

# ارزیابی دلایل عدم کارآیی طرح های گذربندی در بافت های قدیمی شهرهای ایران

(نمونه موردی: محله مسجد سی، شهر فیروزکوه)

علیرضا اشتیاقی

عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد صفاشهر، alieshtiaghi@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۹/۲۱

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۷/۱۶

## چکیده

تحلیل بی مطالعه طرح های گذربندی بر پیکره شهرهای سنتی یکی از مهم ترین اشکالاتی است که از سوی متخصصین شهری بر آن دسته از طرح هایی که تحت عنوان «طرح تفصیلی» معروف شده اند وارد می گردد. آن نوع دخالت در بافت ارگانیک که تنها به منظور ایجاد دسترسی (عموماً سواره) انجام گرفته و می گیرد، اقدامی است که اگر بتوان آن را با اغماض عاری از منفعت طلبی های سیاسی و اقتصادی دانست، ناشی از سهل انگاری و بی توجهی متولیان شهر به آموزه های شهرسازی می باشد؛ و در حقیقت این نوع طرح ها را می توان با "پروژه های راهسازی" یکی دانست. به دلیل نادیده گرفته شدن ملاحظات اجتماعی، فرهنگی، تاریخی و اقتصادی (در سطح کلان و خرد) در مرحله مطالعه، تصویب و اجرای این پروژه ها، صدمات وارد شده به بافت های سنتی - که عمدتاً محل سکونت اقشار فرودست اجتماع است - بیشتر می باشد؛ خصوصاً آن که روح و کالبد بافت های ارگانیک هر دو با این نوع طرح ها تناسب ندارند. این مقاله مطالعه ای اجمالی بر روی یک بافت شهری قدیمی (محله مسجد سی شهر فیروزکوه) است که عدم کارآیی طرح تفصیلی موجود را در چنین بافتی مورد بررسی کلی قرار می دهد.

واژگان کلیدی: طرح تفصیلی - گذربندی - بافت مسکونی - محله مسجد سی - بافت ارگانیک

## مقدمه

غالباً در تهیه طرح های شهری رایج (جامع و تفصیلی) نوعی شیفتگی خاص در مورد حضور اتومبیل و ایجاد امکانات عبور آن از درون بافت های شهری دیده می شود. ریشه قطعیت ایجاد تسهیلات حرکت سواره را که در کلیه طرح ها پیش بینی می شود می توان در دیدگاه های دورانی دید که اکنون به سر آمده است. در واقع تبعات وجود لجام گسیخته اتومبیل در بافت سنتی شهرها آنچنان وخیم بود که این طرح ها از دهه ۱۹۶۰ به بعد در اروپا به کناری نهاده شد و نوع دیگری از طرح ها جایگزین آنها شد [۵]. چنین نگاهی که تداوم حیات یک بافت شهری را منوط به حضور اتومبیل در آن می داند، و کشیده شدن دامنه آن به کلیه شهرها و در طی چند دهه متوالی، بافت های ارزشمند و کهن شهرها را مضمحل نمود. در طول این سال ها توجه ویژه ای به گذربندی هندسی و ایجاد دسترسی سواره می شد. آنچه که اخیراً با عنوان "بهبودی" و با رویکردهایی همچون "توجه به کیفیت زندگی شهری" و "ارزش نهادن به آسایش انسان ها در شهر" و "ایجاد فضایی با مقیاس انسانی" در بیانیه های مرتبط با مسائل شهری مطرح بوده، در کشور ما تنها در قالب محدود پروژه های پراکنده مد نظر واقع شده که آن نیز عموماً به طور کامل مورد اجرا قرار نگرفته است [۱۰]. در حالیکه این رویکردها در سطح جهانی نهادینه شده و نگرش های پست مدرن و دموکراتیک به عنوان اصلی مهم در تدوین و اجرای طرح های شهری در هسته های تاریخی مورد استفاده قرار می گیرد [۳]. اما امروزه دیگر مسأله گذربندی در بافت قدیمی مترادف با تخریب، تسطیح و تعریض نیست، بلکه علم و هنری است در زمینه استفاده از شرایط موجود و مدیریت و تخصیص منابع جهت ایجاد رابطه خاص بین انسان و محیط [۱۲].

## طرح مسأله و فرضیات

آن دسته از طرح هایی که اکنون زیر نام طرح تفصیلی شهری ملاک تعیین بر و کف بناها و اراضی قرار می گیرد، با استانداردهای انواع معابر و تیپ بندی های مختلف، جوابگوی نیاز - و نه تقاضای - بافت های ارگانیک نیست و صرفاً با نیت ایجاد یک هسته مرکزی قدرتمند در این بافت ها، انسجام و یکپارچگی را به عنوان یک نقطه قوت در آنها از بین برده و شبکه ای ناهماهنگ را بر کل بافت تحمیل می کند. موجبات نابودی آنها را فراهم کرده و شبکه هندسی ناهماهنگی را بر کلیت آنها تحمیل می کند.

بر اساس این فرضیات به دنبال بازگویی این نکته‌ایم که به واقع می‌توان با انجام مطالعات ویژه و موردی برای هر محله یا بافت قدیمی و نیز با تغییر فرآیند و سازوکار برنامه‌ریزی و طراحی اقدام به تهیه طرحها و برنامه‌هایی برای احیاء و معاصر سازی بافت نمود. در تعمق بیشتر، جهت اثبات این مسأله و نیز امکان-پذیر بودن تهیه طرحهای معاصر سازی، نمونه‌ای از بافت ارگانیک شهر فیروزکوه- محله قدیمی مسجد سی- مورد بررسی قرار می‌گیرد. طی این بررسی و با ملاحظه و تحلیل نقشه طرح تفصیلی موجود از طرفی و ویژگیهای بافت از طرف دیگر، می‌توان این نکته را دریافت که استفاده از گزینه‌های دیگری نیز می‌تواند در سطح بافتهای واجد ارزش، ارگانیک و با کاربری عمده مسکونی معنا پیدا کند؛ چرا که یکی از اهداف عمده طرح های شهری استفاده از بافت های کهن شهری و زمینه سازی برای توسعه های درونی است که بر اثر سوء تدبیر و اجرای ناهماهنگ پروژه های شهری از درون دچار انهدام می شوند و با وجود نیاز روزافزون به اراضی شهری به تدریج وارد فهرست فضاهای مسأله دار می گردند که یا مشمول تخریب هستند و یا دچار بلا تکلیفی [۷].

