

نقش شهرسازی مدرن در تخلّفات ترافیکی پیاده بافت قدیم تبریز*

رحمت محمدزاده** - دکتر فیروز جمالی*** - دکتر محمدرضا پورمحمدی****

تاریخ دریافت مقاله: ۸۲/۲/۱۰
تاریخ پذیرش نهایی: ۸۴/۲/۲

چکیده:

مقاله حاضر به بررسی نقش شهرسازی مدرن در بروز تخلّفات ترافیکی عابرین پیاده بافت قدیم شهر تبریز می‌پردازد. روش این مطالعه، علاوه بر مطالعات کتابخانه‌ای دربرگیرنده مشاهدات محلی، تطبیق نقشه‌های موجود بافت و تحلیل‌های عقلانی می‌باشد. بررسی‌ها حاکی از آن است که در این بافت، تخلّفات عابرین پیاده به گسستگی بافت فیزیکی، تراکم فعالیت‌های شهری ناشی از موقعیت مرکزی، تحدید قلمرو فضایی و مکانی واحدهای زیستی، پیوستگی ضعیف شبکه‌های پیاده و نظایر آن بستگی دارد. از آنجا که بروز تخلّفات، پیش از آنکه ناشی از فرهنگ تخلّف باشد عمدتاً به طراحی غیر اصولی بافت و عدم انطباق شبکه‌های جدید با شبکه‌های قدیم شهر بر می‌گردد؛ بنابراین، وجود آنها نه تنها امری طبیعی بلکه غیر قابل اجتناب نیز می‌باشد. بر اساس نتایج این بررسی، لازمه اصلاح یا کاهش فرهنگ تخلّف در وهله اول، انجام اصلاحات طراحی و در مراتب بعدی آموزش و فرهنگ‌سازی می‌باشد.

واژه‌های کلیدی:

شهرسازی مدرن، تخلّفات ترافیکی، عابرین پیاده، بافت قدیم تبریز.

* این مقاله بر گرفته از رساله دکتری نگارنده تحت عنوان "شهرسازی و مدرنیته: مورد بافت قدیم تبریز" می‌باشد.
** عضو هیئت علمی گروه معماری و دانشجوی دوره دکتری، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه تبریز.

E-mail: rahmat@tabrizu.ac.ir

*** استاد دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه تبریز.
**** دانشیار دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه تبریز.

۱- مقدمه

اجتماعی، اداری و سیاسی، اقتصادی و بازرگانی، آموزشی و تربیتی، حقوقی و قانونی، کالبدی و فیزیکی و فنی و تکنولوژی) بحثی دامنه دار و در عین حال با توجه به ماهیت ترکیبی آن بسیار پیچیده می باشد. در بحث حاضر، این مسئله از نقطه نظر شهرسازی مدرن و نقش آن در شکل گیری رفتار و فرهنگ تخیل در بافت قدیم تبریز بر اساس مشاهدات عینی، برداشت محلی و تحلیل های عقلانی مورد بررسی قرار می گیرد. در این بررسی پس از تبیین مفاهیم بحث و ویژگی های کلی شهر و مسیرهای آمد و شد بافت به چگونگی برخورد شهرسازی جدید اشاره شده و آنگاه اثرات عملکردی آن مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

وجود انواع تخلفات ترافیکی سواره و پیاده از مشکلات حاد بسیاری از شهرهای دنیا است. بر اساس آمار و اطلاعات موجود، میزان تخلفات ترافیکی و در نتیجه آن تصادفات منجر به فوت در جوامع شهری کشورهای در حال توسعه نسبت به کشورهای توسعه یافته بیش از بیست برابر می باشد (بانک جهانی، ۱۹۹۱، ۶). این در شرایطی است که میزان اختلاف در حال افزایش است. علت این امر چیست؟ ابعاد و ریشه های آن کدامند؟ و چگونه می توان از مقدار آن کاست؟

پاسخ به این سئوالات و مسائل فراوانی از این قبیل متناسب با هریک از ابعاد ناظر بر موضوع (چون مکانی و محیطی، فرهنگی و

۲. مفاهیم بحث

است که هریک مشخصه دوره های می باشند. او در ادامه، شهرسازی مدرن را به نقل از واژه نامه "لاروس" به مثابه "علم و نظریه اسکان بشری" تعبیر نموده و می نویسد: این نوآوری با ظهور یک واقعیت نو مرتبط است. اواخر قرن نوزدهم، توسعه جهانی جامعه صنعتی به نظامی حیات بخشید که خود را از هنرهای شهری پیشین به دلیل خصیصه واکنشی نقادین و گرایش های علمی اش متمایز می کرد.^۲ بحرینی (۱۳۷۸) ضمن تأیید مطلب مزبور در خصوص پیچیدگی تعریف شهرسازی مدرن می نویسد: ارائه تعریف برای شهرسازی جدید هر چقدر هم با دقت صورت گیرد نمی تواند منظور ما را برآورده سازد. وی به همین جهت همان طوری که در مورد پدیده های پیچیده رسم است، شناخت شهرسازی مدرن را با مواردی چون ساختمان های بلند یا آسمان خراش ها، شهر ایده آل، رفت و آمد زیاد و سریع، منطقه بندی، استانداردگرایی و مسکن و معماری و نظایر آن در رابطه می گذارد (۹-۷).

چنانکه ملاحظه شد شهرسازی مدرن همانند خود شهرسازی، مقوله ای تعریف شده نیست و اساساً در اثر وضعیت نابسامان ناشی از انقلاب صنعتی و ضرورت پاسخگویی سریع به مسائل بعدی به عنوان یک راهکار عملی در هدایت کالبدی و فیزیکی شهر مطرح شده است. این امر با عنایت به ضرورت تعریف و تمایز دقیق واژه ها و مفاهیم در عصر خردگرایی بیانگر ضعف تئوریک این دانش نیز می باشد. در بحث حاضر شهرسازی جدید به مفهوم نگرش های نو و انقطاع

مفاهیم نوشتار حاضر در برگرفته "شهرسازی مدرن" و "تخلفات ترافیکی عابرین پیاده" می باشد. در اینجا هر یک از این مفاهیم به اختصار مورد بررسی قرار می گیرد:

۲-۱. شهرسازی مدرن

در ادبیات شهرسازی برخی از تعاریف شهرسازی مدرن عبارتند از: "فرم دهی به مسائل و مشکلات شهری"؛ "نظام بخشی به شش عنصر شهری (خیابان ها، ساختمان ها، سیستم ارتباطات و تجهیزات، محل های کار، تفریح و سرگرمی و ملاقات) هم از نظر عملکرد و هم از نظر زیبایی"؛ "نظم دهی به محیط های شهری"؛ "سازماندهی روابط عناصر شهری" (بحرینی، ۱۳۷۷، ۷-۲۵). "متشکل نمودن تمامی فعالیت های زندگی به طور عام در شهر و کشور"^۱ (اوستروفسکی، ۱۳۷۱، ۱۵۹) و "نظم دهی عملکردهای چهارگانه مسکن، کار، آمد و شد و گذران اوقات فراغت" (منشور آتن، ۱۳۵۶، ۹). "علم و هنر سازمان دهنده فضاهای کالبدی شهر" (توسلی، ۱۳۷۱، ۱۶).

