایی قرار گیرد.

◆ آیا نهاد شما تاکنون مطالعه یا پژوهشی در این باره انجام داده است؟

بله، در قالب تهیه طرح‌های پایلوت، ضوابط طراحی فضاهای شهری و همچنین از منظر ایمنی حمل و نقل، طرح‌هایی در این‌خصوص به انجام رسیده است.

◆ آیا نتیجه علمی این مطالعات حاصل شده است و در اختیار عموم قرار گرفته است؟

در قالب گزارش‌ها و دستورالعمل‌های تحقیقاتی منتشر شده، به سازمان‌ها ابلاغ شده و در دوره‌های آموزشی در شهرهای مختلف تدریس شده است. همچنین ضوابط متعددی که رویکرد مذکور را دربر می‌گیرد، باهمکاری سازمان برنامه و بودجه کشور در قالب نشریات نظام فنی و اجرایی نیز منتشر شده است.

◆ به تحقق‌پذیری آن فکر شده و نتیجه عملی آن چه بوده است؟

این موضوع تا حد زیادی وابسته به توان و حساسیتهای اجرایی نهادهای مسؤول است. اما آنچه مائز اهمیت است و شاید بتوان به‌نوان مهم‌ترین عامل عدم تحقق بسیاری از طرح‌های از این دست برشمرد، در دو مطلب زیر است:

- عدم اولویت حقوق عمومی بر حقوق خصوصی، نبود آگاهی عمومی در مورد حقوق عمومی خود و مطالبه‌گری آن و فقدان گروه‌های سازمان‌دهی شده برای مطالبه و تحقق آن و

همچنین گرایش بیشتر ظرفیتهای قانونی به حقوق خصوصی در مقابل حقوق خصوصی - اولویت خودرومحوری به‌جای پیاده محوری در برنامه ریزی‌ها و طرح‌ها

◆ آیا طرح‌های سندسازی مانند «طرح جامع و تفصیلی» به این معضل توجه کافی کرده‌اند؟

به‌نظر می‌رسد بخش قابل توجهی از مسأله به عدم هماهنگی طرح‌های جامع و تفصیلی شهری با طرح‌های حمل‌ونقل برمی‌گردد. مبنا و شاخص‌های تصمیم‌گیری و اولویت بخشی به معابر در طرح‌های شهری و طرح‌های حمل و نقل با یکدیگر همسو نیستند و این موضوع باعث می‌شود که گاه در مقابل یکدیگر قرار گیرند. حتی در طرح‌های جامع و تفصیلی نیز کمتر همسویی رویکرد میان همکاران حمل و نقل و شهرساز دیده می‌شود و موارد بسیاری را شاهد بودیم که تصمیمات ترافیکی محوریت توسعه و برنامه‌ریزی طرح‌های جامع و تفصیلی با رویکرد خودرو محوری را در دست می‌گیرد.

به‌عنوان مثال گشایش‌هایی که در بافتهای ارزشمند مسکونی برای سهولت عبور ماشین در شهرهای مختلف کشور رخ می‌دهد.

نمونه آن گشایش معابر در بافتهای ارزشمنددر طرح تفصیلی شهرهای اراک یا قزوین و یا حتی شهر تاریخی کنگ بود که با ورود وزارت راه و شهرسازی این اقدامات تاحدی متوقف شده است.. که ادغام وزارت راه و و وزارت مسکن و شهرسازی فرصتی برای نزدیک نمودن و منطق و ادبیات پایه این دو حوزه برنامه‌ریزی است که اقداماتی در این‌خصوص در وزارت راه و شهرسازی در دست انجام است. هرچند هنوز به جایگاه واقعی خود دست نیافته است.

◆ آیا قوانین راجع به آرام‌سازی خیابان مسکونی وجود دارد؟

شاید بتوان گفت که راهنما و توصیه های اجرایی و به عبارتی اسناد فنی وجود دارد. اما مقیاس پیاده‌سازی آن محلی و در اختیار مدیریت شهری در مقیاس محلات است که سلیقه‌ای عمل می‌شود و نمی‌توان به این دلیل، سطح مطلوبیت عمومی را در این مورد شاهد بود. اما یک الگو و راهبرد کلی که الزامی برای آرام‌سازی خیابان مسکونی را اعمال و پایش کند، وجود ندارد.

بخشی از این موضوع نیز همان‌طور که در پاسخ سوال قبل ذکر شد، به عدم عماهنگی طرح‌های حمل و نقل و طرح‌های شهری بازمی‌گردد. در طرح‌های حمل و نقل، نظیر طرح جامع حمل و نقل که در شورای ترافیک به تصویب می‌سد و اساسا شهرسازان ورود چندانی به آن ندارد، مهم‌ترین شاخص تصمیم‌گیری، عرض گذر و میزان عبور ماشین است. اساسا نوع کاربری اطراف گذر در فرایند تصمیم‌گیری برای طرح حمل و نقل مفهوم قابل توجهی پیدا نمی‌کنند.

◆ آیا اقداماتی در جهت کنترل ترافیک در خیابانهای مسکونی و جلوگیری از سفرهای عبوری از آنها انجام پذیرفته است؟

بله، به نظر من این اقدامات مورد توجه نهادهای مسؤول بوده است. امام مشکل اصلی همواره اولویت خودرو بر عابر پیاده بوده و روان‌سازی ترافیک همواره با رویکرد خودرور محوری در فضاهای شهری صورت گرفته است.

◆ نظر شما راجع به حضور شرکت‌ها و ادارات پر مراجعه در خیابانهای مسکونی و پارک خودروهای کارمندان و مراجعین به این مکان

چیست؟

معضلات حاصل از این مکان‌یابی‌ها ریشه در سه زمینه دارد که با اصلاح آن قابل رفع است: اول این که، طرح‌های جامع و به‌دنبال آن طرح‌های تفصیلی باید مکان‌یابی کاربری‌های شهری را به‌نحوی برنامه‌ریزی و توزیع کنند که مانع از مزاحمت کاربری‌های پرتردد برای حوزه‌های مسکونی شوند.

در عین آن‌که وجود کاربری‌های خدماتی متناسب با حوزه سکونت، سرزندگی بافت شهری را به‌همراه دارد و وظیفه طراحان و برنامه‌ریزان، ایجاد تعادل میان هر دو مورد است.

موضوع دیگر ضوابط تخصیص کاربری‌های عمومی و خدماتی به ساختمان‌های موجود و یا ساختمان‌های جدید است که لازم است موضوع تناسب نوع کاربری و همچنین، تأمین پارکینگ مورد نیاز توسط شهرداری‌ها به تمام و کمال و به‌طور سختگیرانه‌ای کنترل شود.

مسأله سوم برخی از کاربری‌های پرمخاطب است که اجازه احداث آن در ساختمان‌های مسکونی و در بافت مسکونی داده می‌شود. نظیر برخی از کاربری‌های آموزشی (نظیر مدارس و آموزشگاه‌ها)، بهداشتی (نظیر مطب‌ها)، اداری (نظیر مرکز خدمات پیشخوان دولت و...)، خدمات شهری و ... . عدم هماهنگی بین دستگاه‌های صادرکننده مجوزها و تناقضات قوانین، مشکلاتی را در این زمینه ایجاد می‌کنند که بیشترین تأثیر را ساکنین گرفته و با معضلات آن روبه‌رو می‌شوند. لذا، لازم است که ضمن پایش مدام عملکرد این کاربری‌ها توسط شهرداری‌ها، هماهنگی بین دستگاه‌ها در این‌خصوص با پذیرش یک سازمان به‌عنوان متولی اصلی صورت گیرد.

◆ **نظر شما راجع به اشغال این همه فضای عمومی برای توقف در خیابان مسکونی بویژه توسط افراد غیر ساکن چیست؟ آیا ایده‌ای در رابطه با کنترل و کاهش آن به نظرتان می رسد؟**

راهکار متداول این موضوع اعمال قوانین ترافیکی نظیر پارک ممنوع و جریمه تخلفات است که تجربه موجود در کشور نشان داده شده است که این موضوع مسأله را حل نمی‌کند و یا میزان تخلفات و را افزایش داده و یا ترافیک را به نقطه‌ای کمی دورتر منتقل می‌کند. حتی پارکینگ‌های عمومی نیز نتوانسته‌اند مشکلاتن این مناطق را به نحو مؤثری حل کنند.

درعین این‌که ساخت پارکینگ عمومی به‌دلیل مسائل اقتصادی و کمبود زمین در بسیاری از مناطق با استقبال خوبی روبه‌رو نمی‌شود. لذا راهکارها مناسب که به حل ریشه‌ای موضوع کمک می‌کند را باید در برنامه‌ریزی جستجو کرد و به شرح زیر است:

- توزیع مناسب کاربری‌ها و خدمات شهری متناسب با مقیاس حوزه نفوذ خدمات و ظرفیت‌های هر بافت که توضیح آن در سوال قبل داده شد.
- کاهش سفرهای شهری سواره از طریق توزیع مناسب کاربری‌ها و خدمات در محلات و مناطق مختلف شهری و کاهش نیاز به سفرهای سواره
- دسترس‌پذیری از طریق حمل و نقل عمومی و از طرف دیگر، الزام قرارگیری کاربری‌های پرمخاطب در مناطق دارای دسترسی حمل‌ونقل عمو می

◆ آیا این همه اختلاف سطح از چاله کانیورگرفته تا پله و رامپ در کوچه و خیابان مسکونی امکان استفاده بهینه از سطح خیابان را برای بازی و حرکت عابر پیاده را محدود نمی کند؟

به‌طور قطع محدود می‌کند. بخش قابل توجهی از این موضوع به ضوابط که متناسب با منطقه، شهرداری‌ها باید در هماهنگی با اصوال کلی تدوین و به ساکنان و سازندگان دیکته کنند، برمی‌گردد.

به‌عنوان مثال در مناطق با شیب زیاد هیچ ضابطه‌ای راجع بر و کف وجود ندارد که شیب ملایم و یک‌دست برای مسیرهای پیاده را در فضای شهری ایجاد کند. اگر مناطق پرشیب مثل شمال تهران از گذرها عبور کنیم دیده می شود که هر پلاک پیاده راه مقابل خانه خود را متناسب با تراز ورودی خود تنظیم کرده و بین پلاکها گاه اختلاف سطح با ارتفاع زیاد یا پله‌های متعدد در مسیر حرکت پیاده که باید مسیری بدون مانع و با شیب حداکثر ۸ تا ۱۰ درصد باشد، ایجاد شده است.

درحالی‌که اگر ارتفاع تراز ورودی ساختمان‌ها از طرف شهرداری متناسب با این شیب تنظیم شود، مشکلات این‌چنینی را شاهد نخواهیم بود. مشکل دیگر مرتبط به ساخت‌وسازهای دوران‌های زمانی مختلف است. مثلا در دوران قبل و به‌خصوص در شهرهای کوچک، ضوابطی درخصوص عدم امکان ایجاد سطح شیبدار برای ورودی پلاک‌ها در پیاده رو وجود نداشته است و تازمانی که مالکین قصد تخریب و نوسازی و فرایند صدور پروانه جدید را نداشته باشند، اجباری بر حذف شیب از مسیر عمومی برآن‌ها مترتب نیست. لذا نمونه‌ای زیادی از رمپ‌هایی که ماشین و یا موتور را با اشغال فضای گذر به تراز بالاتر یا پایین‌تر از سطح گذر ورودی خانه‌ها می‌رساند، مشاهده می‌شود.

◆ آیا از طرف نهاد شما ضوابطی جهت کاهش الحاقات خطرزا روی جداره و کف خیابان وجود دارد؟

بله، در بخش ایمنی حمل و نقل مرکز تحقیقات ضابط این موضوع تدوین شده و علاوه بر آن راهکارهای مشخص و شناخته‌شده‌ای در این مورد وجود داردکه ابزارهای آن هم در کشور تولید می‌شود. موضوع مهم دیگربهره‌برداری مناسب طراحان شهری از این ابزار برای طراحی‌های مناسب است.

◆ ضوابط و مقررات موجود راجع به عرض پیاده‌روها در خیابان‌های مسکونی و کوچه‌ها که باعث باریکی بیش از حد آنها و حرکت عابرین در سطح سواره شده است را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به‌نظر می‌رسد آن‌چه در این مورد وجود دارد، بیشتر عدم اجرای ضوابط است تا نوع ضابطه. راهنماهای طراحی معابر، ضوابط همه شمول مناسب‌سازی فضاهای شهری و بخش از آیین‌نامه راه‌های شهری که به مسیرهای پیاده اختصاص دارد، همگی به حداقل‌های لازم در این‌خصوص و حتی، راه‌های کیفی‌سازی آن پرداخته‌اند. اما آن‌چه حائز اهمیت است، نحوه اجرای آن است که به درستی ان جام نشده است.

• مصاحبه با دکتر مرادی نیا

مدیر مطالعات و پژوهش سازمان زیباسازی

• نظر تخصصی شما راجع به خیابان مسکونی به عنوان حیاط دوم ساکنین چیست؟

در شرایط فعلی بویژه درشهرهای ایران خیابان ها تنها محل عبور بوده و کمتر شرایط تبدیل شدن به حیاط دوم شهروندان را دارند. برای این مهم خیابان باید محیطی امن، ایمن، جذاب و شبانه روزی را برای آنان فراهم نماید. عواملی چون فراگیری خیابان (توانایی جذب همه گروهها و اقشار اجتماعی اعم از کودکان و نوجوانان زنان سالمندان و کم توانان و ناتوانان)، حضورپذیری آن با ایجاد امنیت و نظارت اجتماعی و نیز ارائه انواع خدمات مورد نیاز شهروندان تاثیر بسزایی بر شکل گیری مفهوم و کارکرد خیابان به عنوان حیاط دوم دارند.

• تجربه شما از زندگی اعضای خانواده خود از خیابان محل سکونت شما چیست ؟

(بزرگان خانواده (نسل اول) همسر، فرزندان)
در دهه های گذشته خیابان برای کودکان عمدتا یک مقصد جذاب برای بازی محسوب می شد و بخشی از زندگی آنان در این فضاها سپری می شد. همچنین برای بزرگسالان نیز محلی برلای تعامل اجتماعی و گفت و گوی روزانه بود اما با گذشت زمان و پیچیده تر شدن مولفه های زندگی شهری خیابان این کارکرد مهم خود را از دست داد.

• آیا احساس می‌کنید که کوچه و یا خیابان مسکونی جلوی واحد مسکونی شما ادامه و گسترش حیاط شماست؟چرا؟

بله، به این دلیل که خیابان مسکونی امتداد زندگی نیمه عمومی ما محسوب می شود و بایستی با محسط خصوصی ما (خانه) پیوستگی و امتداد فضایی کالبدی داشته باشد. اما در شهرهای امروزی ما این امتداد به دلیل کمبود پیاده روهای مناسب و اشغال آنها توسط خودرو، موتورسیکلت و ... قطع شده است.

• به نظر شما حدود چند در صد از کوچه و خیابانهای تهران چنین حالتی را دارند؟

نمی توان بطور دقیق براورد کرد اما بسیاری از خیابان های تهران شرایط خیابان مسکونی و عملکردهای آن را ندارند.

◆ به نظر شما نهادهای متولی آرام‌سازی خیابانهای مسکونی کدامند و نقش نهادها در این زمینه چیست ؟

مهمترین نهاد شورا به عنوان مقرره گذار و شهرداری به عنوان مجری فضاهای شهری است و سازمان زیباسازی نیز در سال های اخیر اقدام به آرام سازی خیابان هایی از جمله خیابان آزادی از جمالزاده تا چهاره راه ولیعصر،خیابان شوش، هرندی، سعدی و ... کرده است.

◆ آیا نهاد یا سازمان شما موضع خاصی در این رابطه دارد؟

سازمان زیباسازی شهر تهران تا کنون تلاش های بسیاری در قالب تدوین و ابلاغ دستور العمل های آرام سازی انجام داده و اقدامات اجرایی نیز در این خصوص انجام داده است.

◆ آیا نهاد شما تاکنون مطالعه یا پژوهشی در این باره انجام داده است؟

بله چندین طرح مطالعاتی و پژوهشی در اینخصوص انجام شده است

◆ آیا نتیجه علمی این مطالعات حاصل شده است و در اختیار عموم قرار گرفته است؟

معمولا سازمان خروجی مطالعات خود را بر روی سایت سازمان برای استفاده علاقه مندان قرار میدهد و همچنین در کتابخانه سازمان نیز خروجی طرح ها برای استفاده در دسترس عموم قرار دارد.

◆ به تحقق‌پذیری آن فکر شده و نتیجه عملی آن چه بوده است؟

بسیاری از شهرهای ما بویژه تهران دچار پیچیدگی های فضایی خاصی هستند و اقدامات مداخله ای ترافیکی در آنان نیازمند تمهیدات و اقدامات خاصی است. به همین دلیل بسیاری از طرح ها و برنامه هایی که به این مقتضیات خاص توجه نمیکنند معمولا در عمل با شکست روبرو می شوند.

◆ آیا طرح‌های سندسازی مانند «طرح جامع و تفصیلی» به این معضل توجه کافی کرده‌اند؟

خیر به دلیل اینکه این اسناد چه در روش تهیه و چه در رویکرد به شهر نواقص اساسی دارند

◆ آیا قوانین راجع به آرام‌سازی خیابان مسکونی وجود دارد؟

قوانین پراکنده ای چون قانون حمایت از معلولان جسمی و حرکتی مصوب مجلس شورای اسلامی و یا آیین نامه شورای عالی شهرسازی و معماری در مورد مناسب سازی محیط شهری برای معلولان و کم توانان و ناتوانان وجود دارد اما کافی به نظر نمی رسد.

◆ آیا اقداماتی در جهت کنترل ترافیک در خیابانهای مسکونی و جلوگیری از سفرهای عبوری از آنها انجام پذیرفته است؟

خیر به دلیل اینکه مدیریت ترافیک در کل شهر بطور عام و در خیابان های مسکونی بطور خاص نیازمند طرح های بلند مدت مدیریت تقاضای سفر و اصلاح ساختار فضایی شهرهاست که در حال حاضر توجهی به این موضوعات در

مدیریت شهری نمی شود.

◆ نظر شما راجع به حضور شرکت‌ها و ادارات پر مراجعه در خیابانهای مسکونی و پارک خودروهای کارمندان و مراجعین به این مکان چیست؟

این اتفاقات مخرب‌ترین عامل در کارکردهای خیابان مسکونی محسوب می‌شود. حضور کاربری های فرامحلی در این خیابان ها کارکرد محلی و مسکونی آنها را تضعیف نموده و به تدریج باعث می شود تا حضور پذیری این خیابان ها از بین رفته و ایمنی و امنیت آنها نیز دست خوش تغیرات منفی شود.

◆ نظر شما راجع به اشغال این همه فضای عمومی برای توقف در خیابان مسکونی بویژه توسط افراد غیر ساکن چیست؟ آیا ایده‌ای در رابطه با کنترل و کاهش آن به نظرتان می رسد؟

دلیل حضور افراد غیرساکن وجود کاربری های فرامحلی در خیابان مسکونی یا اطراف آن است که موجب می شود این افراد به این مکان ها مراجعه نمایند بنابراین با خروج این کاربری ها میزان مراجعه این افراد نیز به میزان قابل توجهی کم خواهد شد.

◆ آیا این همه اختلاف سطح از چاله کانیورگرفته تا پله و رامپ در کوچه و خیابان مسکونی امکان استفاده بهینه از سطح خیابان را برای بازی و حرکت عابر پیاده را محدود نمی کند؟

باید تاثیر این عوامل را همدیگر جدا نمود چرا که هر کدام عملکرد متفاوتی دارند. برای هر خیابان بسته به عرض و شیب آن وجود کانیو یا جدول ضروری است یا وجود رمپ برای معلولین. نکته مهم این است که با وجود همه این امکانات، بایستی اختلاف سطوح به گونه ای باشد که ضمن حفظ ایمنی افراد سهولت عبور و مرور انها را نیز مد نظر داشته باشد.

◆ آیا از طرف نهاد شما ضوابطی جهت کاهش الحاقات خطرزا روی جداره و کف خیابان وجود دارد؟

خیر

◆ ضوابط و مقررات موجود راجع به عرض پیاده‌روها در خیابان‌های مسکونی و کوچه‌ها که باعث باریکی بیش از حد آنها و حرکت عابرین در سطح سواره شده است را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

شهرهای ایران و در راس آنها شهر تهران به دلیل رشد لجام گسیخته در دهه های گذشته که ناشی از فرایند شهرنشینی شتابان و ملی در تهران بوده است فاقد یک ساختار کالبدی سلسله مراتبی و منظم است. از سوی دیگر طرح تفصیلی تهیه شده برای شهر نیز نتوانسته معضل معابر باریک و عمدتا زیر ۶ متر شهر را حل نماید. به نظر می رسد این موضوع نیازمند رویکرد درازمدت تری است که سیاست های اصلاح ساختار فضایی و پیامدهای آن را در شهر پیگیری کند تا اینکه تنها به فکر تعداد طبقات و ساخت و ساز شهری باشد.

◆ یادداشتی در باب کوچه، آن‌طورکه مطلوب است و آن‌طور که هست
جهانشاه پاکزاد، استاد طراحی شهری

◆ اکنون به بیستمین سال تدوین کتاب راهنمای طراحی فضاهای شهری، به سفارش وزارت مسکن و شهرسازی آن زمان رسیده‌ایم.

پژوهش و تدوین آن با ذوق و شوق فراوانی جهت ساماندهی فضاهای شهری شهرهای رو به رشد ما و با کمک بهترین شاگردانم انجام گردید و بعد از چهار سال پیمودن مسیر بوروکراتیک، نهایتا در سال ۱۳۸۳ منتشر و در اختیار همکاران قرار گرفت.

شاید برای اولین بار بود که در ایران کتابی مکان محور در این حوزه ارائه می‌شد. در این کتاب سعی شده بود تا هر فضای شهری بر اساس نوع و شخصیت موردی آن معرفی گردد. تا آن زمان تعداد کتاب هایی که به طور خاص به موضوع خیابان های مسکونی و کوچه‌ها بپردازد ناچیز بود و به جز چند مقاله راجع به وونرف هلندی و ونهوف آلمانی چیز زیادی در دسترس نبود. در آن زمان با معدود کتب موجود که مشخصاً به موضوع آرامسازی خیابان های محلی و تمهیدات کالبدی جهت پایین آوردن سرعت خودروها (به حداکثر سی کیلومتر در ساعت) پرداخته بود آشنا شدم و از آن استفاده فراوانی در تهیه بخش راهنمای طراحی خیابان های مسکونی و کوچه‌ها بردم. مقیاس و ساختار کتاب مذکور به گونه ای بود که می‌طلبید به صورت مجزا ترجمه و بومی‌سازی شده و در اختیار همکاران قرار داده شود، زیرا این راهنما به نوبه خود نه تنها تمهیدات و راه‌حلهایی مفهومی برای آرامسازی و کاهش سرعت ارائه کرده است، بلکه حاوی بیش از صد راه حل کاملا کاربردی به صورت طرح‌هایی با ابعاد و اندازه مشخص برای ورود به خیابان، در طول خیابان‌ها و تقاطع‌ها و فلکه‌های محلی بود. افزون بر آن نقاط قوت و ضعف هر راه حل نیز ذکر شده است.

حدود بیست سال از ترجمه و تألیف این کتاب و هفده سال از نشر اول آن توسط سازمان شهرداری‌های کشور میگذرد. امید بر آن بود که با چاپ آن توسط یک سازمان رسمی وزارت کشور، شهرداران و کارشناسان ایشان با رویکرد کتاب و این راه‌حل ها آشنا شده، با یاری طراحان شهری در راستای تحقق پذیری آن‌ها اقدام نمایند. بازتاب عملی آن در جامعه بسیار کمتر از حد انتظار بود.

به جز چند تشویق لفظی توسط خوانندگان و برخی همکاران یعنی طراحان شهری آن زمان، چیزی جز ابتدایی‌ترین فرم سرعت گیر مطرح در کتاب، عاید جامعه شهری ایران نشد. آن سرعت گیر نیز به سرعت تجاری شد و با نوع پلاستیکی اش جایگزین و به بازار عرضه گردید. جالب آن که از این سرعت گیرها بیش از خیابان محلی، در خیابان های اصلی و بلوارها مورد استفاده قرار میگیرند.

معلوم نیست رشد شتابناک شهرنشینی عامل این بی‌توجهی است یا ارج و قربی که وسیله نقلیه‌ای به نام خودروی شخصی در زندگی ما ایرانیان پیدا نموده است، باعث و بانی این بی‌اعتنایی نسبت به وخیم شدن وضع خیابان ها است، یا هر دو به اضافه چند دلیل دیگر. در هر صورت اوضاع شهر و شهرنشینی و بویژه

کوچـه و خیابان مسـکونی روز بروز وخیم تر شـده است.

امـا تـا همیـن چند دهـه پیش، نسـل مـن معنای کوچـه و خیابـان را می‌دانسـت. در جـای جـای ایـران کوچـه و برزن بـا عبارات خاصـی نیز خطاب می‌شـد، مثـلا خراسـانی‌ها بـرای خیابان‌هـای مسـکونی واژه میـلان را بـه کار می‌بردنـد و هنـوز هـم به نوعی اسـتفاده می کننـد. در دوران کودکی مـا، کوچـه و خیابان مسـکونی، در قرق مـا بچه ها و پدربـزرگ و مادربـزرگ هـا بود، نسـل بعـد از ما هنـوز خاطراتـی از بـازی در کوچه دارد و حسـرت آن روزهـا را می‌خـورد، ولی ایشـان نـه این «حیاط دوم» را بـرای حضـور سـالمندان و بـازی کـودکان احیـاء می‌کننـد و نـه جـرات فرسـتادن کـودکان خـود بـه آن‌جـا را دارنـد. بچه‌هـای امـروز هـم کـه اصـلاً نمی‌داننـد بـازی در کوچـه یعنـی چـه، و زمانـی کـه بزرگترهـا از خاطـرات حضـور خـود در کوچـه و خیابـان صحبـت مـی کننـد، بـا دهان بـاز و چشـمان گشـاده بـه ایـن قصه‌هـا گـوش می‌دهنـد. ایـن کـودکان به سـختی بچه همسـایه را مـی شناسـند و جایی نیـز برای آشـنایی و بازی مشـترک برایشـان وجـود نـدارد. کوچـه و خیابـان در زمانـه ایـن کـودکان حـق خودروهـا و جـای توقف ماشـین در آن ها اسـت. سـرعت سرسام آور ماشـین هـای عبـوری در کوچـه های محلـی، این اماکـن را بـه جاهایـی خطرنـاک و ممنوعـه بـرای حضـور کـودکان تبدیـل کرده، چه برسـد بـه بازی و تعامـل.

در ایـن بیـن مدیـران و تصمیـم گیـران شـهری روانـی ترافیـک را تنهـا رسـالت خـود می‌پندارنـد و سیاسـتگذاران در زمینـه شهرسـازی نیـز وظیفه خـود را در حـل مشـکل مسـکن خلاصـه می‌کنند و بس.

◆ از وزرای سـابق و کنونـی مسـکن و شهرسـازی یکـی دنبال آماده‌سـازی زمیـن بـرای مسـکن کارمنـدان بـود و دیگـری حامـل تفکراتـی ناشـی از سـال‌های مدیریـت در بنیاد مسـکن. یکـی مسـکن مهـر را سـرلوحه برنامه‌هـای خـود قـرار داده بـود و دیگـری مسـکن اجتماعـی را. اکنون هـم کـه قـرار اسـت اقدامی ملـی در زمینـه مسـکن تـدارک دیـده شـود. وجدانـا کدام‌یـک از ایـن شـعارها و برنامه‌هـا بـا گوشـه چشـمی بـه شهرسـازی کـه هیـچ، انـدک توجهی بـه فضاهـای عمومـی بلافصـل آن تدویـن می‌شـوند؟

چنـد مهندس مشـاور تا کنـون مقابل کارفرمـا ایسـتاده و فضاهـای کوچه و خیابـان را بـرای پیـاده، بـازی، مکث و نظـاره طراحـی کـرده اسـت؟ آیـا سـکونت تنهـا بـه واحـد مسـکونی و چهـل درصـد فضـای خالی هـر پلاک ختـم می‌شـود؟

شـهرداری هـم کـه تابـع نظریـات و شـعارهای بالاتریـن مقامـات خـود اسـت. شـهردار اسـبق تراکـم می‌فروخـت، پذیـره مـی‌داد و هـم زمـان در تلویزیـون بـا هیجـان اعـلام می‌کـرد کـه عوایـد ناشـی از کمبـود پارکینـگ، خـرج سـاخت پارکینگ‌هـای جمعـی می‌شـود. البتـه ایـن پول‌هـا گرفتـه شـد ولـی جاهـای دیگـری خـرج شـد. میبینیـم کـه اخیـرا ادارات و شـرکت‌های بیشـتری اجـازه یافتنـد تـا در کوچـه و خیابـان مسـکونی، تشـکیلات و بسـاط خود را برپـا نمایند. چنـد درصـد ایـن شـرکت‌ها و ادارات توانسـته‌اند پارکینـگ مورد نیـاز کارمنـدان و مراجعین خود را

تامین نمایند؟ تنبلی ساکنین در توقف ماشین مقابل درب خانه کم بود، نیاز کارمند و ارباب رجوع موسسه ها به پارک در کوچه و خیابان مسکونی نیز به آن اضافه شده است.
ادارات دولتی که به بهانه مسائل امنیتی پارکینگ‌های زیر ساختمان خود را خالی نگه می‌دارند و کارمندان دولت و بخش خصوصی هم چون از محلات دیگر مراجعه می‌کنند خوشحال هستند که جایی در کوچه برای توقف ماشین خود یافته‌اند.

افرادی چون من و شما هم که از لحاظ تئوریک کوچه و خیابان را حیاط دوم و متعلق به ساکنین می دانیم، در عمل همان کاری را انجام می‌دهیم که ناباوران به این اصل انجام می‌دهند.

حکایت آسیاب به نوبت شده است. من با توقف خودروی خود جلوی بازی فرزند شما را میگیرم و شما هم در جلوی خانه من مانع ایجاد بستر مناسب برای رشد اجتماعی فرزندان من و همسایگان من می‌شوید و به این ترتیب همه در این دور باطل گرفتار آمده‌ایم.

◆ با کمی تامل این بی تفاوتی ها و بی اعتنایی ها سوالات زیادی را در ذهن ایجاد می‌کند:

◆ آیا به رفتار اجتماعی نسل خود و بعد از خود دقت کرده‌ایم؟

◆ به نحوه رانندگی افراد چطور؟

◆ روابط همسایگی و شهروندی چه؟

◆ اخلاق امروز جامعه ما حکایت از چه نوع تربیتی دارد؟

◆ آیا افراد ارزش‌ها و هنجارهای اجتماعی خود را تنها در خانه و مدرسه می‌آموزند؟ موازین اخلاقی را کجا تمرین می‌کنند؟

◆ نقش فضاهای عمومی، بویژه کوچه و خیابان در مراحل اولیه زندگی نسل های آینده تیم روزها چقدر است و چقدر باید باشد؟

◆ نقش ما طراحان شهری در احیای فضاهای مورد نیاز برای رشد کودک از جمله کوچه و خیابان مسکونی چقدر است؟

◆ آیا احقاق حق بر شهر که امروزه به یکی از جذاب‌ترین شعارهای شهرسازی تبدیل شده است، شامل حال کوچه و خیابان مسکونی نمی‌شود؟

◆ آیا نمی‌توان حق بر کوچه و خیابان مسکونی، این فضاهای شهری کوچک ولی فراوان را یکی از نقاط آغاز این جنبش قرار داد؟

حس مادرانه به کوچه و محله

مریم استادی، استادیار شهرسازی دانشگاه آزاد مشهد

مادری امر غریبی‌ست. چیزی در درون تو رشد می‌کند شکوفا می‌شود و به بار می‌نشیند. همگام با این رشد و نمو خود تو نیز شکوفا می‌شوی. بخشی جدایی‌ناپذیر از تو در خارج از وجودت زندگی می‌کند، بارور می‌شود و هویت خود را می‌یابد. در جریان این امر رابطه‌ای شکل می‌گیرد که همواره در پیوند و وابستگی است. این رابطه هر روز تغییر و دگردیسی می‌یابد، نو می‌شود و با کیفیت‌های گوناگون به حیات خود ادامه می‌دهد اما هیچگاه گسسته نمی‌شود؛ رابطه‌ای پویا و تحول پذیر. در این رابطه آنچه ازلی و ماندنی‌تر است حس مادر به فرزند است که عمیق و پابرجاست.

در بسیاری از آیین‌های کهن، از جمله آیین زرتشت و در روایت آفرینش از عدم، نمودهای پدرانگی آسمان و مادرانگی زمین، از زن و زمین به‌عنوان دو سرچشمه‌ی زایش و رویش ستایش شده و این دو مفهوم را هم‌ارز و هم‌نشین نشان می‌دهد. این وجه اشتراک میان زن و زمین سبب فراگیر شدن تعابیری چون سرزمین مادری، مام میهن، مادر طبیعت ومانندآن در زبان‌ها و فرهنگ‌های گوناگون شده است. زمین به عنوان بستر وجودی موجودات زنده و زن به‌عنوان سرچشمه‌ی استمرار نسل بشر روی آن همواره مورد ستایش بوده‌اند. مادران از قدرت یگانه‌ای برای آفرینش زندگی برخوردارند و قوای باروری، زنان را همواره مرموز و مهارنشدنی جلوه می¬دهد، برخی قدرت تولیدمثل را ماورایی و دارای پتانسیل آزادی‌بخشی قلمداد نموده اند. تمامی این ویژگی‌ها مفهوم مادری و مادرانگی را دارای کیفیت متمایز و یگانه‌ای می‌نماید.

اما میان مادری (Motherhood)و مادرانگی (Maternal)تفاوت‌هایی است آن‌چنان‌که به باور فمینیست‌ها تمایز میان مفهوم جنس و جنسیت و میان زن بودگی و زنانگی است. بر اساس این تمایز مادر در نگاه زیستی‌اش به وجود زنی دارای قابلیت باروری گفته می‌شود، مادرانگی اما مفهومی اجتماعی فرهنگی است و شامل تمام ویژگی‌هایی است که جامعه از مفهوم مادر در حافظه‌ی جمعی خود دارد. مادرانگی امری است عینی و اجتماعی که در تمام جوامع توسط مفاهیم و صفاتی که به آن نسبت داده یا از آن زدوده می‌شود تعریف می‌گردد و هویت خود را در بستر جامعه برساخت می‌کند.

حس مادری ومادرانگی

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های حس مادری مسئولیت‌پذیری مادرانه است. حس مادری سرشار از حس مسئولیت‌پذیری بی‌وقفه و بی‌پایان است. مادر در تمامی حیات فرزندش خود را مسئول وی می‌داند. این مسئولیت‌پذیری پیش از تولد تا پایان همواره و پیوسته در جریان است. نگاهبانی که هوشیارانه مستقیم و یا با نظارت غیرمستقیم مراقبت از فرزند خود را به‌عهده دارد.

از دیگر ارزش‌ها و ویژگی‌های حس مادرانه، برخورداری از شدت عواطف و احساسات لطیف است. وجود احساسات و عواطف به خودی خود برای مادر، بسیار ارزشمند است؛ چراکه احساسات و عواطف در آدمی سرچشمه‌ی حرکت و فعالیت است و بنابر تعبیر روانشناسان، موتور اصلی حرکت و فعالیت بی‌پایان در انسان، عواطف می‌باشد و نوع و شدت آن تأثیر ویژه‌ای در زندگی فردی و اجتماعی وی دارد.

همچنین مهرورزی بی‌قید و شرط که برگرفته از عواطف پاک مادری است از دیگر ویژگی‌های

حس مادری می باشد که فراگیرنده ، کنشگرانه و یکسویه است به‌گونه‌ای که حتی اگر واکنش درخوری نبیند باز همچنان جاری و ساری است. مادر و فرزند به‌مثابه دو موجود مستقل هریک به تنهایی رشد و تغییر می‌یابند و به فراخور این تغییرات نوع رابطه میان این دو نیز تغییر و تحول می‌یابد و این پیوند منجر به تولید و بازتولید رابطه‌ی جدید سازگار با شرایط و مبتنی بر تغییرات نو است؛ رابطه¬ای همواره در نوزایی.

اما اگر صد بار هم مادر بزاید از نو من خود همین خواهم شد همواره در نوزایی
سیمین بهبهانی

سارا رادیک فیلسوف امریکایی در اثر خود به نام «اندیشیدن مادرانه» [۱] می‌گوید؛ ارزش‌ها، تجربیات و دانش ناشی از توانایی مادری می‌تواند بدیلی اخلاقی در برابر پرخاشگری و تهاجم زندگی بیافریند. اندیشه مادری بر پایه ارزش‌هایی چون سازگاری، صلح‌طلبی، سهل‌گیری، همدلی، احترام، توجه، مراقبت، توجه همزمان به وسیله و هدف و امتناع از جدا دانستن این دو استوار است، این ویژگی‌ها البته تنها منحصر به مادران نیست، بلکه می‌تواند به عنوان الگویی برای دستیابی به دنیای بهتر مورد بهره مندی قرارگیرد. رادیک، از همگان دعوت می‌کند مادرانه، نه چون حتی یک زن هستند، بلکه به‌عنوان یک انسان از دریچه چشم یک مادر به انسان و حیات او بنگرند؛ وی امیدواراست که بتوان اندیشه‌ی مادرانه را به سپهر همگانی وارد کرد تا مردان و زنان یکسان و مادرانه به امور بنگرند. مارگریت مید نیز از مادر بودن به‌عنوان هدف آگاهانه‌ی انسانی یاد می‌کند و برنقش قدرت در باروری تاکید می‌کند و براین باور است که قدرت باروری به زنان جایگاه اجتماعی خاصی می‌بخشد.

۱. Maternal Thinking(۱۹۸۹)

◆ شهر و زندگی روزمره

شهرهای امروزین ما از برقراری رابطه‌ی مناسب با شهروندان خود ناتوانند. رابطه‌ی شهروند امروزی با شهر و فضای شهری تنها برای رفع نیازهای ضروری و کارکردی است. رابطه‌ای که از سر اجبار و عاری از عاطفه و احساس است. این کاستی در سطح خردتر زندگی و فضای شهری که بخش خصوصی‌تر حیات شهری است نمود آشکارتری می‌یابد. کوچه، خیابان و محله‌ی ما جایی است که ما هرروز و پیوسته با آن در ارتباطیم و بخشی از حیات و زندگی روزمره ما را در خود جای می‌دهد و بستر اصلی رویارویی با زندگی حقیقی ماست. اما فضاهای شهری محلی ما از تولید حس زندگی ناتوان‌اند. پرداختن به کیفیت این رابطه ترمیم و بهبود آن و عمق بخشی به ابعاد گوناگون آن بی تردیداز نیازها و ضرورت‌های محیط‌های شهری به‌ویژه در مقیاس زندگی روزمره می‌باشد.

فضای زیست ما، کوچه و محله زندگی ما بسان موجودیست که هرروزه رشد و تغییر می‌کند، فرم‌ها و اشکال جدیدی از آن سر برمی‌آورد و هویتی متفاوت را پیش روی ما می نهد. بخشی از این تولید و فرم‌های جدید موردپسند و دلخواه ما نیست، انتخاب نمی‌شود و خارج از انتظار و تصورات و تخیلات ماست اما هست و ما ناگزیر از پذیرش این تغییرات و پذیرش شکل جدید زندگی هستیم. از دیگر سو فضای شهری نیز سخت نیازمند تنظیم و به سامان نمودن رابطه خویش با ماست.

برای ترمیم پیوند فرد با محیط مقیاس خرد بهترین انتخاب است. انسان ازطریق مقیاس خرد با محیط پیرامونش ارتباط می‌یابد چراکه

بی‌واسطه‌تر و صریح‌تر است هرچند این تجربه نیاز به برقراری پیوند ساختاری با سایر سطوح و مقیاس‌ها را در دل دارد.

◆ حس مادرانه به شهر

پیش از همه قرابت مفهومی میان مادر و زمین در زمینه‌ی قدرت باروری و رویش، نقطه آغازین مناسبی برای برقراری پیوند میان این دو مضمون و مضامینی مانند مادر و سرزمین و شهر می باشد. شهر بستر زایش عناصر و اجزای خود و در برگیرنده‌ی تمام مولفه‌های انسانی و اجتماعی کالبدی درون خویش است. رابطه‌ی دیالکتیکی این ظرف با مظروف گاه به فراخور زمان و زمینه دچار جایگزینی و تبدیل نقش می‌شود. شهر مادری برای ماست و مادری برای خود می خواهد. آن‌چه مهم است جستن بهانه‌هایی برای تقویت و بازسازی رابطه ی شهر و ما است. حس مادرانه به شهر به سبب کیفیت بی‌بدیل خود ، نگاه مسئولیت‌پذیرانه و مهرورزانه ای که در جریان تغییر و دگردیسی شکل و کیفیت فضاهای شهری پایدار می‌ماند و هر روز در ترمیم و باز تولید رابطه‌ای ماندگار می‌کوشد کلید بازگشایی دررابطه است. شهرهای ما امروز نیاز به کسی دارند که آن‌ها را بپذیرد. مهر آن را به دل بگیرد. با سازگاری و همدلی به مراقبت ازآنها بپردازد.

مارشال برمن در کتاب «تجربه‌ی مدرنیته»، کامیابی خانم جیکوبز و نقش مهمی که کتابش «مرگ و زندگی در شهرهای بزرگ امریکا» در تحول شهری و مدیریت شهری در غرب ایفا کرد را ناشی از احساس زنانه و مادرانه او می‌داند. «یکی از عوامل اصلی جهت‌دهنده به اندیشه‌ی جیکوبز احساس زنانه و مادرانه‌ای بود که سبب حمایت او از شهرسازی انسانی شد. احساسی که ناشی از جنب و جوش زندگی روزمره مانند خرید زنان خانه‌دار، نگرانی مادران بچه‌دار، بازی کودکان، تجمع کهنسالان، سرخوشی جوانان گفت‌وگوی همسایگان خرده فروشان محلی و همانند آن بود .»سراسر کتاب جیکوبز مشحون از نگاه انسانی و مهرورزانه به زندگی روزانه ساکنان خیابان است که گاه خود نیز در آن می‌زیسته است. او دریچه‌ای به زندگی روزمره باز می‌کند که خود نه در پس آن که در پیش روی جریان زندگی کوچه و محله‌اش حضور دارد، وی با حس مادرانه به خیابان، خود را مسئول یافتن آسیب‌ها و بهبود کیفیت فضای زندگی خویش می‌داند.

از این رو به نظر می رسد برای آغاز رابطه‌ی مادرانه با محیط باید از خردترین سطح فضای همگانی و بی‌واسطه‌ترین آن با زندگی روزمره آغاز نمود هر چند تسری در بخش‌های دیگر نیز بایستی به شتاب در پیش رو باشد.

برقراری رابطه‌ی انسانی با فضای شهری با نگاه به ذات انسانی بوده و دارای جنسیت نمی باشد. بهبود بخشی به رابطه انسان باشهر در انحصار زنان یا مردان نیست . حضور در شهر مولد نوعی

آگاهی به نام «آگاهی شهری» است. در آگاهی شهری شهروندان به نوعی از ساختار احساسات، عواطف اندیشه‌ها و باورهای جدید می‌رسند که بر اساس آن تلقی شهروند از خود جهان هستی، زمان، مکان و هویت دگرگون می‌شود. شهروند در این آگاهی شهری انگیزه‌های قوی‌تری برای مشارکت در زندگی اجتماعی به منظور بهبود و پویایی زندگی فردی، نیل به موفقیت و به طور کلی حرکت به سوی آینده می‌یابد.

هرچند موضوع حس مادرانه موضوعی همگانی، فارغ از جنسیت و مربوط به گونه‌ی انسانی است و نباید تنها تلقی زنانه بیابد اما به دلیل انطباق ماهیت حس مادری با ویژگی‌های زنانه، بهره‌مندی از ظرفیت و فرصت حضور زنان نیز در این رهگذر می‌تواند مورد توجه خاص قرار گیرد.

برخی رویکردهای فمینیستی با نگاه به مسائل شهری ،رویکرد لیبرالیستی دردهه هشتاد راکه با قرار دادن حوزه عمومی در خدمت منافع مالکان دارایی‌ها، منجر به تفکیک حوزه‌ی عمومی از خصوصی گشته و بیشتر به سبب شاخص نبودن جایگاه زنان در مناسبات قدرت و ثروت را به باد انتقاد می گیرند چرا که براین باورند که این نگرش منجر به حذف زنان از عرصه‌ی همگانی و محدود شدن ایشان در حوزه‌ی خصوصی و درپی آن از دست دادن شهروندی فعال شد.

درحالی که در برداشت‌های جدید از شهروندی مبتنی بر درک تفاوت‌ها و بهره‌مندی از فرصت‌ها با تاکید بر شهروندی زنانه در حوزه‌ی خصوصی به منظور تعدیل مناسبات قدرت ونیز حضور فعالانه ایشان در حوزه همگانی می‌توان بهره جست.

هرچند در سرزمین ما نیزحذف زنان از عرصه‌های همگانی و محدود نمودن آنان در عرصه‌های خصوصی، به سبب ساخت و بافت فرهنگی و اجتماعی موجود یکی از پیامدهای زندگی مدرن شهری چشم‌گیرتر است. اما یکی از استراتژی‌های زنان ایرانی برای چیرگی بر ساختارهای محدودکننده فضای شهری حضور کنشگرانه در فضای همگانی است. حضور مادران و زنان به‌مثابه سرمایه فرهنگی اجتماعی فرصت‌هایی برای ایجاد امنیت پدید می‌آورد؛ حضور همیشگی و مداوم و بی وقفه و مهرورزانه که یکی از وجوه مهم آن برقراری رابطه‌ی تنانی با شهر و فضای شهری است . بدن نه فقط یک محمل زیستی و روانی بلکه پدیده‌ای است که به صورت اجتماعی ساخته می‌شود و حامل فرهنگ و جامعه است. بودن در جهان و آگاهی انسان تا حد زیادی توسط بدن آشکار می‌شود. بدن زیسته (Lived body) هم ساخته و هم سازنده‌ی جهان زندگی است». فوکو باور دارد که بدن محصولی اجتماعی و تاریخی است و می‌تواند محور و کانون قدرت باشد. در اندیشه‌ی فوکو قدرت متکثر است و از مسیرهای بی‌شماری اعمال می‌شود، براین اساس حضور زنان در شهر قدرت فراگیر آنان را در شهر می‌گسترد.

کوچه‌ها به‌دلیل چیرگی موضوعات زندگی روزمره می‌تواند بخشی از قلمرو زنان به‌ویژه زنان خانه‌دار باشد تا بتوان از ظرفیت و توان ایشان به‌ویژه از توان نهادسازی اجتماعی آنان در مقیاس محلی بهره جست. مادران و زنان

خانه‌دار مصرف‌کنندگان اصلی فضاهای محلی و کوچه‌ها هستند. مصرف فضا همراه با تولید معانی اجتماعی که تجربه در زندگی روزمره را با خلاقیت امر مدرن رویارو می‌کند.

مدیریت زنانه بایستی آن‌گونه که یک مادر در تنظیم و تقسیم روابط و فضاهای درون و بیرون خانه نقش دارد در کوچه نیز تسری یابد. شاید بتوان قلمروهای گوناگونی برای فعالیت‌های گوناگون و روابط میان آن‌ها جست. انعطاف پذیری در مصرف فضای کوچه و تبدیل کوچه‌های بن‌بست به قلمروهای فعالیت‌های روزانه‌ی گوناگون باید مورد توجه قرار گیرد.

به‌دلیل کوچک‌تر شدن اندازه‌ی خانه‌ها و محدودیت در قلمرو فعالیت‌های داخلی، بخشی از فعالیت‌ها که امکان سرریز و حضور در کوچه را دارند می‌توان گسترش داد. تسری فضای زندگی به خیابان و کوچه با شفاف نمودن بدنه‌ی کوچه‌ها تا حد امکان و همچنین پرهیز از تفکیک خشک و جدی مرز و حریم عمومی و خصوصی و ترک تلقی کوچه به‌عنوان فضای بیرون و خارج از مسئولیت من نیز می تواند در تقویت رابطه ی مادرانه با کوچه و محله اثربخش باشد.سپردن برخی مسئولیت‌های نهادهای عمومی و مدیریت امور عمومی کوچه‌ها به ساکنان آن‌ها ،ترویج حس زندگی با مراقبت از حضور گیاهان، درخت و پرندگان و حیوانات خانگی وتعبیه فضای مناسب برای آنان از دیگر راهکارهای مهم در تقویت رابطه‌ی ساکنان با کوچه هاست.

برای دوست داشتن شهر خود نیازی نیست مادر یا زن باشیم تنها لازم است حس مادرانه به کوچه و محله‌ی خود داشته باشیم.

◆ حس مادرانه به رشته و حرفه‌ی شهرسازی

گاه حرفه‌مندی ما و نگاه ما به رشته و حرفه‌مان نیز تهی از حس اشتیاق، نوشدگی و مسئولیت‌پذیری لازم است. همین امر می تواند شهرسازی را نیز تهی از حس انسانی کارامد نماید. برای نگاه مادرانه به شهر و شهرسازی باید در تمام سطوح جامعه شوری افکند. شوری همگانی که تمامی سطوح و مقیاس‌های شهری رادرنوردد و همگان را به ایجاد رابطه ی مسئولیت پذیرانه و مهرورزانه با شهر فراخواند. باید کوشید تا اندیشه و حس مادرانه به سپهر همگانی وارد شود تا همگان مادرانه به امورشهر و شهرسازی بنگرند.

• روزی روزگاری، کوچه...

مونا تاج بخش[۱]
دکترای طراحی شهری

◆ شبکه اجتماعی مبتنی بر روابط بین همسایگان در یک کوچه کارکردهای بسیاری همچون حمایت، همیاری، کنترل اجتماعی و شناخت مشترک دارد. فرد از طریق ارتباط با جامعه محلی، هویت خود را با دیگران پیوند می‌دهد و نسبت به آنها علاقه، احساس مسئولیت و تعهد پیدا می‌کند. با فروپاشی این پیوندها در کوچه و محله، اهالی دیگر خود را در یک ارتباط ارگانیک و پیوسته با محیط نمی‌بینند، بلکه خود را به سان جزایری منزوی در دنیای ناامنی و عدم قطعیت یافته و سطوحی از اضطراب و حالات ناشی از فشار روانی از خود بروز می‌دهند.

در نیم قرن اخیر خیلی از مفاهیم در حوزه سکونت و همسایگی دستخوش تغییرات اساسی شده‌اند، برخی بایگانی شده و برخی هم به زحمت هنوز سرپا هستند. سرعت تغییرات کالبدی در کنار مهاجرت از روستا به شهر، از محله ای به محله دیگر، از شهرهای کوچک به شهرهای بزرگ، از همه جا به پایتخت، از پایتخت به جایی که بشود راحت تر نفس کشید، رانده شدن به حاشیه، جاکن شدن، مهاجرت از کشور و بسیاری صورت های دیگرِ مهاجرت، از عوامل اصلی تغییرات بنیادین در حوزه سکونت و همسایگی در دهه‌های اخیر است. این تغییرات نه صرفا در جامعه ایرانی که در بسیاری نقاط دیگر نیز پیوندهای سنتی همسایگی را تحت تاثیر قرار داده است. در این بین عامل مهم دیگر در تغییر مناسبات همسایگی، تکنولوژی و دنیای ارتباطات مجازی است.

پدربزرگ و مادربزرگ های من و شما، احتمالا نه تنها اهالی کوچه و محله، که بسیاری از اهالی شهرشان را می شناختند و به اصطلاح با هم سلام و علیک داشتند. پدر و مادر شما هم حتما مانند والدین من، اهالی فعلی کوچه‌شان را کم و بیش می‌شناسند و با آن‌ها که نقل مکان کرده‌اند هم شاید هنوز در تماس باشند.

من وشما چند نفر ازهمسایگان خود را میشناسیم؟

نام چند نفر از آنها را میدانیم؟

اگر حادثه ای در همسایگی ما اتفاق افتاد قادر هستیم کلیاتی از مشخصات همسایه را در اختیار پلیس بگذاریم؟

این سوالات را چند وقت پیش در فرمی خواندم که به عنوان تازه وارد در محله ای از شهرهای کانادا، دریافت کردم. در توضیحات همراه این فرم خواسته شده بود که نام هشت نفر از همسایه‌ها را پرسیده و به همراه آدرس و شماره تماس آن‌ها یادداشت کنم (تصویر شماره یک). خیلی ساده هم توضیح داده شده‌بود که چطور باب آشنایی را باز کنیم. مثلا توصیه شده بود که هدیه‌ای کوچک مانند چند بیسکویت همراه داشته باشیم و در ادامه هم برای حفظ رابطه همسایگی پیشنهادهایی شده بود. مثلا برای همسایه های خود دست تکان دهید، گاهی سطل زباله آنها را جلوی در بگذارید، سوژه‌هایی برای صحبت های کوتاه پیدا کنید و امثال اینها.

۱. Community Connector in NDG Community Council, Montreal, Canada

تصویر شماره یک: تصویر پشت و روی کارت «محله من»

در کنار امثال این توصیه ها به شهروندان، بخش از تلاش شهرداری نیز معطوف به محکم کردن همین روابط همسایگی می شود. برگزاری جشن ها و گردهمایی¬های مختلف در طول سال، با محوریت ایجاد محیط صمیمی همسایگی و وجود روز هایی در تقویم محله مانند روز همسایه یا جشن همسایگی از جمله این ابتکارات است (تصویر شماره دو).

تصویر شماره دو: جشن روز همسایگان

گردهمایی های سازمان داده شده از سوی شهرداری ها و شوراهای محلات در گوشه و کنار شهر با اولویت ها و روش های مختلفی همسایه ها را به تعامل و دوستی تشویق می‌کنند. در محلات مهاجر نشین و نقاطی از شهر که آمارها حاکی از درآمد سرانه پایین‌تر اهالی به نسبت به سایر محلات دارد، توزیع غذا و اطلاعات پیرامون خدمات رفاهی و دوره‌های آموزشی ارزان قیمت برنامه کار بیشتر گردهمایی‌ها است و به تناسب شرایط محله، در محلات مرفه تر گردهمایی‌ها حول مسابقات کاشت گل و گیاه و پرورش سبزیجات خانگی و یا نورپردازی بهتر باغچه و امثال این‌ها است.

تشویق تعامل با همسایگان با تشویق مشارکت ساکنان در تعیین سرنوشت کوچه و محله خود و مشارکت در رفع مشکلات موجود تکمیل می‌شود. جلسات نظر خواهی (اغلب هفتگی) برای مطرح کردن مشکلات و نظر خواهی از ساکنان در مراحل مختلف رفع آن مشکلات و هر نوع مداخله‌ای در محله، فعالیت اصلی شوراهای محلات را تشکیل می‌دهد (تصویر شماره سه). مشارکت دادن اهالی در تصمیم‌سازی به آنها حس عزت نفس القا کرده و بر حمایت آنها از تغییرات مکان می‌افزاید.

