

کاربرد فرایند برنامه‌ریزی اختیار راهبردی به‌عنوان رهیافتی در برنامه‌ریزی تجدید حیات شهری در ساماندهی الگوهای رفتاری شهروندان (مطالعه موردی: خیابان سپه قزوین، اولین خیابان طراحی‌شده ایران)

سیدمحمد رضا خطیبی* - استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین، قزوین، ایران

تأیید نهایی: ۱۳۹۲/۱۲/۱۲

پذیرش مقاله: ۱۳۹۲/۱۰/۰۴

چکیده

امروزه طراحی بر مبنای ساماندهی الگوهای رفتاری افراد، معیاری مهم است؛ تا جایی که در طراحی فعالیت و رفتار، نقشی تعیین‌کننده در کیفیت فضای شهری دارد. مسئله این است که توجه یکجانبه به شاخص‌های کالبدی خیابان کافی نیست و هم‌پیوندی میان شاخص‌های مختلف کالبدی و غیرکالبدی باید به‌عنوان سازوکاری مناسب برای ساماندهی فعالیتی و رفتاری محورهای شهری اتخاذ شود. در این نوشتار، با هدف به‌کارگیری فرایند برنامه‌ریزی اختیار راهبردی در نمونه مورد مطالعه (خیابان سپه قزوین)، نخست به تعاریف و مبانی نظری می‌پردازیم. سپس براساس شناخت وضع موجود از نمونه مورد مطالعه به کمک روش‌های جمع‌آوری کتابخانه‌ای و مطالعه‌های اسنادی و همچنین مشاهده‌های میدانی، فرایند اختیار راهبردی در نمونه مورد مطالعه می‌شود. نتایج بهره‌گیری مبانی رهیافت تجدیدحیات شهری در قالب فرایند اختیار راهبردی گویای آن است که پس از تعیین عرصه‌های سیاستگذاری، مراحل تهیه نظام برنامه‌ریزی کاربری زمین باید در راستای پیاده‌سازی الگوی رفتاری محور بالا با حفظ هویت فرهنگی و روحیه فضایی گذشته آن انجام گیرد؛ به عبارت دیگر، این مقاله در نظر دارد تا با استفاده از تکنیک حاضر حیات اجتماعی، یک محور تاریخی را بازگرداند، به آن کارایی و پویایی مجدد ببخشد و توقع‌ها و نیازهای امروزی را به‌صورت کامل برآورده سازد. هدف آزمون تکنیک تحلیلی روی خیابان سپه قزوین، دستیابی به تجدیدحیات شهری محور است. خیابان سپه یکی از خیابان‌های شمالی- جنوبی شهرستان قزوین است که عناصر و نقاط راهبردی‌ای (استراتژیکی) مانند عمارت عالی قاپو، بازار و مسجد جامع قزوین دارد.

کلیدواژه‌ها: تجدیدحیات شهری، فرایند برنامه‌ریزی اختیار راهبردی، محور سپه قزوین.

مقدمه

توسعه و رشد روزافزون شهرها، افزایش تقاضا برای انجام سفرهای درون‌شهری و همچنین افزایش مدت این سفرها، استفاده از معابر شهری را به جزء لاینفکی از زندگی روزمره ساکنان آن تبدیل کرده است. کارکرد خیابان‌ها و به‌طورکلی معابر را می‌توان حداقل از دو جنبه بررسی کرد: یکی وجه عملکردی که شامل کلیدی‌ترین نقش معابر در جابه‌جایی مسافر و کالا (حرکت) به نقاط مختلف (دسترسی) است و دیگری وجه اجتماعی و رفتاری است که این دسته از عناصر کالبدی را تا حد فضاهای شهری و حتی در بعضی موارد مکان‌های به‌یادماندنی ارتقا می‌دهد.

برنامه‌ریزی و طراحی مجدد محور تاریخی- شهری از جنبه عملکردی- رفتاری، با آگاهی از پیش‌فرض‌ها و مبتنی بر تفکر راهبردی است که به‌معنای احیای آن از تمام ابعاد فرمی، فعالیتی و معنایی- رفتاری و یکپارچه‌کردن این‌ها با هم در محور-مانند گذشته درخشان آن- است، چراکه هر محور شهری به‌عنوان بستر وقوع رویدادها، مجموعه‌ای از همه جنبه‌های کالبدی، اجتماعی، فرهنگی و عملکرد و معناست.



نمودار ۱. ساختار پژوهش

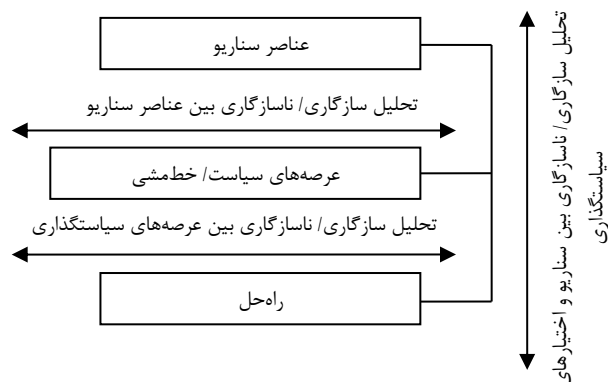
منبع: نگارنده

مبانی نظری

- در این بخش، چند تعریف از مفاهیم مورد استفاده ارائه و سپس روش پژوهش معرفی می‌شود.
- **رفتار:** نحوه اجرای یک فعالیت را رفتار گویند. رفتار انسانی، برآیندی از انگیزه‌ها و نیازهای فرد، زمان و مکان، تصویر ذهنی فرد از دنیای خارج، فرهنگ و ارزش‌های اجتماع و... است (لنگ، ۱۹۸۷).
 - **رهیافت تجدیدحیات شهری:** رهیافت تجدیدحیات شهری، توسعه اقتصادی و گسترش رقابت، ارتقای پایداری محیط ساخته‌شده، افزایش هویت فرهنگی و کیفیت زندگی شهروندان و ارتقای مدیریت شهری در نواحی فرسوده، نابسامان و متروک شهری است. تجدیدحیات شهری، بینش و عملی جامع و یکپارچه است که به بهبود مداوم در شرایط اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیطی ناحیه‌ای در معرض تغییر تمایل دارد (رابرت و سیکز، ۲۰۰۰: ۱۷). در این برنامه، سه رکن مشارکت، راهبرد و پایداری، ارکان اساسی به‌شمار می‌روند. این سه رکن، پایه‌ای را برای اقدام جامع و تفصیلی ارائه می‌کنند و هر یک نقش ویژه‌ای را در رهیافت تجدیدحیات شهری ایفا می‌کنند (UNEP, ۲۰۰۴).