### روش تحقیق (متدولوژی)

با توجه به اهداف و فرضیات مطرح شده در این پژوهش، از ترکیبی از روشهای توصیفی، تحلیلی و مقایسه‌ای استفاده شده است. در این پژوهش جهت دستیابی به چهارچوب نظری مرتبط و مناسب و شناخت دیدگاهها و نظریات عمده پیرامون موضوع از مطالعات اسنادی (کتابخانه ای) و جستجو در منابع خارجی استفاده گردیده است. همچنین جهت دستیابی به ویژگی ها و خصوصیات نمونه مورد مطالعه و جمع آوری داده های مورد نیاز از روش مشاهده میدانی (پیمایشی) به صورت پرسشنامه و حسب مورد مصاحبه و نظرخواهی استفاده شده است. در پایان نیز جهت تجزیه و تحلیل مطالعات و استنتاج، از روشهای تحلیلی و کمی با استفاده از نرم افزارهای موجود (Autodesk Map، Excel و GIS) کمک گرفته شده است.

### چارچوب نظری (پیشینه بهسازی بافت قدیم)

توجه به بهسازی و مرمت بناها در اروپا تقریباً به اوایل قرن نوزدهم میلادی باز می گردد. در فرانسه در سال ۱۸۳۷ تشکیلات خاصی به نام «کمیته ویژه هنر و یادمان تاریخی» (Comite Special des Artet Monuments) بنیان نهاده شد که به کار فهرست برداری و حفظ اماکن در معرض ویرانی می پرداخت. در سال ۱۸۷۷ نیز در انگلستان انجمنی برای حفظ ساختمان های قدیمی پایه گذاری شد. به این ترتیب مجموعه قوانین مربوط به حفظ و احیای آثار با ارزش شهری که پیشینه آن به قرن نوزدهم باز می گشت تا عصر حاضر همچنان ادامه و تکامل یافته است [۱].

جدول شماره ۱- سیر تاریخی تطور شهرسازی و بافت های شهری مغرب زمین از قرون وسطی تاکنون

دوره تاریخی	مشخصات شهرسازی	نمود کالبدی
قرون وسطی	پیدایش بافت های ارگانیک به شکلی که امروز می شناسیم، نظم ارگانیک در کل شهر، مقیاس انسانی، عبور و مرور پیاده، گذر بندی ارگانیک، سبک گوتیک	
رنسانس	پیدایش پرسپکتیو و طرح های هندسی، دست نخورده ماندن اغلب بافت های ارگانیک دوره قرون وسطی، طرح آرمان شهرهای هندسی، سبک باروک	
انقلاب صنعتی	پیدایش "شهر - مسأله" با رخ نمودن تبعات صنعتی شدن، آلودگی، بیماری و تراکم، آغاز تفکرات شهرسازی به عنوان چاره اندیشی برای شهر - مسأله	شهر - مسأله
دوران مدرن	پیشرفت گرا	استفاده از فن آوری عصر صنعت برای حل مسائل شهری، ورود اتومبیل، جرح کالبد قدیمی، تفکر بولدوزری، پیدایش سبک بین المللی، تعریض و تخریب، معابر هندسی، طرح هندسی در تقابل با نظم ارگانیک، برنامه های کاملاً فیزیکی برای بافت های قدیمی، جداسازی کاربری ها
	فرهنگ گرا	رجوع به اصول فرهنگی دوران قبل از عصر صنعتی، تفکرات مرمت و باز زنده سازی، مرمت موزه های، تفکر باغ شهرها، سبک نئوکلاسیک
دوران پست مدرن	طبیعت گرا	ضد شهرگرایی آمریکایی، ایجاد حومه های وسیع، ایجاد مجموعه های پراکنده در پهنه های بکر و زمین های بزرگ، استفاده از امکانات حمل و نقل مدرن، دسترسی های کاملاً سواره، Broadacre City
	تکیه بر ارزش های نهفته در بافت های قدیمی، احیاء، مرمت و استفاده هر چه بهتر از فضاهای شهری در بخش های قدیمی، تبدیل هسته های قدیمی به مناطق پیاده، نفی دخل و تصرف های وسیع و نسجیده فیزیکی در درون بافت های قدیمی	
	محدود ساختن دسترسی های سواره در بافت های قدیمی، تأکید بر حمل و نقل عمومی کار آ و مطمئن، معاصر سازی بافت های قدیمی، تلفیق مناسب مداخله فیزیکی با اهداف احیاء بافت، کاربری های مختلط، احیاء مراکز محله ای و مقیاس محلی برای دسترسی ها، آرایش جدید فضایی	

(منبع تصاویر: [۱۶]، [۱۷] و [۱۸])

## بررسی بهسازی بافت های قدیم در ایران

به دنبال تغییر و تحولات بنیادین که در فاصله سال های ۱۲۸۵ ش. با وقوع انقلاب مشروطه تا پایان جنگ جهانی اول (۱۲۹۹) روی داد، دولت ایران وظایف و نقش های جدید و متعددی را عهده دار شد. در چارچوب این تغییر و تحولات، مداخله در روند رشد و توسعه شهرها نیز در حوزه وظایف دولت قرار گرفت. این مداخله ابتدا با وضع قوانین و مقرراتی در زمینه ایجاد شهرداری ها آغاز شد (در ۱۳۰۹) [۴]، که همزمان با شروع فعالیت های مربوط به مدرنیسم و دگرگونی چهره بافت های قدیمی در سال ۱۳۱۰ رخ نمود.