تصویر شماره سه: مشارکت اهالی در تعیین سمت و سوی مداخلات طراحانه در محله - مونترال، کانادا

حال بازگردیم به روایت ابتدای این یادداشت.
توصیه‌های همراه فرم در ابتدا برای من مضحک به نظر می‌رسید، منی که هنوز بهترین دوستانم همسایه های دوران کودکی‌ام هستند و یادم می‌آید زمانی خانه ما ابعادی به وسعت یک کوچه داشت با دری که بیشتر مواقع باز بود و وقتی هم که سفر می‌رفتیم کلیدش دست همسایه می‌ماند و در این میان دوستی هایی بود که گاه از خواهری و برادری عمیق تر میشدند و کمک هایی که میشد همیشه رویشان حساب کرد. برای من توصیه‌های همراه فرم مثل این بود که به کسی گام به گام بگویند چطور باید غذا بخورد. البته کمی بعد که از نوستالژی کوچه کودکی فارغ شدم به خاطر آوردم که تمام این خاطرات مال جایی در حدود بیست سال پیش در ذهنم بود.
در دو دهه اخیر تمام خاطره من از همان کوچه، خاطره قد علم کردن آپارتمان‌ها و رفتن و آمدن‌های بسیار بود. آنقدر که یک جایی دیگر حساب کار از دستمان در رفت و به جای دوستی با تازه واردهایی که معلوم هم نبود چند روزی مهمان کوچه ما خواهندبود، دلخوش کردیم به فالو کردن همسایه‌های قدیمی در اینستاگرام و این ساحت از زندگی را نیز به جهان مجازی کوچاندیم. البته بدیهی است که نه تمام جنبه های زندگی سنتی همسایگی قدیم بی اشکال و سراسر دوستی و مودت بود و نه تغییرات کالبدی و اجتماعی اخیر سراسر منفی، بلکه چیزی که باعث شد این چند خط یادداشت را بنویسم بی اعتنایی ما به عنوان شهروند و کارشناس و مدیر شهری به توقف چرخه بازتولید سرمایه اجتماعی در بستر کوچه و خیابان است.

مولفه اصلی مفهوم سرمایه اجتماعی را، سرمایه مولد نهفته در پیوندهای بین افراد در جامعه می‌توان عنوان کرد. پیوندهایی که حامل ارزش‌هایی همچون هویت جمعی، وجدان جمعی، انسجام اجتماعی، تفاهم، رفاقت، همدلی، همکاری، صداقت، مصالحه، مشارکت پذیری، حضور فعال در عرصه های اجتماعی، تعاملات اجتماعی، احساس مسئولیت و تعهد، حمایت دو جانبه، حس تعلق، هیجانات مثبت و اعتماد متقابل هستند که می‌توانند بهره‌وری بیشتری از پتانسیل‌های شهر را برای شهروندان به ارمغان آورده و هزینه‌های نظارتی، عملیاتی و مدیریتی را کاهش دهند و به ارزش اقتصادی تبدیل شوند.

اما در شهرهای ما گویی دیگر نه بچه ها به همبازی، نه نوجوان‌ها به رفیق، نه جوان‌ها به کمک و همفکر و نه سالمندان به مونس در همسایگی خود نیاز دارند و نه کوچه و محله و شهر به کسانی که صاحبش باشند و مراقبش باشند و دلبسته‌اش. همگی در وضعیتی که شبیه وضعیت اضطراری روزهای بمباران و موشک باران زمان جنگ است منتظریم تا آژیری به صدا در بیاید و بگریزیم. کودکان از ابتدا برای رفتن آموزش می‌بینند و بزرگ‌ترها در منازعه برای بقا چنان روح و جسم خسته‌ای دارند که

مقولاتی مثل مراودات همسایگی برایشان تفنن‌هایی دور از دسترس به نظر می‌رسد. راه دوری نرویم، برای جمع کردن اهالی یک آپارتمان ده واحده در مواقعی که نیاز به مشارکت ساکنین در تقسیم وظایف یا تصمیم گیری است چه مقدار می بایست انرژی صرف کرد و حرکت هایی این چنین چقدر به سرانجام می رسند؟
انجام یک کار گروهی یا یک حرکت منسجم چقدر برای ما سخت تر شده است؟
چقدر مهارت های با هم بودن و مشارکت را از دست داده ایم؟
برای شهرداری ها مقوله مشارکت ساکنین چه مفهومی دارد؟
مدیریت شهری چقدر در راستای بازسازی روابط همسایگی و مرمت سرمایه های اجتماعی آسیب دیده در دوران گذار جامعه ایرانی از آنچه بود به آنچه هست، در محلات هدف‌گذاری و برنامه ریزی دارد؟

مفاهیمی مثل همکاری، تعامل و مشارکت می‌بایست در تجربه زیسته شهروندان درک و جذب شوند. اینها را نمی‌توان به شکل شعار مطرح کرد و توقع داشت که ثمره‌ای حاصل شود. خانه، کوچه و مدرسه اولین و مهمترین بسترهای شکل گیری شخصیت و منش افراد هستند و سرمایه اجتماعی حاصل فعل و انفعالات پویا و مثبت در این ساحت‌ها است.

در گذر زمان این صرفا دیوارها و کالبدها نیستند که متحول می‌شوند، بلکه سازمان اجتماعی- فرهنگی بافت نیز متحول شده و ممکن است که از هم پاشیده شود یا به وضعیتی ناپایدار دچار شود.

حال به همان اندازه که برپا ساختن کالبدهای نو ساده است، برپا داشتن سازمان اجتماعی جدید و پایدار سازی مجدد سیستم دشوار خواهد بود. شرایط اجتماعی ناپایدار می‌تواند به شرایط ناپایدار اقتصادی، کالبدی و محیط زیستی منجر شده و دوری باطل را شکل دهد.
کوتاه سخن آن‌که وقتی به جای فرایند خودی کردن و اهلی کردن، فرایند جدایی‌گزینی بی وقفه و کوچه به کوچه در شهری در جریان باشد و شتاب حراج فضا به بالاترین قیمت، آنچنان باشد که رخصت هیچ مقدمه چینی برای شروع و پایان الفت بین ساکنان و کوچه و همسایه با همسایه فراهم نباشد، افراد جامعه در معرض خطر فردگرایی افراطی ناشی از گسستن از پیوندها و هنجارهای اجتماعی نهادینه شده قرار می‌گیرد. در این برهه فرد و فضا ناتوان از بازتولید رابطه موثر و پایدار بین شهروند و شهر خواهند بود و ارتباط و تعهد و تعلق به عنوان شالوده های اجتماع، به تدریج دچار نقصان می شوند.
تلاش برای تکوین احساس تعلق و نهادینه شدن منش شهروندی در ساکنین یک شهر نیاز به برقراری پیوند مستحکم بین فرد وشهر در مقیاس های محلی و شهری دارد و «شهروند شدن» از مسیر تحکیم ارتباط عاطفی شخص با کوچه و همسایه تثبیت خواهد شد.

کوچه،وسعتی برای تجربه

مرضیه ترابی، معمار و طراح شهر

جستار پیش رو «کوچه» را به عنوان اولین عرصه ی عمومی برای تجربه ی زندگی جمعی از منظر طراحی شهری مورد نقد و بررسی قرار می دهد؛ تجربه ای که در شکل گیری هویت جمعی و احساس تعلق بسیار حائز اهمیت است. زیرا حضور و فعالیت در کوچه در متن زندگی روزمره بسیار پر تکرار است، به نوعی چگال ترین و بی واسطه ترین سرریز زندگی شخصی شهروندان در عرصه ی کوچه رخ می دهد و نهایتا کودکان به عنوان شهروندان فردا نیز تمرین زندگی جمعی را به صورت مستقیم و ملموس از طریق حضور، مشاهده، بازی و سایر فعالیت های گروهی به صورت سازمان نیافته و پویا از جلوی درب خانه و کوچه آغاز می کنند.

در عین حال این نوشته در برگیرنده ی تجربه زیسته ی من به عنوان یک شهروند نیز هست. از اینرو بیش از هر چیز غرض به اشتراک گذاشتن مشاهدات، تجربیات و ایجاد بستری برای هم اندیشی و گفتگو در این مورد بوده است. به نظر من کوچه به عنوان یک بقچه ی مفهومی در جریان تحولات شهری گسترده و سریع از نظر طراحان و برنامه ریزان مغفول مانده است و احیا و به روز کردن آن مستلزم مطالعات و اقدامات موثری هم در حوزه ی پژوهش و هم در حوزه ی حرفه است.

کوچه‌ای هست که قلب من را از محله‌های کودکیم دزدیده است[1]

زندگی یک کوچه در یک روز معمولی با ضرباهنگ فشرده و بالنسبه تندِ صدای باز و بسته شدن درخانه ها، روشن شدن اتومبیل ها، سلام و خداحافظی های سر صبحِ اهالی و احیانا گپ و گفت های سرخوشانه ی چند هم مدرسه ای ِ همسایه در راه مدرسه شروع میشود. کم کم معدود مغازه های کوچه کرکره را بالا داده و به اولین مراجعین خود در حین آب و جارو کردن پیاده رو جلوی مغازه پاسخ می دهند. آفتاب دلچسب زمستان که بر کوچه پهن شود یا در پناه سایه ی خنک دیوارها و درختان در تابستان، کم کم سر و کله ی بقیه هریک به بهانه ای پیدا می شود. حوالی ظهر بوی غذا و صدای بهم خوردن قاشق و چنگال ها احساس گرسنگی را در هر رهگذری تشدید می کند. به وقت عصر کودکان و نوجوانان به کوچه سرازیر میشوند و بساط گل کوچیک، لی لی، گرگم به هوا، دوچرخه و سه چرخه برپاست. شبها صدای بلند سریال محبوب از تلویزیون ها و یا همهمه ی مهمانی ها نشان از پایان روزی دیگر دارد. این آهنگ هماهنگ و همساز در جمعه ها، اعیاد و عزاداری ها ، وقت بازگشت همسایه از زیارت یا به هنگام مراسم عروسی یکی از ساکنان بهم خورده و داستانی جدید را با نقش آفرینی همسایه ها روایت می کند. کوچه تقویم خود و داستانهای خود را دارد، داستان هایی که پر از آدم های مختلف از زن و مرد و کودک تا دوست و شاکی و معتمد هستند. آدمهای کوچه هم داستان می شوند و در زندگی جمعی کوچه بارها و بارها نقش می آفرینند.

اهالی کوچه نزد در و همسایه آبرو دارند، من آبرو را اینگونه ترجمه می کنم: آنسان که دوست دارم دیده شوم. محمل این آبرو آستانه ی صوتی خانه، نمای خانه، حالت ورودی خانه و پیاده روی جلوی خانه شان هست. اهالی کوچه با هم «هم آهنگ» می شوند

۱. از شعر تولدی دیگر، سروده فروغ فرخزاد

وقتی که اسفند ماه بهم ریختگی‌های خانه تکانی‌های همدیگر را تاب می‌آورند، آن زمان که به باغچه‌ی کوچک روبروی ورودی شان می پردازند، یا شب چهارشنبه سوری وسط کوچه آتش بر پا می‌کنند تا زردی‌شان رنگ سرخی بگیرد. خوش بحال کوچه‌ای که چیزی متفاوت از ردیف چند خانه و تک و توک مغازه داشته باشد، چیزی چون درختان بلند و نهری که انتهای کوچه را بن بست می کند؛ یا کسی ورای سایرین داشته باشد تا مثلا هر روز صبح آراسته و معطر با پاشنه بلندترین کفشهای ورنیِ دنیا بیرون بزند و تو شگفت زده بشوی از اینهمه زیبایی، یا صدایی مردانه و خوش هر روز در حیاط خانه اش بخواند و تو از همان کودکی با تصنیف و آواز مانوس شوی؛ همه شان مثل کوچه‌ی کودکی‌ام در شمال.

کتاب کوچه کم کم از داستان اهالی پر و سنگین می‌شود، آنقدر سنگین که به کف کوچه می‌چسبد و نمی توان آن را به جایی دیگر برد، مال همان چند وجب خاک می‌شود. جایش با هر جای دیگر ، داستانهایش با هر داستان دیگر متفاوت می شود. برای سالیانی دراز طعم آش گوجه، مفهوم جنگ، انگِ جنگ زده، خمپاره (که گلوی ع. ا. را شکافت)، مهارت رکاب زدن در دایره ای کوچک، فیلم توبه ی نصوح محسن مخملباف، آهنگ «دخترمردم پکرم کرده»، موی نارنجی- بلوند دختر همسایه، سرریز یاس از دیوار، طاق گلهای ساعتی آن دیگری، بچه قورباغه، دیوانه (که چند خانه آن ورتر بود) و هزار کلمه، بو، رنگ، طعم، صدا ی با ربط و بی ربط دیگر تورا به آن یک وجب خاک پرت می‌کند.

شنیده‌ام که مهاجران به هر شهری که مهاجرت می‌کنند تا مدتهای مدیدی برای پیدا کردن هر آدرس جدیدی ابتدا به ایستگاه مرکزی می‌روند و از انجا کشفِ مسیر آدرس جدید را شروع می‌کنند، همانجا که اول بار با موطن جدیدشان مواجه شده‌اند، گویا آنجا سرآغاز شهر است. بر این باورم که کوچه برای زندگی ما شهروندان هم نقش همان ایستگاه مرکزی را دارد. بذر احساس تعلق به یک جامعه، حضور و مشارکت در تاریخ معاصر یک نسل، حافظه جمعی و هویت جمعی در کوچه سر از خاک بر می آورد و جوانه میزند. جایمان در تاریخ را ناخودآگاه از تجربه ی زیسته ی جمعی مان تخمین میزنیم و برای همدلی با جامعه از تجربیات رشدمان در کوچه وام میگیریم.

شرحی که بر کوچه رفت شاید برای بسیاری از ما آشنا و ملموس باشد چون حداقل سالهای کودکی تا جوانی مان را در چنین اتمسفری سپری کرده ایم.

اما آیا جوانان و کودکان ما هم چنین درک پیچیده، چند وجهی، پیوسته و یکپارچه ای از مفهوم کوچه دارند؟ دو سال پیش در کتاب مطالعات اجتماعی دخترم، از دانش آموزان خواسته شد تا یک نقشه (کروکی) از کوچه محل سکونت خود ترسیم کنند. کروکی ترسیم شده نشان از یک تجربه ی پیوسته و همگن نداشت، دخترم از محوطه و ورودی مجموعه محل سکونتمان کروکی را ترسیم و بعد آن را رها کرد، کاغذی به بالای صفحه قبلی چسباند و محوطه ی هتل پشت خانه را که در آن ورزش می کند را ترسیم و باز رها کرد، دوباره به انتهای سمت راست برگه ی اول کاغذی چسباند و در آن سوپر محل را کشید، پس از آن با چسباندن کاغذ دیگری به برگه ی آخر کلوپ فیلم محبوبش در انتهای کوچه را کشید که مشتری دائم کارتون ها و فیلم هایش

هست. سر آخر کلافه و خسته کار را رها کرد و گفت: فقط همینقدر می‌تونم بکشم، نمی‌دونم همه‌اش چه شکلیه.

این کروکی برای من نکات قابل توجه زیادی داشت که به بعضی از این موارد که می تواند در اینجا مورد توجه قرار گیرد اشاره می‌کنم:
اول اینکه او به جای ترسیم فضایی خطی و یکپارچه، نقاطی پراکنده با چیدمانی متناسب با همجواری‌ها ترسیم کرد. این نقاط مکان‌های پر مراجعه‌ی او در خلال زندگی روزمره و هفته بوده‌اند اما هیچ وقت به تنهایی و در یک متن پیوستار در زندگی روزمره توسط خود او مورد مراجعه و استفاده قرار نگرفته بودند، همواره نظارت و کنترل و هدایت ما به عنوان والدین همراه او بوده به نحوی که تجربه ای انتزاعی و نه واقعی برایش تولید کرده‌است. کوچه‌ی ما پر از غریبه است (در ادامه داستانش را می‌گویم که چرا) و دائم تردد سواره را در آن داریم. علیرغم اینکه همه‌ی مکانهای اشاره شده بسیار نزدیک به خانه‌اند ولی نمی‌توانیم اجازه دهیم که بدون همراهی ما به کوچه برود. یادم می آید که من از ۶ سالگی خودم به تنهایی به آمادگی می‌رفتم.
دوم اینکه مکان‌های مورد اشاره‌ی او به فضای ورزش و خرید ختم می‌شد یعنی جاهایی که کاملا مقصدی و با برنامه ریزی به آنجا میرویم. اثری از کشفیات شخصی ناشی از پرسه زنی و حضور سازمان نیافته در فضا نیست. احساس می کنم که به سان منشور آتن که شهر را منطقه بندی کرده، زندگی دخترکم را به سلول های کاملا مشخص و هدفمند تقسیم کرده‌ام، هر سلول برای کاری.
سوم اینکه در ترسیم‌های او هیچ آدمی در داخل کوچه دیده نمی‌شود، اما در فلکه‌ای که کوچه از آن منشعب می‌شود آدمهای زیادی در رفت و آمد هستند. کوچه‌ی ما کوچه‌ای بالنسبه طولانی و L شکل است. خانه‌ی ما در ابتدای کوچه قرار دارد و ما عموما از سر کوچه وارد یا خارج می‌شویم. سر کوچه به بلوار اصلی محله

می‌رسد و در محل تقاطع کوچه با بلوار یک فلکه و در اطراف آن چهار مرکز خرید که در مقیاس منطقه و بعضا شهر کار می‌کنند قرار دارند.

به همه‌ی اینها یک تقاطع غیر هم سطح که به فاصله‌ی بسیار کمی از فلکه به بلوار می‌رسد را هم اضافه کنید؛ جنگلی عظما از ترافیک (آنها که از پل پایین می‌آیند، آنها که دور فلکه می چرخند، آنها که می‌خواهند جلوی مراکز خرید سوار و پیاده شوند، آنها که دنبال جای پارک می‌گردند در یک جنگ دائمی با هم و با عابر پیاده‌ای که می‌خواهد از خیابان محله‌اش بگذرد، هستند)، شلوغی، غریبه‌ها و و عابرانی که به قصد بازار گردی یا پرسه زدن به آنجا آمده‌اند.

عملا نقش کوچه به دسترسی فرو کاسته شده و حضور آدمها (و نه الزاما حیات اجتماعی) متمرکز در یک گره‌ی ترافیکی و عملکردی شده‌است.

و نکته آخر اینکه نقشه‌ی او از کوچه برخلاف نقشه‌ی ذهنی کوچه ی کودکی‌های من بسیار خالی و بدون اتفاق بود، حتی مثلا بدون اشاره به خانه‌ی یک دوست یا آشنا یا محل بازی لی لی، فقط به جای گربه‌ها در محوطه اشاره شده‌بود. اما مگر ما به او فرصت معاشرت با اهل محل را داده بودیم؟ اصلا الان مگر اهالی یک کوچه یا حتی اهالی یک مجموعه مسکونی چقدر با هم معاشرت دارند؟ خانه‌ها که همه کوچک هستند و تاب معاشرت‌های محدودی را دارند. کوچه که پر است از ماشین‌های پارک شده، اگر شانس بیاوریم و عرصه‌ی تاخت و تاز خودروهای عبوری نباشد. همه‌ی رویدادهای جمعیِ مقیاس کوچه (نذری، جشن، عزاداری عزیز از دست رفته و ...) که یا انجام نمی‌شوند یا برون سپاری می‌شوند تا در جایی دیگر و بدون ایجاد مزاحمت برای دیگران انجام بگیرند. ساکنین هم که به سان کولی ها هر روز جابجا می‌شوند و آدمهایی جدید جایشان را می‌گیرند. ما حتی نام هم را نمی‌دانیم؛ احوالپرسی و معاشرت دیگر پیشکش.

با تمام این احوالات کم کم تصمیم گرفتیم تا به او این فرصت را بدهیم تا مثلا برای خرید های کوچک از سوپر خودش به تنهایی به کوچه برود. تازه داشت دوستانی برای خود دست و پا می کرد که اینبار تبر آخر را مدیریت شهریِ[۲] « خادم سواره» بر درخت حیات محلی کوچه زد. از یکی دو ماه مانده به عید سال گذشته سر ورودی کوچه دو بلوک بتنی نیوجرسی قرار دادند و کوچه را یک طرفه کردند، در عرض چند روز همشریان خلاق و مشتریان مراکز خرید

۲. منظور از مدیریت شهری در این نوشته، سازمان یا نهاد خاصی نیست بلکه برآیند نیروهایی است که در اداره ی شهر دخالت داشته و موثر هستند.

به صورت خودجوش کوچه را تبدیل به یک پارکینگ عمومی کردند، دو پارک حاشیه ای فشرده در دو طرف و یک ردیف فشرده و موازی هم در وسط کوچه. حالا دیگر باید برای گذر از عرض کوچه از سه سد آهنی می گذشتیم.

صاحبان خودرو خرسند از این ایده‌ی شگفت انگیز مدیریت شهری، بسیار متوهم و متوقع هر گونه معطلی و مکثی را در گذر از خیابان بر نمیتابیدند، گویا ما ساکنین به حریم خط کشی شده‌ی پارکینگ آنها تعرض کرده‌ایم. با آمدن ماشین‌های غریبه ، نه تنها ایمنی نصفه و نیمه‌ی کوچه بلکه امنیت هم بر باد رفت. شما اگر بجای من باشید، با حضور این همه غریبه کودکتان را به تنهایی به سوپر ولو آنور کوچه می فرستید؟

پارک خودروها در محور وسط کوچه چنان افتضاحی به بار آورد که در اقدامی بسیار متاخر، مدیریت شهری تعداد متناهی از آن بلوک های بتونی نیوجرسی را وسط کوچه به دنبال هم قطار کرد تا دیگر هیچ سواره ای در آنجا پارک نکند. البته از حق نگذریم، یادشان ماند که هر ازگاهی کمی بینشان فاصله بدهند تا اهالی بتوانند یک نفره و در برخی مواقع با حرکتی از عرض (به مانند راه رفتن خرچنگ) از عرض کوچه رد شوند. یک جا فقط کمی گشاده تر است آن هم به این دلیل که دریچه ی چدنی اگوی شهری را نپوشاند.

همه آنچه که ما در طراحی شهری در مورد آن مطالعه، تحقیق، برنامه ریزی و طراحی می‌کنیم به یکباره با یک اقدام خیرخواهانه ولی یک جانبه به نفع سواره پوچ میشود، چیزی که در ادبیات حرفه ای ما به ارتقا کیفیت عرصه های شهری برای شهروندان معروف است.

کوچه به عنوان اولین و کوچکترین عرصه حیات جمعی دارای یک ماهیت چند وجهی است که اولین بازنمود شهروندان در عرصه‌ی عمومی شهر در آن اتفاق می افتد.

موضوعی که در هیچ کجای بدنه ی مدیریت شهری متولی ندارد، تنها بخش ترافیک مدیریت شهری آن را به عنوان محلی ترین و کم ظرفیت ترین محور دسترسی به خانه ها میشناسد. تقلیل کوچه به دسترسی نه تنها هیچ تناسبی با مشنوی طولانی اهالی کوچه ندارد بلکه باعث میشود در تنگناهای حل معضلات بیشمار سواره ها ، به صورت برنامه ریزی شده از بالا یا به صورت خودجوش و از پایین مورد تاخت و تاز سواره های عبوری قرار گیرد؛ آنسان که بر کوچه‌ی ما ، صیاد شیرازی ۲ در مشهد، گذشت. باید در ساختار مدیریت شهری جایی همپای سازمان ترافیک دست و پا کرد تا مدافع حقوق همه‌ی شهروندان (پیاده ها، سالمندان، کودکان، ...) و نه فقط سواره‌ها بوده و حامی سرسخت حیات جمعی، آسایش و آرامش روانی شهروندان، ایمنی و امنیت آنها باشد.

داستان فراموشی کوچه و کمرنگ شدن نقش آن در زندگی شهری محصول عوامل متعددی است، عواملی که هم نوک پیکان را به سمت برنامه ها و طرح ها و مدیریت از بالا نشانه می‌رود و هم عوامل درونی و متاثر از سبک زندگی و بینش شهروندان را خاطر نشان می‌سازد. در ادامه برخی از این عوامل بیان می‌شوند:

◆ مداخلات کلان مقیاس و دارای آثار راهبردی در محلات

توسعه های پرشتاب دهه های اخیر سوار بر دو موج ضد توسعه بوده اند: اولی ورود بی حد و حصر سرمایه به شهر، آنچنان که سرمایه گذاران با پول های کلان محل سرمایه گذاری را انتخاب می کنند، برای انتفاع هرچه بیشتر بدون حساب پس دادن به حق عموم در شهر، از تمام ظرفیت های قانونی و رابطه ای در شهر استفاده می کنند و عملا شهر را مصرف می کنند. نمود بارز این روند انواع و اقسام مراکز خرید غول آسا و متمرکز است که در جای جای شهر چون قارچ سر بر می آورند. شهرداری ها به عنوان بخشی از بدنه ی شهری معمولا روی خوش به چنین پروژه هایی نشان می دهند چون سهم مالی که عایدشان میشود هم می تواند برای انجام سایر خدمات در حوزه ی تحت مدیریتشان مورد استفاده قرار گیرد و هم باعث ارتقاء سوابق کاری مدیر مسئول شده و راه را برای دستیابی به پست های بالاتر برایشان هموارتر می نماید، افسوس که هرگز هزینه های اجتماعی، مدیریتی و زیست محیطی این پروژه ها محاسبه نمیشوند و به عنوان هزینه های گزاف ولی پنهان تا سالیان درازی بار خود را بر دوش شهر و شهروندان حواله می کنند. بسیاری از این مراکز خرید که دارای مقیاس عملکردی شهری و بعضا فرا شهری هستند در کنار محلات مسکونی و یا حتی کوچه های محلی شکل می گیرند. با ارائه ی پیشنهادی به کمسیون ماده ۵ مجوز اولیه ی تغییر کاربری، تجمیع، تراکم و طبقات ِ خارج از دستور کار ِ محل مورد نظر را اخذ و کم کم در طی مراحل ساخت، پا را از حدود مجوز اخذ شده هم فراتر نهاده و نهایتا حجم بزرگی از سیمان و آهن و شیشه از یک سو و ترافیک و هجوم جریانات نا همخوان با زندگی محلی را بر محله هوار می‌کنند. کار کارشناسی این دست پروژه ها از همان ابتدای اخذ مجوز ناقص است، نه تنها هیچ وقت ضرورت وجود این مراکز مورد سوال قرار نمیگیرد بلکه مشخصا هیچ نوع بررسی و ارزیابی ِ اثرات سریز شده از پروژه بر همجواری ها و محدوده ی فراگیر هم، قبل از صدور مجوز انجام نمیشود. اثرات اجتماعی ، منظر، زیست محیطی و ترافیک این دست از پروژه ها در محدوده ی قطعه ی پروژه باقی نمانده و بسیار فراتر از آن گسترش می یابد. بررسی آنها نیاز به برنامه ای راهبردی و ارائه چارچوب طراحی شهری است. اما در عمل به کنترل ورودی سواره و پیاده و تامین پارکینگ بسنده میشود. دوم خدمت رسانی هر چه بیشتر برای تسریع و تسهیل حرکت سواره در شهراست. محور های شهری در یک دگردیسی دائمی به طور مرتب پهن تر و تقاطع های هم سطح به غیر هم سطح تبدیل می شوند. روندی که بافت محلات شهری و حوزه های طبیعی درون و حومه شهر را می بلعد و به پیش میرود.

باز هم سوال اساسی اینست که چرا باید به اینهمه خودروی شخصی از محل حق عامه و مالیات عموم خدمات داد؟ آیا مساله تردد شهروندان در شهر صرفا وابسته به خودروی شخصی باید باشد؟ چرا قدرت های سیاسی و اقتصادی شهر ها بر توسعه ی ناوگان حمل و نقل عمومی متمرکز نمیشوند؟ چرا بر سایر راه حل های تشویقی و تنبیهی مدیریت شهری برای کنترل استفاده از خودروی شخصی بار گذاری نمیشود؟

محورهای سواره و تقاطع های غیر هم سطح، درختان را قطع می کنند و جایگزینی برای این تخریب (جز در ترسیمات نمایشی پروژه) در

محیط زیست ارائه نمی دهند. جزییات کامل مقاطع طولی و عرضی سواره رو ها ارائه و اجرا میشوند اما اثری از طراحی متناسب با پیاده وجود ندارد، پیاده ها باید از میان پسماند فضایی در کف یا پله های بیشمار پل های هوایی راه خود را بیابند.

توسعه ی خودرو محور و بلعیده شدن شهر توسط پروژه های بزرگ مقیاس بخصوص مراکز خرید، هر دو جزو روند های مردود در دنیای معاصر در جوامع توسعه یافته اند. بویژه طی یک دهه ی اخیر، بسیاری از این کشورها روالی عکس آنچه که ما پرشتاب و با شدت به دنبالش هستیم را در پیش گرفته اند. فرصت خوبی برای کارشناسان حوزه ی شهری و مدیریت شهری است تا با مطالعه ی آنچه که در این کشورها رخ داده، از تکرار این اشتباهات حذر کرده وبا طرح سوالات بنیادین، پروژه های پیشنهادی و تصمیمات اخذ شده را با چالش مواجه نموده و تا زمانی که ضرورت و درستیِ الزام انجام این طرح ها بر همگان ثابت نشد و همچنین تا زمانی که چگونگی انجام آنها متضمن حقوق همگان و حفظ یکپارچگی شهر نشد از انجام آنها بپرهیزیم. بپذیریم که در مواجهه با شهر خیلی وقت ها «کاری انجام ندادن»، یک عمل مهم و عین توسعه است.

◆ تجربه‌ی زیسته، چراغ راه شهروندان برای رفتار در شهر

توسعه ی شهری خودرو محور اثرات مخربی به مراتب فراتر از بی سامانی پیاده ها، بر هم خوردن حیات محلات و بستر های طبیعی در شهر دارد و آن تاثیر مخربی است که این روند بر بینش شهروندان بر جای می گذارد.آنچنان که امروزه همه تلاش می کنند که به هر شکل ممکن به صف گروه برگزیده ی شهری یعنی صاحبان خودروی شخصی بپیوندند تا از مصائب زندگی بدون خودرو خلاصی یابند. حالا که دیده و شنیده نمیشوند بهتر است خود را به طبقه ی دارای چهره و صدا برسانند. در اینجا خودرو از سطح یک ابزار به یک ارزش ارتقا یافته و صاحب خود را به شان و منزلت اجتماعی میرساند. غیر از «نیسان وانتِ آبی» که کلا یک استثنا در تاریخ شهری ماست، حتما دقت کرده اید که هر چه مدل خودرو ها بالاتر باشد، میزان فخر فروشی صاحبش در خیابان، عدم توجه به قوانین راهنمایی رانندگی و نادیده گرفتن خط عابر پیاده و پیاده رو بیشتر می‌شود.

از طرف دیگر تجربه‌ی زیسته‌ی شهروندان در این محیط شهری معیوب به مرورعادات جدیدی را برایشان رقم میزند، عاداتی که به صورت ناخودآگاه بخشی از حقیقت زندگی در شهر میشود. حتما در مسیر حرکت در پیاده‌روهای کوچه و شهر مواجه با انواع سطوح شیب داری شده‌اید که برای دسترسی به قطعات همجوار از لبه ی جدول جداکننده‌ی سواره و پیاده رو شروع شده‌اند و تمام عرض پیاده رو را غیر قابل استفاده برای حرکت متناسب پیاده، بخصوص سالمندان، معلولین و یا کالسکه نموده اند. یا پایه های مبلمان شهری، پایه پل های هوایی پیاده، سطل آشغال ها و انواع تجهیزات شهری که به تدریج در پیاده رو ها به طور نامنظم جای میگیرند. یا سرریز کارگاه های ساختمانی که پیاده رو را برای چندین ماه مسدود می کنند. حساسیت ما به عنوان شهروند در قبال چنین تعرضاتی به حریم پیاده تا چه حد است؟ آیا غیر از این است که شاکی میشویم اما آن را امری ناگزیر انگاشته، به آنها عادت کرده و از کنارشان به سادگی می گذریم؟ حالا تصور کنید که یکی از موارد فوق در محدوده ی آسفالت سواره رخ دهد. قطعا آن را بر نمی تابیم

و هرگز به آن عادت نمی‌کنیم. ارزشهایِ قلابی و هنجارهایِ نابهنجار بیشتر از آنچه که تصورش را بکنیم راه خود را در ذهن و بینش ما به صورت خزنده باز کرده‌اند. عصر یک روز تعطیل را تصور کنید که در خانه مشغول استراحت هستید. صدای تردد و بوق خودروها در کوچه، ترمز ناگهانی آنها، آژیر دزد گیرخودرویی که اتصالی کرده و بند نمی‌آید بیشتر شما را آزار می‌دهد یا صدای داد و فریاد و بازی بچه‌ها در کوچه؟ حتم دارم که اگر حتی هر دو به یک اندازه شما را آزار دهد نسبت واکنش شما در دو مورد یکسان نیست. عموما با آلودگی صوتی ناشی از خودرو کنار آمده‌ایم و برایمان چون پس زمینه‌ای در متن زندگی شهری همیشه و همه جا پذیرفته شده‌است. اما در مورد سر و صدای ناشی از حضور بچه ها برانگیخته می‌شویم و حق خود می‌دانیم که اعتراض کنیم.

◆ کوچه، جامانده‌ای از تولید انبوه محلات شهری

تاریخ شهرسازی معاصر در ایران نشان می‌دهد که پس از نهادینه شدن طرح جامع و تفصیلی، ملاک عمل مدیریت شهری ضوابط و مقررات محصول این طرحها بوده است. در حالیکه اینگونه مطالعات و طرحها از همان ابتدای امر دارای دو ضعف اساسی بوده‌اند:
اول اینکه جزییاتی در این طرحها تعیین تکلیف می‌شوند که خارج از دقت و توان وجودی این گونه طرحها هستند. دوم اینکه مقررات و ظوابط محصول این طرحها با همسان‌سازی انواع ساخت و سازها در چند دسته‌ی بسیار محدود و انگشت شمار راه را برای ایجاد هر گونه تنوع و تشخص متناسب با بوم و جامعه بسته نگه داشته است. ازآن سالها زمان زیادی می‌گذرد و روندهای شهرسازی در همه جای دنیا تغییرات زیادی کرده‌است. در ایران بویژه در دانشگاهها نو به نو اندیشه ها و دیدگاههای جدید مطرح و بعضا تدریس می‌شوند، اما هنوز نگاه مدیریت شهری مبتنی بر روال ناکارآمد گذشته است. بافت شطرنجی سلسله مراتبی و ضابطه‌ی ۶۰ درصد سطح اشغال و ۴۰ درصد فضای باز برای تمام شهرهای ایران ناظر به این دو ضعف هستند .

کوچه‌های بافت میانی و جدید محصول روند مذکور هستند اما در این میان وضع کوچه‌های بافت میانی به مراتب بهتر است، زیرا قطعات موجود در این بافت عموما ویلایی یا دو و حداکثر سه طبقه و دارای حیاط بوده اند. در این کوچه‌ها که حرکت می‌کنیم در عین تجربه کوچه به عنوان یک کلیت، ردی از ساکنین و مالکین بر نما، ورودی و پیاده‌روی جلوی قطعات می‌بینیم. کوچه‌های جدید اما بسیار پرتعداد و بی چهره‌اند.تراز خیابان این کوچه‌ها به پارکینگ، رمپ پارکینگ و مشاعاتی اختصاص یافته که فرصتی برای شخصی سازی به قطعات نمی‌دهند.

زندگی از تراز کوچه به طبقه‌ی اول به بعد نقل مکان کرده و پیاده روی جلوی ورودی متعلق به همه و هیچ کس است. کوچه ها برای آفریدن داستان خود ناتوان شده‌اند و احیاء آنها نیازمند رویکردی جدید به طراحی محلات شهری چه

در دانشگاهها[۳] و چه در سازمانهای تصمیم گیر و ساختار طرح ها و شرح خدمات متناسب با آنها است.

◆ کلام آخر

داستان کوچه ی ما، داستانی آشنا و هم سرنوشت با بسیاری از کوچه های شهر هایمان است. برای آنکه کوچه، کوچه باقی بماند مجموعه ای از مولفه های درونی وبیرونی بر آن تاثیر گذارند. اما بیش از هر چیز دیگر بستر لازم برای آنکه اهالی کوچه با فراق بال در امنیت و ایمنی، امکان حضور در کوچه را بیابند باید فراهم شود. سپس به تدریج حیات اجتماعی در آن سامان یافته و مسیر خود را می یابد. اقدامات بعدی می توانند در سرعت بخشی، تنوع و پایداری این حیات موثر باشند، اما قبل از هر چیزی باید بگذاریم که عرصه ی کوچه به حال خود و برای خود باقی بماند. در غیر اینصورت اقدامات و برنامه هایی تحت عنوان «تزریق حیات شهری» صرفا نمایشی باقی خواهند ماند و تا زمانی که اراده ای از بالا از این برنامه ها حمایت بکند دوام خواهند داشت. دوامِ «ازدحام کوچه ی خوشبخت» نیازمند زیرساخت هایی مبتنی بر نیاز همگان، ریتم زندگی روزمره‌ی اهل محل، مراقبت از خلوت آن و صبوری برای پا گرفتن داستانهای کوچه است.

۳. به عنوان مثال دانشگاه دلفت در هلند دارای گروه «طراحی شهری در مقیاس محله» است. گروهی که به ضرورت بستر این کشور و بسیار کاربردی شکل گرفته است. محلات تازه توسعه یافته ی حومه ی شهر لاهه که بعضا بیش از ۵ سال از شکل گیری آنها نمی گذرد محلاتی بسیار با تشخص، ممزوج با بستر طبیعی و مصنوع و دارای حیات اجتماعی نوپا ولی پویایی هستند. تجربه ی حضور در این محلات نشان می دهد که تا چه حد کیفیت زندگی بالای آنها مرهون طرح های خرد مقیاس و سازو کار اجرایی مناسب سازی شده با بستر است.

غربت در کوچه

◆ نغمه ترکزاده

دمق و بی حوصله، زنبیل به دست از خونه بیرون میاد. پا رو که توی کوچه می گذاره، صدای سلام پسرک به خودش میاردش.

- سلام پسرم، حالت چطوره؟ مامانت بهتره؟ خاله ات برگشت؟

پسرک خجول جواب های کوتاه میده و دوچرخه به دست راهی می شود.

چند قدم جلوتر، حاج آقا مسرور نشسته روی سکوی دم خونه شون و تسبیح به دست ذکر می گه.

به حاج آقا که می رسه زیر لب سلامی می ده و دعای خیر پیرمرد لبخندی به لبش می نشونه.

سردرگم است، پریشون است. اصلاً نمیدونه چرا زده به کوچه؟ آخه این کوچه چیه که جواب هر دردی رو توی اون می خواد پیدا کنه؟

می پیچه به سمت چپ، به سمت بقالی، شاید سلام علیک با صفیه خانوم که همیشه وردست اکبر آقا، کارهای مغازه رو راه می اندازه حال و هواش رو بهتر کنه.

همچین که خم کوچه رو رد کنه، چشمش می افته به گلین خانوم و بساط سبزی پاک کردن.

چند تا از همسایه هم نشستن و مشغولن. مشغول سبزی پاک کردن که نه! میشه گفت مشغول گپ زدن، درد و دل کردن. پاش سست میشه. میره سمت اونا.

قبل از اینکه دهن باز کنه، هجوم سلام و احوالپرسی دوره اش می کنه.

به خودش که میاد، می بینه داره حرف می زنه و میگه و میگه. و یه دسته ریحون سرگردون توی دستش اینور و اونور میشه.

* * *

این صحنه آخر، حکایتی است که بارها توی کلاس طراحی شهری در موردش بحث و گفتگو شده.

استادی که اعتقاد به زندگی جاری و حضور زندگی در کوچه داشت و چند دانشجویی که این صحنه رو لکه ننگی بر زندگی مدرن شهری می دونستن. حتی بین اساتید هم اختلاف نظر بود.

و این چنین شد که چنان کوچه و احوالاتی و این تصویر ناب، جا خوش کرد در ذهن من.

اینگونه ارتباطی رو تجربه نکرده بودم. ازش دور بودم، به قدر شاید نیم قرن.

کوچه شد یه واژه خاص، توی ذهن منی که توی کوچه زندگی نکرده بودم.

برای من که وقت از خونه بیرون اومدن ، با بوق ماشین ها به خودم می اومدم.
از سپرک و دوچرخه اش خبری نبود.
از فضای خونه ، به فضای آشنا پا نمیذاشتم ، کسی رو نمی شناختم ، اگر هم احیاناً آشنایی بود ،
یا سوار بر ماشین بود و به سرعت دور می شد یا لابلای ماشین ها به فکر فرار از مهلکه .
از خونه پرتاب می شدم به هیاهوی غریب ، جایی که باید کیف ات رو سفت بچسبی تا غریبه ای ،
اون رو از آنِ خود نکنه .
سرعت ماشین ها ، ترس از تصادف ، بوق و ناسزا و دود . مواجه با ماشین به جای انسان .
به جای سلام زیرلبی ، بوق ماشین به نشانه اخطار یا خشم ، من رو به خود می آورد .
می بایستی موقع خروج از خونه ، خودت رو توی هزار لایه می پوشوندی تا از فضای خودمونی خونه ،
مصون و در امان به فضای کاملاً عمومی کوچه و خیابون برسی . گویی از داخل خونه گرم می خوای پا
به زمستون آلاسکا بذاری ، چندین لایه پلیور و ژاکت و پالتو نیاز است تا محافظت بشی .
حباب های لایه به لایه ای که ادوارد هال با فاصله ترسیم کرده بود ، ناگهان بدون فاصله و مثل لایه های پیاز
بدون وقفه باید به کمک می اومدن .
چیزی که قطعاً زن سناریوی بالا (نیم قرن قبل) تجربه نکرده بود . او در سر هر پیچ کوچه ریگ لایه به تن می کرد .
این سلسله مراتب آرامش نابی به ارمغان می آورد .
امروز با ورود به حریم خارج از منزل به کارزار پا میگذاری . ترس بدرقه ات می کنه .
در و دیوار و کالبد فضا آشناست ، اما هجوم افراد و ماشین ها ، سرعت حرکت ، تنوع شون و ارتباط بینشون
حیرت انگیزه . باید تمامی لایه های حباب های ادوارد هال رو در کسری از ثانیه به تن کنی .
و جالب اینجاست که بعد از گذر از این غربت عمیق ، به دیدن آشنایی در مجلسی ، کافه ای ،
کتابخونه ای و ... می روی . و اونجاست که میشه از شر چند لایه از این حصار نطلبیده کاست .
اما جایی که فضای بسته است . جایی که فضای شهری نیست . شهر غریبه است .
من یاد گرفتم تمامی فضاهای شهری شهر من ، به سردی قطب شمال است . باید ملبس بود به حباب ها .
در گوشم زمزمه شده :
در شهر بدون حباب های محافظ قدم نزنید . نا امن است .

و این یعنی غریبه در وطن. غریب در کوچه.
آشناهای کوچه به درون ساختمان ها پناه برده اند.
چرا؟ بساط سبزی کجاست؟ پیرمرد کو؟ پسرک و دوچرخه اش کجا رفتند؟
همچمه کدام وحشتی آشناها را به درون ساختمان ها کوچاند؟
اینهمه هیوها از کجا آمد؟

و من کوچ کردم
و من غریب شدم
غریبه ای در فضای ناشناس، با فرهنگی غریب و روابطی ناآشنا.
من هم شدم بخشی از هجومی که آشنایان را از هم درید.
اما من آشنا بدنیا آمده بودم. فرهنگم، فرهنگ آشنایی بود: دلم خوش بود به سلام زیر لب و کپ و گفت کوتاه.

وین، شهری یکپارچه و رسوخ ناپذیر.
یکپارچگی را از بافت شهری تا فرهنگ و یکدستی ساکنان می توان دریافت.
وین مهاجرنشین نیست. در وین وقتی از آن دیار نیستی غریبه ای. به شدت غریبه ای.
آشنا شدن با فرهنگ جامعه چندان آسان نبود، پس کم کم دل سپردم به آشنا شدن با شهر.
و عجبا که چه زود شهر با من آشنا شد.
شهر مرا پذیرفت، اجازه داد پرسه بزنم لابه لای فضاهای موهوم.
شهر اجازه داد که با آسودگی رها شوم در میان آنچه هست.
غرق در تماشای فضاها، غرق در پیوستگی فضاها، غرق در سلسله مراتب.
غرق شدم در شهر. اما همچنان به عادت دیرین، مرزی بود میان خانه و مقصد.
من آموخته بودم، اینجا مبداء است و آنجا مقصد.
و این میان، مسیر، که باید از آن گذشت، که باید مکث نکرد، که باید فقط رفت.

در تهران، فقط می‌رفتم که برسم.

اما روزی دیدم که از رفتن، از طی مسیر کردن، از این نوع فعالیت، رفتارهای فراوانی تجربه کرده‌ام.

دوباره ذهنم به آتلیه طراحی شهری برگشت.

راه رفتن با رفتارهای متفاوت پلکیدن، لخ لخ کردن، سلانه سلانه رفتن و...

بله! من در شهر می‌پلکیدم. من در کوچه سلانه سلانه راه می‌رفتم و در فضاها رسوخ می‌کردم.

بعد از خروج از خانه، حباب به دست پا به کوچه می‌گذاشتم. حباب به دست؟ نه حباب به بر.

یاد گرفتم لازم نیست به محض خروج تمامی حباب‌ها را به تن کنم.

من حباب‌ها را با خود می‌بردم که در خم مناسب کوچه‌ای، به تدریج و به ترتیب به تن کنم.

شدم آشنای همسایه‌ها، بچه‌های سوار بر دوچرخه همسایه‌ها.

آشنای همسایه‌ای که با لوزادی در کالسکه از هواخوری برمی‌گشت.

آشنا شدم با خانم‌های سالمندی که هر روز عصا به دست یا چرخ‌های مزید خود دم در به احوالپرسی می‌ایستند و یا ساعتی روی نیمکت مقابل، درد و دل می‌کنند.

آشنا شدم با سالمندی که هر روز عصر در ساعت مشخصی به کافه سر نبش می‌آید و ساعت‌ها به رهگذران خیره می‌شود. گویی خود جزئی از فضاست.

اکنون من در جایی زندگی می‌کنم که بعد از خروج از خانه حباب به دست در فاصله صد با دویست متری به فضایی آشنا و صمیمی می‌رسم.

به فضایی آشنا، جایی که به خوبی می‌دانم صبح چه اتفاقی جریان دارد و چه ساعتی آن دو قلوی نمکین برای غذا دادن به کبوترها می‌آیند.

محفلی داریم زمانمند. فضایی که همه را به سمت خود دعوت می‌کند. فضایی آشنا، فضایی میان همسایگان.

بستری مناسب، امن و راحت و دلچسب.

نیمکت‌هایی برای نشستن، امنیتی برای سلانه سلانه راه رفتن. کافه‌هایی برای گپ و گفت دوستانه و این اواخر وعده خنک کردن فضا توسط تجهیزات شهری برای روزهای گرم سال.

من در غربت این شهر غریبه نیستم. متعلق به فضایی هستم آشنا. من هم عضوی از این کوچه هستم.
کوچه ای قابل پیش بینی و زمانمند. ساعت شروعی دارد و اوجی و خاتمه ای.
ساعات رویدادها مشخص است. حتی می دانم آن خانم جوان چه ساعتی سگ هایش را برای گردش می آورد. همه چیز تقریباً قابل پیش بینی است.
کوچه ما پیاده راه نیست، در انحصار پیاده نیست، اما پیاده آنچنان حرمتی دارد که نگو!
به ترفندهایی، خودروهای بینوا، با وحشت و وسواس از میان عابران پیاده عبور می کنند.
امن است و امنیت دارد. از همه مهمتر پذیراست.
عبور در این کوچه اولویت نیست. هرچند بالذاته عبوری است اما در کنار عبور، دعوت می کند
به ماندن، با هم بودن، معاشرت، استراحت و حضور
همه چیز فراهم است برای حضوری دلچسب
بقالی و خرده فروشی و نانوایی... برای رفع نیازهای روزمره به نظر می رسد فضا اصرار دارد که نیازهای روزمره خود را اینجا فراهم کنید. از من دور نشوید.
فضایی دعوت کننده که گویی بخشی از خانه است. نشیمن بزرگ خانه. برای من کلم حیاط مرکزی را دارد.
هرکسی به زعم خود فعالیتی را در کنار دیگران انجام می دهد.
دور هم می نشینیم که تنها نباشیم. که غریب نباشیم.
دوستانمان را به کافه های دور و بر دعوت می کنیم. آنجا کتاب می خوانیم. نوزادانمان را برای هواخوری می آوریم. در دوران سالمندی عصا به دست قدم می زنیم، خستگی در می کنیم، تکیه می دهیم به درخت و بازی کودکان را تماشا می کنیم. دانشجویانمان در دنیای مجازی غوطه می خورند. و گاهی قلم به دست نظاره می کنیم و ثبت می کنیم زندگی در حیاط دوم را.

کوچه به مثابه نشیمن همسایه ها یا کارگاه ساختمانی نیمه تمام!!

نویسنده: هادی پندار[1]

◆ از گذشته کوچه برایمان یادآور خاطرات کودکی و جایی برای روی دادن خاطرات مشترک با همسایه‌ها و به‌نوعی، تداوم حیاط خانه‌ها بوده است ... صدا که از کوچه می‌آمد، فراخوان بعد ظهرهای تابستان برای فوتبال پسرهای همسایه و کمی آن‌طرف تر هم برای بازی‌های دخترانه بود ... تداخل معرکه‌هایی که عصرها در کوچه‌ها به پا بود هم حرف‌های زیادی داشت ... انگار هرکسی می‌دانست کجای کوچه متعلق به او و همبازی‌هایش است... در خانه‌هایی که به کوچه باز می‌شد هم کم‌کم باشخصیت خود ساکنین معنا پیدا می‌کرد. بعضی درها احتیاط آور بودند و دافعه داشتند. در مقابلِ آن‌هایی که بیشتر وقت‌ها باز بودند و یا درهایی که خیلی وقت بود باز نشده بودند و دیگر به پاتوق همیشگی تبدیل‌شده بودند. این‌چنین خانه‌های متروکه هم در کنار سایر خانه‌ها هنوز معنایی داشتند.. معناهایی که دیربه‌دیر تغییر می‌کردند. وقتی در خانه‌ای رنگ می‌شد، احساس تازگی و تا حدی غریبگی خاصی به فضای کوچه می‌بخشید...

نگرانی از ساخت‌وسازهای کم‌سابقه در محله، کم شدن عمر ساختمان‌ها و فرصت نداشتن برای خو گرفتن با آن‌ها، افزایش تعداد واحدها و کم شدن مالکیت بر کوچه؛ چرخه‌ی تمام ناشدنی تخریب و ساخت و تبدیل‌شدن کوچه‌ها به کارگاه ساختمانی نیمه‌تمام و تضعیف کلیت کالبدی؛ فقدان برنامه زمانی جهت انطباق ساکنین با شرایط جدید و تداخل چرخه‌های مختلف ساخت‌وساز باهم در طول زمان.

تصویر ۱- کوچه به‌عنوان فضای دنجی برای پارک اتومبیل

همه این‌ها خاطراتی هستند که ما کم‌وبیش از کوچه‌ها در محلات مسکونی داریم.. خاطراتی که امروزه تا حد زیادی رنگ‌باخته‌اند و کوچه بیشتر محل رفت‌وآمد و دپوی مصالح یا نخاله‌های ساختمانی و یا جای دنجی برای پارک اتومبیل‌ها شده‌اند.

برخی از روایت‌های غالب در محلات مسکونی عبارت‌اند از: «محله همیشه مثل کارگاه ساختمانی نیمه‌تمام است. عمر ساختمان‌ها کم شده و دیگر با آن‌ها خو نمی‌گیریم. یک‌شبه ساخته و زود جایگزین می‌شوند." هر چه محلات ما از کوچه به‌مثابه نشیمن همسایه‌ها فاصله گرفته، محلات غربی با ایده‌هایی همچون وونرف، هونرف و بعدتر محدوده خانه‌ها[2] به این‌سو متمایل شدند.

۱. استادیار، گروه طراحی شهری، دانشگاه هنر، تهران. ایمیل: H.Pendar@Art.ac.ir

۲. Home zone

تصویر ۲ - نمونه از کوچه در حوزه مسکونی، Home zone، منبع تصویر: www.njbikeped.org

هدایت شدت تغییرات کالبدی[۳] در سیاست‌گذاری‌های کالبدیِ محلات مسکونی در ایران کمتر موردتوجه قرارگرفته است. در این شرایط از بین رفتن کلیت [۴] اغلب منجر به شکل‌گیری»کارگاه ساختمانی نیمه‌تمام» به‌عنوان تصویر ذهنی ساکنین از محیط مسکونی شده است. تبدیل کوچه به کارگاه ساختمانی نیمه‌تمام، نوعی از حالت موقتی بودن و تعلیق را هم ایجاد کرده است. تبدیل‌شدن فضای کوچه به کارگاه ساختمانی نیمه‌تمام اغلب با گزارش‌هایی از همسایگان مبنی بر سروصدای مزاحم، آلودگی بصری و حضور افراد ناآشنا در زمان ساخت، همراه است.

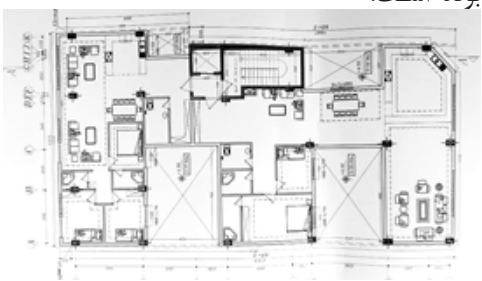
کوچه‌های محلات مسکونی را می‌توان ازنظر تعداد خانه‌ها، که متفاوت از تعداد واحدهای مسکونی بوده آن‌هم لازم است در جای خود موردتوجه قرار گیرد، ساختار جمعیتی موجود (به‌ویژه ازنظر سابقه سکونت خانواده‌ها و تفاوت‌های ریخت شناسانه مانند شکل عرصه باز کوچه، عرض، عمق و ارتفاع) در گونه‌های قابل‌تشخیصی جای داد. هدف از این نوشتار بررسی گونه شناسانه کوچه‌ها در محلات مسکونی نیست. اما موضوعاتی مانند چرخه زندگی افراد و چرخه عمر ساختمان‌ها که نقش مهمی در تداوم ثبات کالبدی در کوچه‌ها دارند، نیازمند توجه عمیق تری هستند. پدیده تبدیل کوچه‌ها به کارگاه ساختمانی نیمه‌تمام و دائمی و تضعیف فرایند شکل‌گیری هویت همسایه بودن و کوچه به‌عنوان فضای اجتماعی از چند جنبه قابل‌بررسی است که در این نوشتار به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود:

۱- انگیزه‌ها و مشوق‌های تخریب و نوسازی: یکی از دلایل تخریب. و نوسازی خانه‌ها تغییر در دوره زندگی خانواده‌ها و نیاز فرزندان. به جدا شدن از والدین جهت شروع زندگی مشترک است. علاوه بر آن متأسفانه سرمایه‌گذاری مبتنی بر مسکن، نیز آنگاه‌که تخریب خانه‌های بعضاً زیر ۲۰ سال عمر را ازنظر اقتصادی توجیه‌پذیر می‌نمایند، نیز مشوق ناخوشایندی برای تخریب و نوسازی‌ها در محلات مسکونی به شمار می‌آید.