– **فرایند برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی**^۱: فرایند برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی، با سازماندهی و هدایت مجموعه‌ای از عملیات‌ها، تدبیر و تقلیل تدارکات با هدف پیروزی و در صورت امکان ناپذیربودن پیروزی، فراهم‌ساختن زمینه‌تحمیل کمترین شکست، سروکار دارد. این فرایند برای مقابله با مشکل‌های ناشی از نامعلومی و دانش ناکامل، بر عمل کوتاه‌مدت و نبود تمرکز تأکید می‌کند. در این فرایند، مشکل‌های تصمیم‌گیری به هم مرتبط‌اند و در آن می‌توان سلسله‌مراتبی از سیاست‌ها و اختیارهای مربوط به هر عرصه‌سیاستگذاری^۲ را تعیین کرد و رویکردی را انتخاب کرد که وجود نامعلومی را تشخیص دهد و اختیارهای سیاستگذاری مناسبی را در راستای برخورد با مشکل‌های پیچیده تصمیم‌گیری، شناسایی و پیگیری کند (دانشپور، ۱۳۸۲: ۱۸-۲۰).

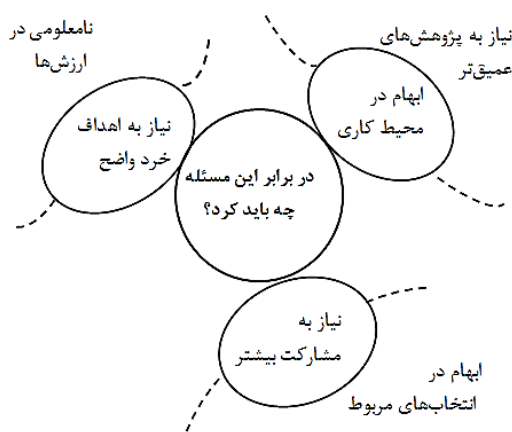
فرایند اختیاری راهبردی، فرایندی ممتد در نظر گرفته می‌شود و تصمیم‌سازی، نقشی مرکزی در آن دارد. چرخه‌ای بودن این فرایند بدین معناست که ابتدا اطلاعات اولیه در مورد مشکل برنامه‌ریزی، به پیشنهاد چند فرصت ممکن و قابل‌انتخاب منتج می‌شود. سپس کوشش‌هایی برای کاهش نامعلومی صورت می‌گیرد و پس از رفع احتمالی نامعلومی و تنظیم دوباره ساختار مشکل، این امر به تعیین زمینه‌های تصمیم‌گیری منجر می‌شود. بدین ترتیب، فرایند اختیاری راهبردی با استفاده از فن تحلیل عرصه‌های تصمیم‌گیری مرتبط، سه مرحله اصلی دارد که دارای ارتباط عمودی با یکدیگرند و هر مرحله دارای اجزایی است که با یکدیگر روابط افقی دارند. نمودار ۲، روابط افقی و عمودی را در فرایند اختیاری راهبردی نشان می‌دهد (هیکیلینگ، ۱۹۷۸).



نمودار ۲. روابط افقی و عمودی در فرایند اختیاری راهبردی

همچنین، رویکرد انتخاب راهبردی به‌عنوان یک فرایند، در راستای رفع مسائل و مشکل‌ها نقشی حیاتی دارد. این رویکرد بر موارد زیر متمرکز است:

۱. تمرکز بر تصمیم‌های اتخاذشده برای هر زمان و موضوعی در شرایط ویژه؛
 ۲. پیشنهادهایی دقیق که مشخص می‌کند چگونه با ابهام در تصمیم‌گیری برخورد شود؛ خواه رویه‌ای، سیاسی یا فنی باشند؛
 ۳. این رویکرد، اصلی پویا و افزایشنده است. بدین‌منظور، بیش از آنکه با محصولی نهایی از یک راهبرد ادراکی در آینده پایان یابد، به‌عنوان مقوله‌ای الزام‌آور از طریق یک چارچوب شناخته می‌شود و در آن، بین تصمیم‌های اتخاذشده حال و آینده توازنی صریح ایجاد می‌شود؛
 ۴. این رویکرد، تعاملی است؛ یعنی نه‌تنها برای استفاده متخصصان در آتیه، بلکه برای مشارکت مردم با هر ذهنیت و مهارت ایجاد شده است.
- سه عنصر اصلی چارچوب اساسی ذکرشده در بالا، عرصه تصمیم‌ها، عرصه مقایسه‌ای و عرصه ابهام‌هاست که سومین عرصه به سه بخش تقسیم می‌شود (فرنر، ۱۹۹۲) (نمودار ۳).



نمودار ۳. نمودار چارچوب اساسی انتخاب راهبردی

منبع: فرند، ۱۹۹۲

از دیدگاه‌های نظریه‌پردازان، چنین استنباط می‌شود که پایگاه نظری مقاله، بر به‌کارگیری رهیافت تجدیدحیات شهری با استفاده از فرایند برنامه‌ریزی اختیار راهبردی استوار بوده و بر فن تحلیل عرصه‌های تصمیم‌گیری و سپس عرصه‌های سیاستگذاری پایه‌گذاری شده است. با توجه به رویکرد رفتاری مقاله، این مدل به فضای شهری خیابان سپه قزوین تعمیم داده می‌شود.

روش پژوهش

این پژوهش کاربردی است و در آن، با تبیین یک پایگاه نظری مستند و مستدل، چارچوب نظری براساس مدل فرایند اختیار راهبردی در ارتباط با یک نمونه موردی (خیابان سپه قزوین) آزموده می‌شود. روش گردآوری اطلاعات، میدانی و کتابخانه‌ای است؛ بدین‌صورت که در بخش پژوهش‌های میدانی با حضور در محل، الگوی رفتاری شهروندان و استفاده‌کنندگان به‌روش ویلیام مایکلسون بررسی شد و در بخش مطالعه‌های کتابخانه‌ای، از میان جدیدترین مقاله‌ها و پژوهش‌های معتبر خارجی، از اسناد مربوط، به‌ویژه در بخش مبانی نظری و تکنیک‌های پژوهش استفاده شد. روش ویلیام مایکلسون، بررسی الگوهای رفتاری افراد در دوره‌های مختلف زمانی (روزانه، هفتگی و ماهیانه) است. این روش برای ساماندهی الگوهای رفتاری افراد استفاده‌کننده از فضا در تمام فضاهای ممکن در دوره‌های مختلف زمانی کاربرد دارد.

