

Photo Album

by mashhad

رویکردی به سوی طراحی شهری (روش ها و فنون طراحی شهری)



نویسندگان: ماریون واپرتز - کلارا گرید
ترجمه: دکتر راضیه رضا زاده - دکتر مصطفی عباس زادگان

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

رویکردی به سوی طراحی شهر
(فرایند طراحی)

ماریون رابرتز و کلارا گرید

مترجمین: راضیه رضازاده
مصطفی عباس زادگان

دانشگاه علم و صنعت

عنوان و پدیدآور: رویکردی به سوی طراحی شهر (فرایند طراحی) / مارین رابرتس و کلارا گریند
 مترجمین: راضیه رضازاده، مصطفی عباس زادگان
 مشخصات نشر: تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۸۹
 مشخصات ظاهری: ۲۱۲ ص. - مصور
 شابک: 978-964-524-214-5

فهرست نویسی: الفبا
 یادداشت: عنوان اصلی: Approaching urban design: the design process, 2001.
 یادداشت: واژه نامه
 موضوع: شهرسازی
 شماره افزوده: رابرتس، مارین، ۱۹۵۱-م. - وب استار
 شماره افزوده: Roberts, Marion
 شماره افزوده: گریند، کلارا، ۱۹۸۸-م. - وب استار همکار
 شماره افزوده: Greind, Clara
 شماره افزوده: راضازاده، راضیه، ۱۳۳۱-م. - مترجم
 شماره افزوده: عباس زادگان، مصطفی، ۱۳۳۵-م. - مترجم
 شماره افزوده: دانشگاه علم و صنعت ایران
 رده بندی کنگره: NA 9-31 4V 17 04
 رده بندی دیویدی: ۷۷۱۴
 شماره کتابشناسی نشر: ۷۷۸۹۵



* مرکز نشریات دانشگاه علم و صنعت ایران - تهران - تارمک صندوق پستی ۱۶۴-۱۶۴۵۵
 تلفن: ۷۷۲۲-۱۶۵۵ - دورنویس: ۷۷۲۲-۱۶۵۵
 * فروشگاه شماره ۱: میدان انقلاب - خیابان شهید منوچر - جوارید اردیبهشت (۱) - پلاک ۱۸۲
 تلفن: ۸۴۶۶۶۶
 * فروشگاه شماره ۲: روبروی دانشگاه تهران - برج فروزنده طبقه دوم شماره ۴۰۱
 تلفن: ۵۵۹۵۳۳۳۹-۵
 وب سایت: Publication.iut.ac.ir

نام کتاب: رویکردی به سوی طراحی شهر (فرایند طراحی)

تألیف: مارین رابرتس - کلارا گریند

مترجمین: راضیه رضازاده - مصطفی عباس زادگان

چاپ اول: ۱۳۹۰

شمارگان: ۵۰۰۰ جلد

قیمت: ۷۰۰۰۰ ریال

شماره نشریات: ۵۲۲

لیسنگرافی: چاپ و صحافی: مرکز نشریات دانشگاه علم و صنعت ایران
 * حق چاپ برای دانشگاه علم و صنعت ایران محفوظ است

شابک: 978-964-524-214-5

ISBN: 978-964-524-214-5

فهرست مطالب

پیشگفتار:

۱۴..... کاربرد نظریه در عمل	۱۷..... مقدمه
۱۶..... محتوا	۱۸..... تعریف استخوان بندی
۲۱..... فصل ۱ مسائل طراحی	۱۹..... تدوین معیارهای طراحی
..... طراحی شهری به عنوان یک	۲۰..... طرح شبکه شطرنجی
..... فرایند تصمیم سازی	۲۰..... تعریف بافت
۲۵..... خلاصه	۲۱..... استخوان بندی شهری
۲۶..... فصل دوم محرک های شهری	۲۲..... محورها و حرکت
۲۹..... نظام های حرکت گونه های شهری به عنوان "بافت"
۲۹..... نظام های حرکت و توسعه شهر شهری استخوان بندی های شهری و
۳۱..... گونه های نظام حرکتی پروژه تکاملی
..... نظام های حرکت و محرک های	۳۱..... ۱- ساختار حرکتی
..... شهری	۳۲..... ۲- فضاهای عمومی
۳۳..... پایداری	۳۳..... ۳- ساختار شهری
..... خلاصه	۳۴..... ۴- مقیاس و مفصل بندی بخش ها
۳۴..... ویژگی های طبیعی	۳۵..... ۵- موقعیت محلی و هویت
..... خلاصه	۳۵..... ۶- فعالیت های تک کاربری
۳۶..... فرایند توسعه	۳۵..... ۷- خوانایی
..... خلاصه	۳۶..... ۸- تاریخچه
۳۸..... گونه های شهری	۳۶..... ۹- منظر و اکولوژی
۳۸..... گونه های ساختمان	۳۸..... نتیجه گیری
۳۹..... گونه های جدید شهری استخوان بندی به عنوان ابزار
۴۰..... خلاصه	۳۸..... طراحی شهری
۴۱..... مفاهیم اجتماعی و فرهنگی فصل ۱ خلق فضای
۴۳..... خلاصه	۷۳..... اجتماع پذیر
..... فصل ۳ استخوان بندی (ساختار) و بافت	۷۳..... مقدمه
..... به عنوان مدلی برای درک انتظام	۷۳..... تجربه پیاده ها
..... فضایی	۷۴..... جداره های فعال
	۷۷..... اهمیت کاربری های مختلط

بخش خصوصی.....	۱۸۹	کنترل طراحی چه مسائلی را	۲۰۶
مشاوره.....	۱۸۹	در بر می گیرد؟	۲۰۶
دستورس: مناسب سازی برای	۱۹۰	استاد برنامه ریزی و طراحی	۲۰۶
پیاده ها.....	۱۹۰	واضحی دولت مرکزی	۲۰۷
دستورس: تقابل بین نظام های	۱۹۰	۱ PPG اصول و سیاست های	۲۰۷
حرکتی.....	۱۹۰	کلی.....	۲۰۷
دستورس: معلولیت.....	۱۹۱	استاد تدوین شده توسط و یا	۲۰۸
خلاصه.....	۱۹۲	برای سازمان های محلی	۲۰۸
مقایسه های بین المللی.....	۱۹۲	طرح های توسعه مصوب	۲۰۸
مقدمه.....	۱۹۲	واضحی طراحی	۲۰۹
تهدید متداوم بلندمدت سازی..	۱۹۲	تدوین یک واضحی طراحی	۲۱۲
عوامل اقلیمی.....	۱۹۳	پایه طراحی روستا	۲۱۲
خلاصه.....	۱۹۵	دستورکار طراحی	۲۱۳
فصل ۱۱ زمینه کاری		مثال ۱: دستورکار مرکز شهر -	
طراحی شهری.....	۱۹۷	برنامه ریزی سنت پاول چمبر...	۲۱۵
سازمان ها.....	۱۹۷	کنترل طراحی در ایالات متحده	
بخش عمومی.....	۱۹۷	و فرانسه.....	۲۱۶
بخش میانی.....	۱۹۷	ایالات متحده امریکا.....	۲۱۶
بخش خصوصی.....	۱۹۸	فرانسه.....	۲۱۶
کارفرمایان و استفاده کنندگان.....	۱۹۸	خلاصه.....	۲۱۸
توانمندسازی استفاده کنندگان.....	۱۹۹	پیوست ۱ شروع کار.....	۲۲۳
نیازهای کارفرمایان و کاربران.....	۲۰۰	تعریف زمینه محدوده مطالعاتی	
خواسته های مسئولین محلی و		نقشه های پایه و مقیاس های	
برنامه ریزی.....	۲۰۰	ترسیم.....	۲۲۴
اجرای طراحی شهری.....	۲۰۲	پیوست ۲: گونه های شهری.....	۲۲۹
مشارکت عمومی.....	۲۰۲	شبکه های شطرنجی شهری.....	۲۲۹
خلاصه.....	۲۰۲	گونه های شبکه شطرنجی.....	۲۲۹
فصل ۱۲ طراحی شهری در نظام		شبکه منظم شطرنجی.....	۲۲۹
برنامه ریزی.....	۲۰۵	شبکه شطرنجی ارگانیک.....	۲۲۹
سنگ کنترل طراحی.....	۲۰۵	شبکه شطرنجی تغییر شکل	

یافته.....	۲۲۹	شبکه شطرنجی غیررسمی یا	
کاملاً تغییر شکل یافته.....	۲۳۱	گونه های شبکه شطرنجی و	
حرکت طبیعی.....	۲۳۱	اندازه بلوک ها.....	۲۳۲
بلوک ها یا فضای باز خصوصی	۲۳۳	بلوک های با فضای باز عمومی	۲۳۴
ساختمان های عربی تر.....	۲۳۴	بلوک های بزرگ.....	۲۳۴
بلوک های باریک.....	۲۳۴	بلوک های تک کاربری.....	۲۳۴
بلوک های با ساختمان های		متصل.....	۲۳۴
مقطع خیابان.....	۲۳۴	تاسیسات.....	۲۳۶
سیر مواره.....	۲۳۶	سیرهای پیاده و عرض	
پیاده رو.....	۲۳۶	درختان خیابان.....	۲۳۷
ساختمان های متداول و الزامات		آنها.....	۲۳۷
ساختمان های مسکونی.....	۲۳۹	ساختمان های اداری.....	۲۳۹
مقارنه های کوچک و بزرگ.....	۲۳۹	واحدهای کوچک صنعتی.....	۲۴۰
پیوست ۳ استانداردهای		برنامه ریزی.....	۲۴۱
امکانات عمومی و منطقه حوزه		تقوید آنها.....	۲۴۱