بررسی ها حاکی از آن است که شهرسازی مدرن همانند علم و هنر شهرسازی در معنای کلاسیک آن، احتمالاً به علت پیچیدگی موضوع به طور مشخص تعریف نشده است. "شوی" (۱۳۷۵) ضمن پر ابهام دانستن واژه شهرسازی می نویسد: این واژه در زبان رایج هم نمایانگر عملیات راه و ساختمان است و هم بیانگر نقشه ها و شکل های شهرهایی

تابستانی و سرمای شدید زمستانی است. وضع توپوگرافی بستر طبیعی شهر تبریز موجب گردیده تا این شهر علاوه بر تبعیت از خصوصیات اقلیمی تا حدودی تابع کیفیت خاص وضعیت طبیعی بستر شهر نیز باشد. حداکثر و حداقل مطلق درجه حرارت شهر تبریز در سردترین ماه سال در طی ده سال ۶۵-۱۳۵۵ به ترتیب برابر ۱۵ درجه سانتیگراد و ۶/۱۹- درجه سانتیگراد بوده است. میانگین باران سالانه شهر تبریز در طی ده سال ۶۵-۱۳۵۵ برابر ۶/۲۹۶ میلیمتر بوده است (مهندسین مشاور عرصه، ۱۳۷۳، ۶).

گستره شهر تبریز دارای بافت هایی چون قدیمی، سنتی، روستایی، نوین، طراحی شده، حاشیه ای و مجموعه ای می باشد. بافت قدیم به دلیل داشتن موقعیت مرکزی (بازار) از دیر باز دارای انواع کارکردهای شهری به ویژه فعالیت های تجاری و بازرگانی، مذهبی و تفریحی بوده که علاوه بر نیازهای ساکنین خود شهر، نیازهای نواحی دور دست (فرا تر از مرزهای جغرافیایی خود) را نیز تامین می نموده است. این بافت به علت حوادث بسیاری که باعث ویرانی مکرر آن شده آثار تاریخی با قدمت زیاد چندان ندارد و در مقایسه با سایر بافت های شهری، سطح اندکی را در برمی گیرد (شکل ۱). با شروع عملیات اجرایی شهرسازی مدرن که عمدتاً درصدد توسعه شتاب زده شبکه های ارتباطی بوده، عملکردهای بافت قدیمی از جمله کارکردهای بازار رو به ضعف می گذارد. در شرایط کنونی محدوده بافت به ویژه بازار با تراکم فعالیت های زیاد مواجه می باشد. گرایش به احداث واحدهای تجاری، خدماتی - اداری در نزدیکی بازار، فشار زیادی به محدوده مسکونی منطقه وارد می نماید.

۴. اوصاف کلی شبکه معابر بافت قدیم و آمد و شد عابرین پیاده

گفته می شود انسان برای اجتناب از پیمودن راه های طولانی، شهر را ابداع کرد. در پنج هزار سال تاریخ پیدایش شهر (جز صد سال اخیر) انسان ها با نیروی عضلانی خود یا برگردۀ چارپایان آموشد می کردند. راه های کوتاه را به مسیرهای طولانی و مکرر ترجیح می دادند. شهرنشینان نه به صورت خانواده های تک هسته ای بلکه به شکل واحدهای خانواری گسترده و برگرد یک فعالیت اقتصادی معین تجمع می یافتند. مثلاً اگر فردی مالک دکان آهنگری بود با همسر و خانواده اش در همان محل می زیست و شاگردان، دستیاران ماهرتر و خدمتکاران نیز برای پرداختن به کار و امور منزل ناچار به زندگی در همان محل بودند. در این شکل زندگی ضرورت آمد و شد بین محل کار و زندگی و نیاز به خرید و

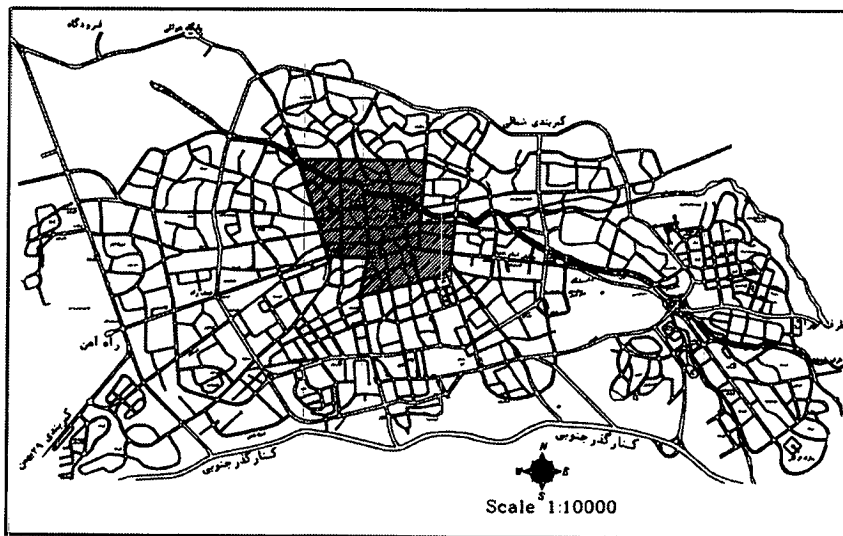
تاریخی فرایند توسعه شهری به کار گرفته شده است. ضمن اینکه این مفهوم ما را با اهداف پیش شهرسازان ترقی گرای قرن نوزدهم و شهرسازان ترقی گرای قرن بیستم همچون توسعه سرعت و افزایش کارایی، ساختمان های بلند، آموشد سریع، منطقه بندی، استانداردگرایی و نظایر آن همسو می سازد.

۲-۲. تخلقات ترافیکی عابرین پیاده

قبل از تعریف تخلف ترافیکی ابتدا معنی هر یک از واژه های ترافیک، تخلف و عابرین پیاده بیان می شود. کلمه "ترافیک" معادل عبور و مرور و یا رفت و آمد است که در قلمرو حمل و نقل به عبور و مرور وسائط نقلیه و انسان (سواره و پیاده) از نقطه ای به نقطه دیگر اطلاق می شود. واژه "تخلف" یعنی تجاوز از حدود مقررات تعیین شده به وسیله مراجع ذیصلاح (مراجع حقوقی و قانونی)؛ تخلف می تواند امری اختیاری، اجباری، اضطراری و حتی سهوی باشد (شهیدی، ۱۳۶۹، ۸). "عابرین پیاده" یعنی کلیه افرادی که جهت رسیدن به مقصد، یک یا چند مرحله از فرایند سفر را به صورت پیاده و یا با استفاده از وسایل کمکی مانند صندلی چرخدار معلولین طی طریق نمایند (محمدزاده، ۱۳۷۶، ۱۱۱). از ترکیب این مفاهیم چنین می نماید که تخلقات ترافیکی عابرین پیاده به معنی تجاوز آگاهانه و یا ناآگاهانه عابرین پیاده از مقررات ترافیکی تعیین شده به وسیله مراجع ذیصلاح قانونی است. به هر حال مسئله نهایی بحث این است که شهرسازی مدرن چگونه به شکل گیری و تقویت تخلقات ترافیکی عابرین پیاده اثر گذاشته و می گذارد؟

