

منظر طبیعی به مثابه مقصد؛ تحلیلی از ابعاد اجتماعی «سبزراه»^۱

نیلوفر رضوی^۲

استادیار دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی

واژگان کلیدی: سبزراه، ابعاد اجتماعی سبزراه، منظرراه، مسیرهای فرحبخش

چکیده

مدارک تاریخی، اسناد تصویری نمونه‌ها و مرور مباحث و مجادلات پژوهشی همگی از ضروریات و مبانی این پژوهش بوده‌اند.

در نهایت و پس از تحلیل تفصیلی آرا و نمونه‌ها، مقاله حاضر نه تنها وجوه اجتماعی متضمن موفقیت و دوام سبزراه‌ها را فهرست کرده بلکه به مدد مرور نمونه‌ها در سیری تاریخی تا به امروز، نحوه و گوناگونی تحقق این وجوه را نیز بررسی کرده است. نتایج ارائه‌شده می‌تواند علاوه بر تغییر نگرش در برنامه‌ریزی این مسیرها، مبانی اصیل طراحی سبزراه را احیا و دیدگاه‌های نوین را با آن ادغام کند.

چنین تصور می‌شود که حیات رسمی سبزراه‌های طراحی‌شده هم‌زمان با رسمیت یافتن حرفه معماری منظر به مثابه یک پیشه و از اوایل قرن نوزدهم آغاز شده است. اما شواهد بیشماری در تاریخ وجود دارد که نشان می‌دهد انسان در همه فرایندهای مربوط به آبادانی سرزمین به این پدیده توجه کرده است.

امروزه با توجه به تعاریف برنامه‌ریزان و معماران از واژه سبزراه اجزای متفاوتی به این عنصر منظری افزوده شده است. بعلاوه، ناهمگونی در مفهوم سبزراه پیش از این موجب شده بود که فهرست یکسانی از اهداف و انتظارات برای ابداع آن در تجارب جهانی در اختیار نباشد. به این سبب و با در نظر گرفتن دقت نظری که در پژوهش‌های جاری برای روشن شدن وجوه بوم‌شناختی سبزراه مشاهده می‌شود؛ پژوهش حاضر به وجوه نسبتاً فراموش‌شده اجتماعی این عنصر منظری پرداخته است. پرسش درباره علل اقبال اجتماعی به برخی از این عناصر منظری در مقابل برخی نمونه‌های دیگر، یکی از محورهای اصلی رسیدن به تعریف دقیق از این پدیده است. در این مسیر تحلیل

۱. مقدمه

همه شکل‌های راه، در بستر شهری و غیرشهری، از دید بسیاری از صاحب‌نظران بارزترین نمود وجهی پویا از حیات انسان و به تعبیری صورت «نهادینه جابه‌جایی انسانی» است.^۳ صورت‌های باستانی جابه‌جایی انسان ملازمی ذاتی با طبیعت داشته است؛ امری که میزان توجه به آن در دوره‌های مختلف تاریخی بر تعریف و شیوه تحقق این پدیده اثر گذاشته است. در عصر حاضر، توجه انکارناپذیر جامعه جهانی به همراهی با طبیعت و پاسداشت آن موجب شده است که بسیاری از

۱. نسخه ساده‌تری از این مقاله، با عنوان «حیات اجتماعی سبزراه‌ها؛ ابهام‌ها و آزموده‌ها»، در «دومین همایش ملی معماری منظر» در اردیبهشت ۱۳۹۵ در دانشگاه شهید بهشتی ارائه شده و در مجموعه مقالات آن همایش موجود است.
2. n-razavi@sbu.ac.ir
3. J. Rykwert, The Street: the use of its history, p.22

پرسش‌های تحقیق

۱. آیا تعریف جامع و مانعی از «سبزراه» در دست است؟
۲. آیا نمونه‌هایی از راه پیش از ابداع این نام وجود داشته است که با تعریف تأییدشده «سبزراه» یا برخی از وجوه آن همخوانی داشته باشد؟ اگر پاسخ مثبت است از این نمونه‌ها چه می‌آموزیم؟
۳. پس از ابداع عنوان «سبزراه» در مفاهیم و مصادیق آن چه تحولاتی رخ داده است؟
۴. از آزمون‌ها و خطاها در این مقوله چه می‌آموزیم؟

ارکان حیات بشری از جمله انواع بسترهای جابه‌جایی انسان نسبت به طبیعت ارزیابی شود؛ شاید تعجبی نداشته باشد که اصطلاح «سبزراه» در میانه قرن بیستم میلادی ابداع شده باشد. با این همه، در تعریف این اصطلاح و وجوه آن در پژوهش‌های ملی و بین‌المللی ناهمگونی بسیار دیده می‌شود که می‌تواند بر برنامه‌ریزی و طراحی این عنصر بنیادی در منظر اثر منفی بگذارد.

چنان که در سیر بررسی ادبیات مربوطه، تحلیل نمونه‌ها و مرور آزموده‌های پژوهش حاضر خواهیم دید، بیشتر پژوهش‌ها و طرح‌ها چون از یک سو به طور خاص بر معضل «نادیده گرفتن طبیعت» متمرکز بوده و از سوی دیگر حضور انسان را ذاتی مفهوم راه می‌دانسته‌اند، بر وجوهی از این موضوع که ارزش اجتماعی دارد کمتر متمرکز شده‌اند. این جهت‌گیری پژوهشی با اهمیت روزافزون مسائل بوم‌شناختی تشدید شده است تا جایی که اصولاً در برخی نمونه‌های پژوهش و اجرا از ضرورت حضور انسان و فراهم کردن شرایط بهینه آن به نفع طبیعت صرف‌نظر شده است. به این سبب، هدف از این پژوهش کندوکاو در بعد اجتماعی سبزراه (اتصال انسان با طبیعت) در مقابل توجه صرف به بعد زیست‌محیطی و بوم‌شناختی آن است.

در این راستا سؤالاتی طرح می‌شود که وجوه کالبدی این پدیده را در کنار وجوه ناملموس آن بررسی کرده است. در تنظیم مقاله حاضر پس از شرح مختصری از مسیر و روش‌هایی که برای پاسخ به این سؤالات انتخاب شده (روش پژوهش) مفهوم سبزراه ذیل عنوان «تعریف سبزراه» مرور شده است. در انتهای بخش تعاریف ضمن توجه کردن به ذات پویای مفهوم راه، تعریفی پایه وضع شده است که بر اساس آن بتوان نمونه‌های ناشناخته این پدیده را یافت و نمونه‌هایی خلق‌نشده را تصور کرد. ناگفته پیداست که در سایه اهداف این پژوهش تعریفی مناسب حاصل شده که توجه نسبتاً برابر به وجوه اجتماعی و زیست‌محیطی داشته است. در پی این بخش تعدادی از نمونه‌های باستانی، که با تعریف پایه همخوانی داشته، تحت عنوان «پیشینه تاریخی» تحلیل شده است. سپس در بخش «سیر تحول مفهوم سبزراه» شرایط زمان و مکان ابداع این اصطلاح، بحث‌های پژوهشی و تطور آنها مرور شده است. بخش «آزموده‌ها و خطاها» از حوزه نظری فراتر رفته و نمونه‌هایی را تحلیل کرده است که مصداق این اصطلاح بوده و ابعاد ناشناخته آن را در عمل نشان داده است. در نهایت و بر اساس استدلال‌های ارائه شده در هر بخش، دسته‌بندی

۳. تعریف سبزه‌راه

ادبیات موجود دربارهٔ سبزه‌راه‌ها، این تصور را ایجاد می‌کند که این مبحث نخستین بار در دههٔ ۱۹۸۰ میلادی اوج گرفته و نخستین دستاوردهای آن در دههٔ ۱۹۹۰ میلادی مشاهده شده است. در ویژه‌نامهٔ نشریهٔ آکادمیک «منظر و برنامه‌ریزی شهر» در سال ۱۹۹۵، سردبیر در یادداشت خود آورده است که «جنبش سبزه‌راه‌ها» در زمان تنظیم این مقالات کمتر از یک دهه قدمت دارد^۵ و تعداد زیادی از مقالات شرح تاریخچهٔ این پدیده را از گزارش کمیسیون ریاست جمهوری آمریکا در سال ۱۹۸۷ آغاز کرده‌اند. علت تأکید زیاد بر گزارش این کمیسیون متعاقباً بررسی خواهد شد؛ اما باید به این نکتهٔ مهم توجه کرد که خلق پدیده‌ای با ویژگی‌های سبزه‌راه‌ها امری تاریخی است و حتی در خود آمریکا نیز قدمت تلاش‌های مربوط به ایجاد آن به نیمهٔ دوم قرن نوزدهم میلادی برمی‌گردد.

با وجود نقدی که از بابت مرور تاریخچه به این مجموعه مقالات وارد است، باید بدانیم که تعریف کمیسیون سال ۱۹۸۷ که اکثر این مقالات بر آن متکی بودند، از برخی جهات ویژگی‌های نوینی داشت. این تعریف تصویرگر چشم‌اندازی بود که در آن

شبکهٔ زنده‌ای از سبزه‌راه‌ها... تأمین‌کنندهٔ دسترسی مردم به فضای باز در نزدیکی مکان زندگی‌شان باشد و فضای شهری و روستایی را... به یکدیگر پیوند بزند.^۶

تعریف فوق با آنکه نسخه‌ای نوشته از تعریفی است که در زمان «جنبش قبرستان»^۷ برای مکان‌یابی آنها ارائه شده بود، چند نکتهٔ تازه داشت که معماران منظر، برنامه‌ریزان، مدیران شهری و دیگر ذی‌نفعان را به خود مشغول کرد. نخست آنکه ضرورت درک شبکه‌های بوم‌شناختی را همانند یک «اندام زنده» برجسته می‌کرد. دیگر آنکه در اشاره به پیوند زدن شهر و روستا با یکدیگر، ضرورت توجه به این شبکه‌ها را در مقیاس

مشخصی از سبزه‌راه‌ها در انتهای بخش نتیجه‌گیری ارائه شده که بر مبنای مقاصد اجتماعی کاربران آن شکل گرفته است.