بازدهی برای سود و ریسک.....	۱۷۳	فصل ۱۰ ارزیابی و دیدگاه های	
ارزش باقی مانده سایت.....	۱۷۳	کاربران.....	۱۸۱
کاربری مختلف، طراحی شهری و		مقدمه.....	۱۸۱
بازار ملک.....	۱۷۴	چارچوبی برای ارزیابی.....	۱۸۱
کاربری مختلف: نمونه موردی		کنترل ول.....	۱۸۲
کنترل ول.....	۱۷۵	ساخت مکان.....	۱۸۲
نفس.....	۱۷۶	ارتباط با زمینه تاریخی.....	۱۸۳
نتیجه گیری.....	۱۷۸	سرزندگی.....	۱۸۳
دستورس: معلولیت.....	۱۹۱	دستورس های عمومی.....	۱۸۳
خلاصه.....	۱۹۲	مقیاس.....	۱۸۴
مقایسه های بین المللی.....	۱۹۲	مقیاس بندی.....	۱۸۴
مقدمه.....	۱۹۲	انطباق پذیری.....	۱۸۴
تهدید متداوم بلندمدت سازی..	۱۹۲	انگیزش / تحریک.....	۱۸۵
عوامل اقلیمی.....	۱۹۳	ایستی.....	۱۸۵
خلاصه.....	۱۹۵	فرآیند اجتماعی.....	۱۸۶
فصل ۱۱ زمینه کاری		کارایی.....	۱۸۶
طراحی شهری.....	۱۹۷	خلاصه.....	۱۸۶
سازمان ها.....	۱۹۷	مسائل دیدگاه کاربر محور.....	۱۸۶
بخش عمومی.....	۱۹۷	آگاهی از تفاوت های اجتماعی.....	۱۸۶
بخش میانی.....	۱۹۷	جایگاه اجتماعی در مقابل	
بخش خصوصی.....	۱۹۸	هویت محلی.....	۱۸۸
کارفرمایان و استفاده کنندگان.....	۱۹۸	فضای عمومی تحت کنترل	
توانمندسازی استفاده کنندگان.....	۱۹۹		
نیازهای کارفرمایان و کاربران.....	۲۰۰		
خواسته های مسئولین محلی و			
برنامه ریزی.....	۲۰۰		
اجرای طراحی شهری.....	۲۰۲		
مشارکت عمومی.....	۲۰۲		
خلاصه.....	۲۰۲		
فصل ۱۲ طراحی شهری در نظام			
برنامه ریزی.....	۲۰۵		
سنگ کنترل طراحی.....	۲۰۵		

- پیوست ۱: مفهولیت ۲۵۱
 وازنامه ۲۵۵

- اجزایی بودن مالی امکانات ۲۴۱
 حوزه نفوذ و تراکم جمعیتی ۲۴۳
 حجم بحرانی یا جمعیت ۲۴۳
 بحرانی ۲۴۳
 حوزه نفوذ محلی و غیر محلی ۲۴۴
 محدوده‌های حوزه نفوذ ۲۴۵
 منطقه‌ای ۲۴۵
 محدوده‌های حوزه نفوذ ملی و ۲۴۵
 بین‌المللی ۲۴۵
 مراکز چند عملکردی یا چند ۲۴۵
 منظوره تجمع امکانات ۲۴۵
 رقابت و قاعده امکانات ۲۴۶
 حمل و نقل و پایداری ۲۴۶
 ارتباطات حمل و نقل عمومی ۲۴۶
 با مراکز اشتغال ۲۴۶
 الزامات تراکم برای خدمات ۲۴۶
 اتوبوس‌رانی ۲۴۶
 مسیرهای اتوبوس و قطار ۲۴۶
 استانداردهای تراکم برای ۲۴۶
 توسعه ۲۴۶
 استفاده از زمین و تراکم ۲۴۶
 جمعیتی ۲۴۶
 احراز از درک غلط تراکم ۲۴۷
 تناسب سطح زیربنا ۲۴۷
 سطح پوشش قطعه ۲۴۸
 نحوه استفاده از زمین ۲۴۸
 تراکم خالص مسکونی ۲۴۸
 ظرفیت مسکونی ۲۴۸
 تراکم ناخالص ۲۴۹
 تراکم و "گزدحام شهری" ۲۴۹

مقدمه

پروژه و نمونه‌های متعددی از خدمات طراحی شهری را بیان داشته است این نمونه‌ها می‌تواند الگوهای مطلوب جهت به کارگیری در دیگر نمونه‌ها باشد نحوه نگارش کتاب به گونه‌ای است که می‌تواند مانند یک خودآموز به دانشجویان و حرفه‌مندان طراحی شهری فرایندی از مطالعات و اقدامات طراحی را آموزش دهد تا بتوانند مرحله به مرحله با این فرایند آشنا شوند این اثر را به کلیه دست‌اندرکاران شهری خصوصاً شهرسازی به طور عام و طراحان شهری به طور خاص تقدیم می‌نمایم امیدواریم که مورد استقبال جامعه علمی و حرفه‌ای کشور قرار گیرد

عباس زادگان - رضازاده
 زمستان ۸۹

طراحی شهری حوزه‌ای از شهرسازی محسوب می‌شود که به ارتقای کیفیت محیطی شهرها می‌پردازد در حوزه نظری طراحی شهری اصول و معیارهای بسیاری برای ارتقای کیفیت محیطی مطرح شده که آن‌ها را در منابع متعدد می‌توان یافت آن چه کمبود آن به طور جدی در این میان حس می‌شود، پیوستگی عملیاتی و اجرایی کردن این اصول و معیارها است به عبارتی روش‌های اجرایی، روند مداخلات و ثرات و بین‌آمدهای هر مداخله در فرایند کلی طراحی شهری باید مورد بررسی قرار گیرد

کتاب حاضر ضمن معرفی روش‌های شناخت و تحلیل، به نحوه ارائه راهکار و تدوین دستورالعمل نیز

پیشگفتار:

کاربرد نظریه در عمل

هدف این کتاب تدوین پایه‌ی برای به کار گرفتن اصول طراحی فرم شهری است. در جلد مکمل قبلی "نقشه‌ی طراحی شهری: مفاهیم و پاسخ‌ها" (گریف و رابرتز^۱ ۱۹۹۸) درباره پایه مفهومی طراحی شهری بحث شد و در آنجا اصول اساسی نکات مورد توجه و مفاهیم معرفی شدند. در این جلد چگونگی کاربرد و اجرای این اصول را در شرایط متفاوت دنیای واقعی نشان خواهیم دید. تا همین اواخر کتاب دستور العملی مفیدی که حاوی راهنما برای دانشجویان طراحی شهری باشد به ندرت وجود داشت. در حالی که نمونه‌های خیلی خوبی از راهنماهای طراحی توسط مسئولین و سازمان‌های محلی برای آبادگران و شهروندان تهیه شده بود (نگاه کنید به بحث کارمونا^۲ ۱۹۹۸)، دانشجویان منابع کمتری در اختیار داشتند. کتاب "محیط‌های پاسخده" در سال

۱۹۸۵ که توسط الکوکی^۳، بنتلی^۴، مک‌گراین^۵، مورین^۶ و اسمیت^۷ (گروهی از دانشگاه آکسفورد) بروکس^۸ نوشته شد به عنوان یک متن درسی تحول برانگیز مطرح شد. این متن با توضیح اصول و تکنیک‌ها به دانشجویانی که کاملاً یا حوزه طراحی نالشا بودند کمک نمود و در عین حال دیدگاه گروه درباره رویکرد مطلوب به طراحی شهری را نیز بیان می‌داشت.