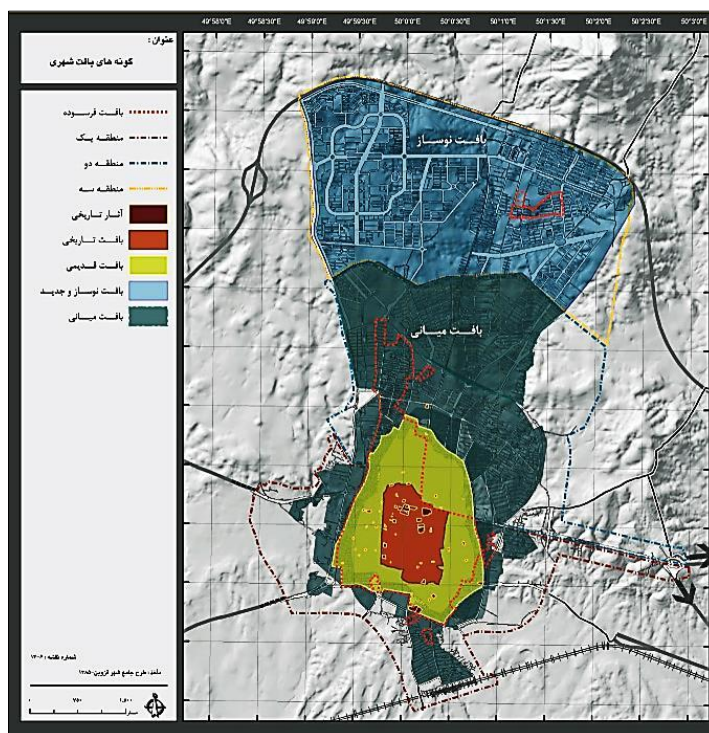
پس از تعیین دقیق جامعه آماری و خروجی پژوهش‌های کتابخانه‌ای و میدانی، داده‌ها طبقه‌بندی شدند. سپس در قالب چارچوبی ساختاری، وارد نمودار دایره‌ای عرصه‌های تصمیم‌گیری و میله‌های مانع شدند. درنهایت، بهترین سناریوها براساس اهداف پژوهش انتخاب شد. بدین ترتیب، نتایج را می‌توان به‌عنوان یک الگو در نمونه‌های مختلف آزمایش کرد.

مورد مطالعه

خیابان سپه قزوین در گستره بافت تاریخی و قدیمی قزوین قرار گرفته است و با توجه به مطالعه‌های میدانی و برداشت‌ها، مهم‌ترین الگوهای کالبدی و رفتاری و مشکل‌های فعلی آن عبارت‌اند از: وجود مراکز مذهبی متعدد از جمله مسجد جامع عتیق، مسجد شیخ‌الاسلام و امامزاده اسماعیل^۱ وجود دستفروشان متعدد ساماندهی نشده به‌ویژه در قسمت جنوب غربی، وجود وانت‌بارها با کارگران منتظر (با الگوی رفتاری تحرک اقتصادی غیروابسته به مکان)، بالاتر بودن میزان فعالیت قسمت جنوبی از قسمت شمالی و قسمت شرقی از قسمت غربی، مغایرت فعالیت‌های غالب در خیابان مانند سمساری‌ها، مصالح‌فروشی‌ها و خواربارفروشی‌ها با جنبه‌های فرهنگی-تاریخی آن، تداخل محورهای حرکتی سواره و پیاده (به‌ویژه محورهای مجاور مسجد جامع که به جلوخان مسجد ختم می‌شود)، نبود چراغ‌های عابر پیاده در نقاط حساس و پررفت‌وآمد؛ مانند مقابل سردر عمارت عالی‌قاپو، تجمع افراد جویای کار و دستفروشان درمقابل بازارچه سپه و مسجد جامع به‌دلیل نبود تعریف حریم عبوری و حریم سکون. به‌لحاظ ساختار فضایی، گره‌های موجود در خیابان سپه را می‌توان در بازه‌های زمانی مختلف، به دو دسته کلی ترافیکی و

۱. از دیرباز تاکنون خیابان سپه در ایام عزاداری، به‌ویژه ایام سوگواری تاسوعا و عاشورا، مهم‌ترین خیابان برای برگزاری مراسم است. در این ایام، تردد سواره در ساعت محدود و به مسیری پیاده‌رو برای سوگواران تبدیل می‌شود.

اجتماعی تقسیم کرد. گره‌های ترافیکی، معمولاً در خیابان سپه و در فضای روبه‌روی مسجد جامع و اطراف میدان سپه سابق دیده می‌شود. گره‌های اجتماعی نیز اغلب در فضای جلوخان مسجد جامع و درمقابل آن در محدوده سردر قدیمی بازارچه و محور موازی با آن در اتصال به بافت مسکونی دیده می‌شود. مهم‌ترین نشانه‌ها و عناصر شاخص تاریخی این خیابان، شامل مسجد جامع عتیق، عمارت عالی‌قاپو، مسجد- مدرسه شیخ‌الاسلام، بازارچه و آب انبار سپه، آب انبار و سقاخانه حکیم و امامزاده اسماعیل است. کناره خیابان سپه شامل راسته‌های تجاری است که مغازه‌های میوه‌فروشی، مرغ‌فروشی، خواربارفروشی، مصالح‌فروشی، موتورفروشی، عتیقه‌فروشی و تعمیرگاه‌ها، از مهم‌ترین آن‌ها به‌شمار می‌رود. بیش از ۵۰ درصد ساختمان‌های موجود در گستره خیابان سپه، دارای قدمت بیش از سی سال و نیازمند مرمت و بازسازی هستند؛ به‌علاوه، بیش از ۸۰ درصد این ساختمان‌ها یک‌طبقه‌اند (عمارت خورشید، ۱۳۸۵: ۱۰۱).



نقشه ۱. موقعیت خیابان سپه در مناطق شهر قزوین

بحث و یافته‌ها

به‌کارگیری فرایند اختیاری راهبردی در نمونه موردی پژوهش

در به‌کارگیری رهیافت تجدیدحیات شهری در نمونه موردی، از فرایند برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی، برپایه تکنیک تحلیل عرصه‌های تصمیم‌گیری مرتبط استفاده شد. این فرایند از پنج گام مشخص شامل تولید اهداف برنامه‌ریزی، تولید عرصه‌های تصمیم‌گیری و اختیارها، تولید سناریوهای گزینه، انتخاب سناریوی برتر، تولید عرصه‌های سیاستگذاری و تولید برنامه به‌شرح زیر تشکیل شده است.

