

- پنجشنبه ۵ مهر ۱۴۰۳**
- سال هفدهم - شماره ۲۹۵۲**



سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش؛ در گفت‌وگو با شه‌رسازان همدانی مشخص شد؛ امروزه شهرهای ما به‌ویژه همدان از طراحی شهری برای افشار مختلف به‌خصوص دانش‌آموزان محروم هستند.

در حال حاضر بیش از ۶۳ هزار دانشجو و ۳۴۰ هزار دانش‌آموز در سطح مدارس استان همدان مشغول به تحصیل هستند، در این بین یکی از سؤالات همواره مطرح، چگونگی آمادگی شهر برای حضور این قشر همزمان با آغاز سال تحصیلی است؛ البته طبق سنوات قبل همزمان با روزهای ابتدایی سال تحصیلی، بنا به اخبار منتشرشده شهرداری‌ها با اقدامات گسترده خدماتی در سطح شهرها، خود را آماده آغاز سال تحصیلی کرده‌اند تا با حداقل چالش به استقبال جمع زیادی از نونهالان و دانش‌آموزان و دانشجویان بروند، اما یقیناً آمادگی شهر برای حضور دانش‌آموزان تنها منوط به کارهای مقطعی و آذین‌بندی چندروزه نیست بلکه باید به لحاظ سخت‌افزاری و نرم‌افزاری شهر بتواند تقویت‌کننده و مکمل برای آغاز سال تحصیلی باشد.

بنابراین با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در این باره با دو تن از کارشناسان و متخصصان حوزه معماری و برنامه‌ریزی شهری گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید؛ عضو هیئت علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان عنوان کرد: در ارتباط با آمادگی شهر برای حضور دانش‌آموزان و دانشجویان نخستین موضوع تمایزی است که بین این دو قشر وجود دارد، دانشگاه‌ها مقیاس استانی، منطقه‌ای و ملی دارند؛ بنابراین بسیاری از صحت‌هایی که درخصوص آمادگی فضای شهری برای مدارس می‌شود برای دانشگاه‌ها قابل استناد نیست. محمدرضا عراقچیان با تأکید بر اینکه به لحاظ سخت‌افزاری می‌توان شهر را برای پذیرش دانشجویان مهیا دانست که ناوگان حمل‌ونقل عمومی خوابگاهی و غیره فراهم باشد اذعان کرد: در خصوص مدارس نیز که شامل مقطع اول و دوم می‌شود باید دقت کنیم که برخی زیرساخت‌ها باید فراهم شود.

وی ادامه داد: اگر بخواهیم عدالت اجتماعی را در شهر برقرار کنیم، نسبت توزیع مدارس با نسبت توزیع جمعیت باید برابر باشد، یعنی شرایط به گونه‌ای پیش نرود که در منطقه با تراکم بالای جمعیتی تعداد مدارس مکفی وجود نداشته اما در منطقه‌ای با تراکم پایین جمعیتی شاهد تعداد مدرسه پلااستفاده باشیم.

این کارشناس مسائل شهری ضمن تأکید بر رعایت استانداردهای جمعیتی کلاس‌ها بر لزوم رعایت استانداردهای زیربنایی فضای باز و بسته نیز تأکید کرد و افزود: نکته حائز اهمیت اینکه این مدارس می‌بایست در مقاطع مختلف به نسبت مناسب در شهر توزیع شوند؛ شاید مجتمع‌سازی راهکار مناسبی باشد اما اگر تنها در یک نقطه از شهر صورت گیرد شرایط رفت‌وآمد دانش‌آموزان بسیار پیچیده و سخت خواهد شد.

عراقچیان با تأکید بر اینکه در صورت توزیع

عادلانه مدارس در نقاط مختلف شهری، یکی از مسائل سخت‌افزاری یعنی ترافیک خود به خود حل می‌شود گفت: در حال حاضر ترافیک سنگین شهر ناشی از جابه‌جایی‌های زیاد دانش‌آموزان است و اگر توزیع جغرافیایی مدارس به‌درستی انجام شود طبیعتاً جابجایی دانش‌آموزان به حداقل رسیده و شاهد تحقق شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای خواهیم بود.