مفید فایده بودن کتاب محیط‌های پاسخده با بازنگری جلیبدان در ۱۹۹۶ افزایش یافت و به عنوان یک منبع پیشگام در این حوزه جایگاه اساسی پیدا کرد (بنتلی ۱۹۹۶). تا اواسط دهه ۱۹۹۰ طراحی شهری به عنوان یک حوزه فعالیت و یک رشته دانشگاهی همچنان شکوفا می‌شد (گروه طراحی شهری ۱۹۹۸). بسیاری از مؤسسات آموزش عالی، دوره کارشناسی ارشد طراحی شهری ارائه می‌کردند و با طراحی شهری راه عنوان تخصصی در سایر رشته‌های کارشناسی

کاربرد نظریه در عمل

ارشد مانند معماری منظر و مرمت مطرح می‌نمودند. برخی دوره‌های برنامه‌ریزی شهری نیز طراحی شهری را به عنوان حوزه "تخصص" مطالعات خود در مؤسسه سلطنتی برنامه‌ریزی شهری انتخاب کردند. بعضی از حرفه‌سازان حوزه طراحی شهری برای سازمان‌های عمومی و غیره‌ای تابع خصوصی در داخل و خارج کشور فعالیت می‌کردند. این حوزه در شرایط اوج‌گیری بود و به نظر می‌رسید که تولید یک متن آموزشی دیگر برای دانشجویان مناسب نباشد. متنی که رویکردی متفاوت در طراحی و ستر جغرافیایی و زمانی متفاوت داشته باشد. کتاب محیط‌های پاسخده بر اساس تحریک نویسندگان این کتاب استوار بود که اساساً در بخش "مبانی انگلستان" مستقر بودند. طراحی شهری در اواسط دهه ۱۹۹۰ در کشورهای مختلفی در بریتانیا و سایر کشورها به کار گرفته می‌شد و در نتیجه با مسائل و مشکلات مختلفی روبرو بود. این کتاب عمدتاً توسط تیمی از دانشگاه وست مینستر^۱ تهیه شده و همراه با نوشته‌هایی از دانشگاه‌های دانشگاه نیوکسل^۲ و دایر استاری کلارا^۳ گردید. در دانشگاه غرب انگلستان^۴ انجام شده است. در دانشگاه وست مینستر دانشجویان با مسائل پیچیده سایت‌های تروتن شهری که تحت فشار زیاد توسعه هستند روبرو بودند و به نظر می‌رسید که زمان آن فرا رسیده که این تجربه کلان شهری را با دیگران در میان بگذارند. ضمن آن‌که رویکرد حاصل برای انجام این وظایف طرح‌نامه به همان میزان برای مأموقی که با فشار توسعه کمتری مواجه بودند مانند اوستاها مناسب بود. علاوه بر این، با رشد تخصص و دانش پایه‌های نظری یک رویکرد طراحی باید تدوین می‌شد، چرا که چنین اصول نظری باید مجدداً ارزیابی و بازنگری می‌شد.

^۱ University of Westminster^۲ University of Newcastle

این کتاب که یک دستور العمل است با داده که چنین کاری را انجام دهد. بخش نخستین این کتاب رویکرد نویسندگان را نشان می‌دهد و پس از آن بخش دوم راهنمای "چگونگی انجام کار" را تدوین نموده است. از نظر تدوین این کتاب، سایر مؤسسات نیز کتاب‌های دستور العمل طراحی را به منظور ارائه استانداردهای طراحی برای راهنمای حرفه‌سازان معماران داشتند. مؤسسه پیشه‌پایان شهری در یک مطالعه مستقل برای وزارت محیط، حمل و نقل و مناطق راهنمای را برای برنامه‌ریزان و آبادگران تهیه نموده است (DETR و CARE ۲۰۰۰). این محصول همراه با کتاب‌های طراحی شهری که توسط سازمان‌های دولتی مشارکت انگلستان و تعاون مسکن معیار شده و توسط بهترین معماران تولید می‌شود، تهیه شده راهنمای خوب و معیاری را برای حرفه‌سازان با تجربه فراهم کرده است. در مقابل این جلد برای دانشجویان در نظر گرفته شده و بر اساس تجربه وسیع نویسندگان از تدریس در دوره‌های کارشناسی ارشد و کارشناسی می‌باشد و ویژگی‌های خاص این جلد به ترتیب ذیل می‌باشد:

- این کتاب برای دانشجویان طراحی شهری و معماری معماری منظر و دانشجویان کارشناسی ارشد از رشته‌های "طراحی شهری" در نظر گرفته شده است.
- این کتاب دستور العملی راهنمای برای حل انواع کارهای طراحی شهری ارائه می‌دهد.
- پایه‌های نظری رویکرد طراحی را توضیح داده و ارتباط آن با راهنمای اصلی را نشان می‌دهد.
- اطلاعات پیش زمینه‌ای را فراهم کرده و یک واژه نامه از کلمات متداول حرفه را ارائه می‌دهد.

^۱ Urban Design Compendium^۲ Llewelyn Davies^۳ Alcock^۴ Bentley^۵ McGlynn^۶ Murray^۷ Smith^۸ University of Oxford Brookes^۱ Greed and Roberts^۲ Carmona

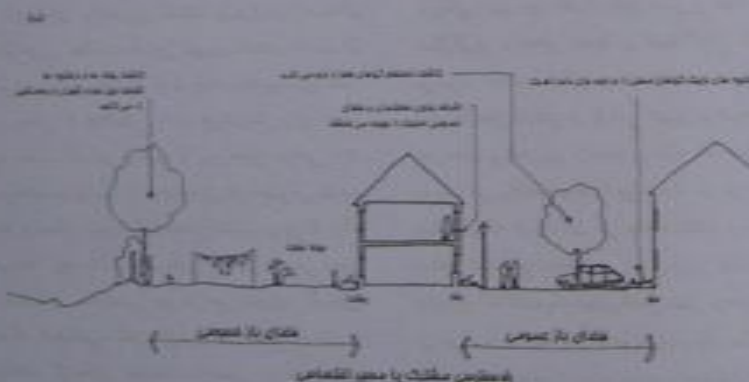
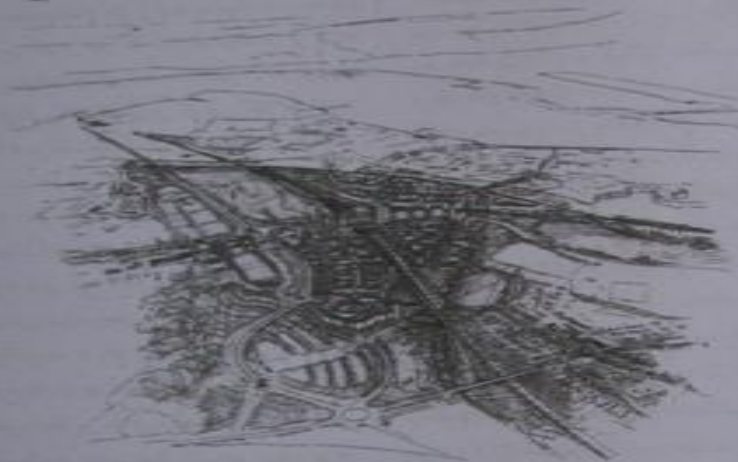
محتوا

این کتاب به عنوان یک راهنمای طراحی مطرح است و دارای ۵ بخش است. پیش زمینه: توضیح رویکردها، انجام پروژه طراحی شهری: پروژه در عمل و اطلاعات در بخش اول بیشتر برهانی - استدلالی هستند. سومین بخش تصور بوده چهارمین برهانی - استدلالی و نهایتاً آخرین بخش مجموعه‌ای از پاداش‌ها، رهنماها و منابع را معرفی می‌کند. هر بخش به دیگری مربوط می‌شود اما مانند یک پازل پیش‌بینی شده که ممکن است خواننده مایل باشد که یک بخش را بطور عمیق مطالعه کند و سپس از بخش و فصل دیگری از کتاب استفاده کند.

اولین بخش درک شهر به لحاظ طراحی صحنه را توضیح می‌دهد. می‌تواند راهنمای جانی برای درک شهر وجود دارد. برای مثال به لحاظ اجتماعی، اقتصادی، به عنوان محصول فرهنگی و به عنوان محصول سیاست‌های برنامه‌ریزی. بدیهی است که این فهرست طولانی است. این بخش برخی از این‌ها را پایه دربار طراحی و طراحی شهری را ارائه می‌دهد و به عنوان پیش‌زمینه رویکرد پیشنهادی ما به طراحی شهری است که در شهری کوچک و بزرگ به مداخله می‌پردازد. اشکال من (۱) شهرهای کوچک و بزرگ بدون بهره‌گیری از نظرات حرفه‌ای که خود را طرح شهری می‌نامند توسعه می‌یابند اما این بدان معنی نیست که بگویم شهرهای کوچک و بزرگ طراحی نشده‌اند. علاوه بر این، برای آن که طراحی شهری بتواند پیشنهاد مفیدی ارائه دهد باید عوامل و نیروهای که به لحاظ طراحی بر توسعه شهر اثر می‌گذارند را درک کند. معرفی کوتاهی نیز در مورد طراحی شهری به عنوان یک فرآیند ارائه شده است. در بخش ۲ رویکرد نوستان‌گرایان انجام پروژه‌های طراحی شهری به صورت یک کار عملی فوری است.

در فصل ۳ اهمیت نظام‌های حرکتی، فضای خصوصی و عمومی و مقیاس در تجزیه و تحلیل طراحی توضیح داده شده است. مفهوم استخوانبندی هم به عنوان یک ابزار تحلیلی و هم به عنوان یک وسیله سازماندهی در رویکرد طراحی شهری معرفی شده است. فصل ۴ به جریان اصلی ایده‌های خلق فضاهای سرزنده در مقیاس محلی اشاره می‌کند و ریشه‌های آن‌ها را توضیح می‌دهد.