۳. ویژگی های محیطی و مکانی محدوده مورد مطالعه

تبریز، مرکز استان آذربایجان شرقی در شمال غرب ایران واقع است. این شهر در گستره منطقه (شامل استان های آذربایجان شرقی، غربی و اردبیل) موقعیت چهارراهی دارد. موقعیت جغرافیایی شهر ۲۸ درجه و ۱۵ دقیقه عرض شمالی و ۳۶ درجه و ۲۳ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ است. جمعیت تبریز در سال ۱۳۷۵ برابر با ۱۱۱۹۴۵۶ نفر بوده که در طی حدود نیم قرن اخیر (۷۵-۱۳۱۹) حدود ۵/۶ برابر گردیده است (محمدزاده، ۱۳۷۶، ۲۲۴). طبق برآورد به عمل آمده، وسعت شهر حدود ۱۲۹۰۳ هکتار است (مهندسین مشاور سبزینه راه، ۱۳۸۰، ۶۰). این رقم با توجه به تعداد جمعیت شهر، تراکمی معادل ۸۵/۷ نفر در هر واحد هکتار بدست می دهد. از نظر اقلیمی، منطقه تبریز در گروه اقلیم سرد مدیترانه ای قرار می گیرد. از ویژگی های این اقلیم، گرمای



شکل ۱: نقشه شهر تبریز و موقعیت بافت قدیم در آن (مهندسین مشاور عرصه، ۱۳۷۳، ۸۲).

طراحی در نتیجه بازی با احجام ضمن کاهش یکنواختی و تحت تاثیر قرار دادن مصالح (عمدتاً خشت و گل) و رنگ خاکستری آن، جلوه خاصی به فضاهای شهر می‌بخشید. بنابراین مسیرهای سنتی علاوه بر اینکه خود به موضوع "تداوم بافت" به صورت مستقیم کمک می‌نمودند بلکه شهروندان را برای انجام کارهای مختلف در پناه گرفته و به خاطر رعایت تناسب های انسانی و مصالح ساختمانی مناسب روحیه خاصی در شهروندان به وجود می‌آوردند. برخی از این مسیرها با نمای ساختمان های مجاور و برخی نیز به طور مستقل از بناهای مجاور ترکیب شده بود که بهرحال در هر دو حالت از رابطه هماهنگ و متقابل فضاهای عمومی با فضای خصوصی حکایت داشت (محمدزاده، ۱۳۷۴، ۱۲۴).

اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می‌نماید. این فضاها با جذب طیف وسیعی از گروه های اجتماعی به سوی خود حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینش ها، احساس ها، خواسته ها و گرایش های مختلف تقویت می‌نمودند. بازار و راسته های آن با توجه به عملکردهای مختلف خود و داشتن طراحی در مقیاس انسانی به عنوان فصل مشترک ارتباطات فرهنگی و اجتماعی بین انسان با انسان و انسان با فضا که ملهم از فرایند توسعه شهری در طول ادوار گذشته بود عمل می‌نمودند. به مثابه یک سیستم منسجم علاوه بر دسترسی شهروندان، آسایش بازدیدکنندگان را در شرایط سخت اقلیمی به ویژه در سرمای سرد زمستان و آفتاب سوزان تابستان تامین می‌نمود و آنها می‌توانستند سفرهای با هدف خرید، آموزش، سیاحت و غیره را به راحتی به انجام برسانند (سازگاری فرم و عملکرد).

انجام امور کاری و شخصی به حداقل می‌رسید (مهدوی، ۱۳۷۵، ۱۰). به همین دلیل بود که بافت و سیمای شهرها را بیش از هر چیزی نیازهای اجتماعی مردم شکل می‌داد. اگرچه در گذر زمان از وظایف اجتماعی خانواده کاسته می‌شد و فضاهای اختصاصی هریک از عملکردها از قبیل مدرسه، نانوايي و غيره با جدا شدن از خانه در کنار گذرها استقرار می‌یافت؛ با این حال، بافت شبکه گذرها تاثیر بسیار اندکی از تکنولوژی حمل و نقل به خود می‌گرفت. پس انسان با ساخت شهر همه فعالیت های متنوع خود را در فضایی محدود متمرکز و بدین ترتیب مسئله دسترسی خود را حل می‌نمود.

می‌توان گفت که مسیرهای آمد و شد پیاده به موازات رشد شهر شکل گرفته و از همان ابتدا اصلی ترین و در عین حال غیر قابل جایگزین ترین مسیرهای حمل و نقل بافت محسوب می‌شده اند. این مسیرها در مقیاس انسان شکل گرفته و ابعاد آنها در وهله اول مبتنی بر عبور عابرين پیاده و در مرتبه بعدی مبتنی بر نقل و انتقال حیوانات باربر و وسایل چرخ دار (گاری) بوده است. با وجود فرم نامنظم و عرض ناچیز، قسمت های مختلف محلات به وسیله مسیرهای پیاده به هم متصل می‌شدند و تا آنجا گسترش می‌یافتند که امکان پیمایش آن با پای پیاده میسر می‌گردید. به عبارت دیگر دامنه نوسان حرکات عابرين پیاده وسعت محلات شهر را تعیین می‌نمود (شکل ۱).

مسیرهای پیاده علاوه بر تقویت بنیه های دفاعی شهر، مردم را از باد و باران و همینطور از سرمای سوزناک زمستان و از تابش مستقیم آفتاب تابستان محفوظ می‌نمود. در این رابطه راهروهای سرپوشیده در گوشه و کنار بافت نقش مؤثری را در راحتی و آسایش ساکنین به عهده داشته اند. پهن و باریک، محصور و نیمه محصور، هندسی و غیر هندسی و همچنین سبزه‌ها و سر بسته بودن فضاهای، تباین خاصی به بافت می‌داد و

۵. نقش شهرسازی مدرن در بروز تخلفات ترافیکی عابرین پیاده

در شهر تبریز، شهرسازی جدید تقریباً از اوایل قرن حاضر شروع شده که به عنوان مظهر تجدد و پیشرفت مورد استقبال عموم قرار می‌گیرد. اولین خیابان احداث شده در تبریز خیابان امام (پهلوی سابق) است که در فاصله سال های ۱۳۰۵ - ۱۳۰۰ به دستور طهماسبی فرمانده لشکر آذربایجان اجرا شد (صفا منش و دیگران، ۱۳۷۶، ۴۵). تداوم اقدامات مشابه در سال های بعد، با وجود اصلاحات ضمنی در تسهیل آمد و شد و سائط نقلیه موتوری مرکز شهر به دلیل عدم ملاحظه عوامل کالبدی و غیر کالبدی سازنده شهر موجب شکل گیری مسائل و مشکلات محیطی، اجتماعی، اقتصادی، فیزیکی و ترافیکی شد که در بحث زیر به نقش آن در بروز تخلفات ترافیکی عابرین پیاده اشاره می‌شود.