۲. روش پژوهش

متن حاضر شرح پژوهشی است که پاسخ دادن به سؤالات مطرح شده را با تحلیل اسناد مربوط به نمونه‌های تاریخی شروع کرده است. در واقع سؤالات از مشاهدهٔ اسناد تصویری چند نمونهٔ باستانی و مقایسهٔ آنها با نمونه‌های معاصر این راه‌ها در ذهن پژوهشگر ایجاد شد. به این ترتیب، با اتکا بر منابع مکتوب و اسناد تصویری، در قالب یک تحقیق توصیفی-تحلیلی، شرح نمونه‌ها، گزارش‌های فنی آنها (گاه به صورت اسناد موجود در آرشیوهای عمومی) و تحلیل‌های نظری با یکدیگر تطبیق داده شد.

مرور و تحلیل اسناد نشان داد در بیشتر منابع موجود اگر شرحی از حیات اجتماعی آنچه در اینجا «سبزه‌راه» می‌خوانیم، محصول جانبی این پژوهش‌ها بوده و نقش محوری در توصیف و تحلیل نداشته و بنابراین در نتیجه‌گیری‌ها نیز نقش کم‌رنگی داشته است. آشکارترین بروز این نقش حاشیه‌ای در مجموعه مقالات متمرکز بر این موضوع در ویژه‌نامهٔ نشریهٔ علمی-پژوهشی «منظر و برنامه‌ریزی شهر» (شمارهٔ ۳۳ مربوط به سال ۱۹۹۵)^۴ یافت شد. در تحلیل نمونه‌ها، مفصل‌ترین مطالعات تاکنون بر روی نخستین «پارک‌وی»ها به مثابهٔ مصادیق اولیهٔ سبزه‌راه‌ها صورت گرفته است. فارغ از صحت استنباط‌هایی که در منبع و مصداق آمده است، این دو به مثابهٔ دو هستهٔ اصلی پژوهش، دیگر منابع و مصادیق را در حول خود سامان دادند و پرسش‌های پژوهش را به همراه آوردند. بنابراین با تنظیم چهارچوبی جدید و استخراج و کدگذاری وجوه متفرق اجتماعی که در همهٔ منابع یافت شد، گزیده‌ای از تحقیق جاری و نتایج حاصل تقدیم خوانندگان می‌شود.

4. Landscape and Urban Planning 33 (1995)

5. J. G. Fabos, Introduction and Overview: the greenway movement, p.2.

6. President's Commission on American Outdoors, p. 149

7. The Cemetery Movement

تاریخچه و مفهوم این جنبش برنامه‌ریزی و طراحی شهری متعاقباً بررسی خواهد شد

منطقه‌ای یادآوری می‌کرد. در ضمن بر ضرورت دسترسی آسان و نزدیک مردم و حضور آنها در شبکه‌های بوم‌شناختی تأکید می‌کرد. انسان‌محور بودن تعریف فوق، نقطه آغاز این پژوهش است و خواهیم دید که چگونه در بسیاری از مصادیق، نقش انسان و ترجیحات او به مثابه جزء حیات‌بخش و حافظ این نظام، نادیده گرفته شده و عواقب آن چه بوده است.

در میان پژوهشگرانی که مقالات‌شان در شماره ۳۳ نشریه منظر و برنامه‌ریزی شهری چاپ شد، تنها تی. ترنر بود که با الگوهای متعدد «سبزراه‌ها» را تعریف کرد.^۸ او بعدها اعلام کرد که ریشه‌های تاریخی این پدیده را پیش از مقاله سال ۱۹۹۵ بررسی و منتشر کرده است.^۹ ترنر با شبیه دانستن برخی خصوصیات راه‌های تشریفاتی آیینی در مصر باستان به سبزراه‌ها، و دنبال کردن این مفهوم با تغییرات صورت یا معنا در طول تاریخ تا بلوار، پارک‌وی‌ها و کمربند سبز، ریشه‌های نیاز انسان به اینگونه تردد را تحلیل کرده است.

توجه ویژه به سبزراه‌ها در دهه ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ میلادی موجب شد بسیاری از خصوصیات سبزراه مجدداً بررسی و در تعاریف گنجانده شود. این به آن معنا بود که در مباحث نظری نیز گوناگونی این مسیرها به سبب برجسته شدن یک ویژگی نسبت به بقیه مورد توجه قرار بگیرد. به این ترتیب با مطالعات افرادی چون لیتل در کتابی که ویژگی‌های بوم‌شناختی سبزراه‌ها را برجسته می‌کرد، به پدیده‌ای به نام «جنبش سبزراه‌ها» رسمیت داده شد.^{۱۰}

در مجموع مشاهده می‌شود که ارزش‌های بوم‌شناختی، ماندگارترین ویژگی سبزراه‌ها تا به امروز بوده است. اما در کنار این ویژگی انکارنشده‌ی چند بُعد دیگر که به حیات و سرزندگی سبزراه‌ها کمک می‌کردند نیز بررسی و بر آن تأکید شد. ویژگی‌های ارزشمند تاریخی و میراث فرهنگی برخی از سبزراه‌ها، ارزشی افزوده بود که به تدریج بسیار پرطرفدار شد؛ در سیر تحول این مسیرها خواهیم دید که توجه به این ویژگی‌ها

تا حدی بالا گرفت که برنامه‌ریزان و طراحان حتی به صورت القایی نیز این ارزش‌ها را به سبزراه‌ها می‌افزودند. در بحران‌های نفتی دهه ۱۹۷۰ در آمریکا - به دلایلی که مرور خواهیم کرد - تأکید زیادی بر وجوه تفریحی این مسیرها می‌شد. به موازات این وقایع افرادی نیز بر اهمیت چندکاربردی بودن سبزراه‌ها تأکید می‌کردند.^{۱۱} به این ترتیب با تلفیق تحقیق‌های متأخر و خصوصیات نمونه‌های تاریخی، دسته‌بندی زیر را برای سبزراه‌هایی که تا آن زمان به منزله مصداق پذیرفته شده بودند، معرفی می‌کنیم:

۱. مسیرهای درون دالان‌های سبز؛
۲. مسیرهای موازی روددره‌ها و نوارهای ساحلی و دیگر منابع آبی؛
۳. مسیرهای تفرجی با ملاحظات زیست‌محیطی؛
۴. مسیرهای تاریخی دارای منظر طبیعی یا ویژگی‌های بوم‌شناختی ارزشمند؛
۵. مسیرهای ویژه بوم‌شناختی موازی و در عین حال جدا از راه‌های ترافیکی پیوندی (سرخ‌راه‌ها)^{۱۲} در مقیاس شهری و منطقه‌ای؛

۶. مسیرهای حفاظتی با اهداف زیست‌محیطی یا فرهنگی. اگر ساده‌ترین تعریف سبزراه را در نظر بگیریم: «مسیری که از ویژگی‌های مثبت بوم‌شناختی برخوردار باشد»^{۱۳} فهرست فوق می‌تواند گسترش یابد و با تغییر سبک زندگی در مقیاس جهانی نمونه‌های جدیدی پیدا کند. هم‌اکنون نیز در تفصیل بند شش فهرست نام‌برده می‌توان زیرگونه‌های متعددی را پیشنهاد کرد. تجربه تاریخی کشور چین در ایجاد مسیرهای درختکاری‌شده حفاظتی که نقش بادشکن برای محوطه‌های کشاورزی دارند، یکی از این نمونه‌هاست. این تجربه تا به امروز حفظ شده است و طرح «دیوار بزرگ سبز» به موازات مرزهای شمالی این کشور نمونه‌ای منطقه‌ای از این دست محسوب می‌شود.^{۱۴} در نهایت بر دو ویژگی تغییرپذیر و مرتبط با نام سبزراه می‌توان تأکید کرد؛ نخست ویژگی‌های بوم‌شناختی و دوم مسیر

8. T. Turner, Greenways, Blueways, Skyways and Other Ways to a Better London, p.269-282.

9. T. Turner, Landscape and Environmental Impact Design, p.139.

۱۰. اهمیت کتاب لیتل با عنوان *Greenways for America* که در سال ۱۹۹۰ توسط دانشگاه جانز هاپکینز چاپ شد در این بود که علاوه بر یادآوری اصول جنبش سبزراه‌ها، تعریف روشنی هم از این پدیده ارائه کرد.