بخش ۵ پیشنهادات عملی درباره چگونه می‌تواند با پروژه‌ها را ارائه می‌دهد. خوانندگان باید از بخش اطلاعات کتاب به عنوان مکملی برای پیشنهاداتی که در این جا ارائه شده است، استفاده کنند. فصل ۵ برخی از سوء تفاهات را با ارائه توضیحاتی از فرآیند طراحی رفع نموده و بخشی درباره فرآیند ارائه می‌دهد. فصل ۶ تجزیه و تحلیل منطقه را انجام داده و چارچوب طراحی شهری بر اساس آن را به وجود می‌آورد و در این راه از یک سایت نمونه در منطقه مرکزی شهر لندن استفاده می‌کند. یک منطقه مرکزی شهری و سایت مربوط به این تحلیل انتخاب شده‌اند که پیچیدگی مسائل شهری را که دانشجویان با آن دست به گریبان هستند را مطرح می‌کند. حرکت از ارزیابی منطقه و به سمت مسائل یک سایت خاص، مستقیم سطح دیگری از تجزیه و تحلیل و درک ساختمان‌ها و الزامات آن‌ها است. فصل ۷ با این مسائل مواجه می‌شود. فصل ۸ توضیحاتی درباره چگونه حرکت از تجزیه و تحلیل به مفاهیم ارائه کرده و با بهره‌گیری از پنج مثال این مسائل نشان داده شده است. نمونه‌های موردی از مناطق شهری و روستایی بریتانیا و هونگ‌کونگ توضیح داده شده تا دانشجویان را با نوع فرصت‌ها و امکانات آشنا کرده و نشان دهد که چگونه اصول و روش‌های طراحی شهری را می‌توان در شرایط مختلف و برای انجام کارهای متفاوت مورد استفاده قرار داد. بخش ۹ سطح دیگری از کار را در فرآیند طراحی



شکل ۱: طراحی شهری در بازه ای از مقیاس ها از طرح جامع برای مراکز جدید منطقه ای گرفته تا راهنمای طراحی در مقیاس خرد (محیط جلوت ها را در بر می گیرد. هر دو مثال از یک شهرستان در انگلیس انتخاب شده است (الف: طرح جامع اسلپت کنت (مؤسسه دیوید لاک از املا وایت کلبدا. (ب: راهنمای طراحی برای تفریح کنت (ایلفرد مورو)

شهری، در ایجاد ارتباط بین پروژه‌ها و کار عملی در فضای واقعی به طور صریح‌تری نشان می‌دهد. در فصل ۹، مفاهیم پایه توسعه اقتصادی توضیح داده شده و به عنوان نمونه یک مرکز شهری به کار گرفته شده است. بحث در این فصل درباره زندگی واقعی بوده و لزوماً توجه طراحان مسائل اقتصادی در این

معلولیت‌های مالی و توجه به سودآوری را یادآوری می‌کند در حالی که آنان باید بتوانند در این شرایط پیشنهاد مفیدی ارائه دهند. فصل ۱۰ نظریاتی درباره ارزشی پیشنهاد طراحی شهری از نقطه نظر کاربران ارائه می‌دهد، مانند کسانی که ممکن است تحت تأثیر پیشنهاد قرار گیرند طراحی شهری یک فرآیند جمعی اجتماعی است و انتظار می‌رود که خواندن این فصول خوانندگان را ترغیب کند تا پیشنهاد خود را بعد از ارائه اولین طرح بازنگری کنند. فصل ۱۱ توضیحات بیشتری درباره راه‌های عملی اجرای طراحی شهری را ارائه می‌دهد در واقع این بحث توضیح می‌دهد که این طرح‌ها برای چه کسانی و چرا انجام می‌شود. آخرین فصل ارتباط بین طراحی شهری و کار برنامه‌ریزی در انگلستان و در زمینه بین‌المللی را مشخص می‌کند. امروزه سازمان‌های برنامه‌ریزی استفاده بیشتری از راه‌های طراحی و مطالعات طراحی شهری داشته و احتمال آن می‌رود که این بخش از کار در آینده رشد بیشتری کند.

بخش ۵ اطلاعاتی را در مورد ابزار برای کمک به خوانندگان در مواجهه با پروژه‌های طراحی ارائه می‌دهد. در پیوست ۱ توصیه‌هایی در خصوص شروع کار و مسائل عملی مانند مقیاس مناسب برای کار ارائه می‌دهد. پیوست ۲ توصیه‌هایی درباره مقیاسی چون "لوکهای ساختمانی" در طراحی شهری، الگوهای شبکه شطرنجی، اندازه‌های بلوک، مناطق خیابان و الزامات گول‌های مختلف ساختمانی ارائه می‌دهد. پیوست ۳ مسائل عملی برنامه‌ریزی فضایی در مقیاس بزرگتر را مطرح کرده و اطلاعاتی درباره حوزه نفوذ امکانات و تسهیلات، روابط بین تسهیلات و تراکم

بخش اول ادراک ابعاد طراحی شهر

ارتباط بین نظام‌های حمل و نقل و تراکم و راه‌های برای سنجش تراکم ارائه می‌دهد. در ارائه این اطلاعات و توصیه‌ها اصول پایداری در نظر گرفته شده است. آنچه شرایط زندگی قابل قبول محسوب می‌شود، در کشورهای مختلف متفاوت بوده و به همین دلیل مقایسه‌های بین‌المللی نیز ارائه شده است. پیوست ۴ نشان می‌دهد که طی ۱۰ سال گذشته توجه فزاینده‌ای به نیازهای کسانی که به لحاظ حرکتی به طور دائمی یا موقت دچار معلولیت شده به تنها معلولیت فیزیکی بلکه کسانی که کالک به همراه داشته افراد مسن و کسانی که از خدمات موقت رنج می‌برند معطوف شده است. این پیوست خواننده را به متون مرتبط برای راه‌های مورد نیاز هدایت می‌کند. نهایتاً یکی از مسائل اساسی که طراحان شهری در آموزش و در ارتباط با عموم با آن روبرو هستند، واژه‌های حرفه‌ای است. چرا که با ارتقای دانش و ابعاد مسئله، شکل‌گیری واژه‌های جدید و اصطلاحاتی که ارائه می‌شود اجتناب ناپذیر است. واژه‌نامه توضیحاتی برای واژه‌های کلیدی در طراحی شهری و همچنین در حوزه‌های برنامه‌ریزی و معماری ارائه داده است. باید وسعت این واژه‌نامه محدود می‌شد، اما در هر صورت امیدواریم که خوانندگان طی مطالعه کتاب از واژه‌نامه استفاده کنند. هیچ نتیجه‌گیری رسمی در این کتاب وجود ندارد چرا که کتاب یک دستورالعمل عملی بوده و نه یک درس روزی. تهیه این کتاب کاری بسیار سنگین، اما فرآیندی پربار بوده که امیدواریم مورد استفاده قرار گیرد.

کلارا گرید و ماریون رابرتز

بريستول و لندن ۲۰۰۶

فصل ۱ مسائل طراحی

بیل اریکسون و تونی لویج - جوئز^۱

شکل ۱-۱: فرایند طراحی

برای مثال طراحی یک اتومبیل را در نظر بگیرید. طراحان با پرسش از این که چه چیزی یک اتومبیل خوب را به وجود می آورد شروع می کنند. سپس آن ها به بررسی آن چه در حال حاضر وجود دارد یعنی اتومبیل موجود می پردازند. کار طراحی می تواند به درستی و دقت تعریف شود- احتمالاً اتومبیل باید تمیزتر، سریع تر، ایمن تر، بی صداتر و غیره باشد.

مقدمه طراحی شهری، مانند هر فرآیند طراحی دیگر، از روش ها و مفاهیم متعلق به خود بهره می برد. این کتاب چالش مسئله طراحی را بررسی می کند. این که از کجا باید شروع و چگونه باید پیش رفت. این فصل به توضیح طراحی به عنوان یک فرآیند و چگونگی به کارگیری آن در شرایط و موقعیت های شهری می پردازد. به عبارت ساده، طراحی بر آن است که آینده را به شکلی بهتر از حال در آورد (شکل ۱-۱) این امر تغییرات برنامه ریزی شده در دنیای مادی را موجب می گردد. فرآیند طراحی به راحتی می تواند مراحل قبلی را بازنگری کند. هنگامی طراحی اجرا می شود معمولاً افراد با نگاه به عقب میزان موفقیت آن را ارزیابی می کنند، به این مفهوم که آیا این طرح وضعیت را بهبود بخشیده است یا خیر. اگر همه طراحان قادر بودند موفقیت طرحی را پیش بینی کنند بدون تردید دنیا جایی بهتر می شد. چالش و مهارت طراحی خوب نه تنها نیازمند تصور خوبی از آینده است، بلکه تصور صحیح از تغییر و اثر احتمالی آن دارد.

^۱ Bill Erickson and Tony Lloyd-Jones

بدین ترتیب در بررسی توضیح می‌توان آن را بر اساس این معیارهای خاص ارزیابی نمود. ازجمله برخی جنبه‌های توضیح ممکن است متشاور باشد - مثلاً توضیح باید شیک‌تر باشد اما این معیار را نیز می‌توان با استفاده از مدل‌ها و آزمون‌های عملی‌های استفاده‌کنندگان مورد سنجش قرار داد. بر این اساس هر یک از جزئیات یک توضیح مورد توجه قرار گرفته و هنگامی که یک توضیح جدید طراحی و انتخاب شد و به شکل بصری درآمد به مرحله تولید نهیو می‌رسد. در این زمان کار طراحی به اتمام رسیده است.