۵-۱. گسستگی بافت^۲

واژه گسستگی بافت برای توصیف اثرات تقسیم کننده راه های شهری یا خط آهن بر ساکنین هر دو طرف به کار می‌رود. این مسئله، اغلب در نتیجه احداث مسیر جدید یا افزایش حجم ترافیک در مسیر موجود اتفاق می‌افتد. از آنجا که مردم به منظور جابجایی از یک نقطه به نقطه دیگر با موانع باز دارنده فیزیکی در وسط مسیر یا حرکت مداوم و سائط نقلیه مواجه می‌شوند نتیجه جداسازی بافت در افزایش تعداد و زمان جابجائی ها به ویژه سفرهای پیاده منعکس می‌گردد (مؤسسه بزرگراه های لندن، ۱۹۸۷، ۱۵۰). در خلال قرن اخیر، به دنبال قرارگیری برنامه ریزی نشده کشور در مناسبات بین المللی از یک سو و رشد تفکرات "شبه مدرنیستی" از سوی دیگر، تغییر و تحولات گسترده ای در زیر ساخت های اقتصادی و اجتماعی، کالبدی و فیزیکی شهر روی می‌دهد. در این میان، علم شهرسازی جهت پاسخگویی به تحولات جامعه و هماهنگی بیشتر با اوضاع جهانی، بیش از هر چیز به تسهیل امر آمد و شد اتومبیل می پردازد و بی آنکه از اصول و واقعیات موجود شهر قدیم بهره جوید از طریق طراحی های جدید که بعداً به شهرسازی بلدوزری معروف شد اقدام های ارگانیک و منسجم شهر را گسسته و آن را آنچنان که ماهیت توسعه برون زا اقتضا می نمود شکل می‌دهد (اغلب به شکل چلیپایی).

در حقیقت در این رویکرد، فرسودگی قسمت هایی از بافت (سیمای شهر) با فرسودگی بنیان های اجتماعی و فرهنگی واحدهای زیستی تعبیر شده و در این گذار بی آنکه به جایگزینی سیستم مناسب در تامین نیازها و خواسته های مظلوم (انسان) اندیشیده شود با دخالت شکلی سنگین در بافت شهر، تمامی نهادهای جامعه، اعم از خوب و بد، از بیخ و بن زیر و رو

می‌گردد (حبیبی، ۱۳۷۵، ۱۵۲). از نمونه های بی شمار این مسئله در بافت قدیم تبریز می توان به فضاهای بریده شده در چهار گوشه بازار قدیم، مجموعه کم نظیر صاحب الامر و مدرسه وابسته به آن که توسط خیابان جدید الاحداث دارایی به دو بخش کاملاً فیزیکی مجزا تقسیم شده اشاره نمود. این انفصال غیراصولی بافت و تردد مداوم و سائط نقلیه ضمن تضعیف عملکرد و ایستایی بناهای مرتبط دو سوی خیابان و استهلاک زودرس بناها، به گسستگی اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و فیزیکی در گستره سازمان فضایی شهر منجر شده که تظاهرات آن در قلمرو ترافیک، بروز انواع سفرهای زاید و به ویژه شکل گیری و به دنبال آن نهادینه شدن فرهنگ تخلف یا تجاوز از حدود تعیین شده می باشد.

بدین معنی که فردی که از دیر باز از طریق گذرهای سنتی با نواحی یا محلات دیگر در ارتباط بوده در اثر توسعه خیابان کشی های جدید یکباره با قطع پیوستگی فضایی و کالبدی مواجه می‌شود. ناگفته پیداست که با این دگرگونی، نیازهای ارتباطی و عملکردی او که در طول قرون متمادی شکل گرفته هرگز رفع نشده و نخواهد شد. چنانچه گذرهای سنتی، مدام گستره طولی یک خیابان جدید الاحداث را قطع و وصل نمایند نتیجه امر بروز آشفتگی و اختلالات اساسی در جریان آمد و شد سواره است. به عنوان مثال از گذرهای موجود در خیابان های فلسطین، جمهوری اسلامی، راسته کوچ و نظایر آن می توان نام برد. در اینجا اگر به ازاء هر گذر سنتی متقاطع با خیابان جدید و نیز به ازاء گذرهای خاص خود خیابان^۳، یک گذر عبور از عرض خیابان ایجاد شود در آن صورت با اهداف شهرسازی مدرن که درصدد سرعت و کارایی عملکردی می باشد در تعارض قرار می‌گیرد و کلاً فلسفه وجودی آن را زیر سؤال می برد و چنانچه گذرهای عبوری در این تقاطع ها تعبیه نگردد و یا اقدامات صرفاً در حد ماهیت عملکردی مسیر جدید و استانداردهای مرتبط باشد (دو یا سه گذر عبوری در طول هر مسیر) به دلیل نادیده انگاری ارتباطات مداوم محلات سنتی و الگوهای رفتاری ساکنین که معمولاً دانسته یا ندانسته بر اساس فرایند های ذهنی جهت رسیدن از یک نقطه به نقطه دیگر حاضر به طی مسیر غیر مستقیم نیستند فرهنگ تخلف را به وجود می آورد و حتی آن دسته افراد معدودی که به رعایت اخلاق شهرسازی متعهد هستند نه تنها از جانب جامعه مورد تشویق واقع نمی شوند بلکه گاهی اوقات از جانب برخی از افراد مورد استهزاء نیز قرار می‌گیرند و در دراز مدت به دلیل در حداقل متضرر شدن از بابت صرف وقت و انرژی بیشتر به جرگه تخلف کنندگان می پیوندند (اشکال ۲-۳).

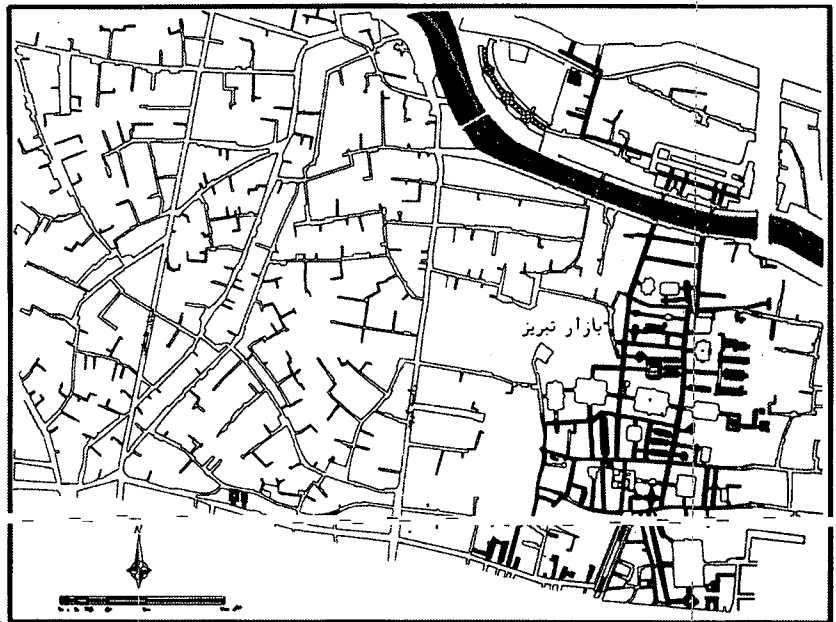
باید توجه داشت که در بررسی انگیزه عمومی ارتکاب به تخلفات، خواه عوامل اصلی ارتکاب عوامل موقتی باشد و خواه عوامل خصلتی و فرهنگی و یا خواه عوامل فرهنگی باشد یا