جدول شماره ۲- مشخصات برنامه های احیاء برخی از شهرهای ایران پس از انقلاب

نام شهر	نام و زمان طرح	اهداف، سیاست ها، اقدامات
یوشهر	طرح جامع ۱۳۶۲	تخریب بازار آهنگرها و توسعه اداره بندر
نابین	طرح هادی ۱۳۶۰	طرح مرمت و آماده سازی آب انبارها برای کارکردهای جدید شهری؛ تعمیر و توسعه اماکن مذهبی تحت پوشش اداره اوقاف؛ توسعه پارکینگها در اماکن ویژه برای توسعه آینده بافت تاریخی
سمنان	طرح تجمیع بافت تاریخی ۱۳۷۲ (بخش شمالی بازار و محله ناسار)	جایگزینی کارکردهای شهری به جای کارکردهای محله ای و زیرمحله ای؛ اضافه کردن قطب های فرهنگی در منطقه؛ احیاء بازار از طریق بازگرداندن مفهوم اصیل و فرهنگی آن؛ افزایش خدمات شهری در بازار با افزایش تراکم و استقرار سایر خدمات شهری؛ احداث پارکینگ در محله هایی با امکانات دسترسی راحت به مجموعه و بازار
قم	طرح روانبخشی و بهسازی اطراف حرم مطهر ۱۳۷۱	احیاء ارزش های تاریخی، مذهبی و کارکردی حرم و پیرامون آن با ترمیم از هم گسیختگی کالبدی ناشی از ملاحظات جدید در بافت قدیم شهر؛ تجهیز تهرگانی و ناسیساتی مرکز شهر با تأکید بر رفع مشکلات ترافیک و ساماندهی شبکه رفت و آمد پیاده و سواره؛ بهسازی فرسودگی کالبدی محلات پیرامون حرم با اتکا به تحلیل روابط فضایی بافت تاریخی
تبریز	طرح محور تاریخی - فرهنگی تبریز (محدوده بازار)	ایجاد ارتباط بین قطب های با ارزش محور مانند مسجد علیشاه، دروازه باغمیشه و ... با بازار؛ حفظ هویت بازار از طریق رفع مشکلات حاصل از احداث خیابان های واقع در محدوده؛ تأکید بر احیاء محلات قدیمی و ارتباط مجدد بین محله ها که بر اثر احداث معابر در طرح های گذشته، از یکدیگر گسیخته شده است (توسعه شهر از درون)؛ ارائه عملکرد خدماتی و تجاری جدید الاحداث
شوشتر	طرح بافت تاریخی	عرصه اماکن مناسب برای واحدهای تجاری و خدماتی در معابر؛ امکان نماسازی مناسب شهری در قطعات با ارزش؛ تأمین پارکینگ مناسب و تأمین محورهای فرعی و دسترسی های اصلی به منظور حفظ معابر بافت تاریخی؛ تأمین هزینه مرمت بافت از طریق فروش اماکن تجاری و خدماتی
شیراز	طرح های بافت تاریخی	احیاء مجموعه کریمخانی شیراز (شامل ارگ، بازار، حمام، مسجد و آب انبار)؛ طرح محور فرهنگی - تاریخی شیراز؛ طرح بین-الحریمین
اصفهان	طرح های بافت تاریخی	احیاء و باز زنده سازی مراکز محله؛ طرح احیاء مسجد کهنه و مسجد جامع عتیق اصفهان، طرح محور فرهنگی - تاریخی اصفهان
کرمانشاه	طرح جامع و طرح بهسازی بافت قدیم	تأمین دسترسی و سازماندهی مراکز محله ای؛ تأکید بر ارتباطات محله درونی و گذرهای اصلی موجود؛ ایجاد محور پیاده تجهیز شده در امتداد بازار؛ تشخیص مراکز محله ای و انتخاب مسیرهای دسترسی سواره و ایجاد ارتباطات صرفاً پیاده
یزد	طرح روانبخشی و بهسازی بافت قدیم	طراحی بر اساس اصل بیوستگی فضایی در ساختار کالبدی بافت قدیمی؛ ایجاد فضاهای شهری جدید بر اساس شناسایی کامل فضاهای قدیمی؛ ایجاد دسترسی های سواره در بافت قدیم با تصحیح و تعریفی بعضی گذرها
زابل	طرح های بافت تاریخی	طرح هایی در مورد بازار و محور پیاده؛ احیاء مراکز محلات و طرح های موضعی بازارچه های درون محله ای

(مأخذ: [۱۵] و مطالعه کتابخانه ای دانشجو)

### مختصری از موقعیت جغرافیایی و وضعیت اقلیمی شهر فیروزکوه

شهرستان فیروزکوه با وسعت ۲۲۶۲ کیلومتر مربع نزدیک به ۱۲٪ وسعت استان تهران را به خود اختصاص داده است و از شمال و شرق به مازندران، از غرب به شهرستان دماوند و از جنوب به استان سمنان محدود می شود. شهر فیروزکوه در عرض جغرافیایی ۵۰' ۳۵° شمالی و طول ۳۹' ۵۲° غربی واقع شده و در منتهی الیه مشرق استان تهران و در فاصله ۱۳۵ کیلومتری پایتخت در سر راه تهران - آمل قرار گرفته است [۱۱]. فیروزکوه محدوده ای کوهستانی با اراضی دشت مانند کم وسعت به همراه رودخانه دائمی "حبله رود" بوده دارای آب و هوایی معتدل و غالباً سردسیر می باشد. تنوع پوشش گیاهی این منطقه زیاد است. با توجه به نقشه توپوگرافی فیروزکوه، اراضی کم ارتفاع تر در شمال و اراضی با ارتفاع بیشتر در جنوب و شمال شرقی منطقه واقع شده اند که در گستره ارتفاعی بین ۱۹۰۰ تا ۲۴۰۰ متر استقرار یافته اند. سکونتگاه های اصلی در فیروزکوه در محدوده ارتفاعی ۲۱۰۰-۱۹۰۰ متر شکل گرفته اند و شهر فیروزکوه نیز در همین طبقه ارتفاعی است.

### تأثیر عوامل تاریخی بر چگونگی گسترش و بافت شهر

شهر فیروزکوه تا حدود اواخر هزاره اول (ه. ق.) شکل قلعه ای و دژ مانند داشته است. این قلعه به دلیل استقرار در حاشیه یک جاده مواصلاتی مهم نقش یک پایگاه تدارکاتی را بر عهده داشته است. به دلیل شرایط مورفولوژیک زمین محدوده شهر تا سالیانتمادی اندازه و شکل خود را حفظ کرده بود. از حدود ۱۰۰ سال پیش کارکرد استراتژیک قلعه از بین رفته و هسته اولیه شهر جایگاهی برای رشد و توسعه شهر را در پیرامون خود مهیا کرد. این هسته تاریخی در سمت جنوب شهر فعلی است که از ۳ جهت غیرقابل دسترسی بوده است.