11. J. G. Fabos, Introduction and Overview: the greenway movement, p.10.

12. Redways

13. T. Turner, Greenway Planning in Britain; recent works and future plans, p.241.

14. K. Yu et. Al., The Evolution of Greenways in China, p.236



مالکیت عمومی در قلمروهای اروپایی ایجاد شد.^{۱۸} این راه‌ها نیز با نفوذپذیر بودن و بارگذاری محدود و شیوه ترددی که با محیط زیست تضادی نداشت برخی از آموزه‌های ابتدایی سبزه‌راه‌ها را نشان می‌دادند. همچنین برخی مسیرهای زیارتی در دوران روم باستان ویژگی‌های مشابه سبزه‌راه‌ها داشتند.^{۱۹}

در تمدن‌های شرق، چین^{۲۰} و ایران باستان،^{۲۱} در مسیرهای ایجادشده برای حفظ حریم نهرها و آب‌روها، ملاحظاتی در کشت گونه‌های گیاهی شده است که از اهداف امروزی این مسیرها دور نیست. بعلاوه، مسائل ظریفی همچون مسئولیت کاشت و مراقبت از گونه‌های گیاهی مسیرها که با حکم حکومتی به اشراف واگذار می‌شده نیز نشان می‌دهد، علی‌رغم اینکه مفاهیمی چون مشارکت جایی در این برنامه‌ها نداشته اما مدیریتی کلان و حساب‌شده داشته است. به نظر می‌رسد هنوز پژوهش کافی درباره ویژگی‌های خاص راه در ایران باستان صورت نگرفته است. معدود نمونه‌های موجود مانند کتاب راه و رباط بیشتر بر ویژگی‌های انسانی این مسیرها متمرکز است و تنها اشاراتی به ویژگی‌های بوم‌شناختی از منابع تاریخی مانند اصطخری دارد که در صورت بررسی دقیق‌تر می‌تواند تعریف راه‌های پیوندی ایران را در دوران باستان آشکار کند.^{۲۲}

اما اگر نمونه‌های باستانی چین را مرور کنیم، مسیرهایی در این سرزمین وجود داشته که با وجود شیوه ایجاد فرمایشی و غیرمردمی، ویژگی‌های بوم‌شناختی و برنامه‌ریزی مشابه سبزه‌راه‌ها را داشته‌اند. این مسیرهای طویل که تاریخ ساخت برخی از آنها به دوهزار سال قبل از میلاد مسیح برمی‌گردد، به چند منظور ایجاد شده است؛ نخستین دلیل ایجادشان تردد خاندان سلطنتی بوده است. در این مسیرهای تشریفاتی، الگوی کاشت درختان سوزنی در دو سوی نوار ده‌متری میانه مسیر برای تردد خواص و دو نوار ۴۵ متری دو سوی آن که مرز بیرونی‌شان با مانع‌های فلزی علامت‌گذاری شده، محل حرکت عوام و حریم ادای احترام به هنگام تردد خاندان سلطنتی را

بودن آن که ضرورتی برای تحقق یک فعل پویا همچون حرکت انسان یا حیوان یا جابه‌جایی یک فرآیند طبیعی است.

اما آنچه این مقاله بر آن متمرکز بوده، تعریف و مصداق‌هایی است که فرآیندها و ابعاد اجتماعی احداث و کاربری این مسیرها را به وضوح و با تأکید نشان داده است. بر این اساس کریدورها و شبکه‌های سبز یا آنچه امروزه آن را «زیرساخت‌های سبز» می‌شناسیم، گاهی امکان حیات اجتماعی‌شان در اولویت دوم و پس از مصلحت بوم‌شناختی قرار می‌گیرد و در مواردی برخی از ویژگی‌هایی را، که در ادامه بررسی شده است، ندارند.

۴. پیشینه تاریخی

اسپیرو کوستوف معتقد است بقایای شش‌هزار ساله آنچه در خیروکیتا، قبرس امروزی، کشف شده است، نخستین نمونه «خیابان» در مفهوم نزدیک به تعریف امروزی آن است.^{۱۵} در اسناد تاریخی تمدن‌های متعدد، شرح‌های متفاوت از مسیرهای تردد، یافت شده که یک یا چند ویژگی مشابه از تعاریف گفته‌شده سبزه‌راه را داشته است. اصولاً در صورتی که اتصال حیات انسان با طبیعت را در گونه‌های نخستین حیات اجتماعی امری بدیهی بدانیم، هر نوع مسیری که اجزای این حیات را به یکدیگر متصل می‌کرده، صورتی از سبزه‌راه بوده است. نخستین الگوهای جست‌وجوی غذا و سرپناه نشان می‌دهد، مفهوم مسیر یا راه به مثابه یک «فضای خطی تعریف‌شده» در دل طبیعت بسیار پیش‌تر از ظهور مفهوم «یکجانشینی» بخشی از تاریخ بشر شده است.^{۱۶}

در تأیید گزاره فوق خاطر نشان می‌شود که در میراث تاریخی اروپا مسیرهایی بوده که عمدتاً برای تردد گله‌ها از چراگاه و روستا به بازارهای دام یا بالعکس استفاده می‌شده است؛ مهم‌ترین ویژگی این مسیرها پاکوب بودن‌شان است که آنها را از ریشه لاتین «خیابان»^{۱۷} به معنای راه فرش‌شده جدا می‌کند. تحقیقات نشان می‌دهد در دوران روم باستان نخستین راه سنگ‌فرش با

15. V. Mehta, *The Street; A Quintessential Social Public Space*, p.27

16. J. Rykwert, *The Street: the use of its history*, p.22

17. *Strata*

18. T. Turner, *Landscape and Environmental Impact Design*, p.138.

۱۹. س. خناچی و م. غزنوی، «برنامه‌ریزی سبزه‌راه‌ها: از برنامه‌ریزی محلی تا برنامه جامع مسیرهای چند منظوره ملی»، ص ۶۰

20. Yu et. al., *The evolution of Greenways in China*, p.228

۲۱. برای نمونه نک. کتاب راه و رباط، محمدکریم پیرنیا و کرامت‌الله افسر همان

شکل این مکان یک نیم‌هلال متصل به محوری کشیده است که جداره‌های آن با واحدهای تجاری تعریف شده بوده، اما امروزه این آرایش فضایی از بین رفته است. دو سوی آن را در لایه نخست کاربری تجاری احاطه کرده بود؛ در لایه پستی، عمارت‌های نفیس (این عمارت‌های چند خانواری «هاولی» نام داشتند و مسکن جمعی اشرافی محسوب می‌شدند) متعلق به بزرگان صنوف وجود دارد. در میانه مسیر، محور کشیده آبی‌ای است که در بخش‌هایی با کاشت خطی درختان سایه‌اندازی شده است. در صورت اولیه بیش از ۱۵۰۰ واحد تجاری به طول ۱/۵ کیلومتر این محور را که عرض حدود چهار متر داشته، اشغال کرده است. از آرایش فضایی و تخصیص کاربری این محور پیداست که ترکیب متنوعی از رویدادهای اجتماعی در الگوی وقایع روزانه این محور جای داشته که فعالیت‌های تجاری و تفرجی را در کنار رفت‌وآمد اشراف و مراسم تشریفاتی دربار قرار می‌داده است. امروزه بخش بزرگی از کاربری‌ها و حتی کالبد اصیل این محور مخدوش شده است اما در تطبیق با تاریخ شهرنشینی اروپا روشن است که تمایل به هم‌نشینی طبیعت با محورهای شهری، نمونه‌های شکوهمندی در این دوران به وجود آورده است.

نمونه‌های اولیه اروپایی قابل مقایسه با این امر را غالباً می‌توان در میان تحولات شهری پس از قرون وسطی و تبدیل شدن باروها و خاکریزها به گردشگاه‌های شهری جستجو کرد. در ریشه‌شناسی کلمه بلوار و ارتباط آن با معادل لاتین خاکریز یا بارو^{۲۷} و تحولات بلوار در شهرهای زیادی از جمله لوکا، فررا، آنتورپ، آمستردام و استراسبورگ می‌توان سیر تغییرات بلوار را دنبال کرد. دیوارهای عریض یا خاکریزهایی که به مدد درختان تنومند شیب آنها تثبیت شده بود، در دوران پرتالطم و درگیری‌های قرون وسطی عنصری دفاعی و محافظ شهر در برابر سلاح‌های سنگین بود؛ با قدرت یافتن حکومت‌های مرکزی و افزایش امنیت نسبی اروپا شاهد تغییر تدریجی

مشخص کرده است.^{۲۳} خواهیم دید که تفکیک گونه‌های تردد در مسیر، با مضمون تشریفاتی کمتر، در نمونه‌های متأخر نیز بخشی از برنامه طرح می‌شود. انواع دیگر این سبزه‌راه‌ها در همان سرزمین و حدود همان دوره‌های تاریخی ایجاد شده که هدفی جز حفظ حریم و تقویت حصار زمین‌های کشاورزی یا مدیریت آب‌های سطحی و حفاظت در برابر سیل نداشته است.^{۲۴} این امر نیز یادآور برخی اهداف بوم‌گرایانه نوین در تعریف سبزه‌راه‌هاست. در میان نمونه‌های تاریخی، طبیعتاً شرح بقایای نمونه‌هایی به دست ما رسیده که به سبب عظمت یا شهرت یا ارزش‌های آیینی در مدارک تاریخی آمده و در طول زمان حفظ این نمونه‌ها اهمیت داشته است. به همین دلیل اکثر این نمونه‌ها همان مسیرهای تشریفاتی‌اند که چشمگیرترین بهره آنها از طبیعت بر وجوه زیبایی‌شناسانه متکی بوده است؛ زیبایی عناصر طبیعی از جمله پوشش گیاهی، آب، بازی با نور و سایه و ترکیب آن به عناصر مصنوع که به دست انسان به نظم درآورده شده، ملازمان همیشگی مسیرهای آیینی یا تشریفاتی بوده است. این ملازمت گاه با هدف نمادین و گاه به قصد نمایش مالکیت یا قدرت انسان برای به نظم کشیدن طبیعت^{۲۵} یا برای رونق، اقتدار و انضباط حاکم بر سرزمین ساخته شده است.