وی افزود: علاوه بر این در پی تحقق شهرهای این‌چنینی شهر به لحاظ مباحث زیست‌محیطی و مسائل اجتماعی همچون هدررفت وقت شهروندان کمترین آسیب را خواهد دید. وی با تأکید بر اینکه برای آمادگی نرم‌افزاری شهر، خود را رویکرد را باید مورد توجه اذعان کرد: نخست اینکه با تعاریف فرهنگی روز اول مهر روز مبارزه با جهل و خرافه بدانیم.

این معمار و شهرساز همدانی، خاطرنشان کرد: درواقع این روز را باید مورد توجه اذعان بی‌سوادی جهل و خرافه‌پرستی نامگذاری کرد؛ بنابراین اینکه در روز ابتدایی کلاس‌های درس، زنگ مدرسه توسط استانداران و مدیران کل آموزش و پرورش در شهرهای مختلف به‌صورت نمادین به صدا درمی‌آید، گرچه کار پسندیده‌ای است اما به‌نظر می‌رسد به‌عنوان یک کار فرهنگی کافی نیست به‌ویژه با مناسبتی که سال جاری در اعیان‌های مهر ما داشتیم (تولد پیامبر اعظم و امام جعفر صادق) پیشنهاد می‌کنم که شهر یک هفته به مناسبت این تقارن چراغانی شود.

عراقچیان ادامه داد: علاوه بر این شهر به لحاظ رنگ‌آمیزی و نصب پرچم و… نیز باید بیانگر اهمیت آغاز سال تحصیلی باشد؛ البته انجام این کار نباید تنها محدود به جلوی درب مدارس باشد بلکه مراکز محلات، مساجد، مراکز فرهنگی و آموزشگاه‌های خصوصی باید با انجام این قبیل کارها شهر را برای پذیرش دانش‌آموزان مهیا کند. وی با تأکید بر اینکه دیگر پیشنهاد من در راستای آمادگی نرم‌افزاری شهر برای تقویت آغاز سال تحصیلی، بهره‌گیری از ظرفیت روان‌شناسان در شهر و حضورشان در مدارس در یک فضای دوستانه و دورهمی است، اذعان کرد: از این طریق آرامش روحی و روانی برای دانش‌آموزان فراهم شود.

وی ادامه داد: همچنین پیشنهاد می‌کنم به جای اینکه فقط یک مقام اول استانی مثل استاندار یا رئیس آموزش و پرورش برای یک مدرسه زنگ آغاز سال تحصیلی را به‌صورت نمادین بزند، در هفته نخست هر روز یک مدیر اداری از شهردار و اعضای شورای شهر گرفته تا سایر مدیران ارگان‌ها و نهادهای مختلف در مدارس حضور پیدا کنند و چند کلمه دوستانه با دانش‌آموزان گپ و گفت داشته باشند. این عضو هیئت علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان با تأکید بر اینکه در حوزه سخت‌افزاری مهم‌ترین مسئله، ترافیک است، اذعان کرد: متأسفانه همواره با آغاز سال تحصیلی بار شدیدی ترافیکی به شهر وارد می‌شود؛ بنابراین نیازمند گشایش‌های ترافیکی هستیم که این