۱. تولید بیانیه اهداف برنامه‌ریزی

تولید بیانیه اهداف برنامه‌ریزی، با استفاده از دو روش کلی استنتاج اهداف از ارزش‌ها و استنتاج اهداف از مشکل‌ها صورت می‌گیرد که در این نوشتار از روش دوم استفاده شد. جمع‌بندی نهایی بیانیه مشکل‌ها در محدوده خیابان سپه، در جدول ۱ می‌آید.

جدول ۱. بیانیه مشکل‌ها

فشردگی، ریزدانی و کوچک بودن قطعات مسکونی
 پایین بودن کیفیت ساخت مسکن
 فرسودگی بافت مسکونی پیرامون
 اغتشاش بصری در بدنه اصلی خیابان
 نبود پارکینگ در محدوده
 سرویس دهی ناکافی حمل و نقل عمومی
 وجود بزه اجتماعی (اعتیاد)
 وجود فضاهای بی دفاع و رها شده در جوار بافت مسکونی

منبع: عمارت خورشید، ۱۳۸۷

براساس روش دستیابی به اهداف از طریق مشکل‌ها (یعنی تخصیص اهداف و راهبردها به هر مشکل)، بیانیه اهداف (جدول ۲) حاصل شد.

جدول ۲. بیانیه اهداف کلان

افزایش کیفیت‌های فضایی
 پیاده‌مداری
 حیات‌بخشی رفتاری
 نفوذپذیری
 ایجاد عرصه‌های عمومی
 توجه به پیشینه تاریخی محور

منبع: نگارنده (برگرفته از فرایند برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی)

۲. تولید عرصه‌های تصمیم‌گیری و اختیارها

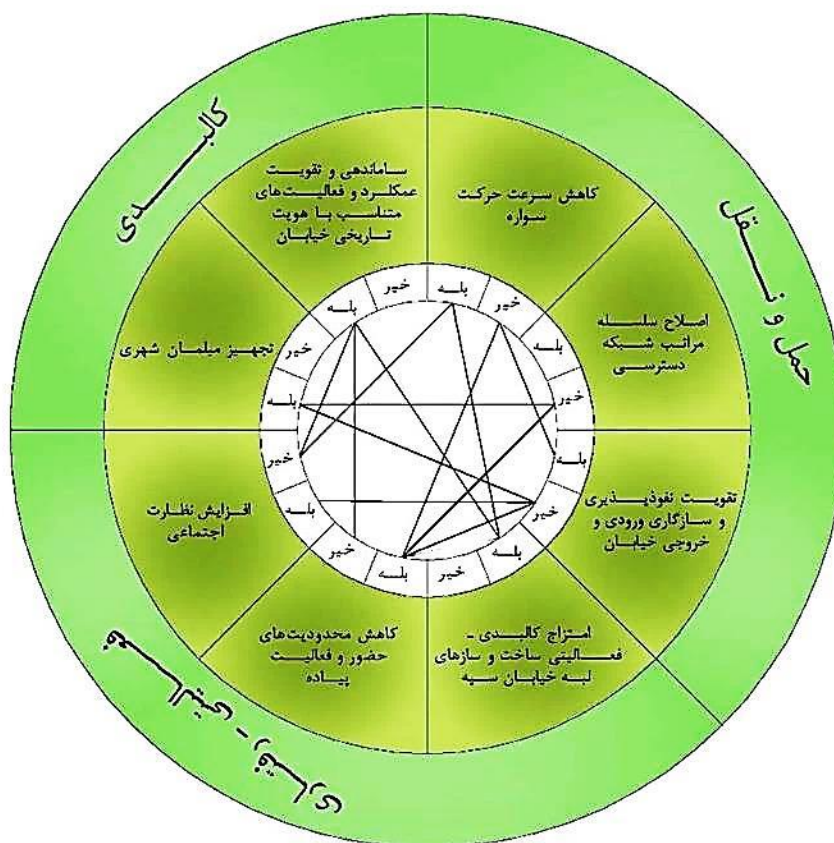
در این بخش، با توجه به بیانیه اهداف، عرصه‌های تصمیم‌گیری و اختیارهای مربوط تولید می‌شود. نتایج در جدول ۳ مشاهده می‌شود.

جدول ۳. عرصه‌های تصمیم‌گیری و اختیارهای مربوط

اختیارها	عرصه‌های تصمیم‌گیری
ساماندهی و تقویت عملکرد و فعالیت‌های متناسب با هویت تاریخی خیابان سپه	کالبدی
تجهیز مبلمان شهری افزایش نظارت اجتماعی	فعالیتی - رفتاری
کاهش محدودیت‌های حضور و فعالیت پیاده امتزاج کالبدی - فعالیتی ساخت‌وسازهای کناره خیابان سپه کاهش سرعت حرکت سواره	حمل و نقل
اصلاح سلسله‌مراتب شبکه دسترسی تقویت نفوذپذیری و سازگاری ورودی و خروجی خیابان	

منبع: نگارنده (برگرفته از فرایند برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی)

براساس فرایند تکنیک تحلیل عرصه‌های مربوط، می‌توان برای هر یک از عرصه‌های تصمیم‌گیری، حداقل دو انتخاب کاملاً متضاد را در نظر گرفت. بدین ترتیب، در اینجا برای هر یک از عرصه‌های تصمیم‌گیری، دو انتخاب بله و خیر در نظر گرفته شده است تا ضرورت‌داشتن و ضرورت‌نداشتن هر یک از آن‌ها نشان داده شود. این انتخاب‌های دوگانه، سرمنشأ تعیین موانع اختیار بین اختیارهای ناشی از هر عنصر است؛ بنابراین، پس از تولید عرصه‌های تصمیم‌گیری، اختیارهای هر عرصه تحلیل می‌شوند و گزینه‌های ناسازگار، با کشیدن میله مانع بین آن‌ها مشخص می‌شود (نمودار ۴).