۲- تضعیف شخصیت حیاط و توجه صرف به ساختمان؛ کاهش تمایل برای حفظ خانه‌ها و انگیزه تخریب و نوسازیِ سریع‌تر: آنچه

۳. Magnitude of physical change
۴. Wholeness

ارتباط خانه‌ها را با کوچه‌ها به‌مثابه حیاط دوم ضعیف‌تر کرده، شاید رنگ باختن نقش کارکردی و معنایی حیاط اصلی و تا حد زیادی حذف آن‌ها بوده است. در بسیاری از طرح‌هایی که نگارنده طی حداقل ۳ سال گذشته در فرآیند دریافت مجوز پروانه‌های ساختمانی تجربه کرده است[۵] حاکی از بی‌توجهی طراحان و مالکان به ابعاد، شکل مناسب حیاط و محل قرارگیری‌شان در ارتباط با کوچه یا معبر و نیز ارتباط آن‌ها باهم در خانه‌های هم‌ردیف در طول یک کوچه بوده است.

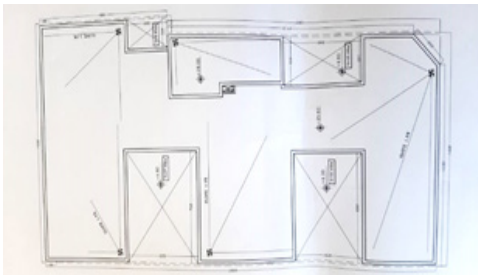


به‌عبارت‌دیگر حیاط از یک عنصر بااهمیت در پیوند خانه‌ها با کوچه به فضای باقی‌مانده از توده گذاری ساختمان یا نظام قطعه‌بندی مرتبط با برنامه‌ریزی[۶] در طرح‌های تفصیلی تبدیل‌شده است.

حیاط‌ها یا پاسیوهایی که در طرح‌های معماری در مراحل صدور پروانه وجود دارند، اما به‌راحتی و با پرداخت هزینه‌های اندک در قالب جریمه کمیته ماده ۱۰۰ شهرداری پوشیده می‌شوند، نیز مزید بر علت بوده است.

۳ – عدم پوشش مناسب ساختمان در زمان ساخت و تشدید منظر کارگاهی: بناهای در حال ساخت،

اغلب فاقد پوشش مناسب بوده و قرارگیری آن‌ها در کنار بناهای موجود، عدم هماهنگی بصری را فراهم نمی‌نماید. علاوه بر آن وجود



تصویر ۳ : طراحی پاسیوهایی که در مرحله ساخت حذف می‌شوند. منبع: پرونده‌های مطروحه در کمیته نمای منطقه ۱۲شهرداری تهران

چنین میان افزاهای ساخته نشده‌ای، ادراکِ همسایه‌ها از پیوستگی جداره‌ها و کیفیت‌هایی مانند هم‌ردیفی پنجره‌ها و سایر کیفیت‌های زمینه‌ای در جداره را به حداقل می‌رساند. معرفی نمای ساختمان‌های در حال ساخت و پوشش مناسب ساختمان‌ها در دوره ساخت به‌صورت پوششی از نمای نهایی، علاوه بر اینکه فرصت به ساکنان جهت انطباق مؤثرتر با آن را در طول زمان می‌دهد، از ایجاد مناظر نامطلوب و القای حس کارگاه ساختمانی در ایام سال جلوگیری می‌کند. این موضوع در حال حاضر در بسیاری از کشورها،به‌ویژه در بناهای با هویت تاریخی، الزام‌آور است.

۴- دپوی مصالح یا نخاله‌ها به‌صورت موقت

---

۵. در شرایط موجود امکان بررسی طرح‌های معماری و جلوگیری از چنین پدیده‌هایی در کمیته‌های نما وجود ندارند. امید است با ترکیب معماری و نمای ساختمان در پرونده‌های مطروحه در کمیته‌ها و تغییر نام آن به کمیته «معماری و منظر شهری»، این امکان در آینده نزدیک فراهم شود. البته این امکان تا حدی در قلب تاریخی تهران(منطقه ۱۲) که نگارنده یکی از اعضای کمیته نما در آن است با همکاری مدیران منطقه و حساسیت سایر اعضای کمیته (نماینده جامعه مشاوران و عضو هیئت‌علمی معماری) به‌صورت ضمنی انجام می‌شود اما همچنان از ضمانت قانونی و اجرایی برخوردار نیست و صرفاً به توصیه‌هایی به طراحان و سازندگان منجر می‌شود.

۶. Left Over Planning

تصویر۴: حضور نخاله‌های ساختمانی در کوچه‌ها، منبع تصویر: سایت شبکه خبری دانا، www.dana.ir

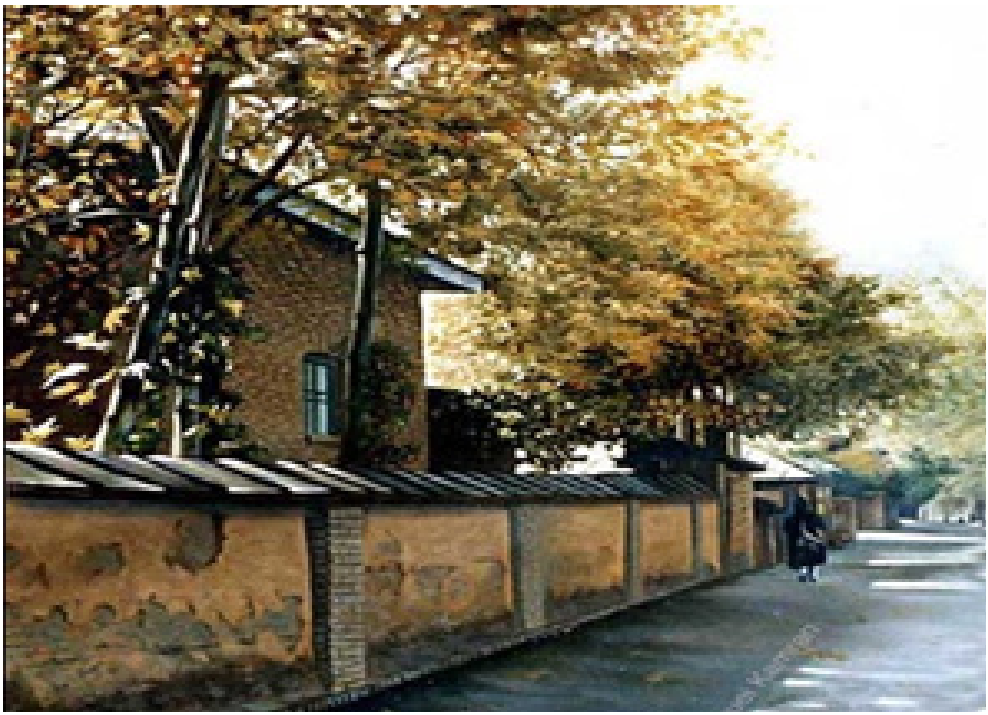
یا در مدت طولانی: یکی دیگر از عوامل تشدید حس تعلیق در ساکنین پراکندگی مصالح و نخاله‌های ساختمانی در فضای بیرون از قطعه و اغلب در محدوده کوچه است که بعضاً عملکردهای عادی و روزمره آن را نیز مختل می‌کند. این موضوع اغلب صرفاً به نصب تابلوهای عذرخواهی از همسایه‌ها در دوره ساخت منتهی می‌شود. حال‌آنکه مدیریت آن مستلزم مدیریت زمانی و مکانی مراحل ساخت و هماهنگی زمانی میان ورود مصالح به کارگاه و استفاده سریع‌تر از آن‌ها از یک‌سو و تخلیه نخاله‌ها در زمان کوتاه‌تر از سوی دیگر است. آلودگی‌های صوتی ناشی از فرایند ساختمان هم از سایر موضوعات نیازمند مدیریت در شبانه‌روز و روزهای تعطیل است، زیرا حس حضور کارگاه ساختمانی را در ساکنین افزایش می‌دهد.

۵- طراحی سیمای زمین عامل بازدارنده‌ی تبدیل کوچه‌ها به کارگاه ساختمانی: توجه به چیدمان کوچه و استفاده از طراحی در آن می‌تواند به نقش کوچه به‌مثابه نشیمن جمعی کمک کند. بهره‌گیری ازنظر ساکنین در این فرآیند می‌تواند به ایجاد حس تعلق و افزایش‌های مشارکت بیشتر در مراحل ساخت و نگهداری نیز بیانجامد. نمونه چنین تلاش‌هایی که طی سال‌های گذشته در سازمان نوسازی شهرداری تهران در قالب طراحی و ساخت پاتوق‌های محلی صورت گرفته است که می‌تواند در فضای مشترک کوچه‌ها هم تکرار شود و با کاهش آزمون‌وخطاهایی که در طراحی پاتوق‌ها صورت گرفته از یک‌سو و توجه به تفاوت‌های ماهوی و رویه‌ای طراحی کوچه نسبت به آن‌ها زمینه خوبی جهت تبدیل‌شدن کوچه‌ها به فضای بازی کودکان و حضور ساکنین به بهانه‌های مختلف را بیشتر فراهم نماید. سیمای زمین هویت‌مند و طراحی‌شده، انگیزه همسایه‌ها و حتی سازندگان را برای حفظ آن‌ها و احیاناً پرهیز از خسارت زدن یا تخریب آن‌ها در زمان برپایی کارگاه افزایش می‌دهد.

۶- عبوری شدن کوچه‌ها و افزایش مزاحمت‌های کارگاهی در طول روز: علاوه بر حضور مصالح در کوچه‌ها عبوری شدن کوچه‌ها توسط اتومبیل‌ها به‌ویژه پس از استفاده از اپلیکیشن های مسیریاب نفس ساکنین را

برای حضور تنگ می‌کند و آن را به عرصه‌های مورد تهاجم و حضور ناپذیر تبدیل نموده است. این پدیده گریزناپذیر وقتی در کوچه‌هایی که کارگران و ماشین‌آلات ساختمانی بدون توجه به مسیر عبور اتومبیل‌ها در حال کار هستند، موجب تشدید ناخوشایندی و تزاحماتی برای

می‌نمود. ساخت‌وساز دومینویی که به‌تدریج عناصر طبیعی و سبز کوچه‌ها را می‌بلعد (برخی قوانین مانند «برج باغ» هم به این روند نامطلوب دامن زده‌اند) و از سوی دیگر جداره‌ها یا دیوارهای صلب که با پرداخت‌های تفاخر آمیز، اغلب فاقد شفافیت جداره‌ای و بهره‌مندی



تصویر ۵:کوچه باغ های شمیران، تابلو نقاشی اثر کامران کهنمویی، منبع تصویر : www.kmkart.blogfa.com

همسایه‌ها می‌شود.

۷ – آسیب به عناصر طبیعی و پوشش گیاهی در کوچه‌ها: حضور پررنگ‌تر پوشش گیاهی در فضای کوچه به‌عنوان عنصری ثابت البته با تغییرات فصلی و زمانی متناسب با خود اغلب از ارزش‌های فراموش‌شده در کوچه‌های امروزی شهرهای ما است. «کوچه‌باغ‌ها» هویت ویژه‌ای داشته، نه‌تنها برای خود ساکنین هر کوچه بلکه مزایای خاصی نیز ازنظر اقلیمی و منظر شهری در مقیاس کل محله و شهر ایجاد

از فضای سبز خصوصی در کوچه هستند.

۸- عدم مدیریت زمانی، بر اساس شرایط کوچه در زمان صدور پروانه‌های ساختمانی: تعداد پروانه‌های صادرشده در یک دوره زمانی ساخت معمولاً ۱۸ ماهه، در سطح یک کوچه و بدون توجه به معیارهای کیفی و صرفاً بر اساس تقاضا صورت می‌گیرد. علاوه بر آن وجود خانه‌هایی که سال‌ها در مرحله اسکلت باقی‌مانده‌اند نیز مشکلات عدیده‌ای در تشدید حس کارگاه ساختمانی دارد. زمانی که صدور

پروانه‌های ساختمانی بدون بازدید کارشناسی از کوچه و دریافت وضعیت ساخت‌وساز، شامل آخرین ساخت‌وسازها و طول مدت آن‌ها، خود تبدیل به عاملی برای نگه‌داشتن کوچه هادر شرایط دائماً کارگاهی می‌شود. اگرچه دریافت پروانه ساخت، جزو حقوق اجتناب‌ناپذیر ساکنان است، اما مدیریت زمانی آن و توجه به آرامش سایر ساکنین نیز می‌تواند موجب احقاق حقوق سایر همسایه‌ها باشد. از طرفی بسیاری از ساخت‌وسازها به خاطر آن است که ساکنین اصیل دیگر چیز زیادی برای حفظ و افتخار به آن در کوچه‌ها ندارند و راحت‌تر تسلیم پیشنهادهای سازندگان و مشارکت با آن‌ها می‌شوند.

۹- تجمیع خانه‌ها و طراحی بناهای با حجم‌های بزرگ عامل تطویل زمان ساخت و تشدید شرایط کارگاهی: این موضوع به‌ویژه در بافت‌های فرسوده که سازندگان امتیازات مناسبی برای تجمیع دارند و اقدام به راحی و ساخت احجام بزرگ و خارج از مقیاس کوچه می‌نمایند، اغلب موجب طولانی شدنِ زمان ساختِ این بناها و حضور افراد بیشتری اعم از کارگران و تکنسین‌های ساختمانی در زمان ساخت می‌شود. فرصت اصلاح فضایی هندسی کوچه‌ها در طرح‌های تجمیع نیز معمولاً کاهش می‌یابد. این تغییرات معمولاً به نفع سازندگان و با حذف برخی معابر فرعی‌تر وضع موجود و کاهش نفوذپذیری همراه است.

۱۰- فقدان نگاه به هویت کوچه و زمینه پیرامون در روند مدیریت پروژه‌های مسکونی: تفاوت کوچه‌ها ازنظر بن‌بست بودن یا نبودن، ارتفاع، محصورت، تعداد خانه‌ها و واحدهای مسکونی و مانند آن، نیازمند توجه ویژه‌ای در برنامه مدیریت مکانی و زمانی پروژه‌ها است. به این معنی که وقتی کوچهَ در آغاز فرایند تغییر کالبدی است، ساکنین شکل‌گیری کارگاه را شدیدتر درک می‌کنند و حساسیت ادراکی بیشتری به آن‌ها دارند. در چنین شرایطی لازم است تدابیر ویژه‌ای از سوی سیاست گذارات تغییرات کالبدی در کوچه‌های مسکونی و مدیران پروژه‌ها اندیشیده شود.

◆ پیشنهادها:

در پایان نوشتار حاضر پیشنهادهایی بر اساس موضوعات ده‌گانه، در قالب سیاست یا راهنمای طراحی ارائه می‌شود:

پیشنهاد ۱- توجه به الگوی معماری منعطف، متناسب با چرخه تغییر دوره زندگی و ساختار خانواده‌ها به‌گونه‌ای که امکان انطباق بیشتر را فراهم نماید به‌عنوان‌مثال اندازه و شکل واحدهای مسکونی قابلیت تفکیک و تبدیل‌شدن به دو یا چند واحد کوچک‌تر اما مستقل را داشته باشند.

- احیای قانون عدم اجازه تخریب و نوسازی برای خانه‌های کمتر از ۲۵ سال قدمت و نظارت کافی جهت افزایش این زمان، تا انگیزه ساکنان سازندگان و مالکان را جهت تخریب و دستیابی به ارتفاع بیشتر و متراژ بالاتر را به حداقل برساند.

پیشنهاد ۲ - توجه به شخصیت حیاط اصلی خانه‌ها در ارتباط با کوچه لازم است تا به موضوعات کیفی مانند مشخصات هندسی رابطه با بنا و فضای بیرون از خانه. رابطه با دیوار بیرونی حیاط و عنصر ورودی رابطه با فضای سبز درون حیاط و. و موضوعاتی مانند اشراف و مانند آن باشد.

- نظارت بر اجرای طرح‌های معماری و عدم مجوز جهت پوشاندن حیاط‌ها و پاسیوها که تا حدی از پلان واحدهای مسکونی قابل‌تشخیص بوده و در مراحل صدور پروانه ساختمانی قابل ارزیابی است.

پیشنهاد۳-پوشاندن ساختمان‌ها بعداز مراحل

اسکلت با نمای اصلی در جهت ایجاد منظر مطلوب و فرصت انطباق. طولانی شدن دوره ساخت و تبدیل‌شدن کوچه به کارگاه ساختمانی نیمه‌تمام به عامل تأثیرگذاری در کاهش احساس کارگاهی در ساکنین تبدیل می‌شود. لذا اقداماتی که این شرایط را تخفیف دهد، مفید به نظر می‌رسد. مانند پوشاندن ساختمان‌های در حال ساخت با تصویری از نمای نهایی که آمادگی ساکنین جهت انطباق را نیز افزایش می‌دهد.

پیشنهاد ۴- تعریف و رعایت استانداردهای مرتبط با تجهیز کارگاه‌های ساختمانی مانند معیارهای مرتبط با حفظ فضای اصلی کوچه و عدم دپوی نخاله‌های ساختمانی که عامل مهمی در تخفیف حس تعلیق در ساکنان خواهد بود.

پیشنهاد ۵- طراحی بومی فضای کوچه با شعار «کوچه برای زندگی» و تلاش در جهت طراحی فضای کوچه با مشارکت ساکنین و با رویکرد استفاده از کوچه برای ساکنین و گروه‌های مختلف سنی و جنسیتی در راستای همه‌شمولی.

پیشنهاد ۶ – تعریف معیارهای مرتبط با سرعت ۳۰ در کوچه‌ها به‌عنوان پالایه‌ای[۷] در اپلیکیشن های مسیریاب یا با ایجاد موانع حرکتی که امکان سرعت زیاد را به حداقل برسانند.

۷. Filter

پیشنهاد۷- مانایی پوشش گیاهی در دوران ساخت، تا تأثیرات نامطلوب کارگاه ساختمانی در سیما و منظر را به حداقل برساند. بهتر است از زاویه دید مردم در کوچه پوشش گیاهی حفظ شود تا ساکنین دوره ساخت را کوتاه‌تر ارزیابی کرده و کمتر متوجه آثار نامطلوب آن شوند. از طرفی طراحی مناسب دیوار بیرونی حیاط‌ها، شفافیت جداره و بهره‌مندی از فضای سبز خصوصی در کوچه را فراهم می‌نماید.

پیشنهاد ۸ - کنترل دوره ساخت و جلوگیری از طولانی شدن آن و ممانعت از صدور پروانه‌های بیش از ظرفیت کوچه و ادراک ساکنانش[۸] می‌تواند حس کارگاهی را کاهش دهد.

پیشنهاد ۹- توجه ویژه به تجمیع در کوچه‌های مسکونی و شکسته شدن پروژه‌های بزرگ ازنظر حجمی به قطعات متناسب با دانه‌بندی بافت کوچه که امکان فازبندی اجرا را نیز فراهم آورد.

پیشنهاد ۱۰- تعیین تدابیر ویژه‌ای برای مدیریت کارگاه ساختمانی بر اساس نوع کوچه، روش و زمان مداخله در کوچه (اینکه کارگاه در کجای کوچه قرار دارد و در چه زمانی از چرخه تغییر کوچه قرار است ساخته شود) در این راستا لازم است موضوعاتی مانند تعداد واحدهای مسکونی و قطعات زمین نیز در تدوین برنامه مدیریت ساخت نقش داشته باشند تا ساکنین بهتر بتوانند با آن انطباق یابند.

۸. تعیین حدود ادراکی قابل‌تحمل در هر کوچه و کمی سازی معیارهای کیفی نیازمند پژوهش‌های زمینه‌ای در این خصوص است.

• گذری بر کوچه در سیر تاریخی شهر ایرانی : از مهر تا بیم ...!

غزال کرامتی
معمار و طراح شهری، استادیار عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

◆ چشمانم را که می بندم، چندین کوچه را به یاد می‌آورم :
اول : کوچه ای از کوچه های تهران معاصر، مربوط به توسعه های شهری دهه های سی و چهل، که کوچه ...اُم کارگر (امیرآباد) شمالی نام داشت. تصویری یکتا و محدود از این کوچه را می بینم؛ اشخاص را از روی آلبوم عکس های کودکی می توانم شبیه سازی کنم ... دهه پنجاه بود و من، کودک ... کوچه سرسبز بود و پر از شور نوجوانی ... همیشه سرزنده بود؛ چه وقت هایی که از بالکن خانه مان در طبقه سوم روی پنجه پاهایم بلند می شدم و پایین را تماشا می کردم و چه وقت هایی که دست در دستان مادرم یا بر دوش پدرم از کودکستان یا از پیاده روی یا از گردش در پارک لاله آنروزها به خانه بر می گشتم ... همیشه دختران و پسرانی با روی خوش و با لحن های شاد و لبان خندان چند دقیقه ای دور و برم جمع می شدند و حین خوش و بش با مادر یا پدر با من حرف می زدند یا بغلم می کردند. پاچه های شلوارشان را خوب یادم هست ... پاچه های گشاد؛ کفش های کتانی، چکمه ها و صندل های لژدار، بلوزهای رنگین و موهای بلند وز کرده ... بیشتر روی اتومبیل های پارک شده اهالی کوچه می نشستند و با هم بحث می کردند، گاهی والیبال بازی می کردند و غش غش می خندیدند ... در آلبوم کودکی ام تصاویری از ایشان را دارم ... اسم ها را نمی دانم؛ در موردشان پرسیده ام و به من گفته شده که فرزندان اهالی کوچه بوده اند ... خانه روبرویی، طبقه دوم خانه بغلی، خانه سوم سمت چپی، فرزندان تیمساری که صاحب ویلای وسط کوچه بود و دختران خانم و آقایی که آموزگار دبستان و دبیر دبیرستان بودند. نوجوانان شاد و پرشوری که حرف می زدند و وسط کوچه بازی می کردند و می خندیدند. بیست سال پیش، یکبار که آلبومم را تماشا می کردیم، پرسیدم : « الان می شود پیدایشان کنیم؟ ... ببینیم کجاها هستند؟ و چه می کنند؟» ... به من گفته شد که اغلبشان به طریقی انقلابی شدند و خیلی زود از آن کوچه و این شهر و این جهان رفتند ... جزئیات رفتن هایشان یادم نماند، ... ترجیح می دهم فقط تصویر یکتایشان در کوچه با آن لبخندهای قشنگ و هیبت های هیپی طور و آن توپ والیبال سفیدشان را به یاد بیاورم.
دوم : کوچه ای از کوچه های تهران معاصر، مربوط به توسعه محله گیشا (کوی نصر) در دهه های چهل و پنجاه، که از آذرماه سال ۱۳۵۶ تا اکنون اولین خط اتصال من با تهران است، در آن زیسته ام و هر روز از بالکن خانه مان که در طبقه چهارم است، نظاره اش کرده‌ام. خوبی این کوچه که بخشه چهارم از یک کوچه چهارصد متری است در بن بست بودن آن است. کوچه ای عریض که انتهایش سال ها مشرف به رود دره ای بود که محله را از بزرگراه پارک وی (شهید چمران) جدا می کرد. این دره حاصل میلیون ها سال گذر آب رودخانه درکه بود که از بالادست توچال می‌آمد و امروز به شکل پارک گفتگو درآمده که آب را داخل کانالی به کناره بزرگراه رانده و از چشم ها مخفی کرده است. اکنون کوچه ما با پله ای تابدار به اولین مسیر داخل پارک

راه دارد ولی پیش از احداث پارک در درون دره، کوچه مان دنج تر و خودمانی تر و جای امن تری بود. به عبارتی بیشتر از امروز « کوچه ما « بود. همینطور که چشمانم را بسته ام به سال های دورتر می روم و در بین خاطراتم اولین دوچرخه ای را که از پدرم هدیه گرفتم می بینم ... دوتا چرخ کوچک در دو طرف چرخ عقبش داشت که کمک می کردند یاد بگیرم تعادلم را وقت رکاب زدن در امتداد کوچه حفظ کنم؛ در این قاب تصویر پدر و مادرم هم با دو لبخند قشنگ می بینم. حتما من خیلی خوشحال شده بوده ام و ذوق زده ... تصاویر دوست داشتنی از خودم و برادرانم را می بینم که با دوچرخه و سه چرخه مسیر کمتر از صد متر کوچه را مسابقه می دهیم و می خندیم ... از ته کوچه تا یک قدم مانده به چهارراه ... هیچ بچه ای نباید از چهارراه رد شود و قواعد بازی را بشکند ... ادامه کوچه، « کوچه ما» نیست! ... همین صد متر کوچه بن بست با عرض دوازده متر برای همه ما و همه بچه های همسایه کافی بود ... اصلی ترین بازی گروهی که در کوچه انجام می شد، وسطی بود، گروه دختران و گروه پسران ... وقتی دختران مشغول بازی لِی لِی یا طناب بازی بودند، پسران با چهارتا پاره آجر که پشت درخت یاس باغچه خانه بغلی قایم می کردند با سرعت دو دروازه می ساختند و فوتبال بازی می کردند. این وقت ها بود که پسران نوجوان همسایه ها هم که اغلب در پیاده روی روبرو زیر درخت نشسته بودند و یک بند پِچ پِچ می کردند برای یک بازی فوتبال اساسی به وسط زمین (کوچه) می آمدند ... پسران کوچکتر هم خوشحال می شدند و ساعت ها بازی شان ادامه پیدا می کرد. به وقت غروب، برخی از والدین هم به کوچه می آمدند و در حالی که باغچه دم در خانه شان را آب می دادند، نرم نرمک بچه ها را به اتمام بازی ها و بازگشت به خانه ها ترغیب می کردند. به وقت برف زمستانی هم، کوچه مان قشنگترین جای دنیا می شد، به خصوص که صبح، مجری اخبار از رادیو اعلام می کرد که به دلیل بارش برف مدرسه ها تعطیل است و تازه از آن لحظه بود که همه (من و برادرانم) سرحال می شدیم و با میل و رغبت کامل از همان سر صبح، لباس های مناسب می پوشیدیم و وسایل لازم برای انواع بازی های برفی را آماده می کردیم و آنقدر در خانه شلوغ کاری می کردیم تا مامان جمع و جور کردن میز صبحانه را رها کنند و همگی بزنیم به کوچه و بسته به اینکه کدامیک از بچه های همسایه (و کدام مادران) هم به جمعان اضافه می شوند، آدم برفی درست کنیم یا حسابی به هم برف پرت بکنیم یا برویم ته کوچه و در لبه دره، پیست برفی برای سرسره با لگن های پلاستیکی و سینی و تایر اتومبیل و ... درست کنیم و حسابی در برف و با برف بازی کنیم و سرخوشانه بخندیم، جوری که نا نداشته باشیم پیش از آنکه چهارطبقه برگردیم بالا و کمی درس بخوانیم، در پارو کردن برف پیاده روی جلوی خانه خودمان به مامان کمک کنیم. کوچه ما، آن وقت ها آفتابگیر بود، برف های روی آسفالت که شن پاشی هم شده بودند زود آب می شدند و فقط در باغچه ها یخ های برفی باقی می ماند ... تا چهارشنبه سوری که هر سال در کوچه برپا می کردیم و حتی از کوچه های دیگر مهمانانی داشتیم که همراه با مادرانشان برای تماشای آتش به جمع ما می پیوستند و به تقلید از مادرانشان، با زمزمه کردن «زردی من از تو، سرخی تو از من ... « از روی آتش کوچه ما می پریدند و پس از گپ و گفتی کوتاه و خوردن کمی تنقلات و آجیل برای همدیگر آرزوی سالی خوش می کردند و می رفتند ... ما هم زود برمی گشتیم بالا (طبقه چهارم)، چون کوچه دست گروه های جوانان شلوغ و پر سر

و صدا و اغلب بی ملاحظه با انواع مواد محترقه و منفجره می افتاد و خطرناک می شد ... تا جایی که بچه های کمیته محله با موتورسیکلت هایشان می آمدند و این جوانان غریبه را از کوچه ما دور و پراکنده می کردند. الان سال هاست که دیگر بچه ای در کوچه ما بازی نمی کند. بعد از ایجاد پارک گفتگو، کوچه ما تبدیل شد به پارکینگ اتومبیل های غریبه ای که از اقصی نقاط استان تهران و استان های اطراف به خصوص در فصل های بهار و تابستان برای دیدن پارک و رفتن به نمایشگاه های گل و گیاه آن به محله ما می آمدند. کوچه ما هم عریض است و هر دو طرف دوبله پارک می کردند، حتی به وقت نمایشگاه ها اتومبیل هایشان را در نهایت بی ملاحظگی روی پل پارکینگ های پلاک های شمالی و جلوی در پارکینگ پلاک های جنوبی رها می کردند و برای ساعت ها و حتی نیمی از روز و بیشتر در عمق دره ای که پارک در آن ساخته شده محو می شدند بدون اینکه بوق ناهنجار دزدگیرهای اتومبیل هایشان را قطع کنند ... چه صبح های تعطیلی که با سر و صداهای عده زیادی مردمان غریبه از خواب پریده ایم و چه روزهای تعطیلی که از سر و صداهای ناهنجار کلاج و ترمز گرفتن ها و فحش دادن هایشان با کلمات رکیک بر سر جای پارک (که شنیدنشان اصلا در مقیاس و قواره و شأن ساکنان کوچه ما نبود) قید هوای بهاری را زدیم و تمام پنجره ها را بستیم تا بلکه کمتر بشنویم ... چه اوقاتی که از صدای ممتد دزدگیرهای اتومبیل هایی یک صبح تا شب را با اعصابی متشنج گذراندیم ... چه نیمه شب های تابستانی که با صدای قهقهه چند آدم غریبه که از پارک در آمده بودند از خواب پریدیم و سردرد گرفتیم، چون بدون اینکه حواسشان به ساعت دو بامداد و نیاز به سکوت و آرامش ساکنان « کوچه ما « باشد، گردشگری در پارک را تا محل پارک اتومبیلشان امتداد داده بودند ... در کوچه ما هم مانند همه کوچه ها ساخت و ساز زیاد شده و حتی از ضابطه یک طبقه اضافه به شرط تجمیع که مختص بافت های مسئله دار ریزدانه است هم در این بافت معاصر شطرنجی با قطعات ۳۰۰ مترمربعی استفاده شده است! کوچه دیگر آفتابگیر نیست، دِنج و خودمانی هم نیست؛ با اینکه ساکنانش بیشتر و تعداد اتومبیل های ساکنان نیز چند برابر شده است، ولی دیگر کمتر از پیش به حیاط بیرونی خانه ما می مانند ... از آن کوچه زیبایِ شادِ بن بستِ ایمنِ امنِ سرزنده پر از صدایِ کودکی و نوجوانی و جوانی ما، فقط تصویری مانده است (که سعی کردم با چشمان بسته، یکبار دیگر ببینمش و برایتان توصیفش کنم) و البته ... آتشی که سرخی اش از ما است ...

سوم : کوچه و ساباتی تاریخی در شهری کوچک و دور در جنوب استان فارس مربوط به چند صد سال پیش، با نام و نشان خانوادگی اجدادم؛ جایی که در یکی از آخرین صورت های زندگانی اش، محل نقل و گفتگو و تفسیر اخبار و وقایع جنگ جهانی دوم بوده است... وقتی من به این سابات و کوچه ای که در امتدادش بود رسیدم، دهه شصت بود. در این دهه، کهنسالان فامیل از این سابات به عنوان پاتوق برای یادآوری خاطرات میانسالی و جوانی استفاده می کردند. همانجا بود که فهمیدم چه بحث های شورانگیزی در خصوص وقایع جهانی و جنگ و شرایط منطقه ای در این سابات انجام شده بوده است. بالای این سابات، پستوی یکی از اتاق های خانه قرار داشت؛ اتاقی که مشرف به حیاط مرکزی و نخل بلند درون باغچه اش بود. در همکف، دو کفش کن با راه پله های گرد، اتصال بین حیاط مرکزی و این اتاق را برقرار می کردند و بین دو کفش کن هم یک پنج دری وجود داشت که محل پذیرایی

از مهمانان خودمانی تر خانواده بزرگترین عمو بود و پستو نداشت، چون دیوارش همان دیوار سابات بیرونی بود. در واقع، این سابات چند صد سال پیش، در هنگام ساخت خانه در داخل ملک جد بزرگ فامیل پیش بینی و احداث شده بود تا دسترسی سریع و آسان به مسجد جامع را برای همه اهالی شهر فراهم کند تا مردم مجبور نباشند برای رسیدن به مسجد دور بلوک بزرگ این خانه بچرخند. در طول این سابات دو سکوی پیرنشین به شکلی تعبیه شده بود که دو گروه می توانستند در تمام طول روزهای گرم و سوزان، در سایه و خنکای مطبوع زیر سقف سابات رو در روی هم بنشینند و گفتگو کنند.

در دهه شصت، پیرمردانی که روزها به این سابات می آمدند، پدر بزرگ مادری و چند تن از عموزاده های ایشان بودند که با عینک های ته استکانی و کلاه شاپو، روزنامه به دست و عصا زنان وارد سابات می‌شدند و هر کسی که می خواست از سابات رد شود، ملزم بود که خود را به آقایانی که روی پیرنشین های دو طرف مسیر نشسته اند معرفی کند و توضیح دهد فرزند و نوه کیست؟

اغلب هم بعد از معرفی، با آبنبات های جورواجور و پسته و گردوهایی که در جیب ها داشتند با لبخندهایی مهربان، پذیرایی می شد و در نهایت اجازه عبور از سابات می یافت. در چندباری که در تعطیلات نوروز یا تابستان (یا در مواقعی که تهران هدف حمله هواپیماها و موشک های صدام قرار می گرفت) به این شهر کوچک رفته بودیم، همراه پدرم ساعتی در این سابات نشستم و متوجه شدم که بازار خاطره تعریف کردن در این سایه بان خنک دور از گرمای سوزاننده آفتاب و رگبارهای شدید بهاری چندسال یکبار، حسابی رونق دارد. پدر بزرگ پدری ام که این سابات از درون خانه ایشان می گذشت، اوایل دهه پنجاه از دنیا رفته بودند؛ ولی من از روی عکس های سیاه و سفید عکاسخانه ایِ قدیمیِ مربوط به دهه های بیست و سی که در آلبوم هَای پدر و مادرم و در جعبه عکس های فامیلی پیدا کردم و اغلب در شیراز و بندرعباس و کرمان و تهران و شهرهای بزرگ دیگر گرفته شده بودند، می توانم دو مرد قد بلند برازنده، با کت و شلوارهای اتو کشیده تیره راه راه با پوشت روشن و یقه سفید پیراهنی که با کراوات بسته شده را ببینم که وارد این سابات شده اند و عینک های کائوچویی گرد به چشم دارند و با موهای براق شانه شده به یک طرف و سبیل مدل چارلی (هیتلری) و کفش های ورنی دو رنگ (سفید و احتمالا سیاه) بسیار تمیز، در حالی که یک پایشان را روی دیگری انداخته اند، با یک دست لبه کلاه های شاپویشان را روی زانو گرفته اند و با دست دیگر روزنامه ای را با حرکات تند تکان می دهند و با عموزاده ها و برادران و شاید برخی از همسایگانشان سخت مشغول تحلیل و حلاجی اخباری هستند که دیشب از سوی گروه های متفقین و شاید متحدین منتشر شده است ... نمی دانم آیا برای نسل های قبلی ایشان، یعنی از روزی که این سابات گذرنده از خانه پدری ایشان ساخته شد و در تمام طول دوره قاجار هم، اینجا محل نشست های تحلیلی وقایع اتفاقیه و شرح سفرهای کاروان های تجاری زمینی و دریایی -بین بمبئی و کویت و بغداد بوده است یا خیر؟ ... ولی همین که چشمانم را می بندم، می بینم که چند صد سالی مردمان از پشت دیوار آن پنج دری و از زیر پستوی اتاق

بالای آن با قدم هایی تند و ریز رد می شده اند تا به موقع به مسجد برسند؛ شاید هم در بازگشت از مسجد در این سابات خنک مکثی می کرده اند و نشسته بر سکوهای دو طرف مشغول گپ و گفت و شنود می شده اند. این سابات به قدری نقش اجتماعی محلی خود را خوب انجام داده بود که در کالبد شهر حل شده بود تا سال گذشته که پس از اینکه خانه تاریخی را تخریب کردند جای خالی از دست رفته اش برای اهالی شهر و شهردارش معلوم شد و حال ... نوشدارو بعد از مرگ سهراب ... به دنبال احیاء کالبد تخریب شده ای هستند که کل خاطرات اجتماعی تحلیلی وقایع معاصر چند نسل را از صفحه این شهر کوچک پاک کرد و با خود برد؛ غافل از اینکه، دیگر این، آن می نشود و آن فضای انباشته از خاطره ها خیلی بیشتر از یک طاق طویل نوساز بود.

چهارم: کوچه های دردار و بن بست ها و سابات ها و کوچه های آشتی کنان و کوچه های باریک با دیوارهای بلند و طاق های پشتبندشان که با حرکت خورشید در آسمان روز، سایه اندازی های زیبایی بر کف و دیوار ایجاد می کردند و کوچه پله های کوهستانی و کوچه های منتهی به دریاها، همه در دهه هفتاد بود که کودک درون من دانشجوی معماری را به دنبال خود می کشاندند. مجموعه کوچه هایی که در هنگام سفرهای دانشجویی در چهار اقلیم ایران زمین دیدم، از برخی عکس گرفتم و برخی دیگر را دیدم و سریع با مداد یا راپید روی کاغذ کشیدم تا در تهران، به عنوان تکلیف به استاد تحویل دهم. برخی با فاصله جذاب بودند ولی از نزدیک بسیار غریب گز و حتی (گاهی در بافت های نابسامان) خوفناک. برخی برعکس هر چه جلوتر می رفتم، سؤال برانگیزتر می شدند و حس کاشف مکانی ناشناخته بودن را در من بیدار می کردند. در این مواجهه با کوچه در دهه هفتاد، از منظر جوان دانشجوی گردشگر یا شاید پژوهشگر پرسشگر، بیشتر می توانم کالبد جالب و متفاوت این کوچه ها (که حاصل تعامل ساکنان اولیه شان با محیط بوده) را ببینم و شرح دهم. خصلت درست کوچه هم همین است که به غریبه اطلاعات اجتماع محلی را بروز ندهد. فقط یادم هست که در برخی شهرهای بزرگتر که بافت محلی یکدست نبود، بارها پیش آمد که پیرزنی مهربان با سینی چای یا با نان و کلوچه محلی از یکی از درهای انتهای کوچه بیرون بیاید و با لبخندی دوست داشتنی که جای خالی ردیف دندان ها را به راحتی نشان می داد، پرس و جو کند که از کجا آمده ایم؟ و که هستیم ؟ و چه می خواهیم و در کوچه چه می کنیم؟ ... بعد هم که زیبایی های معماری خانه اش را نشانمان می داد و با او خداحافظی می کردیم، تا مسافتی در کوچه با همان لبخند دوست داشتنی بی دندان، بدرقه مان می کرد ... و من می فهمیدم که نقطه ای از کوچه که در آنجا می ایستاد و دیگر دنبالمان نمی آمد و فقط رفتنمان را تماشا می کرد، حد قلمرو سکونت و امتداد فضای خانه اش در آن واحد همسایگی در شهر بود.

پنجم : کوچه مدرسه البرز، که در دهه هشتاد و نیمه اول دهه نود بسیار خشنود بودم از اینکه در طول سال تحصیلی باید هر هفته گذارم به آنجا بیفتد و به یکی از ساختمان های دانشکده مان (که در انتهای این کوچه بن بست قرار داشت) بروم؛ و خشنودی ام صد چندان می شد وقتی که در شروع هفته آغازین ترم، می دیدم که پنجره کلاسم به درون مدرسه البرز دید دارد و در تمام مدتی که در کلاس هستم ساختمان زیبای تاریخی مدرسه و زمین فوتبال و درختان کهنسال بلند قامتش را که سالیان است به ردیف ایستاده اند، به راحتی می بینم. با اینکه چهارسال از انتقال دانشکده مان گذشته است،

ولی هنوز هرهفته دلم هوای آن کوچه را می کند. کوچه ای که از منظر شهرسازی استثنائی ترین و منحصر به فردترین و متفاوت ترین بن بستی است که من دیده ام و می شناسم. این کوچه بن بست که در شمال غربی چهارراه و پل کالج قرار دارد، فقط حدود ۶۰ متر از خیابان انقلاب بالاتر است، از خیابان حافظ شروع می شود و موازی خیابان انقلاب ۲۶۰ متر درازا و ۱۰ متر پهنا دارد که تمام بر شمالی آن در اختیار دیوار ممتد مدرسه البرز است. به فاصله حدود ۱۱۰ متر از خیابان حافظ درگاه ورودی مدرسه قرار دارد که پشت آن چند درخت سرو بلند بالا از لا به لای نرده های درگاه خودنمایی می کنند که جلوی ساختمان اصلی مدرسه دور فرش آب کوچکی ایستاده اند. بَر جنوبی کوچه در اختیار حدود بیست قطعه ملکی قدیمی و نوساز است و از محل درگاه ورودی مدرسه تا خیابان انقلاب کوچه ای به عرض ۱۶ متر و به طول ۶۰ متر هست که علاوه بر ایفای نقش پارکینگ دائمی اتومبیل های برخی از شاغلین ساختمان های همجوار، بیشتر محل پیاده و سوار شدن دانش آموزان مدرسه به اتوبوس ها و تاکسی های سرویس مدرسه و همچنین محل توقف و انتظار والدین دانش آموزان در اتومبیل های شخصی است. رو به خیابان انقلاب، قطعه های ملکی بزرگتر و کاربری ها تجاری و اداری هستند ولی رو به کوچه، بیشتر قطعه ها مسکونی های تغییر کاربری یافته ای هستند که طیفی از فعالیت های اداری- آموزشی را در خود جای داده اند. از مهدکودکی که بر جنوب غربی ورودی مدرسه در محل یک ساختمان قدیمی برپا است تا ساختمان یک دانشکده غیر انتفاعی مربوط به علوم دریایی، تا ساختمانی اداری مربوط به امور اداری دانشگاه امیرکبیر (پلی تکنیک) که سایت اصلی اش شمال مدرسه البرز است. خانه بزرگی با معماری (احتمالا دهه ۱۳۲۰) با حیاط وسیع پردرخت هم در بر جنوب شرقی ورودی مدرسه قرار دارد که از کوچه تا خیابان انقلاب کشیده شده و می گویند که خانه شخصی مدیر مدرسه بوده است. اولین نکته عجیب در خصوص این کوچه بن بست محل قرارگیری آن نسبت به دو خیابان اصلی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی معاصر است که از محل دروازه یوسف آباد می گذرند که به خندق شمالی تهران ناصری مشرف بوده است. در واقع در اینجا سلسله مراتب راه ها رعایت نشده و این بن بست ۱۰ متری بدون واسطه از خیابان اصلی شهر منشعب شده است. نکته دوم، در کاربری اصلی کوچه است.

این کوچه (اگر تنها بن بست نباشد) قطعا از معدود بن بست هایی است که هرگز در بافت مسکونی واقع نشده بوده است. با اینکه مستندات مکتوبی نیافته‌ام ولی با بررسی عکس های تاریخی اینطور متوجه شدم که به نظر می‌رسد که در ابتدا مدرسه تا لبه پیاده روی شمالی خیابان انقلاب (خندق شمالی شهر و احتمالا تخته پل دروازه یوسف آباد) ادامه داشته و بعد از احداث خانه مدیر مدرسه، ترکیب بندی جدید به شکل کوچه‌ای بن بست با دیوار ممتد مدرسه در بدنه شمالی آن ایجاد شده باشد. بنابراین شاید بتوان نتیجه گرفت که این بن بست ابتدا به عنوان تقسیم بندی درونی محوطه مدرسه پدید آمده

و به همین دلیل در سلسله مراتب راه های شهری درست قرار نگرفته است. نکته چهارم البته موضوعی پیچیده مربوط به ایمنی و امنیت شهروندان است که از همین وضعیت کالبدی پدید آمده است :

در طول سال هایی که گذارم به این کوچه افتاده، با بن بستی مواجه شدم که روزها بسیار شاداب و سرزنده و حتی شلوغ بود؛ روشن و سر راست و پر از جوانانی که در دانشگاه ما مشغول به تحصیل رشته های هنر و معماری بودند؛ در ساعات اولیه صبح و حوالی ظهر هم مملو از نوجوانانی است که به مدرسه می روند یا از آنجا خارج می شوند و با خود نشاط نوجوانی را با کلی پرسش و تعجب به کوچه می آورند و می برند ... ظهرها درگاه مدرسه در میانه این کوچه مکان مواجهه این پسران نوجوان با شهر است ... که سعی می کنند قبل از اینکه نگاهشان به نگاه مادر یا پدر تلاقی کند و مجبور شوند سوار اتومبیل شوند و یا پیش از اینکه آقای راننده متوجه شود که زیرچشمی سرویس مدرسه را پیدا کرده اند، با چرخاندن گردن به چپ و راست، گوشه چشمی به شهر داشته باشند و در افق کوچه البرز محیط بیشتر جذاب و ناشناخته و مرموز شهر را که پر از مردمان غریبه است، از نظر بگذرانند. وقتی دانشکده در انتهای این کوچه ساختمان داشت، تا غروب آفتاب، سرزندگی در کوچه حس می شد ولی به محض اینکه آخرین کلاس ها تعطیل می شد، ناگهان این کوچه آشنا و جوان هم هیبتی خوفناک به خود می گرفت و در تاریکی جوری فرو می رفت که دیگر اصلا شناسا نبود ... به ویژه در اواخر پاییز و اوایل زمستان کوچه تبدیل به متروکه ای طویل می شد و روشنای چراغ تنها خانه ای که یک پلاک با ته بن بست فاصله داشت و هنوز مسکونی بود هم در برابر ظلمات شب کوچه کاری از پیش نمی برد؛ تا جایی که یک روز صبح زود که یکی از کارمندان شاغل در این کوچه آمده بود تا در ساختمان مربوطه را باز کند تا ساختمان محیای حضور جوانان شود با جسد یک زن جوان در کف کوچه مواجه شده بود. یادم هست که شاید چند هفته ای، شرایط کوچه امنیتی بود و پلیس آگاهی با دقت تمام تک تک رفت و آمد کنندگان روزهای کوچه را در نظر داشت تا بلکه مجرم شبِ کوچه را پیدا کند؛ و البته قرار داخلی این بود که به دانشجویان چیزی نگوییم تا نترسند! ... البته ترس هم داشت، کوچه ای با این ظرافت و زیبایی و شادمانی و روشنایی روزانه، به وقت شب ردای دیگری می پوشید که سراسر خوف و تاریکی بود و در نبود چشم ناظر، به فضای بی دفاع بدل می گشت. ...

هفته گذشته در یک روز سرد در حالی که در خیابان حافظ در تاکسی بودم منظر این کوچه از برابر دیدگانم گذشت ... روز سردی بود ... دیگر از سرزندگی جوانان دانشجو در کوچه اثری نبود؛ کوچه تنها بود و منتظر، تا نوجوانان مدرسه تعطیل شوند و با شور و نشاط خود ظهر زمستانی کوچه را ساعتی گرم کنند .

ششم : کوچه بن بست L شکل و سابات جلوی آن در دل بافت تاریخی جنوب شرق قلب تهران، در محله چالمیدان با نام
سابات و کوچه شهید عباسی تازه ترین مواجهه من با کوچه است. با اینکه ده سال پیش سفری درون شهری به کوچه های سی و دو

بافت نابسامان و یا مسئله دار تهران از همه انواع تاریخی تا اسکان غیر رسمی داشتم ولی مواجهه ام با این کوچه و سابات در نوع خود پیچیده ترین و سخت ترین چالش طراحی شهری است که هنوز هم نمی دانم توانستم پاسخ درستی به مسئله بدهم یا خیر؟ ... حتی یقین دارم به این که مسئله درست شناسایی و تعریف نشده است ... با این کوچه از طریق دوستی که در دفتر نوسازی محله سیروس شاغل است آشنا شدم که به عنوان مهمان به کارگاه مقدماتی طراحی شهری دوره کارشناسی ارشد دانشکده آمد و برای دانشجویان از تجارب اجرایی خودش گفت. همانجا با این خانم مهندس معمار-طراح شهری جوان توانمند قرار گذاشتم که یک تمرین کلاسی تعریف نماییم که سایتش در این محله باشد.

مشکل این محله که قسمتی از چالمیدان است این است که با وجود اینکه قطعات و تک بناهای واجد ارزش نگهداری و مرمت دارد ولی شرایط آن نسبت به محله های به سامان تر مثل محله بازار و محله ارگ و حتی نسبت به محله های سنگلج و عودلاجان جوری نیست که سرمایه گزار موفق به تعیین و یا انتخاب کاربری جدید مناسب استقرار در کالبد تاریخی شود و در نهایت رغبت نمی کند که در این محله سرمایه گزاری کند. ...

یک نمونه از این چالش، خانه ای نسبتا سرپا با حیاطی در میانه اش است که در کوچه بن بست عباسی قرار دارد و قبل از رسیدن به این کوچه بایستی از سابات عباسی بگذریم که خودش منشعب از یک کوچه دیگر در درونی ترین لایه از بافت محله است.

مسئله اینطور طرح شد که : « کاربری پیشنهادی برای استقرار در کالبد تاریخی این خانه چه باشد تا سرمایه گزار علاقمند و راضی به سرمایه گزاری برای مرمت کالبد و راه اندازی کاربری جدید شود؟ « ... طی بازدیدهایی که دانشجویان از این محله و سابات و کوچه داشتند به این نتیجه رسیدند که با توجه به اینکه در این بافت خانواده های زیادی ساکن هستند که در عین کم درآمد بودن، به ساختار خانواده و حریم خصوصی اهمیت می دهند، استقرار هرگونه کاربری جدید در خانه درون بن بست پشت سابات که بخواهد مراجعه از بیرون محله داشته باشد، نظم محله را به هم می زند؛ و از سوی دیگر هم این خانه و کوچه-ساباتش به قدری در عمق بافت تابدار محله واقع شده که اصلا درست هم نیست که فکر کنیم صرف تعریف یک کاربری جذاب در کالبد قدیم، برای جذب مخاطب کافی است و می تواند باعث رونق محله بشود. در نهایت هم طی یک نمایشگاه و جلسه نیمروزه در هفته پژوهش موضوع را با دو استاد ارجمند مرمت شهری و شهرسازی دانشکده به شور گزاردیم و ضمن ارائه طرح های پیشنهادی دانشجویان، از رهنمودهای گرانقدرشان بهره مند شدیم و جناب دکتر اسکندر مختاری به نکته ای بسیار ظریف اشاره فرمودند که من همانجا در میزگرد که در سالن اجتماعات دانشکده در حال برگزاری بود، به این نتیجه رسیدم که اصلا این نوع طرح مسئله برای کوچه های مسکونی بن بست و سرپوشیده در بافت های تابدار ارزشمند مطلقا درست نیست ... !

اما هنوز هم موفق نشده ام صورت درستی از مسئله را برای خودم ترسیم نمایم ...

◆مرثیه ای برای فضاهای باز شهری در شهر ایران وجای خالی معماری مسئولانه

دکتر سولماز حسینیون
دکترای طراحی شهری از دانشگاه ملبورن استرالیا

◆ درباره اهمیت حیاط خانه ها در معماری بومی و سایقه دار خانه های ایرانی از زمان پیش از تاریخ تا کنون بسیار مطلب نوشته شده است. برخی نوستالژیک و خاطره وار، برخی از دیدگاه زیست بوم و برخی از دیدگاه انسان شناختی، این حیاط ها بخش مهمی از زندگی روزانه و حتی شبانه خانواده ها بودند و کوچکترین خانه ها نیز از حیاطی هرچند کوچک بهره می بردند و بخش مهمی از فعالیت های ساکنان هر خانواده، دارا یا ندار، در محدوده درون این حیاط ها انجام می شد، غنای زیادی به زندگی ها بخشیده و خاطرات زیادی می ساخت. وجود حیاط بخشی از سازماندهی فضایی خانه، عنصری مهم در آسایش محیطی و حتی یک خرد اقلیم درونی در شرایط گاها دشوار آب و هوایی کشور ایران بود.

در چند دهه اخیر فضاهای باز و نیمه بازی که بخشی مهم از کیفیت زندگی شهروندان بوده اند به دلیل سلطه سودجویی اکثریت، از دست رفتند و معماران نیز به عنوان پرچمداران این حوزه ، هیچ مقاومتی نکرده و به راحتی میدان را برای ترجیحات بساز بفروشان و سلیقه نو کیسگان، خالی کردند و هیچ مبارزه ای در جهت ورود مسیولانه و تخصصی به بحث برای اقناع جامعه در حال تحول ایران نکردند و در بهترین حالت به عمال سازندگان سودجو تبدیل شدند. درحالی که سلیقه مردم همواره و می بایست به وسیله متخصصین امر هدایت شده کمااینکه در کشورهای توسعه یافته جهت دهی فکری عامه مردم با متخصصان و روشنفکران است.

اما انفعال در این حوزه در کشور ما موجب شد تا روندها و سنت های معماری ایرانی و به تیع بافت‌ها و بناهای ارزشمند زیادی، در بسیاری موارد توسط طرح ها و تصمیمات همین اساتید و مدیراان و کارشناسان تا حد زیادی از دست برود (که اکنون همین متخصصان به مرثیه خوانی و فرافکنی پرداخته اند در حالی که خود چند دهه بخشی از این فرایند ها بوده اند).