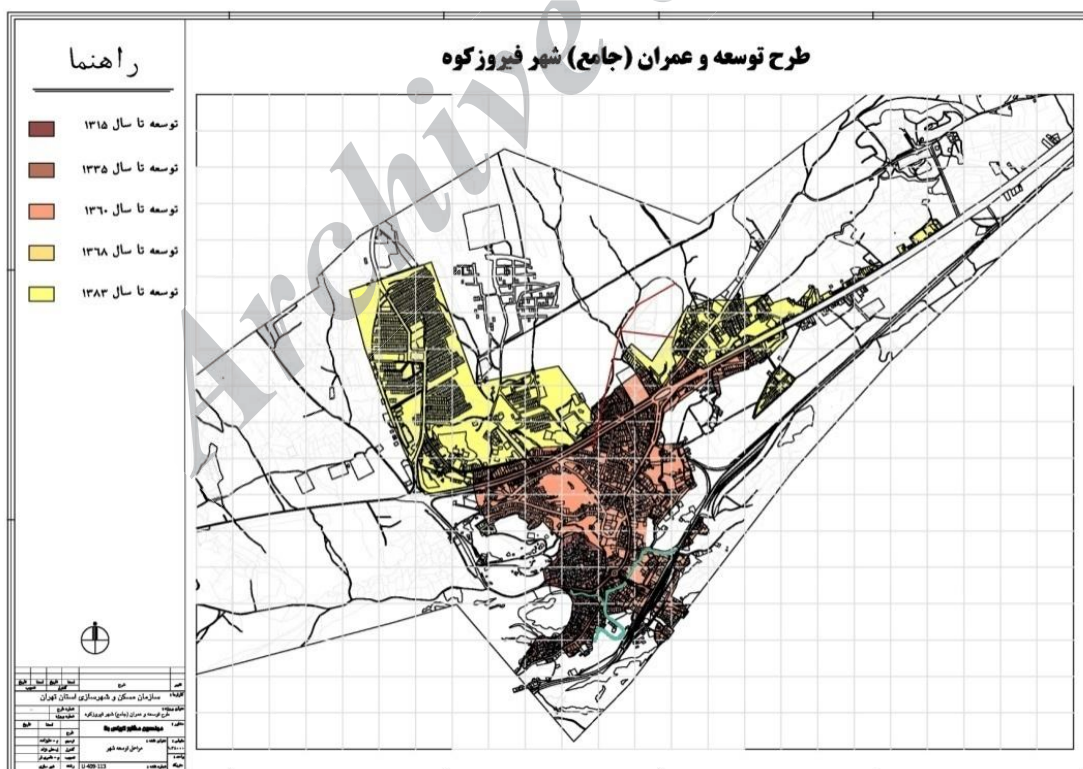
### محله مسجد سی (مورد مطالعه)

در متون تاریخی از محله مسجد سی به عنوان یکی از هسته های اولیه شهر فیروزکوه نام می برند که توسعه های بعدی شهر پیرامون آن و بیشتر در جهت شمال و شرق این محله صورت گرفته است. بافت قدیمی این محله حول هسته اولیه آن، یعنی مسجد سی، شکل گرفته و نوع جالبی از معماری ارگانیک و

کوهستانی را توأمان عرضه کرده است. ادغام فضاهای کوچک مسکونی و فضاهای باز، سقف های شیروانی و معابر پرپیچ و خم، که به علت قرار گرفتن در دامنه کوه محیط زیبایی را به وجود آورده، و نیز وجود درختان کهنسال چنار، نارون و گردو به همراه پوشش گیاهی فراوان از مشخصات اصلی این محله است. گرچه ساخت و ساز های جدید و ناهماهنگ در محلات مجاور این بافت به وفور دیده می شود و ناهماهنگی هایی را از نظر سیمای شهری و هویت شهری به وجود می آورد، اما محله هنوز کلیت یکپارچه خود را تا حدود زیادی حفظ کرده و حتی جمعیت بیشتری را در خود پذیرفته که این امر را باید مرهون قدیمی بودن هسته اولیه و دست نخورده بودن کالبد بافت آن دانست.

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

طرح جامع تهران ۱۳۴۷: بر اساس این طرح (مصوب ۱۳۴۸/۶/۲۶ شورای عالی شهرسازی و معماری)، سال مبنای طرح ۱۳۴۵ بوده که در این سال اراضی محدوده شهر فیروزکوه بیشتر به صورت باغ و زمین های کشاورزی است و جمعیت آن ۴۶۲۴ نفر گزارش شده است.



شکل شماره ۱ - نقشه گسترش شهر در دوره های مختلف تاریخی



در این طرح مجموعاً از ۲۴ آبادی نام برده شده که در حوزه نفوذ مستقیم شهر قرار دارند و جمعیتی معادل ۴۲۸۰ نفر را شامل می شوند [۸]. در این سال تعداد خانوار ساکن در شهر ۸۴۵ خانوار و بعد خانوار ۵/۵ نفر گزارش شده است. از آنجا که مشخصات طرح جامع اول تهران ایجاب نمی کرد که برای چنین بافت هایی برنامه مناسبی در نظر گرفته شود (و اصولاً در دیدگاه کل نگر طرح های جامع توجه به چنین مسائلی جایی ندارد) و همچنین به دلیل کمبود اطلاعات نمی توان در این رابطه بررسی و مطالعه بیشتری انجام داد، ولی می توان این طور نتیجه گیری کرد که توسعه شهر، خصوصاً از سال ۱۳۵۴ به بعد که موقعیت آن به دلیل استقرار در کنار محور تازه تأسیس تهران - شمال متحول شد، بر مبنای الگوی مدرن صورت گرفت و ساخت و سازهای جدید در جهت شمال و شمال غرب به انجام رسید.

**طرح جامع شهر فیروزکوه (مهندسین مشاور کریاس بنا):** در این طرح که در سال ۱۳۸۳ به تصویب شورایی عالی شهرسازی و معماری رسید، چهره شهر بسیار دگرگون شده توصیف شده است. گسترش مساحت شهر تا ۱۲ برابر مساحت سال ۱۳۴۵ به همراه توسعه هایی که نه تنها فاصله بین شهر اصلی و محور تهران - شمال را پر کرده بلکه تا آن سوی این محور نیز ادامه یافته از این شهر سیمایی متفاوت نسبت به سایر شهرهای دارای موقعیت مشابه عرضه کرده است. بر طبق سرشماری عمومی نفوس و مسکن مرکز آمار ایران، شهر فیروزکوه در سال ۱۳۷۵ دارای جمعیتی برابر ۱۷۳۱۰ نفر بوده و بر مبنای سالنامه آماری ۱۳۸۳ جمعیت شهر در این سال به ۱۹۶۳۰ نفر می رسد [۱۱]. در این طرح، برای شهر با توجه به کوهستانی بودن و استقرار آن در کنار محور تهران - شمال، عملکردهای "خدماتی - توریستی - تفریحی" تعریف شده است. تراکم ساختمانی در این شهر بیانگر توسعه در سطح می باشد و ساختمان های مسکونی بیش از ۳ طبقه به تعداد محدودی یافت می شود.