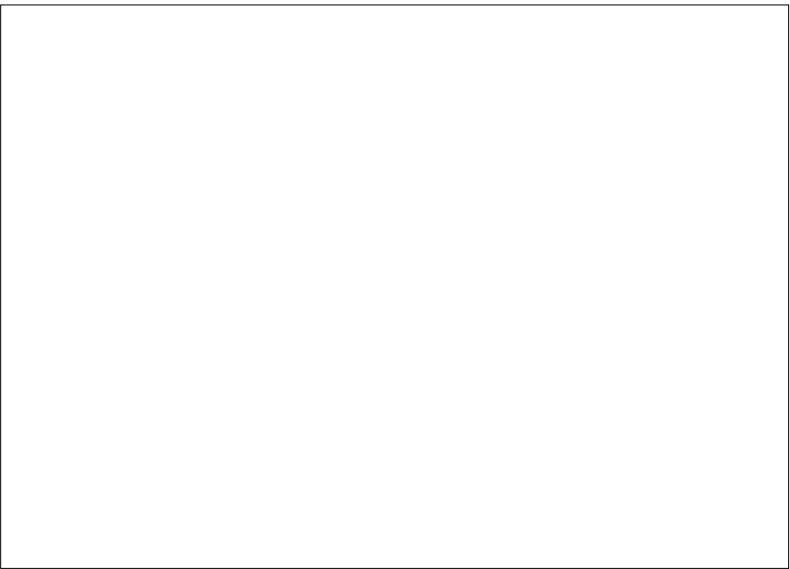
امر را شهرداری باید با کمک راهنمایی و رانندگی در خیابان‌های اصلی و فرعی به‌ویژه جلوی درب مدارس انجام دهند. عراقچیان با بیان اینکه فراهم کردن تمهیدات ترافیکی برای مدرسی که در لبه بلوارها و خیابان‌های اصلی هستند یکی از ضرورت‌هایی است که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد اظهار کرد: در این گونه مدارس احتمال خطر برای دانش‌آموزان به هنگام پیاده و سوار شدن از سرویس و یا عبور از خیابان وجود دارد؛ بنابراین یکی از رویکردهای نرم‌افزاری در بعد فرهنگی به تشویق دانش‌آموزان به استفاده از پل‌های عابر پیاده بازمی‌گردد.

وی ادامه داد: البته در این روزها نیازمند حضور بیشتر مأموران راهنمایی و رانندگی را در فضاهای شهر به‌ویژه در ساعت‌های خاص اوج ترافیک دانش‌آموزی هستیم تا شهر تنش ترافیکی نداشته باشد. وی با بیان اینکه درخصوص سرویس مدارس اعم از مینی‌بوس و اتوبوس و غیره چون این زیرساخت محل انتقال بسیاری از مباحث اجتماعی مثبت یا منفی است باید در انتخاب و گزینش آن دقت و کنترل لازم صورت پذیرد تشریح کرد: فارغ از مباحث اقتصادی باید به این نکته توجه کرد که این افراد می‌توانند حرکت و مسیر زندگی دانش‌آموزان را در جهت مثبت یا منفی تغییر دهند.

دانش‌آموخته دکتری برنامه‌ریزی شهری نیز در ادامه با بیان اینکه موضوع سخت‌افزاری زیرساختی‌که ما در شهر نیاز داریم مربوط به مسائل ترافیکی است، اذعان کرد: در ساعات خاصی مثلاً ابتدای صبح که مدارس شروع به‌کار می‌کنند و در ظهر که دانش‌آموزان در حال بازگشت به خانه‌هایشان هستند، جمعیت بسیاری از کاربری‌هایی که بیشتر مسکونی هستند به کاربری‌های آموزشی راهی شده و بالعکس، حال آنکه این انتقال از روش‌های مختلف صورت می‌گیرد، مثلاً اگر مکان آموزشی به محل سکونت

شهر

جای خالی طراحی شهر برای سال تحصیلی



فرد نزدیک باشد، بعضاً دانش‌آموزان به‌صورت پیاده یا دوچرخه خود را به مدرسه رسانده و بازمی‌گردند، البته اگر سن دانش‌آموز کمتر باشد این امر توسط سرویس و یا با همراهی والدین دانش‌آموز انجام می‌شود.

دکتر احسان پایاب افزود: بنابراین به‌نظر می‌رسد مهم‌ترین بخش سخت‌افزاری که در حوزه شهر در روزهای ابتدایی سال تحصیلی با آن مواجهیم، ترافیک است به طوری که در این ساعات مسیرهای یک ربعی شهری بین نیم تا ۴۵ دقیقه زمان می‌برد که این امر ناراضایی شهروندان، دانش‌آموزان، اولیا و رانندگان سرویس مدارس را به همراه خواهد داشت.