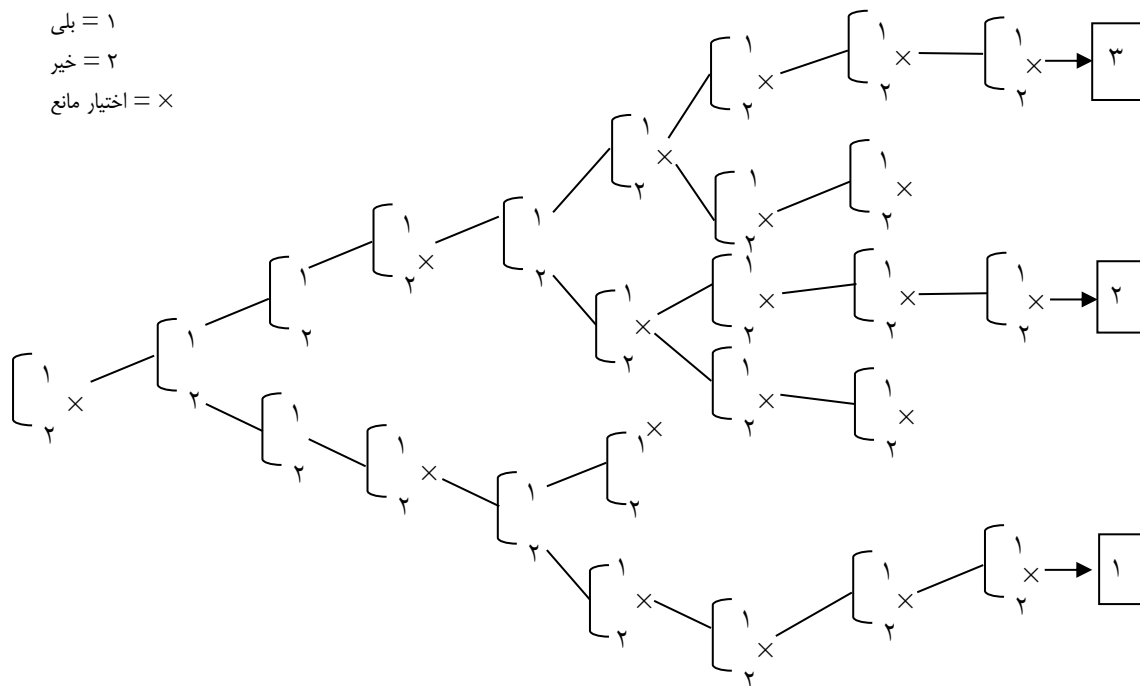
نمودار ۴. شکل دایره‌ای عرصه‌های تصمیم‌گیری و میله‌های مانع
منبع: نگارنده (برگرفته از فرایند برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی)

۳. تولید سناریوهای گزینه براساس ترکیب اختیاریهای سازگار و انتخاب سناریوی برتر

سناریوهای گزینه براساس ترکیب اختیاریهای سازگار در هریک از عرصه‌ها حاصل می‌شوند. بدین‌گونه‌که تولید سناریوها از یک عرصه، به‌طور اختیاری در یک جهت دایره آغاز و اختیاریهای آن عرصه در سمت چپ نوشته می‌شود. سپس، از هر اختیاری، اختیاریهای عرصه بعدی در جهت دایره نوشته می‌شود. اگر اختیاریهای دو عرصه پی‌درپی با یکدیگر ناسازگار باشند، ادامه پیدا نمی‌کنند. این روند تا آخرین عرصه ادامه می‌یابد.

برای تولید سناریوها، از نمودار درخت تصمیم‌گیری استفاده شده است. در این نمودار، عناصر سناریو و در زیر آنها انتخاب‌های بلی و خیر قرار می‌گیرند که با استفاده از نمودار دایره‌ای عرصه‌های تصمیم‌گیری، با توجه به سازگاری و ناسازگاری عناصر باهم، ضرورت‌داشتن یا ضرورت‌نداشتن هریک از آنها مشخص می‌شود. در این مرحله، براساس نمودار دایره‌ای ۴، سه سناریو به شرح نمودار ۵ قابل‌ارائه است.

عناصر سناریو							
کاهش سرعت حرکت سواره	اصلاح سلسله-مراتب شبکه دسترسی	تقویت نفوذپذیری و سازگاری ورودی و خروجی خیابان	امتراژ کالبدی - فعالیتی ساخت-وسازهای کناره خیابان سپه	کاهش محدودیت‌های حضور و فعالیت پیاده	افزایش نظارت اجتماعی	تجهیز مبلمان شهری	ساماندهی و تقویت عملکرد و فعالیت‌های متناسب با هویت تاریخی خیابان سپه



نمودار ۵. استفاده از درخت تصمیم‌گیری برای تولید سناریوها

برای ارزیابی سناریوی برتر، از ماتریس دستیابی به اهداف استفاده شد. در این ماتریس، اهداف منتج از بیانیه اهداف، در ستون ماتریس قرار می‌گیرد؛ هر یک از سناریوها با اهداف مشخص شده ارزیابی می‌شود و تطابق سناریو با اهداف سنجیده می‌شود. سناریویی که با اهداف تطابق بیشتری داشته باشد، امتیازی از +۱ تا +۴ را کسب می‌کند. در نهایت، سناریویی که بیشترین امتیاز را کسب کند، به‌عنوان سناریوی برتر انتخاب می‌شود. بدین ترتیب، به شرح جدول ۴، سناریوی ۳ بیشترین میزان پاسخگویی به اهداف را دارد. براساس این سناریو، «برنامه تجدیدحیات شهری خیابان سپه قزوین برای بررسی الگوهای رفتاری، با توجه به پیشینه تاریخی این خیابان، کاهش حرکت سواره در کنار ایجاد و تقویت نقش پیاده در ترکیب با فضای سبز در میانه محور خواهد بود. ساماندهی و تقویت عملکرد، فعالیت و رفتارهای متناسب با هویت تاریخی خیابان سپه، افزایش نظارت اجتماعی، امتزاج کالبدی و فعالیتی ساختمان‌ها نیز از عرصه‌های تصمیم‌گیری تعریف‌شده برای این برنامه است».