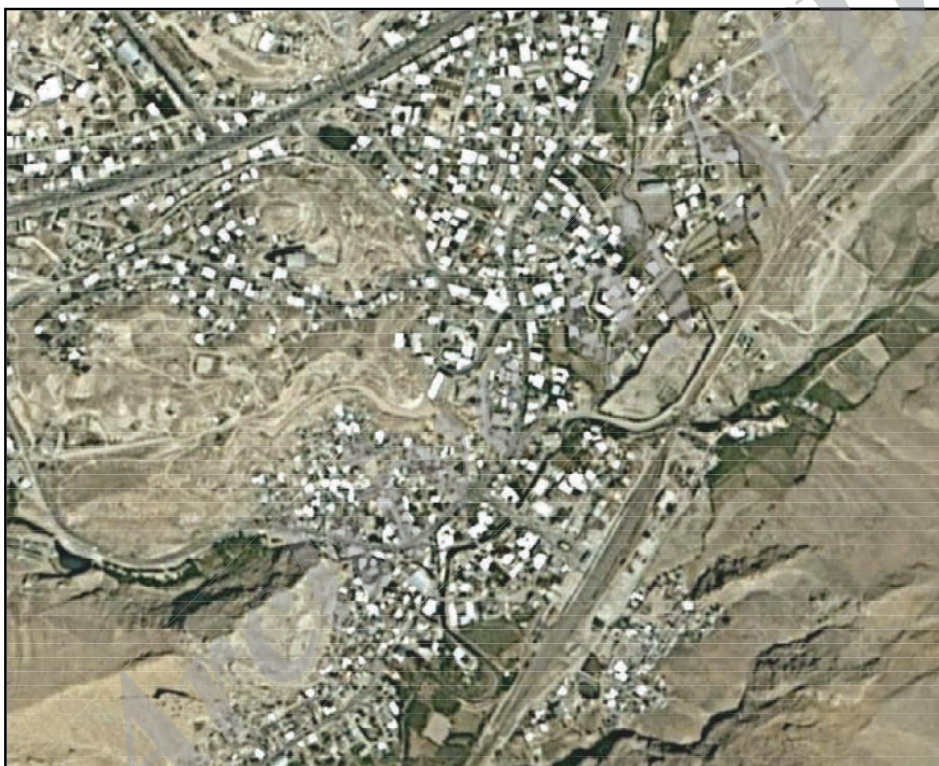
**شاخص های مسکن در طرح جامع کریاس بنا، ۱۳۸۳:** در سال ۱۳۷۵ در شهر فیروزکوه ۷۱٪ واحدهای مسکونی از مصالح بادوام، ۱۹٪ از مصالح کم دوام و ۱۰٪ از مصالح بی دوام ساخته شده بودند. همچنین در این سال ۹۲٪ واحدهای مسکونی به صورت منزل شخصی و مابقی (۸٪) به صورت آپارتمان بوده و بیش از ۵۰٪ واحدهای مسکونی ملکی می باشند. بخش های شمالی و شرقی شهر که دارای بیشترین میزان ساخت و سازهای جدید می باشند علاوه بر تغییر چهره بافت ارگانیک به دلیل ایجاد ناهماهنگی و جایگزین شدن ساختمان های کوتاه و سنتی با ساختمان های بلند، باعث دگرگونی کلی



سیمای شهر می شود که این امر نگرش برنامه ریزی برای احیاء بافت های قدیم را با مشکل مواجه می سازد.

### طرح تفصیلی موجود - محله مسجد سی

شرایط خاص محیطی و عوارض طبیعی بافت ارگانیک محله مسجد سی و نیز مسأله بافت جدید ملحق شده به هسته تاریخی شهر، طرح تفصیلی موجود را به چند جهت قابل بررسی می نماید [۱۱]:



شکل شماره ۲- عکس هوایی از بافت محدوده مورد مطالعه

۱- برای برخی از معابر و گذرهای اصلی، طرح هندسی و عرض های متداول در طرح های تفصیلی رایج در نظر گرفته شده است. به این ترتیب با توجه به نقشه طرح تفصیلی، مشخص است که کلیه گذرهایی که دارای شرایط سهل تری برای تعریض و هندسی نمودن معبرند، با همان رویکرد سنتی مواجه شده اند.

۲- به این علت که بسیاری از گذرهای موجود در بافت به صورت پله ای است و یا از نظر کالبدی به صورت معابر باریک و پیچ در پیچ پیاده در درون بافت و یا در میان باغ های به جا مانده امتداد یافته اند، طرح تفصیلی حفظ وضع موجود را برای آنها پیشنهاد کرده است. در عین حال که حفظ بافت ارگانیک به عنوان یک روش مثبت مواجهه با بافت به حساب می آید ولی باید در نظر داشت که در راستای احیاء بافت های قدیم، حفظ وضع موجود به تنهایی کارساز نبوده و می بایست متناسب با شرایط فعلی و واقعی مورد طراحی و برنامه ریزی قرار بگیرد.

۳- بخشی از بافت که در جنوب و جنوب شرق محله قرار گرفته فاقد طرح تفصیلی است. این بخش اگرچه به لحاظ استخوانبندی دارای بافت ارگانیک است اما به دلیل نوع ساخت و ساز انجام شده و کیفیت فیزیکی و بصری وضع موجود، نمی توان آن را یک بافت واجد ارزش شناخت. در نتیجه این قسمت را باید به جهت عدم برخورداری از طرح شهری بلا تکلیف دانست.