وی با ابراز تأسف از اینکه معمولاً آنچه برای مباحث ترافیکی روزهای ابتدایی مهرماه انجام می‌شود موقتی است و حالت مُسکن دارد، تصریح کرد: این رویکرد سال‌هاست که به همین منوال پیش می‌رود اما همچنان به لحاظ زیرساختی ما در این بخش با مشکل مواجهیم. این برنامه‌ریز شهری ادامه داد: نکته نخست اینکه مدرسه در علم شهرسازی دارای اساس و پایه تئوری به‌عنوان واحد همسایگی است یعنی هر محله در شهر می‌بایست در شعاع دسترسی یک مدرسه پیاده شکل بگیرد به طوری که دانش‌آموزان برای رسیدن به مدرسه با پای پیاده زمانی نهایتاً پنج دقیقه‌ای را صرف کنند.

پایاب خاطرنشان کرد: در حال حاضر متأسفانه توزیع جغرافیایی مدارس ما اینگونه نیست، بیشتر مدارس با محل زندگی دانش‌آموزان فاصله دارند و این باعث می‌شود که چرخه رفت‌وآمد با فاصله زیاد در شهر شکل گرفته و والدین مجبور شوند با سرویس و یا وسیله نقلیه شخصی خود فرزندان خود را به مدرسه برسانند.

وی گفت: بنابراین نخستین و مهم‌ترین کاری که در حوزه فیزیکی و کالبدی شهر باید انجام شود این است که مدرسه پایه شکل‌گیری محلات ما قرار گیرد یعنی محلات، شعاع دسترسی مناسبی نسبت به مدرسه داشته باشند؛ مثلاً برای دوره

ابتدایی این شعاع پنج دقیقه و برای دانش‌آموزان دوران متوسطه بین ۱۰ الی ۱۵ دقیقه باشد تا آن‌ها بتوانند به‌صورت پیاده خود را به مدرسه برسانند.

وی با تأکید بر اینکه این امر نه‌تنها بخشی از مشکلات ترافیکی و هزینه‌های تحصیلی به والدین را حل می‌کند بلکه در حوزه زیست اجتماعی نیز به دانش‌آموزان کمک شایانی خواهد کرد، افزود: مسیری که دانش‌آموز طی می‌کند خود یک محل آموزش است زیرا در این زمان و مسیر دوستی‌ها و ارتباطات اجتماعی بین آن‌ها شکل گرفته و با هر قدمی که در فضای شهری برمی‌دارند، تعریفی برای فضای شهری ارائه کرده و حال و هوای شهر را تغییر می‌دهند.

این دانش‌آموخته دکتری شهرسازی ادامه داد: درواقع مهم‌ترین کاری که به لحاظ ترافیکی امروز باید در دستور کار گیرد این است که به جای اینکه تردد خودروها را در این مقطع زمانی جابه‌جا کنیم دست به تغییر اساسی زده و کاربری‌ها را تغییر داده و درست جانمایی کنیم، یعنی کاربری‌ها طوری شود که همه دانش‌آموزان بتوانند یک توزیع عادلانه فضایی برای دسترسی به فضاهای آموزشی شهری داشته باشند.

پایاب با اشاره به اینکه متأسفانه در بیشتر تحقیقاتی که در ایران و کشورهای مختلف انجام شده این توزیع عادلانه نیست ابراز کرد: یعنی هر چند ما به سمت مناطق محروم‌تر شهر برویم این فاصله بیشتر می‌شود به طوری که دانش‌آموز مجبور است از وسایل حمل‌ونقل حداقل عمومی برای رسیدن به مدرسه استفاده کند، این در حالی است که یکی از کاربری‌هایی که ما معمولاً در تحقق‌پذیری طرح تفصیلی به آن نمی‌رسیم همین بحث آموزشی است.