بازار تبریز به دلیل داشتن موقعیت مرکزی، از دیرباز دارای انواع کارکردهای شهری به ویژه فعالیت های تجاری، بازرگانی و تفریحی بوده که علاوه بر نیازهای ساکنین خود شهر، نیازهای نواحی دور دست حتی فراتر از مرزهای جغرافیایی فعلی استان را نیز تأمین می نموده است. با آنکه بافت قدیم و به ویژه عنصر بازار آن از گذشته دور به عنوان یک سیستم قوی و در عین حال منسجم عمل می نمود لیکن شروع عملیات اجرایی شهرسازی مدرن که عمدتاً درصدد توسعه صرف شبکه های ارتباطی بوده، تضعیف فرم و عملکرد آن را به بار آورده است. در اثر این رویکرد جزءگرایانه^۵ توجه به موارد مهمی چون ۱- تدارک فضاهای پارکینگ برای بازدید کنندگان، خریداران و فروشندگان ۲- راه اندازی مسیرهای سرویس رسانی از طریق خیابان های پشتی^۳ ۳- حذف ترافیک عبوری (گذری) ۴- تأمین فضاهای مورد نیاز حمل و نقل عمومی و نظایر آن مورد غفلت واقع شده که از پیامدهای آن تشکیل پارک های دوبله، تراکم و راهبندان و افزایش تعداد دستفروشان دوره گرد به ویژه در لابه لای ترافیک کند و آرام وسائط نقلیه، فزونی تصادفات و از همه مهمتر اختلاط ترافیک سواره و پیاده و شکل گیری و نهادینه شدن فرهنگ سهل انگاری در رعایت مقررات می باشد.

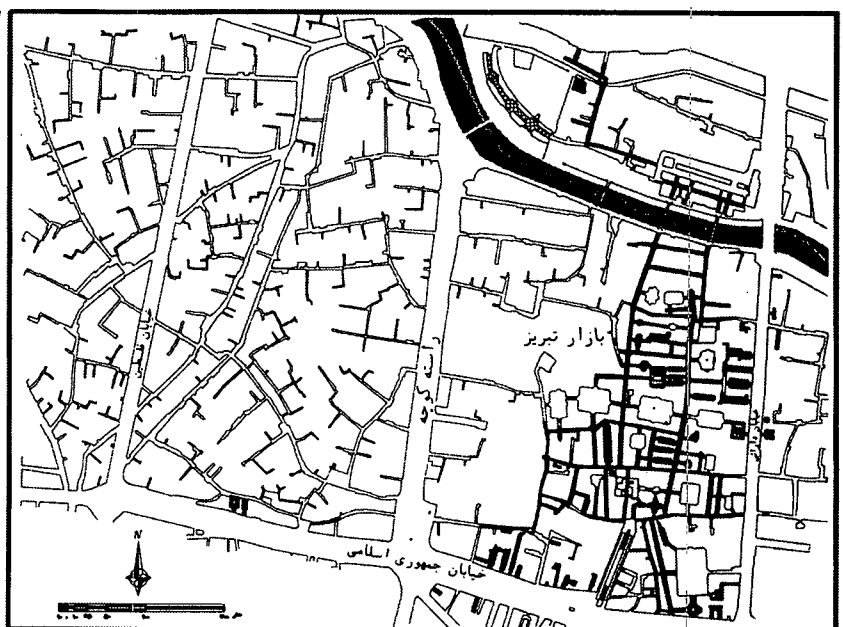
راسته کوچه و خیابان فلسطین جزو اصلی ترین و عمومی ترین گذرهای غرب بازار بوده و ارتباط بین محلات و سایر فضاهای شهری از این طریق برقرار می شد. این مسیرها بیشتر دارای عملکرد عمومی و اجتماعی بوده و فضاهایی چون مساجد، مدارس، حمام ها، میادین و کاروانسراها در کنار آن قرار داشتند.

در اثر احداث خیابان های جدید ارتباط عملکردی مسیرهای قدیمی قطع می شود. اگر برای هر یک از این مسیرهای قطع شده یک گذر خط کشی شده تعبیه گردد در آن صورت با اهداف شهرسازی مدرن که درصدد کارایی ترافیکی است در تضاد قرار می گیرد. در غیر آن صورت مردم کماکان از مسیرهای میان بر و مستقیم ارتباط دهنده بین محلات و

شرایط اجتماعی روز یا حتی نارسایی های مربوط به تسهیلات حمل و نقل و ترافیک، در هر حال انگیزه درونی فاعل تخلف، همان انگیزه عمومی "جستجوی حداکثر سود فردی و شخصی" از تسهیلات حمل و نقل و ترافیک است. به بیان دیگر کسی که مرتکب تخلف می شود فردی است که در نهایت امر دانسته یا ندانسته، به درست یا به غلط، با موفقیت یا با ناکامی در جستجوی منافع فردی و شخصی به بهای تجاوز به حریم منافع و مصالح دیگران می باشد (شهیدی، ۱۳۶۹، ۱۱).



شکل ۲: بازار و خیابان راسته کوچه و موقعیت گذرهای ارتباطی قبل از خیابان کشی (مهندسین مشاور عرصه، ۱۳۷۳)



شکل ۳: بازار و خیابان راسته کوچه و موقعیت گذرهای ارتباطی بعد از خیابان کشی (مهندسین مشاور عرصه، ۱۳۷۳)

مسکونی اطراف خیابان‌های راسته کوچک و دارایی و ارتش مثال‌هایی از این موارد به شمار می‌روند و علاوه بر افزایش تصادفات خیابانی و کندی آمد و شد سواره، موجب تحت الشعاع قرار گرفتن مقررات ترافیکی محل و حتی نواحی دیگر می‌گردند.

بر اساس مطالعات موجود چنانچه علائم و مقررات راهنمایی در محل مناسب نصب شوند و به‌درستی مورد استفاده عموم قرار گیرند به کاهش تصادفات پیاده و سواره منجر می‌گردند و لیکن اگر علائم و خط‌کشی‌ها در محلی تعبیه گردند که در خلال روز به مدت کافی مورد استفاده رانندگان قرار نگیرند ممکن است مردم به غیر مهم بودن و در نتیجه نادیده انگاری آن و سایر گذرهای مشابه در سطح شهر عادت نمایند. همچنین احداث گذر رسمی در محلی که سابقه تصادف در آن محل کم و یا اصلاً وجود نداشته، اثرات منفی بر میزان جابجایی‌ها و ایمنی استفاده‌کنندگان آن مسیر می‌گذارد (محمدزاده، ۱۳۷۶، ۱۱۹). در این خصوص آمار و اطلاعات قابل اعتمادی در دسترس نیست ولی پژوهش‌های انجام گرفته در برخی از جوامع در حال توسعه نشان می‌دهد که به دلایل متعدد و به ویژه طراحی ضعیف در حدود ۷۵٪ - ۷۴٪ از عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسیکلت‌سواران قربانی تصادف می‌شوند (جیکوبس، ۱۹۸۱، ۳۳۸). در شهر ساوثپولو، میزان تصادفات عابرین پیاده در طی ۱۵ سال گذشته ۶۰٪ رشد یافته بوده است و هر سال ۱۶۰۰ عابر پیاده در اثر این نوع تصادفات جان می‌سپارند (واسکانسیلوز، ۱۹۹۷، ۸۱). بنابراین در مقایسه با موارد فوق عابران پیاده در شهرهای کشورهای در حال توسعه از جمله در شهر تبریز به دلیل طراحی ضعیف با محیط‌های بسیار آسیب‌پذیر مواجه می‌باشند که ناگزیر واکنش طبیعی آن بروز انواع تخلقات مرئی و نا مرئی است.