در این راه نخستین کار شناسایی شرایط موجود (کجا هستیم) و امکان بهبود وضع موجود می‌باشد. اگرچه می‌خواهیم باالیه اهداف طراحی ممکن است کاملاً کفایت باشد اما فرایند را هدایت کند به منظور بهبود وضع موجود، تجزیه و تحلیل تفصیلی شرایط موجود بر اساس قیوسنی از فرصت‌ها انجام می‌گیرد. تجزیه و تحلیل همچنین می‌تواند اهداف کوتاه مدتی را تعیین کند که اصلاحات بر اساس نیل به آن اهداف مسجده می‌شوند. این‌ها به‌طور کلی مجموعه‌ای از معیارهای طراحی را مشخص می‌کند که بر اساس آن نیازها تعیین می‌شود. گاهی نخستین مرحله تحت عنوان تعیین دستورالعمل طراحی شناخته می‌شود. در این مرحله اهداف مورد نظر برای تغییر و تحول تعیین شده و مسائل طراحی تبیین می‌شود.

طراحان همواره مؤالائی را پیش می‌کشند که عدم طرح سازبوهی طرح جدید و آزمون ایده‌های جدید به منظور سنجش تناسب آن‌ها است. این گام مستلزم ارائه انواع ایده‌های جدید می‌باشد. هر سازبوه جدید بر اساس معیارهای طراحی ارزیابی می‌شود. سازبوهایی که به نظر این معیارها را تأمین نمایند حفظ و سایر سازبوها حذف می‌شود. بنابراین فعلی

همی از فرایند طراحی، ارائه ایده‌های نو و خلاقیت است. این مرحله از فرایند طراحی بخش خلاقیت ایده‌ها و نظرات است. در بسیاری موارد معیارهای طراحی متعدد بوده و گاه در تضاد با هم هستند. برای نمونه در مثال توضیح، هم‌سازی معیارهای سریع‌تر، ایمن‌تر و ارزاتر کاری دشوار است. این مسئله فرایندی را به دنبال دارد که در آن سازبوهی طراحی با هم ترکیب شده و سازبوهی اصلاح شده‌ای را به وجود می‌آورند که در ابتدا به یکی از معیارها پاسخ داده و سپس به معیارهای دیگر پاسخ‌گو می‌باشد. گاه چندین راه حل ارائه می‌شود، در مراحل بعدی سنجش راه‌حل‌ها برای انتخاب ایده بهتر امری حیاتی است.

بدین ترتیب طراحی، یک فرایند خطی ساده نیست، بلکه فرایندی پی‌انها است که همواره جایی برای طرح خلاقیت‌ها دارد. راه حل طراحی معمولاً حاصل فرایندی تکراری است که طی آن اکثر اهداف مورد نظر معیارها تا حدودی تأمین شده باشد. معمولاً راه حل طراحی به عنوان ستر چندین سازبوه است که چارچوب اقدامات را به‌وجود می‌آورد. هر راه حل طراحی خاص بوده و یکی از چندین راه‌حلی است که می‌تواند به مسئله پاسخ‌گو باشد. نمودار پایه برای فرایند طراحی را می‌توان بدین صورت باز ترسیم نمود که فرایند تکراری آن را نشان دهد (شکل ۱-۲). در فرایند طراحی، مسئله دائماً بازبینی شده و تکلیف می‌شود نیل به راه‌حل‌های طراحی خود مستلزم ارزیابی مداوم از معیارهای طراحی و اهداف طراحی است. هنگامی که مسئله طراحی دارای معیارهای متعدد و احتمالاً متضادی برای سنجش است، ازبوهی طرح می‌تواند نیاز بسیار مفیدی برای تعیین اهمیت نسبی معیارهای مختلف بوده و حتی به ارائه معیارهای جدید منجر شود.

معیارها مشخص می‌شود.

• مرحله تجزیه و تحلیل فعلی پیوستگی از فرایند طراحی است.

• برای گرفتن پاسخ‌های صحیح باید سؤال‌های صحیح طرح کنید.

برخی کارهای طراحی ساده بوده و مستلزم تصمیم‌گیری

در مورد پوشش‌های نیل در یک روز ساده که هر کسی از

عنده آن برخی آید. در عصر تکنولوژی طراحی فعالیت

مهم است. برای مثال یک طرح کامپیوتر نیاز به دانش

وسعی درباره الکترونیک دارد و همچنین آراء است

تعلیمی درباره جمع‌های پلاستیکی آن باشد. در حالی که

یک نواینده باید درباره صداها و آلات موسیقی اطلاعات

ازبکی داشته باشد. این فرود بر اساس جبرهائی که

طراحی می‌کند شناخته و آن‌ها را به حریف‌های مشخص

دست‌بندی می‌کند. در خصوص هر حریف‌های مجموعه‌ای

دانش تخصصی وجود دارد و روش‌های متنوعی برای

پاسخ‌گویی به مسائل خاص آن وجود دارد. در حوزه

محیط مصنوعی طراحان حرفه‌ای عمدتاً بر مبنای مقیاس

کار خود دست‌بندی می‌شوند. در خصوص هر حریف‌های

مجموعه‌ای دانش تخصصی وجود دارد و روش‌های

متنوعی برای پاسخ‌گویی به مسائل خاص آن ملیده‌اند.

در حوزه محیط مصنوعی طراحان حرفه‌ای عمدتاً بر مبنای

مقیاس کار خود دست‌بندی می‌شوند. شکل ۱-۳ در یک

سوی مقیاس تبیینی کوچک‌تر از انسان قرار داشته که

شامل عیاشات محصولات مصرفی و ایلی می‌باشد. در

حوزه مانی ساخت‌ها و فضاها می‌باشد که ما در آن حرکت

می‌کنیم، وجود دارد. در مقیاس کلان، شهرها و مناطق

شهری، برنامه‌ریزی فضایی را می‌فیلد. بدین ترتیب

می‌سیم که طراحی شهری در ستر دیگر فعالیت‌های

طراحی و در مقیاس‌های مختلف و چارچوب‌های

متفاوتی انجام می‌شود.



شکل ۱-۲ فرایند طراحی

- ارائه راه‌حل‌های طراحی به تعریف مجدد مسئله طراحی منجر می‌شود.
- از آنجایی که معیارها معمولاً در بسیاری مواقع در تضاد است، راه‌حل درست یا فخطی وجود ندارد، بلکه راه‌حل‌ها صرفاً کم و بیش یکی از دیگری بهتر است.
- طراحی ما را ملزم می‌نماید تا در خلق سازبوهی جدید خلاقیت بوده اما در سنجش آن‌ها بر اساس

طراحی شهری می‌تواند در زمینه‌های مختلف توسعه رخ دهد - زمینه‌های عمومی، خصوصی و اجتماعی همچنین زمینه‌هایی که این عناصر را با هم ترکیب می‌کند. طراحی شهری ممکن است توسط گروه‌های مختلف استفاده شود - گروه‌هایی که دارای منافع مستقیم در سایت، خیابان محله یا حتی مناطق بزرگتر شهری هستند. یک کارفرما، یک سازمان محلی، یک مؤسسه احیا و بازسازی، یک سازمان مسکن، یک آبادگر یا مالک خصوصی زمین یا یک سازمان محلی ممکن است به عنوان کارفرما مطرح شوند. در هر صورت، در حالی که طرح شهری برای یک کارفرمای خاص کار می‌کند باید به نظر دیگران درباره مسائل توسعه توجه داشته باشد. در فصل ۱۹ این مسائل مورد بررسی قرار گرفته و اثرات آن بر جنگویی و موقعیت طراحی شهری در زمینه توسعه‌های معاصر با جزئیات بیشتر بررسی می‌شود.

این کتاب دو ابزار یا رویکرد برای روشن کردن مفهوم طراحی شهری در فرایند پیچیده تصمیم‌سازی ارائه می‌دهد. فصل ۳ مفهوم استخوانبندی (اسکلتار) شهری را به عنوان چارچوب یا ابزار ساختار پایه برای شهر معرفی می‌کند. در این جا استخوانبندی بخشی از چارچوب مسئولیتی به عنوان پایه‌ای برای تدوین سیاست‌های بخشی طراحی شهری موجود می‌آورد، چرا که در این جا تأکید بر شهر به عنوان نظامی متشکل از فضاهای حرکتی است. فصل ۵ مفهوم چارچوب روشی را برای طراحی شهری بر اساس ایده طراحی به عنوان فرایندی چرخشی که باید مکرراً تکرار شود معرفی می‌نماید. همچنین می‌توان همین فرایند طراحی شهری را دنبال نمود و سیاست‌هایی بر اساس اولویت‌بندی سایر عوامل تدوین نمود. مانند: کاروری زمین، منظر یا سایر عوامل کلیدی اقتصادی، سیاسی، زیست‌شناسی،

می‌کنیم هر چند اصول مطرح شده در این کتاب برای انواع زمینه‌های توسعه شهری و از جمله مناطق با رشد سریع شهرنشینی، قابل استفاده می‌باشد.

• طراحی شهری می‌تواند در زمینه‌های مختلف توسعه به وقوع بپیوندد که شامل زمینه‌های عمومی، خصوصی و اجتماعی و یا ترکیبی از آنها می‌باشد.

- طراحی شهری می‌تواند توسط گروه‌های ذینفع متعددی استخدام شوند ولی باید به مسائل کسانی که کارفرمایان آن‌ها نیستند نیز توجه نمود.
- ابزارهای اصلی ما در پاسخ به پیچیدگی تصمیم‌سازی در طراحی شهری ارائه یک چارچوب روشی و استفاده از مفهوم استخوانبندی (اسکلتار) شهری می‌باشد.