از سوی دیگر قوانین شهرداری و شهرسازی کشور که اتفاقا به دست معمار/شهرسازان در این چند دهه تهیه و تدوین شدند (بخوانید معمارانی که به حوزه شهرسازی علاقمندتر هستند و عملا مداخلات شهری اصلی در کشور توسط آنها انجام شده است) و اجرای این قوانین چه در چارچوب های تعیین شده توسط نظام مهندسی کشور(در رشته های مرتبط با ساخت و ساز) از یک سو هویت حیاط به عنوان یکی از مهمترین اجزای معماری ایرانی را تنها به ورودی و رمپ پارکینگ تبدیل کرد (در بهترین حالت زیرا دربسیاری موارد با تجاوز به عرصه عمومی و پیاده رو، رمپ ورودی پارکینگ از پیاده رو آغاز می شود که مصداق عینی سد معبر است که خود جای بحث دیگری دارد) و از سوی

دیگر با تبدیل حیاط به سوراخی عاری شده از درختان قدیمی و پوشش گیاهی بومی و جایگزینی آن به فضایی عبوری و بی روح با گیاهان وارداتی مضر برای اکوسیستم بومی، هرگونه معنا و زندگی را ازحیاط خانه ها گرفته ایم. البته جالب است که بسیاری از این اساتید و متخصصان واضع و ضابط این دستورالعمل ها چون از نتیجه شهرهایی که محصول طرح هاو تصمیماتشان بود راضی نبوده اند به همراه فرزندانشان به کشورهای دیگری کوچ کرده اند که کیفیت فضایی در آنها حفظ شده است و شهرها و خانه های بی کیفیت و بی هویت را برای آنانی که چاره ای جز ماندن نداشته یا علقه به وطن دارند، وانهاده اند.

اما کاش فاجعه فضاهای باز در شهر ما این همین جا ختم می‌شد، شهروندان ما نه تنها در فضاهای پشت درهای منازلشان امکان استفاده از فضاهای باز یا حتی نیمه باز را که برای سلامتی روحی و جسمی شان ضروری است ندارند، بلکه با تلاش های معمارشهرسازان درکسوت استاد، کارشناس، مدیر و متخصص در چند دهه، فضاهای باز عمومی را نیز از دست داده اند.

به این غمنامه اضافه کنید. سودجویی های فردی و جناحی منجر به فروش باغ ها، پارک ها و در مواردی حتی کوچه ها و تبدیل آنها به مکانهای بسته به ویژه تجاری شده است بدون اینکه « حق شهروندان» به عناصر کیفی محیطی، تابش آفتاب ، جریان هوا ، درختان و فضاهای سبز و باز رعایت شود.

به خاطر دارم که حدود شش سال پیش این بحث را در معاونت شهرسازی معماری شهرداری تهران مطرح کردم که حداقل از بناهای درشت دانه و بلند مرتبه که عمدتا تجاری و عمدتا مالک خصوصی یا نیمه خصوصی دارد خواسته شود تا به ازای میزان اضافه تراکم و ارتفاع خود که سود اقتصادی نحومی برایشان دارد، سهمی را (نه به صورت مالی که سودی کوتاه مدت برای یک عده قلیل است بلکه به صورت فضایی و پایدار) به عرصه های عمومی باز پس دهند، یعنی درصدی از فضای اشغالی خود را به صورت عقب نشینی به پیاده روها و عرصه عمومی شهر بازگردانند تا شهروندان پیاده، بخشی از حقوق محروم شده خود را به صورت حیاطی عمومی در کناره های خیابان ها بازیابند که متاسفانه ظاهرا این مساله آنقدر دور از ذهن و عجیب به نظر آمد که این پیشنهاد به ورطه فراموشی سپرده شد.

عضل دیگری که می بایست حداقل توسط معماران علاقمند به مقوله های شهری به صورت جدی مورد توجه جدی واقع می شد، رابطه معماری و ویژگی های کالبدی تک بناها و تاثیری که بر عرصه های عمومی و منظر شهری می گذارند به عنوان بخشی جدایی ناپذیر از طراحی شهرها است.

متاسفانه این مهم را نه خیل عظیم معمارانی که به عرصه‌های شهری کوچ کرده‌اند ونه فارغ التحصیلان و اساتید طراحی شهری و شهرسازی که ارتباط تنگاتنگی با بدنه‌های مدیریت شهری در سطوح مختلف داشته‌اند،

جـدی نگرفته‌انـد. هرچندگاهـی یـک بعـداز ابعـاد متعـدد بحـث منظرشـهری مطـرح شـده و حتـی ممکـن اسـت منجربـه مصوبـه‌ای هـم در شـورای عالـی وسـایرمراجع ذیربـط بشـود امـا بعـد ازمدتـی اهمیـت و فوریـت خـودرا ازدسـت می‌دهنـد وبـه ورطـه فراموشـی سـپرده می‌شـوند.

به این مرثیه اضافه کنید فرایند نوسازی/ بازآفرینی بافت های فرسوده که تعریض معبر در آنها تنها برای تردد راحت تر خودروهای سواره شخصی انجام شده (و عملا با افزایش ارتفاع مابه ازا تعریض ، دردی از هم مدیریت بحران دوا نکرده اند) و در ضوابط فراگیر آن که در تمام شهرهای ایران اجرا می‌شود و عملا درچند دهه اخیر، اصلی ترین و مهم ترین مداخله شهرسازی در مقیاس ملی است، جایی برای تعریف فضاهای باز خصوصی یا تامین عرصه های عمومی شهری و توسعه و احیا عرصه های سبز و طبیعی در نظر گرفته نشده است. متاسفانه برخلاف برچسب پایداری!!!،

بـا فراینـد تجمیـع کـه بـه بسـیاری مـوارد بـه دلیـل کوچـک بـودن قطعـات بـه سـطح اشـغال صـد درصـد مـی رسـد عمـلا نـه جایـی بـرای ایجـاد یـک فضـای بـاز در بیـرون یـا درون قطعـات پیـش بینـی مـی کنـد و نـه در ضوابـط خـود کـه طـی سـه دهـه بـا اسـامی مختلـف و بـا افـزودن معیارهـای متعـدد سـعی در بـروز رسـانی خـود داشـته (امـا در عمـل همـان نـام بافـت فرسـوده و همـان سـه معیـار اصلـی اجـرا مـی شـود) هیـچ گونـه تفکرحداقلـی نیـز بـرای تامیـن حیـاط هـای خصوصـی و عمومـی درنظـر نگرفتـه اسـت.

مثـال بـارز ایـن امـر منطقـه ده شـهر تهـران اسـت کـه در زمـان تهیـه طـرح تفصیلـی مشـخص شـد بـه شـدت از کمبـود فضاهـای بـاز و سـبز رنـج مـی بـرد و امـروز پـس از حـدود یک دهـه مداخلـه بـرای نوسـازی، تنهـا فرصـت هـای ایـن منطقـه نیـز در فراینـد هـای نوسـازی از آن گرفتـه شـده و منطقـه دیگـر نـه جایـی بـرای نفشـس کشـیدن دارد و نـه فرصتـی و امیـدی بـرای بازیابـی آن بـه دلیـل نوسـازی گسـترده ای کـه در سـطح منطقـه انجـام گرفتـه اسـت دیگـر حتـی بـا خواسـت مدیـران نیـز، امـکان هیـچ طـرح تنفسـی یـا تامیـن هیـچ عرصـه بـازی بـرای ایـن منطقـه پرتراکـم شـهر تهـران میسـر نیسـت از فجایـع ناشـی از چنیـن فرایندهایـی در جـای جـای شـهرهای ایـران کـم نیسـت کـه کمـی انصـاف و دلسـوزی یـا برخـورد علمـی و حرفـه ای ، نقـص هـای آشـکار ایـن رونـد هـا را بـرای همـگان مسـتند خواهـد کـرد.

ایـن یادداشـت دربـاره زندگـی اسـت، زندگـی از دسـت رفتـه مـردم مـا در شـهرهایی کـه سرنوشتشـان را بـه دسـت متخصصانـی سـپردند کـه قـرار بـوده دلسـوز کیفیـت زندگـی آنهـا باشـند، دربـاره حیاطهایـی کـه بودنـد، کوچـه هـای کـه بودنـد و بـاغ هـا، درختـان، خاطـره ها ، هویـت و کیفیـت هایـی کـه در غفلـت متخصصان معمـار و شهرسـاز ایـن مـرزو بـوم بـرای همیشـه از دسـت رفتنـد.

کوچه؛ ریسمانی که ما را به شهر وصل می‌کرد...

محمد نظرپور
دانشجوی دکترای شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس

◆ در جستار پیش رو سعی کردم واژگان را سربازان توصیف بدانم؛ توصیفی که رسالتش یادآوری است، یادآوری فضایی که زمانی رهایی بخش بود و بیش از هر فضایی ما را تعریف می کرد. نسل دهه ۶۰ را باید آخرین نسلی دانست که در کودکی همچنان پیوند عمیقی با کوچه داشت؛ و من به عنوان یکی از آخرین بازماندگان این دهه گوشه هایی از زیست جهانی را برایتان توصیف می کنم که در آن کوچه به مثابه ریسمانی بود که ما را به شهر وصل می کرد. انسان نه به فراموشی، که به یادآوری زنده است؛ و در این میان شهر بزرگترین خاطره است.

سه فضا بود: خانه، مدرسه و کوچه که سنتز رهایی ما بود. شهر برایمان فضایی بین خانه و مدرسه تعریف می شد. ما بودیم که مسیر مدرسه تا خانه را پرسه می زدیم و برخلاف اصرار بروکراتیکی که مادر برای تعیین زمان دقیق بازگشت به خانه داشت، ما با چرخه طبیعی مسیر سازگار می شدیم و زمان قراردای بازگشت به خانه را تا جایی که می توانستیم به تعویق می انداختیم. در این میان کوچه ها زنجیره های پرسه زنی را تعریف می کردند و در بین آنها دو کوچه کلیدی تر بودند؛ کوچه ای که خانه را تعریف می کرد و کوچه ای که آخرین مقاومت فضایی برای ورود به مدرسه بود. ما از نسل انفجار نور بودیم که به شکل بدن های متراکم شده در پنج کلاس چهل نفر تعریف می شدیم. آن روزها مسئله بدن دغدغه ما نبود، ما بدن های رام شده ای بودیم که چه در فضای بسته کلاس و چه در فضای باز حیاط نظم نظام مدرسه را بازتولید می کردیم. ما آخرین بازماندگان دهه شصت بودیم که تمام فضای مدرسه را قرق کرده بودیم. در مقابل کوچه بستر انفجار این تراکم بود؛ زمانی که زنگ به صدا در می آمد ما به کوچه ها سرازیر می شدیم، جایی که خودمان را از سیطره اتمسفر نظم ساز مدرسه جدا می کردیم و در کوچه نظم خود را می ساختیم. برخلاف بدن، زمان همیشه برای ما مسئله بود، چه آنگاه که آخرین دقایق زنگ آخر را می شمردیم، چه زمانی که غروب آفتاب را در کوچه شاهد می شدیم. ما نیمی از روز را با چرخه قراردادی مدرسه پیش می رفتیم و بر صفحه مکانیکی ساعتهای دیواری خیره بودیم که عقربه کوچکش برای حرکت جان می کند و نیمه دوم روز را در کوچه با چرخه طبیعی اتفاق و رویدادهای کوچه سپری می کردیم که با تاریکی شب مجبور بودیم «به خانه برمی گردیم» را صرف کنیم. عدد«هفت»بیش از آنکه عدد مقدسی باشد برای ما عدد نحسی بود. این جمله که «پاشو ساعت هفت شد» همنشینی نامبارک کلمات بود که مادر هر صبح بر آن تاکید می کرد و ما؛ که همیشه زمان برایمان مسئله بود.

برخلاف آنهایی که سرویس خصوصی داشتند و تنها به مبدا و مقصد فکر می کردند، ما بهره حداکثری از محصول جانبی حرکت را در دستورکار قرار داده بودیم. سر کوچه مدرسه مغازه کوچک تاریکی برای بازی سگا و میکرو بود که تابلویی بر سردر نداشت و مرد سبیل گنده خسته ای همیشه در گوشه آن برمبل وارفته ای لم می داد و تنها در زمان حساب و کتاب چندکلمه ای ضروری سخن می گفت.

مـردی که تنهـا ضرب تومـن در دقیقه را بر بسـتر یـک رابطـه پولـی و مکانیکی بـا ما پیش مـی برد؛ بـه دقیقـه مـی گفتیـم و او بـه تومـن پاسـخ مـی داد. مـا تنهـا همین دسـتگاه زبـان را بـرای ارتباط بـا او داشـتیم، رابطـه مـا بـا او همیشـه در سـطح بـود و هیـچ عمقـی نداشـت. بقالی فضـای دیگری بـود کـه ما در مسـیر مدرسـه تا خانـه آن را تجربه مـی کردیـم؛ مهـم نبـود چقدر پـول همـراه داریم، هرآنچـه داشـتیم مـی بایسـت بـه آلوچـه هـای نـواری و لواشـک هـای تخـت کـه جـز کالاهـای اساسـی بود،رتبدیل می شـد. مدرسـه کـه تعطیل مـی شـد بقالـی سـرکوچه نقدینگـی اش بـالا می گرفـت و مـا عطـش مصـرف گراییمان را با نوشـابه هـای گازدار ارضـا می کردیم. شـهر همیـن دقایق، همیـن لابـه لا بـود کـه برایمـان معنادار می شـد. مدرسـه و خانـه هردو فضـای اعمـال هژمونی بر ما بودنـد و در ایـن میـان کوچـه هـا کارخانـه تولیـد معنـا بودند.

خـرداد با همه سـال متفاوت بـود؛ دوگانه متضادی را در خـود بازتولیـد مـی کرد؛ درحالی که مدرسـه آخریـن هژمونـی هایـش را در ایـام امتحانـات برما اعمـال مـی کـرد، بـوی تابسـتان نیرویـی رهایـی بخـش مـی شـد. خرداد بـرای مـا پیـش از این که خـرداد پرحادثـه شـود، خـرداد پرالتهـاب بـود؛ ما بـا کفـش فوتبال بـر سرجلسـه امتحـان حاضر می شـدیم و لابـه لای اتحـاد چـاق و لاغـر روی کاغذ، در ذهـن ترکیـب تیـم را بـرای بازی بعد از جلسـه مـی کشـیدیم. بعـد از هر امتحان کتابهـا و برگه ها در آسـمان کوچـه مدرسـه رقص مرگ مـی کردند و کوچـه صحنـه مسـابقات نهایـی می شـد، جایی کـه کیـف های مدرسـه تیرک های خوبـی بودند و کفشـهای تایگـر قرمـز و آبی بـا کفی هـای ژله ای بـر پیکر آسـفالت غوغا مـی کردند. خرداد انسـباط زمـان بـود، ما دیگر مجبـور نبودیم صبح ها پشـت نیمکـت بنشـینیم و گـچ بـازی معلـم را ببینیـم؛ خـرداد زمانـی بود کـه رهایـی را در کوچه جشـن مـی گرفتیـم و بـه پیشـواز تابسـتان مـی رفتیـم. اصـلا مـا بودیـم کـه بـا حضـور پرشـورمان کوچـه را تابسـتان مـی کردیم؛جاییکـه زنـگ خانـه هـا را مـی زدیـم و در گمنامـی کلانشـهری متـواری می شـدیم؛درحالی که زیر لـب می خواندیم:تابسـتونه فصـل شـادی و خنده؛بچـه ها توی کوچـه... . چند وقـت پیـش در نیمـه بیسـت و نه سـالگی ام یکبار دیگـر بـا دوسـتانم زنـگ خانـه ای را زدیـم و تـا سـر کوچـه قهقـه زنـان دویدیـم! بـا ایـن کارمـان خواسـتیم یـادآور شـویم مـا از همان نسـل ایم که در راه بازگشـت از مدرسـه از آیفن های بی تصویر قصه هـا می سـاختیم.

مدرسـه بیـش از نیمـی از سـال را در سـیطره خود داشـت و در خرداد پایه هـای نظامش سسـت می شـد، دقیقا زمانـی کـه مـا شـالوده امپراطوریمان را در کوچـه برپـا مـی کردیـم. کوچه هایـی که هنوز می شـد بیـن اتومبیل ها جایـی برای بـازی مان سـاخت، بر پلـه همسـایه ها بر سـر رنـگ کارتها قمـار کـرد و درب خانه ها را بـه مثابه دروازه هـای حریف هـدف گرفت.

فضـای دوم خانـه بـود؛ خانـه ای کـه خـاک حاصلخیـزش مـادر و آسـمان پر سـخاوتش را پدر تعریـف مـی کـرد. در ایـن میـان کوچـه فضـای مواجـه بـا «دیگـری» بـود؛ کوچـه ای کـه مـرزش را بقالـی پیرمـردی تعریـف مـی کـرد کـه در تمام زندگـی روزمـره محله حضـور داشـت. «جعفر آقا» پیرمـردی بقالـی بـود کـه همیشـه در مجالس غم و شـادی سـاکنین ایـن کوچه شـرکت مـی کرد و بـه مثابـه حلقـه اتصالی بود کـه ما را به هـم پیوند مـی داد. هرچقـدر خانـه و بخصـوص مدرسـه ذیل چرخـه قـراردادی زمـان پیش می رفـت، در مقابل کوچـه بـا چرخه طبیعی سـازگار بـود؛ وقتی کوچه

سایه می شد و ظهر روبه پایانی بود به کوچه می ریختیم و با غروب آفتاب و شروع شب قول می دادیم به خانه برگردیم. ما با کوچه گلاویز بودیم و دادوستدی بینمان برقرار بود؛ ما در بین دو فضای هژمونی ساز،هژمونی فضایی خودمان را بر کوچه می ساختیم.

کوچه بیش از هر فضایی بستر خودشکوفایی بود؛ هر روز غروب ما رجوعی بی واسطه به آن داشتیم و با کنش هرروزه مان آن را معنا دار می کردیم. در این بستر بود که توانایی هایمان را به رخ دیگری می کشیدیم و صحنه نمایش خود را تعریف می کردیم؛ چه زمانی که با تمام توان بر توپهای قرمز و سفید ضربه وارد می کردیم و چه زمان که بر روی زین دوچرخه مان دستها را از فرمان جدا می‌کردیم.

کوچه صحنه نمایشی بود که ما در آن بازیگران اصلی بودیم و داستان کوچه را حول محوریت خودمان می ساختیم.

اما این داستان تنها به خودمان محدود نمی شد، ما بچه ها بودیم که خانواده های این کوچه را در ارتباطی اجتماعی با یکدیگر قرار می دادیم؛ خانواده ها یکدیگر را به عنوان پدر فلانی و مادر فلانی می شناختند و همه اینها مدیون حضور حداکثریمان در کوچه بود. اما چیزی نگذشت که معادلات کوچه بهم ریخت، بر پیکان های سفید انژکتوری افزوده شد و پراید نماد یک جهش طبقاتی محسوب می شد. در این زمان بود که کوچه در حال دگردیسی بود و مرز های امپراطوری ما به شدت تهدید شد. اتومبیل ها فضای کودکیمان را تسخیر می کردند و ما در برابر هجومشان کاملا منفعل بودیم، آنها جدایی ما با کوچه را هدف قرار داده بودند و هر روز عرصه را برایمان تنگ تر می کردند. چیزی نگذشت که یک رقابت بر تسخیر فضای کوچه شکل گرفت. دورانی فرا رسید که اگر فضای خالی ای در کوچه پیدا می کردیم به سرعت در آنجا مستقر می شدیم و تنها اجازه عبور اتومبیل ها را می دادیم.

در مقابل اتومبیل ها هم از هر زمان غیبت حضور ما استفاده می‌کردند و به کوچه شخصیت منفعلانه پارکینگی می‌دادند.

رابطه قدرت و فضا به شکل محسوسی در کوچه برقرار بود، زمانی که قدرت را در دست می گرفتیم، فضا را تسخیر می کردیم و اتومبیل ها را به فضای بیرونی هدایت می کردیم و گاهی که جبهه ها از دست می دادیم، عقب نشینی می کردیم و در راستای آخرین مقاومت هایمان به انتهای بن بست ها پناه می بردیم.

کوچه ها امروز دیگر تماما در سیطره اتومبیل ها قرار گرفتند، کافی است پرده های اتاق خوابتان را کنار بزنید، آنها تا مرز فضای خصوصی ما پیش آمده اند. کودکان نسل امروز به شدت خانه نشین اند و حضور در فضای مجازی را به عنوان سنتز رهایی خانه و مدرسه در جایگزینی با نقشی که کوچه برای ما داشت، تعریف کرده اند. ریسمانهایی که آنها را به شهر متصل می کنند، بسیار محدود و نازک اند، یا بهتر بگوییم ریسمانهایی نامرئی اند که در دنیای مجازی آنها تولید و بازتولید می شود. کوچه ها امروز دیگر ریسمانهایی نیستند که ما را به شهر وصل کنند .

مروری بر آنچه که مشهدی‌ها «میلان» می‌خوانند...

بهاره ابراهیم‌پور
دانش آموخته‌ی کارشناسی ارشد طراحی شهری

◆ یکی از لهجه‌های زبان فارسی و بازمانده‌ی لهجه‌ی توس قدیم، لهجه‌ی مشهدی است، عصاره‌ای از فارسی دری که بسیاری از واژگان گمشده‌ی آن در گفتار عامیانه‌ی مشهدی‌ها نهفته است»؛ اما بهتر آن است که بگوییم مشهدی‌های قدیم. امروز لهجه‌ی مشهدی چنان درحال فراموشی است که شاید جز مشهدی‌های اصیل و قدیمی، کم‌تر کسی با واژه‌های این لهجه آشنا باشد.

چُغُک، جزغاله، کله‌ونگ، اشکاف، چینگ،کلپسه، فَلَکه و... واژه‌هایی هستند که مادران و پدران به‌سان قصه‌ای شیرین از مشهد و لهجه‌ی شگفت‌انگیز مشهدی برای فرزندانشان روایت می‌کنند؛ روایتی از آن روزهایی که گویی مشهدی‌ها به زبان دیگری سخن می‌گفته‌اند. اما در میان طیف وسیعی از واژگانی که مشهدی‌ها آن‌ها را متعلق به خود می‌دانند، همچنان هست واژه‌هایی که در بین مردم مشهد رواج دارد. ازجمله‌ی این‌ها می‌توان به «میلان» اشاره کرد. بسیاری از مشهدی‌ها هرروزه در محاوره و آدرس‌دهی از واژه‌ی میلان استفاده می‌کنند و به‌طور رایج آن را معادل با کوچه می‌دانند.

کوچه‌ها در ادبیات تخصصی شهرسازی، خیابان‌های محلی فرعی(انشعابی) هستند. اما باتوجه به این‌که این‌ها اصطلاحات تخصصی حرفه‌مندان حوزه‌ی شهرسازی است، شهروندان براساس تصویر ذهنی خود از واژگان دیگری استفاده می‌کنند تا بتوانند معنای روشن‌تری را انتقال دهند. اما سوال آن است که در استفاده‌ی رایج از واژه‌ی میلان در میان مردم محلی آیا

یک فهم مشترک از این واژه وجود دارد که به راحتی بتوان مکان یا مقصد موردنظر را یافت؟ حتی خود مشهدی‌ها هم معنای متفاوتی را از میلان دریافت کرده‌اند.

◆ میلان یا کوچه؟

از سویی دیگر شهر مشهد باتوجه به ظرفیت‌های فرهنگی-مذهبی، مهاجران و گردشگران بسیاری را در خود راه داده است، هریک از این‌ها دارای لهجه، فرهنگ و واژگان مختص به خود است. باتوجه به این نکته آیا واژه‌ی میلان هم از گذشته واژه‌ای وارداتی توسط مهاجران و زائران بوده است یا به واقع بخشی از هویت تاریخی-جغرافیایی مردم مشهد و ادبیات اختصاصی مشهدی‌ها است؟

برای پاسخ به سوالاتی از این‌دست باید در میان خاطرات جمعی مشهدی‌ها به جستجو پرداخت. مرور بر خاطرات و روایت‌های مشهدی‌ها از آنچه که «میلان» می‌خوانندش و دستیابی به یک فهم مشترک، نتیجه‌ی یک رویکرد عاطفی-احساسی به موضوع مورد بررسی است. گفتگو با متخصصان در زمینه‌ی لهجه و تاریخچه‌ی مشهد، گپ زدن با مردم محلی، بررسی اسناد مکتوب و نیز روایت‌ها و قصه‌های موجود در رسانه‌های جمعی، می‌تواند راهگشا باشد. آن‌چه که ضرورت پرداختن به این موضوع را در مباحث شهرسازی روشن می‌سازد.

توجه به این نکته است که لهجه و گویش مردم هر شهر، عاملی برای وحدت میان مردمان آن شهر دانسته می‌شود؛ گو این‌که تفهیم معنا و دستیابی به یک فهم مشترک و همگانی برای غیرمشهدی‌ها و مسافران و گردشگرانی که سالیانه به شهر مشهد وارد می‌شوند نیز اهمیت می‌یابد. این فهم مشترک موجب سهولت در آدرس‌دهی، جهت‌یابی و در معنای کلی آن خوانایی شهر می‌شود. بنابراین در نگاهی دقیق‌تر به موضوع باید بتوان جایگاهی روشن برای میلان در ادبیات تخصصی شهرسازی یافت.

از سوی دیگر آنچه که باید در بیان گویش‌ها و لهجه‌ها توجه کرد این است که بخشی از هویت و تاریخ هر شهر و استان با گویش و لهجه‌ی آن رابطه دارد و از این طریق می‌توان به تقویت هویت و کاراکتر هر شهر پرداخت؛ واژگانی که مشهدی‌ها معتقدند فقط متعلق به خودشان است، عاملی برای تقویت حس تعلق خواهدبود.

◆ «میلان» چیست؟

واژه‌ی میلان به طور رایج به‌عنوان شهری در کشور ایتالیا شناخته می‌شود اما در معنای لغوی آن، لغت‌نامه‌ی دهخدا اینگونه توضیح داده است: «نوعی از جوارح طیور»، دهی از دهستان ابهررود شهرستان زنجان»، دهی از دهستان حومه‌ی بخش اسکو شهرستان تبریز»، «دهی از دهستان فلاورد بخش لردگان شهرستان شهرکرد»،«میل»، «متمایل شدن»، «خمیدن»، «خواهش»، و «آرزو». همچنین نام یکی از ایل‌های کرد ایران در کوه های مرزی استان آذربایجان غربی می‌باشد. منوچهر کلانتری درباره «ایل میلان» می‌نویسد:

پیدا نیست که کلمه «میلان» از کی یا چه چیز گرفته شده است. برخی از میلانی‌ها می‌گویند: چون مردی»میلی»نام، این ایل را پایه نهاد از این‌رو آن را میلان نامیدند و برخی دیگر باور دارند که از «مل» به معنی کوه گرفته شده است.» در بررسی دیگری اشاره شده است که میلان در زبان لری بختیاری به معنی میان لان(میان دو کوه) است.

می به معنای میان(بین) و لان به فاصله بین دو کوه، گفته می شود به معنای روستای میان دو کوه.

معنای میلان به طور غالب در فرهنگ نامها به‌عنوان یک اسم مردانه با اصالت روسی، بلغاری، هندی، چک و اسلواکی یافت می‌شود و به طور کلی به معنی بخشنده، جمع‌شدن، ملاقات و اتحادیه است.

بررسی معنای لغوی میلان نشان می‌دهد این واژه دلالت بر نام مکان(ده میلان، شهر میلان و ...) یا شخص(میلی، ایل میلان و ...) دارد.

◆ سابقه‌ی تاریخی-جغرافیایی

محمدرضا ناظران‌پور، با بیان این‌که «لهجه‌ی مشهدی لهجه‌ی بسیار اصیلی است، حتی خود مشهد این‌قدر اصالت ندارد»، توضیح می‌دهد مشهد ابتدا مکانی به نام سناباد بوده‌است که به برکت وجود مبارک حضرت رضا(ع)، مردم کم‌کم از اطراف و اکناف آمده‌اند و در این مکان(مشهد کنونی) ساکن شده‌اند. ولی لهجه‌ای که امروز به نام لهجه مشهدی شناخته شده است در اصل همان لهجه خراسانی است. لهجه بزرگ و قدیمی که از اشکانیان بر جای مانده است. اشکانیان این لهجه را به‌سبب سادگی بسیار دوست داشتند.

محمدتقی وحیدیان کامیار در بیان علت از بین نرفتن برخی واژه‌های خاص در لهجه بر این عقیده است که «وقتی ما به ازای چیزی از بین برود قاعدتا در زبان هم کمتر استفاده می‌شود. امروز چاق چور استفاده نمی‌شود پس لفظش هم به مرور از زبان روزمره کنار می‌رود، هرچند حذف نمی‌شود. نکته دیگر هم این است که واژه در صورت سهل و آسان بودن و اینکه اول از همه به کار رود ماندگار می‌شود.»(برگرفته از وب‌گاه روزنامه شهرآرا)

در گفتگو با مهدی سیدی خراسان پژوه ایشان معتقد است «واژه‌هایی چون میلان، فلکه و... کلمات ابداعی مشهدی‌هاست که برای دیگران ناشناخته و نامرسوم است و واژه‌ی «میلان» از ابتدا در شهرسازی ایران کاربرد نداشته است. وی درباره‌ی سابقه‌ی این واژه توضیح می‌دهد: «حدود ۱۳۰سال پیش(حوالی سال ۱۳۱۰ قمری، برابر با سال ۱۲۷۰ خورشیدی) که در قوچان زلزله‌ای ویرانگر روی داد، گروهی از مهندسان تابع روسیه تزاری، پس از ویرانی قوچان کهن در زلزله و هنگام احداث شهر جدید قوچان کلمه «میلان» را از عشق‌آباد(شهر مرکزی کشور کنونی ترکمنستان) وارد قوچان کردند، با همکاری و طراحی آن مهندسان، خیابان‌های شطرنجی منظم در شهر جدید قوچان پیاده شد و از آن زمان به بعد در اسناد و قباله‌های معاملات املاک و خانه‌های قوچان میلان ثبت گردید و هنوز هم رایج است. کمی بعد از پیدایش شهر جدید قوچان، فردی به نام «سرتیپ و مهندس کاشف‌الملک» رئیس شهربانی آن شهر شد. کمی بعدتر هم به مشهد آمد و معاون اولین شهردار شهر شد (در حدود سال ۱۲۹۰خورشیدی یا ۱۳۳۰قمری). پس از آن هم خود جناب سرتیپ مهندس کاشف، سومین شهردار مشهد شد. هم‌زمان مسئولان مشهد درصدد گسترش شهر به بیرون برآمدند.

در پی قطعه‌بندی و خیابان‌کشی (به همان صورت شطرنجی)، نام معابر جدید را هم با راهنمایی جناب آقای شهردار قوچانی‌الاصل، «میلان» گذاشتند. جالب آن‌که اکنون خود روس‌ها هم میلان را استفاده نمی‌کنند.

حال اگر توجه کنید بافت‌های قدیم میلان ندارند زیرا بافت قدیمی شهر شطرنجی نبوده است، بافت‌های قدیم، معابر مستقیم و عریض نداشته‌اند چون در آن‌صورت امکان جنگ و ورود سواره نظام به شهر سهل می‌گردید. بنابراین

آگاهانـه و از عمـد کوچه‌هایـی باریک و سـاباط‌دار طرح‌ریـزی می‌شده‌اسـت.» همچنیـن وی معتقـد اسـت بـه سـبب آن‌کـه ایـن واژه در میـان مـردم رواج دارد آن را بـه رسـمیت می‌شناسـیم، چراکـه میـلان واژه‌ای نو نیسـت که نسـبت بـه ورود آن به ادبیـات فارسـی مقاومـت نشـان دهیـم و به‌سـبب کاربرد وسـیع آن از گذشـته نمی‌تـوان آن را حذف نمود.

کوچـه یـا میـلان؟ همجـواری دو بافـت قدیـم و میانی شـهر مشـهد و شـکل‌گیری شـبکه معابر شـطرنجی در توسـعه‌های میانـی و جدیـد شـهر، (منبع:نگارنـده)

در کتـاب «سـرزمین و مـردم قوچان» بـه اهتمام محمـد جابانـی آمده‌اسـت «پـس از زلزلـه‌ی سـال ۱۳۱۲ه.ق کـه قوچان قدیم(شـهر کهنـه) به¬کلی ویران شـد در ده کیلومتری شـرق آن، شـهر جدید قوچان سـاخته شـد. شهر جدید تشـکیل شده بود از چهـار خیابـان در چهـار جهت اصلـی جغرافیایی و خیابان‌هـای فرعـی بـه مـوازات خیابان‌هـای اصلـی کـه متقاطـع هسـتند میـلان نـام گرفتنـد. میـلان کلمـه‌ای روسـی بـوده کـه بـه خیابان‌های کم‌عـرض می‌گفته‌انـد.»

بـا ایـن توضیحـات می‌تـوان چنـد موضـوع مهم را در رابطـه بـا واژه‌ی «میـلان فـرض نمود:

- مجموعـه تلفظ‌هـای ویـژه‌ی یـک گـروه معمـولاً بـا مناطـق جغرافیایـی ارتبـاط دارد و بـه سـبب اختلاف‌هـای مکانـی در حال تغییر و تحول اسـت.
- میـلان بـه ایـن سـبب تاکنون حفظ شـده اسـت کـه اولا کلمه‌ای سـهل و آسـان اسـت و دوما ما به ازای آن کـه کوچـه یا خیابان باشـد وجـود دارد.
- میـلان، در بررسـی سـیر تاریخـی شـکل‌گیری آن هم‌زمـان بـا تشـکیل شـبکه¬ی شـطرنجی خیابان‌ها-خیابان‌هایـی منظـم و صـاف- رایـج می‌گـردد.

روایت‌هایی از اهالی مشهد

در گفتگـو بـا مـردم مشـهد از آن‌هـا پرسـیده شـد «بـه کجـا میـلان می‌گوینـد؟». روایت‌هـای متفاوتـی بدسـت آمـد کـه نشـان از فهـم متفاوتی از کاربـرد واژه‌ی میـلان داشـت. در کاربرد متداول آن، مشـهدی‌ها واژه‌ی میـلان را معـادل بـا کوچـه قـرار می‌دهنـد. امـا در گـپ و گفت‌هایـی دقیق‌تر، بـه جزئیـات بیش‌تـری اشـاره شـد. بـرای نمونـه:

- میلان معمولاً در سـاخت و سـازهای جدید وجود دارد.
- بـه خیابان‌هـای تنگ‌تـر میـلان گفتـه می‌شـود. خیابان‌هایـی کـه خیلـی عریـض نباشـند.
- میـلان، خیابـان کوچـک و مسـکونی اسـت که از خیابـان اصلی منشـعب می‌شـود.
- میـلان معمـولاً خیابانـی مسـتقیم و ماشـین رو اسـت کـه کامـلاً بـا کوچـه متفاوت اسـت.
- میـلان کوچه‌ای اسـت که نسـبت به یـک خیابان فرعی، باریک‌تر اسـت.
- میـلان بـه کوچه‌هـای فرعـی روبروی هـم از یک خیابـان اصلی گفته می‌شـود.
- بـه خیابان‌هـای منشـعب از هـر تقاطـع گفتـه می‌شـود.
- کوچـه همـان میـلان نیسـت بلکـه باریک¬تـر از میلان اسـت.
- بـه خیابان‌هـای فرعـی میـلان گفتـه می‌شـود مثـلا میـلان دوم خیابـان بزرگمهـر. یعنـی خیابان بزرگمهـر خیابـان اصلـی اسـت و خیابان‌هـای منشـعب از آن میـلان هسـتند.

نکته‌ی قابل‌توجه در بررسی روایت‌های مشهدی‌ها آن است که در پاسخ به این سوال که شما به کدام خیابان‌ها میلان می‌گویید، فقط قدیمی‌ترها یکراست به سراغ پاسخ دادن می‌روند و نسل جدید در پاسخ می‌گوید اصلا میلان را استفاده نمی‌کند ولی گمان می‌کند اگر بشنود معنای آن را متوجه می‌شود.

◆ در دیدگاه حرفه‌مندان

برای دستیابی به درکی بهتر نسبت به جایگاه میلان در ادبیات شهرسازی، دیدگاه فعالان این حوزه دررابطه با واژه-ی میلان مورد بررسی قرار رفت. برخی، روایت‌هایی را از شنیده های خود نقل کردند. برای نمونه یک روایت آن است که میلان یا همان میران، در زبان مغولی به معنای کوچه است. روایت دیگری می‌گوید در خیابان ارگ قدیم مشهد، در یکی از خیابان های فرعی عریض جدیدالاحداث در دوره پهلوی اول تقریبا روبروی باغ ملی، هتل رستورانی با نام میلان تاسیس شد. از آنجا که مقصد خیلی‌ها بود برای آدرس‌دهی استفاده می‌شده است که به مرور واژه‌ی میلان به هر کوچه‌ی عریضی اطلاق گردید. در توضیحی دیگر به موضوع زلزله و بازسازی مجدد شهر قوچان به صورت شبکه شطرنجی اشاره شد که سبب گردید شهر قوچان بیش‌تر از کوچه، میلان داشته باشد.

اما برخی در ارائه تعریف میلان این‌گونه بیان کردند که میلان تغییریافته‌ی میان است. یعنی اندازه‌ای میان کوچه و خیابان. درواقع کوچه با میلان تفاوت دارد. کوچه صرفا مستقیم نیست. برای نمونه متداول است که بگوییم «کوچه‌ی عیدگاه» نه میلان عیدگاه! به همین‌ترتیب «کوچه نوغان»، «کوچه زردی»، «کوچه شاهین‌فر»، «کوچه ثبت»، «کوچه باغ سنگی»، «کوچه عباسقلی‌خان» و... ؛ این درحالی‌است که میلان درجای خود واژه‌ای بسیار رایج در بین مشهدی‌ها است و اغراق نکرده‌ایم اگر بگوییم واژه‌ای هویتی برای شهر مشهد محسوب می‌شود.

بنابراین در یک تعریف کلی می‌توان گفت به خیابان‌های فرعی راسته و عمود بر خیابان اصلی در شبکه‌ی شطرنجی گفته می‌شود و این اصطلاح تقریبا از پهلوی اول و خیابان کشی‌های جدید وارد ادبیات شهری مشهد شده است. قبل از مشهد در قوچان و امروزه در خراسان کاملا مصطلح است.

میلان یا کوچه؟

◆ رسانه‌های جمعی

باتوجه به آن‌که زندگی امروز به شدت با رسانه‌های جمعی گره خورده‌است، بررسی موضوعی-محتوایی متون در قالب این ابزارها نیز می‌تواند اطلاعاتی مفید را ارائه دهد. در وب-گاه روزنامه شهرآرا که روزنامه‌ی محلی مردم مشهد محسوب می‌گردد در خلال موضوعات مختلف، نقل‌قول‌هایی از مردم محلی ارائه شده‌است که کاربرد واژه‌ی میلان را در محاوره‌ی روزمره‌ی آن‌ها نشان می‌دهد:

«... اتوبوس‌ها داخل کوچه‌ها توقف کرده تا بارشان را خالی کنند. توقف این اتوبوس‌ها در میلان‌های امام رضا موجب ترافیک و راه‌بندان می‌شود.»

و

«سال‌ها پیش وقتی به تقاطع دوم یا سوم و به قول خودمان همان میلان سوم می‌رسیدیم، آسفالت تمام می‌شد و...»

و

«... دیوار پشت تربیت معلم هم، روبه‌روی دیوار یک پارک محلی قرار دارد که میلانش از یک طرف بن‌بست است و ... خواهرم خودش را به پشت میله‌های ورودی میلان بن‌بستی که کنارش بوده است، می‌اندازد.»

و

«... خیابان مفتح این روزها جمعیت زیادی دارد. کوچه‌ها یا همان میلان‌هایی که هنوز هم در محاوره و گفت‌وشنودهای اهالی مرسوم است، به نام شهداست؛ مفتح ۱۷ برادران شهید رفیع‌زاده، مفتح ۱۹ شهید محمدرضا گلزاری و... بین ما قدیمی‌ها همان اصطلاحات گذشته رایج و مرسوم است؛ اینکه کوچه‌ها را با میلان نام ببریم، میلان دوم و سوم و... از میلان دوازدهم که مربوط به گرمابه قادری بود، بقیه میلان‌ها خاکی و بیابان بود و به سمت گلشور و کوره‌پزی‌ها می‌رفت که از دهه ۵۰ تعطیل شده بودند و بعدها آسفالت شد...».

و

باتوجه به آن‌که فرض بر آن است که خاستگاه واژه‌ی میلان شهر جدید قوچان بوده برخی روایت‌های مجازی از قوچان نیز بررسی شده است. در پایگاه اطلاع‌رسانی حوزه، با نگاهی به زندگانی آقا نجفی قوچانی اینگونه روایت شده است: «... برای نماز از آخر میلان سوم بازار قوچان فرش می‌شد تا میلان چهارم، بعد از آن دیگر آسفالت نبود...» یا «کمی بالاتر از تقاطع میلان شهید رازقی که از خیابان امام خمینی به طرف غرب امتداد دارد با میلان نظام الملک که از خیابان شهید بهشتی منشعب می‌شود و جهت شمالی دارد، در سمت راست میلان، خانه‌ای مسکونی...»

در وب‌گاه آگهی های زمین و باغ، به برخی از آدرس‌ها اشاره شده است که نشان می‌دهد واژه‌ی میلان در سایر شهرهای خراسان(قوچان،شیروان، سبزوار و ...) نیز مصطلح است. برای نمونه برخی از مکان‌ها این‌گونه آدرس داده شده‌اند: «قوچان، زمین‌های بنیاد بعد فرهنگیان یک

میلان ۵» یا « شیروان، میدان امام علی کارگاه مزاحم میلان دو قطعه ۴.»

سایت شهرداری شیروان نیز در ارائه‌ی آدرس مکان‌هایی که مشمول توسعه و آبادانی شده‌اند به گونه‌ای کاملا رایج این‌گونه می‌نویسد: «فلسطین۱۶ میلان دوم» یا کوچه پشت فرهنگیان میلان بین استقلال۱۵ و ۱۷ گلشن.» بازتاب برخی واژگان حتی در شعر و داستان نیز نمود می‌یابد. برای نمونه شعر زیر از «مجید رحمانی صانع» است که میلان را معادل با کوچه درنظرگرفته است:

«برادرجان خراسان است اینجا
سخن گفتن نه آسان است اینجا
چغوک، چلغوز، کلپسه، پلخمون
سخن‌هایی بدین سان است اینجا
به جای کرم، کخ اینجا زیاده
به جای کوچه، میان است اینجا ...»

◆ سخن پایانی

میلان واژه‌ای به گوش آشنا در محاوره‌ی روزمره مردم مشهد است و به‌سبب کاربرد آن از قدیم در میان مشهدی‌ها، ارزش هویتی برای مشهد و لهجه‌ی مشهدی دارد که البته این واژه و واژه‌های ابداعی مانند آن چون فلکه در محاوره‌ی نسل جدید رو به فراموشی است. آن‌چه که سبب ابهام در معنای کاربردی واژه‌ی میلان می‌شود مستقیما با اندازه و مقیاس آن درارتباط است و اهمیت آن را در ادبیات شهرسازی روشن می‌کند.

تصور بر آن است که میلان همان کوچه است اما درواقعیت، در جایی که خیابان‌های متقاطع به خیابان‌هایی با عرض کم‌تر منشعب می‌شود میلان شکل می‌گیرد. بنابراین میلان همان خیابان محلی است و بن‌بست یا بن‌باز بودنش تاثیری بر تعریف آن ندارد. از بسیار مواردی که مشهدی‌ها میلان و کوچه را به‌جای هم آدرس می‌دهند درجایی است که کوچه‌های بسیار باریک در شبکه‌ی خیابانی وجود ندارد، در غیر این‌صورت میلان خیابانی با مقیاس میانی اندازه‌ای میان کوچه و خیابان است و بیش‌تر در بافت‌های میانی و جدید دیده می‌شود که دارای شبکه‌ی شطرنجی خیابان‌ها هستند.

اما تعریفی دیگر وجود دارد که میلان را به معنای کوچه نقض نمی‌کند و تعریف اهالی شهر است نه متخصصان و حرفه‌مندان: «میلان هم از گذشته به هر کوچه‌ی عریضی گفته می‌شده است.» در این تعریف میلان همان خیابان کم‌عرض یا کوچه‌ی عریض است؛ کوچه‌ی عریض، مستقیم و عمود بر خیابان اصلی.

در پایان باید گفت میلان، فلکه و هر واژه‌ی دیگری به‌مانند این‌ها که در محاوره‌ی مردم رایج و مرسوم می‌شود هرکدام داستان خود را روایت می‌کنند؛ میلان زاده‌ی شهرسازی شطرنجی از گذشته‌ای نه چندان دور است که در طی زمان با فرهنگ یک جامعه پیوند می‌خورد و به ارزشی هویتی بدل می‌گردد. بله این سرگذشت «میلان» مشهدی‌هاست...

مناسب‌سازی مسیرهای حرکتی و برخی فضاهای شهری در منطقه ۹

تجربه طراحی شهری جامعه محور، تکنیک «کارگاه طراحی»

سارا ثابت

◆ پروژه مناسب‌سازی مسیرهای حرکتی و فضاهای شاخص شهری در منطقه ۹، در بهار سال ۹۷ به تیم اجرایی پیشنهاد شد. از همان ابتدا، کارفرمای پروژه، (مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران) نیاز به استفاده از یک تکنیک ویژه جامعه محور را مطرح کرد. مدیریت امور مناطق مرکز مطالعات معتقد بود گروه هدف این پروژه (گروه‌های خاص) ویژگی‌های خاصی دارد که سبب شده طراحی و برنامه‌ریزی برای آن‌ها سخت و گاهی ناممکن باشد. گواه آن نیز معابر بسیار زیادی است که در شهر تهران مناسب‌سازی شده‌اند و همچنان قابل استفاده برای افراد دارای معلولیت و سایر گروه‌های خاص نیستند. در نتیجه این امر، بسیاری از گروه‌های خاص از حضور در فضاهای شهری اجتناب کرده و یا در هنگام حضور از خودرو استفاده می‌کنند.

تیم اجرایی پروژه نیز پیشتر تجربه اجرای محلی و ارزیابی تکنیک مورد نظر را در کارنامه داشت و ترکیبی از رشته‌های طراحی شهری و جامعه شناسی را در خود جا داده بود. بر همین اساس، روش «کارگاه طراحی» برای این پروژه انتخاب شد و طراحی همراه با گروه هدف مبنای کار قرار گرفت. این پروژه بر مبنای اعلام نیاز منطقه ۹ شکل گرفت که متشکل از ۲ ناحیه مسکونی، یک ناحیه صنعتی و فرودگاه مهرآباد است.

«کارگاه طراحی» شیوه‌ای کیفی است که حضور مستقیم گروه‌های هدف را در طراحی میسر می‌کند و معمولا نتایجی جدید و غیر منتظره به همراه دارد. معنای شارت در واقع «طراحی در لحظه‌ی آخر» است. اما بر مبنای تعریف مرکز شارت امریکا، «کارگاه طراحی» روندی میان رشته‌ای است که به منظور تسهیل بحث آزاد میان ذی‌نفعان و ذی‌نفوذان عمده در یک پروژه توسعه برگزار می‌شود. در این پروسه گروهی از متخصصان در یک دوره زمانی ۳-۴ روزه تا حداکثر دو هفته‌ای با گروه‌های اجتماعی، توسعه دهندگان و ساکنین و افراد محلی دیدار می‌کنند و اطلاعات را بسته به هدف طرح و نیازها و مشکلات موجود جمع‌آوری می‌کنند. سپس تیم با همکاری یکدیگر و در پروسه‌ای شفاف، راهکارها را برای دستیابی به توسعه‌ای واقع‌بینانه بررسی می‌کنند.

این کارگاه با تمرکز بر سالمندان و افراد دارای معلولیت طراحی شد. در طراحی دستور کار کارگاه، با توجه به داده‌های ارتباطی و محدودیت‌های اجرایی، تمرکز بر دو دسته معلولیت (محدودیت حرکتی و محدودیت بینایی) انجام شد.

در ادبیات جهانی، مناسب‌سازی فضای شهری زیر مجموعه‌ای از مبحث «دسترس‌پذیری» است. بر اساس تعریف بانک اطلاعات مناسب‌سازی (بام)، یک محیط قابل دسترس جایی است که فرد دارای معلولیت، استقلال خود را در آن تجربه می‌کند. یکی از مصادیق دسترس‌پذیری در فضاهای شهری، مسیرهای قابل دسترسی است..

◆ برگزاری کارگاه

پیش از هر چیز برای به دست آوردن شناخت کلی اقدام شد. در ابتدا برداشتی از مسیرهای حرکتی مهم منطقه و فضاهای شاخص مرتبط

با آن‌ها انجام شد. سپس مصاحبه‌های عمیقی در چند دسته انجام شدند. این مصاحبه‌ها دو هدف داشتند. هدف نخست شناخت بیشتر زمینه کالبدی محلی بود و هدف دوم، نزدیک شدن به گروه هدف، که در فضاهای شهری تردد نداشتند و دسترسی و ارتباط با آن‌ها دشوار بود. برخی از نتایج این مصاحبه‌ها به شرح زیر است:

۱-عدم وجود تلقی یکسان از فضاهای شاخص منطقه در میان گروه‌های مختلف (کاربران، کارشناسان و مدیران) که منجر به مناسب‌سازی برخی فضاهای درجه چندم شده است و فضاهای دارای اولویت مورد توجه نبوده‌اند.

۲-امام‌زاده عبدالله به عنوان یک فضای مذهبی جاذب تعداد زیادی از سالمندان

۳-کارشناسان شهرداری مشکل عمده مناسب‌سازی مسیرهای حرکتی را به مواردی همچون عدم وجود نهادهای نظارتی کارآمد، عدم انتخاب صحیح پیمانکار، استفاده نادرست از بودجه و عدم تکمیل عملیات قبلی مرتبط می‌دانستند.

۴-کارشناسان بهزیستی بر ضرورت حمایت صحیح از افراد دارای معلولیت و پرهیز از وعده‌های بی‌جا تاکید داشتند

۵-فعالین دارای معلولیت، بر توان‌یابی و همچنین پیشبرد مطالبات مرتبط با دسترسی تاکید داشتند.

بعد از طی مراحل فوق، تیم پژوهشی با کمک سازمان بهزیستی اقدام به تماس تلفنی برای ارتباط مستقیم با افراد دارای معلولیت نمود. این تماس‌ها به برقراری ارتباط و دیدی همه‌جانبه منجر شد. برخی از نتایج تماس‌ها در ادامه آمده است:

۱-نقش بسیار مهم خانواده و اطرافیان در تردد افراد دارای معلولیت در فضاهای شهری و اهمیت آموزش به اطرافیان.

۲-«ازدحام» و «تراکم جمعیت» به عنوان مانعی اساسی در تردد افراد دارای معلولیت در شهر.

۳-عدم حضور بسیاری از افراد دارای معلولیت در فضاهای شهری و عواقب روحی و روانی برای این افراد

۴-مشخص شدن برخی از خیابان‌های مهم مورد تردد گروه هدف (خیابان شمشیری و استاد معین و بوستان المهدی)

۵-کمک به شکل گیری دستورکار نهایی کارگاه بر اساس الزامات مرتبط با افراد دارای معلولیت

۶-شناسایی کودکان دارای معلولیت به عنوان قشری که امیدواری و انرژی بیشتری برای فعالیت دارند.

دستور کار نهایی کارگاه پس از طی این مراحل طراحی شد. کارگاه در ۳ جلسه مجزا برای گروه‌های مختلف (سالمندان، افراد دارای محدودیت حرکتی و افراد دارای محدودیت بینایی) و ۱ جلسه مشترک تنظیم و برگزار شد. هر گروه بر اساس ناحیه به ۲ زیر گروه تقسیم می‌شد. این گروه‌ها مراحل مختلف شناسایی را روی نقشه انجام می‌دادند و با کمک تسهیلگران به مشخص کردن نقاط و مسائل مطرح شده می‌پرداختند. در پایان نیز یک جلسه عمومی برای جمع‌بندی نتایج تشکیل داده شد و اعضای کارگاه در جریان امور قرار گرفتند.

نتایج کارگاه

یکی از مهم‌ترین خروجی‌های کارگاه، تفکیک دقیق مسائل مرتبط با نوع محدودیت و اولویت‌بندی این مسائل بود. اگر چه برخی از متخصصین در ابتدای امر این کار را بیهوده و آن را مغایر با مقررات و ضوابط مرتبط با مناسب‌سازی قلمداد می‌کردند، اما این تفکیک و اولویت بندی، نشان داد با توجه به گروه هدف، اولویت‌های مناسب‌سازی متفاوت است. همین‌طور، تجمع نقاط مسئله دار روی نقشه نشان داد که اولویت‌های مکانی مناسب‌سازی

در کدام خیابان‌ها متمرکز شده است. بر این مبنا مشخص شد خیابان استاد معین و خیابان شمشیری مهم‌ترین شریان‌های لازم برای مناسب‌سازی هستند و برخی نقاط در همین خیابان‌ها نیز اهمیت ویژه دارند. هم‌چنین، بیمارستان‌ها، داروخانه‌ها، مدارس، امامزاده و نقاط خاصی که عملکرد مرتبط با گروه هدف داشتند در این کارگاه برجسته شدند.

محصول نهایی کارگاه نقشه طراحی راهبردی دسترس‌پذیری در منطقه بود. این طرح فضاهای شاخص و مسیرهای حرکتی را نیز در برمی‌گرفت. علاوه بر این، اصول و رهنمودهای طراحی شهری در مقیاس محلی و برای فضاهای شاخص تدوین شد. برنامه اقدام لازم نیز برای فضاهای شاخص تدوین شد.

بخش دیگر این پروژه برنامه اقدام در حوزه اجتماعی بود که به برنامه‌های فرهنگی، کمپین‌های آموزش و آگاهی به مردم محلی اختصاص پیدا کرد.

نقاط عطف کارگاه و برخی نتایج ضمنی

•گفت‌وگوی مفصل در طی این کارگاه نشان داد که مناسب‌سازی، امری نسبی نیست. برای دستیابی به مسیر دسترس‌پذیر لازم است تا همه موارد لازم رعایت شوند. تنها یک مانع در پیاده‌رو کافی است که فرد دارای معلولیت ناچار به ترک آن و استفاده از مسیر سواره شود. به بیان دیگر، گروه‌های خاص به یک مسیر حرکتی دسترسی دارند و یا ندارند.

•گفت‌وگو در زمینه واژه «معلولیت» و عنوان «افراد دارای معلولیت» و تابوهای مرتبط با آن برای افراد یکی از نقاط عطف کارگاه بود که اهمیت اقدامات اجتماعی برای افزایش حضور این افراد در شهر را نشان داد

•وجود ۴ مسئله با اولویت اول در روز نخست کارگاه نشانه اهمیت بالای همه مسائل در زمینه دسترسی است.

•افراد دارای معلولیت ترجیح می‌دهند به جای «سامانه حمل و نقل ویژه افراد دارای معلولیت» همانند دیگر افراد جامعه از حمل و نقل عمومی استفاده کنند. آن‌ها می‌خواهند بخشی از شهر باشند و به بهانه معلولیت از دیگران تفکیک نشوند.