۴-۵. پیوستگی ضعیف مسیرهای پیاده

از آنجا که پیاده‌روها در بافت به عنوان عناصر مهم شهری در نظر گرفته نشده نتیجه این برخورد بروز نارسایی عملکردی مسیرهای پیاده می‌باشد. پیاده‌روهای اطراف مسیرهای سواره‌رو، بیشتر به صورت مستقیم، یکنواخت و بدون در نظر گرفتن ماهیت کاربری‌ها و مقدار سفرهای تولیدی، طراحی شده‌اند و به دلیل فقدان پل‌های ارتباطی و هدایت‌کننده، حائل مناسبی بین کاربری‌ها و مسیرهای سواره نمی‌باشند. همچنین زمان تخصیص جهت عبور عابرین پیاده از این سوی خیابان به آن سوی خیابان نسبت به زمان ترافیک سواره بسیار ناچیز می‌باشد و به موازات افزایش ضریب مالکیت اتومبیل، سطوح پیاده‌روهای مرکز شهر تحت عناوینی چون اصلاح هندسی راه‌ها و قوس‌ها و بهسازی سطوح شبکه‌ها به نفع سواره‌روها باریک و باریک‌تر شده و برخی از موارد به حذف کامل قلمرو

بازار استفاده نموده و به استفاده از گذرهای خط‌کشی شده نزدیک تقاطع‌های اصلی تمایل نشان خواهند داد.

۵-۲. تراکم فعالیت‌های شهری ناشی از موقعیت مرکزی بافت

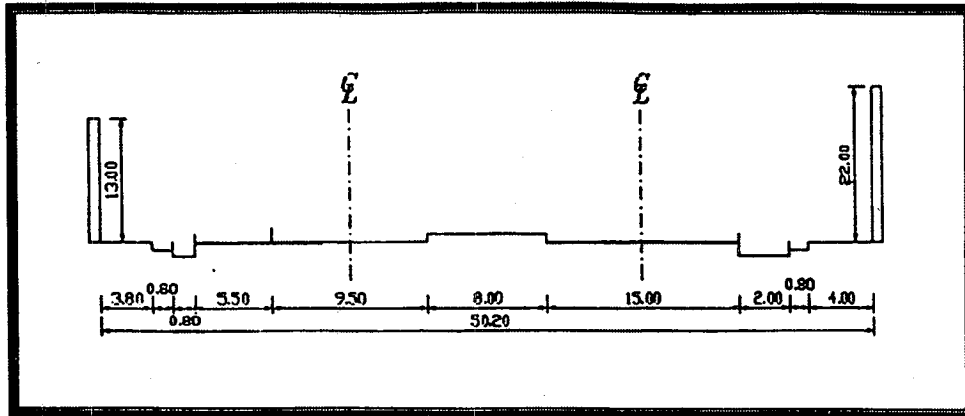
همچنین اگر به وضعیت شبکه آمد و شد پیاده بافت به ویژه مجموعه بازار نگاهی اجمالی صورت گیرد ملاحظه می‌شود که مسیرهای ارتباطی آن نه تنها در ارتباط با سایر سیستم‌های آمد و شد تعریف نشده بلکه به لحاظ نگرش‌های جزءگرایانه با مسائل و مشکلات متعددی چون ضعف پیوستگی فضایی مسیرها، کف‌سازی نامناسب، وجود باربرها و ارابه‌های دستی، مشاغل کاذب همانند دستفروشی‌ها، اشغال جلو مغازه‌ها و جلو آمدگی ویتترین‌ها، ایستادن و گپ‌زدن‌های بی‌مورد و مزاحم، عدم حفظ و رعایت نظافت و پاکیزگی، کمبود سرویس‌های بهداشتی، کنده‌کاری و چاله در پیاده‌روها، پارک وسائط نقلیه موتوری در جلو مغازه‌ها، ناکافی بودن روشنایی، وجود اعلامیه و پوسترهای تبلیغاتی درهم برهم، فقدان نقشه‌های راهنما، ضعف فرهنگ در شیوه صحیح پیاده‌روی، کمبود تجهیزات و تسهیلات مورد نیاز، وجود پله‌های نامناسب، عرض کم پیاده‌روها و نظایر آن مواجه است (محمدزاده، ۱۳۸۲، ۱۲۹) و در نتیجه مداخلات غیر منطقی هر فرد اعم از فروشنده، خریدار و مراجعه‌کننده، خواسته و ناخواسته، به نوعی به آشفته‌گی جابجایی‌ها و تخریب سیستم و نقض اهداف ناظر بر آن کمک می‌کند.

۵-۳. تحدید قلمرو فضایی- مکانی واحدهای زیستی بافت

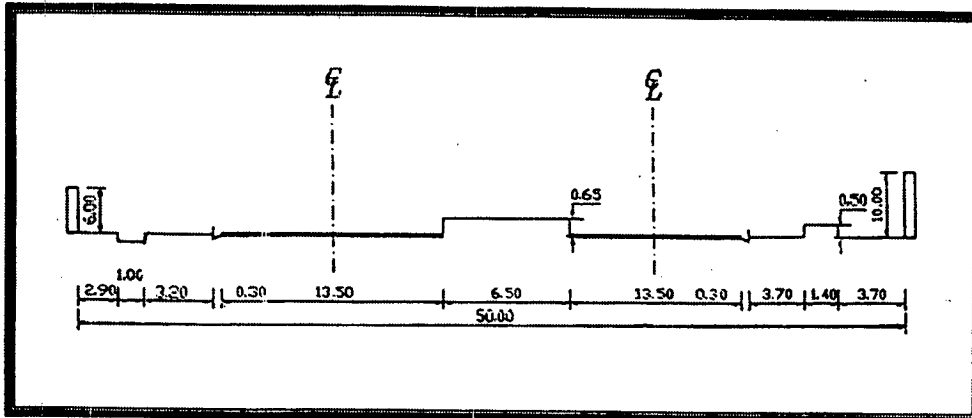
مسیرهای آمد و شد پیاده محلات بخشی از فضاهای مسکونی محسوب می‌شوند. در این فضاها ساکنین به ویژه بچه‌ها برای اولین بار با دنیای ورای خانواده آشنا می‌شوند (تجربه دو دنیای کاملاً متفاوت). خانه به عنوان قلمرو کاملاً خصوصی و کوچک و خیابان به عنوان قلمرو نیمه‌عمومی/نیمه‌خصوصی در فضای آزاد. فرد از یک طرف و جمع از طرف دیگر. در شهر تبریز مانند سایر شهرها، توسعه شهرسازی نوین مبتنی بر شناسایی و بهره‌گیری از اصول طراحی بافت‌های قدیمی و خصوصیات کالبدی آنها نبوده است. به همین دلیل یکی از عمده‌ترین مسائل اغلب واحدهای زیستی بافت این شهر، ارتباط ناگهانی ساکنین فضاهای خصوصی با فضاهای کاملاً عمومی می‌باشد. بیشتر این افراد به محض خروج از خانه یکباره در موقعیت با فضاهای کاملاً عمومی (ترافیک سواره سنگین خیابان‌های شریانی) قرار می‌گیرند. طبیعی است به علت روابط کاری روزمره در دو سوی خیابان، وجود علائم و مقررات ترافیکی معنی‌دار نبوده و بنابراین بی‌توجهی نسبت بدان‌ها چندان غیر متعارف به نظر نمی‌رسد. واحدهای

عرض و یا موانع موجود پیاده روهای خیابان‌هایی چون "دارایی" و "راسته‌کوچه" نظری افکنده شود این واقعیت بیشتر ملموس خواهد شد (اشکال ۴، ۵، ۶).