برای مخاطب ایرانی آشناترین نمونه مطابق با تعریف فوق، محور ارزشمند «چهارباغ اصفهان» است. وصف و تحلیل چهارباغ در پژوهش‌های مختلف به خوبی تبیین شده است، در متن حاضر محور «چاندنی چوک» یا میدان مهتاب در شهر دهلی‌نو به سبب شباهت به چهارباغ و قرابت بنیادین آثار معماری و شهرسازی گورکانیان هند با آثار صفوی، معرفی و بررسی می‌شود. این محور با دستور جهان‌آرا بیگم، دختر شاه‌جهان، در زمان ساخت قلعه سرخ در قرن هفده میلادی (یازده هجری) بنا شده و^{۲۶} دروازه قلعه سرخ را به دروازه باروی شهر متصل کرده است. استخر آب وسیعی که در مقابل دروازه قلعه وجود داشته و نور ماه را بازتاب می‌داده است وجه تسمیه این محور است.

23. Yu et. al., The evolution of Greenways in China, p.230

24. ibid

25. S. M. Couch, The Practice of Avenue Planting in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, p.12

26. S. P. Blake, Contributors to the Urban Landscape: Woman Builders in Safavid Isfahan and Mughal Shahjahanabad, p.240

27. Bulwark

هم‌زمانی ایده‌های اُمستد و همکارانش با جنبش‌ها و اندیشه‌های زیست‌محیطی قطعاً تصادفی نیست. بسیاری ایجاد کمر بند زمردین بوستون را نقطه شروع نخستین سبزه‌راه‌های آمریکا می‌دانند؛ اما به واقع روند ایجاد سبزه‌راه‌ها بسیار پیش از آن و در جریان مکان‌یابی قبرستان‌های بیرون شهرها مطرح شد. مبانی نظری و برنامه‌ریزی مربوط به این موضوع تقریباً هم‌زمان در آمریکا و بریتانیا در نیمه نخست قرن نوزدهم مطرح شد. در وهله نخست، این امر پاسخی بود به تراکم شهری‌ای که پس از انقلاب صنعتی رخ داده بود؛ افزایش جمعیت شهرها و بافت متراکم حاصل و حیات قبرستان‌هایی که به طور سنتی کلیساهای محلی را احاطه کرده بودند، مشکلات بهداشتی جدی‌ای برای شهروندان ایجاد کرده بود. با انتقال قبرستان‌ها به بیرون از شهرها مسیر بین حدود شهر و دروازه سایت‌های قبرستانی اهمیت پیدا کرد. تردد بین شهر و قبرستان تبدیل به صورتی نو از رفتار آیینی شد. بعلاوه، فضای ذهنی که در محیط قبرستان برای مخاطب ایجاد می‌شد، به گفته برخی، واقع شدن در «مرز بین دو عالم» را تداعی می‌کرد.^{۳۳} در توصیفی که در نوشته‌های طراحان قبرستان‌ها و مسیرهای منتهی به آن آمده است، مبانی تفکری پیداست که بعدها در ایجاد مکان‌های شهری مانند سنترال پارک‌ها و پارک‌وی‌ها نیز بروز کرد؛ مکانی که فشار، تراکم و اضطراب زندگی ماشینی در شهر متراکم را تعدیل می‌کند. البته در بریتانیا و آمریکا بروز این افکار دو صورت متفاوت دارد: در بریتانیای آن دوران قبرستان‌ها و مسیرهای منتهی به آن بیشتر پیرو نظم هندسی و اصول کلاسیک بود؛^{۳۴} اما در آمریکا هدف، نزدیکی بیشتر با طبیعت و یادآوری این نکته بود که این کشور در دل طبیعتی بکر بنا شده است.^{۳۵} بنابراین در حالی که برخی نمونه‌های بریتانیایی یادآور تمایلات نئوکلاسیک است، نمونه‌های آمریکایی اصول معماری منظر پارک انگلیسی را به یاد می‌آورد!

به‌رحال این دو تفکر باعث شد، شکل قبرستان‌ها و

کاربری این عنصر شهری هستیم.^{۳۸} نخستین نمونه طراحی شده این محورهای خطی که می‌تواند مصداق رسمی یک تفرجگاه خطی باشد، در پاریس قرن هفده و به دستور لویی چهاردهم ایجاد شد که قرابت زمانی آن با چاندنی چوک تأمل‌برانگیز است. آنچه در این محور اروپایی باید به آن توجه کرد این است که تشریفات، تفرج و عناصر طبیعی همه در مسیری بودند که مبدا و مقصدشان یک بنا یا سایت مهم حکومتی بوده است؛ وگرنه کاشت خطی درختان در فرانسه در مسیر دسترسی به املاک اشرافی، قدمتی باستانی دارد. نخستین مورد ثبت‌شده کاشت خطی درختان چنار در کنار پیاده‌راه‌های عمومی به سال ۱۸۴۰ میلادی برمی‌گردد. در انگلستان نیز مشابه این مسیرها در قرن پانزدهم و شانزدهم میلادی کاملاً وجود داشت و به وضوح در نقاشی‌های کاخ‌های دوران تودور دیده می‌شود.^{۳۹}

با این وجود، در اسناد شواهدی یافت نشد که استفاده از بلوارهای اولیه را برای مراسم تشریفاتی تأیید کند؛ البته از حضور اشراف و متمولین شهر در این مکان‌های تفرجی به کرات صحبت شده است، اما محورهای تشریفاتی هم در اروپا و هم آسیا با مبدا و مقصدی مهم و غالباً حکومتی یا آیینی تعریف شده است. به طور مثال شاید بتوان «چاندنی چوک» را با «محور توپلری» (که امتداد باغ‌های توپلری^{۳۰} تا شکارگاه بوآ دو بولون^{۳۱} بوده) مقایسه کرد. سازماندهی همگی این نمونه‌های تاریخی با همان شرحی که پیش‌تر آمد از یک سو مبتنی و مزین به عناصر طبیعی بوده و گاه حتی مقصدی با وجوه غالب طبیعی (شکارگاه یا باغ سلطنتی) داشته است و از سوی دیگر با رویدادهای اجتماعی روزمره یا تشریفات رسمی و آیینی (که از بعد اجتماعی هم می‌تواند بررسی شود) هویت پیدا کرده است.

۴. سیر تحول مفهوم «سبزه‌راه»

پس از نمونه‌های باستانی، اکثر پژوهش‌ها ریشه سبزه‌راه‌ها را تحولات شهرسازی قرن نوزدهم می‌دانند.^{۳۲} در این راستا

28. A. B. Jacobs et. al., The Boulevard Book, p.74
 29. S. M. Couch, The Practice of Avenue Planting in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, p.174
 30. Jardin des Tuileries
 31. Bois de Boulogne
 32. J. Ahern, Greenways in USA: Theory, Trends and Prospects, p. 49
 33. T. Bender, The "Rural" Cemetery Movement: Urban Travail and the Appeal of Nature, p.198
 34. J.S. Curl, John Claudius Loudon and the Garden Cemetery Movement, p.142
 35. T. Bender, The "Rural" Cemetery Movement: Urban Travail and the Appeal of Nature, p.199

مسیرهای منتهی به آنها با یکدیگر تفاوت داشته باشد. اما یک اصل بنیادین در بین آنها مشترک است و آن نزدیکی بیشتر انسان شهرنشین با طبیعت است، حتی به مثابه ابزار آرامش در برابر مفهوم حیرت‌انگیزی چون مرگ. آنچه در سیر تحول این مفهوم مهم است، این نکته است که نمونه‌های حاصل از این اندیشه که شاید موارد مشابهی در دیگر نقاط جهان داشته باشد، مسیرهایی هستند که با آیینی اجتماعی (مراسم خاکسپاری) بین دو مقصد مهم (شهر و قبرستان) طراحی شده و ویژگی‌های مشترکی با مسیرهای تشریفات درون‌شهری داشته‌اند. این ویژگی‌ها عبارت است از اهمیت نمادین مبدا و مقصد و تأکید جدی بر عناصر طبیعی؛ هم برای تعادل بصری و انضباط کالبد و هم برای ایجاد فضای روانی و تصویر ذهنی ویژه.

در سال ۱۸۶۵، بلافاصله پس از پایان جنگ‌های داخلی آمریکا، در طراحی دو مسیری که «پراسپکت پارک» را از یک سو به ساحل و از سوی دیگر به «سنترال پارک نیویورک» وصل می‌کرد، المستد و وُکس همین مفهوم «نزدیکی انسان شهرنشین با طبیعت» را تحت عنوان «مسیرهای فرح‌بخش»^{۳۶} مطرح کردند.^{۳۷} در پی همکاری دیرین این دو با اندرو جکسون داوونینگ،^{۳۸} که خود از سردمداران جنبش قبرستان‌ها بود، و با آنچه که در خیابان‌ها و بلوارهای تفریحی اروپا پسندیده بودند، در مقیاسی بسیار بزرگ‌تر و با نظامی پیچیده‌تر، طرحی برای این دو مسیر تهیه شد و در سال ۱۸۶۸ به کمیسیون پارک‌های بروکلین ارائه شد.^{۳۹} در واقع آنها نه فقط در پی ایجاد دو مسیر طولی، بلکه در پی تحقق شبکه‌ای از «مسیرهای فرح‌بخش» بودند که به بیان خودشان امتدادهای کشیده و باریک از پارکی باشد که بین دویست تا پانصد فوت (۶۰ تا ۱۵۰ متر) عرض داشته باشد و به شکلی نامنظم از پیکر آن پارک منشعب شود... تا هیچ بخشی از شهر بیش از چند دقیقه با یکی از این انشعاب‌ها فاصله نداشته باشد، و باید با کاربرد پوشش گیاهی و تزئینات جذاب شود؛ تا در عبور از آنها، چه در رفت‌وآمد به پارک یا محل کار، صورتی

از فواید تفریحی حاصل شود.^{۴۰} با آنچه تا اینجا درباره سبزه‌ها بررسی کرده‌ایم و مرور ایده نخستین «پارک‌وی»ها درمی‌یابیم که چرا این محورها که بنا بود شبکه‌هایی در مقیاس شهری و منطقه‌ای باشند، در زمره نسل نخست سبزه‌ها قرار داده می‌شوند.