•وجود طیف‌های مختلف معلولیت و تضاد مسائل در بین آن‌ها در جلسه اول مشهود بود و منجر به تفکیک گروه‌ها شد.

•جنسیت در تشدید آسیب‌های معلولیت به خصوص در زمینه دسترسی و حرکت در شهر موثر است.

•آگاه سازی عمومی در زمینه معلولیت و نحوه رفتار با افراد دارای معلولیت ضروری است.

همینطور، برخی از ضوابط شهری برای افراد دارای معلولیت مسئله ساز بود که در طول کارگاه مطرح شد و در دسته بندی جداگانه قرار گرفت. این ضوابط به شرح زیر است.

•فاصله بین دو خط عابر پیاده ۵۰۰ متر از نظر افراد نابینا طولانی است.

•ضابطه قرارگیری پایانه‌ها با فاصله ۵۰ متر از میدان برای افراد دارای معلولیت مسئله ساز است.

•وجود سطل‌های زباله در خیابان‌های اصلی برای برخی افراد دارای معلولیت حرکتی مشکل‌ساز است.

◆ سخن پایانی:

این پژوهش با همکاری افراد شرکت کننده در کارگاه، کارشناسان محترم شهرداری و تیم پژوهشی انجام شد و در سال ۱۳۹۸ برنده جایزه پژوهش و نوآوری در محور پروژه‌های کاربست محور شد. با این حال برخی موانع ساختاری اجرای پروژه‌های مشابه را با دشواری‌های جدی روبه‌رو کرده است که در ادامه به آن اشاره خواهد شد.

گروه هدف		شاخص‌های موجود در مسائل
سالمندان		تراکم جمعیت
		اختلاف سطح و عرض مفید کم پیاده‌روها
		دستفروش‌ها و موانع انسانی
		سرعت زیاد
		کارگاه‌های ساختمانی طولانی مدت و نیمه‌کاره رها شده
افراد دارای محدودیت حرکتی	مشترک	اختلاف سطح و ارتفاع در پیاده‌رو،
		فاصله بین پیاده‌رو و سواره‌رو
		درصد شیب سطوح شیب‌دار و رمپ‌جدول‌ها و ابزار کمکی استفاده از رمپ (نرده)
	مشکل حرکتی	خرابی و نبود پله برقی
	استفاده کنندگان از ویلچر	مسائل پل‌ها و آسیب‌های ویلچر
		سرویس بهداشتی ویژه افراد دارای معلولیت
		اختلاف ارتفاع و سطح، وجود نرده، نبود آسانسور در حمل و نقل عمومی
		موانع مربوط به تردد موتور در پیاده‌روها
		رفتار نامناسب در پیاده و سوار شدن اتوبوس و مترو
		رفتارهای نامناسب در پارک خودرو (پارک در پیاده‌رو و جای پارک ویژه)
افراد دارای محدودین بینایی	مشترک	موانع موجود در ارتفاع
		موانع و مسائل موجود در پیاده‌رو،
		نبود علائم صوتی در بی.آر.تی و عابربانک،
		سطوح شیب‌دار
		پل‌های اتصال بین پیاده‌رو و مسیر سواره‌رو
	افراد کم‌بینا	تاریکی معابر
		فاصله بین پیاده‌رو و مسیر سواره‌رو (باغچه‌ها)
		درختان هرس نشده،
	افراد نابینا	تغییر عرض یک‌باره در تقاطع دو مسیر،
		رفتارهای سواستفاده‌گرانه

شاخص‌های مورد توجه افراد دارای معلولیت، منبع: نگارندگان

نبـود سـاختار مناسـب و مسـتقل در زمینه حضور مـردم در پروژه‌هـای شـهری، اقدامـات موجـود در ایـن حـوزه را بسـیار سـلیقه‌ای و محـدود کـرده اسـت. بزرگ‌مقیـاس بـودن پروژه‌هـای شـهری، اتـکای بـر کمیـت در زبـان مدیریـت شـهری و بلندمـدت بـودن کار جامعـه محـور سـبب شـده اسـت که برخی اقدامات مشـارکتی صرفا نمایشـی و در حد برگزاری جلسـه و طـرح موضوع یا اجرای برخـی اقدامـات جزئـی باشـند. همچنیـن وضعیت اقتصـادی نابسـامان، در برخـی موارد سـبب شـده کـه صـرف بودجـه بـرای کارهـای جامعه‌محـور در اولویت‌هـای آخـر قـرار بگیرنـد.

زمانـی کـه صحبـت از طراحـی جامعـه محـور می‌کنیـم لازم اسـت تا مراحـل مختلف آشـنایی و ورود بـه جامعـه محلـی، حضـور در جامعـه و گفت و شـنود مـداوم با مردم و ارزیابـی در این کار لحاظ شـود. زمانـی کـه موضـوع طراحی مطرح می‌شـود بسـیار ضـروری اسـت کـه طراحـان آمادگـی و حوصلـه یادگیـری از مردم را داشـته باشـند. عدم آمادگـی کارشناسـان شـهری مرتبـط بـا موضوع و عـدم آشـنایی آن‌هـا بـا روش‌هـای جامعـه محـور، مغایـر تلقی کـردن این روش‌ها بـا دانش تخصصی و رویکـرد اجرایـی، تنهـا یکـی از ایـن اشـکالات سـاختاری اسـت کـه در ایـن پـروژه و پروژه‌هـای مشـابه وجـود دارد.

در پایـان، ضـروری اسـت تـا مدیریـت شـهری، به کارآمـدی و پاسـخگویی روش‌هـای جامعه‌محـور آگاه و بـا آن مانـوس شـود. ایـن آگاهـی و انـس سـبب می‌شـود تـا اعتمـاد بیشـتری میان مـردم و مسـئولین ایجـاد شـود و از اتـلاف بودجـه و انرژی نیـز جلوگیری شـود.

تصویر ۱، استفاده از نقشه برجسته محیط شهری ناحیه مخصوص افراد نابینا

تصویر ۲، جاگذاری مشکلات دارای اولویت بر نقشه توسط افراد شرکت کننده

تصویر ۳، استفاده از کمک تسهیلگری برای مکتوب کردن مسائل مرتبط با دسترسی

تصویر ۴، نمایی از کارگاه در روز اول برگزاری

تصویر ۵، بحثی پیرامون دسترسی به حمل و نقل عمومی با حضور ناظران (کارشناس سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر تهران و کارشناسان شهرداری منطقه ۹)

مقایسه کیفیت طراحی شهری دو کوچه ولی عصر در شهر قم و کوچه اسکارلت در شهر گرینویل امریکا

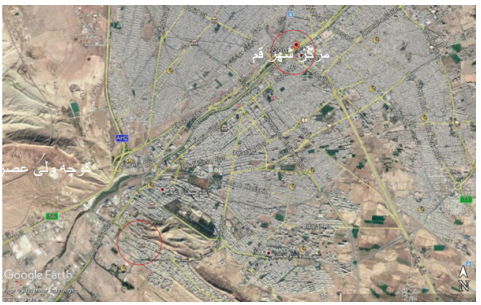
سعیده سبحانی نیا
دانشجوی دکترای طراحی و برنامه ریزی شهری، دانشگاه کلمسون، امریکا

◆ خیابان محلی و کوچه به عنوان یکی از مکانهای شهری که مورد استفاده هرروزه ی شهروندان چه به صورت اختیاری و چه به صورت اجباری قرار می گیرد، تاثیر به سزایی در شکل گیری روابط اجتماعی و گذران اوقات فراغت برای همه سنین دارد و ذهن شهروندان را سرشار از خاطرات جمعی و ذهنیت های مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می گردانند. یکی از مهم ترین تصویر ذهنی در ذهن ساکنان و شهروندان، از منظر خیابان ها و کوچه های آن است که بخش قابل توجهی از عواطف محیطی شهروندان را شکل می دهد.

در این نوشتار سعی خواهد شد تا با استفاده از روش تحلیل کیفی به مقایسه الگوی خیابان، ترافیک شهری، ایمنی، پارکینگ، حمل و نقل عمومی، الگوی خانه های مسکونی، فعالیت های اجتماعی روزانه، فعالیت های شبانه، وجود کاربری های جاذب جمعیت، همسازی با طبیعت، و حس تعلق دو کوچه مسکونی که هر دو در فاصله تقریبا یکسانی از مرکز شهر خود قرار دارند، بپردازیم.

کوچه اول به نام کوچه شماره یازده در خیابان ولی عصر شهر قم در ایران قرار دارد که در فاصله پانزده دقیقه رانندگی از مرکز شهر قم قرار گرفته است و کوچه دوم به نام اسکارلت در خیابان رابین هود در شهر گرینویل امریکا و در فاصله دوازده دقیقه رانندگی از مرکز شهر گرینویل در امریکا قرار

عکس هوایی شهر گرینویل



عکس هوایی شهر قم

گرفته است. هر دو کوچه، کوچه محلی بوده و به خیابان اصلی که پیوند دهنده محلات به یکدیگر در شهر خود هستند ختم می شوند.

◆ الگوی خیابان

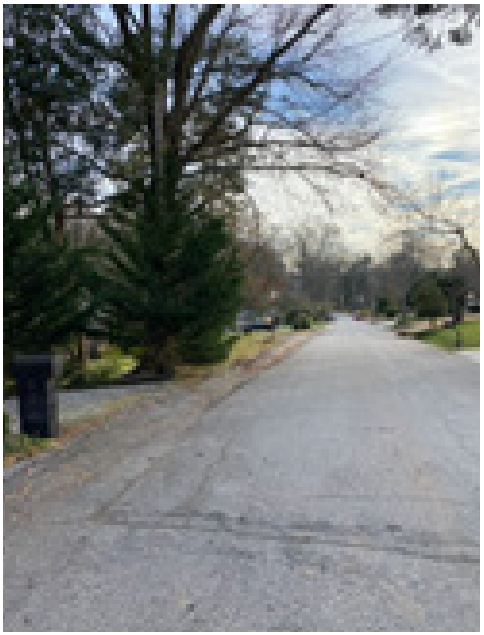
کوچه در محدوده خیابان ولی عصر نه در دسته ی فضای نیمه خصوصی قرار می گیرد و نه در دسته فضای عمومی. محدوده خیابان ولی عصر مانند اکثر خیابان های شهر قم به صورت شطرنجی طراحی شده است و نه تنها عابر پیاده در آن از امنیت

پایینی برخوردار است، بلکه مشوق حضور افراد غریبه نیز می باشد و تعداد قابل توجهی اتومبیل هرروزه این کوچه را به عنوان مسیری میانبر برای مقصدی خارج از این محدوده انتخاب می کنند. اکثر کوچه ها در خیابان ولی عصر به صورت یکسان طراحی شده است و تنها از تفاوتی جزیی در مصالح و جزییات نمای ساختمانها برخوردار می باشد. در حقیقت، به سبب فقدان سلسله مراتب نشانه ای و بی هویت بودن جداره ها و یکنواختی مسیر، خوانایی مسیر در این مقیاس نیز دچار ضعف فراوان است. عرض کوچه نیز در این محدوده بسیار پایین بوده که امکان حضور همزمان پیاده و سواره را با مشکل روبه رو کرده است. نکته قابل توجه این است که با وجود عرض کم کوچه، مسیر سواره و پیاده از هم تفکیک شده است. عرض پیاده رو اختصاص داده شده به عابرین پیاده در حدود یک متر در هر طرف کوچه بوده که در اکثر مسیر توسط

باغچه ها و رمپ ورودی پارکینگ خانه ها اشغال شده است و امکان حرکت مستقیم در طول آن وجود نداشته و عابر پیاده مجبور به تغییر مسیرهای فراوان و در اکثر مواقع عبور از مسیر اختصاص یافته به سواره می شود. از طرفی، هر دو سمت حاشیه کوچه نیز در کنار پیاده رو ناکارآمد، به پارک حاشیه ای اختصاص یافته است. حال تصور کنید عابر پیاده در زمانی که سواره در حال عبور از کوچه است، به ناچار در حال عبور از مرکز کوچه باشد، در این صورت دیگر هیچ فضایی برای عبور باقی نمانده و به ناچار مجبور به توقف تا عبور کامل سواره می باشد.

محدوده خیابان رابین هود و اسکارلت در شهر گرینوبل امریکا، به صورت ترکیبی از لوپ و شبکه ارگانیک طراحی شده است که دسترسی افراد غریبه را به حداقل ممکن رسانده است. عرض کوچه در این محدوده بسیار مناسب است و عبور سواره و پیاده از هم تفکیک نشده است که این موضوع باعث سرعت پایین تر خودروها و در دسترس بودن فضای باز بیشتر برای پیاده و دوچرخه سوار شده است.

علاوه بر آن، این موضوع باعث شده است تا حق تقدم با حضور و عبور عابر پیاده در این کوچه باشد و عابران پیاده نه تنها در حاشیه کوچه، بلکه در محور مرکزی کوچه نیز با اطمینان از داشتن ایمنی حرکت کند.



◆ ترافیک شهری

در کوچه ولی عصر یازده به دلیل طراحی محله به صورت شطرنجی، شاهد حرکت عبوری بسیاری از افراد غیر بومی محله هستیم که نه تنها سبب ترافیک گاه به گاه در این کوچه شده است بلکه باعث وجود بسیار زیاد سر و صدای مزاحم و برهم زننده آرامش در این محدوده شده است. این در حالی است که خیابان اسکارلت با وجود داشتن عرض بیشتر نسبت به کوچه ولی عصر یازده، از ترافیک بسیار پایین تر عبوری و مقصدی برخوردار است که در نتیجه سرو صدای مزاحم نیز در پایین ترین حد خود قرار دارد.

◆ ایمنی

عدم وجود ایمنی عابر پیاده در کوچه ولی عصر یازده یکی از دلایل عدم حضور اقشار مختلف و به خصوص کودکان در این کوچه می باشد. در این کوچه به طور نابرابری سواره بر پیاده غلبه دارد و دلیل آن نیز تا حد زیادی جداسازی مسیر سواره و پیاده در این کوچه و نظام طراحی شطرنجی می باشد.

در کوچه اسکارلت، مسیر حرکت سواره و پیاده از هم جدا نبوده و حق تقدم عبور با عابران پیاده است و بدون وجود هیچ مانع فیزیکی، سرعت خوروها حتی اگر عابری در رفت و آمد نباشد، بسیار پایین است.

◆ پارکینگ

علی رغم اهمیت وجود پارکینگ کافی در شهر، عدم مدیریت پارکینگ در کوچه ها منجر به نارضایتی ساکنین و برهم خوردن تعادل نسبت فضای اختصاص داده شده به سواره و پیاده می شود. کوچه یازده خیابان ولی عصر نیز به همین مشکل دچار است. پارکینگ حاشیه ای در کوچه بیشتر فضای باز کوچه را اشغال کرده است.

در کوچه اسکارلت، تقریبا تمامی اتومبیل ها در فضای باز روبه روی خانه ها پارک شده اند که هیچ مزاحمتی برای عبور پیاده و سواره ایجاد نمی کنند.

◆ حمل و نقل عمومی

کوچه شماره یازده منتهی به خیابان ولی عصر در فاصله مناسب از ایستگاه اتوبوس حمل و نقل شهری قرار دارد که مسیر این اتوبوس ها به مرکز شهر ختم می شود. خانواده ها در این کوچه بدون داشتن اتومبیل شخصی قادر به حرکت و دسترسی به نقاط مختلف شهر هستند. این در حالی است که کوچه اسکارلت به هیچ حمل و نقل عمومی در فاصله مناسب پیاده برای سفر به نقاط مختلف شهر دسترسی ندارد. عدم وجود حمل و نقل عمومی در کوچه های گرینویل و وابستگی بیش از اندازه به اتومبیل شخصی از نقاط ضعف این کوچه می باشد.

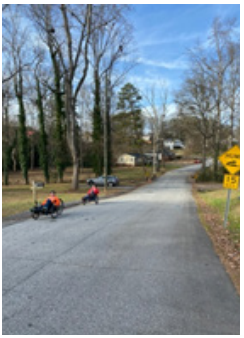
◆ الگوی خانه های مسکونی

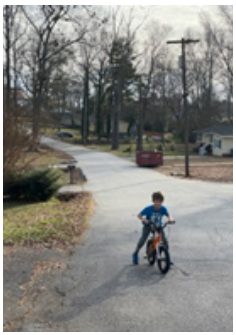
دانه بندی قطعات در حوالی محدوده کوچه ولی عصر یازده ریزدانه می باشد، و خانه های مسکونی به صورت خانه های ویلایی و آپارتمان و با پیروی از ضابطه ۴۰-۶۰ اشغال زمین شکل گرفته اند که باعث یکنواختی ساختمانهای مسکونی و میزان حداقلی فضای باز شده است. در کوچه اسکارلت، خانه ها به صورت ویلایی و با فاصله طراحی شده اند و همه خانه ها دارای فضای باز اختصاصی در مجاور خود می باشند.

◆ فعالیت های اجتماعی روزانه

کوچه محل حضور تمامی ساکنین یک محله و بستر تعامل های اجتماعی ساکنین فراتر از حد همسایگی می باشد. در هیچ یک از دو کوچه تسهیلاتی مانند مبلمان برای ماندن در فضای شهری و مکث و گفتگو وجود ندارد. فضای تجمع در کوچه ولی عصر یازده به فضای خصوصی و بسته کافه موجود در خیابان ولی عصر محدود می باشد. اهالی کوچه اسکارلت نیز یا در کنار رودخانه و یا در فضای باز کافه و رستوران های موجود مکث و گفتگو می کنند.

فعالیت ها در کوچه ولی عصر محدود به





فعالیت های اجباری می باشد. در کوچه ولی عصر به دلیل نبود فضای خصوصی یا گردهمایی برای ساکنان این محدوده، کمتر اثری از تعاملات اجتماعی در آن دیده می شود. اگرچه نبود فضای تجمع یکی از دلایل عدم حضور ساکنان در این محدوده است، این کوچه به دلیل حجم زیاد ترافیک عبوری، تنها متعلق به ساکنین محله نبوده و بخشی از فضای مشترک بین محلات به حساب نمی آید. یکی از نتایج این مساله تبدیل حاشیه کوچه مذکور به محل پارک خودروهای غریبه است. این در حالی است که اکثر ساکنان محله اتومبیل های خود را در پارکینگ های اختصاصی ساختمان پارک می کنند. حضور کودکان نیز در این کوچه به ندرت دیده می شود که از دلایل آن به پایین بودن ایمنی و امنیت کوچه برای حضور کودک و نبود فضای دعوت کننده می توان نام برد. حضور دوچرخه سوار نیز نه تنها در این کوچه، بلکه در خیابان اصلی نیز به ندرت دیده می شود که از دلایل آن به سرعت بالای خودروها و نبود مسیر عبور دوچرخه می توان اشاره کرد.

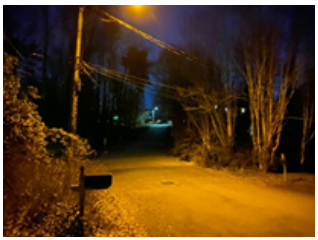
در کوچه اسکارلت فعالیت ها شامل فعالیت های اختیاری و گذران اوقات فراغت در کوچه می شود. به دلیل حضور بسیار کم ترافیک سواره عبوری و سرعت پایین خودروها، فضای عمومی کوچه در طول روز مورد استفاده افراد پیاده، کودکان، و دوچرخه سواران می باشد.

◆ فعالیت های شبانه

در هیچ یک از دو کوچه تسهیلاتی برای حضور ساکنان در شب فراهم نشده است. فعالیت های شبانه در کوچه یازده ولی عصر به صورت محدود انجام می شود. در این کوچه علی رغم وجود پنجره های رو به کوچه و امکان نظارت ساکنین، کمتر کسی در حال تماشای فضای بیرون از خانه به خصوص در طول شب می باشد که یکی از دلایل آن نبود فعالیت در سطح خیابان در طول شب علی رغم وجود نور کافی می باشد.

می توان گفت تقریبا هیچ فعالیت شبانه ای در محدوده عمومی کوچه اسکارلت صورت نمی‌گیرد.

از دلایل این موضوع می توان به عدم وضوح کالبدی و عدم وجود روشنایی کافی در شب نام برد. نظارت اجتماعی در این منطقه به صورت محدود وجود دارد، ولی به دلیلی نور کم کوچه بسیار ناکارآمد است و احساس امنیت برای حضور شبانه را فراهم نمی کند.



◆ وجود کاربری های جاذب جمعیت

محدوده خیابان ولی عصر دارای کاربری عمده مسکونی می باشد و به طبع کاربری های خدماتی و تجاری خرده فروشی نیز جهت پشتیبانی و خدمات رسانی در مجاور بلوک های مسکونی شکل گرفته اند.

در این محدوده، کاربری های جاذب جمعیت در خیابان اصلی واقع شده است و کوچه مورد بررسی تنها دارای کاربری مسکونی می‌باشد.

در خیابان ولی عصر، کاربری های خرده فروشی از جمله رستوران، سوپرمارکت، کافه، البسه فروشی و ... قرار دارد. نکته جالب توجه این است که حتی با وجود خرده فروشی ها در سطح خیابان اصلی، توانایی ایجاد انگیزه برای ترغیب ساکنان به پیاده روی را نداشته وکماکان تعداد عابران پیاده بسیار کم بوده و در اکثر موارد به صورت مقصدی با اتومبیل شخصی در حال حرکت هستند. در کوچه اسکارلت و اطراف، کاربری ها محدود به رستوران و کافه است و هیچ کاربری برای رفع نیازهای روزانه و خرید روزانه در فاصله مناسب و قابل دسترس برای پیاده وجود ندارد.

◆ همسازی با طبیعت

در محدوده خیابان اسکارلت می توان وجود عناصر سبز در کنار عناصر مصن.ع را به وضوح متوجه شد.

تلفیق ساختمان ها و عناصر مصنوع با عناصر طبیعی در سطح شهر و به خصوص در کوچه های مسکونی از نظر روانی تاثیر مثبتی بر ساکنان دارد.

در محدوده خیابان رابین هود به زیبایی تمام عناصر طبیعی موجود با ساختمانهای مسکونی ترکیب شده اند و در کمتر نقاطی غلبه فضای مسکونی بر عناصر طبیعی دیده می شود.

◆ حس تعلق

حس تعلق به فضا یکی از عوامل مهم در معنا بخشیدن به فضای زندگی می باشد.

در هر دو کوچه ساکنین با حفظ و نگهداری باغچه های موجود در روبروی منازل خود سعی در افزایش تعلق خود به محیط اطراف دارند. از عوامل دیگر افزایش دهنده حس تعلق می توان به آذین بندی خانه ها و کوچه در زمان مراسم خاص نام برد که در هر دو کوچه اتفاق می افتد.

و در کلام آخر، اگرچه در فرهنگ ایرانیان، ساکنین محلات مانند اعضای خانواده از احوال یکدیگر باخبر بودند، ولی این روزها کمتر همسایه ای حتی همسایه خود را می شناسد.

روابط انسانها به خصوص در محله ولی عصر محدود به اعضای خانواده شده است و در بسیاری از آپارتمانها اشخاص اطلاعی از همسایه های داخل یک ساختمان هم ندارند. علاوه بر آن ساکنان از برخورد با یکدیگر در محلات حتی در حد مکالمات کوتاه نیز فراری هستند.

می توان گفت این سطح از جامعه گریزی مشترک بین ساکنان یک محله، صرفا تاثیر مشکلات شخصی افراد نبوده و قطعا نوع طراحی نیز جامعه گریزی را دیکته کرده است. در حقیقت نمی توان انتظار داشت که افراد محله از احوال هم باخبر باشند در صورتی که هیچ فضای مشترک جمعی برای امکان رویارویی انها و برقراری تعاملات اجتماعی تعبیه نشده است.

این در حالی است که ساکنان کوچه اسکارلت تا شعاع زیادی یکدیگر را می شناسند و تمایل به برقراری روابط اجتماعی با یکدیگر دارند. در این کوچه، به جای گریز از دیدار همسایه، ساکنان در پی برقراری ارتباط هرچند به مدت کوتاه می باشند. دلیل این امر هم بیش از تاثیر فرهنگ، تاثیر مستقیم نوع طراحی و فرصت هایی است که در طراحی کوچه در اختیار شهروندان قرار گرفته است.

• کدام کوچه؟ کدام کودک؟

محمدمهدی عابدی، طراح شهری

◆ من یک دهه شصتی هستم و در بچگی پدیده‌ای به نام کوچه را تجربه کردم. و البته هیچ‌گاه فکر نمی‌کردم که برای یک دهه هشتادی باید توضیح بدهم که «کوچه» برایم چه مفهومی داشته است. این موضوع در عین سادگی بسیار عجیب است. اینکه دقیقا چه فرآیندی اتفاق می‌افتد که یک فضای شهری عملا به بوته فراموشی سپرده می‌شود و بعد از بیست سال، عملا تصوری در اذهان نسل های جدید در مورد آن وجود ندارد، کمی برایم ترسناک است. اینکه در حال حاضر کوچه یک تقسیم‌بندی شریانی در سلسله مراتب ترافیکی ما بحساب می‌آید؛ اما زمانی محمل صمیمی‌ترین ارتباطات و تعاملات اجتماعی همسایگی بوده است.

ما در عصر حاضر در گروه های مختلف شبکه های اجتماعی عضو هستیم، در آن واحد میتوانیم با دوستان و بستگان خود ارتباط تصویری برقرار کنیم، اما با وجود همه اینها حس می‌کنیم، نسل ما و فرزندان ما در حال تنهاتر شدنیم. هر متخصصی از جنبه‌ای این موضوع را بررسی کرده است، اما یکی از مهمترین دلایل این انزوا را می‌توانیم در فضاهای شهری‌مان جستجو کنیم. فضاهای شهری کنونی ما بواسطه خودروموحور شدن، پیشرفت تکولوژی، گسترش رسانه‌های جمعی و ... از قابلیت خود برای شکل‌دهی به تعاملات و زندگی اجتماعی بدور افتاده‌اند. در حالیکه فضاهای شهری باید بعنوان یک فضای عمومی ظرفی برای حضور و تعامل اجتماعی ما باشند، به لوله‌هایی تبدیل شدند که مارا از طریق خودرو به نقاطی در شهر منتقل می‌کنند. یکی از فضاهای شهری که به همین واسطه به سوی فراموشی سوق پیدا کرده، «کوچه» است. کوچه که روزگارانی نقش حیاط دوم را برای ما ایفا می‌کرد، اکنون محلی برای پارک خودروها و میانبرزدن ها برای سریع‌تر رسیدن به مقصد شده است. شما دیگر کسی را نمی‌بینید که در گوشه ای از ورودی خانه‌ش روی صندلی نشسته باشد و با همسایه‌ش گرم گرفته باشد. یا کودکانی که در کوچه مشغول بازی فوتبال یا قایم باشک باشند. به همین بهانه در این نوشتار، سخن من در مورد کودکان و فرصتی است که فضاهای شهری کنونی ما بخصوص کوچه های فراموش شده از رشد آنها می‌گیرند.

برای ما بچه‌های دهه شصتی، کوچه مفهومی معادل حضور آزادانه و مستقل در یک فضای امن را داشت. ما در کوچه در حالیکه می‌دانستیم در فضای امنی حضور داریم، به بازی مشغول بودیم و از این طریق زندگی اجتماعی و تعلق به یک گروه را تجربه می‌کردیم. در واقع کوچه فضایی امن بود که فضا را جهت استفاده کودکان برای تجربه رشدهای شخصیتی و بدنی فراهم می‌نمود. IPA «انجمن حق بازی برای کودکان» اعلام می‌دارد: بازی نقش حیاتی و مهمی در زندگی کودکان دارد و وسیله‌ایست جهت کسب مهارت‌های زندگی، رشد خلاقیت، بسط قدرت تخیل و ایجاد یک تصویر ذهنی مثبت برای کودک. در واقع بازی ارتباط، بیان و ترکیب فکر و عمل است که احساس رضایت و خشنودی کودکان را به دنبال دارد. این نهاد درجایی دیگر اعلام می‌دارد که این موضوع در حدی مهم است که کمبود فرصت‌ها و فضای مناسب، تأثیری عمده در بروز انحرافات و جرایم کودکان و نوجوانان دارد.

متاسفانه هرچه متناسب با میزان شهرنشینی و پیشرفت تکنولوژی شهر برای کودکان غیر قابل دسترستر شده است. بسیاری از کودکان بخاطر نبود ایمنی و امنیت در فضاهای شهری اجازه

من یک دهه شصتی هستم و در بچگی پدیده‌ای به نام کوچه را تجربه کردم. و البته هیچ‌گاه فکر نمی‌کردم که برای یک دهه هشتادی باید توضیح بدهم که «کوچه» برایم چه مفهومی داشته است. این موضوع در عین سادگی بسیار عجیب است. اینکه دقیقا چه فرآیندی اتفاق می‌افتد که یک فضای شهری عملا به بوته فراموشی سپرده می‌شود و بعد از بیست سال، عملا تصوری در اذهان نسل های جدید در مورد آن وجود ندارد، کمی برایم ترسناک است. اینکه در حال حاضر کوچه یک تقسیم‌بندی شریانی در سلسله مراتب ترافیکی ما بحساب می‌آید؛ اما زمانی محمل صمیمی‌ترین ارتباطات و تعاملات اجتماعی همسایگی بوده است.

ما در عصر حاضر در گروه های مختلف شبکه های اجتماعی عضو هستیم، در آن واحد میتوانیم با دوستان و بستگان خود ارتباط تصویری برقرار کنیم، اما با وجود همه اینها حس می‌کنیم، نسل ما و فرزندان ما در حال تنهاتر شدنیم. هر متخصصی از جنبه‌ای این موضوع را بررسی کرده است، اما یکی از مهمترین دلایل این انزوا را می‌توانیم در فضاهای شهری‌مان جستجو کنیم. فضاهای شهری کنونی ما بواسطه خودرومحور شدن، پیشرفت تکولوژی، گسترش رسانه‌های جمعی و ... از قابلیت خود برای شکل‌دهی به تعاملات و زندگی اجتماعی بدور افتاده‌اند. در حالیکه فضاهای شهری باید بعنوان یک فضای عمومی ظرفی برای حضور و تعامل اجتماعی ما باشند، به لوله‌هایی تبدیل شدند که مارا از طریق خودرو به نقاطی در شهر منتقل می‌کنند. یکی از فضاهای شهری که به همین واسطه به سوی فراموشی سوق پیدا کرده، «کوچه» است. کوچه که روزگارانی نقش حیاط دوم را برای ما ایفا می‌کرد، اکنون محلی برای پارک خودروها و میانبرزدن ها برای سریع‌تر رسیدن به مقصد شده است. شما دیگر کسی را نمی‌بینید که در گوشه ای از ورودی خانه‌ش روی صندلی نشسته باشد و با همسایه‌ش گرم گرفته باشد. یا کودکانی که در کوچه مشغول بازی فوتبال یا قایم باشک باشند. به همین بهانه در این نوشتار، سخن من در مورد کودکان و فرصتی است که فضاهای شهری کنونی ما بخصوص کوچه های فراموش شده از رشد آنها می‌گیرند. برای ما بچه‌های دهه شصتی، کوچه مفهومی معادل حضور آزادانه و مستقل در یک فضای امن را داشت. ما در کوچه در حالیکه می‌دانستیم در فضای امنی حضور داریم، به بازی مشغول بودیم و از این طریق زندگی اجتماعی و تعلق به یک گروه را تجربه می‌کردیم. در واقع کوچه فضایی امن بود که فضا را جهت استفاده کودکان برای تجربه رشدهای شخصیتی و بدنی فراهم می‌نمود. IPA «انجمن حق بازی برای کودکان» اعلام می‌دارد: بازی نقش حیاتی و مهمی در زندگی کودکان دارد و وسیله‌ایست جهت کسب مهارت‌های زندگی، رشد خلاقیت، بسط قدرت تخیل و ایجاد یک تصویر ذهنی مثبت برای کودک. در واقع بازی ارتباط، بیان و ترکیب فکر و عمل است که احساس رضایت و خشنودی کودکان را به دنبال دارد. این نهاد درجایی دیگر اعلام می‌دارد که این موضوع در حدی مهم است که کمبود فرصت‌ها و فضای مناسب، تأثیری عمده در بروز انحرافات و جرایم کودکان و نوجوانان دارد.

متاسفانه هرچه متناسب با میزان شهرنشینی و پیشرفت تکنولوژی شهر برای کودکان غیر قابل دسترستر شده است. بسیاری از کودکان بخاطر نبود ایمنی و امنیت در فضاهای شهری اجازه خروج از منزل را ندارند، یا پدر و مادر با ایجاد قیود برنامه‌ریزی شده، وقت شیطنت و حضور در کوچه را از او می‌گیرند و یا وقت کودکان صرف تماشای تلویزیون یا بازی های کامپیوتری یا شبکه‌های اجتماعی می‌شود. همه این‌ها

به کنار، با اولویت گرفتن خودرو در توسعه فضاهای شهری، عملا مفهوم کوچه برای حضور کودکان مفهومی کمرنگ شده و متاسفانه آنچه در شواهد پیداست، فعلا در مدیریت شهری ما، حضور کودکان چندان اولویت نیست.

این در حالیست که کودک انواع رشدهای خود را از طریق «بازی» با هم‌سن و سالان خود تجربه می‌کند. بازی می‌تواند موجب رشد جسمی کودک نظیر رشد هماهنگ دستگاه‌ها و اعضای مختلف بدن، تقویت حواس کودک، مصرف نیرو و انرژی بدن به بهترین شکل و آگاهی کودک به توانمندی های فکری و بدنی خود شود. از طرفی باعث می‌شود کودک کم کم با محیط بیرون ارتباط برقرار کند و در ارتباط با دیگر کودکان استعدادهای نهفته خود را بروز دهد.

در واقع بازی در کوچه بواسطه همانندسازی‌ای که کودکان با بزرگسالان خود در دنیای کودکانه خویش صورت می‌دهند زمینه ورود به جامعه را فراهم می‌کند. کودک در بسیاری از بازی‌های جمعی مفهوم شکست را تجربه می‌کند، یاد می‌گیرد از هم گروهی‌های خود حمایت و حس تعلق جمعی را احساس کند. همین موضوعات زمینه یک زندگی اجتماعی پویا را در آینده فراهم می‌آورد. همچنین بازی در کوچه موجب تجربه احساسات مختلف نظیر ترس‌ها و تردیدها، مهر و محبت، عصبانیت و نگرانی‌ها و ... توسط کودک می‌گردد. چیزی که بعدها به درک صحیح از شخصیت فردی وی منجر خواهد شد.

متاسفانه مدیران شهری ما، فضاهای شهری ما را به عنوان محلی برای حضور اجتماعی شهروندان نمی‌بینند. از طرفی طیف استفاده کنندگان از فضا را محدود به یک قشر مشخص تصور می‌کنند. درحالیکه استفاده کننده از فضاهای شهری گاه می‌تواند یک پیرمرد با عصا یا یک زن باردار یا یک کودک با توپش باشد. کودکان یکی از حساس‌ترین گروه های اجتماعی هستند که در فضاهای شهری ما به آنها بسیار بی‌توجهی شده است. ما، کوچه را که می‌توانست مکانی برای حضور دائم آنها در تمامی سال باشد، تبدیل به یک شریانی کردیم که محلی برای جولان خودروهایی باشند که قرار بود برای آسایش ما باشند نه برای سلب آرامش ما. هلندی‌ها و آلمانی‌ها برای بازگشت زندگی به کوچه طرح وونرف را طراحی و اجرا کرده‌اند که سبب شده است تا حضور خودروها محدودتر و فضای حضور کودکان و همسایگان بیشتر گردد. گرچه در بسیاری از بافت‌های قدیمی شهرهای ما هنوز زندگی جمعی در کوچه‌ها جریان دارد، اما قطعا کم رنگ بودن زندگی محلی و تعاملات اجتماعی در مقیاس محله‌ای یکی از بزرگترین بحران‌های فعلی شهرهای ماست. بدون شک بازگرداندن ایمنی و امنیت به کوچه‌ها و فراهم آوردن زمینه حضورکودکان و خانواده‌ها و ایجاد فرصت تجربه زندگی کودکان از طریق حضور در کوچه‌ها، باید یکی از مهمترین برنامه‌های مدیریت شهری در شهرهای کشور باشد.

بازی کودکان در یکی از محلات قدیمی شهر قشم

حتی پله های ورودی خانه محل بازی های دو نفره بود

صمیمی ترین بازی ها در ساده ترین مکان ها

بازی با نظارت خانواده ها و زیر نظر بزرگترها

بازی های دخترانه در کوچه

پسرها بازی های پرجنب و جوش می کردند و دخترها بازی های آرام

زمیـن های خالی در بافت های فرسـوده؛ فرصت توسـعه یـا تهدیدی بـرای کوچه ها

(نمونه موردی: منطقه ۱۵ شهرداری تهران)

مرجان خانزاده نطنزی

◆ طرح مسئله:

زمانیکـه صحبـت از بافـت هـای فرسـوده شـهر تهـران بـه میـان میآیـد یـک از اولیـن تصاویـری کـه به ذهـن شـنونده متبـادر میشـود بافـت های فشـرده و گاهـا متراکمی اسـت که تنها سهمشـان از فضاهـای باز شـهری، معابر کم عرض مابینشـان و در صـورت خـوش اقبالـی، تکه هایـی از فضاهای خدماتـی و یـا پارک هـای عمومی اسـت. تصویری کـه بعضـا نادرسـت نیز نمیباشـد.

نگاهـی اجمالـی بـه منطقـه ۱۵ شـهرداری تهـران نیـز تـا پیـش از دو دهه گذشـته تصویـری در این چارچـوب را بـه نمایـش میگذارد، تصویـری که در برخـی محـلات آن نظیـر محلـه مینابـی و اتابـک، در سـال‌های بعـد دچـار تغییـر محسوسـی شـد. اگـر در حـال حاضـر در ایـن محدوده به قـدم زنی بپردازیـم بـا بافتـی روبـرو هسـتیم که شـاید حتی بتـوان گفت گشـودگی هـای فضایـی مابینش و در اتصـال بـه معابـر بویـژه معابـر محلـی، بـه قـدری اسـت کـه ناظـر را در انتخـاب راه دچـار تردیـد و سـردرگمی میکنـد. ایـن اتفـاق کـه شـروع آن از سـال ۱۳۸۰ و در پـی تغییـر مسـیر بزرگـراه امـام علـی (ع) در محلـه خـوب بخـت و پـس از آن بـا بیـان ایده معاصر سـازی بافت پیرامـون بزرگراه در سـال ۸۲ و شـکل گیـری سیاسـت هـای مدیریت شـهری بـا رویکـرد مداخلـه مسـتقیم و حداکثری در بافـت فرسـوده ایـن محـلات شـکل گرفـت، نگرشـی بـود کـه پـس از تغییـر رویکـرد بـالا بـه پاییـن و عـدم موفقیت آن، باعث گشـت تـا اراضی تملـک شـده در جـای جـای بافـت باقـی بمانند و پـس از تخریـب، رهـا شـده و به فضاهـای بی دفاع شـهری بدل شـوند[1].

در دیگـر نقـاط بافـت شـهری تهـران نیـز مـی تـوان زمین‌هـای خالـی ورهـا شـده ای را یافـت کـه فضاهـای بی دفاعـی را شـکل داده انـد، زمین هایـی کـه غالبـا جـزء حرایـم سـاخت وسـازهای شـهری انـد یـا ماننـد منطقـه مذکـور بازمانـده پـروژه های شـهری و وابسـته بـه آننـد، اراضی که گاهـا بـا چالش هـا و مشـکلات حقوقی، اسـنادی، اختلافـات و دعـاوی بسـیاری همـراه هسـتند.

حـال ایـن سـوال مطـرح میشـود کـه وجـود ایـن زمیـن هـا چه تاثیری بـر کیفیت فضای شـهری ما دارنـد و متناسـب با آن رویکرد صحیـح در برخورد بـا این موضـوع چیسـت؟ زمین هـای خالی طیفی از اراضـی را در بـر میگیـرد کـه هـر یـک بـا توجه به بسـتر قرارگیری شـان و همچنیـن خصلت های ذاتـی خـود ماننـد بافتی کـه در آن واقع شـده اند، همجـواری هـا، دسترسـی هـا ، انـدازه قطعـه و ...، نتنهـا پیامدهـای اجتماعـی- اقتصـادی و کالبـدی متفاوتـی مـی توانـد داشـته باشـند بلکـه رویکـرد مواجهـه بـا هریـک نیـز متفـاوت خواهد بـود. این نوشـتار سـعی بـر آن دارد تـا بـه بررسـی تاثیـرات زمیـن هـای خالـی همجـوار بـا خیابـان محلـی فرعی(کوچه) بپـردازد.

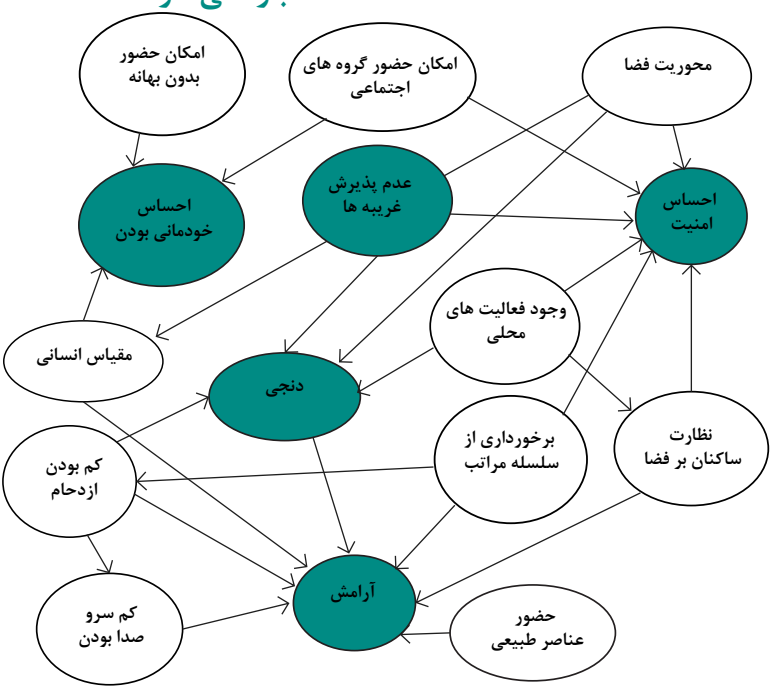
◆ کوچه، اولین تجربه پیوند شهروندان با شهر و تاثیر زمین های خالی بر این تجربه حضور(ضعف‌ها و فرصت‌های ناشی از آن)

کوچـه فضایـی اجتماعـی اسـت کـه ارتبـاط واحدهـای همجـوار خـود را بـا یکدیگر و با شـبکه شـهر برقـرار مـی کنـد. در حقیقـت ایـن معابـر نخسـتین فضـای شـهری هسـتند کـه فـرد پـس از خـروج از فضـای خصوصـی خـود بـا آن مواجـه

۱. رجوع کنید به: مستندنگاری پروژه های شاخص شهر تهران: نوسازی بافت های فرسوده شهر تهران(۱۳۹۴) سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران، موسسه نشر شهر

میشود. به همین جهت کیفیت این فضاها، نوع ارتباط انسان با کوچه یا بن بست محل زندگیش و چگونگی روابط اجتماعی حاکم برآنها در شکل‌گیری تلقی شهروندان از حیات مدنی بسیار موثراست و اهمیت این فضاها را صدچندان میکند. (پاکزاد،۱۳۸۵:۲۴۴) بواسطه جایگاه تشریح شده از این معابر، انتظار می‌رود تا بتوانند توقعاتی مانند ایجاد حس امنیت، حس خودمانی بودن، آرامش و دنجی کافی را برای شهروندان براورده سازند[۲]. انتظاراتی که هر یک نیز به عوامل کیفی دیگری نظیر محصوریت مناسب فضا، امکان نظارت ساکنان برفضا،عدم پذیرش غریبه ها، عدم غلبه فضا بر انسان(برخورداری از مقیاس انسانی) کم سرو صدا بودن، کم ازدحام بودن، برخورداری از سلسه مراتب(چه فضایی و چه ترافیکی) و وجود فعالیت ها در مقیاس همسایگی وابسته اند که هر یک بر دیگری و در مجموع بر کیفیات فضای کوچه ها تاثیر می گذارند.

در این بین، وجود زمین‌های خالی و رها شده در این دست از معابر دستیابی به برخی از توقعات مطروحه را دچار مشکل مینماید، بالاخص در بافت‌های فرسوده که به خودی خود گاه معضلات ناشی از فرسودگیشان آن‌ها را از براورده ساختن اولین و ساده‌ترین توقعات مانند دسترسی آسان و ایمن بازمی‌دارد.



نمودار ۱:توقعات مورد انتظار از کوچه و کیفیات دخیل در آن

از سوی دیگر وجود این اراضی در این بافت های ریزدانه، متراکم و نفوذ ناپذیر شهری میتواند خود به فرصتی جهت ارتقا کیفی بافت در همین راستا بدل گردد که بطور قطع می

۲. رجوع کنید به : پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۵) راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی

بایست با توجه به شناسایی و تحلیل هر یک در بستر خود برای آن تصمیم گیری و اقدام نمود. مسیری که سازمان نوسازی تهران در سال های اخیر سعی بر آن داشته تا در منطقه ۱۵ در پیش بگیرد تا بخشی از نقصان پیش آمده را در جهت توسعه و رشد بافت جهت دهد.

شاید اولین تجربه حضور در کوچه و محلات منطقه ۱۵ شهرداری تهران، بعد از درک فرسودگی و فقر محلات مذکور سردرگمی و گنگی ناشی از عدم خوانایی بافت باشد. ادراکی که به طور حتم پیامد تعدد زمین‌های خالی و رها شده‌است.

گرچه این اتفاق باعث گشته تا مسیرهای دسترسی فراوانی بویژه برای عابرین پیاده در بافت ایجاد شود و آن ها را از طی کردن مسیرهای طولانی در کنار بلوک های کشیده و فرسوده تا حدی رهایی می بخشد اما با تاثیر در کاهش دیگر کیفیات کوچه های محل زندگیشان، درمجموع فضای مطلوبی را شکل نمیدهد. این زمین ها چون اکثرا پس از تخریب، بدون حصار بوده و آسفالت شده اند گاهی مسیری را برای عبور خودرو هم فراهم میآورند. این امکان بستگی به نحوه همنشینی قطعات تخریب شده و اتصالشان به هم و به معابر پیرامونی دارد .حتی در قسمت هایی از بافت این اتصالات بقدری بهم پیوسطه هستند که مسیری با عملکرد یک جمع وپخش کننده اصلی را شکل داده و یا دو خیابان شریانی را که بر اساس معابر طرح تفصیلی فاقد دسترسی اند به یکدیگر متصل میکنند.

یکی از مشکلات عدم تحقق معابر طرح تفصیلی در جهت اصلاح نفوذپذیری بافت های فرسوده و تعریف سلسله مراتبی معابر، امکان تملک زمین های واقع در طرح است. وجود این اراضی و آن هم در مالکیت سازمان نوسازی خود میتواند ظرفیتی بالا در تحقق معابر مورد نیاز محلات در چارچوب بازنگری طرح تفصیلی بحساب آید. گرچه در حال حاضر شکل گیری این مسیرها آن هم بدون نظم و قاعده سبب شده تا با هدایت ترافیک عبوری به داخل بافت و ایجاد ازدحام و سروصدا ناشی از آن حس دنجی و آرامش در کوچه ها تضعیف گردد. از طرفی بواسطه این اتفاق حریم کوچه ها مشخص نیست، لذا کوچه های محلی، بسادگی می توانند پذیرای افراد غریبه باشند، زمین هایی که در حال حاضر اکثرا به محلی جهت پارک خورو تبدیل شده اند.

تصویر ۱- بزرگنمایی قسمتی از بافت منطقه ۱۵:کثرت و همجواری زمین های خالی

وجود این اراضی با برهم زدن تناسبات بین جداره و کف معابر و شکل دادن گشودگی‌های بدون تعریف، محصوریت فضایی کوچه‌ها را نیز دچار اختلال کرده که علاوه بر هم زدن مقیاس انسانی وتاثیر بر ایجاد حس خودمانی معبر، امنیت فضا را نیز کاهش میدهد.

اصلی ترین عامل کاهش امنیت در این معابر شکل گیری فضایی بدون نظارت همگانی است. فضایی که از اطراف به دلیل همجواری با دیوار جانبی ساختمان های پیرامون، فاقد هرگونه بازشو یا روزنه ای در جهت نظارت ساکنین بر فضا است و اغلب به دلیل شکل کالبدی دندانه دندانه شان گوشه هایی دنج را شکل میدهند

کـه آن را بـه مامنی بـرای معتـادان و کارتن خواب هـا در ایـن محـلات بـدل سـاخته اسـت، عاملـی کـه در رانـده شـدن اهالـی بویـژه زنـان و کـودکان از حضـور در فضـای شـهری موثـر اسـت آن هـم در معابـری کـه فـارغ از آنچـه گفتـه شـد، تامیـن روشـنایی، ناپایـداری جـداره هـا و آلودگـی هـای محیطـی از معضلاتشـان اسـت.

علیرغـم تمـام مشـکلات، عـدم بهـره منـدی بافت هـای فرسـوده از خدمـات و سـطوح بـاز مکفـی سـبب گشـته تا در حـال حاضر نیـز در زمین هایی کـه دارای ویژگـی های کالبدی ایمن تری هسـتند و بـه وسـیله پـارک خوردوهـا کاملا اشـغال نشـده انـد، در طـول روز بتـوان شـاهد بـازی کـودکان و یـا معاشـرت برخـی اهالـی بـود. اتفاقـی که نشـان دهنـده نیـاز بافـت و ظرفیـت زمیـن هـا در جهت رفـع آن اسـت. در حقیقـت بـا توجـه مورفولـوژی کوچـه هـای بافـت فرسـوده کـه اغلب کـم عرض بـوده و حتـی فرصـت برگـزاری فعالیت یـا رویداد جمعـی در مقیـاس واحد همسـایگی را نیـز فراهم نمیآورنـد و یـا سـهمی از فضای سـبز ندارنـد، این اراضـی مـی تواننـد فرصت هـای توسـعه ای از این دسـت در کنـار معابـر محلـی باشـند تـا سـهمی از نیـاز معبـر بـه فضـای سـبز را تامیـن کنـد و یـا عرصـه‌ای برای گردهمایی همسـایگان فراهم آورده

تصویر ۲و۳ - بالاراست: شکلگیری مسیری جدید در بافت - بالاچپ: تضعیف محصوریت کوچه بواسطه گشودگی های بدون تعریف که به محلی جهت پارک خودروها تبدیل شده اند.

تصویر ۴و۵ – پایین راست: استفاده از زمین های خالی به عنوان محلی برای بازی و یا گپ و گفتگو –پایین چپ: عدم نفوذپذیری بصری جداره های محدود کننده زمین های خالی و کاهش حس امنیت

و سهمی از نیازهای خدماتی آنان را پاسخ دهد. فرصتی که علاوه بر تقویت حضور ساکنین در محله در جهت افزایش حس تعلق اهالی می تواند گامی در جهت رشد و توسعه همه جانبه بافت باشد.

◆ شیوه های برخورد با زمین های خالی واقع در بافت های فرسوده

زمین کلید همه فعالیت های بشری از جمله تامین مسکن، خدمات و تاسیسات شهری است. استفاده مطلوب و موثر از منابع زمین یکی از وظایف مهم برنامه ریزان و مدیران شهری است. در این رابطه اراضی بایر یکی از کاربری های بالقوه کلیدی به منظور تامین فضاهای مورد نیاز خدمات عمومی (فضای سبز، پارکینگ، کتابخانه و ...) در مقیاس محله، ناحیه و منطقه است که غالبا این موضوع در کشورهای کمتر توسعه یافته مورد بی توجهی یا کم توجهی قرار می‌گیرد. این در حالی است که در درون شهرها به دلالی حقوقی، اقتصادی یا محیطی قطعات قابل توجهی از زمین به صورت بلااستفاده رها می¬شوند و در مقابل در زمین های دیگری ساخت و سازهای وسیع و پرتراکم صورت می گیرد (موحد و احمدی، ۷۴:۱۳۹۷).

یکی از مهمترین نظریه پردازانی که به طور جامع و تخصصی بر روی مقوله فضاهای رهامانده متمرکز شده است. راجر ترانسیک می‌باشد. ترانسیک مفهوم فضاهای گمشده را در مقابل فضاهای کشف شده (استفاده شده) قرار می‌دهد و زمین های خالی و پاکسازی شده که در واقع بقایای اقدامات مربوط به دوره نوسازی شهری است و به دلایلی بازسازی نشده اند را جزو این فضاها دسته بندی می‌کند (پاکزاد: ۱۳۸۸).

در راستای بهره برداری از این زمین‌ها، امروزه یکی از الگوهای مطرح در زمینه توسعه پایدار شهری، توسعه میان افزا است. به معنای، توسعه یا توسعه مجدد زمینی که رها شده، خالی مانده یا در فرایند توسعه مداوم شهری از آن به طور مناسب استفاده نشده است. این نواحی معمولا کیفیت بالایی ندارند، اما اغلب به لحاظ زیرساخت های شهری (خدمات و تجهیزات) تامین شده توسط دولت، دسترسی مناسبی دارند. استفاده از چنین اراضی ای برای تامین مسکن و یا انواع دیگر توسعه شهری، در مقایسه با توسعه افقی شهر که مستلزم صرف هزینه های بیشتری است، گزینه مطلوبتری به شمار می رود. توسعه درون زا تاکید بر ساخت و ساز واحدهای مسکونی، مراکز اشتغال و خرده فروشی ها در درون ناحیه شهر دارد (سعیدی رضوانی و کاظمی، ۱۱۵:۱۳۹۰).

مناطق و فضاهای مستعد توسعه مجدد بر مبنای سه عامل تعریف می‌شوند: زمین هایی که مدتی طولانی کمتر مورد بهره برداری قرار گرفته اند، در میان سطوح ساخته شده شهری محدود و محصور شده‌اند و توسعه نیافته‌اند و از خدمات و امکانات شهری همچون سیستم شبکه های آب و فاضلاب، برق و غیره بهره مند هستند(موحد و احمدی، ۶۱:۱۳۹۷).