جدول ۴. تولید سناریوهای گزینه

سناریوی ۳	سناریوی ۲	سناریوی ۱	اهداف عملیاتی
			توجه به پیشینه تاریخی محور
			ایجاد عرصه‌های عمومی
			نفوذپذیری
			حیات‌بخشی رفتاری
			پیاده‌مداری
			افزایش کیفیت‌های فضایی

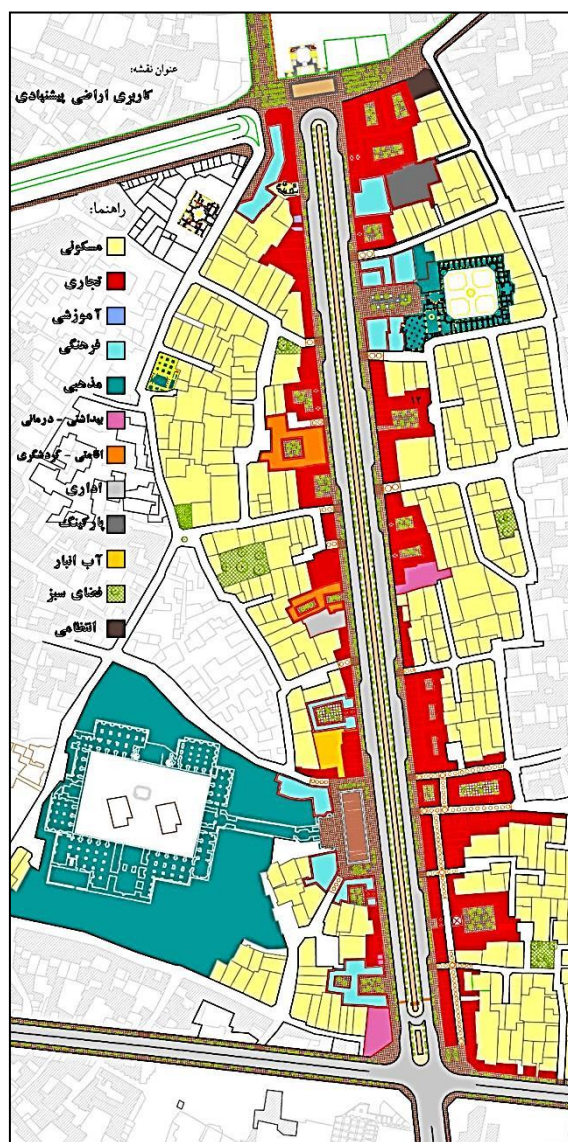
۴. تولید عرصه‌های سیاستگذاری

عرصه‌های سیاستگذاری به‌عنوان نقطه شروع دستیابی به پروژه‌های اجرایی، نقش واسطه را در فرایند اختیار راهبردی ایفا می‌کنند؛

به‌بیان دیگر، عرصه‌های سیاستگذاری، درحقیقت ملموس‌تر و عینی‌تر از عناصر سناریو هستند. بدین ترتیب، در فرایند برنامه‌ریزی تجدیدحیات شهری محور سپه قزوین، با درنظرداشتن بیانیۀ اهداف و تولید سناریوی گزینه، عرصه‌های سیاستگذاری مشخصی به شرح جدول ۵ قابل ارائه است.

جدول ۵. تولید عرصه‌های سیاستگذاری

اختیارها	عرصه‌های تصمیم‌گیری
حذف گوشه‌های پنهان، کم‌تردد و کم‌نور در طول محور تأمین روشنایی لازم با استفاده از نورپردازی در نقاط مورد نیاز خیابان سپه حذف کاربری‌های نامتجانس با فضای تاریخی - فرهنگی خیابان سپه تغییر کاربری‌ها در مسیر پیاده، به‌گونه‌ای که پراکندگی جمعیت به‌طور متعادل در تمام نقاط پیاده‌رو صورت پذیرد	کالبدی
ایجاد محل‌های نشستن به‌صورت دسته‌جمعی فراهم‌کردن جذابیت‌های لازم در راستای ایجاد امکان پیاده‌روی	فعالیتی - خدماتی
کاستن سرعت حرکت سواره، افزایش حضور پیاده و تشویق او برای مکث و توقف در عرصه‌های عمومی در طول محور تأمین ایمنی متقابل سواره و پیاده دربرابر هم، با کاستن از سرعت سواره و حاکمیت پیاده در عرصۀ عمومی	حمل‌ونقل



نقشه ۲. کاربری اراضی پیشنهادی، مقیاس: ۱/۱۰۰۰۰

۵. تولید برنامه - نظام برنامه‌ریزی کاربری زمین

بر اساس فرایند تکنیک تحلیل عرصه‌های مربوط، کاربری‌های پیشنهادی محدوده مورد مطالعه، با استفاده از عرصه‌های سیاستگذاری تعیین شده در بند ۴، سرانه‌های استاندارد طرح تفصیلی شهر قزوین، با توجه به بیانیه اهداف حاصل از انجام فرایند اختیار راهبردی، نظام برنامه‌ریزی کاربری زمین ارائه شده است. مهم‌ترین نکات شایان توجه در نظام برنامه‌ریزی پیشنهادی در مقایسه با وضع موجود را می‌توان در این موارد بیان کرد. تغییر زمین‌های بایر به فضاهای سبز تجهیز شده با توجه به نبود هیچ‌گونه فضای سبز در وضع موجود محدوده طرح، تعریف کاربری‌های جهانگردی و پذیرایی، فرهنگی و انتظامی به منظور رفع مشکل‌های وضع موجود ناشی از نبود این دسته از کاربری‌ها، حذف کاربری‌های انبارداری و صنعتی و تبدیل آن‌ها به فضاها و فعالیت‌های ارزش‌افزا در راستای سرزنده کردن محدوده طرح^۱، افزایش سطح کاربری‌های آموزشی و تجاری و ساماندهی کاربری‌های مسکونی ناکارآمد و مشکل‌زا. در مورد وضعیت شبکه معابر محدوده طرح، علی‌رغم آنکه در سطوح آن تغییری لحاظ نشده است، به لحاظ کیفی و کمی، نسبت میان سطح سواره و پیاده نسبت به وضع موجود تغییر یافته است؛ به گونه‌ای که با ایجاد مسیر پیاده میانی، افزایش سطح پیاده با کاهش سطح سواره همراه شده و از طریق ایجاد طرح‌واره‌های شهری، ضمن افزایش سطح کیفی تردد پیاده، پیاده مداری محور، تعریف و اولویت‌دهی شده است.

جمع‌بندی

در کشورهای کمتر توسعه یافته مانند ایران، بنیانگذاری رهیافت تجدیدحیات شهری و تحکیم ارتباط میان برنامه و اجرا لازم به نظر می‌رسد تا میزان تحقق‌پذیری و اجرایی‌کردن سیاست‌ها و فعالیت‌های تعریف شده در برنامه افزایش یابد. مضاف بر آنکه چارچوب برنامه‌ریزی تجدیدحیات شهری در نواحی مختلف، باید انعطاف لازم و کافی را در تمامی سطوح داشته باشد تا از گستره‌ای از عوامل پیشیند بر خوردار شود. بر این اساس، می‌توان گفت این برنامه با استفاده از اهداف، سناریوها و عرصه‌های سیاستگذاری مناسب، این محور را بر اساس یک برنامه کوتاه مدت از دور باطل افت شهری خارج می‌کند و شرایط اجتماعی و کالبدی مناسبی را فراهم می‌آورد.