### نتایج مطالعه وضع موجود بافت

مطالعات صورت گرفته بر روی بافت ارگانیک در محدوده مورد بررسی (بر مبنای مطالعه میدانی و طرح فعلی) خصوصیات و واقعیت های موجود را به این صورت مشخص می سازد:



شکل شماره ۳- محدوده مورد بررسی و محدوده های اطراف

- بافت مورد مطالعه، بافتی کاملاً مسکونی بوده که به جهت طبقه بندی بافتی ارگانیک به شمار می آید.
- وجود مسجد سی به عنوان یک ارزش فرهنگی - مذهبی و تاریخی از نقاط قوت آن است.
- کاربری های تجاری و آموزشی در سطح محلی متناسب با نیازهای مسکونی محله است.
- از نظر توپوگرافی، بافت دارای شیب زیادی بوده که نوعی معماری کوهپایه ای (کوهستانی) محسوب می شود.
- وجود مجموعه ای از معابر غیر هندسی ارتباط محله را با خارج و نیز دسترسی بخش های مختلف بافت را با یکدیگر ایجاد می کند.
- در بخش های زیادی از بافت دسترسی سواره به نحو دشواری صورت می گیرد، اما معابر موجود دارای ترافیک سواره سنگینی نیست.
- بسیاری از گذرهای درون بافت به صورت پله ای است که مورد استفاده عابرین پیاده قرار می گیرد.
- کیفیت کف سازی و بدنه سازی معابر در وضعیت فعلی نامطلوب است.
- وجود بخشی از باغ ها و اراضی کشاورزی در غرب و شمال غرب محدوده محله به عنوان بقایای باغات و زمین های مزروعی قدیمی مورد اهمیت است و بر طبق اهداف طرح بر حفظ آنها تأکید شده است.
- حرکت ساکنین در درون بافت محله به صورت پیاده انجام می شود و به صورت یک واقعیت پذیرفته شده، که می توان از این امتیاز در تبدیل بافت به یک فضای پیاده استفاده نمود.
- تراکم جمعیتی در محله در مقایسه با بافت های اطراف نسبتاً بالاست که شاید به دلیل شکل کالبدی خاص آن باشد.
- با توجه به زلزله خیزی منطقه، بسیاری از واحدهای مسکونی محله واجد شرایط فیزیکی لازم نیستند.
- ایجاد یا بهسازی شبکه جمع آوری آب های سطحی و دفع فاضلاب بایستی مورد توجه قرار گیرد.
- در طرح تفصیلی موجود بیشتر گذرهای بافت و به خصوص معابر اصلی مورد تعریض و اصلاح هندسی قرار گرفته اند.

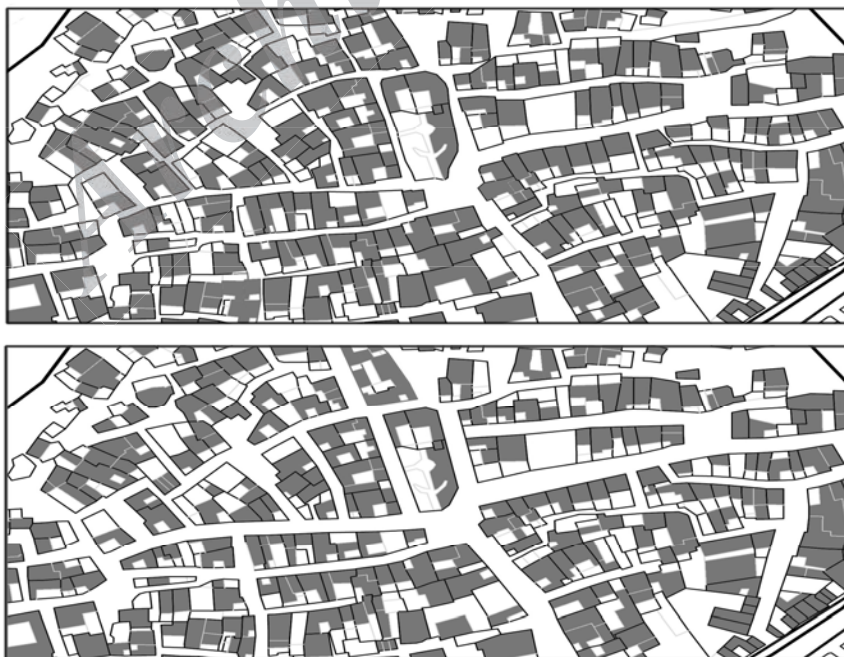
- وضع موجود آن دسته از گذرهایی که به صورت پله ای هستند و یا در درون بافت متراکم و ارگانیک قرار گرفته اند، بر طبق طرح تفصیلی پذیرفتنی است.
- به دلیل شرایط و موقعیت ویژه، نزدیکی به کوه های البرز و آب و هوای مطلوب و نیز بر اساس اصول احیاء بافت های قدیم، تقویت بافت موجود در زمینه استفاده های تفرجگاهی باید مدنظر قرار گیرد.

جدول شماره ۳- عرض موجود و پیشنهادی طرح تفصیلی برای گذرهای اصلی شهر

نام خیابان	حداقل عرض موجود (متر)	حداکثر عرض موجود (متر)	عرض خیابان طبق طرح تفصیلی (متر)
خیابان طالقانی	۵	۱۲	۱۲
خیابان کتابخانه	۶	۱۱	۱۲
خیابان جاده قدیم مازندران	۸/۵	۱۲	۱۶

### تأثیرات اعمال طرح تفصیلی موجود بر کالبد بافت

همان گونه که ذکر گردید، در طرح تفصیلی که برای محدوده مورد مطالعه وجود دارد، دو نوع برخورد با موضوع گذربندی انجام گرفته است. در حالت اول، برای برخی از گذرها که بیشتر به عنوان دسترسی سواره مد نظر بوده اند، طرح تعریض معابر ارگانیک و ایجاد معابر هندسی وجود دارد و در حالت دوم، وضع موجود گذرهای ارگانیک درون بافت پذیرفته شده است.



شکل ۴ - مقایسه کالبد بخشی از بافت قدیم فیروزکوه قبل و بعد از مداخله



در زمینه تعریض گذرها، طرح تفصیلی موجود به سبک طرح های مشابه قبلی فقط به تعریف بر و کف و ایجاد معابری با عرض معین بسنده کرده است. نتایج حاصل از بررسی در این زمینه به صورت ذیل است:

- از نظر کالبدی، بخش های مهمی از بافت محله - شامل بافت مسکونی به علاوه کوچه باغ ها - مشمول تخریب و تعریض قرار می گیرد.
  - قطعات شهری حاصل شده به این طریق در محاصره خیابان هایی قرار می گیرند که مخصوص حرکت اتومبیل می باشند، و با توجه به کارکرد اصلی محله که مسکونی می باشد، ضمن عدم رعایت نظام سلسله مراتبی در دسترسی ها، ایمنی و آرامش ساکنین و عابرین پیاده نیز در معرض خطر قرار می گیرد.
  - ورود ترافیک سواره به بخش های داخلی بافت، بخش زیادی از مرکز بافت ارگانیک را در محاصره قرار می دهد.
  - پیوند بین معابر سواره و گذرهای ارگانیک بافت، که به حرکت پیاده اختصاص دارند، برقرار نیست.
  - ایجاد دسترسی های سواره در بافت ارگانیک، گسستگی های زیادی را در شبکه موجود پدید می آورد.
  - در بخش های غربی و شمالی محله، باغ های دایر که به عنوان فضاهای سبز از ارزش زیادی برخوردارند، به معابر اتومبیل رو اختصاص می یابند.
  - برای بهسازی کیفیت فیزیکی، بصری و کالبدی بافت پس از انجام عقب نشینی ها هیچ طرحی ارائه نشده است. به این ترتیب عرض تعیین شده توسط طرح تفصیلی صرفاً با ساخت و سازهای جدید و به تدریج به دست خواهد آمد و بدنه گذرهای جدید به صورت ناهماهنگ و بی هویت شکل خواهد گرفت.
  - عقب نشینی های پیش بینی شده، که سبب از دست رفتن مقادیر قابل توجهی از عرصه اراضی مسکونی خواهد شد، تمایل به مرمت و بهسازی بناها را از بین می برد.
- در زمینه پذیرش وضع موجود بعضی از گذرها، بیشتر گذرهای پله ای مشمول این نحوه برخورد می باشند. مطابق ضوابط شهرداری گذرهای پله ای به این دلیل که مختص رفت و آمد پیاده می باشند معمولاً با عرض موجود در طرح لحاظ می شوند. به این ترتیب پذیرفتن وضع موجود مترادف با رها کردن آنها به حال خود می گردد. اما باید این نکته را در نظر گرفت که در طرح های مداخله در بافت های قدیمی، رها

ساختن بافت به حال خود محلی از اعراب نداشته و ملاک عمل قرار گرفتن عرض فعلی معابر نقطه شروعی برای برنامه ریزی و طراحی مناسب گذرهای درون بافت می باشد. نقاط ضعف پذیرش وضع موجود بعضی گذرها به صورت ذیل است:

- دسترسی های سواره در قسمت هایی از بافت و رها ساختن سایر بخش ها باعث اضمحلال تدریجی بافت ارگانیک می شود.
- انجام عملیات عمران شهری - همچون ترمیم کف سازی، جداول، آسفالت و غیره - در گذرهای اصلی و در مقابل رها شدن گذرهای داخلی بافت، تمایل به ترک بافت ارگانیک را نزد مردمی که در درون آنها ساکن می باشند قوت می بخشد، چنانکه در نمونه های یزد، کاشان، اصفهان و سایر شهرها دیده می شود.
- تعدادی از گذرهای به اصطلاح به حال خود رها شده در ارتباط بلافاصل با معابر اصلی و مورد تعریض طرح قرار گرفته اند که این امر نشان دهنده پیوند غیر اصولی و عدم وجود نظام سلسله مراتبی شبکه معابر است.
- تنها آن دسته از گذرهایی که قابلیت عبور وسایل نقلیه را به هیچ نحو نداشته اند به عبور پیاده اختصاص یافته اند. در طرح موجود برای گذرهای مخصوص عابر پیاده (پیاده راه ها یا شبکه راه های پیاده) تدبیری اندیشیده نشده است.
- ادامه یک معبر سواره رو به گذر پیاده شرایط نامناسبی را از نظر تداخل ترافیک سواره و عبور افراد پیاده به وجود می آورد.

### نگاهی به طرح جایگزین پیشنهادی

با توجه به نکات برشمرده و نتایج به دست آمده از مطالعات وضع موجود، انگاره هایی برای پیشنهاد یک طرح جایگزین مطرح گردید که در آن توجه به مبانی معاصر سازی و نیز آموزه های شهرسازی نوین مدنظر بود. انگاره های اولیه، شامل نکاتی چون تعیین محدوده طرح، حفظ ارزشهای موجود در بافت مورد مطالعه و پیشنهاد روشهایی برای عبور و مرور در درون بافت است. در همین ارتباط مؤلفه ها و ابزار طراحی مانند محدود نمودن و آرام سازی ترافیک سواره، امکان سنجی دسترسی پیاده، مکانیابی مجدد

کاربرها و خدماتاً ایجاد مدیریت پارکینگ، حفظ فضاهای سبز موجود، مکانیابی ایستگاههای حمل و نقل عمومی و تعیین نوع ساخت و ساز جهت تهیه طرح به کار گرفته شده است. مجموعه تمام این ملاحظات به ارائه طرح نهایی به عنوان الگویی برای معاصر سازی بافت که در آن نیازهای رفت و آمد با کمترین دخل و تصرف فیزیکی در کالبد بافت برآورده شده و حفظ ارزش و اصالت و احیای بافت قدیمی مورد توجه قرار گیرد، می انجامد. اصلی ترین نکات ملحوظ در طرح پیشنهادی از این قرارند:

- ۱- کل بافت به صورت یک فضای پیاده مورد نظر قرار گرفته و عبور و مرور وسایل نقلیه از طریق یک مسیر پیرامونی میسر شده است.
  - ۲- عرض واقعی مورد نیاز برای عبور روان ترافیک و نیز ایجاد پیاده روهای مناسب نسبت به حجم ترافیک محورهای مختلف بافت در ساعات اوج محاسبه شده است. نسبت تخریبهای لازم برای تأمین عرضهای مورد نظر کمتر از مقادیر پیشنهادی طرح تفصیلی است.
  - ۳- از میان ۴ نقطه اولیه پیشنهادی به عنوان مرکز محله ای، با سنجش دسترسی پیاده ۵ دقیقه ای و براساس مساحت محدوده طرح، دو مرکز محله ای با کاربری مختلط پیشنهاد شده و ایستگاههای حمل و نقل عمومی نیز در همین دو مرکز مکانیابی شده اند.
  - ۴- برای ایجاد امکان جهت محدود ساختن عبور و مرور سواره، احداث تدریجی پنج توقفگاه در پیرامون محدوده طرح پیشنهاد شده و مکان آنها مشخص گردیده است.
  - ۵- حمل و نقل عمومی با توجه به شرایط خاص بافت - به ویژه شرایط توپوگرافیک - به صورت حمل و نقل درون محله ای و برون محله ای پیش بینی شده است.
  - ۶- گذرهای موجود در محدوده طرح بر طبق اولویت بندی صورت گرفته مورد بهسازی، ساماندهی و تجهیز قرار خواهند گرفت.
- در نگرش طرح پیشنهادی به مسأله گذر بندی، ضمن حفظ استخوان بندی بافت ارگانیک، محورهای تردد درون بافت مورد ساماندهی قرار می گیرند و عدم نیاز به عقب نشینیهای گاه چند متری سبب ایجاد رغبت بیشتری جهت بهسازی درونی بافت توسط ساکنان خواهد شد.