این زمین‌ها نیازمند سلسله مراتب سیاستگذاری از سطح ملی، منطقه‌ای و محلی هستند. بدون شناخت و تحلیل ویژگی‌های زمین‌های خالی سیاستگذاران قادر به تصمیم گیری وحل مشکلات آنها نیستند. چراکه این زمین ها با موانع بسیار زیادی در راه توسعه مواجه هستند و لازم است برنامه ریزی فضایی، استراتژیک و اقتصادی به تمام واقعیات موجود توجه نماید. (Brownfield Handbook, ۲۰۰۶:۱۳)

تصویر ۶ و۷ - نمونه ای از اقدامات سازمان نوسازی در زمین های خالی واقع در کوچه ها راست: پاتوق محله گودرزی(دارای ۲۰۰ متر مربع فضای باز و ۹۰ متر مربع زیربنا فرهنگی ،افتتاح: ۱۳۹۸)- چپ : پاتوق محله شیرین دخت (دارای ۱۵۰۰ متر مربع فضای باز- ۲۰۰ متر مربع زیربنا فرهنگی و ۹۰متر مربع تجاری ،افتتاح: ۱۳۹۷-در حال توسعه)

فرایندی که برای توسعه این زمین ها در قالب پنج مرحله پیشنهاد می‌شود، به قرار زیر است:

◆ ارزیابی شامل:

۱-تحلیل فرصت‌ها و محدودیت ها، تشخیص مسائل (تحلیل سوات، مسائل اصلی درباره محیط زیست، جنبه های اجتماعی و اقتصادی)؛ ۲-تحلیل ذی نفعان و شکل گیری چارچوب مشارکت

◆ چشم اندازسازی:

۳-تحلیل اهداف و گزینه‌ها (شامل بیان جزئیات سناریوها)

◆ سیاستگذاری(برنامه‌ریزی/برنامه اجرایی):

۴-برنامه توسعه و برنامه های میانی ؛ ۵-تدوین برنامه های خرد و مذاکرات (تعریف فعالیت ها، معیارهای ارزیابی، فرضیات، شاخص ها و ورودیها)

◆ اجرا (روش‌های مدیریت پروژه):

۶-اجرای معیارهای پیشنهادی، تحقق فعالیت های برنامه ریزی شده، هماهنگی فعالیت ها و روش‌ها میان ذی نفعان در فضا و زمان واقعی

◆ نظارت و اصلاح (بازنگری روش‌ها):

۷-نظارت بر اجرای برنامه ها (تفحص و ارزیابی فرایند اجرا و بازخورد آن شامل ارزیابی اثرات راهبردی)، ۸-نظارت دائمی توسعه (ارزیابی پایداری توسعه)، ۹-اصلاح راهبردها در ارتباط با نتایج ارزیابی
(Brownfield Handbook,۲۰۰۶:۴۲).

همانگونه که دیدیم؛ در منطقه ۱۵ تهران نیز پس از عدم موفقیت اقدامات صورت گرفته در خصوص تملک و تخریب واحدهای مسکونی در راستای سیاستهای تجمیع و نوسازی سازمان نوسازی شهرداری تهران ، زمین های خالی و پاکسازی شده به یکی از معضلات مهم منطقه تبدیل شدند. در راستای رفع این مشکلات، تعریف پروژه های خدماتی و فرهنگی از طریق تعامل با ساکنان، برنامه ریزی جهت اجرای پروژه های پیشگام و پروژه

هـای مسـکن امیـد، احـداث پاتـوق های محلـی، ایجـاد فضای آموزشـی، پارکینـگ طبقاتـی، کلانتـری، فضای سـبز، مرکـز جامـع سـلامت و ...

از جملـه برنامـه هـا و طـرح هـای پیشـنهادی هسـتند کـه بـا هـدف الگوسـازی و ارتقـاء کیفیت محیطی و زندگی از سـوی سـازمان نوسـازی شـهر تهـران بـرای اراضـی رها شـده و پروژه هـای نیمه تمـام واقع در محـدوده بافت های فرسـوده منطقه ۱۵ تدوین شـدند[۳].

بطـور حتـم احـداث پروژه‌هـای مذکورگامـی مثبـت در جهـت رفـع معضـلات بافـت خواهـد بـود زیـرا با مـد نظـر قـراردادن تامیـن خدمـات محـلات و ایجـاد فضاهـای بـاز جهت شـکل گیری روابط اجتماعـی در کنار دسـتیابی بـه معیارهـای زیباسـازی در طـرح هـای بهسـازی محیطـی یـا حتی با هـدف تامین مسـکن در قالب پروژه هـای کوچـک و میـان مقیاس، ضمـن رهایـی از آشـفتگی حاصـل شـده بـه بخشـی از نیازهای اساسـی اهالـی پاسـخ داده می‌شـود.

امـا آنچـه مـی توانـد بـه عنـوان تردیـدی در بهره وری حداکثـری در این مسـیر باشـد فرایند تعریف پـروژه هاسـت. ایـن اقدامـات بیشـتر معطـوف بـه محـلات و سـطوح زیـر محلـی هسـتند لـذا عموما شـکل گیـری تعاریف اولیـه و امکانسـنجی هر یک از دفاتـر توسـعه محلـی آغـاز میشـود کـه حیطـه فعالیتشـان لزومـا بـا مرزهـای محـلات نیـز یکـی نیسـت. امکانسـنجی ای کـه سـمت و سـوی آن گاهـا بسـته به نیـاز مبرم محـلات قـوت میگیرد و نـه سـنجش همه جانبـه موضوع. شـاید اگر تعریف ایـن طـرح هـا در چارچوبـی کلان تـر ماننـد طرح جامـع سـه بعدی محـلات گنجانده شـود گرچه به طـور قطـع بـا طولانی تر شـدن زمـان ایـن فرایند و مسـایل قانونـی آن تحقـق طـرح را دچـار چالش هـای جدیـدی خواهـد کـرد امـا شـاید نتیجـه ای یکپارچـه تـر حاصل شـود.

۳ رجوع کنید به : بررسی طرح های پیشنهادی سازمان نوسازی شهر تهران برای اراضی رها شده در بافتهای فرسوده منطقه ۱۵ / ۵۱۹۵۵/http://samair.ir//fa/news

◆ منابع:

پاکـزاد، جهانشـاه (۱۳۸۵) راهنمـای طراحـی فضاهـای شـهری در ایـران، وزارت مسـکن و شهرسـازی
پاکـزاد، جهانشـاه (۱۳۸۸) سـیر اندیشـه هـا در شهرسـازی(۳) از فضـا تـا مـکان، وزارت مسـکن و شهرسـازی
سـعیدی رضوانـی، نویـد؛ کاظمـی، داوود (۱۳۹۰) بازشناسـی چارچـوب توسـعه درون زا در تناسـب بـا نقد سیاسـت های جاری توسـعه مسـکن: نمونه مـوردی نطنـز. پژوهـش هـای جغرافیـای انسـانی، شماره ۷۵
مسـتندنگاری پـروژه هـای شـاخص شـهر تهـران: نوسـازی بافت های فرسـوده شـهر تهران (۱۳۹۴) ، سـازمان فرهنگـی هنـری شـهرداری تهـران، موسسـه نشـر شـهر
موحـد، علـی؛ احمـدی، مظهـر (۱۳۹۷) برنامـه ریـزی بازتوسـعه اراضـی متروکه شـهری بـا تاکید بـر رویکـرد توسـعه میـان افـزا، مطالعـه مـوردی: منطقـه ۱۹ تهـران. نشـریه علمی-پژوهشـی برنامه ریزی توسـعه کالبدی. سـال سـوم، شـماره ۱، بهار ۱۳۹۷
BROWNFIELDS HANDBOOK. ۲۰۰۶.
Lepob. www.fast.vsb.cz/lepob
۵۱۹۵۵/http://samair.ir//fa/news

کوچه های بافت فرسوده گرفتار در بافت میانی شهر تهران

سایه فریدطهرانی، کارشناس ارشد طراحی شهری

◆ بیان مسئله

کوچه یکی از اجزای جدایی ناپذیر بافت‌های شهری است. نخستین فضای شهری است که پس از فضای خصوصی خانه بدان پا می‌نهیم و اولین واسط و ارتباط دهنده‌ی فضای خصوصی و عمومی است که قطعات مسکونی را به بافت پیرامون پیوند می‌دهد. به واسطه قرابت فضایی و همنشینی کوچه با زندگی روزمره ساکنان، کوچه بازتاب بخشی از شیوه زندگی ساکنان آن است. از سوی دیگر به دلیل ارتباط کوچه با سایر فضاهای شهری و در نهایت نقش آن در شکل گیری بافت محلات، می‌توان آن را بازتاب ویژگی‌های کل محله نیز دانست. بدین معنا تفاوت‌های کالبدی‌فضایی بافت محلات در کنار تفاوت‌های اجتماعی و فرهنگی ساکنان آنها، کوچه‌ها و در نتیجه بافت محلات را از یکدیگر متمایز می‌نمایند. امروزه شهر تهران مملو از محلات و کوچه‌هایی است که به واسطه‌ی تفاوت‌های مذکور، از یکدیگر متمایز شده‌اند و در این میان محلات واقع در بافتهای فرسوده تمایز چشم گیری با سایر محلات دارند و این تفاوت در کوچه‌ها نیز خود را نمایان می‌سازد. اگر چه بسیاری از کوچه ها در شهر تهران از کیفیات فضایی چندان مطلوبی برخوردار نیستند، اما این فضاهای شهری در بافتهای فرسوده به دلیل فرسودگی عمومی بافت با مشکلات بسیار بیشتر و پیچیده تری دست به گریبان‌اند که کیفیت استفاده از این فضا را تحت تاثیر قرار داده و در نتیجه بر کیفیت زندگی ساکنان این بافت‌ها تاثیرات نامطلوبی گذاشته است. این نوشتار با بررسی اجمالی علل شکل گیری این بافتها در میان بافت میانی شهر تهران، بخشی از مسائل و مشکلات کوچه ها را تشریح می‌نماید.

◆ آغاز فرسودگی در کوچه‌ها

کلانشهر تهران همانند بسیاری از شهرهای ایران، دارای محدوده‌های وسیع و قابل توجهی از بافت فرسوده شهری است که بیش از یک چهارم جمعیت شهر را در خود جای داده اند (جهانیان، ۹۴:۱۳۹۰). بخش قابل توجهی از این بافت را محلات قدیمی شهر تهران تشکیل می‌دهندکه امروزه بافت ارزشمند تاریخی این کلانشهر هستند.

اما بخش دیگری از بافتهای فرسوده شهر تهران به هسته‌های سکونتگاهی پیشین پیرامون شهر تعلق دارند که با رشد و توسعه شهر تهران در میان توسعه‌های جدید (که امروزه بافت میانی نامیده می‌شوند) گرفتار شده‌اند.

در واقع تحت تاثیر دگرگونی‌های صد سال اخیر، نظیر اصلاحات ارضی و فروپاشی نظام دهقانی ایران، شهرها و به ویژه تهران و شهرهای بزرگ آماج مهاجرت شدند و در نتیجه این دوره با گسترش بی‌رویه شهرها همراه شد و روستاهای واقع در مسیر گسترش شهر در بافت شهری قرار گرفتند(سلیمانی، ۱۲۸:۱۳۹۲).

البته این هسته‌ها به دلیل بافت ارگانیک و نفوذناپذیر و گاه به دلیل ویژگی‌های خاص

توپوگرافی زمین، برای مثال تپه‌ای بودن اراضی، یا خیابان کشی‌های جدید و عبور بزرگراه‌ها نتوانستند به طور کامل در بافت جدید شهرها ادغام شوند. علاوه براین، سکونت اقشار اجتماعی که گاه از یک قومیت خاص هستند یا به یک طبقه اقتصادی خاص تعلق دارند و همچنین انگ‌های مختلف اجتماعی مبنی بر حضور گروه‌های بزهکار در این بافت‌ها در کنار محدودیت‌های کالبدی مذکور، به ایزوله شدن این محلات دامن زده است. بنابراین، این محلات به دلیل محدودیت‌های مختلف ناشی از محیط کالبدی فضایی، طبیعی، اجتماعی و اقتصادی نتوانستند همانند بافت پیرامون توسعه یابند و به ساخت و سازهای جدید در پیرامون خود بپیوندند.

از اینرو امروزه با واژه فرسودگی در این بافتها مواجه هستیم که ریشه در انزوای این بافتها داشته و در تمام عناصر فضایی این قبیل بافت‌ها من جمله کوچه‌ها خودنمایی می‌کند.

واژه بافت فرسوده، بافت مسئله دار یا ناکارآمد برای همه‌ی ما واژه آشنایی است و هنگامی که سخن از این بافتها به میان می‌آید کوچه‌های باریک و بعضا بن بست با بناهایی ریزدانه و فرسوده یکی از اولین تصاویری هستند که در ذهن متبادر می‌گردند. این تصاویر در واقع نشان دهنده‌ی بخشی از ویژگی‌های بافتهای فرسوده شهری هستندکه امروزه در محافل حرفه‌ای به واسطه آن شناخته شده و طبقه بندی می‌شوند.

شورایعالی شهرسازی و معماری ایران سه شاخص ریزدانگی (بلوکهایی که بیش از ۵۰ درصد پلاکهای آنها مساحت کمتر از ۲۰۰ مترمربع دارند)، ناپایداری (بلوک‌هایی که بیش از ۵۰ درصد بناهای آنها ناپایدار و فاقد سیستم سازه است) و نفوذناپذیری (بلوکهایی که بیش از ۵۰ درصد معابر آن عرض کمتر از ۶ متر دارند) را به عنوان معیارهای تعیین کننده محدوده بافت های فرسوده شهری معرفی می‌نماید(مصوبه ۸۴/۳/۱۶). این درحالیست که این ویژگی‌های کالبدی صرفا بخشی از مسائلی هستند که این بافتها با آنها دست به گریبان اند. به بیان دیگر، فرسودگی به کالبد منحصر نمی‌شود؛ بلکه معرف وجود شرایطی است که زندگی انسان ها را از ابعاد مختلف تهدید می‌کند. بدین ترتیب، در نگاهی کلی به بافتهای فرسوده، تنها فرسودگی کالبدی قابل رؤیت نیست بلکه فرسودگی امنیتی، اقتصادی، بهداشتی، اجتماعی، فرهنگی نیز قابل رؤیت است(نصر،۱۳۹۶: ۱۸۲). این فرسودگی همه جانبه است که چهره عمومی این بافت‌ها را شکل می‌دهد و در کوچه ها مشکلات بسیاری برای ساکنان و شهروندان به همراه دارد.

مشکلات فرسودگی در کوچه‌ها:

چنانچه اشاره شد نفوذپذیری اندک بافت و عرض کم معابر از جمله ویژگی‌های شاخص بافتهای فرسوده هستند. در تعاریف ارائه شده از بافت فرسوده از شاخص نفوذناپذیری تحت عنوان «حداقل ۵۰٪ معابر بلوک دارای عرض کمتر از ۶ متر باشد» نام برده شده است.

با وجود اینکه این تعریف با تعریف نفوذپذیری در ادبیات طراحی شهری متفاوت است اما در واقع این شاخص به ارتباط میان عرض کم و بن بست بودن بیشتر کوچه‌ها و بزرگی بلوک‌ها اشاره دارد که در نهایت تعداد مسیرهای انتخابی را در بافت کاهش می‌دهد و دسترسی ساکنان را به پیرامون دچار مشکل می‌نماید. به طور کل کوچه‌ها و بن بست‌ها را به لحاظ نوع دسترسی که تامین می‌کنند می‌توان به ۵ دسته تقسیم نمود. بن بست پیاده، بن بست سواره، بن بست سواره/بن باز پیاده، کوچه پیاده و کوچه سواره(پاکزاد،۱۳۸۵:۲۴۶). نفوذپذیری اندک بافتهای فرسوده سبب می‌شود از میان ۵ دسته مذکور، در بافتهای فرسوده بیشتر شاهد بن بست‌های پیاده، بن بست سواره/بن باز پیاده و کوچه‌های پیاده باشیم. گرچه کیفیات فضایی قابل درک در هریک از این انواع کوچه‌ها و بن بست‌ها به واسطه عبور و مرور سواره یا پیاده و همچنین عرض معبر، تفاوت دارند، اما چنانچه اشاره شد انواع فرسودگی در محلات بافت فرسوده مسائل مشترکی را به وجود می‌آورد که بر کیفیت این فضاها اثر گذار است. البته باید توجه داشت که هر یک از محلات و کوچه ها ویژگی‌های مکانی منحصر به فردی دارند که مسائل و کیفیات متفاوتی را در آنها به وجود می‌آورد، اما به طور کل می‌توان مسائلی را که این کوچه‌ها با آنها دست به گریبان هستند چنین عنوان کرد:

نبود سلسله مراتب حرکت و دسترسی:

چنانچه در علل شکل گیری بافتهای فرسوده اشاره شد، این بافتها اغلب هسته‌های سکونتی با بافت ارگانیک و نفوذناپذیر هستند. از اینرو کوچه ها در این بافتها فاقد سلسله مراتب

تصویر ۱: راست: کوچه های پیاده باریک و طولانی بدون امکان امدادرسانی؛ تصویر ۲: چپ: دسترسی های پلکانی طویل

ترافیکی بوده و تعداد اندکی از کوچه‌ها امکان عبور سواره را فراهم می‌کنند. بنابراین، کوچه های سواره درون بافت اغلب عهده دار جابه جایی حجم ترافیکی بسیار بالاتری نسبت به ظرف کالبدی (عرض موجود) خود هستند. این مسئله آرامش و دنجی کوچه را از بین می‌برد و ایمنی عابرین پیاده را نیز در کوچه‌ها کاهش می دهد.

دشواری در عبور و مرور:

مطالعات صورت گرفته بر روی بافتهای فرسوده نشان می‌دهد که مسئله بافتهای فرسوده مربوط به سطح اشغال معابر نمی‌باشد چرا

که درصد سطح اشغال معابر در این بافتها از متوسط شهرها بیشتر است، بلکه مشکل اصلی آنها توزیع نامناسب معابر در کل بافت است که موجب شکل گیری گذرهای زیاد اما فاقد کارایی می‌شود(عندلیب، ۱۳۸۶: ص۴۵). از اینرو، تعداد کوچه های پیاده و سواره کارآمد و قابل دسترس به پیرامون در این بافتها کم است و اغلب طول بسیار زیادی دارند. بنابراین ساکنان مجبور به پیمودن مسافت های بیشتری برای دسترسی به بافت پیرامون هستند. در برخی محلات چنانچه توپوگرافی زمین خاص باشد، این مسیرها با شیب زیاد یا پله‌های بلند و طولانی همراه هستند که به ویژه برای سالمندان و معلولین مشکلات بسیاری را ایجاد می‌کند. معضل بسیار مهم دیگر در این کوچه‌ها که دغدغه بسیاری از مدیران شهری و حرفه‌مندان است عدم امکان امدادرسانی و عبور خودروهای آتشنشانی و اورژانس در کوچه‌ها است. این مسئله به همراه ناپایداری ابنیه نگرانی های بسیاری را برای مواجه با بحران احتمالی زلزله به همراه دارد.

اشغال فضای کوچه توسط خودروها :

کمبود فضای پارک خودرو که یکی از معضلات کوچه‌ها در تمام بافت‌های شهر تهران است اما در بافتهای فرسوده به دلیل ریزدانگی قطعات، اغلب بناها فاقد پارکینگ هستند. حتی بسیاری از ساخت و سازهای جدید با وجود تامین پارکینگ به دلیل عدم عقب نشینی سایر بناها همچنان امکان استفاده از پارکینگ را ندارند. از اینرو بن بست‌ها و کوچه‌های سواره به محل پارک خودروها تبدیل شده‌اند. این محل‌های پارک همواره یکی از موضوعات مهم اختلافات میان همسایگان هستند. از سوی دیگر، کوچه‌ها و بن بست های پیاده نیز محل پارک موتورسیکلت‌ها شده‌اند. بدین ترتیب موتورسیکلت و خودرو، قلمرو پیاده در کوچه‌ها را اشغال کرده اند که علاوه بر ایجاد اغتشاش بصری و کاهش ایمنی، مانع از حضور ساکنان در

تصویر ۳: راست: تصرف فضای کوچه ها و بن بست‌ها توسط موتورسیکلت ها؛ تصویر۴: وسط: تصرف فضای کوچه‌ها و بن بست ها توسط خودروها؛ تصویر ۵: چپ: عقب نشینی برخی از پلاک ها در کوچه های بن بست

این فضاها می‌شود.

عدم ایمنی در کوچه‌ها:
ناپایداری ابنیه در بافتهای فرسوده به طور کامل در جداره کوچه‌ها خود را نشان می‌دهد. فرسایش و پوسیدگی، نم زدگی، مصالح ناپایدار و در حال ریزش نمود این فرسودگی در جداره ها هستند. ساخت و سازهای غیرمجاز و طبقات مازادی که بدون در نظر گرفتن تمهیدات سازه‌ای مناسب بر روی بناهای موجود ساخته شده‌اند و همچنین الحاقاتی که به صورت غیر اصولی بر روی نماها یا دیوارها نصب شده‌اند به این وضعیت دامن می‌زنند. از اینرو، خطر سقوط

تصویر۶: وضعیت ناایمن و نابسامان کوچه ها و هدایت آبهای سطحی به انتهای کوچه

مصالح و الحاقات یا ریزش برخی جداره‌های ناپایدار خطری است که همواره در این کوچه ها تهدیدکننده جان عابرین است. علاوه بر جداره‌ها، کفسازی کوچه‌ها نیز مسئله ساز است. کف بیشتر کوچه‌ها با آسفالت پوشیده شده است اما اغلب به صورت وصله ای و ناهموار ترمیم شده یا گودال هایی در آنها به وجود آمده است. در کوچه های پلکانی شکستگی سنگ پله یا ارتفاع های متغیر پله ها در بسیاری موارد منجر به آسیب افراد به هنگام عبور از کوچه می شود. در فصول سرد سال مشکلات دیگری نیز به این معابر افزوده می شود. محصوریت بالای معابر و سایه اندازی زیاد منجر به یخ زدگی کوچه‌ها می‌شود. علاوه براینکه شیب بندی نامناسب معابر، نبود جوی آب، پایین بودن درب ورودی منازل نسبت به سطح کوچه (به دلیل آسفالت مداوم و نادرست

تصویر۷: اغتشاش بصری کوچه ها

کوچه ها) و همچنین پر شدن ظرفیت بسیاری از چاه‌های جذبی منجر به آبگرفتگی کوچه‌ها و حتی ورود آب به منازل مسکونی می‌شود و عبور و مرور را در کوچه ها با مشکل و خطر

مواجـه می سـازد.

اغتشاش بصری:
وضعیـت فرسـوده جـداره هـا، تنـوع بیـش از حـد مصالـح، نصـب الحاقـات فـراوان روی جداره‌هـا نظیرکانـال هـای کولر، لوله های تاسیسـاتی و انواع سـیم کشـی هـا، قرارگیـری تیرهای چـراغ برق در میانـه‌ی کوچـه و اتصـال نابسـامان کابل‌هـای برق متعـدد از جملـه عواملـی هسـتند کـه در کوچه‌ها و بـن بسـت‌ها اغتشـاش بصـری ایجـاد کـرده و آرامـش فضـا را مختـل می‌نماید. در سـالهای اخیر سـاخت و سـازهای جدید که با تجمیـع قطعات به احـداث بناهایـی با عرض و ارتفاع بیشـتر از بناهای موجـود در کوچـه هـا منجـر شـده اسـت و اغلـب بـرای تعریـض کوچـه هـا، با عقب نشـینی نسـبت بـه معبـر همـراه هسـتند، در خـط آسـمان و خط کـف کوچه‌هـا نیـز اغتشـاش بـه وجـود آورده اند.
محصوریـت زیـاد: محصوریـت بیـش از حـد نظیر آنچـه در کوچه‌هـای آشـتی کنـان می‌بینیـم، مشـکلات بسـیاری را ایجـاد می‌نمایـد. بـه دلیـل ریزدانگـی قطعـات در ایـن بافـت، کوچه‌هـا اغلـب محـل سـکونت خانوارهـای زیـاد و پرجمعیـت هسـتند. تراکـم جمعیـت زیـاد در فضـای انـدک کوچـه مشـکلات مختلفـی از جملـه ایجـاد سـر و صـدا را بـه همـراه دارد و در بسـیاری مـوارد حریم شـخصی افـراد را دچـار بـی حرمتـی می‌کنـد. گرچـه محصوریـت کوچـه هـا در برخـی از بافتهـا مشـوق حضـور بیشـتر سـاکنان اسـت. درواقـع، محصوریـت تاثیـر مسـتقیمی بـر رفتـار دارد. فضاهـای محصـور روابـط اجتماعـی را تقویـت می‌نماینـد (پاکـزاد،۱۳۸۵:۱۳۴) و ایـن تاثیـر را بـه خوبـی می‌تـوان در برخـی کوچه‌هـا مشـاهده نمـود. کوچه در بسـیاری از این بافتهـا محل گفت و گـوی همسـایه‌ها، بـازی بچـه هـا یـا نشسـتن سـالمندان در مقابـل درب منـازل اسـت.

افول نظارت اجتماعی:
از دیدگاهـی دیگـر نفوذپذیـری انـدک بافت نقش ترافیکـی و عبـوری کوچه‌هـا را کاهش داده اسـت. در واقـع اکثـر کوچه‌هـا در ایـن بافت‌هـا یـا بـن بسـت هسـتند کـه در ایـن صـورت هیـچ گونـه حرکـت عبـوری پیـاده یـا سـواره در آنهـا اتفـاق نمی‌افتـد و صرفـا جهت دسترسـی سـاکنان کوچه بـه واحدهـای مسـکونی مسـتقر در کوچـه ایفـای نقـش می‌کننـد، یـا به دلیـل عرض کـم تنها محل عبـور عابریـن پیاده هسـتند.

چنیـن ویژگی‌هایـی بـر پیـاده محـور بـودن بافت‌هـای فرسـوده و حضورپذیری بیشـتر کوچه‌هـا دلالت دارد. در ایـن بافتهـا کوچـه محـل بـازی کـودکان و نوجوانـان، محـل گفتگـو و ارتبـاط همسـایگان و انجام فعالیت‌هـای مشـترک اجتماعـی اسـت.

بنابرایـن بـه دلیـل نفوذپذیـری پاییـن، واجـد کارکـرد نیمـه عمومـی اسـت (علـی اکبـری، ۱۷:۱۳۹۲). عـلاوه برایـن، چنانچـه پیشـتر اشـاره شـد، اغلـب بافتهـای فرسـوده در بافـت میانـی شـهر تهـران محـل سـکونت قومیت‌هـای خـاص اسـت کـه در دهه هـای ۴۰ و ۵۰ از نقـاط مختلف ایـران بـه شـهر تهـران مهاجـرت کرده‌انـد. در بافتهایـی کـه همچنـان ایـن یکپارچگـی قومیتـی حفـظ شـده اسـت، فضـای نیمـه عمومـی کوچـه هـا و بن بسـت‌ها محـل تعامـلات اجتماعـی میان همسـایگان اسـت.

در چنیـن کوچه‌هـا و بـن بسـت‌هایی بالتبـع نظـارت اجتماعـی بالاتـری وجـود دارد کـه تامین کننـده امنیت ایـن فضاهـا نیـز اسـت. حضـور

ساکنین در کوچه‌ها همچنین سبب دوری افراد غریبه از کوچه‌ها بلاخص بن‌بست‌ها می‌شود. اما در دهه های اخیر بسیاری از بافتهای فرسوده به دلیل قیمت پایین مسکن محل حضور مهاجرین جدید و بالاخص مهاجرین غیرایرانی به شهر تهران شده‌اند.

همچنین سیاست‌های جدید نوسازی در تجمیع و ساخت واحدهای مسکونی ساکنین جدید را جایگزین ساکنین قدیمی کوچه‌ها کرده است. این ساکنان جدید نسبت به محل سکونت جدید حس تعلق اندکی دارند. از سوی دیگر اغلب از سوی ساکنین قدیمی طرد می‌شوند که این امر از حضور آنها در فضای شهری می‌کاهد. کاهش تعاملات اجتماعی در کوچه‌ها و بن بست‌ها و در نتیجه کاهش نظارت اجتماعی، تهدیدی جدی برای امنیت این فضاها در بافتهای فرسوده محسوب می‌شود.

عدم امنیت:

به دلیل انزوای بافتهای فرسوده، این بافتها محل مناسبی برای رشد و حضور بزهکاران هستند. امنیت فضاهای شهری تحت تاثیر این گروه‌های اجتماعی می‌تواندکاهش یابد. به خصوص در کوچه‌هایی با نفوذپذیری اندک و عدم روشنایی کافی در شب البته امکان وقوع جرم بسیار زیاد بوده و برخی از این معابر به پاتوق های بزهکاری تبدیل می‌شوند. البته در صورت وجود نظارت اجتماعی در کوچه‌ها و بن بست‌ها، امنیت این فضاها به میزان قابل توجهی تامین می‌شود.

آلودگی محیط:

عدم توسعه زیرساخت‌های شهری در این بافتها مشکلات عدیده‌ای را به ویژه در مورد فاضلاب و دفع آبهای سطحی برای ساکنان کوچه‌ها به همراه دارد. اغلب قطعات این بافتها فاقد سیستم جمع آوری فاضلاب سراسری (سیستم

تصویر۸: راست- وضعیت غیربهداشتی و نامناسب دفع فاضلاب و آبهای سطحی؛

تصویر۹: چپ- تجمع زباله در کوچه‌های پیاده

اگـو) هسـتند یـا بـه دلایل مختلـف از جملـه عدم تـوان مالـی مالکیـن همچنـان بـه ایـن سیسـتم متصـل نشـده‌اند. بنابرایـن دفـع فاضـلاب توسـط چاه‌هـای جذبـی صـورت میگیرد و فاضلاب سـبک خانگـی بسـیاری از منـازل بـه جـوی هـای روبـاز کوچه‌هـا سـرریز می‌شـود، از میـان کوچـه عبـور می‌کنـد و بـه داخـل شـریان هـای اصلـی دفـع آبهـای سـطحی میریـزد. بـوی نامطبـوع کوچه‌هـا ناشـی از ایـن سیسـتم ناکارآمـد و غیـر بهداشـتی یکـی از مهمتریـن مسـائلی اسـت کـه سـاکنان بـا آن دسـت بـه گریبان‌انـد. عدم امکان عبور ماشـین هـای مکانیـزه جمع آوری زباله نیز مشـکل دیگری اسـت کـه با اهمـال سـاکنان و خدمات شـهری به انباشـت زبالـه در طـول کوچه‌هـا می‌انجامـد. ایـن زباله‌هـا عـلاوه بـر ایجـاد بـوی نامطبـوع، محـل تجمـع حیوانـات و جانـوران مـوذی نیـز در سـطح کوچه‌هـا هسـتند. عـلاوه بـر آلودگی های زیسـت محیطـی ذکر شـده، سـرو صـدای ناشـی از حضور اتومبیـل و موتورسـیکلت آلودگـی صوتـی بسـیار زیـادی را در ایـن بافتهـا ایجـاد مـی کنـد. عبـور مداوم موتورسـیکلت در کوچه های سـواره و حتی برخـی کوچـه های بن بسـت سـواره/بن بـاز پیاده عـلاوه بـر از بیـن بـردن ایمنـی عابریـن، آرامـش مـورد انتظـار در کوچه‌هـا را از بیـن می‌برنـد.

کمبود فضای سبز:

فضـای سـبز در کوچه‌هـا نقـش بـه سـزایی در تلطیـف هـوای محیط و ایجاد ارامـش در فضا دارد. بـه دلیـل ریزدانگـی قطعات و سـطح اشـغال بالای ابنیـه اغلـب قطعـات مسـکونی فاقد حیـاط بوده و امـکان کاشـت درخـت را ندارنـد. در کوچـه ها نیز بـه دلیـل عـرض بسـیار کـم فضایـی برای کاشـت گیـاه اختصـاص داده نشـده اسـت. سیاسـتهای نوسـازی در کوچه‌هـا نیز در صـورت تحقق پذیری کامـل، در نهایـت عـرض ۶ متر را تامیـن می‌کنند کـه تنهـا امـکان عبـور خـودرو و ورود اتومبیل‌هـا بـه پارکینـگ منـازل را فراهـم می‌کنـد. از اینـرو فضـای سـبز در کوچه‌هـا در آینـده نیـز جایگاهـی نخواهد داشـت.

سطح سرویس دهی پایین خدمات شهری:

عـدم تامیـن روشـنایی در کوچه‌هـا یـا عـدم نگهـداری فضاهـای سـبز (در صـورت وجـود) و وضعیـت نامناسـب جمـع آوری زباله‌هـا از جملـه نمونـه هـای سـطح خدمـات دهـی پاییـن در کوچه‌هـا اسـت. مشـکلات تامیـن مالـی مدیریـت شـهری در تامیـن بودجـه خدمات شـهری در کنار محدودیـت هـای کالبـدی فضایی ایـن بافتها، یکی از عمـده تریـن دلایـل بـروز این مشـکلات اسـت. در بعضـی محـلات، بـه دلیل حـس تعلـق و روابط اجتماعـی قـوی میـان سـاکنین، برخـی از ایـن اقدامـات از سـوی سـاکنین صورت می‌گیـرد. برای مثـال، برخـی سـاکنان چـراغ مقابـل درب منـزل خـود را جهـت تامیـن روشـنایی کوچـه در طـول شـب روشـن نـگاه می‌دارنـد.

◆ سخن پایانی:

مجموعه مسـائل مطرح شـده، کیفیـات نامطلوب کوچه‌هـا در ایـن بافتهـا را نمایـان می‌سـازد. در سـالهای گذشـته و نچنـدان دور تلاش‌هـای بسـیاری در زمینـه نوسـازی بافتهـای فرسـوده و بـا رویکردهـای مختلـف صـورت گرفتـه اسـت. امـا متاسـفانه هـر یـک از ایـن رویکردهـا نتنهـا مشـکلات ایـن بافتهـا را حـل نکرده‌انـد بلکـه بـر برخـی مشـکلات نیـز افزوده‌انـد. سیاسـتهای مرتبـط بـا تشـویق نوسـازی و مشـارکت مـردم در تجمیـع، بـه دلیـل سـکونت چندیـن خانـوار در یـک واحـد مسـکونی، عـدم تـوان مالـی مالکین یا مشـکلات حقوقـی املاک وقفـی یا وراثتـی در این بافتهـا چنـدان موفـق نبـوده و بـه دلیـل نیـاز بـه حضـور سـرمایه گـذار و فـروش واحدهـای نوسـاز بـه سـاکنان جدیـد تبعـات مختلـف کالبـدی و اجتماعـی بـه همـراه داشـته اسـت کـه اکنـون در

کوچه‌ها نیز خود را نشان می‌دهد.
با توجه به این مشکلات و همچنین دراز مدت بودن تحقق این سیاست‌ها، در دو سال گذشته سازمان نوسازی شهر تهران با همکاری شهرداری های مناطق تلاش داشته است با انجام اصلاحاتی هر چند اندک و با تشویق مشارکت مردم در اجرای این اصلاحات به ساماندهی فضاهای شهری به ویژه کوچه ها بپردازد.

طرح «کوچه نمونه» و انواع طرح‌های بهسازی محیطی در راستای چنین رویکردی در بسیاری از محلات تعریف و اجرا شده است. این اصلاحات، بیشتر به اصلاح کفسازی، نقاشی و رنگ جداره‌ها، تقویت فضای سبز، رفع آلودگی های محیطی و اصلاح شیب بندی می پردازد و بیشتر بر اقدامات کوتاه مدت تاکید دارد. از آنجا که طرح های بهسازی محیطی به تازگی در سطح محلات در حال اجرا هستند و طرح کوچه نمونه نیز به صورت پایلوت در برخی مناطق تهران اجرا شده است، ارزیابی مشخصی از نتایج آنها در دست نیست.

اما سوالی که در اینجا مطرح می‌شود آن است که آیا در شرایطی که توجه به کیفیات در طرح‌های تفصیلی همچنان جایگاهی ندارند و هیچ سند واسطه ای در سلسله مراتبی اسناد بالادست جهت ارتباط طرح تفصیلی با طرح‌های خرد مقیاس مذکور وجود ندارد، چنین طرح هایی می‌توانند ضامن احیای بافتهای فرسوده و حیات کوچه‌ها باشند؟

◆ منابع:

-پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۵) راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی
-پوراحمد، احمد و شماعی، علی (۱۳۸۵) بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران
-جهانیان، منوچهر(۱۳۹۰) بررسی و طبقه بندی انواع بافت های فرسوده شهری کلانشهر تهران و راهکارهای مداخله در آن، فصلنامه علمی – پژوهشی جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره دوم، بهار ۱۳۹۰
-سلیمانی، محمد؛ افراخته، حسن و سعیدنیا، احمد (۱۳۹۲) تحلیل پیامدهای کالبدی-فضایی ادغام هسته های روستایی در منطقه یک شهر تهران، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، سال دوم، شماره ۱، بهار ۱۳۹۲
-علی اکبری، کاوه (۱۳۹۲) نقش نوسازی در توسعه نظارت اجتماعی، فصلنامه منظر شهری، شماره ۲۵ زمستان ۱۳۹۲
-عندلیب، علیرضا (۱۳۸۶) دفترهای نوسازی بافتهای فرسوده: فرایند نوسازی بافتهای فرسوده شهر تهران، تهران: ری پور
-نصر، طاهره (۱۳۹۶) جُستاری در ارزیابی اقدامات نوسازی بافتهای فرسوده شهری ایران (در قیاس با تجارب نوسازی جهانی) در راستای توجه به اهداف توسعه پایدار، فصلنامه برنامه ریزی منطقه ای، سال ۷ ، شمارهٔ پیاپی ۲۷ ، پاییز ۱۳۹۶
- Buttell FH, Martinson OB, Wilkening E (۱۹۷۹). Size of place and community attachment: A reconsideration, Social Indicators Research, No. ۴, Vol. ۶, pp. ۴۸۵-۴۷۵.

-منبع تصاویر: مهندسان مشاور فراد اسپیناس

بررسی جایگاه گمشده رنگ در کوچه‌های مسکونی

مرجان بابائی، کارشناس ارشد طراحی شهری

◆ شاید بتوان رنگ را تقریبا اولین ویژگی فرمی از فضا دانست که به آن توجه می‌شود و از سوی دیگر آخرین موردی که در طراحی مد نظر قرار می‌گیرد، به ویژه در طراحی کوچه‌های مسکونی! حتی این عبارت «طراحی کوچه مسکونی در ایران»، خود نوعی عجیب به نظر می‌رسد. در کشور ما، طراحی لغت سنگین و عمیقی است که معمولا در ارتباط با فضاها و عناصر فاخر و مجلل مورد استفاده قرار می‌گیرد. به بیان بهتر، معمولا چیزی طراحی می‌شود که ارزش طراحی شدن و صرف وقت توسط طراح را داشته‌باشد! در این میان، به نظر می‌رسد که در بین انواع فضاهای شهری، کوچه اولویت آخر توجه باشد. تا وقتی میدان‌ها، زیرگذر و روگذرها، خیابان‌های اصلی، پارک‌های وسیع و فضاهایی از این دست وجود دارد، که «طراحی» آن‌ها به چشم آمده و از مقیاس خرد گرفته تا کلان، از معمار و طراح شهری گرفته تا بدنه اصلی مدیریت شهری، یک رزومه دهان پرکن محسوب می‌گردد، جایگاهی برای طراحی کوچه باقی نخواهد ماند.

حتی اگر اولویت آخری برای طراحی یک کوچه مسکونی در نظر گرفته‌شود، انتخاب رنگ و بررسی تاثیرات رنگ بر مخاطب از اهمیت چندانی برخوردار نخواهدبود. شاید به همین دلیل باشد که کوچه‌های مسکونی ما مونوکرومی است از طیف رنگ‌های توسی و کدر یا کرم و شیری رنگ که گاه به طور تصادفی، رنگی متفاوت به صورت یک فریاد نابهنجار در آن سر داده شده‌است. در واقع، آن‌چه بیش از هر چیز به طراحی آن توجه می‌شود، ساختمان‌های مسکونی است، آن هم به طور غالب طبق سلیقه بازار و در جهت جلب مشتری! حتی در انتخاب رنگ ساختمان‌های مسکونی نیز، توجهی به تاثیر آن بر مخاطب و تاثیر جمعی این رنگ‌ها نمی‌شود. هر روز یک مصالح مد می‌شود و یک ترکیب حجم در ساخت و ساز مورد توجه خریدار است! رنگ نیز تابع این مصالح و هزینه ساخت و ساز خواهدبود، مانند آجر سه‌سانتی در دهه‌های گذشته و نمای رومی در چند سال اخیر.

تصویر شماره۱: نمونه نمای رومی و رنگ آن

تصویر شماره ۲: استفاده از رنگ به صورت یک پوسته و بی‌توجه به اثرات روانی آن

به نظر می‌رسد که هدف چندان مشخصی در انتخاب اجزای تشکیل‌دهنده یک کوچه مسکونی وجود نداشته‌باشد.

کف اغلب کوچه‌ها، چنان‌که گویی یک واقعیتی تثبیت شده و غیرقابل بازگشت باشد، وصله و پینه‌هایی از توسی تیره و روشن آسفالت است. پیاده‌روها نیز مجموعه‌ای ناهماهنگ از انواع سنگ و موزاییک، با رنگ‌های مختلف است که به سلیقه هر واحد مسکونی و بسته به نوساز یا قدیمی بودن، وضعیت مالی مالکین و... انتخاب می‌گردد. جنس و رنگ مبلمان و نحوه نصب آن‌ها نیز موضوعی جداگانه است که به نوبه خود مسئله را دوچندان می کند .

اغلب چراغ‌های برق از تیرهای بتونی (ارزان‌ترین و قابل دسترس‌ترین نوع) توسی رنگ تشکیل می‌شود. غلبه رنگ توسی در کف و عناصر مستقر در فضا در هماهنگی یا ناهماهنگی با ساختمان‌هایی که هر یک ساز خود را می‌زند، آشفته‌بازاری ایجاد می‌کند که قاعدتا باید فضایی آرام، خودمانی، دنج بوده و به طور کلی عملکردهای یک کوچه مسکونی را تداعی نماید. گویی فراموش شده‌است که کوچه مسکونی، چنان که سابق بر این نیز بود، حیاط دوم واحدهای مسکونی پیرامون خود است و این یعنی فضایی چنان صمیمی و خودمانی که فرد در آن احساس غریبه‌ای گم‌شده در انبار آشفته‌ای از انبوه عناصر بی‌ارتباط نداشته‌باشد. کوچه‌های امروزین که به سبب احساس نامانوس و غریبی که ایجاد می‌کنند، نه در خاطرها به صورت واضح و پررنگ باقی می‌مانند و نه نسبت به آن‌ها احساس تعلق دلچسبی وجود دارد. فضاهایی که انتظار داریم به حدی در فرد احساس انس و دلبستگی ایجاد نماید که به خواست خود، جهت بهبود آن وقت و انرژی خود را صرف نماید، به فضاهایی تبدیل شده‌است که سعی دارد به سرعت از آن عبور نموده و خود را به مقصد برساند. محیطی که در حافظه جمعی ما فضایی برای مکث، کاهش سرعت و تعامل همدلانه با فضا و افراد درون آن بود، اکنون با سرعت‌های بالای خودرو به نحوی طی می‌شود که گویی تنها هدف فرد عبور هر چه زودتر و خلاص شدن از این فضا است!

از معدود راه‌حل‌های ارائه شده در این رابطه نیز نمی‌توان چشم پوشید! راه‌حل‌هایی که نه مسئله را برطرف می‌کند و نه معضل آن را کاهش می‌دهد، بلکه گاه فقط بر وخامت اوضاع می‌افزاید. در بهترین حالت قلم به دست می‌گیریم و مانند یکی از صفحات رنگ‌آمیزی،

هـر سـاختمان را بـه رنگـی در می‌آوریـم، تقلیدی ناشـیانه از شـرایطی متفـاوت بـا زمینـه‌ای دیگـر!

فـارغ از این‌کـه ایـن رنگ‌هـای نامـوزون و نامرتبـط بـه زمینـه، حتی از برداشـتن جوش‌هـای آبلـه از روی صـورت، بـه جـای درمـان آن نیـز بدتـر اسـت! مـا زشـتی را بـه شـکل زشـت‌تری می‌پوشـانیم، یک پوسـته نـازک دیگـر روی نابسـامانی‌های فـراوان!

بـا وجـود همـه ایـن مسـائل، همچنـان اولویـت مدیریـت شـهری حـل مسـائل دیگـر اسـت و توجـه بـه مقیاس‌هـای خـرد، امـری سـلیقه‌ای و غیرضـروری تلقـی می‌گـردد. ایـن در حالی اسـت کـه بـرای توجـه بـه رنـگ در کوچه‌های مسـکونی نیـازی بـه تهیـه طرح‌هـای هزینه‌بـر، زمان‌بـر و مسـتلزم صـرف انـرژی قابـل توجهـی نیسـت.

در نظر گرفتن اثرات روانی رنگ‌ها و تاثیری که می‌تواند بر تداعی‌های مورد انتظار افراد از یک کوچه مسکونی داشته‌باشد، بسیار سودمند خواهدبود. تهیه ضوابط و توصیه‌هایی از این دست بسیار کمک‌کننده است. در این رابطه نکات لازم به توجه به قرار زیر است:

۱. پیـش از هـر چیـز بایـد توجـه داشـت کـه در ارتبـاط با رنـگ در در محیط آرام و دنج سـکونتی، نبایدهـا بسـیار مهم‌تـر از بایدهـا اسـت. اجتناب از رنگ‌هایـی از قبیـل رنگ قرمـز، نارنجی، سـرخابی و ماننـد آن محـرک و تنـش‌زا بـوده و به احسـاس آرامـش و دوری از تنـش کمک چندانـی نمی‌کند. ایـن رنگ‌هـا، اغلـب در جـداره مهدکودک‌هـا و یـا تابلوهـای واحدهـای تجاری قابل مشـاهده اسـت.

۲. اسـتفاده بیـش از انـدازه از رنـگ سـیاه یـا رنگ‌هـای تیـره، بـه ویـژه در سـطوح بزرگ‌مقیاس سرتاسـری احسـاس پوچی، شـوم و نحـس بودن و عـزاداری تداعـی می‌کنـد. بهتـر اسـت از رنگ‌های تیـره در بخش‌هـای محدودی از نماهـا و در جهت ایجـاد کنتراسـت‌های محـدود اسـتفاده شـود.

۳. رنگ سـفید احساسی از شـکوه و قدرت را ایجاد می‌کنـد. در محیـط صمیمی و خودمانی سـکونتی و کـه تمایـل به تعامـل اجتماعی در آن بالا اسـت، بایـد بـه ایـن تاثیـر توجـه ویژه داشـت. ایـن رنگ می‌توانـد در برج‌هـای مسـکونی و همچنیـن سـاختمان‌های حجیـم، تشـدید کننـده احسـاس شـکوه و غلبـه فضـا بـر فرد باشـد.

۴. رنـگ آبـی و تون‌هـای سـرد رنگ سـبز، احساس سـردی و دوری سطوح نسـبت بـه فـرد را القـا می‌کنـد. فضاهایـی کـه رنگ‌هـای سـرد در آن غلبـه دارد، حـس نزدیکـی و ارتبـاط صمیمـی فـرد بـا فضـا را تحـت تاثیر منفـی قـرار می‌دهد.

۵. توسـی رنـگ خنثـی، راکـد، بی‌طـرف و کسـالت‌آور اسـت. غلبـه رنگ توسـی و به ویژه توسـی سرد در فضا، احساسـی از محیطـی مکانیکی، سـرد و دور از حرکت و زندگـی را القا می‌کنـد. متاسـفانه رنـگ توسـی بـا وجـود یکنواختـی و سـرد بـودن، در اغلـب فضاهـا غلبـه دارد.

۶. تونالیتـه رنـگ قهـوه‌ای از قهوه‌ای روشـن و کرم گرفتـه تـا قهـوه‌ای آجـری و تون‌هـای تیره‌تـر، محیطـی گـرم، خودمانـی و دنـج فراهـم می‌نماید. رنـگ قهوه‌ای حـس دوام، امنیـت و سـرپناه را القا کـرده و تداعی‌گـر اطمینان و آرامشـی اسـت که از

زمیـن و رنـگ خـاک گرفتـه می‌شـود. محیطـی با غلبـه رنگ قهـوه‌ای در کنـار سرسـبزی درختان و گیاهـان، فضایـی طبیعـی و زنـده ایجـاد می‌نماید.

۷. تون‌هـای توسـی گـرم، توسـی- قهـوه‌ای و توسی‌سـبز، مخلوطـی از ویژگی‌هـای توسـی و رنـگ گرم ترکیب شـده بـا آن را دارد. توسـی‌های گـرم بـه راحتی قابل دسـتیابی اسـت و با اسـتفاده از مصالـح مختلـف قابـل ایجاد اسـت. ایـن ترکیب رنگـی از یک‌سـو ثبـات و دوام رنـگ قهـوه‌ای یـا حـس زندگـی رنگ سـبز را بـا خود به همـراه دارد و از سـوی دیگر، خنثایی و هماهنگی رنگ توسـی بـا سـایر رنگ‌هـا را تامیـن می‌نمایـد.

۸. رنـگ سـبز طبیعـت و طراوت را القـا می‌نماید و در مجمـوع حـس مثبتـی ایجـاد می‌کند، امـا باید توجـه داشـت کـه بـا توجـه بـه این‌کـه فضاهـای شـهری فضاهایـی مصنـوع هسـتند، بهتر اسـت در اسـتفاده از ایـن رنگ احتیـاط لازم در نظـر گرفته شود.

در مجمـوع می‌تـوان رنگ‌هـای مختلـف و تاثیرات روانشـناختی آن‌ها را بر فـرد در جدول زیر خلاصه نمـوده و در طراحی‌ها از آن اسـتفاده نمود:

	تاثیر	پیام
قرمز	محرک، مهیج، سرزنده	اشتیاق، پویایی، نشاط
صورتی	کودکانه، لطیف، معطر	سرزندگی، لطافت
نارنجی	پرتحرک، انرژی زا، با نشاط، کودکانه	پویایی، حرکت
زرد	شاد، درخشان، هیجان‌انگیز، بشاش	شادی، پویایی، فعال بودن
قهوه‌ای	تثبیت‌کننده، طبیعی	امنیت، سنت، ریشه‌دار بودن
سبز	متعادل، طبیعی، آرامش‌بخش	تعادل، امنیت، سرزندگی
آبی	سرد، آرامش‌بخش، ساکت	امنیت، تمرکز، سردی
بنفش	باشکوه، بلندمرتبه، معنوی	تشریفاتی، مذهبی، باقدرت، پرزرق و برق
توسی	ساکن، حفاظت‌شده، بی‌طرف	عدم ابراز وجود، خنثی
سفید	باز، وسیع، باشکوه	خلوص، آزادی، عدم قطعیت، خالی
مشکی	سنگین، سخت، غالب، قدرتمند، شوم	غیرمنقول بودن، تمایز، اصیل، نحس، مرگبار

فلیپ: مکان‌سازی مشارکتی کوچه‌ی جوزی در نیاوران

مژده کمالی، نیلوفر ابونوری[1]

چکیده :

کوچه‌های تهران با بهره‌مند بودن از ویژگی‌های منحصربه فرد فرمی و فضایی از یک سو و تاثیرپذیری مستقیم از ابعاد اجتماعی و فرهنگی از سوی دیگر، دارای ظرفیت‌ها، تهدیدها، نقاط قوت، و نقاط ضعف قابل‌تأملی به عنوان شریان‌های حیاتی زندگی شهری هستند. مشاهده و مطالعه‌ی دقیق جزئیات در کوچه‌ها و شکل‌دادن کنش‌های کوچک و تاثیرگذار بر پایه‌ی آن، می‌تواند گامی در راستای بهبود بلندمدت کیفیت زندگی در فضاهای عمومی تهران باشد.

پروژه‌ی فلیپ (Flip Project) تمرینی برای مکان‌سازی شهری مشارکتی (Collaborative Urban Placemaking) با هدف تبدیل کوچه‌های تهران به فضاهای عمومی شهری است. چشم‌انداز فلیپ، کاهش انزوای اجتماعی ساکنین کوچه‌های تهران است. فلیپ با ترکیب روش تفکر طراحی (Design Thinking)، شهریت تاکتیکی (Tactical Urbanism) و تفکر راهبردی (Strategic Thinking)، راه‌حل‌هایی ممکن، سریع، مقرون‌به‌صرفه، و آزموده شده را با همکاری مرکز نوآوری شهری تهران (توییک) تعریف کرده و تاثیرات بزرگ را از مسیر تغییرات کوچک دنبال می‌کند.

این گزارش دارای دو بخش است. در بخش اول، ساختار روانی انسان، متغیرهای ساختی و فردی، سطوح انزوای اجتماعی، تعامل در فضاهای عمومی شهری و نقش اعتماد به عنوان تسهیل‌گر در این تعامل بیان شده‌است. در بخش دوم نیز «نخستین گام فلیپ : مکان‌سازی مشارکتی کوچه‌ی جوزی واقع در محله‌ی نیاوران تهران» به عنوان یک پروژه‌ی نمونه تشریح شده است.

بخش اول - انزوای اجتماعی و استفاده از ظرفیت فضاهای عمومی شهری

ساختار روانی انسان سه وجه دارد: بالغ، والد و کودک. پاسخ نگفتن و پاسخ نگرفتن از هر یک از این سه وجه، باعث ایجاد خلل در ارتباطات افراد چه با خود و چه با دیگران خواهد شد. انزوای اجتماعی نیز ریشه در پاسخ نگرفتن کودک درون یک فرد از والد بیرونی جامعه دارد. (برن، ۱۳۹۵)

براساس پژوهش «تحلیل چند سطحی انزوای اجتماعی» (چلبی و امیرکافی، ۱۳۸۳)، انزوای

۱. مرکز نوآوری های شهری، Tuic , شاخه ی پژوهشیِ مهندسین مشاور تغییر روند طرح

اجتماعی به معنای فقدان یا ضعف اتصال‌های فرد با سایر افراد، گروه‌ها و جامعه تعریف می‌شود و ابعاد آن بر اساس سطح روابط خانوادگی، روابط محلی و فرامحلی، پیوندهای انجمنی، و میزان دسترسی به منابع اجتماعی بررسی می‌شود.

متغیرهای انزوای اجتماعی در دو سطح ساختی و فردی در مناطق مسکونی قابل بیان است. متغیرهای فردی، ویژگی‌های ساکنین محله را بیان می‌کند و شامل بی‌اعتمادی، سوءظن و شمار زیاد گره‌ها و هویت‌ها است. متغیرهای ساختی، شامل سطح توسعه‌ی اقتصادی-اجتماعی منطقه، ثبات سکونت، و ناهمگونی است.

بر اساس دیدگاه فقر شهری، سطح توسعه‌ی اقتصادی-اجتماعی منطقه‌ی مسکونی در پیوندهای اجتماعی ساکنین محله موثر است ولی در روابط فرامحلی یکسان نیست. برای مثال مناطق محروم و فقیر در مقایسه با مناطق مرفه‌تر، بستر و زمینه‌ی مناسبی را برای رشد و توسعه‌ی شبکه‌های غیررسمی محلی فراهم می‌کنند. این در حالی است که مناطق محروم روابط فرامحلی ضعیفی دارند؛ زیرا امکانات کمتری برای برقراری ارتباط با دیگر محله‌ها دارند.