در طرح پیشنهادی برای این محور، سعی بر آن بوده است تا از پیشینه تاریخی آن در برنامه‌ریزی و طراحی بهره گرفته شود و در این راستا، این محور با اولویت پیاده در نظر گرفته شد. مسیر پیاده مجهزی در میانه این محور طراحی شد و کاربری‌های لازم برای حضور پیاده در آن نیز فراهم شد.

از دیگر عوامل تأثیرگذار و مثبت در تقویت حضورپذیری و رفتارهای اجتماعی، ایجاد گشایش‌های فضایی در محور است که در طرح محور سپه، این موضوع از طریق تجمیع قطعات ریزدانه و اغلب دارای کیفیت‌های نازلی از جمله تخریبی و متروکه و زمین‌های بایر محدوده انجام گرفته است. همچنین، در طرح پیشنهادی، به ساماندهی عرصه‌های عمومی و فضاهای مکث موجود، از جمله جلوخان مسجد جامع و مدرسه شیخ‌الاسلام پرداخته شده و با طراحی مناسب این فضاها و مجهز کردن آن‌ها به مبلمان شهری مناسب، امکان اجتماع مردم و استراحت موقت آن‌ها فراهم شده است.

در راستای ساماندهی فعالیتی در این محور، با توجه به سابقه تاریخی محور، اهداف در نظر گرفته شده در طرح‌های فرادست و تکنیک این مقاله، کاربری‌های پیشنهادی جدیدی شامل فضای سبز مجهز، کاربری فرهنگی، انتظامی، پذیرایی و جهانگردی تعریف شده و دسته کاربری‌های ناسازگار شامل انبار، صنعتی و زمین‌های بایر حذف شده است. پیشنهاد می‌شود در راستای ایجاد خاطره تصویری جمعی و نقش‌انگیزی عمومی، از خوانایی دانه‌های موجود در سایت و دانه‌های ایجاد شده از کف‌سازی ویژه، نورپردازی و طراحی بدنه‌های همخوان با سابقه تاریخی محور بهره گرفته شود. در هریک از این قطعات، پارکینگ‌های عمومی نیز در طبقات زیرین طراحی شود.

یکی از مهم‌ترین مشخصه‌های این فرایند در ساماندهی محور سپه این است که طراحان و برنامه‌ریزان به‌هنگام تدوین عرصه‌های تصمیم‌گیری و عناصر سناریو، بدون هرگونه محدودیتی، در مورد سازگاری و ارتباط موضوعی در ارتباط با تعیین موارد در نمودار تصمیم‌گیری، آزادی داشته باشند. تفاوتی ندارد که عرصه‌های تصمیم‌گیری نمایش‌دهنده انتخاب‌ها به‌طور گسترده یا محدود، عام یا خاص تشریح شود؛ زیرا به لحاظ نظری، امکان بررسی همه تصمیم‌ها به‌طور هم‌زمان وجود دارد. از آنجاکه تشخیص مفاهیم مربوط به متغیرهای متعدد و ارتباط‌های بین آن‌ها برای مغز بشر دشوار است، وظیفه سازماندهی اطلاعات ورودی برای این برنامه‌ها نیز مشکل است؛ بنابراین، باید در ابتدای فرایند، یادگیری وسیعی انجام گیرد تا بتوان بر پیچیدگی‌های بزرگ غلبه کرد.

۱. زیرا حذف کاربری‌های نامتجانس، نه تنها موجب حذف اغتشاش بصری و آلودگی صوتی می‌شود، بلکه به ساماندهی کالبدی و ایجاد عملکردهای سازگار مربوط به ماهیت خیابان سپه منجر می‌شود. از این طریق می‌توان فرسایش عملکردی محور را نیز کنترل کرد.

بیان این نکته ضروری است که فرایند اختیاری راهبردی در ساماندهی این محور در مقاله حاضر قصد ندارد فرایندی ایستا را مطرح سازد و درنهایت، به ارائه سیاست‌هایی منجر شود که مانند طرح‌های جامع، اطلاعات و آرای مربوطه را به فسیل تبدیل کند. به‌همین سبب می‌توان با کاربرد روش آیداً این فرایند را کامل کرد و در مرحله تعیین اختیاریها و مانع از این روش - که به‌لحاظ فنی دقیق‌تر است - در هریک از عرصه‌های تصمیم‌گیری و ساختن الگوی ارتباطات بهره برد که گمان می‌رود بین تک‌تک اختیاریها وجود دارد.

نتیجه‌گیری

براساس تحلیل و ارزیابی‌ها می‌توان استنباط کرد که فرایند برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی به‌عنوان یک تکنیک طراحی شهری در تعیین الگوی رفتاری و ایجاد یک فضای شهری پیاده‌مدار، مورد نظر این مقاله است. نتایج نشان می‌دهد که یکی از مزایای برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی با رویکرد تجدیدحیات شهری در این محدوده این است که این محور تاریخی، حیات اجتماعی و کارایی مجدد خود را به‌دست می‌آورد و با افزایش پویایی و سازگاری عملکردی با انتظارات امروز و همراه با احیای روحیه فضایی مطلوب گذشته، با یافت اطراف خود یکپارچه می‌شود.

توصیه می‌شود برای ارائه طرح‌های باززنده‌سازی محورهای شهری، اصلاح‌هایی از سوی کارشناسان معماری و شهرسازی صورت پذیرد. شایسته است در این موارد، تنها به ارائه نقشه‌های نظام کاربری اراضی بسنده نشود و برای آن‌ها برنامه‌های اجتماعی، فرهنگی و فضایی نیز تهیه شود تا ساماندهی محور شهری در همه ابعاد مطلوب شود. این مهم با به‌کارگیری مدل‌های آزمون‌شده موفق در کشورهای پیشرفته مانند تکنیک مذکور و آزمون‌های افتراق معنایی، چیدمان فضا و... قابل‌دستیابی است.