## نتیجه گیری

در رابطه با نتایج اعمال طرح تفصیلی موجود بر بافت مورد بررسی، می توان گفت که شبکه معابر سواره پیش بینی شده در این طرح که باید با تعریض گذرهای درون بافت شکل بگیرد، نه از نظر خصوصیات یک شبکه کارآمد رفت و آمد و نه به لحاظ ملاحظات هندسی، نمی تواند امکان حرکت، ترافیک و توقف مناسب را برای اتومبیل ها فراهم کند. علاوه بر این که تعریض به شیوه پیشنهاد شده در طرح تفصیلی عملاً سبب افزایش نقاط تلاقی ترافیک سواره و پیاده و ایجاد گره های ترافیکی در مسیر سواره روها می شود. همچنین در این طرح به نقاط قوت و پتانسیل ها و فرصت های بافت ارگانیک موجود، نظیر مسجد تاریخی، کوهستانی بودن منطقه، کوچه های زیبا، وجود قنات قدیمی و خوش آب و هوا بودن توجهی نشده است.

بنابر این ملاحظه می شود که اعمال کامل این طرح، که سال ها زمان می برد، منجر به از بین بردن بسیاری از خصوصیات مثبت بافت ارگانیک خواهد شد که بنا به تجربیات موجود باعث می شود بافت مورد نظر با چالش های جدی مواجه شود. مسلماً اگر رویکرد غالب در گذر بندی، که ایجاد دسترسی سواره برای کلیه قطعات را به عنوان یک هدف عمده در نظر می گیرد، با در نظر گرفتن شرایط و مقتضیات محیطی بافت فعلی مورد عنایت شهرسازان قرار می گرفت، می توانست نتایج بهتری را به بار آورد؛ چرا که بنا به تجربه دیگر زمان استفاده از طرح های تیپ و تعمیم پروژه به همه انواع بافت های شهری به انتها رسیده و نتایج زیان آور خویش را عیان ساخته اند. بنابراین در تهیه طرح ها می بایست بر اساس مورد و مقتضیات محلی و همچنین در نظر گرفتن مختصات زندگی انسانی و نیز جلب صحیح مشارکت مردم در کلیه مراحل برنامه ریزی اقدام به مداخله در بافت های تاریخی شهرها نمود.

## منابع

- ۱-توسلی، محمود؛ «اصول و روش های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران - جلد دوم: طراحی دسترسی»؛ تهران، مرکز مطالعات شهرسازی و معماری ایران
- ۲-اصغریان جدی، احمد ۱۳۷۳؛ «مرمت ابنیه و بافت های مجتمع های زیستی»؛ تهران، انتشارات روزنه
- ۳-حبیبی، سید محسن و مقصودی، ملیحه ۱۳۸۱؛ «مرمت شهری»؛ تهران، انتشارات دانشگاه تهران
- ۴-حجتی اشرفی، غلامرضا ۱۳۷۸؛ «مجموعه قوانین شهرداری و شوراهای اسلامی»؛ تهران، انتشارات مجد
- ۵-شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری ۱۳۷۷؛ «ملاک عمل صدور پروانه ساختمانی؛ مجموعه ضوابط، مقررات و بخشنامه ها»؛ تهران
- ۶-عربشاهی، زهرا ۱۳۸۲؛ «سابقه نوسازی و بهسازی بافت قدیم شهری در ایران و اروپا»؛ مقاله مندرج در نشریه شهرداریها، شماره ۴۹، خرداد ۸۲
- ۷-عزیزی، محمد مهدی ۱۳۷۹؛ «سیر تحول سیاست های مداخله در بافت های کهن شهری»؛ مقاله مندرج در نشریه هنرهای زیبا، شماره ۷، تهران
- ۸-فرمانفرمائیان، عبدالعزیز و گروئن، ویکتور ۱۳۴۹؛ «طرح جامع شهر تهران»؛ مندرج در نشریه هنر و معماری، شماره ۵
- ۹-فلامکی، محمد منصور ۲۵۳۶؛ «باز زنده سازی بناها و شهرهای تاریخی»؛ تهران، انتشارات دانشگاه تهران
- ۱۰-مهندسین مشاور شارمند ۱۳۷۸؛ «شیوه های تحقق طرح های توسعه شهری - جلد دوم: بررسی تجارب تهیه و اجرای طرح های توسعه شهری در ایران»؛ تهران، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری
- ۱۱-مهندسین مشاور کریاس بنا ۱۳۸۳؛ «طرح جامع شهر فیروزکوه»؛ تهران، آرشیو مرکز اسناد وزارت مسکن و شهرسازی
- ۱۲-نورمحمد زاده، حسین ۱۳۸۳؛ «نگاهی سیستماتیک به شهر»؛ مقاله مندرج در نشریه صفا، شماره ۳۸
- ۱۳-وزارت کشور ۱۳۷۱؛ «نگاهی به عملکرد برنامه های عمرانی و فعالیت های عمران شهری»؛ تهران، انتشارات معاونت عمرانی وزارت کشور
- ۱۴-هاشمی، فضل ا. ۱۳۶۷؛ «حقوق و قوانین شهری»؛ تهران، انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی
- ۱۵-میرزاییان، بهرام؛ «شناخت و ارزیابی کیفیت محیط شهری در بافت میانی شهرها- مطالعه موردی: بافت میانی شهر شیراز»؛ پایان نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشکده هنر و معماری شیراز، ۱۳۸۳
- ۱۶-موریس، جیمز؛ «تاریخ شکل شهر»، ترجمه راضیه رضازاده، چاپ دوم، تهران، دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۶۸
- ۱۷-اوستروفسکی، واتسلاو؛ «شهرسازی معاصر از نخستین سرچشمه ها تا منشور آتن»، ترجمه لادن اعتضادی، چاپ دوم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۷۸
- ۱۸-بیکن، ادوموند؛ «طراحی شهرها»، ترجمه فرزانه طاهری، چاپ اول، تهران، مرکز مطالعات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۶