خلاصه

مهم‌ترین نکات این فصل را می‌توان به صورت زیر خلاصه نمود:

- طراحی شهری مانند هر فرایند دیگری طراحی روش عقلانی را با الهام ترکیب نموده است. طراحی درگیر تغییرات برنامه‌ریزی شده در جهان واقعی بوده و آینده حاصل از اثرات این تغییرات را ترسیم می‌کند.

تفقه شروع کار طراحی شهری تجزیه و تحلیل موقعیت موجود و مسئله "طراحی" است. در فرایند طراحی ما ایده‌های مختلف را امتحان می‌کنیم تا ببینیم آیا پاسخ‌گوی مسئله هستند؟ فرایندی تکراری و بی‌انتهاست. از آن‌جا که چندین معیار برای یک راه حل موفق وجود دارد و برخی از این معیارها با هم در تضاد هستند، ارائه هیچ راه‌حلی بی نقص و عالی ممکن نیست.

طراحی شهری در زمینه‌های متنوع طراحی فعالیت نموده و در مقیاس‌های مختلف و چارچوب‌های زمانی متفاوت انجام می‌شود.

- ما هیچ‌گاه نمی‌توانیم شهر را با همه جزئیات آن طراحی کنیم. هم بافت شهری و هم زمینه تصمیم‌سازی در آن بسیار پیچیده هستند. طراحی شهری یک فرایند اقتصادی، سیاسی و هم چنین زیست‌شناسی و عملکردی است که عموماً بازیگران متعدد و متنوعی را در بر می‌گیرد.
- اساساً به زمینه توسعه و برنامه‌ریزی بریتانیا اشاره

فصل دوم محرک های شهری

ماریان رابرتز و نونسی لویس - جونز

این بخش به بررسی عوامل اصلی که جوهره و فرم شهرهای کوچک و بزرگ را شکل می دهد، می پردازد. ما این عوامل را مولدهای شهری نامیده ایم.

نظام های حرکت

هنگامی که گردشگردهی به شهری جدید وارد می شود، نخستین چیزی که بدان نیاز دارد تا بتواند گردش خود را آغاز نماید، نقشه خیابان ها است. نقشه شهر، اطلاعات پایه درباره شهر را ارائه نموده و نظام حرکتی را که «ساختار» آن مکان را به وجود می آورد و به عبارتی چگونگی ارتباط کل به اجزاء را نشان می دهد.

نظام های حرکت و توسعه شهر

در حالی که امروزه حرکت بوسیله وسائل مختلف انجام پذیر است، تا یک قرن پیش پیاده روی یا حمل و نقل به وسیله درشکه و گاری اسی تنها گزینه های ممکن حرکت بودند. امروزه اکثر شهرها شبکه های خیابانی یا ترکیبی از شبکه های خیابان و بزرگراه شهری به عنوان شریان های اصلی حرکتی را دارا می باشند. تکنولوژی نظام های حرکت، فرم های شهری مختلفی را به وجود می آورد. برای مثال پس

کوچه های پر پیچ و خم شهرهای کوچک قرون وسطایی تنها با پای پیاده و یا حیواناتی نظیر اسب و قاطر قابل عبور بود. در مقابل بلوارهای مزین مرکزی پاریس با نشستن در عقب درشکه اسی بهتر درک می شد و بالاخره شهرهایی چون هوستون^۱ در ایالات متحده امریکا هنگامی که از مسیر بزرگراهی شهری بدان وارد می شویم، بهتر درک می شوند. در اینجا جداره های براق برج های ساختمانی مرتفع به نظر می رسد که ماشین ها را به سرعتی بی نظیر به سوی خود می کشند.

چنان که از هر یک از این مثال ها مشخص می شود، وسایل مختلف حمل و نقل، مقیاس متفاوتی از فرم شهری را به وجود می آورد.

- کوچه های قرون وسطی ای با ساختمان های ۳ و ۴ طبقه (پیاده ها، اسب، درشکه)
 - بلوک های آپارتمانی ۷ و ۸ طبقه پاریسی (پیاده ها، درشکه ها)
 - آسمان خراش های چندین طبقه آمریکایی (اتومبیل)
- جالب این جا است که در نخستین دو مثال،

^۱ Houston



شکل ۲-۹: یک خیابان در فرانکفورت ایل (ایکسون)

ساختارها چنان به هم نزدیک ساخته می‌شوند که نهادهای به هم پیوسته‌ای را در طی حرکت وای پندند به وجود می‌آورند. در خصوص آسفالته‌های خراش‌ها، ترمیمیل چال سریع حرکت می‌کند که به آسفالته خراش‌ها اجازه می‌دهد با فواصل بیشتر از هم قرار گرفته و در این حال بیادگر نبوارهای مستند از ساختمان‌ها باشد (شکل ۲-۹).

جنبه مهم دیگری که باید بدان توجه نمود نظایر

قابلیت تبدیل یک نظام حرکتی به دیگری است. به طوری که امکان آن که یک بزرگراه دو طرفه را با توجه به استانداردهای امروزی، از میان کوچمهای قرون وسطی‌ای عبور دهیم، وجود ندارد. همچنین هر چند بلوارهای پارسی وسیع هستند اما هنوز آن قدر وسعت ندارند که بزرگراه‌های شهری را در خود جای دهند. در مقابل، حرکت پیاده در حاشیه راه‌های شلوغ شهری تجربه‌ای نامناسب و نازاحت‌کننده

و چنانکه ملیک هرت^۱ (۱۹۹۸) عنوان می‌کند این راه‌ها همچنان محوره‌های مهم مرکز شهر که دارای کاربری‌های مختلط هستند را بوجود می‌آورند.

نظام دریم شامل خیابان‌های حقوقی است. بسیاری از خیابان‌های حقوقی دارای مثلث تاریخی هستند. آن‌ها معمولاً رسته در تخریب حصارهای شهر دارند، چنانکه معروف‌ترین آن «رینگستر»^۲ در وین^۳ در پایان قرن (۱۹) می‌باشد. هنگامی که حصار شهر در قرن ۱۹ بوجیده شد، رینگستر به عنوان یک خیابان وسیع با ساختمان‌های پانزدهمی چندی در طول آن احداث گردید. امروزه عدم مطلوبیت ورود ترافیک سنگین و شبکه راه‌های اصلی جدید از مرکز شهر زمینه ساز احداث راه‌های حقوقی پیرامون مراکز شهری شده است (شکل ۲-۱۰). اقدام پاریس نمونه جالب توجهی از این امر است. جایی که خیابان بری فریک^۴ که در حاشیه محدوده باستانی قرار گرفته، به‌ای تند برای حومه‌های فقیرترین و باکلیوس^۵ که در پشت آن قرار گرفته است، بوجود می‌آورد. نظام‌های شطرنجی هم در نیمکره شرقی و هم در نیمکره غربی به عنوان الگوهای نظام بخش شهرها حائز اهمیت بوده‌اند (شکل ۲-۱۱). اطلاعات بیشتر در مورد شبکه شطرنجی در پیوست ۲ آمده است.

نظام‌های حرکت و محرک‌های شهری

سیرهای حرکتی به طور فزاینده‌ای برای ترفیع توسعه شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. در دهه ۱۹۳۰

است. مگر آنکه به وسیله درختان و انواع دیگر راهکارهای منظرسازی، از دید پنهان شده باشد، نه تنها نظام‌های حرکتی برای تعریف یک منطقه شهری حائز اهمیت هستند بلکه مقیاس و نوع نظام حرکتی هم چنین بر نوع و گونه فرم شهری و تجربه پیاده‌ها در آن اثرگذار است. بسیاری از اسکان‌های شهرهای باستانی حاصل نظام‌های حرکتی دارای تقاطع بودند. در دوره‌ای که شهرها محصور بودند، حصارهای شهر محدوده‌های ساحلر شهری را با به عبارتی محدوده شهر را تعیین می‌کردند. امروزه نظام حرکتی چنین عملکردی را به صورت مهم‌تری ایفا می‌کند. جاده‌ها و خطوط راه‌آهن می‌توانند موانعی همانند یک دیوار را به وجود آورند. از سوی دیگر آن‌ها می‌توانند بین مناطق مختلف شهر ارتباط ایجاد کرده و محله‌ای را به محله‌ای دیگر در طول نظام حرکتی متصل نمایند. شهرهایی که در دوره زمانی طولانی‌تری شکل گرفته‌اند، دارای ساختاری با وضوح کمتر هستند، اما در هر صورت نظام‌های حرکتی، ارتباطی روشن و نزدیک با منطقه‌های اجزاء مرکز و مراکز فرعی دارند.