وی با ابراز اینکه وقتی به درصد تحقق‌پذیری کاربری تجاری در شهرها نگاه می‌کنیم بیانگر آن است که در بسیاری از موارد از اهداف تعریف‌شده هم عبور کرده‌اند افزود: علت این امر را باید در سودآور بودن کاربری‌های تجاری برای مردم جستجو کرد حال آنکه در بخش آموزش این سودآوری اغلب وجود ندارد بنابراین در این زمینه بیشتر آموزش و پرورش و شهرداری پای کار هستند.

این استاد دانشگاه عنوان کرد: طبق اصول شهرسازی در حوزه کاربری‌ها و مباحث مرتبط با حوزه ترافیک ما موظف هستیم که افشار ضعیف جامعه را بشناسیم که تا مورد حمایت بیشتری قرار گیرند.

پایاب با اشاره به اینکه ما در مفهوم عدالت یا تعاریف مختلفی مواجهیم ابراز کرد: بعضی وقت‌ها در تعریف آن تساوی مطرح می‌شد اما با مباحثی عمیق‌تر مواجهیم و آن اینکه منابع بر اساس نیاز توزیع شوند.

وی با تأکید بر اینکه در مباحث مرتبط با حوزه شهر کودکان، بانوان، معلولان و سالخوردگان جزو کسانی هستند که باید به آن‌ها در همه ابعاد اجتماعی توجه ویژه شود که یکی از ابعاد در شهرسازی معنا پیدا می‌کند گفت: بنابراین

دانش‌آموز به‌عنوان یک کودک و قشر نیازمند توجه در شهر، باید دسترسی سالم، راحت و بدون دغدغه به محیط آموزشی داشته باشد.

این استاد شهرسازی با بیان اینکه تأمین دسترسی با خصوصیات عنوان‌شده به طرق مختلف در شهر می‌بایست متنوع باشد. اذعان کرد: در این بین دستگاه‌های مختلفی همچون آموزش و پرورش، شهرداری‌ها، سازمان‌ها و نهادهای تأثیرگذار می‌توانند در قالب طرح جامع ترافیکی به این امر کمک کنند.

پایاب با ابراز اینکه متأسفانه تا آنجا که بنده خبر دارم همدان هنوز از داشتن طرح جامع ترافیکی محروم است تا در پی آن بتوان در خصوص جزئیات آن برنامه‌ریزی کرد و همچنان آنچه در این راستا انجام می‌شود به‌صورت موقتی و به همت پلیس راهور است، گفت: از دیگر کمبودهای سخت‌افزاری در فضای شهری برای تقویت روزهای آغازین سال تحصیلی، می‌توان به نداشتن طراحی شهری اشاره کرد.

وی، خاطرنشان کرد: این بدان معنا است که ما در فضای شهر امروز شاهد معماری، اجرای طرح‌های تفصیلی و جامع هستیم اما همچنان در این بین حلقه مفقوده به نام طراحی شهری وجود دارد؛ یعنی فضاهای شهری در همدان طراحی نشده‌اند، تنها جایی که در این شهر دارای طراحی نصفه و ناقصی است پیاده‌راه بوعلی و تا حدودی پیاده‌راه اکباتان آن هم در حد کف‌سازی است.

این طراح شهری با تأکید بر اینکه ما در شهر بنا به حضور افشار مختلف نیازمند طراحی هستیم اذعان کرد: از بعد نرم‌افزاری نیز باید بگویم سال‌هاست می‌شنویم که آموزش و در عین حال بسیاری از دیگر خدمات باید به‌تدریج در فضای فناوری اطلاعات و ارتباطات حرکت کند، درست مثل تجربه‌ای که ما از زمان کرونا داشتیم.

پایاب با اشاره به اینکه اگر خاطراتان باشد در آن مقطع زمانی مدارس تعطیل بود پس رفت‌وآمد را شاهد نبودیم اما آموزش از راه دور و بر پایه فناوری ادامه داشت ابراز کرد: در حال حاضر دنیا مزیت‌های این روش آموزشی را باور کرده و دانسته که چه مزایای بسیار زیادی را به‌دنبال دارد.