سیاسگزاری

این پژوهش از سوی ارگان‌های دولتی نظیر سازمان فنی و مهندسی شهرداری قزوین، سازمان نوسازی و بهسازی استان قزوین با تهیه اسناد و مدارک طرح‌ها حمایت شده است که لازم است از آن‌ها تقدیر و تشکر صورت گیرد. از استادان صاحب‌نظر در این حوزه، از جمله دکتر مصطفی عباس‌زادگان، دانشیار دانشگاه علم‌و‌صنعت ایران، قدردانی ویژه به‌عمل می‌آید. همچنین، از مهندس سجاد علی‌پور - که در تنظیم و ویرایش و انجام پژوهش‌های میدانی کمک شایانی به این‌جانب کردند - سپاسگزاری می‌شود.

منابع

۱. توسلی، محمود و ناصر بنیادی، ۱۳۷۱، **طراحی فضای شهری**، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.
۲. چرمایف، سرج و کریستوفر الکساندر، ۱۳۷۶، **عرصه‌های زندگی جمعی و زندگی خصوصی**، ترجمه منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۳. حبیبی، کیومرث، ۱۳۸۵، **ارائه راهبرد جدیدی جهت باززنده‌سازی بافت‌های فرسوده شهری با استفاده از الگوریتم‌های فازی و سیستم اطلاعات مکانی**، مطالعه موردی: بافت قدیم شهر زنجان، مجموعه مقالات همایش سیستم‌های اطلاعات مکانی، قشم.
۴. دانشپور، زهره، ۱۳۸۲، **برنامه‌ریزی راهبردی و برنامه‌ریزی اختیاری راهبردی: ویژگی‌ها و تفاوت‌ها و پیش‌شرط‌ها**، فصلنامه مدیریت شهری، سال ۱۳۸۲، شماره ۱۴، ص ۱۶.
۵. دانشپور، زهره، ۱۳۸۳، **برنامه‌ریزی بهسازی و نوسازی شهری**، جزوه ۱۰، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
۶. شمعی، علی و احمد پوراحمد، ۱۳۸۴، **بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا**، دانشگاه تهران، تهران.
۷. ضیاء خواه، سیمیا، ۱۳۸۰، **به‌کارگیری رهیافت تجدیدحیات شهری، نمونه موردی: شهرک کیان‌شهر**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
۸. گل، یان، ۱۳۸۷، **زندگی در فضای میان ساختمان‌ها**، ترجمه شیما شصتی، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران.

۹. گلکار، کورش، ۱۳۷۹، **مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری**، نشریه علمی- پژوهشی صفا، سال ۱۳۷۹، شماره ۳۳، ص ۳۸.
۱۰. مهندسین مشاور عمارت خورشید، ۱۳۸۷، **گزارشات بافت مسئله‌دار محدوده خیابان سپه**، جلد اول.
11. Tavassoli, M. and Bonyadi, N, 1992, **Urban Space Design**, Architecture and Urban Planning Research Center, Tehran. (*In Persian*)
12. Chermayeff, S. and Alexander, C., 1997, **Community and Privacy**, Translated by: Mozayyani, M., Tehran University Publication, Tehran.
13. Habibi, K., 2006, **A New Strategy for Revitalizing Deteriorated Urban Fabrics Using Fuzzy Algorithm and Local Information System, Case Study: Zanjan Historic Fabric**, International Conference Of Local Information System, Qeshm. (*In Persian*)
14. Danaeshpour, Z., 2004, **Planning of Urban Rehabilitation and Renovation**, Pamphlet 10, Shahid Beheshti University, Tehran. (*In Persian*)
15. Danaeshpour, Z., 2003, **Strategic Planning and Strategic Choice Approach: Characteristics and Differences and Preconditions**, Modiriat Shahri Journal, Vol 2003No. 14, PP16. (*In Persian*)
16. Shamaee, A. and Pourahmad, A 2005 **Urban Rehabilitation and Renovation with Geographical Viewpoint**, Tehran University, Tehran. (*In Persian*)
17. Ziakhah, S., 2001, **Using Urban Revitalization Solution, Case Study: Kianshahr Town**, MA Thesis, Shahid Beheshti University, Tehran. (*In Persian*)
18. Gehl, I., 2008, **Living between Buildings**, Translated by: Shasti, Sh., Jihad Daneshgahi Publications, Tehran.
19. Golkar, K., 2000, **Constituents of Urban Design Quality**, Soffeh Journal, Vol. 2008No. 32, PP.50 (*In Persian*)
20. Emarat-E-Khorshid Consultant Engineering, 2008, **Reports of Problematic Fabric of Sepah Street**, Vol. 1. (*In Persian*)
21. Carley, M., 1995, **Using Information for Sustainable Urban Regeneration**, Innovation Study No. 4, Centre for Human Ecology, University of Edinburgh, England
22. Colantonio, Andrea and TimDixon, 2011, **Urban Regeneration & Social Sustainability: Best Practice from European Cities**, It's online at: <http://onlinelibrary.wiley.com/> [12.7.2011], DOI: 10.1002/9781444329445.ch1
23. Couch, Chris and Dennemann, Annekatrin, 2000, **Urban Regeneration and Sustainable Development in Britain**, It's online at: <http://www.elsevier.com/locate/cities>
24. Friend, J., 1992, **New Directions in Software for Strategic Choice**, European Journal of Operational Research, Vol. 61, No. 1-2, PP. 154-164.
25. Friend, J., 2011, **The Strategic Choice Approach**, It's online at: <http://onlinelibrary.wiley.com/> [12.10.2011], DOI:10.1002/9780470400531.eorms0971
26. Gehl, J., 1987, **Life between Buildings**, Van Nostrand Reinhold.
27. Greater London Authority, 2002, **A Strategic Planning Framework for Community Strategies and Community Based Regeneration**.
28. Home, R. K., 1982, **Inner City Regeneration**, E. & F. N. Spon, London.
29. Hickling, A., 1978, **A.I.D.A and the Level of Choice in Structure Plans**, TPR Publication, Vol. 49, No. 4, PP. 465
30. Laurini, R., 2002, **Information Systems for Urban Planning: A Hypermedia Co-operative Approach**, Routledge, London.
31. Roberts, P. and Sykes, H., 2000, **Urban Regeneration**, Sage Publication, London.
32. Skelcher, C., McCabe, A. and Lowndes, V., 1996, **Community Networks in Urban Regeneration**, The Police Press, UK.
33. UNDP, 2004, **Guidelines for Urban Regeneration in the Mediterranean Region**, Priority Actions Program Regional Activity Centre.