تذکر این نکته ضروری است که تغییر نام از بلوار و خیابان^{۴۱} به پارک‌وی به این سبب بود که این دو نام تا آن زمان در بستر شهرهای آمریکایی مصادیق ناخوشایندی پیدا کرده بود. کسانی که در املاک تجملی این محورها سکونت داشتند گاه به طرفداری از ارزش‌های اروپایی متهم می‌شدند.^{۴۲} بعلاوه تفرج و سکونت در محوری که نامی آمریکایی به خود گرفته بود، تمایلات ملی‌گرایانه مردمی را ارضا می‌کرد که تازه از جنگی خون‌بار رها شده بودند. شواهد نشان می‌دهد که بازیابی و ارج نهادن به مناظر روستایی در طرح پارک‌وی‌ها نیز به سبک زندگی این سرزمین نزدیک‌تر بوده است.

البته محققان، ایده‌های باغ‌شهرها وارد در ابتدای قرن بیستم و کمربندهای سبز شهرهای آمریکا در دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ میلادی را که تا پس از جنگ جهانی دوم هم بر برنامه‌ریزی شهری اثرگذار بود، خالی از ایده‌های نسل اول سبزه‌ها نمی‌دانند.^{۴۳}

اما به نظر می‌رسد که نخستین بار نام «سبزه‌راه» در سال ۱۹۵۰ و در کتاب ویلیام وایت^{۴۴} به نام تأمین فضاهای باز برای بافت شهری آمریکا به کار رفت.^{۴۵} از آن زمان به بعد یک اصل مهم، تعریف سبزه‌راه‌ها را از نمونه‌های نسل اول جدا کرد؛ نسل دوم سبزه‌راه‌ها مختص تردد وسایط نقلیه غیرموتوری و عابران پیاده بود و به این ترتیب وسایط نقلیه غیرموتوری از این شبکه‌ها حذف شد. علاوه بر این پژوهش‌های جدید دهه شصت میلادی، مفاهیمی چون «دالان‌های سبز» را به متخصصان و مردم عادی معرفی کرد. باید توجه داشت که از همین زمان به بعد سبزه‌راه‌ها بیشتر به مفهومی برای برنامه‌ریزی در آمریکا بدل شد و در

36. Pleasure Routes
37. E. S. Mc Donald, *Enduring Complexity; a History of Brooklyn Parkways*. (PhD Dissertation), p.28
38. Andrew Jackson Dawning (1815-1852)
39. T. Davis, *The American Motor Parkway*, pp. 220-221
40. A. Walmsley, *Greenways and the Making of Urban Form*, p.84
41. Avenue
42. T. Davis, *The American Motor Parkway*, p.231
43. A. Walmsley, *Greenways and the Making of Urban Form*, p.90
44. William H. White
45. J. G. Fabos, *Greenway Planning in the United States; its origins and recent case studies*, p.327

می‌کرد و بر «ضرورت ایجاد فضاهای باز در شهرها» تأکید می‌کرد.

- برخلاف نمونه‌های قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، این نسل از سبزه‌ها به شبکه‌های ایجادشده درون مراکز پرجمعیت شهری اهمیت زیادی می‌داد؛ حتی اگر با طبیعت بکر، بافت روستایی یا مناطق حفاظت شده فاصله زیادی داشتند.

- مفهوم «پیوستگی» در این نسل از سبزه‌ها پررنگ می‌شود. پیوستگی به معنای ضرورت اتصال کاربری فرآیندها از طریق اتصال فیزیکی یا هم‌جواری و اتصال ذهنی.

این ویژگی‌های جدید انواع متنوعی از سبزه‌ها را ایجاد کرده است که به‌واقع شامل حوزه‌های موضوعی متنوع مشتمل بر چند تخصص است و بدون هم‌نشینی تخصص‌هایی همچون برنامه‌ریزی، طراحی شهری و معماری منظر، تحقق آنها میسر نیست.^{۴۲}

با در نظر گرفتن نکات فوق و با توجه به پژوهش‌های موجود، بهترین تعریف این پدیده چنین است:

سبزه‌ها شبکه‌هایی از اراضی شامل عناصر خطی هستند و برای اهداف چندگانه‌ای از قبیل مقاصد بوم‌شناختی، تفریحی، فرهنگی، زیبایی‌شناختی و ... که هم‌ساز با مفهوم کاربری پایدار زمین باشد، برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت می‌شوند.^{۴۳}

پنج ویژگی کلیدی سبزه‌ها، حاصل تحلیل این تعریف است؛ که عبارتند از:

- ترکیب خطی؛

- اتصال اجزا؛

- چندمنظورگی؛

- تطابق با اصول پایداری؛

- پیوستگی با محیط.

با توجه به ویژگی‌های ذکرشده می‌توان گفت که گونه‌بندی سبزه‌ها باید بر مبنای نحوهٔ پاسخشان به همهٔ موارد

مقابل در کشورهای اروپایی، مفهوم شبکه‌های سبز رونق پیدا کرد.^{۴۴} در همین زمان به‌تدریج مفهومی به نام منابع سبزه‌ها و هم‌نشینی این منابع^{۴۷} شناخته شد و تنوع آنها کم‌کم پذیرش گوناگونی شخصیت این مسیرها را توجیه کرد. تعجبی ندارد که در همین زمان به حفظ و آلودگی‌زدایی از منابع آبی توجه ویژه شد و لایحهٔ رودخانه‌های خوش‌منظر و بکر^{۴۸، ۴۹} ۱۹۶۸ مقدمه‌ای بر افزوده شدن روددره‌ها، تالاب‌ها و نوارهای ساحلی به منابع سبزه‌ها بود. باید توجه داشت که در این زمان اهمیت میراث تاریخی و فرهنگی برای جوامع بیشتر می‌شد، اما با توجه به سابقهٔ مستعمراتی و سبک زندگی مبتنی بر بهره‌مندی از زمین و منابع آبی در آمریکا، این میراث غالباً در مسیر همین دالان‌های سبز و منابع آبی بود.^{۵۰} به این ترتیب تا سال‌ها بعد و عصر حاضر، مفهوم منظر فرهنگی در آمریکا با اروپا تفاوتی بنیادین پیدا کرد؛ زیرا این مفهوم در آمریکا بیشتر زادهٔ سنت کشاورزی دوران استعمار و زندگی روستایی و یا منظر حومه‌ای شهرها بود.

با همهٔ تجربه‌ای که دربارهٔ ضرورت ارتباط شهروندان با طبیعت وجود داشت، از همان دههٔ ۱۹۶۰ هم به سبب تغییر الگوی فعالیت در محیط شهری و رشد سریع جمعیت، گرایش به تفریحات در فضای سرپوشیده زیادتر شد. در اواخر دههٔ هفتاد و پس از بحران نفتی، کاهش تفریحات مبتنی بر انرژی سوخت‌های فسیلی لازم بود و بازبینی برنامه‌ای که در سال ۱۹۵۸ تنظیم شده بود، ضروری به نظر می‌رسید.^{۵۱} با این شرح درمی‌یابیم که چرا گزارش سال ۱۹۸۷ کمیسیون ریاست جمهوری آمریکا تا این حد برای محققان معاصر و نویسندگان مقالات مهم بوده است. تلاش‌های منجر به تنظیم این گزارش در طول سال‌های آخر دههٔ ۱۹۷۰ و اوایل دههٔ ۱۹۸۰ میلادی، نسل سوم سبزه‌ها را با ویژگی‌های زیر به وجود آورد:

- از فضای باقیمانده در شهرهای متراکم که دیگر امکان ایجاد پارک‌های گسترده در آن نبود، برای ایجاد مسیری چند منظوره که ویژگی‌های بوم‌شناختی آن چشم‌گیر و برجسته باشد استفاده

46. Ahern, Greenways in USA: Theory, Trends and Prospects, 2004, p. 49
 47. 'The Hypothesis of Co-occurrence of Greenway Resources' (Lewis, 1964)
 48. 'The Wild and Scenic Rivers Act of 1968'
 49. Ibid
 50. J. G. Fabos, Greenway Planning in the United States; its origins and recent case studies. P.338
 51. G. H. Seihl, The Policy Path to the Great Outdoors: A History of the Outdoor Recreation Review Commissions, p.2
 52. J. Ahern, Greenways in USA: Theory, Trends and Prospects, p.54
 53. J. Ahern, Greenways as Planning Strategy, p.134

فهرست شده صورت بگیرد؛ در این صورت می‌توان گونه‌های سبزه را بر مبنای مقیاس، اهداف، نوع بستر و راهبردهای برنامه‌ریزی دسته‌بندی کرد.