در مثالی دیگر می‌توان گفت که هر چه ساکنین ثبات بیشتری در مکان زندگی خود داشته باشند، بر اساس مدل نظام‌مند موجب پیوندهای اجتماعی پایدارتری می‌شود. این امر نتیجه‌ی شناخت بیشتر همسایگان، احتمال مشارکت در رخدادهای محلی، و تماس‌های اجتماعی بیشتر بین این افراد است.

علاوه بر این، مدل ناهمگونی بیان می‌کند که جمعیت زیاد، تراکم و ناهمگونی در بین ساکنین محله، منجر به کاهش روابط محلی و تقویت روابط فرامحلی می‌شود. از سوی دیگر، متغیرهای فردی که شامل اعتماد و شمار زیاد گره‌ها و هویت‌های محله هستند، از راه ساخت پل‌های ارتباطی در محله‌ها قابل شکست هستند. هر چه این پل‌ها محکم‌تر باشند، امکان برقراری ارتباط در ابعاد سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی نیز بیشتر می‌شود. در پژوهش سطوح انزوای اجتماعی بیان شده که هر چه دعوت به حضور در این پل‌های مشارکتی داوطلبانه‌تر باشد، میزان حضور ساکنین محله و میزان ثبات روانی روابط محلی ممکن‌تر می‌شود.

یکی از پیامدهای انزوای اجتماعی، کاهش نشاط در زندگی اجتماعی ساکنین محله است که در مقایسه با هر ویژگی و روحیه‌ی دیگر، سهم بیشتری در بهبود روابط و معاشرت‌ها دارد. در تهران یکی از راه‌های بهبود روابط همسایگی و افزایش نشاط ساکنین محله، تقویت هویت محله است. در پژوهش پیمایشی معیدفر و مقدم (۱۳۸۹) در شش محله‌ی تهران که با رویکرد فضایی-اجتماعی و با تلفیق نظریه‌های کنترل اجتماعی و نظریه‌های جامعه‌شناسی شهری انجام گرفته است نشان داده شده که هویت محله‌ای، زمینه‌ی مناسبی برای رشد و ارتقای وابستگی، تعهد و مشارکت افراد در محله است و می‌توان با تقویت این سه عنصر، احساس کنترل و نظارت اجتماعی را در محله بالا برد و از گرایش افراد به انزوا و رفتارهای نابهنجار اجتماعی جلوگیری کرد.

محله، منطقه‌ای است که از مردمی میزبانی می‌کند که از نظر اقتصادی، اجتماعی و جمعیت شناختی مشابه هم هستند (شارع‌پور، ۱۳۹۱). همسایگی، بخش مهمی از فضای عمومی شهر است که فرصت ایجاد ارتباطات

اجتماعی را برای ساکنان فراهم می‌کند و از این راه در تقویت انسجام شهر سهم مهمی دارد (یوسفی نوغالی و حجازی، ۱۳۸۸). نظام همسایگی، مهم‌ترین مؤلفه‌ی تعاملات انسانی در عرصه‌های مختلف اجتماعی است. رایج است که به نظام همسایگی، اجتماع نیز می‌گویند. مفهوم اجتماع همیشه با تعلق خاطر همراه است؛ تعلق خاطر به یکدیگر و نیز به محل فیزیکی (اسکنل و گیفورد، ۲۰۱۰؛ مورگان، ۲۰۱۰؛ لاو و آلتمن ۱۹۹۲).

برای ایجاد تعاملات همسایگی باید بستری فراهم شود که شناخت همسایگان از یک‌دیگر بیشتر شود، شبکه‌ای از روابط با یکدیگر داشته‌باشند، و بتوانند به یکدیگر اعتماد کنند.

در این صورت احساس عاطفی مثبتی به‌وجود می‌آید، رضایت از محله و همسایگان زیاد می شود، و اعتمادی همراه با احتیاط خلق می‌شود. فضاهای عمومی ظرفیت بالایی برای ایجاد و برقراری کنش‌های اجتماعی دارند. پس از ایجاد کنش‌های اولیه و شکل‌گیری تعامل اجتماعی، تفاوت‌های موجود در سطوح اجتماعی، اقتصادی، و فرهنگی که پدیدآورنده‌ی الگوهای رفتای متنوع است زمینه‌ساز شکل‌گیری روابط اجتماعی منسجم و پایدار خواهد بود. پایداری تعاملات اجتماعی در بستر فضاهای عمومی شهری با اعتماد اجتماعی امکان‌پذیر است. این دستاورد اجتماعی در شش بُعد صداقت، صراحت، سهیم کردن، تمایلات، همکاری‌جویی، و اعتماد و اطمینان سنجیده می‌شود.

اعتماد اجتماعی تسهیل‌گر کنش‌های فضاهای عمومی شهری است. فلیپ با تکیه بر این اصل، روش مکان‌سازی مشارکتی شهری را برای نزدیک‌شدن به چشم‌انداز خود یعنی کاهش انزوای اجتماعی انتخاب کرد. این مدل ترکیبی در یک فرآیند پنج مرحله‌ای و با استفاده از روش تفکر طراحی، شهریت تاکتیکی، و تفکر راهبردی به اجرا درآمد.

◆ بخش دوم - نخستین گام فلیپ: مکان‌سازی مشارکتی کوچه‌ی جوزی واقع در محله‌ی نیاوران تهران

فرآیند پنج مرحله‌ای فلیپ براساس مدل

فعال‌سازی فضاهای عمومی شهری موسسه ی Project for Public Spaces تعریف شده است:

۱.نحوه‌ی انتخاب تیم و سایت پروژه (هفته‌ی اول)

۲.شناخت ذی‌نفعان و ثبت خواسته‌های آنان (هفته‌ی اول)

۳.شناسایی مشکلات فضای عمومی کوچه‌ها (هفته‌ی اول)

۴.ترسیم چشم‌اندازهای ممکن برای کوچه به عنوان فضای عمومی (هفته‌ی دوم)

۵.کنش برای تغییرات کوتاه‌مدت با تاثیرات بلندمدت (هفته‌ی دوم)

فلیپ در راستای اجرای مدل ترکیبی معرفی شده، اولین بخش از فعالیت خود را با یک کارگاه دو هفته‌ای با شرکت پنج پژوهشگر و طراح در مرکز نوآوری شهری تهران (تویبک) در تابستان ۱۳۹۷ آغاز کرد. محصول این کارگاه در قالب یک رویداد یک روزه در کوچه‌ی جوزی واقع در محله‌ی نیاوران به اجرا درآمد.

برای اجرای دقیق خواسته‌های ساکنین محله در فعال‌سازی کوچه، مدل تفکر راهبردی (نسخه‌ی معرفی شده توسط دانشکده‌ی مدیریت دانشگاه بریتیش کلمبیا) به کار گرفته شد. این مدل از سه بخش «بپرس، بارها بساز، و اجرا کن» تشکیل شده‌است. بخش «بپرس» با استناد به مدارک سرای محله، صحبت با ساکنین کوچه‌ی جوزی و صاحبان کسب و کار محله پیش رفت. برای مصاحبه‌ی حضوری با افراد محله، چهار نوع پرسش‌نامه در کارگاه طراحی شد تا افراد با توانایی‌ها و ویژگی‌های گوناگون بتوانند نظر خود را بازتاب دهند. در دو عدد از پرسشنامه‌ها، سوال «دوست داری در محله‌ات چه ببینی،بشنوی،و چه به جای بگذاری؟» پرسیده شده‌بود. پرسشنامه‌ی دیگر در قالب یک بازی تعاملی از رهگذران می‌خواست تا احساسی که در لحظه‌ی گذر از آن نقطه می خواستند تجربه کنند را به اشتراک بگذارند. برای مثال این احساسات می‌توانست شامل شادی، غم، امنیت، عشق، و خوشبختی باشد. در ادامه، نتایج پرسش‌نامه‌ها تحلیل و بررسی شدند تا فعالیت‌هایی برای تبدیل یک روزه‌ی کوچه‌ی جوزی به یک فضای عمومی پویا شکل گیرد. یکی از این فعالیت‌ها، بازآفرینی کاشت توت‌فرنگی و گل‌های شمعدانی در کوچه بود. با استناد به اسناد شهرداری، در گذشته در این محله گل‌های شمعدانی و بوته‌های توت فرنگی کاشته می‌شد. کاشت دوباره‌ی توت‌فرنگی، با یادآوری گذشته‌ی محله، افراد سال‌خورده را تشویق کرد تا در محل حضور پیدا کنند.

در بخشی دیگر، یک کارگاه نجاری کوچک برای تشویق کودکان محله به بیرون آمدن از خانه‌ها و تعامل اجتماعی با همسالان‌شان تشکیل شد و به دلیل مدیریت کارگاه توسط یک گروه پژوهشی، والدین با آرامش و رضایت بیشتری به فرزندان‌شان اجازه‌ی حضور دادند. هم‌چنین با تعبیه‌ی یک «ایستگاه دوستی» در قسمتی از کوچه، فضایی برای معاشرت والدین و ساکنین نیز فراهم آمد.

در نخستین گام از پروژه‌ی فیلیپ، با تعریف فعالیت‌های مشارکتی و فردی، سعی بر آن شد که امکان تعاملات اجتماعی بر اساس خواسته‌های ساکنین فراهم شود تا ویژگی‌های ناهمگون محله کمرنگ شده و تماس‌های اجتماعی پرشماری بر پایه‌ی یک اعتماد رو به رشد برقرار شود. از تاثیرات بلند مدت این رویداد، کاشت بوته‌های توت فرنگی و گل‌های شمعدانی در باغچه‌های عمومی کوچه‌ی جوزی بود که هر یک از همسایگان به صورت مشارکتی مسئولیت آبیاری آن‌ها را بر عهده گرفتند. پس از این رویداد، شهرداری منطقه بیان کرد که کوچه‌های دیگر در نزدیکی محله نیز خواستار

اجـرای ایـن رویدادهـا در محله‌ی خود شـدند؛ که ایـن امـر نشـان‌دهنده‌ی ظرفیـت بـالای محله‌های تهـران بـرای اسـتقبال از تغییراتـی در این مقیاس اسـت. روش‌شناسـی، فرآیند طراحـی و پژوهش، و گـزارش مختصـری از رویـداد یـک‌روزه‌ی کوچه‌ی جـوزی در نشـریه‌ی شـماره ۲ از مجموعـه‌ی توییک ۱۰۱ منتشـر شـده و نسـخه‌ی دیجیتال آن در وبسـایت مرکز نوآوری شـهری تهـران (توییک) بـه نشـانی www.tuic.ir بـه صـورت رایـگان در دسـترس عمـوم قرار دارد. امید اسـت بـا مطالعه‌ی ایـن تجربـه، کنش‌گرانـی به صـورت فعالانـه برای مکان‌سـازی شـهری مشـارکتی اقدام کنند و گامی در راسـتای کاهـش انزوای اجتماعـی در محله‌های تهـران بردارند.

منابع

•اعظم خطیـی. «تبیین جامعه شـناختی تعاملات همسـایگی و تاثیر آن بر احسـاس نشـاط اجتماعی شـهروندان در همدان.».مطالعات جامعه شـناختی شـهری سـال هفتم بهار ۱۳۹۶ شـماره ۲۲

•طلیعـه خادمیـان ، مینا افخمـی. «تاثیر تعاملات اجتماعـی بـر اعتمـاد اجتماعـی شـهروندان تهرانی»(مطالعـه ی مـوردی منطقـه ۳ و ۱۷). پژوهش اجتماعی : پاییز ۱۳۹۲ , دوره ۶ , شـماره ۲۰ ; از صفحـه ۳۹ تـا صفحـه ۶۱ .

•عبدالحسـین قنبـران ، مرضیه جعفری. «بررسـی عوامـل موثـر بـر ارتقا تعامـلات اجتماعـی در میان سـاکنان محلـه مسـکونی» (نمونـه مـوردی محلـه درکه-تهـران). معماری و شهرسـازی ایـران : بهار و تابسـتان ۱۳۹۳ , دوره, شـماره ۷ ; از صفحه ۵۷ تـا صفحه ۶۴ .

•مریـم قلمبردزفولـی; محمد نقـی زاده. «طراحی فضای شـهری به منظـور ارتقاء تعامـلات اجتماعی (مطالعـه مـوردی: بلـوار بیـن محلـه ای)». هویـت شـهر, ۸, ۱۷, ۱۳۹۳, ۱۵-۲۴. doi: ۱۰,۱۳۱۴۰/ ۲,۲,۲۱۵۰۷,۱۴۸۸۰.RG

•مسـعود چلبـی; مهـدی امیـر کافـی. «تحلیـل چنـد سـطحی انـزوای اجتماعـی». مجلـه جامعـه شناسـی ایـران, ۵, ۲, ۱۳۸۳, ۳-۳۱.

•اریـک برن.«کتـاب تحلیـل رفتـار متقابـل» ،فرهنـگ نشـر نو، ترجمـه اسـماعیل فصیح.۱۳۹۵

•مرکـز نوآوری شـهری تهـران. «کتابچـه ی ۱۰۱ مکان سـازی شـهری مشـارکتی». سـال ۱۳۹۷.

References

۱. Project for Public Spaces. https:// [www.pps.org/. [Online

◆ منظر رنگی کوچه‌های شهر

کاوه عین اللهی
کارشناس ارشد طراحی شهری

◆ اگر چه کوچه‌ها یکی از اصلی‌ترین فضاهای شهری از گذشته تا کنون محسوب می‌شدند، امروزه شاهد کم فروغی آن‌ها می‌باشیم. بیشتر کوچه های امروز به فضایی عبوری با هدف دسترسی به آپارتمان‌های مجاور آن مبدل گشته‌است. فضاهایی که روزگاری از نخستین فضاهای اجتماعی و تعاملی برای خانوارهای ساکن کوچه و محیطی خودمانی و آرامش‌بخش بود، حال خالی از هیاهوی بازی کودکان، حضور سالمندان و در مجموع روابط اجتماعی شده است. شاید از همین روست که در گذشته به این فضاها توجه بیشتری می‌شد و زندگی بخش عمده‌ای از مردم در آن‌ها جریان داشت.

کافیست به سفرنامه‌های قدیمی سر بزنیم تا شاهد آن باشیم که سفرنامه‌نویسان سخن از کوچه‌ها، درختان، حضور ساکنین، و در کنار آن ارگ و بازار و ... حیات جاری در آن را بارها مورد توجه قرار داده‌اند. امروزه در صورتی که سفرنامه‌ای به نگارش دربیاید قطعا سخن از ساختمان‌ها، پاساژها و مواردی از این قبیل است. تصویری که در گذشته‌ای نه چندان دور از یک کوچه در ذهن مردم نقش می‌بست، تصویری بود مشتمل بر فضایی در اختیار پیاده و اولویت آن‌ها با درختان کوتاه و بلند، حضور کودکان و نوجوانان و بعضا بزرگسالانی که مشغول بازی و گفتگو و ارتباط اجتماعی بودند، برخی فضاها به پارک خودروها اختصاص داشت و در نهایت ساختمان‌ها شاید به عنوان آخرین حلقه تشکیل دهنده آن‌ها ایفای نقش می‌نمودند. به این ترتیب حضور افراد در کوچه و فضای مکث و فعالیت آن‌ها اصلی‌ترین نقش را در ساختار ذهنی شهروندان داشتند. در راستای احیای این فضی از دست رفته لازم است گام‌هایی هرچند کوتاه برداشته شود. گام‌هایی که در حوزه طراحی شهری بخش عمده‌ای از آن به طراحی منظر این فضاهای غنی برمی‌گردد. کوچه‌ها همانطور که پیش از این نیز بدان اشاره شد از عناصر و عوامل مختلفی تشکیل می‌شدند، حال اگر بخواهیم کمی دقیق‌تر بدان بنگریم باید از کف‌سازی‌های اغلب موزاییکی، سواره‌هایی با پوشش آسفالت، پوشش‌های گیاهی خطی و یا نقطه‌ای ایجاد شده از درختان خانه‌های قدیمی، نهال‌های خانه‌های جدیدتر و بعضا شمشادها و ساختمان‌هایی با دیوارهای مرمری، انواع آجر و ... نام برد. همچنین در کنار این عناصر ثابت خودروها، اهالی محل، و رفتارهای ایشان حتی در حد لباسهای آویزان از تراس‌ها و ... از ارکان تشکیل دهنده منظر این فضاهای سرزنده، خودمانی و آرام است.

رنگها نقش مهمی در شکل‌گیری ذهنیت اولیه در اولین تعاملات میان مردم با خودشان و همچنین مردم و محیط دارند. استفاده مناسب از رنگ نه تنها در تمایز یافتن فضا از دیگر فضاهای مشابه تأثیرگذار است، بلکه احساسات و عواطف ساکنین را تحت تأثیر قرار می‌دهد. کاربرد رنگ در فضاهای شهری می‌تواند به فضاها شخصیت و ظاهری منحصربه‌فرد بدهد. اما این تمایز بخشی مناسب با کاراکتر هر فضایی نبوده و می‌بایست متناسب با نوع فضا نسبت به کاربرد آن اقدام نمود.

با توجه به اینکه تمامی اجزای تشکیل دهنده معابر دارای رنگی است که در نمود بصری، از نخستین عناصر دیدنی و عینی توسط ناظر است. مقوله رنگ و جایگاه آن در کوچه‌های امروز دغدغه نوشتار حاضر است. تداوم و حضور رنگ در کوچه ها چنان پرقدرت اتفاق می افتد که رنگ غالب و پالت رنگی کوچه به عنوان

اولین عنصر ادراک شده می‌تواند برای همیشه در خاطره می ماند. بنابراین شاید به جرات بتوان گفت یکی از اصلی‌ترین نمودهای بیرونی کوچه‌ها رنگ آن‌ها است. بله رنگ، زمینه‌های سفید، خاکستری و اکر و آجری، برگرفته از رنگ ساختمان‌ها در ترکیب با پوشش گیاهی چهار فصل که در فصول مختلف حال و هوای متنوعی را به کوچه‌ها تزریق می‌نمود، کفسازی‌های موزاییکی سفید و طوسی که به مرور زمان و با عبور و مرور ساکنین همگی به رنگ خاکستری و طوسی مبدل می‌گشتند و آسفالت‌هایی با رنگی طوسی تیره. این رنگ‌ها گاها زمینه‌ای نسبتا خنثی به کوچه‌ها می‌بخشیدند که با جریان‌های انسانی و در ترکیب با پوشش شهروندان و خودروها تنوع فضایی به آن‌ها افزوده شده و تشکیل دهنده غنی‌ترین فضاهای شهری بودند و یا خود آنقدر محرک و تاثیرگذار بود که حضور ساکنان و فعالیت‌های آن‌ها را نیز تحت شعاع قرار می‌داد.

حال اگر بخواهیم از رنگ فضای کوچه‌ها به عنوان منظر رنگی آن یاد کنیم، باید گفت این فضاها با بهره‌مندی از زمینه‌های خنثی (رنگ‌های آجری، اکر و سفید و طوسی) اجازه توجه به متن‌هایی با رنگ‌های شاخص و متنوع را فراهم می‌آوردند، رنگ سبز درختان در فصول بهار و تابستان، رنگ‌های نارنجی و زرد در فصول سرد که القا کننده حس زمان و درک آن بودند، و توجه به اصلی‌ترین عنصر تشکیل دهنده کوچه‌ها، یعنی ساکنان و حاضران در فضا با پوشش‌ها و لباس‌های رنگ‌های متنوع. رنگ خود به نوعی یک ویژگی قابل توجه است، که می‌تواند در طراحی محیطی به کار گرفته شود و در القای احساسات مختلف محیط انسان ساخت نقش بسیار حائز اهمیتی داشته باشد رنگ می‌تواند حال و هوای کلی فضا را تعیین کند. در این میان نباید از نظر دور داشت که اساسا فضای کوچه‌ها با کاربری‌های عمدتا مسکونی به دنبال آرامش هستند. در این مورد که تقویت و ارتقاء این ویژگی می‌تواند در خلق فضا مناسب باشد، اتفاق نظر وجود دارد. اما مهمترین اصل در تحقق این مهم شاید توجه بیشتر به کلیه‌ی حامل‌های رنگی موجود در فضا، در کنار و در ترکیب با یکدیگر است. بدین ترتیب باید اذعان نمود که منظر رنگی می‌بایست در خدمت توقعات موردی از فضاها باشد تا بتواند به عنوان جزیی از یک کل به بهترین شکل ممکن ایفای نقش نماید، در غیر این صورت خود به عنصری جهت ایجاد اغتشاش و بی نظمی مبدل می‌گردد. با توجه به عدم امکان تعیین رنگ برای عناصر متحرک فضا نظیر شهروندان لازمست رنگ زمینه خنثی بوده تا برای ترکیب حضور ایشان آماده باشد.

تصویر ۱: استفاده از تنوع رنگی بالا به صورت نامنظم هرچند در کوتاه مدت مطلوب برای مخاطب مطلوب به نظر می‌آید ولی در بلند مدت برای ساکنان آزار دهنده است.

امروزه هنگامی که صحبت از منظر رنگی انواع فضاهای شهری به میان می‌آید، این عنصر مهم تا سر حد رنگ دیوارها و مصالح ساختمانی تقلیل می‌یابد. این در حالیست که منظر رنگی فضاهای شهری از جمله کوچه‌ها بسیار فراتر و پیچیده‌تر است. اصلی‌ترین چالش در توضیح پالت رنگی فضاهای شهری و یا منظر رنگی، این مهم است که این منظر رنگی چیزی فراتر از رنگ ساختمان‌ها و یا دیوراها می‌باشد.

یکی از اصلی‌ترین برچسب‌های این روزهای شهر تهران، که همان خاکستری بودن آن است، یک اشتباه بزرگ است که نشات گرفته از اغتشاشات بصری بالای این شهر از جمله

تصویر ۲: استفاده از رنگ به عنوان یک مقوله هویتی در کوچه‌های شهر شفشاون مراکش

کوچه‌های آن برشمرده می‌شود. رنگ‌های مختلف، با شدت‌ها، طیف‌ها و تنوع‌های مختلف اجازه برداشت رنگی واحد و یا مشخصی را نمی‌دهد. تنوع‌های رنگی گرم و سرد به کار گرفته شده در ساختمان‌ها، خودروهایی با رنگ‌های مختلف و متنوع در فضاها و ... همگی

به متن ماجرای کوچه تبدیل شده‌اند و اجازه عرض اندام به شهروندان نمی‌دهند. اساسا همه عناصر و سازنده‌های فضا به دنبال تبدیل شدن به متن کاراکتر فضایی کوچه‌ها هستند، این مهم از سازنده‌های نماهای ساختمانی با بهره‌مندی از سنگ‌های رنگی و نماهای شاخص را شامل می‌شود تا راننده‌ها با خودروهای رنگی تا ساکنینی که بیش از هر چیزی به نمود بیرونی خود که همان لباس و رنگ آن است اهمیت می‌دهند، فضاهایی که همه چیز در آن در حال خود نمایی است. و در این میان صرفا وسایل این خودنمایی تغییر می‌کند.

می‌توان ادعا نمود که بخش عمده‌ای از تغییر

تصویر ۳: استفاده از رنگ‌های متنوع با اشباعیت مناسب در کوچه‌هایی با مقصد گردشگری

در رنگ فضای کوچه‌ها بر گرفته از تغییر رویه و سبک و سیاق زندگی شهروندان است. شهروندانی متواضع و فروتن که زندگی آن‌ها در فضای داخلی خانه‌های آن‌ها شکل می‌گرفت، به افرادی خود متظاهر تبدیل شده و دیگر فضاهای داخلی آن‌ها را اغنا نمی‌نماید. بلکه

به دنبال رنگین نمایان نمودن زندگی خود به دیگران هستند. در شرایطی که همین شهروندان به زندگی در محیط خصوصی خود بسنده می‌کنند و زندگی اجتماعی در فضای کوچه را به حداقل می‌رساند. به این ترتیب و در نتیجه این خودنمایی ها فضاهایی که می‌بایست آرام‌بخش و ترغیب کننده ساکنین به حضور در آن جهت برقراری روابط اجتماعی باشند به فضاهایی منزجر کننده، مغشوش و القا کننده ناآرامی مبدل گشته اند. فضای کوچه‌ها مملو از رنگ مصالح مختلف که به دنبال متمایز نمودن خود هستند، سرامیک‌ها و سنگ های رنگارنگ کارشده در کفسازی مقابل می‌نمایند و متن در آن پنهان شده و کم رنگ‌تر و کم رنگ‌تر می‌گردد.

مسئله‌ای که بیش از هر چیز در این میان حائز اهمیت است، این مهم است که نمی‌توان یک نسخه واحد رنگی برای کلیه‌ی فضاها پیچید، حتی برای دسته‌های مختلف فضاهای شهری (کوچه‌ها، خیابان‌های شهری، پیاده‌راه‌ها و ...) نیز نمی‌توان چنین اقدامی را تجویز نمود. به این معنی که می‌توان راهنماها و کلیاتی را برای انواع فضاها از جمله کوچه‌ها تهیه و تدوین نمود، اما نوع رنگ‌های مجاز و غیرمجاز را نمی‌توان به طور دقیق مشخص نمود. چرا که کاراکتر فضایی آن‌ها نیز می‌تواند متفاوت باشد.

تصویر ۴: استفاده نامناسب از رنگ در کوچه های شهر تهران

ساختمان‌ها، خودروهای رنگین که در کوچه‌ها را به پارکینگ‌های عمومی مبدل ساخته‌اند و تخریب بخش بزرگی از پوشش گیاهی مقابل ساختمان‌ها در حین ساخت و ساز. به این ترتیب حامل‌های رنگی موجود در کوچه‌ها تغییر نقش داده‌اند، یعنی زمینه خودنمایی قطعا رنگ‌هایی که برای یک کوچه در بافت تاریخی توصیه می‌شود متفاوت با کوچه‌های بافت فرسوده، و رنگ کوچه‌های بافت فرسوده متفاوت با رنگ بافت‌های جاذب گردشگر و ... خواهد داشت.

اما آنچه مسلم است، جداره‌ها و کف در کوچه‌های مسکونی باید القا کننده آرامش و میزبان متن باشد و از خودنمایی رنگی بپرهیزد.

در این میان برخی پیشنهادات کلی که می‌توان در همین راستا برای منظر رنگی کوچه‌ها مد نظر قرار داد عبارتست از: در نظر گرفتن انواع حامل‌های رنگی (پوشش گیاهی، مصالح نماو کف، تابلوها، خودرو و ...) در ترکیب با یکدیگر، ایجاد هماهنگی در حامل‌های رنگی، عدم استفاده از رنگ‌های با اشباعیت بالا (مگر در مواردی که در وضع موجود به صورت غالب شکل گرفته باشد)، توصیه به استفاده از رنگ‌های خنثی، توصیه به استفاده از رنگ‌های با اشباعیت پایین، تمایز قائل شدن میان رنگ نقش و زمینه و توجه به کاراکتر فضایی کوچه‌ها (بافت‌های مسکونی، بافت‌های تاریخی، بافت‌های طراحی شده برای حضور گردشگران و ...) و مواردی از این قبیل.

با توجه به تمامی مطالب یاد شده وظیفه و دغدغه معماران، شهرسازان و مدیران شهری باید درک مفهوم فضای کوچه و رنگ‌آمیزی متناسب با آن است. امروزه استفاده از رنگ‌های شارپ و متمایز در هر فضای شهری به یک اپیدمی در راستای خودنمایی و شاخص نمودن ابنیه، کاربری‌ها و ... مبدل گشته است.

به محض سخن بردن از رنگ، منظر رنگی، پالت رنگی و ادبیاتی از این قبیل، کلیه‌ی متخصصین به دنبال استفاده از رنگ‌های با اشباعیت بالا و شاداب هستند تا بتوانند به گفته خود شادابی و سرزندگی از دست رفته در پایتخت را بدان بازگردانند. به قول معروف هر سخن جایی و هر نکته مکانی دارد، استفاده از رنگ‌های با اشباعیت بالا برای برخی فضاها و در برخی حامل‌های رنگی بسیار مناسب خواهد بود، ولی کوچه‌ها به عنوان فضاهای آرام، خودمانی و سرزنده فضایی مناسب برای این امر نبوده، نیست و نخواهد بود.

به طور کلی استفاده از رنگ در کوچه‌ها می‌بایست در هماهنگی کامل با سایر ساختمان‌های موجود در بدنه باشد و به نوعی رنگ کاملا در خدمت کاراکتر فضایی کوچه عمل نماید

. در این نوع از فضاهای شهری رنگ اجازه شاخص شدن، عرض اندام و تبدیل شدن به سوژه را ندارد (مگر در کوچه‌هایی با کاراکتر گردشگری و یا استفاده از رنگ‌های متناسب با هویتی خاص در برخی شهرها).

آن‌چه در وهله اول می‌بایست در اولویت قرار گیرد، اقدامات پیشگرانه است، عدم استفاده از رنگ‌های نامتجانس با زمینه در کوتاه مدت می‌تواند بهترین راهکار باشد، اما در مرحله بعدی و در بلند مدت، می‌توان همانطور که پیش از این بدان اشاره شد، برای کوچه‌های قسمت‌های مختلف شهر، متناسب با کاراکترهای فضایی آن‌ها و زمینه کوچه‌ها پالت رنگی‌ای درخور انتخاب نمود. در نهایت شایان ذکر است که برای همه کوچه‌های یک شهر نمی‌توان نسخه‌ای واحد تجویز نمود و می‌بایست به صورت کاملا مکان‌محور عمل نمود.

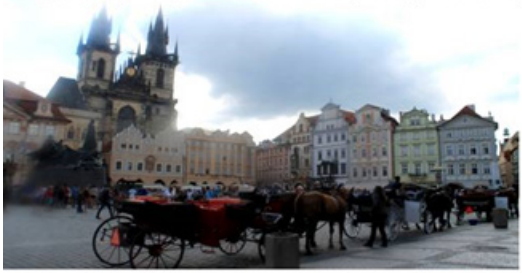
تصویر ۵: رنگ‌آمیزی جداره‌ها به عنوان اولین راهکار مدنظر برخی مدیران شهری

میراث : غرور فضای شهری

نویسنده: خانم فردوس فرحانا (داکا- بنگلادش)/ ferdous farhana huq

مترجم: نسیم ایرانمنش

All these buildings of BK das road, old Dhaka are enlisted heritage buildings. Lack of conservation attempts towards these buildings are giving people scope to treat these buildings badly.(Photo: Author, 2014)



Prague a medieval city has been conserved as a whole. The new buildings followed the style of the old buildings. Photo: Author,2016

HERITAGE IS A RESOURCE AND CITY PLANNING MUST BE DONE BY PRIORITIZING THE HERITAGES

◆ تمام ساختمان‌های خیابان بی.ک داس در داکای قدیم در لیست ساختمان‌های میراثی قرار دارند. عدم تلاش در حفظ و نگهداری این ساختمان‌ها به مردم امکان این را می‌دهد که به نحو بدی بهاین ساختمان‌ها لطمه بزنند. (تصویر از نگارنده)

پراگ یک شهر قرون وسطایی که کلیت آن حفظ شده‌است. ساختمان‌های جدید از سبک ساختمان‌های قدیم تبعیت می‌کند.(عکس از نگارنده)

چه چیزی اول می‌آید میراث یا تاریخ؟ این سوال مشابه سوال قدیمی سن جوجه – تخم مرغ است. مردم درباره وقایع قبلی یک مکان یا یک کشور از طریق میراث آن خبردار می شوند. میراث به عنوان شاهد خاطرات یک ملت یا مکان عمل می‌کند. از طرف دیگر ،میراث خروجی یک واقعه تاریخی است. اگر یک واقعه اتفاق نیافتد ما میراثی نیز به دست نخواهیم آورد.بنابراین تاریخ و میراث دو طرف یک سکه هستند. همانطور که میراث خاطرات وقایع گذشته را نگهداری می‌کنند ، خاطرات ملت می تواند با تخریب میراث آن ملت از بین برود. دقیقا این موضوع در بنگلادش دارد اتفاق می‌افتد و به تدریج این ملت خاطرات گذشته اش را روز به روز از دست می‌دهند.

◆ میراث چیست ؟

بر حسب تعریف یونسکو ، میراث فرهنگی به مصنوعاتی از قبیل نقاشی، طراحی، چاپ، موزائیک‌کاری، مجسمه‌سازی، بناهای یادمانی و ساختمان‌ها و همچنین سایت‌های باستان شناسی که یادآور ریشه‌های ملت، نسل قدیم و قبلی و فرهنگ‌ها است ، اشاره می‌کند.

میراث فرهنگی می‌تواند دو نوع باشد، میراث

ساخته شده(سازه‌های ساخته شده، ساختمان ها، بناهای یادمانی) و میراث طبیعی(جنگل‌ها ، بدنه‌های آبی و هر سایت طبیعی دیگر). میراث فرهنگی همچنین شامل موارد غیر قابل لمسی از قبیل سنن، هنرهای نمایشی و تشریفات نیز می‌شود.

◆ میراث داکا

داکا، پایتخت بنگلادش بنظر می‌رسد که بزرگترین توسعه زیرساخت را در میان تمام شهرهای کشور انجام داده‌است. شواهد یافت شده ازتحقیق هدایت به میراث‌های مختلفی می‌نماید که القا کننده این است که مردم شروع به ساکن شدن در شهر داکا در زمان قبل از مغول کردند که به ۴۰۰ سال قبل برمی‌گردد. بعد از دوره پیش از مغول ، مغول‌ها آمدند و در داکا تا سال ۱۷۱۷ ساکن شدند که از نواب تبعیت می‌کردند. دوره نواب در ۱۷۵۷ به اتمام رسید و دوره انگلیسی ها آغاز شد. حکومت انگلیسی‌ها تا سال ۱۹۴۷ باقی ماند و توسط دوره پاکستان و دوره بنگلادش دنبال شد. این دوره‌ها گذشته‌اند ولی هزاران میراث فرهنگی در این شهر باقی گذاشته‌اند که منبع عظیمی برای یک ملت و نسل‌های آینده است. اما این باعث بسی تاثر است که دولت، متخصصان، مراجع مربوطه، و مردم محلی در استفاده و حفظ این منابع شکست خورده‌اند.

رادجانی اونایان کارتریپاخا (Rajuk) از شهرداکا روزنامه‌ای در سال ۲۰۰۹ چاپ کرده‌است که فقط ۹۳ سایت میراثی داخل شهر داکا وجود دارد که هزاران بنای میراثی زیر خطر بالای تخریب شدن قرار گرفته‌اند. در سال‌های گذشته ساختارهای میراثی یکی پس از دیگری خراب می‌شوند. سرای بهاجهاری در جاده تیپو سلطان، ساختمان‌های میراثی در« نظیرا بازار» ، خیابان «نواب»، خیابان«لاریمانی» ،بازار«تانتی»، و خیلی موارد دیگر قبلا خراب شده‌اند. در زمان اخیر، مسکن ۲۰۰ ساله «نیکلاس پوگوس»، مسجد ۳۰۰ ساله در«گروستان عظیم پور»، ساختمان آزمایشگاه ۱۰۰ ساله در خماربازی تخریب شده‌است. حتی سایت‌های میراث ثبت شده محافظت نمی‌شود. براساس قانون دپارتمان باستان شناسی بنگلادش، ساختارهای قدیمی واقع در ۱۰۰ متری هر سایت میراثی نمی‌توانند تخریب یا خراب شوند. اما مشاهده می‌شود خانه ۱۰۰ ساله که دقیقا مجاور مرز«لال باغ کلا» قرار گرفته تخریب می‌شوند. روند این تخریب‌های میراثی شدید ادامه دارد اما مراجع مربوطه نقش انفعالی و سکوت‌آمیز دارند. به راحتی قابل درک است که اگر شرایط میراثی پایتخت یک کشور به این ضعیفی باشد، چه نوع روشی توسط میراث بقیه شهرهای این کشور دریافت خواهد کرد.

۱-تخریب ساختمان در نظری بازار داکا ۲- چوتو کاترا ، میراث از دوره مغول در داکا اکنون تحت تهدید شدید تخریب قرار دارد. این ساختمان اکنون نمایانی و شاخص بودنش را به دلیل توسعه بی ملاحظه در مناطق اطراف را از دست داده است. ۳- خانه راپلال ، یک منزل قرن نوزدهمی در داکای قدیم که رها مانده است . (عکس از : گروه مطالعه شهری)

◆ میراث و فضای شهری

فقط تصور کنید، اگر که خرابه های رم قدیم محافظت نمی‌شدند، آیا دنیای اخیر می‌توانست درباره الگوی شهر و سیستم دولتی رم باستان چیزی بداند؟ نه ،این قضیه ممکن نبود. اگرما به شهرهای کشورهای پیشرفته مثل پراگ، بروگ ، بوداپست ، میلان ، رم ، سینا نگاهی بیاندازیم ، هرکدام از شهرها میراث فرهنگی خودشان را با دقت زیادی حفظ کرده اند و از میراثشان برای ایجاد فضاهای شهری استفاده کرده اند. برنامه ریزی شهری این شهرها با الویت دادن به حفظ میراث انجام شده است. تصمیمات برنامه ریزی در خصوص ساختارهای میراث با در نظر گرفتن طبیعت میراث و الگوی ساختمان های قدیم گرفته می شود. به عنوان یک نتیجه تمام این شهرها اکنون به عنوان محبوب ترین جاذبه های توریستی سراسر دنیا هستند. مردم این شهرها را نه تنها برای لذت بردن معماری باشکوه از دوره های مختلف بازدید می کنند بلکه فضاهای شهری با طراحی خوب به عابر پیاده اختصاص داده شده است. مثال بزرگ دیگر شهر بروگ از بلژیک است که ثبت میراث جهانی یونسکو شده است که به دلیل کیفیت فضای شهری آن به علاوه میراث آن تبدیل به یکی از مکان های بزرگ توریستی شده است.

توسعه فضای شهری با استفاده از میراث

هر وقت مردم یک شهر را بازدید می کنند ، آنها می خواهند که بخش قدیمی شهر یا بخش تاریخی را بازدید کنند. بنابراین محافظت از میراث به علاوه توسعه مناطق تاریخی به عنوان فضای تاریخی اجباری است. اگر ما به عنوان مثال به بخش چینی سنگاپور نگاهی بیاندازیم آنجا دارای ساختمان های متعدد است که با در نظر گرفتن یک نمای خاص و کد رنگی شکل تاریخی آن منطقه را حفظ می کنند.

به طور مشابه کولونی فرانسوی پوندیچری در هند محافظت شده است و ساختارهای جدید به نحوی ساخته شده اند که از نما و کد رنگی خاصی تبعیت کند. این نماها با تسهیلات خوب پیاده تجهیز شده اند و دسترسی هایی که این مکان ها را تبدیل به یک فضای شهری مطلوب می کنند.

۱-محافظت موفقیت‌آمیز شکل شهری از بزرگترین منطقه تاریخی در سنگاپور، محله چینی‌ها (عکس ازنگارنده ۲۰۱۹)

۲-نگهداری مشخصات میراثی با کد نمای زیر در پوندیچری، هند (عکس از جین پری دالبرا)

بنابراین ایجاد فضای شهری با استفاده از میراث باید از ایده‌های زیر تبعیت کند.

- وجود یک راهنمای دقیق سیاست گذاری برای حفاظت از سایت میراثی و توسعه ساختمان های جدید نزدیک یک سایت میراثی
- ساختمان های جدید نزدیک سایت میراثی باید طراحی ، سبک و شخصیت ساختمان های موجود میراثی را به نحوی که شخصیت قدیمی آنجا را حفظ شود ، رعایت کنند

•برای ساختمان های جدید باید نما و کد رنگ مناسب وجود داشته باشد

•در منطقه میراثی باید ترافیک سنگین حرکت وسایط نقلیه ممنوع شود و عابر پیاده باید دسترسی آسان و تجهیزات مناسب عابر پیاده داشته باشد.

۱-وجود مغازه های متعلق به قرن ۱۹ میلادی در

فراشنگ ، داکای قدیم (عکس از نگارنده ۲۰۱۴)
۲-امکان تبدیل منظر خیابان فراشنگ به یک فضای شهری سرزنده با دنبال کردن نما و کد رنگ (عکس از گروه مطالعه شهری)

◆ مراجع شهر باید دارای یک دپارتمان خاص باشند که در آن برنامه ریزان شهری و بقیه متخصص‌های مربوط با دقت هر معیاری که ساختمان‌های جدید باید از آن تبعیت کنند را قبل از اینکه مجوز ساختمانی رابگیرند ، چک کنند .

فضای شهری و ساختمان‌های میراث مسکونی بیشتر ساختمان‌های سرپای ساختمان‌های داکا مسکونی هستند.

به هر حال تلاش‌های کنونی در توسعه ساختمان‌های بلند مرتبه موجودیت این ساختمان‌ها را به دلیل عدم رعایت طرح‌های توسعه ملی تهدید می‌کند.

خیابان باریک داکای قدیم، خانه‌های میراثی با ساختمان‌های بلند جایگزین می‌شوند(تصویر از نگارنده ۲۰۱۴)

بنابراین این ساختمان‌های مسکونی با ساختمان‌های بلند مرتبه مدرن جایگزین می‌شوند که نهایتا شکل شهری محله مسکونی را تغییر می‌دهند. منحصر به فردی و شگفتی خیابان‌های باریک مسکونی که با ساختمان‌های سنتی پرشده بود اکنون کاملا از بین‌رفته است. برای حفظ شخصیت بی نظیر و خوانایی شهر، سبک و طرح نمای ساختمان‌های مدرن باید هماهنگ با ساختمان‌های سنتی موجود باشند. شهرهای ما قبلا تعداد بی‌شماری از میراث را از دست داده‌است. اگر این روند از دست دادن میراث ادامه یابد ما نسل‌هایی را تولید می‌کنیم که هیچ خاطره‌ای از جایی که آنها می‌توانند درباره تاریخ گذشته‌شان، فرهنگشان و سنت‌هایشان یاد بگیرند نخواهندداشت.

بدون شک این خبر خوبی برای آینده ملت ما نیست. برای تولید یک شهر جامع با شکل متمایز شهری، برنامه ریزان شهری ، معماران، مهندسان وبقیه متخصصان باید با یکدیگر همکاری کنند و مراجع مربوطه نیز باید برای

گرفتـن بهتریـن نتیجـه تشـریک مسـاعی کنـد.

Reference

[۱] UNESCO (۲۰۱۹) Cultural Heritage, Unesco Office In Santiago.
[۲] Rahman, R. (۲۰۰۹), Old But New, New But Old: Architectural Heritage Conservation, Department of Architecture, BUET, Dhaka.
[۳] Hafiz, R. (۲۰۱۱), Conservation in Dhaka, ۴۰۰ Years of Capital Dhaka and Beyond, Volume III:Urbanization and Urban Development, Asiatic Society of Bangladesh, Dhaka.
[۴] Rajdhani Unnayan Kartripakkha (RAJUK) (۲۰۰۹), Bangladesh Heritage Gazette (۲۰۰۹), People'sRepublic of Bangladesh.
[۵] Ahamad. R (۲۰۱۹), Dhaka heritages crumbling down", Newage Bangladesh
[۶] Reza.R.P (۲۰۱۹), Demolition of a -۱۵۰year-old building highlights government neglect of Bangladesh's heritage sites" , Our time E paper
[۷] Gospodini. A (۲۰۰۴) Urban morphology and place identity in European cities: Built heritage and innovative design, Journal of Urban Design
[۸] Mosler.S (۲۰۱۹) Everyday heritage concept as an approach to place-making process in the urban landscape, Journal of Urban Design
[۹] Houpert.C (۲۰۱۹) Urban regeneration through cultural heritage: three cities' stories, URBACT
[۱۰] Huq.F.F, Shuvo.I.M.U, Islam. N (۲۰۱۹) The essence of urban form and its relationship with urban aesthetics, Proceding of ۵۵th ISOCARP world planning congress
[۱۱] Huq,F.F., Akter, R., Hafiz, R., Mamun, A. and Rahman, M. (۲۰۱۷), «Conservation planning of built heritages of Old Dhaka, Bangladesh», Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development, Vol. ۷ No. ۳, pp. -۲۴۴ ۲۷۱
[۱۲] ICOMOS (۱۹۹۸),Venice charters", International Charters for Conservation and Restoration.
[۱۳] Lynch.K (۱۹۶۰) The Image of the City, MIT Press

معرفی کتاب راهنمای طراحی مسیر دوچرخه (Urban Bikeway Design Guide):

مترجمان: سیدعلی صفوی، میرحجت ولیلو، فرشته صادق پور

◆ مفهوم دوچرخه مداری در سال‌های اخیر وارد ادبیات طراحی شهری و همزمان حمل و نقل شهری شده است. توجه به این مد از جابجایی در شهرها، علاوه بر کمک به کارایی سیستم جابجایی سبز در شهر، موجب افزایش تحرک در شهر و ارتباط کامل‌تر اشخاص با فضاهای شهری می‌شود.

در چند سال اخیر شاهد اقدامات پراکنده‌ای در توسعه مسیرهای دوچرخه در تهران و برخی شهرهای بزرگ بوده‌ایم. نقدهای بسیار زیادی به عملکردهای اخیر در این زمینه وارد شده است که شاید کمبود شدید منابع فنی و تخصصی در این حوزه دلیل اصلی بروز آنها بوده است. لذا در این شرایط مهمترین وظیفه نهادهای تخصصی و دانشگاهی، استفاده از تجارب و اسناد معتبر تخصصی در این حوزه است.

برای دوچرخه‌مدار شدن شهرها، علاوه بر تبلیغات و اقدامات فرهنگی نیازمند اسناد راهنما و متون تخصصی برای انجام اقدامات موثر و کارامد هستیم. انجام اقدامات ناقص و ضعیف، موجب ناکارایی و شکست این سیاست شده و ممکن است سالها روند دوچرخه مداری را عقب نگه دارد. لذا اقدامات باید کامل و همه‌جانبه باشد تا موثر واقع شود. بسته‌ای جامع شامل ابعاد رویه‌ای و ماهوی، تدوین استانداردها، پیش‌بینی قوانین لازم، پشتیبانی عملیاتی و توسعه زیرساختها، فرهنگ‌سازی و آموزش، سیاستهای تشویقی، محدود کردن سایر گزینه‌ها و سوق دادن ترجیح عمومی به این مُد از جابجایی و... . در شرایط فعلی با کمبود شدید منابع فنی و تخصصی در این حوزه مواجه هستیم و از طرفی باید زودتر زیست‌بوم شهر برای این منظور اصلاح و بازطراحی شود. دوچرخه‌مداری برای کلانشهرهای در حال زوال ما نه یک انتخاب بلکه امری ضروری است. شهرهای ما در آستانه از دست دادن زندگی‌پذیری خود هستند، لذا تنها موضوع باقیمانده، اقدام عملی و همه جانبه است. دوچرخه‌مداری یک موضوع ساده نیست، بلکه یک جریان همه‌جانبه است (اراده سیاسی، اعتبارات مالی لازم، تدوین قوانین خلاق، توسعه فرهنگی، توسعه زیرساختی و...). حمایت از رویدادها و پویش‌های مردمی در کنار حمایت و سرمایه‌گذاری در این عرصه از مقدمات ضروری محسوب می‌شود.

سند ناکتو یکی از معتبرترین اسناد در بخش طراحی مسیرهای دوچرخه را ارائه داده است که ویژگی بارز آن تلفیق معیارهای فنی با اصول کیفی طراحی شهری است. این سند که بر اساس تجربه برترین شهرهای پیشگام در دوچرخه‌سواری در قالب ۶ فصل تهیه شده است، راهکارهایی را به‌منظور کمک به طراحی خیابان‌های کامل[1] در شهرها ارائه می‌دهد؛

خیابان‌هایی ایمن که مناسب دوچرخه‌سواران می‌باشد. جهت تولید این سند، نویسندگان جستجوی گسترده‌ای در ادبیات جهانی موضوع

۱. complete streets

ازدستورالعمل‌های طراحی و تجربه زندگی واقعی انجام داده‌اند. آن‌ها با گروهی از متخصصان برنامه‌ریزی مسیرهای دوچرخه شهری از شهرهای عضو NACTO و نیز مهندسان ترافیک، برنامه‌ریزان و دانشگاهیان باتجربه دراستفاده ازمسیرهای دوچرخه شهری همکاری نزدیکی داشته‌اند.

کتاب پیش رو، ترجمه یکی از معتبرترین اسناد در این زمینه است که در کشور آمریکا و بسیاری از دیگر کشورهای پیشگام در توسعه دوچرخه مداری، ملاک عمل قرار گرفته است.
لذا علاقه مندان، دانشجویان و مجریان و دست اندرکاران این موضوع، می‌توانند ترجمه این کتاب (از مجموعه NACTO) را از انتشارات مرکز برنامه ریزی شهر تهران تهیه نمایند.
در این راهنما، خواننده در دستورالعمل‌های طراحی هر مسیر با سه بخش زیر روبرو خواهد شد:

دستورالعمل‌های طراحی مسیر دوچرخه	
ویژگی‌های لازم	به مواردی اشاره دارد که عملیات اجرای طرح بدون آن‌ها ممکن نیست.
ویژگی‌های پیشنهادی	شامل مواردی است که سبب ارزش‌دهی به طرح‌شده و اعمال آن‌ها شدیداً توصیه می‌شود.
ویژگی‌های اختیاری	مواردی است که در شهرهای مختلف متفاوت‌اند و بسته به موقعیت ممکن است به ارزش طرح بیفزایند.

البته در تمامی نمونه‌های مطالعاتی، بهتر است مهندسین مشاور و مسئولان تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیرنده به زمینه و پیچیدگی بالای خیابان‌های شهری توجه داشته باشند و از منطقی بودن هرکدام از راهکارها اطمینان حاصل کنند. مطالب مندرج در این کتاب تؤمان دارای ابعاد فنی و متریک‌های کمی و همچنین شاخص‌های کیفی هستند. در زیر برخی از موارد بصورت توصیفی برای آشنایی بیشتر عنوان می‌شوند.
این فصول در جدول صفحه بعد آورده‌شده‌است.

ردیف	فصل	زیرفصل‌ها	خلاصه مطالب فصل
۱	مسیرهای دوچرخه	▪ مسیرهای دوچرخه متعارف ▪ مسیرهای دوچرخه دارای حریم ▪ مسیرهای دوچرخه خلاف جهت جریان ▪ میسرهای دوچرخه در سمت چپ	یک مسیر دوچرخه بخشی از مسیر سواره است که با هاشورزنی، نشانه‌ها و علامت گذاری های مخصوص کف، برای استفاده اختصاصی یا دلخواه دوچرخه‌سواران مشخص می‌شود. مسیرهای دوچرخه‌سواری، دوچرخه‌سواران را قادر می‌سازد تا بتوانند با سرعت دلخواهشان بدون دخالت شرایط ترافیکی معمول حرکت کرده و نیز تشخیص رفتارها و حرکات قابل پیش‌بینی در بین دوچرخه‌سواران و موتورسواران را تسهیل می‌کند. مسیر دوچرخه‌سواری به علت عدم وجود هرگونه مانع فیزیکی (موانع میله‌ای، خطوط میانی، لبه‌های مرتفع و...) که ورود وسایل موتوری را محدود کند، از دوچرخه‌راه متمایز است. مسیرهای دوچرخه‌سواری متعارف در صورت نبود پارکینگ در مجاورت جدول و در صورت وجود آن در کنار ماشین‌های پارک‌شده در سمت راست یا چپ خیابان در مسیر ترافیکی خاص واقع می‌شوند، بااین حال ممکن است این مسیرها به‌منظور ارتباط دو مسیر دوچرخه‌سواری خاص در خلاف جهت عبور و مرور خیابان‌های خلوت قرار گیرند.
۲	دوچرخه‌راه‌ها	▪ دوچرخه‌راه‌های حفاظت‌شده یک‌طرفه ▪ دوچرخه‌راه‌های بالاتر از سطح‌خیابان ▪ دوچرخه‌راه‌های دوطرفه	دوچرخه‌راه حاوی تسهیلات انحصاری دوچرخه می‌باشد که تجربه دوچرخه‌سوار از مسیری جداگانه را با زیرساخت‌های حاشیه خیابان یک مسیر دوچرخه متعارف ادغام می‌کند. این مسیر به صورت فیزیکی از لاین تردد سواره جدا شده و از پیاده‌رو نیز متمایز می‌گردد. اگرچه دوچرخه‌راه‌ها فرم‌ها و اشکال مختلفی دارند اما در یک ویژگی مشترک هستند، آن‌ها فضایی را فراهم می‌کنند که به‌صورت انحصاری برای دوچرخه‌سواران تعبیه‌شده و از خطوط تردد وسایل نقلیه موتوری، پارکینگ حاشیه‌ای و پیاده‌رو نیز جداشده است. در صورت وجود لاین پارک خودرو در خیابان، این مسیرها مجاز هستند که بین لاین پارک خودرو و لبه پیاده‌رو قرار بگیرند (برخلاف مسیرهای دوچرخه).
۳	تقاطع‌ها	▪ مستطیل‌های توقف دوچرخه ▪ علائم عبور از تقاطع ▪ مستطیل‌های انتظار گردش دومرحله‌ای ▪ رفیوژهای میانی ▪ مسیرهای دوچرخه میان‌گذر ▪ مسیر اشتراکی گردش دوچرخه ▪ ملاحظات ورود دوچرخه به تقاطع	طراحی تقاطع‌های دارای تسهیلات دوچرخه باید از طریق افزایش دید، مشخص نمودن حق تقدم، تسهیل ارتباط چشمی و افزایش آگاهی سبب کاهش برخورد بین دوچرخه‌سواران (و دیگر کاربران آسیب‌پذیر) و وسایل نقلیه شود. راهکارهای طراحی تقاطع با دربردا شتن علائم مخصوص و زمان‌بندی شده، می‌تواند مشکلاتی مانند قرارگیری دوچرخه‌سواران در صف انتظار و ادغام حرکت آن‌ها را برطرف کند.
۴	چراغ‌های راهنمایی	▪ چراغ‌های راهنمایی ویژه دوچرخه ▪ تشخیص‌دهنده دوچرخه و فعال‌ساز سیگنال ▪ چراغ هشدار چشمک‌زن برای مسیرهای دوچرخه در تقاطع‌های بدون چراغ‌راهنما ▪ چراغ‌های ترکیبی برای مسیرهای دوچرخه در تقاطع خیابان اصلی	سیگنال‌ها و چراغ‌های مربوط به دوچرخه، تردد دوچرخه‌سواران را در خیابان تسهیل می‌کنند. چراغ‌های راهنمایی ویژه دوچرخه با مشخص کردن زمان ورود به تقاطع و نیز محدود کردن حرکات وسایل نقلیه، ایمنی دوچرخه‌سوار را هنگام عبور از تقاطع افزایش می‌دهند. آن‌ها چراغ‌های سنتی سه لنزی با لنزهای سبز و زرد و قرمز رنگِ دارای نماد دوچرخه هستند که در تقاطع‌های استاندارد دارای چراغ و گذرگاه‌هایی با چراغ ترکیبی مورداستفاده قرار می‌گیرند. چراغ هشدارِ چشمک‌زن ، در تقاطع‌های بدون چراغ‌راهنما استفاده می‌شود.
۵	علائم و نشانه‌ها	▪ تسهیلات رنگی دوچرخه ▪ راهنمای کاربرد مصالح در مسیرهای رنگی ▪ علائم خطوط اشتراکی ▪ مسیریابی خطوط دوچرخه	علائم و نشانه‌های مسیر دوچرخه هرگونه رویکرد یا بخشی از زیرساخت را که هدف اصلی نشان دادن وجود تسهیلات دوچرخه سواری و نیز تمایز آن با سایر مسیرها باشد، در برمی‌گیرد. این علائم زیرمجموعه‌های مسیریابی، علائم مسیر، علائم نظم‌دهنده و هشداردهنده را شامل می‌شود. برخی علائم ویژه دوچرخه جهت آموزش و اطلاع وسایل نقلیه موتوری فراهم‌شده‌اند. نشانه‌های مسیر دوچرخه در کف خیابان برای نمایاندن حق تقدم، جهت حرکت، شناسایی محدوده‌های برخورد و انتخاب مسیر طراحی می‌شوند.
۶	بلوارهای دوچرخه	برنامه‌ریزی مسیر تابلوها و علائم کف خیابان مدیریت سرعت مدیریت حجم تقاطع‌های خیابان فرعی تقاطع‌های خیابان اصلی تقاطع‌های نامتقارن زیرساخت سبز	بلوارهای دوچرخه، خیابان‌هایی با سرعت و حجم پایین تردد و سایل نقلیه موتوری هستند که برای اولویت دادن به دوچرخه طراحی می‌شوند . بلوارهای دوچرخه از تابلوها، علائم کف خیابان و ابزارهای کنترل و مدیریت حجم و سرعت استفاده می‌کنند تا ضمن کاهش تمایل تردد وسایل نقلیه، مسیرهای ایمن و شرایط مناسبی جهت عبور دوچرخه‌سواران از تقاطع‌ها فراهم سازند.