وی با بیان اینکه کودک و نوجوان ما بین ۹ تا ۱۲ ساعت خواب احتیاج دارند اما در حال حاضر ما دانش‌آموز را ساعت هفت صبح به مدرسه می‌فرستیم و مجبوریم آن‌ها را از ساعت ۶ صبح جهت آماده شدن و صبحانه خوردن آماده کنیم، اذعان کرد: در این فرآیند بازدهی لازم را نخواهند داشت به طوری که امروز معدل میانگین دانش‌آموزان در دو رشته علوم انسانی و تجربی عدد ۱۰ را نشان می‌دهد.

این شهرساز همدانی مطرح کرد: در بُعد فرهنگی در فضای شهری نیز می‌توان از ظرفیت مجموعه‌های فرهنگی همچون تالار قرآن، موزه جنگ، مساجد و حسینیه در راستای خدمت‌دهی به دانش‌آموزان به‌صورت بهینه‌تری استفاده کنیم.

چگونه فضاهای زیرساختی شهر را خلاقانه بازآفرینی کنیم؟

دفاتر اداری در طبقات بالایی تا سه برابر گسترش پیدا می‌کند.

■ **راهروی سبز، تایپوگنک/ چین**
خط راه‌آهن سابق به طول ۱٫۷ کیلومتر که از مرکز شهر تایپوگنک عبور می‌کرد، یک کانالیزور مهم برای توسعه شهر بود. طرح بازآفرینی این مسیر با ایجاد یک گذرگاه سبز برای تنوع زیستی انجام شد و شامل مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی است که برای پاسخگویی بهتر به نیازهای جامعه، از خط ریلی برای اتصال بخش‌های مختلف شهر به روشی پایدار استفاده می‌کند.

توسعه پایدار این مکان خطی، طیف وسیعی از عوامل برنامه‌ریزی و طراحی از جمله بازآفرینی شهری، مشارکت عمومی، حفظ میراث تاریخی، منابع آب و فضای سبز و مسیرهای عابران پیاده و دوچرخه‌ها را پوشش می‌دهد.

■ **بازیابی شکاف‌های شهری؛ فعال‌سازی فضاهای زیر پل**
فضای زیر پل‌های هوایی با ریل‌های قطار که با خاک و زباله پوشیده شده‌اند، اغلب نادیده گرفته می‌شوند و حتی در موارد شدیدتر، سبک را می‌توانند به کانون جرم و جنایت تبدیل شوند. این فضاها چالش‌های قابل‌توجهی برای استفاده شهری دارند و از آن‌ها با عنوان «فضاهای منفی» در شهر نام برده می‌شود. فضاهای منفی داخل شهر فرصت‌های منحصربه‌فردی را برای مداخلات معماری ارائه می‌دهد که می‌توانند محیط پیرامون را متحول و تغییرات مثبتی ایجاد کند. پروژه‌های مختلف با موفقیت این محیط‌های بیرونی که‌ارزش را به‌طور خلاقانه بازآفرینی کرده‌اند و امکانات جدیدی همچون مهدکودک، زمین‌های ورزشی و حتی ساختمان‌های موقت و سبک‌وزن با تأسیسات هنری سبک را ارائه کرده‌اند که فضاهای عمومی را احیا می‌کنند. این ابتکارات ظرفیت طراحی و استفاده مجدد از این مناطق شهری چالش‌برانگیز را نشان می‌دهد و آن‌ها را به تجربیات ارزشمند در فضای باز برای ساکنان شهر تبدیل می‌کند.

مناسبی برای تقویت تعاملات اجتماعی فراهم می‌کند.

چنین ابتکاراتی مناطق متروکه را به کانالیزورهایی برای توسعه مجدد شهری و مشارکت اجتماعی تبدیل می‌کند که هرکدام بر موضوعی خاص تمرکز دارند؛ بعضی بر احیای جامعه و توسعه مجدد املاک تأکید دارند، بعضی بر تقویت مشارکت و ارتباط با جامعه و بعضی دیگر بر ادغام امکانات فرهنگی در سایت متروکه به منظور ارتقای توسعه فرهنگی تمرکز می‌کنند.