تذکر مهم دیگر: برخلاف عرصه‌های حفاظت شده بوم‌شناختی، نمونه‌های موفق سبزه‌ها که «منظر فعال» می‌سازد، غالباً به مراکز پرجمعیت شهری اتصال دارد.^{۵۴}

۵. آزموده‌ها و خطاها

با وجود تعریف‌های متعدد و گزارش‌های تحلیلی مکرر درباره تاریخ و تحول سبزه‌ها، هنوز هم در بین افراد متولی اختلاف‌هایی در درک این مفهوم وجود دارد. تا جایی که ترکیبی از دو یا چند ویژگی بنیادین در تصور و تعریف افراد ذی‌نفع از این پدیده وجود داشته باشد، جای نگرانی نیست. این ویژگی‌های بنیادین عبارتند از:

- تردد غیر موتوری و بارگذاری سبک؛
- چندمنظوره بودن این مسیرها هم‌زمان با حفظ ویژگی‌های مثبت بوم‌شناختی؛
- در صورت قرارگیری در بافت شهری، ضرورت قرارگیری در مسیر سفرهای روزانه و خدماتی^{۵۵} به مراکز مهم؛
- توجه و ضمیمه کردن مناطقی که ضرورت احیای آنها به لحاظ بوم‌شناختی یا اجتماعی احساس می‌شود؛
- قابلیت اتصال بافت شهری با طبیعت بکر یا بافت روستایی؛
- دسترسی آسان و همه‌شمول.

تعجب‌آور است که علی‌رغم در دسترس بودن منابعی که این متن بر آنها متکی است، تا دهه نود قرن بیستم ارجاع به اصطلاح سبزه بسیار اندک بوده است، تا زمانی که ویژه‌نامه سبزه، نظر ۲۷ محقق را در یک مجموعه گردآوری کرد. جالب آنکه پس از آن نیز این ابهام‌ها هنوز وجود دارد و خصوصاً وفور آن در بین متولیان امور شهری و منطقه‌ای نگران کننده است. در دو تحقیق انجام‌شده پس از انتشار این ویژه‌نامه در

- 54. J. Ahern, Greenways as Planning Strategy, p.139
- 55. Utility Trips
- 56. J. Ahern, Greenways in USA: Theory, Trends and Prospects, p.52
- 57. T. Turner, Greenway Planning in Britain; recent works and future plans, pp. 247-248
- 58. Right of Way
- 59. Ibid
- 60. Yu et. al., The evolution of Greenways in China, p.232

دو محل مرجع (آمریکا و انگلستان) تفاوت برداشت از این مفهوم میان مدیران شهری و متولیان برنامه‌ریزی منطقه‌ای چشمگیر بود. در آمریکا طی تحقیقاتی که بین سال‌های ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۸ انجام شد، معلوم شد که اکثر مسئولان در ۴۸ درصد از ایالت‌ها اساساً اطلاعی از این مفهوم نداشتند و تنها ۲۴ درصد از ایالت‌ها طرح‌های منطقه‌ای برای سبزه داشتند. ۴۸ درصد باقی‌مانده علی‌رغم آشنایی با این مفهوم تنها از ایجاد و حفظ آن حمایت می‌کردند اما برنامه‌ای در این مورد نداشتند.^{۵۶} بی‌خبری از این مفهوم در بین مسئولان نهادهای مربوط در انگلستان هم چشمگیر بود و غفلت حیرت‌انگیز دیگر این بود که بسیاری از مسئولان تصور می‌کردند این پدیده لزوماً باید در زمین‌های ملی اتفاق بیافتد.^{۵۷} این موضوع به‌خصوص در انگلستان که چهارچوب تاریخی قانونی و شناخته‌شده‌ای برای «حق تردد»^{۵۸} دارد، تعجب برانگیز است. نکته طنزآمیز این بود که در اسکاتلند یک مسیر معروف و شناخته‌شده برای اتوبوس به نام سبزه وجود دارد و این امر ابهام ایجاد کرده بود. البته پیچیدگی به اینجا ختم نمی‌شود؛ از توضیحات این پژوهش می‌توان دریافت که در انگلستان هنوز هم ممکن است مسیرهای پیاده‌ای که فرش نشده باشند، علی‌رغم تطابق با تعریف سبزه با نام «پارکوی» یا در بهترین حالت به نام «دالان سبز» شناخته شوند! برخی دیگر از مسئولان نیز بین مسیر آرام در محیط‌های طبیعی بکر و مناطق روستایی با سبزه که مختص مناطق شهری است تفاوت قائل می‌شوند.^{۵۹}

در نقاط دیگر جهان نیز برخی مطالعات نشان می‌دهد که هنوز از این مفهوم ابهام‌زدایی نشده است. به طور مثال در چین بسیاری از مصادیقی که تحت عنوان سبزه دسته‌بندی می‌شوند، به اندازه نمونه‌هایی که پیش‌تر گفته شد، مشخصات سبزه را در خود ندارند و بسیاری از حصارها و حائل‌های سبز با این نام شناخته می‌شوند؛ نمونه‌هایی همچون طرح درخت‌کاری در کنار راه‌آهن یا کاشت خطی در کنار مسیرهای مواصلاتی.^{۶۰}



در ایران نیز با وجود در دسترس بودن منابع معتبر بین‌المللی و پژوهش‌های ارزشمند ملی که به طور جامع ویژگی‌های این پدیده را بررسی کرده‌اند،^{۶۱} هنوز در پژوهش مواردی وجود دارد که مطالب بنیادی مانند اختصاص این مسیرها به تردد خودروهای غیرموتوری^{۶۲} را نادیده گرفته است؛ موضوعی که به صراحت در همه تعریف‌های امروزی آن رعایت شده است و خود بزرگراه‌ها یا آزادراه‌ها را در صورت رعایت کردن ضوابط حفاظتی محیط زیست «سبزراه» می‌شمارند. بزرگ‌ترین خطایی که در تبیین این مفهوم به وجود می‌آید، بی‌توجه بودن به نقش و جایگاه انسان پیاده و برنامه‌ریزی و طراحی بدون در نظر گرفتن انسان است. در ادامه خواهیم دید که نادیده گرفتن ویژگی‌ها و ذائقه این کاربری چه تجارب ناموفقی را در پی داشته است.

همان‌طور که پیش‌تر آمد، به مدد موفقیت جنبش‌های زیست‌محیطی، اهمیت ارزش‌های بوم‌شناختی سبزراه‌ها دائماً تذکر داده شد و چهارچوب‌های مطمئن‌تری برای ارزیابی این ویژگی‌ها به وجود آمد.^{۶۳} نباید فراموش کرد که به گفته یکی از محققان «سبزراه‌ها کفایت از یک وجه سبز باشد ولی از چندین وجه باید راه باشد».^{۶۴} این جمله به معنای رد ملاحظات زیست‌محیطی نیست؛ بلکه به این معناست که اگر موجود یا موجودات متحرک در این پدیده (خصوصاً انسان) نادیده گرفته شود، اطلاق سبزراه به آن صحیح نخواهد بود.

با وجود اصالت و ضرورت تلاش المستد و وُکس و دیگر معماران منظر هم‌عصر آنها برای ایجاد نسل اول دالان‌های سبز در آمریکا، طولی نکشید که این پدیده از تعریف اولیه خود دور شد. سرعت و تراکم تردد خودروها در این مسیرها که در ابتدا برای گردش تفریحی با کالسکه طراحی شده بودند؛ حتی ابتدای قرن بیستم هم موجب نارضایتی شده بود^{۶۵} و در سال‌های بعد تبدیل این پارک‌وی‌ها به آزادراه با نام «سندروم رابرت موزس»^{۶۶} شناخته می‌شد.^{۶۷} تنها عامل شناسایی این مسیرها به غلط، عبور از کنار زمین‌هایی بود که نام پارک بر آنها اطلاق

می‌شد و کم‌کم این امر فقط برای مناطق حافظت‌شده ملی صدق می‌کرد. زمان‌بندی نامناسب ایده تا اجرا موجب موفق نبودن اهداف اولیه پارک‌وی‌ها شد. زمانی که ایده اولیه این طرح در ۱۸۶۸ به کمیسیون پارک‌های بروکلین پیشنهاد شد، یکی از اهداف ناگفته این بود که معدود کالسکه‌داران شهر نیویورک برای تردد به پراسپکت پارک با معضلات عبور از جاده‌های روستایی روبه‌رو نباشند. با طولانی شدن اجرای این طرح، این کاربران ویژه و علاقه‌مند به طبیعت از تراکم شهر به حومه‌ها پناه بردند و هم‌زمان خودروهای موتوری راه خود را به زندگی روزمره مردم باز کرد. مخاطبان جدید، مسیرهای خودروهای موتوری را با جذابیت تجاری می‌پسندیدند؛ موضوعی که طراحان اولیه پارک‌وی‌ها برای حفظ روحیه این مسیرها از آن حذف کرده بودند. برای جبران این طراحان جدید دو الگوی متفاوت از پارک‌وی را ارائه دادند که تا به امروز هم باعث دوگانگی این پدیده در کشور محل تولد آن شده است. در محیط شهری، پارک‌وی‌ها خودرومحور شد و در بیرون از شهر، تلاش شد که مناظر با سرعت رؤیت سرنشینان خودروهای موتوری دوباره طراحی شود. این امر خصوصاً در نمونه معروف بلو-ریج پارک‌وی^{۶۸} منجر به تضادهای جدی شد که بحث درباره آن تا به امروز ادامه دارد.^{۶۹} در واقع آنچه در این فرآیند اتفاق افتاد، منحصر به آن دوران و این منطقه جغرافیایی نیست و بارها در دیگر نقاط جهان هم این خطا روی داده است. در این رویکرد توالی پرده‌های بصری پارک‌وی تبدیل به سناریوی از صحنه‌های آرایش‌شده پی‌درپی می‌شود که هر روز با افزایش سرعت خودروها از جزئیات آن کاسته و به وسعت هر پرده و عمق آن افزوده می‌شود. این موضوع در آمریکا ادامه یافت تا زمانی که به سبب ملال‌آور بودن این صحنه‌های ساختگی و خالی از مداخله انسان برای رانندگان مسیرهای چندهزار کیلومتری تغییر روشی به وجود آمد و این بار دوباره صحنه‌آرایی به صورتی دیگر آغاز شد و صحنه‌های ساختگی از مزرعه و