گزارش نشست علمی تخصصی هنر، معماری و شهرسازی عصر پنجشنبه های اندیشکده هرم پی
عنوان: طراحی شهری و حضور در شهر

سخنرانان: دکتر محمد مهدی محمودی، دکتر غزال کرامتی، مهندس شفق متولی، مهندس گلشن نریمانی، مهندس سیده درسا قدیمی
تدوین گزارش: سیده درسا قدیمی (شهرساز و طراح شهری)

◆ یکصد و سی و هفتمین نشست گفتمان تخصصی اندیشکدهی هرم پی با موضوع «طراحیشهری و حضور در شهر» در ۵ دی ماه ۱۳۹۸، در حالی برگزار گردید که حدود ۷ سال از آغاز به کار برنامه عصر پنجشنبه های این اندیشکده که زیرمجموعه شرکت مهندسین مشاور هرم پی است، می گذرد و شهر و شهرسازی و طراحی شهری همواره از موضوعات مورد بحث در جلسات متعددی در اندیشکده در طی این سال ها بوده است. با توجه به اینکه سه بانوی سخنران جوان نشست یکصد و سی و هفتم، هر سه فارغ التحصیل کارشناسی ارشد طراحی شهری از دانشگاه های آزاد اسلامی واحدهای تهران جنوب، قزوین و تهران مرکزی هستند که در فاصله سال های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۷ در پایان نامه های خود هر کدام از منظری به مفهوم « حضور در شهر» پرداخته اند، گزارش این نشست با هدف ایجاد زمینه های هم اندیشی و تحقیق و پژوهش های کاربردی بعدی ارائه می گردد:

در ابتدای جلسه دکتر محمد مهدی محمودی به معرفی موضوع، روند و هدف نشست که بررسی ابعاد مختلف طراحیشهری در جهت حضور شهروندان در شهر و ایجاد فضایی ایمن و با نشاط برای شهروندان است پرداختند و در ادامه دکتر غزال کرامتی ضمن تأکید و توجه به موضوع جلسه، سه موضوع سخرانی که محوریت آنها طراحی و حضور در شهر است را، به طور خلاصه، معرفی کرده و توضیحات مختصری را در راستای اهمیت موضوعات در باب طراحیشهری و حضور در شهر دادند. موضوعات مورد بحث در نشست، به ترتیب ارائه عبارت بودند از:

زندگی شبانه ؟ ... یا شهر شب بیدار ...؟
گذر از شهر یا گذار بر شهر ... ؟
(تعریف فضاهای مکث در شهر)

تبلور مفهوم پرسه زنی بر مبنای آراء متفکران در شهر، به مثابه یک اقدام عملی فرهنگی

موضوع اول را مهندس سیده درسا قدیمی به استناد پایان نامه خود با عنوان «تعریف زندگی شبانه در کلانشهر؛ نمونه مطالعاتی: مرکز فعالیتهای نوین تهران» بیان کرد که به بررسی مفهوم زندگی شبانه در جامعه ایران اسلامی امروز میپردازد و هدف آن ایجاد شهری «همیشه بیدار» است. شهری که با فراهم نمودن خدمات رفاهی (ایمنی و امنیتی) ۲۴ ساعته، بایستی بتواند در هنگام شب، آرامش و سکون مورد نیاز استراحت شهروندان را حفظ نماید، اما این امکان را نیز داشته باشد که در شرایط لزوم در هر ساعت شبانه روز به افراد گردشگر و بومی اجازه دهد بدون هیچگونه احساس ترس در شهر حضور داشته باشند.

مرکز فعالیتهای نوین تهران، به دلیل اهمیت امور فرهنگی اداری و اهمیت تاریخی که دارد، دو جلوه کاملا متضاد را در طی هر ۲۴ ساعت از خود بروز می دهد: از صبح تا پایان ساعت کاری ادارات در روزهای کاری هفته بسیار شلوغ و

پرجمعیت است و اقشار مختلف جوانان دانشجو و کارمند و هنرمند و همچنین میانسالان با مشاغل فرهنگی نظیر استادان دانشگاه ها و نویسندگان و اهالی فرهنگ و هنر و کتاب و کتابخوانان و خدمات پشتیبانی اینها نظیر انواع کلاس های آموزشی و دارالترجمه ها و کارگاه های هنری در اینجا حضور فعال دارند؛ اما، به محض غروب آفتاب ناگهان خالی از جمعیت می شود و هیبتی خوفناک به خود می گیرد و با اینکه علاوه بر وجود سینماها و کافه ها و گالری های متعدد، مرکز اصلی هنرهای نمایشی و سالن های تأتر و کنسرت کشور هم هست، با معضلات عدیده ای روبه رو می شود که در پایان نامه خانم قدیمی به آنها پرداخته شده است. این محدوده که از شمال به خیابان کریم خان زند و کشاورز و از شرق به خیابان مفتح و شریعتی و از جنوب به خیابان جمهوری و از غرب به دکتر قریب و جمالزاده می رسد و در طرح جامع تهران به عنوان یکی از هفت مرکز اصلی پهنه میانی شهر تهران تعریف شده است، با ۱۲ ساعت مردگی شبانه در برابر ۱۲ ساعت ازدحام جمعیت و سرزندگی روزانه دست و پنجه نرم می کند.

با توجه به اینکه شهر موجودی زنده است، ۱۲ ساعت کار و فعالیت و ۱۲ ساعت خاموشی در فضاهای شهری موجب از بین رفتن زندگی در فضاها و مرگ آن شده و فضای شهری را برای بازهای از زمان به فضای خوفناک مبدل میسازد که زمینه سازی مناسبی برای بروز جرائم و انواع بزه است. مرکز فعالیتهای نوین تهران، به دلیل اهمیت امور فرهنگی- اداری و اهمیت تاریخی و مرکزیتی که در سیر تاریخی آموزش آکادمیک در ایران معاصر دارد، پتانسیلهای لازم برای پاسخگویی به ایجاد زندگی شبانه را داشته و به همین منظور مورد توجه قرار گرفته است. اما، شهر شب بیدار چه خصلت هایی دارد؟

با توجه به راهبردهای کلان مدیریت شهری که به دنبال ایجاد فضای سرزنده با اقتصادی پویا هستند یکی از اهداف اصلی مورد نظر، ایجاد زندگی شبانه است. در چشم انداز طرح جامع تهران، تهران را شهری با اقتصاد مدرن، سه شهر برتر جنوب غربی آسیا و شهری جهانی و سرزنده با مرکزیت امور پژوهشی-فرهنگی معرفی نموده است که با این تفسیر نیاز شهر تهران به زندگی شبانه کاملا محسوس میباشد. اما پیش از آن، مرکز فعالیتهای نوین تهران به دلیل این که در هنگام شب با کاهش خدمات شهری چون عدم دسترسی به حمل و نقل عمومی، عدم دسترسی به زیر گذرهای موجود در این محدوده و عدم امکان حضور درشب به دلیل کاهش امنیت و ایمنی، بروز جرائمی چون فروش مواد مخدر، مزاحمتها و تهدیدهای خیابانی روبهرو است، به فضای متروک مبدل میشود. از دیگر مشکلات این محدوده در هنگام شب میتوان به عدم نورپردازی مناسب ساختمانها، خیابانها، کوچهها، جدارهها و خاموشی مطلق ویترینهای مغازهها و عدم فعالیت خیابانهایی که راسته های اداری-تجاری هستند اشاره نمود و همچنین تبدیل شدن بخش اعظمی از محدوده به انبارهای مغازه داران بر متروک ماندن فضا بیشتر تأثیرگذاشته شده است.

در این پژوهش با توجه به مطالعهی تاریخچه پیدایش زندگی شبانه و تجارب جهانی آن سه مؤلفه تأثیرگزار بر فرهنگ هر جامعه یعنی مردم، زمان و خلاقیت که برگرفته از کنفرانس برگزار شده در سال ۱۹۹۰ میلادی در شهر لندن با موضوع شهرهای ۲۴ ساعته است، به عنوان عوامل مؤثر در ایجاد زندگی شبانه مشخص گردیده است. این سه گزینه بر معیارهای سازندهی زندگی شبانه مانند نورپردازی، ایمنی و امنیت و ... مؤثر هستند. در واقع هدف آسایش مردم است؛ از طریق

برآوردن نیازهای جامعه استفاده کننده از فضای شهری با توجه به نوع فعالیت فضا. باید توجه داشت که در یک فضای شهری مشخص، چه افرادی از چه قشری و فرهنگی، با چه نوع فعالیت و بیشتر از چه سنی وارد فضای شهری میشوند و در هنگام شب چه نیازهایی ممکن است داشته باشند. گزینهی زمان، تأثیر زمان و تغییرات و تحولاتی است که در طول شبانه روز بر فضای شهر ایجاد میشود؛ برای مثال باید توجه داشت که نوع تغییر فعالیتها در هنگام تغییر روز به شب و یا شب به روز چگونه است و بررسی تغییر و تحولاتی که در ایام هفته نسبت به اواخر هفتهها و تغییرات ایام تعطیلات با روزهای معمولی سال در شب رخ میدهد، مورد بررسی قرار گرفته شود. مبحث خلاقیت نیز به نوع سبک معماری، نوع صنعت و تجارت، نوع فعالیتها، نوع فرهنگ و مذهب بستگی دارد؛ در واقع خلاقیت در اینجا به همان معنای ایجاد فضایی خلاق با استفاده از طراحی سیما و منظر، ایجاد فعالیتهای نوین و جاذب، خلق فضایی فعال و جاذب برای گردشگران و شهروندان است.

در انتهای سخنرانی نیز به جمع بندی مطالب و یافتههای پژوهش که با استفاده از روش AHP بدست آمده پرداخته شد و استنتاج کلی از این پژوهش که در نهایت توجه به نیازهای مردم در هنگام شب به همراه تأمین افزایش امنیت و ایمنی در سطح شهر است، در بخش پرس و پاسخ با حاضران در نشست به بحث گزارده شد .

موضوع دوم، در خصوص ایجاد امکان فضای حضور در شهر از طریق توسعه نقاط مکث بود که مهندس گلشن نریمانی به استناد محتوای پایان نامه خود با عنوان «فضایی برای مکث در شهر؛ نمونه مطالعاتی: خیابان پانزده خرداد شرقی» توضیح دادند و به بررسی شرایط پیچیده زندگی امروز که سبب پیچیدگی مسائل شهری شده و مفهوم بسیاری از فضاهای شهری را دگرگون ساخته است، پرداختند.

تنها چیزی که از عرصههای عمومی شهری به جای مانده، مسیرهایی برای ارتباط فضای خصوصی است که اهمیت بیش از اندازه سرعت، تکنولوژی و زمان، انسان معاصر را به حرکت سریع ماشینی در بین فضاهای خصوصی ترغیب میکند. نادیده انگاری ارزشهای اجتماعی، فرهنگی و هویتی نهفته در فضاهای شهری، بیتوجهی به ارتقای کیفیتهای محیطی در فضای شهری و کیفیت مؤثر در پیوندها و جابهجاییهای شهری و تأکید صرف بر ادراکات ذهنی طراحان شهری یا معماران، سبب شکلگیری فضاهای مردم گریز در ساختار شهری شده است که توانمندی مورد انتظار را نخواهد داشت تا محیطی پاسخگو و منعطف در برابر رفتارهای شهروندی باشد.

در این پژوهش تأثیر سیمای شهری از عوامل مهم و مؤثر بر ایجاد فضاهای مکث بوده که با اشاره به آن نمیتوان از عوامل لینچ که شامل راه، لبه، گره و نشانه هستند چشم پوشی نمود. فضای شهری به طور اعم و سیمای شهری به طور اخص موجب بروز رفتار شهروندان میشود. خانم مهندس نریمانی بیان کردند که «لبه ها و جداره ها عاملی بر محصور نمودن و جدا کردن فرد از فضای شهری هستند که مکث در فضا را کاهش میدهند». بررسی تجارب جهانی، ضمن نمایش فضایی خلاق، مدرن و زیبا، اهمیت به حضور شهروند در فضای شهری که از طریق طراحی و تزئین فضای شهری به وجود آمده است را نشان میدهد و گویای آن است که همچنان در شهرهای توسعه یافته شأن و منزلت حضور انسان در شهر بیش از هرچیزی به خصوص منافع اقتصادی شهرها حائز اهمیت مدیران و طراحان شهری است. خاطرات یکی

دیگـر از عوامـل مهـم و تأثیر گـذار در طراحی این پژوهـش بـوده اسـت. در واقـع فضای مکـث محل شـکلگیری خاطـره اسـت، فضایـی کـه بـا حضـور آدمیـان در آن زندگـی شـهری جـاری شـده و خاطـره پدید میآید. فضای شـهری بسـتری اسـت کـه حیـات مدنی در آن جریـان مییابـد؛ واقعهها و حادثههـا رخ میدهنـد، واقعهها و حادثههایـی کـه حیـات مدنـی را به حیـات واقعهـای تبدیـل کرده سـبب میگردنـد تـا خاطـره شـکل گیـرد و ذهـن محـل انباشـت خاطـره گـردد. خاطـره هیچـگاه بیواقعـه در خیـال نقش نمیبنـدد. آن چه در ذهن و آن زمـان یـا حادثـه پایـان میپذیـرد و روزهـا و سـالها از آن میگـذرد، آن چـه در ذهـن باقـی میمانـد، فضایـی اسـت کـه واقعه یـا حادثـه درآن رخ داده اسـت، فضایـی خالـی از ماده ولـی مملو از صـورت، بنابرایـن فضـا، شـکلدهنده خاطره اسـت. در شـهر بزرگـی همچـون تهـران عوامـل و منافـع اقتصـادی بیش از حضور شـهروندان مـورد اهمیت مدیران و مسـئولان شـهری اسـت. تهران به عنوان شـهری کـه در حـال توسـعه اسـت و ایـن توسـعه هیـچ گاه متوقـف نمیگـردد، در حـال نابـودی فضاهـای شـهری و هویـت تاریخـی و فرهنگـی اسـت. فضاهـای شـهری در حـال تبدیل شـدن به مقیاس ماشـینی هسـتند و سـاختمانها تـا پیادهرو خیابانها کشـیده شـده و عمـلاً جایگاه شـهروندان از فضـای شـهری حـذف گردیده اسـت.

از منظـر ایـن پایان نامه، بسـیار مشـکل اسـت که الگو یا نظم دیکته شـدهای را بتوانیم برای توسـعه فضاهـای مکث در شـهر حاکم کنیـم، بنابراین لازم اسـت تا نقـاط مسـتعد مکث شناسـایی شـوند که از بیـن بیـش از بیسـت نقطـه اولیـه، هشـت نقطه کـه اغلـب معیارهـای مسـتخرج از تجـارب جهانی را پاسـخگو بودنـد، مـورد بررسـی دقیـق تـر قـرار گرفتنـد و در نهایـت یکـی از آنهـا به عنـوان نمونه مـورد طراحی قـرار گرفت.

خیابـان پانـزده خـرداد (از خیابـان ناصـر خسـرو رو بـه غـرب تـا خیابـان خیام) بـه عنـوان یکی از مهمتریـن خیابانهای شـهر تهـران از لحاظ تاریخی کـه در شـمال بـازار بزرگ تهران در گذشـته ای نه چنـدان دور احداث شـده اسـت و بـه دلیل حضور بـازار بـزرگ تهـران و سـردر اصلـی آن در سـبزه میـدان و کاربـری هـای پر مراجـع نظیر بـازار طلا فروشـان و دادسـرای عمومی و انقـلاب و... هرروزه جمعیـت کثیـری از شـهروندان بـه ایـن خیابـان مراجعـه مـی نماینـد؛ به دلیـل مسـائل ترافیکی و بـا هـدف افزایش کیفیـت فضایی (مطابق با نقشـه سـازمان فضایـی طـرح جامـع تهـران ۱۳۸۶) این بخـش از خیابـان به پیاده راه مبدل گشـته اسـت. شـرایط نیمـه دیگـر این خیابـان (از خیابـان ناصر خسـرو رو به شـرق تا خیابان ری) متفاوت اسـت. اتفاقـات، رویدادهـا و ابنیـه ارزشـمند تاریخـی این خیابـان از عواملـی اسـت کـه بایسـتی در حفـظ و نگهـداری آن در جهـت یـاد و خاطـرات گذشـته، بیشـتر تلاش نمـود. رویدادها و یا اتفاقات گذشـته اعـم از کالبـد، عملکـرد و معنایـی کـه در طی گذر زمـان از یـاد خاطـرات شـهر پـاک شـده و نیازمند بازگردانـدن آنهـا به عرصهی فضای شـهری اسـت. بـا توجـه به اینکـه ارتقـای حیات شـهری در نقاط مکـث و تعامـلات اجتماعـی موجـب بازگردانـدن هویـت و اصالـت فضـای شـهری میشـود سـعی بر آن شـده کـه در این پژوهش با اسـتفاده از تکنیک پالیمپسیسـت، آنچـه کـه در نقشـههای قدیـم از جملـه نقشـه موسـیو کرشـیش و نقشـه عبدالغفار بـوده را بـر روی نقشـه کنونـی خیابـان پانـزده خـرداد منعکـس کننـد تا با اسـتفاده از آثـار به جا مانـده از گذرهـا و ابنیـه نقـش بسـته بر آن نقشـه هـای تاریخـی ارزشـمند و قدیمـی، فضاهایـی در جهـت ایجـاد مکـث و افزایـش تعامـلات اجتماعی ایجـاد شـود. همچنیـن بـا جایگـذاری و مکانیابـی فعالیتهایـی کـه در گذشـته وجـود داشـته ایـن عمـل موجـب معرفـی تاریخچهـی خیابـان پانـزده خـرداد و بـروز رفتار در شـهر خواهد شـد. در انتها

و جمعبندی این مبحث نیز اشاراتی دربارهی نوع فعالیتهایی که از گذشته تا امروز در این خیابان بروز داشته و دارد، مانند تکیهای که در این خیابان وجود داشته، یا مسیر عبور دسته عزاداری در روز عاشورا که از تقاطع خیابان ری وارد این خیابان می شوند و با آتش زدن نمادین خیمه در تقاطع خیابان خیام در ظهر آنروز همراه است، طراحی و بازنگری مجدد بر اساس نیاز شهروند امروز به عنوان فضایی برای مکث و توقف شده است، به گونه ای که ایجاد این فضاهای مکث در امتداد مسیر موجب اختلال در عبور و مرور وسایط نقلیه اضطراری نشود و طرح پیشنهادی در جهت رشد و تقویت هویت تاریخی تهران در منظرسازی فضا مورد نقش عمده ای ایفا نماید.

بعد از استراحتی کوتاه در بخش دوم نشست دکتر غزال کرامتی با اشاره به مباحث و تأثیر هرکدام بر طراحیشهری و حضور در شهر، به موضوعاتی از قبیل فضای مختص بانوان و سهم زنان از شهر اشاره نمودند و عنوان کردند که: «چرا بایستی شهر ما به گونهای باشد که بانوان امکان حضور آسوده در آن را نداشته باشند و به عنوان افراد ناتوان در جامعه به آنها نگریسته شود؟ اگر پیاده روها و لبه های باغچه ها و جوی ها و پل های روی آنها طوری طراحی شوند که با کفش غیر مردانه و غیر ورزشی و غیر از پوتین های عاجدار هم بشود از آنها رد شویم، آنوقت می توانیم بگوییم شهر ما برای حضور زنان مناسب سازی شده است.» در پاسخ، آقای دکتر محمدمهدی محمودی، با اشاره به تجارب حضور پیاده در چند شهر پیشرفته و مدرن اروپایی و آسیایی بیان داشتند که : « هر وقت کل مسیرهای عبور و مرور شهر را مناسب یک فرد معلول نابینا ساماندهی نماییم آنوقت این شهر حتما برای حضور همه گروه های سنی زنان و مردان و کودکان آسان می شود.»

سومین سخنرانی در خصوص موضوع نوین پرسه زنی درشهر بود که مهندس شفق متولی ارائه دادند. ایشان که در پایان نامه شان در سال ۱۳۹۴ با عنوان» بازشناخت شهر با تأکید بر الگوی رفتاری پرسه زن؛ نمونه مطالعاتی: مرکز فعالیتهای نوین تهران» استفاده از این مفهوم در امر شناخت و گردشگری درون شهری را مطرح کرده بودند، به بیان مفاهیم لغوی پرسه زنی که از سال ۱۸۴۰ میلادی در اروپا باب شد اشارهای نمودند از جمله اینکه پرسه زنی معادل آدم بیکاری بوده که تنها مصرف کننده و بیهدف در شهر به گشت و گذار می پرداخته، اما اولین بار والتر بنیامین معنای پرسهزنی را دگرگون میکند و موضوع پرسهزنی در شهر را به نوع آوانگارد عنوان مینماید. از نظر وی پرسهزنی به معنی کیفیت مسیری است که یک فرد طی میکند. والتر بنیامین دریچهی جدیدی به روی معنای واژه پرسهزنی و همچنین مفهوم نوینی در شهرسازی و جامعهشناسی ایجاد نمود، درواقع وی با حضور خود در شهر یک سفر درونی را آغاز مینماید و اعتقاد دارد که شهر مجموعهای از فرهنگها، رویدادها، اتفاقات و خاطرات روزمرهی زندگی انسانی است که این انسان مدرن درگیر این روزمره گیها و تنهایی شده و در نتیجه به شهر به عنوان شیء مینگرد که پر از سرنخهای تاریخی است که بایستی نوستالژیهای موجود در شهر را یافت و به آنها توجه نمود و طبق نشانهها حرکت کرد. بنیامین در پی این موضوع عناوینی دیگری چون «تخلخل، همزیستی، هزارتو و خلسه» در شهر را مطرح مینماید، که منظور از تخلخل همنشینی امر نو و قدیم است، همزیستی عنوان میدارد که نه تنها این همنشینی امکانپذیر است بلکه رابطهای دوستانهای نیز دارند، هزارتو درواقع جهانی از انسان، رفتار، فعالیت و بناست و خلسه به معنای

این است که فرد خود را در شهر رها کند و با توجه به نشانهها حرکت نماید. بنیامین برای استفاده از چنین مجموعهای، شخصیت هایی با ویژگیهای خاص برای حضور و پرسهزنی در شهر معرفی میکند که در پژوهش مهندس متولی به عنوان طراح شهری از بین آنها شخصیتهای کلکسیونر،کودک، کارآگاه، باستانشناس و سیماشناس انتخاب شدهاند. در واقع هر یک از این شخصیتها دارای ویژگیهایی هستند که بدان پرداخته میشود؛ کودک به عنوان فردی کنجکاو و پرسشگر است که نظرش همیشه به درهم آمیختگی کالبد و عملکرد جلب میشود. کلکسیونر فردی است که به موضوعی علاقه و اهمیت نشان میدهد و سعی بر جمع آوری و کنارهم قرار دادن علایق خود دارد. باستانشناس ویژگی نزدیک به کلکسیونر دارد، تاریخچه و میزان اهمیت را شناسایی میکند و کارآگاه بیان کننده و دنبال کنندهی یک روایت است. سیماشناس هم علاقهمند به معماری و منظره سازی های انجام شده با ساختمان ها در سطح شهر است.

مهندس متولی اولین اشکال پرسهزنی کلاسیک در تهران را مربوط به دهه های آغازین قرن حاضر هجری خورشیدی می دانند. اولین شکل پرسهزنیها در لبه تهران تاریخی یعنی محدوده ای که به عنوان مرکز فعالیت های نوین شهر تهران در طرح جامع ۱۳۸۶ معرفی شده است، جریان داشته و پرسه زنی در تهران بیرون از هسته تاریخی، بر اساس خاطرات اندیشه ورزان و فعالان حوزه اجتماعی و ادبی در حدفاصل میدان فردوسی تا چهارراه ولیعصر (عج) بوده است. جایی که جوانان دانشجو از سراسر ایران، در آن تردد داشته اند.

انتخاب مرکزفعالیتهای نوین تهران به عنوان نمونه مطالعاتی در این پژوهش، به دلیل وجود گردخاطراتی است که از توسعهی تهران دوره مدرن کلاسیک به جای مانده است. در طرح جامع ۱۳۴۶ تا ۱۳۸۶ این محدوده به دلیل وجود فعالیتهای مدرن مانند بانک، دانشگاه و سینما، ابنیههای ارزشمند از لحاظ معماری مدرن و پسامدرن و ابنیه ارزشمند تاریخی همیشه اهمیت داشته و در واقع این محدوده بیانگر ورود تهران کهن به دورهی تهران نوگرا است. در نهایت در این پژوهش مجموعهای از شناختها (بر اساس پنج شخصیت پرسه زن) بر روی نقشه محدوده مطالعاتی آنالیز شده و یک سازمان فضایی برای آن طراحی گردیده است. برای غربالگری، اطلاعات در سه سطر خیلی مهم، مهم، کم مهم مورد بررسی قرار گرفته و مهندس متولی عنوان میدارد که شهر مانند یک پازل سه بعدی است که با گذاشتن قطعات بنا بایستی رخداد، حضور و روایت بعدی در آن را مشاهده کرد و معماهای شهر را کشف نمود.

تکنیک تحقیق این پژوهش نیز به روش AHP انجام پذیرفته است که معیارهایی بر اساس پتانسیلها مشخص شده که این معیارها شامل ساختمانها، دورههای تاریخی و... است و هریک از معیارها بر شخصیتهایی که از آراء بنیامین اقتباس شده بود (کودک، کلکسیونر و...) مورد ارزیابی قرار گرفته تا مشخص گردد کدام شخصیت بیشترین عامل حضور در پرسهزنی را داشته است و سپس نقشههایی جهت مشخص نمودن فعالیت هر نمونه از شخصیتها طراحی گردیده و بر روی هم قرار گرفته است و با استفاده از نقشههای آسیبشناسی، مکانهایی را در جهت جذب پرسهزن امروزی پیشنهاد داده اند. در حال حاضر خانم مهندس متولی با همکاری مهندسی علیرضا مهیاری پایگاه اینترنتی تهران پلاک به پلاک را راهاندازی کرده اند که با تمامی گزینههای والتربنیامین در حال استفاده است و حدود ۳۰۰ تور با موضوع پرسه در

رگهای تهران را طراحی با همکاری « سفرنویس» برگزار نمودهاند و هدف آنها از برگزاری این تورها تقویت مهارتهای حسی در جهت شناخت تحلیلی مناسب در شهروندان است ا به این وسیله حس تعلق به شهر در ساکنان امروز تهران تقویت شده و عمیق گردد.

دغدغهی هریک از پژوهشگران در این نشست حضور و آشتی شهروندان با شهر است. امروزه به دلیل توسعه نامناسب شهرها، افزایش آلودگی و ناامنی در شهر مسائلی هستند که فضاهای شهری شهروندگریز نموده و چهرهی شهرها را دگرگون ساخته. از جمله مسائلی که موجب حذف شهروند از شهر شده است افزایش ارزش زمین و جنبهی سرمایه بودن آن است که موجب شده تا در هرکجا ساختمانهای قد علم کشیده که تا لبهی خیابانها آمده و پیادهرو که حق مسلم پیاده است را بلعیده است.

حضور در شهر عاملی است بر پاسخ به نیازهای فردی و اجتماعی یک جامعه که با توجه به هرم مازلو، خودشکوفایی فرد در حضور در جامعه و تعاملات اجتماعی به وجود خواهد آمد. امروزه بیش از هر زمان دیگر به حضور افراد در شهر برای جلوگیری از آن حالتی که جین جیکوبز مرگ شهر نامیده است، نیاز است.

گزارش نشست علمی « کوششی برای همگرایی حرفه و دانشگاه » به مناسبت هفته پژوهش

برگزار کنندگان: گروه شهرسازی دانشکده معماری و شهرسازی، با همکاری معاونت پژوهشی واحد تهران مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی

◆ سخنران اول: دکتر غزال کرامتی
سخنران دوم: مهندس رامین احمدیه (مدیر دفتر توسعه محله ای سیروس)
موضوع میزگرد: «سکونت در بافت تاریخی / مرمت بافت: موانع و راهکارها »
اعضای میزگرد: دکتر آتوسا مدیری، دکتر اسکندر مختاری طالقانی، دکتر سید محمد مهدی معینی، دکتر علیرضا بندرآباد، دکتر غزال کرامتی.
موضوع نمایشگاه تمرین دانشجویان کارگاه مقدمات طراحی شهری دوره کارشناسی ارشد نیمسال اول سال تحصیلی ۹۹-۱۳۹۸ : « بایدها و نبایدها؛ ایده پردازی برای یک پلاک در محله سیروس چاله میدان تهران.»
طراح، برنامه‌ریز و دبیر نشست: دکتر غزال کرامتی (مدرس کارگاه)

◆ چکیده موضوع:

آموزه های آکادمیک نظریه پردازان معمار و شهرسازی که به مسئله زندگی جامعه شهری و سکونت در بافت های مسئله دار پرداخته اند، دستمایه ارزشمندی برای تمرین های دانشجویان رشته های مرتبط از جمله شهرسازی و طراحی شهری و معماری و منظر در دانشکده ها است؛ از سویی تجارب سرزمین های دیگر نیز محکی برای میزان کارآیی این ایده ها و نظریات در اختیار می گزارد و موفقیت برخی از آنها در برخی سرزمین ها، این شبهه را ایجاد می کند که می توان اقدامات عیناً مشابهی را در هر شرایطی و در هر شهری به کار گرفت.

مسئله وقتی پیچیده تر می شود که برداشت های سطحی از تمرین ها و آموزه های دانشگاهی در سطح حرفه ای معماری و شهرسازی کپی برداری و مدام تکرار می گردند. در بسیاری مواقع پاسخ محیط و مردم مأیوس کننده است و متخصص و حرفه مند در چالشی قرار می گیرد که ابعاد متنوعی دارد و خلاصی از آن (برای رسیدن به یک شهر خوب/ شهر با کیفیت محیطی بالا) به نظر نا ممکن می رسد. در اینجاست که دم دست ترین راه حل که پاک کردن صورت مسئله است، به شکل نگاه اقتدارگرایانه (اصطلاحاً بولدوزری) رخ می نماید و بسیاری از ارزش های اجتماعی و محیطی و کالبدی را از صفحه شهر محو می نما ید.

بررسی و مشاهده تجارب سرزمین های موفق در امر بهبود کیفیت محیط ها و بافت های مسئله دار شهری نشان می دهد که همگرایی حرفه و دانشگاه از طریق تعریف پروژه های مشترکی که دانشجویان در کنار استادانشان در آن نقش و سهمی داشته باشند، به هم افزایی افکار و راهبردها می انجامد و راهکارهای موجه تر و همه شمول تری را به دست می دهد که هم به نفع شهر و جامعه است و هم به نفع نسل آینده متخصص.

در کوششی که در نیمسال اول سال تحصیلی ۹۹-۱۳۹۸ در کارگاه مقدمات طراحی شهری دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی صورت گرفت، با همکاری دفتر توسعه محله ای سیروس از طریق

حضـور خانـم مهنـدس شـفق متولـی در یکـی از جلسـات کلاسـی و برگـزاری سـمینار آشـنایی بـا محله و اقدامات سـازمان نوسـازی شهرداری تهران در آن و همچنیـن شـناخت کالبـد و فضـای محله سـیروس که در بخشـی از بافت تاریخـی تهران که چالـه میدان نام دارد توسـط دانشـجویان، تمرینی انجـام شـد کـه موضـوع آن حـول تصمیـم گیـری بـرای یـک پـلاک واجـد ارزش هـای میراثـی و مرمتـی مـی گشـت با ایـن مضمون کـه در صورت مرمـت ایـن پـلاک کـه در کوچـه ای بـن بسـت بعـد از یـک سـابات تاریخی به نام سـابات عباسـی قـرار دارد، کاربـری ایـن عمـارت چـه باشـد تـا بر محیـط پیرامـون خود اثـر بگـزارد و در ایجاد حس رضایتمندی سـاکنان ایـن بافت تاریخـی که اغلب از اقشـار ضعیـف جامعـه از نظـر اقتصادی هسـتند کمـک نمایـد و بـه عبارتـی کیفیـت فرهنگـی اجتماعـی محلـه را بالا ببـرد و در عین حـال برای سـرمایه گـزار هـم مفید باشـد؟

نتایـج ایـن تمریـن یـک ماهـه (یکـی از سـه تمریـن کارگاه)، در روز برگـزاری نشسـت کـه بـه مناسـبت هفتـه پژوهـش و مسـاعدت مدیـر گـروه محتـرم شهرسـازی خانـم دکتـر آتوسـا مدیـری و ریاسـت محتـرم دانشـکده آقـای دکتـر علیرضـا بندرآبـاد تـدارک دیـده شـد، بـه اسـتحضار آقـای دکتـر اسـکندر مختـاری طالقانـی اسـتاد ارجمنـد گـروه مرمـت دانشـکده و متخصـص مرمـت بافـت شـهری کـه از مدیـران میـراث فرهنگـی کشـور بـوده انـد و همچنیـن آقـای دکتـر سـید محمـد مهـدی معینـی اسـتاد ارجمنـد گـروه شهرسـازی دانشـکده و متخصـص مباحـث کیفیـت محیطی و اجتماع شـهری کـه معـاون شهرسـازی و معماری شـهرداری تهـران بوده اند رسـید و نظرات ایشـان در حضـور مدیـر و کارکنـان محتـرم دفتر توسـعه محلـه ای سـیروس دریافـت گردیـد.

دکتر غزال کرامتی ۱۳۹۸/۹/۲۷
عضـو هیأت علمی دانشـکده معماری و شهرسـازی واحد تهـران مرکزی

تدویـن گـزارش گفتگوهـای نشسـت: زهـرا ادیـب زاده (معمـار و دانشـجوی طـراح شـهری)

چکیده سخنرانی آقای مهندس احمدیه:

امـروزه سـردرگمی بین دو طرف مرمت و نوسـازی وجود دارد.

سـکونت در بافـت هـای تاریخـی تهـران، در محله سـیروس پـروژه ای اسـت کـه بـه شـرکت مشـاور ایسـاتیس سـپرده شـد کـه پیـش از آن ۳ گـروه دیگـر هـم فعالیـت داشـته انـد. محله سـیروس در قلـب منطقـه ۱۲ اسـت کـه قبـلا بـه منطقـه بازار متصـل بـوده اسـت. این محله در سـال گذشـته از محلـه بـازار جدا شـد. کاربری غالب آنجا مسـکونی بـوده امـا بخـش زیـادی از آن انبـار شـده اسـت. فضاهـا بـلا اسـتفاده انـد و سـکونتی درآن وجـود نـدارد.۵۸ درصد بافـت این محله تخریبی هسـتند و اکثـر بافـت در حـد ۲ طبقـه مـی باشـد. طـرح تفصیلـی جدید برای این منطقه داده شـده اسـت. سـند توسـعه ای توسـط مشـاور قبلـی تهیه شـده بوده اسـت. سـه گـروه مشـاوری که در ایـن محله مشـغول انجـام کار بودنـد نتیجـه گزارشاتشـان حاکـی از آن بـود کـه عـدم پیشـرفت کار بـه علت کمبـود منابـع در ایـن محله اسـت و بیـان کردند کـه خروجـی هایی کـه از دفاتـر مشـاور مربوط به ایـن محلـه بیـرون آمـد کامـلا مشـابه هم بـود. اما اینکـه چـرا نمی توانیـم وارد فاز اجـرای راه حل ها بشـویم؟! موضـوع مهـم و اصلی اسـت .

از نـکات حائـز اهمیـت ایـن اسـت کـه بافـت های فرسـوده و بافـت هـای تاریخی برهم کنشـی ایجاد مـی کننـد کـه مسـئله را غیـر قابـل نفـوذ مـی کنـد. نوسـتالژی در بافـت هـای فرسـوده تاریخـی ایـن اسـت کـه مردمـی کـه در اینجـا زندگـی می کننـد، بـرای اینکـه خانـه خـود راحفظ کننـد باید بـا شـرایط سـختی روبـه رو باشـند .

ایشـان در ادامـه خاطـر نشـان کردنـد کـه هزینـه حفاظـت از میـراث فرهنگـی و تاریخـی را چـه

کسی باید پرداخت کند؟ آیا این هزینه را مردم باید بدهند؟ یا دولت؟ یا شهرداری؟ نکته قابل توجه در خصوص فعالیت هایی که برای این نوع بافت ها در نظر گرفته می شود مانند: هاستل، رستوران، قهوه خانه و... ، مردم و ساکنین مخالف هستند چرا که مخل آسایش می شود.

چکیده گفتارهای استادان میهمان در میزگرد:

پس از سخنرانی ها، طرح های تهیه شده توسط دانشجویان کارگاه به سمع و نظر استادان میهمان در میزگرد رسید و سپس میزگرد با پرسش اصلی این نشست که « باتوجه به دو جنبه سکونت در بافت تاریخی و مرمت بافت چگونه بایستی در این نوع بافت ها عمل کرد؟ « توسط خانم دکتر کرامتی آغاز شد :

در ابتدا آقای دکتر مختاری اشاره کردند به اینکه کار خوبی است که دانشجویان را بر سربیمار برده اید، اما در عین حال دست به چالش بزرگی زدید چون این بیمار ویژه در حالت کما است! در ادامه ایشان خاطر نشان کردند که هر چه بافت علاج پذیرتر باشد نتیجه اقدامات مرمتی و باززنده سازی مؤثرتر است. ایشان از تجربیاتشان درآتلیه مرمت شهری گفتند که دانشجویان را در منطقه منوچهری مشغول به کار کردند که در انتها طرح حریم آنجا را خود دانشجویان کلاس دادند و ۳ بنا را نیز به ثبت آثار ملی رساندند و انتخاب سایت تمرین دانشجویان مهم بوده و سایت منوچهری به وضعیت حاد سایت محله سیروس مبتلا نبوده است. دانشجویان باخودشان ممکن هست بگویند که در این محله لاعلاج اقدام من به عنوان دانشجو چه تاثیری دارد؟ مهندس احمدیه به خوبی و درستی در حرفهایشان اشاره کردند که بین آنچه در دانشگاه و آنچه در جامعه حرفه ای انجام دادیم تفاوتی وجود ندارد خیلی بهم نزدیکند و البته کار حرفه ای کمی خشن تر نیز هست. با همین تمرین های دانشگاهی میتوانیم نزد بیمارلاعلاجی برویم که درمانش کنیم. برای تفهیم بهتر چند مثال میزنم .عودلاجان را یک زمین شهری فرض کردند و برروی این زمین چیزی شبیه برج های مهستان گذاشتند. رویکرد اول : محله ناکارآمد ثروتی که نمیتوان ازآن گذشت پس زمین را صاف کنیم ساختمان های جدید بسازیم. درمحله عودلاجان این اتفاق افتاد. نقطه مقابل این گروه و این رویکرد، حفاظت گراها هستند. در جلفای اصفهان پروژه را از صفر شروع نکردند بلکه آنچه بود را حفظ کردند و در کنارش کارهای کوچکی کردند. دسته دوم نتیجه ی بهتری نسبت به دسته اول کسب کردند. چرا؟

دلیل اصلی این بود که اگر تعلق مکانی را می شد به راحتی از بین برد، در پروژه عودلاجان که تخریب شد نیز باید تعلق مکانی از بین می رفت. اگر اقدام در عودلاجان درست بود، پس ۴ هکتاری که در سیروس ساخته شد یک قدم رو به جلو بود و باید الگو می شد. اما چرا الگو نشد؟ ...

بطور کلی فعالین در حوزه شهری و تاریخی و نوع برخورد آنها با بافت به چند دسته تقسیم می شود:

۱- نو گرایان : که اعتقاد به از صفر شروع کردن دارند. (تخریب و ساخت)

۲- حفاظت گرایان :که حفظ می کنند. (در تهران اقدام شاخص نداشته اند)

۳- سهل انگاران : مدیران – که وارد مسائل نمی شوند و یا توانش را ندارند.

۴- سوداگران : از طریق رانت و روش های مختلف جیبشان را پراز پول کرده و محله را با

مشکلاتش رها می کنند.
ایشان در ادامه گفتند : بخش دیگر ناکارآمدی بافتهای تاریخی محصول شکل و شمایل بافت تاریخی نیست، بلکه محصول برنامه توسعه ملی است که بعضی محله ها نسبت به بعضی دیگر در اولویت قرار می گیرد. در حال حاضر، اگر فشار بازار از محله سیروس برداشته شود خیلی از مشکلات این محله خود به خود برطرف خواهد شد .
فشار توسعه بازار و وجود سوداگران و سود ده بودن درگیری مدیران را با سودا گران امکان پذیر نمی کند. سوداگران بسیار فعال هستند. خدمات جنبی را تأمین نمی کنند؛ فضاهای تجاری را اضافه می کنند؛ کاری به شب محله ندارند؛ کاری به ترک سکونت محله ندارند؛ یک مغازه را تبدیل به ۴۰ مغازه می کنند؛ در این شرایط، فضاهای خدماتی مانند انبار وپارکینگ آن چه می شود؟ قتلگاه می سازند و در این حالت فضاهای خدماتی و کارگاه های تولیدی سر ریزشان به محله های اطراف آن مانند سیروس و عودلاجان و ... می آید. هیچ مدیریتی در کوتاه مدت حریف این قضیه نمی شود.

در رویکردها، مقیاس محله‌ای بافت تاریخی شهر های تاریخی در کلانشهر ها باید تبدیل به مقیاس شهری شود. اگر تهران۷۵۰ کیلومتر مربع و فقط ۴ کیلومتر مربع آن بافت تاریخی است که ارگانیک است و حدود ۰/۳ درصد در مقیاس شهری است.

عملکرد این ۰/۳ درصد را شهری بکنیم و جنس آن را هم نگذاریم شبیه آنچه بشود که در خیابان شهید مصطفی خمینی کردیم، بلکه از جنس فرهنگی کار کنیم. در این صورت علاج پذیر خواهد بود. برای ۰/۳ درصد این شهر (که تاریخی است) باید کاری کرد! ما باید سرمایه گذاری کنیم. ما راه هموار و شناخته شده ای نداریم. نمونه ای در لیون بازدید کردم که مرکز تاریخی اش شبیه عودلاجان ما بود. محله ای جرم خیز که خانواده از آنجا عبور نمی کرده است. ۱۵ سال روی آن کار کردند و الان این محله نفیس ترین جای شهر لیون شده است. محله ای در پاریس هم همین وضعیت را داشت ولی در حال حاضر پر از گالری ها در مقیاس بین المللی شده است.
ما الان در یک دوره تحول هستیم؛ این فقر هایی که در حال اتفاق می افتد مانند فقر مدیریتی، فقر اقتصادی، فقر فرهنگی تمامی اینها فشار را بیشتر می کند تا ناکارآمد تر بشویم. اگر پاریس میتواند موفق شود بخاطر آن است که این مقدار فشاری که روی ما هست را آنها ندارند. ما در دوره خاصی زندگی می کنیم. در بخش حفاظت بحث ما این نیست که تا ۵۰ سال دیگر این بنا یا این بافت بماند. بحث ما الان فقط معطوف به این است که یک سال دیرتر تخریب شود! ایشان در ادامه مسئولیت قشر متخصص را گوشزد کردند و گفتند که : ما پارتیزان هستیم؛ یک ارتش نیستیم. نبرد ما پارتیزانی و کوچه به کوچه است. و ما مثل یک ارتش عمل نمی کنیم. اصرار من براین قضیه این است که ما ارزش نمی توانیم تولید کنیم؛ مدتهاست از تولید ارزش بازماندیم.
در کویت بر اساس همین دیدگاه قدیمی شهر قدیمی را تخریب کردند و شهر جدید راساختند. اما این شهر کاملا آمریکایی چراغ های قرمز آن ۵ دقیقه ای بود به طوری که ماشین را خاموش کرده و زمانی که سبز می شد با سرعت بیش از ۱۰۰ کیلومتر حرکت می کردند. متوجه شدند که هویت ندارد ... از روی عکس های قدیمی که در موزه ملی خودشان قرار داشت،

عین همان را به کُره ای ها سپردند و برایشان از نو ساختند.
در ادامه ایشان خطرات آینده را خاطر نشان کردند و ابراز امیدواری کردند که زمانی میرسد که ما مجبوریم ماکت شهر خودمان رابسازیم. ما نباید به آن روز برسیم !! ما ملت دیگری هستیم با کمی صبر و اصرار و پایمردی و اعتقاد و با آرزوی آن که کشور از این بحران مدیریتی که دامن کشور را گرفته خارج شویم .
در ادامه آقای دکتر معینی چند نکته مهم را به دانشجویان گوشزد کردند و گفتند: اسم این مشکلات را بحران ناکارآمدی میگزاریم. تا وقتی نگاهمان به شهر ها به اینصورت هست پیامدهای خوبی به همراه نخواهد داشت. ما برای که می سازیم؟ چه کسی نظارت میکند؟ استفاده کنندگان جایگاهشان کجاهست؟ نظریه و عمل ما چگونه پیوند میخورند؟
اینها مواردی هستند که آقای جان لنگ در کتاب خود در دویست شهر موفق و ناموفق بررسی می کند.

در مورد طرح هایی مشابه طرح سیروس، مثلا طرح نواب ایشان با یادآوری از سکانس یک فیلم موضوع را تبیین کردند که یک پزشکی را در تصویر نشان می دهد که از اتاق عمل بیرون آمد و گفت : عمل موفقیت آمیز انجام شد، اما بیمار مُرد. آقای مهندس احمدیه، برخی عمل ها موفقیت آمیز بوده، اما هنوز برخی محلات نفس‌های آخرشان را می کشند. بحث در این است که این انباشت سرمایه چگونه باید خودش را ظهور و بروز بدهد. در همان دسته بندی نوگرایی مدرنیسم که به شهر داشتیم ... نگاه ما سوداگرانه و بازیافت زمین شهری است. پنج دهه سعی و خطا کر د یم .

چطور شهری مانند مشهد حدود یک سوم مردمش حاشیه نشین هستند، درحالی که درآمد شهر مشهد نصف شهر تهران بدون احتساب آستان قدس با جمعیت سه میلیون نفر است؟
آیا درآمدها صرف بافت فرسوده می شوند؟ اصلا این بافت ها مورد توجه ماهستند؟ نگاه توسعه گران و سوداگرانه به بافت های شهری است. در این دوران، ما مداخله مقتدرگرایانه در شهر داشتیم؛ اما آرزوی ما برای شهرمان چیست؟ چطور می شود که شما نظر به احیای مرکز شهر داشته باشید ولی بروید در کنار آن در منطقه ۲۲ تهران به جای سیصدهزار نفر، برای یک میلیون و هفتصد هزار نفر مسکن بسازید و دو میلیون مترمربع هم مال سازی کنید؟ نقش مردم در این توسعه ها چیست و مردم در کجای این معادلات قرار می گیرند؟
آرزوهای ما برای فرزندانمان چیست؟ اصلا آرزویی برای تهران داشتیم؟
ایشان در ادامه اشاره کردند که : مطالعات دانشگاه هاروارد برای جوامع توسعه یافته و فقیر این است که میزان دسترسی به حمل و نقل عمومی با میزان فقر نسبت مستقیم دارد. هر چه دسترسی به حمل و نقل آسانتر باشد میزان فقر کاهش پیدا می کند. چون کاریابی و تحصیل و آموزش برای همه محرومان آسانتر می شود.
در سال ۱۳۴۱ تهران دو میلیون جمعیت داشته و دانشگاه تهران یک مؤسسه علوم اجتماعی داشته که در یک سمینار سه دستورالعمل به

شـهرداری تهـران ارائه داده اسـت:
۱-برای تهران طرح جامع تهیه کنید.
۲-آلودگی هوا بزرگترین معضل تهران است.
۳-ترافیک را حل کنید.
بعـد از ۶۰ سـال هنـوز تهـران همیـن دو معضـل را دارد! و همـه مقصرنـد و مقصریم. طراحان ما درسـت عمـل نمـی کننـد. بیـن نظریـه و عمل شـکاف اساسـی وجـود دارد؛ رویکرد مـا در مناطق بافت فرسـوده نبایـد یکسـان باشـد. ولـی دفاتـر تسـهیلگری عین هـم در همه نـوع محله و بافـت می گذاریـم. روش ها و راهبـرد هـا در هـر محلـه بـا محلـه کنـار دسـت آن متفاوت اسـت. سیاسـت گزاری هـا نبایـد از بالا به پایین باشـد.
درپایـان جلسـه آقـای دکتـر بندرآبـاد صحبتشـان را بـا نقل قولـی از دکتر آخوندی شـروع کردنـد که تا زمانـی کـه در شـهر هـای ما سـوداگری هسـت، امکان اجـرای طرح هـای بازآفرینـی وجود نـدارد. چون سـوداگران مـی تواننـد تـا جایـی پیـش برونـد کـه نگزارنـد حتی وزیـر هـم کارش را انجـام دهـد. نکته دوم تفـاوت بیـن نحـوه ی برنامـه ریـزی و اجـرا در کشـورهای توسـعه یافته و درحال توسـعه اسـت. در کشـورهای توسـعه یافتـه شـیوه برنامـه ریزی و اجـرا در یک مسـیری انجام می شـود به نـام برنامه، ولی در کشـورهای در حال توسـعه، نامش همان اسـت ولی مسـیر انجام آن برعکس طی می شـود و شـیپور از سـر گشـادش نواختـه مـی شـود. دلیل این نیسـت کـه ما به عنـوان متخصص بلد نیسـتیم و نـه اینکه اقـدام انجـام ندادیـم بـرای خوانـا کردنـش؛ امـا، دلیـل اصلی این اسـت کـه ما مسـیر فرآینـد را برعکس مـی رویـم و تازمانـی کـه اینگونه هسـت بیـش از ایـن نمیتوان انتظار داشـت.

Executive manager's foreword
Soheyla Sadeghzadeh, Association of urban designer
Chief editor foreword
Ali Safavy, member of scientific committee of Tarbiat Modares university Interview with Mr. Salehy
General manager of organization of construction and architecture of municipality of Tehran
Interview with Dr. Gazal Raheb
Manager of architecture and urban planning research center, (BHRC)
Interview with Dr. Sajjad Morady Niya
Manager of research of beautification organization
A note about alley: favorite situation & existence situation
Jahanshah Pakzad, full professor of urban designing
Motherly sense to alley and neighborhood
Maryam Ostady, professor of urban planning of Islamic Azad university of Mashad
Once upon a time: alley
Mona Taj Bakhsh, PHD in urban design
Alley, an expanse to experience
Marziya Toraby, architect and urban designer
Alley, a living area for neighbors or an unfinished construction site?
Hady Pendar, assistant professor of urban designing department, Art university, Tehran
Overlooking on alley in historical revolution of Iranian cities: from love to fear
Ghazal Keramaty, architect and urban designer, assistant professor of Islamic Azad university of Tehran
A threnody for urban spaces in Iranian cities and lack of responsive architecture
Dr. Solmaz Hoseiniyon, doctor of urban designing from Melborn university
Alley, a string which linked us to the city
Mohamad Nazarpour, candidate of PHD in urban planning, university of Tarbiat Modares
A review on "Milan" in Mashadian dialect
Bahareh Ebrahim pour,Ms. in urban design
Adjustment of mobility in lanes and some urban spaces in 9th district of Tehran
Sara Sabet, An experience of social urban designing, technical design workshop
Comparing of the quality of urban designing of Vali Asr alley in Qom city and Skarlet alley in Greenville city in U.S.A
Sayeede Sobhany Nya, candidate of designing and urban planning , Calmson university, U.S.A
Which alley? which kid?
Mohamad Mehdy Abedy, urban designer
Empty land in worn out urban fabric: an opportunity of extend or a treatment for allies (the case study: 15th district of municipality of Tehran)
Marjan Babayee, Ms in urban designing
Filip: participatory place making of Jozy alley in Niyavaran
Mozhde Kamaly, Nilofar Abonory
Colorful cityscape of allies of city
Kaveh Yeinolahy, Ms in urban designing
Heritage: the pride of urban space
Ferdous Farhana hug, translate by Nasim Iranmanesh
Introducing the book: "urban bikeway design guide"
Translators: Ali Safavi, Mir Hojat Valilo , Fereshte Sadeghpour
The report of scientific meeting of art, architecture and urban planning in evening of Thursdays in Heram Pay forum, The title: urban designing and attendance in city
Lecturers: Dr. Mohamad Mehdy Mahmoody, Dr. Ghazal Keramaty, eng. Shafagh Motevaly, eng. Golshan Narimany, eng. Dorsa Ghadimy, reporter: Dorsa Ghadimy (urban planner and urban designer)
The report of scientific meeting "an attempt to convergence of trade and university" on the occasion of research week
Holders: department of urban planning and architecture, with cooperation by research assistance of Islamic Azad university of Tehran

Winter 2020, no 3

Journal of Iranian Association of Urban Designers

IRAIAN ASSOCIATION OF URBAN DESIGNERS

Alley as the second courtyard

www.iuda.org