■ **پارک Xiaoho،هانگژو/ چین**
پارک Xiaoho در ساحل رودخانه گراند کانال درواقع بازآفرینی مکان صنعتی متروکه یک کارخانه نفت در هانگژو و تبدیل آن به یک پارک باز چندمنظوره برای عموم است. با توجه به ارزش تاریخی مکان، تداخلات با ایجاد یک سایبان مسری شبکه‌مانند که همه ساختمان‌ها را به هم متصل می‌کند، به حداقل رسانده شده است. ساختار این سایبان سفارشی به‌صورتی است که می‌تواند همچون برگ درختان نور خورشید را فیلتر کند و سایه‌ای نرم و شفاف در کل منطقه ایجاد کند.

■ **پارک صد ساله Putuo Caoyang، شانگهای/ چین**
مکان این پارک که نزدیک به یک کیلومتر طول ۱۰ و ۱۵ متر عرض دارد، زمانی خط راه‌آهن و پس از آن بازار کشاورزی بود. مدت کوتاهی پس از بسته شدن بازار در سال ۲۰۱۹، دوباره به‌عنوان یک پارک جدید چندسطحی و با کاربری مختلط، قابل پیاده‌روی و اجتماع‌محور بازآفرینی شد. فضاهای پارک به‌گونه‌ای بازسازی شد که یادآور صحنه‌های تاریخی باشد، برای مثال یک مسیر پیاده‌روی شبیه تاک و خربره، از شمال به جنوب طراحی شد تا منظره زمین‌های کشاورزی خیابان را تغییر دهد و پیوند جامعه کانواینگ را با طبیعت حفظ کند. از طریق یک استراتژی چشم‌انداز را بازسازی می‌کند. این پارک با رشد استفاده‌های مختلف توسط منازل، مدارس و

بسیاری دشواری است. علاوه بر این، بسیاری از آن‌ها اهمیت تاریخی دارند و نشان‌دهنده ارتباط ملموس با گذشته شهر هستند.

مزیای اقتصادی را برای این منطقه به ارمغان آورده است.
■ **بازآفرینی زیرساخت‌های بدون استفاده**
پروژه‌های زیرساختی بدون‌استفاده، فرصت ارزشمندی را برای معماران، طراحان و برنامه‌ریزان برای همکاری در احیای جامعه فراهم می‌کند. این سازه‌های قدیمی که اغلب فضای وسیعی را اشغال می‌کنند و منابع فیزیکی در شهرها به‌حساب می‌آیند، با وجود اینکه دیگر کارآیی ندارند اما حذف آن‌ها فرایند

است که پیش از آن توسط زیرساخت‌ها مسدود شده بود و ارتباطاتی را که زمانی برای جامعه طبیعی بود، به آن منطقه باز می‌گردانند.

■ **زیرساخت‌های مرتفع**
پروژه‌وساز را سمت و سو می‌بخشد. بزرگ به‌عنوان وسیله‌ای برای برقراری مجدد ارتباطات فیزیکی و اجتماعی طراحی شده‌اند، به ساکنان تجربیات جدیدی ارائه و در عین حال تأثیر این طراحی‌ها را کاهش می‌دهند. این پروژه‌ها به‌صورت پل یا گذرگاه هوایی اجرا می‌شوند، فراتر از هدف برقراری اتصال، ویژگی‌های برجسته‌ای برای توقف و فعالیت را در سفر ادغام می‌کنند. برای مثال پروژه P.E.M شهر وینتر در فرانسه، یک پروژه تبادل چندوجهی است که روی چند ریل قطار پل زده است، دو بخش شمالی و جنوبی شهر را به هم متصل می‌کند و آمفی‌تئاترهایی دارد که فضای مناسبی برای استراحت و فعالیت‌های اجتماعی فراهم می‌کند. این محیط‌های بیرونی تعامل اجتماعی و مشارکت مدنی را تقویت و مقاصد اصلی شهر را به هم متصل می‌کند. چنین سازه‌هایی دیدگاه جدیدی به ساکنان نسبت به شهر می‌دهد و با قرار گرفتن بالاتر از سایر عناصر زیرساختی، آنها را به محیط‌های مسکونی، تجاری و طبیعی نزدیک می‌کند.