گونه‌های نظام حرکتی

الگوهای نظام‌های حرکتی در مناطق شهری بسیار متنوع و زیاد است، اما سه گونه اصلی وجود دارد. اولین این‌ها نظام شعاعی است که در آن توسعه بر مبنای معابر که از یک مرکز به بیرون کشیده شده، انجام می‌گیرد. به راه‌هایی که از این نقطه مرکزی به بیرون کشیده شدند، عموماً تحت عنوان شریان‌های اصلی اطلاق می‌شود که پارک‌های بدن و با شاخه‌های درخت مشابهت دارند. در شهر لندن برخی راه‌های شریانی به دوره اشغال بریتانیا توسط رومیان برگشته

^۱ Mike Herbert

^۲ Ringstrasse

^۳ Vienna

^۴ Peripherique

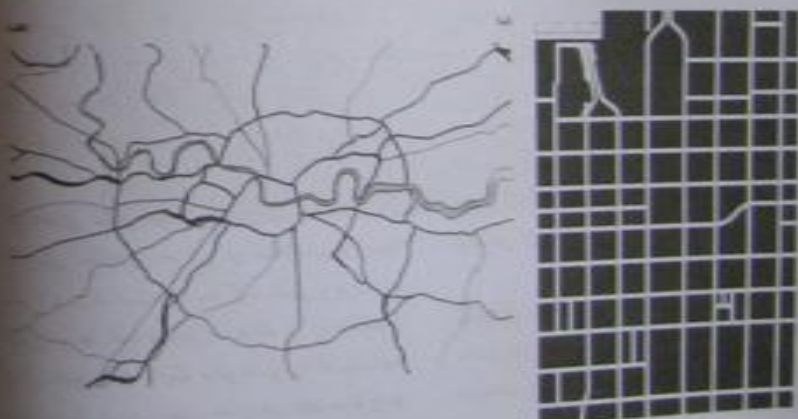
^۵ banlieues

احداث خط مترو پوینت^۱ از شبکه مترو، بخش شمال غربی لندن را تحت تأثیر قرار داد. در حالی که توسعه در اراضی باقی و ساخته شده امروزه در کشور های اروپایی با محدودیت بیشتری روبرو است. در ایالات متحده آمریکا توسعه های حاشیه ای که پیرامون نقاط مرکزی های اصلی و در حاشیه شهر های موجود قرار دارند هنوز امکان پذیر است. گریو^۲ (۱۹۸۱) این توسعه ها را شهر های لبه ای خوانده است. این شهر های لبه ای با کم شهر ها شامل املاک مسکونی برای خانواده های طبقه متوسط، مراکز خرید و پارک های صنعتی بوده که همگی با وسیله راه ها به هم متصل شده اند.

آریبا بر آن است تا با بوجود آوردن نظام های جدید حمل و نقل در محدوده های ترویج شهری به احیای مناطق رها شده در بخش های مرکزی شهر

با حومه ها دست بازیده و قیمت املاک مسکونی در دسترسی به مراکز اشتغال را ارتقاء بخشد. این که این همواره با چنین ابزار هایی احیا امکان پذیر است، همین اثبات شده است و به مقالات بیشتری در این زمینه نیاز است. کوان^۳ (۱۹۹۷) عنوان می کند که محلات باید به وسیله زیر ساخت هایی نظیر حمل و نقل به خوبی به یکدیگر متصل باشند و ارتباطات کالبدی مانند خیابان ها و مسیر های پیاده باید وجود داشته باشد تا احیای موفق صورت گیرد.

ایجاد نظام های جدید حرکت و حمل و نقل در شهری موجود می تواند به لحاظ طراحی مشکلات نظامی بوجود آورد. بریدگی ها و زیر گذرها مثلاً هم ناایمن و هم خطرناک بوده و ایجاد یک جاده جدید سریع السیر همان طور که زخمی بر پوست ایجاد



شکل ۲-۲: نقشه راه های لندن (آبشار شبکه طراحی رالی، کار و پوینت شمالی (آریبا بر نیل)

^۱ Metropolitan
^۲ Garreau

^۳ Cowan

می شود، عملاً باعث شهری را خسته وار می کند. حتی اقداماتی مانند پیکه زامساری مناطقی که قبلاً سواره بودند، می تواند تأثیرات غیر منطقی را در برداشته باشد. برای مثال اشاره بها در خیابان سوت مولتون^۴ در مجاورت خیابان پاد^۵ که یکی از شیک ترین خیابان های لندن محسوب می شود تا ۱۰ مایل افزایش پیدا کرد به طوری که بسیاری را مجبور به ترک منطقه نمود و تنها مغازه های کاملاً تخصصی و لوکس در آنجا باقی ماندند.

تشابه بین نظام های حرکت و جریان های بدن هم مفید و قابل توصیف است. این مسئله در دهه های اخیر شدت پیدا کرده، چرا که ساختمان ها پیچیده تر شده و بیش از پیش به خداحتی مانند آب، گاز، برق، تلفن و عملکردهای تخصصی و خدماتی مانند کال های غیر توری، که در امتداد راه ها کشیده می شوند، وابسته شده است. این بدان معنا است که خون حیاتی نظام شهری (مردم، حرارت، نور و آب) عملاً از مسیر نظام های حرکتی عبور می کند بدون حرکت، شهر ها وجود نخواهند داشت. رشد و تحول وابسته به نظام های حرکتی هستند. اما چنان که در مورد بدن نیز صادق است، کنترل اثرات تغییر و توان انجام جراحی های عمده هنوز به طور کامل در اختیار ما نیست.

پایداری

حرکت، رابطه تنگاتنگ با پایداری زیست محیطی ساختار های خاص شهری دارد. طی دو دهه گذشته توجه خاصی به استفاده از تومیل و اثرات مضر آن بر محیط زیست شده است. در آمریکای شمالی

^۴ South Molton Street
^۵ Bond Street

جشن خوشه سازی آمریکایی که به وسیله پتر کالهورپ^۶، آندرس دینی^۷ و الیزابت پلتر زیبرگ^۸ مطرح شد (کالهورپ^۶ ۱۹۹۳، دینی^۷ ۱۹۹۳، پلتر زیبرگ^۸ ۱۹۹۳) پیشنهاد می کند که گونه های جدید از ساختار شهری برای اسکان های جدید و برای احداث ساختمان های میان راه در اسکان های موجود که پیرامون نظام های حمل و نقل عمومی کلان هستند مورد استفاده قرار گیرد. در اروپای غربی بازگشت به فرم سنتی شهر های اروپایی پیشنهاد شده است تا از نیاز به وسایل نقلیه موتوری کاسته شود. در حال حاضر، در این ارتباط فعالیت های بسیاری در سطح مختلف دولت انجام می گیرد. در بریتانیا تحقیقات و راهمها برای برنامه ریزی اسکان های پایدار، جدید (لارنون^۹ و همکاران ۱۹۹۵، آلدوس^{۱۰} ۱۹۹۷) و برای فراهم نمودن مسکن با تراکم های بالاتر تکوین شده است. اولین تبویس ۱۹۹۵ از یک رویکرد جامع برای نیل به توسعه شهری پایدار توسط گزارش گروه مطالعات شهری به طرف رانسان در شهر سازی تهیه شد (گروه کار شهری ۱۹۹۹). سیاست های برنامه ریزی نو جازگری گردیده و به منظور کاهش استفاده از تومیل جبری تکوین شدند که از میزان توسعه بدون شهری کاسته شده و توسعه در مراکز شهری موجود تشویق گردید. در قاره اروپا راه حل های بیشتری برای کاهش استفاده از وسیله نقلیه شخصی و رانج های طراحی شهری جذاب تری در نظر گرفته شده است. برای مثال استفاده

^۶ Peter Calhorne

^۷ Andres Dany

^۸ Elizabeth Plater Zyberg

^۹ Calhorne

^{۱۰} Katz

^{۱۱} Barton

^{۱۲} Aldous



شکل ۳-۲: گرنویل: شبکه قطار روزمیس (ایزم) که در قلب شهر جای داده شده است. (پیتز جوتز)

از نظام ریلی سنگ در شهر استرلسبورگ^۱ فرانسه و همچنین ضوابط ساختمانی در نظام برنامه‌ریزی هلند که سه طبقه توسعه مجاز را در گروه‌های ترافیکی ارائه می‌دهد از آن جمله می‌باشد. آنگاه کتبه به شکل ۳-۲^۲ چنانکه در بالا بدان اشاره شد، توسعه پایدار مسافتی ترانسم را مطرح کرده و استفاده از ترانکهایی بیش از آنچه در قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ پیشنهاد می‌شد و استفاده از اختلاط بیشتر کاربری‌ها را پیشنهاد می‌کند (کپلن^۳ ۱۹۹۶). طراحی شهری مدت‌هاست که برای اقدام این اصول به عنوان بخشی از روش عملی برنامه‌ریزی تلاش می‌کند. در این کتاب راهمادی طراحی، فرض بر آن است که اصل کاهش استفاده از اتومبیل یک هدف مطلوب بوده که باید در تمام مداخلات طراحی شهری در همه مقیاس‌های توسعه در نظر گرفته شود. این امر در سایر موارد می‌تواند به معنی رقابت با معیارها و استانداردهای برنامه‌ریزی موجود است. برای مثال فراهم نمودن پارکینگ در هر شرایطی، این امر برای طراحی چالشی را بوجود می‌آورد که درباره استانداردها مطالعه بیشتری نموده و این آمادگی را پیدا کنند تا اصول راهمادی خود را متناسب با آنها بوجود آورند. پیوست ۳ کتاب اطلاعات بیشتری در مورد ارتباط بین ترانسم فرم شهری و نظام‌های حرکتی ارائه می‌دهد.

خلاصه

- گونه‌های مختلف فرم شهری به دلیل تغییرات تکنولوژیکی برای مثال از ترانکه‌های اسی تا اتومبیل در نظام‌های حرکتی بوجود آمده‌اند.