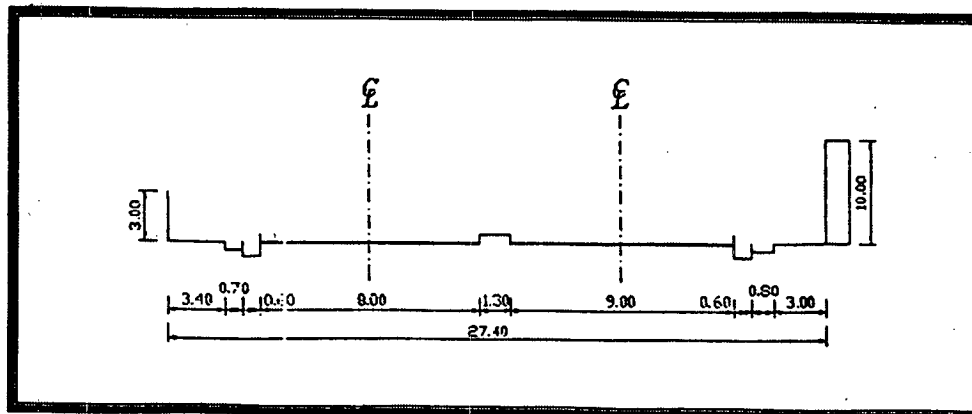
پیاده‌ها منجر می‌گردد (رابرتسون، ۱۳۷۹، ۹۸). در حقیقت، بعد از تدارک نیازهای ترافیک و سائط نقلیه موتوری وضعیت مسیرهای پیاده معلوم می‌شود. از سیر تحول ابعاد پیاده‌روهای بافت، آمار و اطلاعات کمی در دسترس نیست و لیکن اگر به



شکل ۴: مقطع خیابان جمهوری حد فاصل میدان نماز و خیابان جمهوری (مهندسین مشاور نقش جهان، ۱۳۷۷)



شکل ۵: مقطع خیابان شهداء حد فاصل خیابان فردوسی و میدان شهدا (مهندسین مشاور نقش جهان، ۱۳۷۷)



شکل ۶: مقطع خیابان محقق حد فاصل خیابان شریعتی و میدان فردوسی (مهندسین مشاور نقش جهان، ۱۳۷۷)

این در حالی است که در طی چند دهه اخیر رشد جمعیت شهری و همینطور افراد استفاده کننده از این نوع فضاها با انگیزه خرید، عبور و غیره سیر فزاینده ای داشته است. در طی چنین فرآیندی، طبیعی است بخشی از سفرهای پیاده به بستر مسیرهای سواره سرریز شده که از عوارض متعدد آن اختلال در آمد و شد سواره، افزایش تصادفات، عادی شدن تجاوز از حدود مقررات یا رشد فرهنگ تخلف است. با وجود اینکه در شرایط کنونی برخی از قسمت های بخش مرکزی شهر حصار و نرده کشی به عمل آمده و در برخی از خیابان ها نیز از نیروهای انتظامی استفاده شده لیکن اجرای این روش ها چندان موفقیت آمیز نبوده است. مردم به ویژه جوان ها در موقعیت های با شرایط اضطرار و غیر اضطرار از روی نرده ها عبور کرده و بدین ترتیب بر اختلال ترافیک سواره می افزایند.

با این حال، اساسی ترین مسئله پیوستگی مسیرهای پیاده مربوط به بعد طولی آنها است که عمدتاً معلول قطع و وصل مداوم شبکه های طراحی شده جدید با مسیرهای قدیمی می باشد. در حقیقت، مسیرهای جدید بدون اینکه از اصول حاکم بر بافت های قدیمی بهره گیرند یکباره برگستره بافت ارگانیک تحمیل شده اند. عابرین پیاده از جمله بچه ها، زنان، به ویژه افراد دارای کالسکه بچه، معلولین و سالمندان که معمولاً بیشترین استفاده کنندگان از مسیرهای پیاده به شمار می آیند بیش از هر کس دیگر از این مسئله رنج می برند. طبیعی است که برآیند این طراحی، علاوه بر کاهش تعداد سفرهای پیاده و وابستگی زیاد به وسائط نقلیه موتوری، شکل گیری رفتار ترافیکی نامنظم به دلیل قطع یا پیوستگی ضعیف پیاده روها و حرکت زیگزاگی افراد جهت گزینش مسیر مناسب در سمت دیگر خیابان می باشد.

۶- نتیجه گیری

شهری به ویژه ماهیت اجتماعی، فرهنگی و کالبدی آن حکایت دارد سؤال شود. چنانچه با این رویکرد به بافت، نظری افکنده شود در آن صورت، نبود تخلف می توانست سؤال برانگیز باشد! اینجاست که شهرسازی مدرن به طور ذاتی گرفتار نشان می دهد. شهر سودای سرعت و کارایی در سر داشته لیکن برخورد صرف فیزیکی هرگونه تلاش و سرمایه گذاری را خنثی می سازد.

اگر طراحی، اصولی و برخاسته از الگوهای رفتاری و تجلی خواست و گرایش عموم باشد برآیند آن، شکل گیری رفتار صحیح، منطقی و در عین حال قانونی است؛ در غیر این صورت، کلیه اقدامات به عمل آمده، در خدمت فرهنگ تخلف خواهد بود. همچنان که اشاره شد در چنین شرایطی حتی فرد یا افرادی مقررات را به کمال رعایت کنند منافع حاصله به دلیل سیستمی بودن محیط اجتماعی شهر، چندان حائز ارزش نخواهد بود؛ هرچند که آنها وقت و انرژی خود را در اثر پایبندی به مقررات صرف نمایند. باید توجه داشت که جوهره و ضمانت تحقق حمل و نقل و ترافیک سالم را نظم و انتظامات در عبور و مرور تشکیل می دهد. از آنجا که کاهش ایمنی، سرعت و راحتی سفرها (ترافیک ناسالم) شهروندان را در توسل به هر وسیله درست و نادرست مجاز می سازد از این رو آشفته گی روزمره ترافیک، روحیه "هرج و مرج"، بی نظمی و بی تعهدی را پرورش می دهد و بدین طریق فرهنگ عموم را که در حکم اصیل ترین سرمایه و شخصیت هر قوم و ملت محسوب می شود دچار اختلال و بیماری می سازد. این واقعیت به اندازه ای جدی و حائز اهمیت است که مراعات ترافیک به توسط افراد هر جامعه شاخص احترام مردم به قوانین کشور و نهایتاً شاخص فاصله مردم با تصمیم گیران و رهبران آنها به حساب می آید.