۶۱ نک. مقاله حناچی و غزنوی با عنوان «برنامه‌ریزی سبزراه‌ها: از برنامه‌ریزی محلی تا برنامه جامع مسیرهای چند منظوره ملی»

62. non-motorized traffic/closed to motorized traffic (President's Commission on American Outdoors, 1987) (European Greenway Association, 2000)

63. P. H. Gobster, & L. M. Westphal, The human dimensions of urban greenways: planning for recreation and related experiences, p.147

64. T. Turner, Landscape and Environmental Impact Design, p.137

65. B. Parker, Parkways, p.182

66. Moses Syndrome

67. A. Walmsley, Greenways and the Making of Urban Form, p.124

68. Blue-ridge Parkway

69. Ibid

خارج از حریم شهر تنها موضوع مهم، جلوگیری از رشد شهر در دل طبیعت و اراضی کشاورزی بوده و در درون شهر، طرح‌های بدون خلاقیت منجر به خلق شبکه سبزه‌های زنده نشده است. این گالیه وجود داشته است که در هر دو حوزه فقدان معماران و برنامه‌ریزان منظر به شدت احساس می‌شود و معدود نمونه‌های موفق نتیجه همکاری نزدیک معماران منظر در چهارچوب برنامه‌هایی بوده که با رویکرد مناسب برنامه‌ریزان تهیه شده است. همان طور که در سیر تحول این مفهوم مشاهده شد، این بخش مهم از پیکر شبکه‌های سبز به موضوعی میان‌رشته‌ای بدل شده است که مشارکت محققان همه حوزه‌ها را می‌طلبد و جز با نگرشی کلان و برنامه‌های منطقه‌ای و ملی پاسخی در خور معضلات زیست‌محیطی عصر حاضر به وسیله آن تولید نخواهد شد، امری که نگرش‌های بوم‌گرایی نوین نیز بر آن تأکید می‌کند.^{۷۲}

در تحقق شبکه‌های گسترده سبزه‌ها، آنچه باید با جدیت به آن توجه شود و هنوز هم به شیوه‌های مختلف آزموده می‌شود، مسئله مهم «پیوستگی» این زیرساخت سبز و موانعی است که گاه با مسائل مالکیتی مربوط به آن ایجاد شده است. آنچه مفهوم پیوستگی در پی حفظ آن است، علاوه بر تردد بی‌مانع انسان و گونه‌های جانوری، شامل الگوی حرکت آب‌های سطحی و زیرسطحی و دیگر فرآیندهای متصل طبیعی هم می‌شود. در بسیاری از کشورها این تضاد با استفاده از چهارچوب‌های تاریخی قانون مربوط به «حق تردد عموم» و با قراردادهای محلی حل شده است.^{۷۸} در برخی دیگر از نقاط جهان سعی کرده‌اند که به مفهومی تقریبی از پیوستگی نزدیک شوند و با نوعی اتصال ذهنی یا نزدیک کردن کاربری‌ها به یکدیگر، ارتباط اجزای این شبکه را حفظ کنند؛ به عبارت دیگر در این موارد پذیرفته شده است که مسئله پیوستگی تنها اتکا به وجود یک دالان سبز نیست. ولی کماکان رایج‌ترین روش برای حفظ این خصوصیت مهم همان رفع معارضین با اتکا به منابع ملی یا

باغ‌های آرایش‌شده برای مخاطبان مسیرهای طولیل خلق شد.^{۷۰} در بهبود این المان سبز منفعل^{۷۱} و ارتقای مسیر به یک پارک‌وی ملی که ارزش‌های زیست‌محیطی، فرهنگی و تاریخی را هم‌زمان نمایش دهد، تمام مناظر حاشیه‌ای آن از نو تعریف شد. به قیمت جابه‌جا کردن جمعیت ساکن کنار این مسیر یا تغییر سبک زندگی آنها تصویری از آمریکای دوران استعمار به وجود آمد که نماینده تاریخ این کشور باشد و نمایشی در حرکت را برای مسافران فراهم کند.^{۷۲}

نمونه دیگری از آزمون‌های ناموفق با دالان‌های سبزی که هرگز سبزه نشدند تجربه «کمربندهای سبز» است. بیشتر کمربندهای سبزی که پیش از جنگ جهانی دوم در کشورهای اروپایی و آمریکا احداث شده بودند پس از جنگ و در مقابل فشار توسعه شهری دوام نیاوردند؛ البته بلوک‌های اشتراکی درون بافت‌ها که با اراضی خصوصی احاطه شده بودند (مانند نمونه‌ای که در شهر ردبرن نیوجرسی^{۷۳} ایجاد شده بود) از این قاعده مستثنی بودند.^{۷۴} این امر مانع از ایجاد کمربندهای سبز در دیگر کشورهای جهان نشده و در نمونه‌های مشهوری نیز همین سرنوشت ناموفق تکرار شده است از جمله در آتاوا،^{۷۵} و یا در شهر پکن که موفق نبودن کمربند سبز در سال ۲۰۰۳ با احداث نمونه دیگری به وسعت ۵۸۰،۰۰۰ هکتار تا سال ۲۰۲۰ در حال تکرار شدن است.^{۷۶} مجموعاً در همه موارد ذکر شده نظر متخصصان این بوده است که این عنصر با وجود ارزش‌های بوم‌شناختی به تنهایی نمی‌تواند رشد بی‌برنامه را مهار کند و چنانچه معیارهای اجتماعی و مشارکتی موجب تعلق خاطر و مراقبت شهروندان از این پدیده نشود، محکوم به نابودی است. این امر تذکر قبل را به یاد می‌آورد که با حذف انسان از کمربندهای سبز حتی نقش مشخصی برای این عنصر شهری محقق نمی‌شود.

آزموده دیگر در مسیر خلق سبزه‌ها، جداکردن حوزه‌های مسئولیتی در بافت شهری و مناطق غیرشهری است. این تجربه خصوصاً در کشور انگلستان آزموده شده و نتیجه این بود که در

70. T. Davis, "A Pleasant Illusion of Unspoiled Countryside": The American Parkway and the Problematics of an Institutionalized Vernacular, p.237

71. passive green element: عناصر بوم‌شناختی با ارزش با چشم‌انداز مطبوع ولی فاقد عملکردهای تفریحی یا حریم‌های چندمنظوره

72. P. Noblitt, The Blue Ridge Parkway and Myths of the Pioneer, p.394

73. Redburn, New Jersey

74. A. Walmsley, Greenways and the Making of Urban Form, p.91

75. J. Ahern, Greenways in USA: Theory, Trends and Prospects, p.48

76. J. Yang, & Z. Jinxing, The failure and success of greenbelt program in Beijing, p. 287

۷۷. س. ح. تقوایی، معماری منظر؛ درآمدی بر تعریف‌ها و مبانی نظری، ص ۱۲۰

78. T. Turner, Greenway Planning in Britain; recent works and future plans, p. 244



بالعکس در مناطق مرفه هم‌جواری با محوطه‌ها و مسیرهای سبز منفعل در بافت شهری ارزشی افزوده تلقی می‌شد.^{۸۲} در مجموع امروز گرایش بیشتری برای فعال کردن همه اجزای زیرساخت‌های سبز دیده می‌شود؛ چرا که تجارب متعددی (از جمله کمربندهای سبز) نشان داده است که تک‌منظوره بودن، بقای این عناصر را به خطر می‌اندازد و در عمل به ذخیره‌ای از اراضی برای توسعه‌های آتی تبدیل می‌شوند. در تلاش برای ایجاد زیرساخت‌های سبز با اقدام‌های چندمنظوره بدون شک، ملاحظاتی مانند «سازگاری» کاربری‌ها و بارگذاری‌های پیشنهادی، نکاتی است که باید به آن توجه شود.