^۱ the city of Strasbourg
^۲ Coupland



شکل ۴-۲: دیاگرام توزیع لندن از رسم شده توسط گراهام شین^۴

از تپه‌ها شکل پیدا کرده‌اند. علاوه بر این بسیاری از شهرها از ویژگی‌های طبیعی محیط پیرامونی مانند تپل مانندین در شهر کپ تان^۵ آفریقای جنوبی اثر گرفته و هویت می‌یابند. حفاظت از این ویژگی‌های طبیعی در مقابل توسعه نامناسب از طریق تدوین استراتژی‌های طراحی، امروزه بیش از پیش حائز اهمیت است. تغییر فرم و ویژگی‌های طبیعی به مقرر مصنوعی، عموماً بخش کلیدی از تکامل شهرهای کوچک و بزرگ بوده و توسعه گونه خاصی از ساختار شهری را توجیه می‌دهد. برای مثال در برلین پارکس به نام تیر گاردن^۶ وجود دارد که روزگاری شکارگاه سلطنتی بوده، که امروزه یک منطقه سرسبز مهم را در هسته مرکزی

^۵ Table Mountain in Cape Town
^۶ Tiergarten

شهر بوجود آورده است. کانال‌ها در آمستردام و ونیز^۷ خود بخش تجزیه‌ناپذیری از شهر هستند و همراه با آنها شکل گرفته‌اند. گاه تأثیر عناصر طبیعی ممکن است پنهان بوده و تنها برای آن‌هایی که اطلاعات زیادی از شهر دارند آشکار باشد. طراحی شهری، گراهام شین^۸ در یک نمودار بسیار جالب نشان داده است که چگونه طی قرن ۱۸، حملات بزرگ مالکان نروژند بر اراضی خشک مرتفع بالاتر از سطح رودخانه فیلد^۹ که به تپه‌ها^{۱۰} می‌ریخت، شکل گرفته است. اشکال ۱۵-۱۶ در حائز که دهانه رودخانه فیلد نهایتاً با فرمی آشفته‌تر توسعه یافت. بنابراین، طراحی شهری باید به ویژگی‌های طبیعی

^۷ Amsterdam and Venice
^۸ Graham Shane
^۹ River Fleet
^{۱۰} Thames

رویکردی به سوی طراحی شهری

• در بسیاری از مواقع فضاهای باز در پیرامون فشارهای توسعه آسیب‌پذیر می‌باشند.

فرایند توسعه

مکان‌ها در اثر توسعه ساختمان‌ها و سایر سازمان‌ها شکل می‌گیرند. از آنجا که ساختمان‌ها حامل روابط ارزشمند و بسیار پیچیده مصالح، خدمات و لغات هستند، تعجب‌آور نیست که فرم آن‌ها به شدت تحت تأثیر روابط مالکیت و کنترل و همچنین فرآیندهای سیاسی و رسوم فرهنگی باشد.

از آنجا که بسیاری از سکونتگاه‌ها هم در نیمکره شرقی و هم نیمکره غربی پیرامون مسیر جاذبه‌های باستانی شکل گرفته‌اند، روابط قدیم قدرت و سیاست اثر بسیار مهمی بر آن‌ها داشته است (کاستوف^۱ ۱۹۹۱). جغونگی اثر الگوهای زمین‌های کشاورزی را که طرح اولیه ساختار خیابان‌های ارگانیک است به عنوان طرح «ارگانیک» توصیف می‌شود. واژه «ارگانیک» در ارتباط با بافتی که تراکم پایین دارد و عموماً منظر گرا هستند، استفاده می‌شود و متأسفانه این واژه تداعی‌کننده فرایندی گیاهی و غریزی است که بدون مداخله انسانی شکل می‌گیرد (کاستوف ۱۹۹۱). یادآور می‌شود که همه توسعه‌ها به نوعی برنامه‌ریزی شده هستند چه این توسعه پیچ و خم‌های یک جاده آرام در باغات حومه لندن باشد و یا طرح رسمی «فرهنگی» در پاریس یا «فولاد» (یک اسکان غیر رسمی) در ساپولا^۲. هر یک از این سکونتگاه‌ها به نوعی دارای قوانین و توافقانی هستند که شکل آن‌ها

که بازی ویژگی‌های محرک هستند توجه شد. این بدان معنا نیست که ویژگی‌های طبیعی عناصری نامالک برای توسعه پیرامون آن‌ها هستند و یا باید با بزرگوار از این روند گیاهان و جانوران بومی، آب، درختان و هوای پاک همگی مشخصه‌های بازمانده و ساختاری هستند که باید قطعی مهم در پهنه‌های طراحی ایفا کنند. روش‌های استفاده از ویژگی‌های طبیعی در راه‌های طراحی شهری خود مستقیم یک حد شباهت اختصاصی می‌باشد. در این راه‌های طراحی، پهنه‌های برای جغونگی استفاده از ویژگی‌های طبیعی در قالب مطالعه‌ای ارائه شده است. همچنین برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توان به تاسون^۳ (۱۹۹۸) مراجعه نمود.

باید به این نکته توجه شود که ویژگی‌های منظر سرسبز به جودی خود ارزش اقتصادی و بازاری برای مالکین ایجاد نمی‌کنند. در واقع در بسیاری از مواقع، آن‌ها خود ممکن است هزینه‌های زیادی به لحاظ نگهداری نیز بوجود آورند. به عبارتی توسعه شهری و محیط طبیعی گاه با هم در تقابل قرار می‌گیرند. جایی که ارزش زمین بالا است، همه فضای موجود تحت فشار توسعه قرار دات و ساخته می‌شود. این امر به محرک اصلی توسعه، یعنی اقتصاد منجر می‌شود.

خلاصه

- بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ، پیرامون ویژگی‌های طبیعی مانند سترگاه‌ها یا گلزارهای آب شکل گرفته‌اند.
- طراحی باید توجه خاص به جغونگی و نقشه‌های ویژگی‌های طبیعی در تکامل شهری ایفا نموده‌اند.

دات شده

^۱ Thompson

محرک‌های شهری

را به وجود آورده. جهت آن‌ها نیست به غورنید را مشخص کرده و با ارتباط آن‌ها با مسکن‌ها یا با جاده را تعیین نموده است. هر چند این ترتیبات ممکن است بسیار ساده یا ابتدایی باشند.

در کشورهای حومه‌ای در حال توسعه، ارتباط بین ارزش زمین، کنترل سیاسی و فرم شهری بسیار آشکار دیده می‌شود. در مرکز شهرهایی مانند ساپولا^۲ و مکزیکو سیتی جایی که ارزش قیمت زمین بسیار بالا است، آسمان خراش‌ها حق را پوشش‌دهند. از آنجا که این ساختمان‌ها، در مالکیت و در اشغال ثروتمندترین ساکنین شهر است، فضاهای نیمه خصوصی بین آن‌ها سرودی‌ها و حیاط‌های داخلی - به شدت تحت کنترل و نگهداری است. اراضی رها شده حاشیه شهری، سکونتگاه‌های غیررسمی، فقیرترین ساکنین کشور را اسکان می‌دهند (اشکال ۱-۲). این ساکنین معمولاً خانه‌های یک طبقه‌ای هستند که ساده و معمولی ساخته شده و تقریباً هیچ کنترلی بر فضای پیرامون آن‌ها وجود ندارد. در فصل ۹ این کتاب گریس مارش^۳ فرایند توسعه را با تفصیل بیشتری توضیح می‌دهد و با استفاده از یک نمونه نشان می‌دهد که چگونه طراحی‌های علی‌رغم محدودیت‌های بازار املاک در بریتانیا می‌توانند به فرم شهری انسانی‌تر و قابل‌دسترسی‌تر دست یابند. از بحث فوق می‌توان نتیجه گرفت که اقتصاد توسعه، امری اصلی برای ترک فرم شهری است، بلکه بخشی اساسی از آن محسوب می‌شود.

چنانچه در بالا اشاره شد، روابط مالکیت و کنترل زمین و ساختمان بر عرصه خصوصی، برای مثال بر فضاهای بین و پیرامون ساختمان‌هایی که عموم بدان دسترسی دارند، تأثیر می‌گذارد. امروزه الگوهایی فرایندهای برنامه

^۲ Chris Marsh

خصوصی‌سازی فضاهای عمومی وجود دارد. برای مثال، جغونگی اسکان سیستم‌های طبق مدیریت خصوصی در کنترل بر فضاهای عمومی داخل مراکز خرید و مؤسسات بزرگ عمومی بیشتر^۱ (۱۹۹۰، دیویس). از آن جمله می‌تواند از گلشنه تا حال و آشنایی ساختار سیاسی و اجتماعی موجود همواره مجموعه کنترل‌هایی بر عرصه خصوصی وجود داشته است. برای مثال منطقه پانامایی^۲ که در لندن در ابتدا به عنوان یک توسعه خصوصی شکل گرفت و امروزه به عنوان در محل ورودی مایع از ورود بی‌نگاه‌ها می‌باشد. در حالی که طراحی شهری نمی‌تواند روابط مهم



شکل ۱-۲: طرح‌های مربعی مراکز تجاری حاکی از آن است که تقابل با راه‌های غیر رسمی، تردد را از قرار گرفته است (امانگ تیرا)

^۱ Punter
^۲ Bloomsbury

^۱ Knutof
^۲ Rue de Rivoli
^۳ favela
^۴ Sao Paulo