به طوری که اشاره شد هدف بحث حاضر بررسی نقش شهرسازی مدرن در بروز تخلفات ترافیکی عابرین پیاده بخش مرکزی تبریز می باشد. برای نیل به این هدف، پس از تبیین مفاهیم کلیدی بحث به تعریف شهرسازی مدرن و این که خواست نهایی این شهرسازی به تبع اهداف ناظر بر جامعه مدرن، تاکید بر عقلانیت، افزایش سرعت و کلا به یک معنا افزایش کارایی بوده پرداخته است. همچنانکه بحث گردید در تبریز شهرسازی مدرن از اوایل قرن حاضر شروع شد و به دلیل عدم توجه به واقعیات موجود، موجب به هم خوردن الگوی سنتی واحدهای زیستی (محلات، برزن ها، کوی ها و غیره) و آشفته گی سازمان فضایی شهر در عرصه های مختلف محیطی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی گردید. بررسی ها نشان می دهد که در این شهرسازی آنچه که بیشتر از همه مورد تاکید بوده کاربرد تکنیک ها، روش ها و اقدامات نیندیشیده ای بوده است که برآیند آن، شکل گیری شبکه ارتباطی مستقیم و نسبتاً عریض بدون ملاحظه واقعیات نهفته در بافت، نیازها و از همه مهم تر شرایط انسان ساکن آن بوده است. این برخورد در قلمرو ترافیک موجب شکل گیری رفتار تخلف و بعداً نهادینه شدن فرهنگ تخلف شده است.

همچنانکه ملاحظه شد در این بافت تنها افراد نیستند که مرتکب تخلف می شوند بلکه عدول طراح از برخورد متناسب با بافت و به ویژه سهل انگاری در به کارگیری الگوهای رفتاری است که آن را امری عادی و حتی در بیشتر موارد اجتناب ناپذیر ساخته است. به همین جهت در این طراحی به جای اینکه فقط از تعداد قابل توجه تخلفات در سطح شهر بحث شود و در این میان به طور یک جانبه صرفاً مردم و فرهنگ آنها متهم گردند بایستی از چگونگی طراحی جدید نیز که کلا از عدم شناخت سازه های

پی‌نوشت‌ها :

۱. بایستی گفت که این تعریف بر خلاف شهرسازی کلاسیک صرفاً یک موضوع زیباشناختی نبوده بلکه کارکردی است که به عنوان عامل تعیین کننده در توسعه شهرها مطرح شده است .
۲. این واژه در برابر severance انتخاب شده است. به نظر نگارنده این مفهوم در زبان فارسی معادل دقیق ندارد ؛ به همین جهت کلمه گسستگی بافت که رسائی نسبتاً بیشتری را در این خصوص نشان می دهد انتخاب شده است .
۳. توجه داشته باشیم که هر خیابان به طور متعارف در طول مسیر خود حداقل دو یا سه مسیر گذر خط کشی (دو مورد آنها در مجاورت فلکه ها یا تقاطع‌های اصلی و یک مورد در وسط مسیر) می طلبد . وجود یا تعبیه گذرهای خط کشی شده در سایر قسمت‌های خیابان هرگز فلسفه وجود آنها را منتفی نمی سازد .
۴. zebra crossing
۵. reductionism/atomism
۶. rear street

فهرست منابع :

- اوستروفسکی ، واتسلاف (۱۳۷۱) ، "شهرسازی معاصر : از نخستین سرچشمه ها تا منشور آتن" ، ترجمه لادن اعتضادی ، انتشارات مرکز نشر دانشگاهی ، تهران .
- بحرینی ، سید حسین (۱۳۷۷) ، "فرایند طراحی شهری" ، انتشارات دانشگاه تهران ، تهران .
- توسلی ، محمود (۱۳۷۱) ، "بیان مفاهیم و مباحثی در زمینه طراحی شهری" ، فصلنامه مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ، سال دوم ، شماره هفتم ، صص ۲۳-۱۶ .
- حبیبی ، محسن (۱۳۷۵) ، "از شار تا شهر ؛ تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی آن ، تفکر و تأثر" ، انتشارات دانشگاه تهران ، تهران .
- رابرتسون ک . آ (۱۳۷۹) ، "راهبردهای توسعه پیاده روی برای برنامه ریزان مراکز شهری : مقایسه فراگذرها با مالهای پیاده" ، ترجمه رحمت محمدزاده ، مجله صفا ، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی ، شماره ۲۲ ، صص ۱۰۳-۹۰ .
- شوای ، فرانسواز (۱۳۷۵) ، "شهرسازی تخیلات و واقعیات" ، ترجمه محسن حبیبی ، انتشارات دانشگاه تهران ، تهران .
- شهیدی ، محمد حسن (۱۳۶۹) ، "نگرشی بر فرهنگ تَخَلُّف و تَخَلُّف در ترافیک" ، سازمان ترافیک تهران ، تهران .
- صفامنش ، کامران و دیگران (۱۳۷۶) ، "ساختار کالبدی شهر تبریز و تحولات آن در دو سده اخیر" ، فصلنامه فرهنگی و اجتماعی گفتگو ، شماره ۱۸ ، صص ۵۴-۳۳ .
- لوکوژیوزیه ، - (۱۳۵۶) ، "منشور آتن" ، ترجمه محمد منصور فلامکی ، انتشارات دانشگاه تهران ، تهران .
- محمدزاده ، رحمت (۱۳۷۴) ، "دیدگاههای موجود در توسعه شبکه معابر پیاده" ، فصلنامه علمی و پژوهشی تحقیقات جغرافیائی مشهد ، سال دهم ، شماره ۲ ، صص ۱۲۸-۱۲۱ .
- محمدزاده ، رحمت (۱۳۷۶) ، "مقدمه ای بر برنامه ریزی و طراحی گذرهای عبور از عرض خیابان" ، فصلنامه علمی و پژوهشی تحقیقات جغرافیائی مشهد ، شماره ۴۴ ، صص ۱۲۱-۱۱۰ .
- محمدزاده ، رحمت (۱۳۸۳) ، "بررسی مسائل و مشکلات پیاده روی در بازار تبریز با رویکرد گردشگری" ، سمینار شهرها و مردم ، تبریز .
- مهدوی ، شهرزاد (۱۳۷۵) ، "تاریخ پنج هزار ساله خیابان" ، فصلنامه علمی و پژوهشی مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ، سال پنجم ، شماره بیستم ، صص ۳-۱۰ .
- مهندسین مشاور عرصه (۱۳۷۳) ، "طرح جامع تبریز" ، وزارت مسکن و شهرسازی ، تهران .
- مهندسین مشاور سبزینه راه (۱۳۸۰) ، "مطالعات امکان سنجی قطار شهری تبریز بزرگ" ، شهرداری تبریز ، تبریز .
- مهندسین مشاور نقش جهان - پارس (۱۳۷۷) ، "طرح تفصیلی منطقه تاریخی - فرهنگی تبریز" ، گزارش گزینه های پیشنهادی سیستم ترافیکی و حمل و نقل ، وزارت مسکن و شهرسازی ، تهران .
- وهاب زاده ، عبدالرحمان (۱۳۷۹) ، "نقشه تبریز" ، فصلنامه علمی ، فنی و هنری اثر ، سازمان میراث فرهنگی ، ۱۶۹-۱۷۱ .

Jacobs, G.D and Sayer, I. (1981), "Road Accidents in Developing Countries Accident Analysis and Prevention", 15(5), 337-353.

Vasconcellos E.A. (1997), "Transport and Environment in Developing Countries Comparing Air Pollution and Traffic Accidents as Policy Priorities", Habitat International, 21(1): 79-89.

The Institution of Highways and Transportation with Department of Transport, (1987), "Road and Traffic in Urban Areas", HMSO, Publication Center London.

The World Bank, (1990), "Urban Transport and City Efficiency", in A World Bank Policy Study, Pp1-8.