۶. نتیجه‌گیری

در مسیری که از رفع ابهام در تعریف سبزه‌ها تا مرور آزموده‌های جهانی طی شد، چند نکته برجسته وجود داشت:

- سبزه‌های موفق در عصر حاضر بیشتر به شبکه‌های بزرگ‌تر منطقه‌ای و ملی متصل هستند.
- توجه به نقش بسیار مهم انسان در مقام یک کاربر پیاده با سلائق و نیازهای خاص، ضامن موفقیت سبزه‌هاست.
- در کنار توجه و تقویت قابلیت‌های بوم‌شناختی واقعی و نه تصنعی محیط، ایجاد انگیزه‌های تلفیقی همراه با هم‌نشینی و سازگاری کاربری‌های مختلف، نتایج موفق‌تری به بار می‌آورد.
- مسائل اجتماعی همچون مالکیت و عدالت تنها با در نظر گرفتن و مشارکت همه گروه‌های اجتماع حل‌شدنی است و دوام هر زیرساخت سبز، وابسته به تعلق خاطر ذی‌نفعان واقعی این پدیده است.
- حفظ ارزش‌های آیینی و تشریفاتی نمونه‌های تاریخی و اصولاً در نظر گرفتن این زمینه برای ایجاد سبزه‌های معاصر می‌تواند به تحقق اهداف بند فوق کمک کند.
- ملاحظه دیگری که در راستای نکات فوق باید مدنظر داشت، این است که دسته‌بندی این وجوه، متضمن سرزندگی

نهادهای مردمی حافظ محیط زیست است. اما همه موارد فوق نیز مانند تجربه پارک‌وی‌های چهارچوب زمانی حساسی برای اجرا دارند. در مواردی که در تحقق هدف پیوستگی تأخیر زمانی چشمگیر باشد، متروکه ماندن بخش‌هایی از سبزه‌ها یا برقرار نشدن برخی اتصالات موجب تخریب سریع و فراموشی این مسیرها می‌شود و همان طور که پیش‌تر آمد دوام این پدیده موکول به حمایت انسانی کاربران است.^{۸۳}

یک امر مهم دیگر که در موفقیت سبزه‌ها نقش کلیدی داشته «عدالت اجتماعی» است. در بیشتر نمونه‌هایی که تاکنون از آنها نام برده شد، طبقه خاصی از اجتماع با شیوه تردد خاص، اوقات فراغت زیاد و ذائقه خاص برای درک زیبایی‌ها طبیعی مدنظر بود؛ از مسیرهای آیینی مصر باستان گرفته تا راه‌های سلطنتی چین و پارک‌وی‌های نیویورک. تجربه نشان داده که حتی شرایط و ترکیب این عناصر در طول تاریخ، هم‌جواری با آن را نیز به طبقه خاصی اختصاص داده است. در بسیاری از موارد کسانی که ملکی در مجاورت سبزه‌ها داشتند باید تمکن مالی مشارکت در احداث آن را می‌داشتند و در غیر این صورت از حق دسترسی به این دالان‌ها از سمت ملک خود محروم می‌شدند.^{۸۴} این امر قطعاً حق حریمی برای جمعیت مجاور سبزه‌ها ایجاد می‌کرد که به طور ضمنی مانع دسترسی طبقات دیگر اجتماع به این المان شهری می‌شد. به این ترتیب و با قطعیت اعلام شده است که همه شهروندان یا ساکنان روستاها دسترسی یکسانی به سبزه‌ها ندارند.^{۸۵} البته پژوهش‌ها نشان می‌دهد در مواردی هم که گستردگی یک شبکه سبزه‌های بخش‌های مختلفی از یک شهر را در حریم این عنصر قرار داده است، ترکیبی یکسان نمی‌تواند در همه مناطق شهر جابگو باشد. در مناطق کم‌درآمد دالان‌های سبز «منفعل» محبوبیت چندانی نداشتند. در صورتی که این محوطه‌های طبیعی، پوشش گیاهی متراکمی داشتند حتی تأثیری منفی بر رفاه ساکنان می‌گذاشتند تا حدی که به نزول ارزش ملک‌های هم‌جوار این دالان‌ها می‌انجامیده است.

79. A. Walmsley, Greenways and the Making of Urban Form, p.115

80. B. Parker, Parkways, p.182

81. J. Ahern, Greenways in USA: Theory, Trends and Prospects, p.46

۸۲. نک. به تحقیق پیتون و اوتنرمن
با عنوان The implicit price of urban public parks and greenways

اجتماعی آن است که می‌تواند در هر سبزه‌راه نمود پیدا کند. مهم‌ترین نمونه‌هایی که در این نوشته بررسی شدند با تلفیقی پذیرفتنی از این وجوه موفقیت‌شان تضمین شده است. چنانچه با دیدی انسان‌محور به وجوه انگیزشی‌ای که افراد را به حضور، ماندن و مراجعات مکرر به این مکان‌ها تشویق می‌کند، نگاه کنیم، تمایلات اجتماعی متضمن حیات پویای این محیط را می‌توان در گروه‌های زیر دسته‌بندی کرد:

- شرفیابی در مراسمی آیینی، تشریفاتی؛
- حضور در رویدادهای مدنی؛
- تماشا یا «دیدن و دیده شدن»؛

- تفرج یا ورزش؛

- رفتارهای تلفیقی مانند خرید یا تشریف توأم با تفرج.

به این ترتیب در تمامی این دسته‌بندی‌ها نباید فراموش کرد که این پدیده علی‌رغم افت‌وخیز در دو قرن گذشته، از زمانی حیثیت سبزه‌راه به خود گرفته که به قصد رفع یک نیاز بنیادین بشر یعنی اتصال به طبیعت بنا شده است. بدیهی است که تنها در صورت همنشینی هوشمندانه وجوه اجتماعی مبتنی بر این نیاز با عناصر مهم بوم‌شناختی، خواهیم توانست این مسیرها را با تعریفی که در این مقاله مدنظر بود «سبزه‌راه» بدانیم.

منابع

- پیرنیا، م.، و افسر، ک. راه و ریاط. تهران: سازمان میراث فرهنگی و انتشارات آرمن، ۱۳۷۰.
- تقوایی، سیدحسین. معماری منظر؛ درآمدی بر تعریف‌ها و مبانی نظری. تهران: دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۹۱.
- حناچی، س.، & غزنوی، م. برنامه‌ریزی سبزه‌راه‌ها؛ از برنامه‌ریزی محلی تا برنامه جامع مسیرهای چند منظوره ملی. هویت شهر، ۳(۴)، ۵۹-۷۱، ۱۳۸۸.
- Ahern, J. (1995). Greenways as Planning Strategy. *Landscape and Urban Planning*(33), 131-155.
- Ahern, J. (2004). Greenways in USA: Theory, Trends and Prospects. In R. Jongman, & G. Pungetti, *Ecological Networks and Greenways*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bender, T. (1974). The "Rural" Cemetery Movement: Urban Travail and the Appeal of Nature. *The New England Quarterly*, 47(2), 196-211.
- Blake, S. P. (1999). Contributors to the Urban Landscape: Woman Builders in Safavid Isfahan and Mughal Shahjahanabad. In G. Hambly, & G. Hambly (Ed.), *Women in the Medieval Islamic World: Power, Patronage and Piety*. New York: Palgrave Mc.Milan.
- Couch, S. M. (1992). The Practice of Avenue Planting in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. *Garden History*, 20(2), 173-200.
- Curl, J. S. (1983). John Claudius Loudon and the Garden Cemetery Movement. *Garden History*, 112, 133-156.
- Davis, T. (2003). "A Pleasant Illusion of Unspoiled Countryside": The American Parkway and the Problematics of an Institutionalized Vernacular. *Perspectives on Vernacular Architecture*, 9, 228-246.
- Davis, T. (2005). The American Motor Parkway. *Studies in the History of Gardens and Designed Landscapes*, 25(4), 219-149.
- European Greenway Association. (2000). *The European Greenway Good Practice Guide; examples of actions undertaken in cities and the periphery*. Namur: EGA. Retrieved 4 16, 2016, from <http://www.aevv-egwa.org/greenways/>
- Fabos, J. G. (1995). Introduction and Overview; the greenway movement, uses and potentials of greenways. *Landscape and Urban Planning*(33), 1-13.
- Fabos, J. G. (2004). Greenway Planning in the United States; its origins and recent case studies. *Landscape and Urban Planning*(68), 321-342.

- Gobster, P. H., & Westphal, L. M. (2004). The human dimensions of urban greenways: planning for recreation and related experiences. *Landscape and Urban Planning*(68), 147-165.
- Jacobs, A. B., MacDonald, E., & Rofo, Y. (2002). *The Boulevard Book*. Cambridge: MIT Press.
- Mc Donald, E. S. (1999). *Enduring Complexity; a History of Brooklyn Parkways*. PhD Dissertation, Berkeley.
- Mehta, V. (2013). *The Street; A Quisntessential Social Public Space*. New York: Routledge.
- Noblitt, P. (1994). The Blue Ridge Parkway and Myths of the Pioneer. *Appalachian Journal*, 21(4), 394-408.
- Parker, B. (1935). Parkways. *Town Planning Review*, 16(3), 182-185.
- Payton, S., & Ottensmann, J. (2015). The implicit price of urban public parks and greenways: a spatial-contextual approach. *Journal of Environmental Planning and Management*, 58(3), 495-512.
- President's Commission on American Outdoors. (1987). *American Outdoors; the legacy the challenge*. Washington DC: US Government Printing Office.
- Rykwert, J. (1986). The Street: the use of its history. In S. Anderson, & S. Anderson (Ed.), *On Streets*. Cambridge Mass. and London: MIT Press.
- Seihl, G. H. (2008). *The Policy Path to the Great Outdoors: A History of the Outdoor Recreation Review Commissions*. Washington DC: Outdoor Resources Review Group.
- Turner, T. (1995). Greenways, Blueways, Skyways and other ways to a Better London. *Landscape and Urban Planning*(33), 269-282.
- Turner, T. (1998). *Landscape and Environmental Impact Design*. London: UCL Press.
- Turner, T. (2006). Greenway Planning in Britain; recent works and future plans. *Landscape and Urban Planning*(76), 240-251.
- Walmsley, A. (1995). Greenways and the Making of Urban Form. *Landscape and Urban Planning*(33), 81-127.
- Yang, J., & Jinxing, Z. (2007). The failure and success of greenbelt program in Beijing. *Urban Forestry & Urban Greening*(6), 287-296.
- Yu, K., Li, D., & Li, N. (2006). The evolution of Greenways in China. *Landscape and Urban Planning*(76), 223-239.