■ **پل Grand Avenue Park Bridge،اورت/ ایالات متحده آمریکا**
پل Grand Avenue Park در واشنگتن روی یک بزرگراه پیچ‌خطه و مسیرهای قطار نصب شده است و مسیر بسیار طولانی را تشکیل می‌دهد، این پل با تغییرات ارتفاع منطقه سازگار شده و نقاط دید جدیدی را برای ساکنان ایجاد می‌کند. همه این ویژگی‌ها در حالی اجرا شده که وظیفه اصلی پل، انتقال خطوط شبکه برق است.
■ **پارک Bowline، بولینگ/ انگلستان**
Bowline یک مسیر جدید و پارک خطی مرتفع با چشم‌اندازهایی است که پل راه‌آهن بولینگ و پل‌های معلق آن را دوباره فعال می‌کند. این مسیر مرتفع، یک گذرگاه جاده‌ای خطرناک را حذف و یک بخش آ‌ق‌رود جدید از مسیر

سپهرغرب، گروه شهر؛ راهکارهای خلاقانه‌ای برای احیای زیرساخت‌های شهری بدون‌استفاده وجود دارد که با تمرکز بر جنبه‌های اجتماعی، فرهنگی، اجتماعی یا تاریخی، فرایند طراحی و ساخت‌وساز را سمت و سو می‌بخشد.

پروژه‌های زیرساختی در مقیاس بزرگ اغلب با هدف اتصال مکان‌های دور به مناطق شهری، تسهیل حمل‌ونقل، تدارکات و فعالیت‌های تجاری سریع‌تر در طول مسیرشان انجام می‌شود. در حالی که این پروژه‌ها مقاصد دوردست را به هم مرتبط می‌کنند، حضور فیزیکی آن‌ها می‌تواند منجر به جدا شدن محله‌های متصل قبلی و اختلال در فضاهای عمومی شود و به‌طور کلی با تجربیات منفی در فضای باز ناشی از سروصدا، آلودگی و فعالیت‌های تعمیر و نگهداری، جوامع محلی را به‌طور قابل‌توجهی تحت‌تأثیر قرار دهد. با این وجود، چندین پروژه موفق زیست‌محیطی از طراحی متفکرانه برای فرایند ساخت‌وساز استفاده کرده‌اند و زیرساخت‌های بحث‌برانگیز را در جامعه ادغام کرده‌اند. اجرای زیرساخت‌ها در ارتفاع نشان می‌دهد که چگونه می‌توان از بیگانگی ناشی از زیرساخت‌های گسترده جلوگیری و حتی اتصال بخش‌های مختلف منطقه را تقویت کرد.

فضاهای بازطراحی شده در مجاورت زیرساخت‌ها می‌توانند با تقویت مشارکت اجتماعی و تعریف مجدد تعامل شهری، مناطق عمومی را از نو بسازند و فضایی را که توسط ساختمان‌های جداگانه تقسیم شده به قلمروهای عمومی منسجم تبدیل کنند. بعضی از پروژه‌ها کاربردهای فعالی همچون پارک‌های اسکیت و مناطق ورزشی را شامل می‌شوند. در حالی که بعضی دیگر بر پرورش جوانان از طریق امکاناتی همچون مهدکودک تمرکز می‌کنند.

علاوه بر این، بعضی از پروژه‌های خاص با ماهیهم زمان و حافظه درگیر هستند و از فضاهای عمومی برای آشکارسازی و تجلیل از میراث تاریخی جامعه استفاده می‌کنند. هدف بعضی دیگر بازگرداندن دسترسی به مناطقی