

# طراحی شهر

به سوی یک شکل پایدارتر شهر

تألیف

هیلدر برند فری

ترجمه

دکتر سید حسین بحرینی

استاد دانشکده شهرسازی دانشگاه تهران

شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری

(شهرداری تهران)

سرشناسه :	فرای، هیلد برند، م - ۱۹۴۰
عنوان و نام پدیدآور:	طراحی شهر: به سوی یک شکل پایدارتر شهرتألیف هیلد برند فرای؛ ترجمه حسین بحرینی.
مشخصات نشر:	تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۸۷.
مشخصات ظاهری:	۱۶۲ص. : مصور، نقشه
شابک :	۳۵۰۰۰ ریال : ۱-۰۳-۷۹۴۳-۹۶۴-۹۷۸
وضعیت فهرست نویسی :	فیبا
یادداشت :	عنوان اصلی : Designing the city : towards a more sustainable urban form, 1999
یادداشت :	چاپ دوم.
یادداشت :	کتابنامه.
موضوع :	شهرسازی - جنبه های اقتصادی.
موضوع :	شهرسازی - تأثیر بر محیط زیست.
موضوع :	سیاست شهری.
موضوع :	بوم شناسی شهری.
موضوع :	زندگی شهری.
موضوع :	شهرسازی - اسکانلند - گلاسکو.
موضوع :	گلاسکو - اوضاع اجتماعی.
موضوع :	گلاسکو - اوضاع زیست محیطی.
شناسه افزوده :	بحرینی، حسین، ۱۳۲۱ - مترجم
شناسه افزوده :	شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری.
رده بندی کنگره :	۱۶۵HT/5/ف ۴ ط ۴ ۱۳۸۷
رده بندی دیویی :	۳۰۷/۱۲۱۶
شماره کتابشناسی ملی:	۱۳۰۰۵۵۸

شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری (وابسته به شهرداری تهران)  
تهران - خیابان موحد دانش (اقدسیه) تقاطع بدیعی - شماره ۴۰ - صندوق پستی ۵۹۷-۱۹۵۷۵  
تلفن ۲۲۲۹۶۹۶۹ فاکس ۲۲۲۹۵۸۹۸ info@tehrangis.com WWW.tehrangis.com

نام کتاب :	طراحی شهر بسوی یک شکل پایدارتر شهر
نویسنده :	هیلد برند فرای
مترجم :	دکتر حسین بحرینی، عضو هیات علمی دانشگاه تهران
ناشر :	شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری (وابسته به شهرداری تهران)
شمارگان :	۲۰۰۰ نسخه
نوبت چاپ :	دوم، ۱۳۸۷
تایپ و صفحه آرایی :	معصومه قنیری نژاد
چاپ :	شادرتنگ
قیمت :	۳۵۰۰۰ ریال
شابک :	۱-۰۳-۷۹۴۳-۹۶۴-۹۷۸

کلیه حقوق چاپ برای شرکت پردازش و برنامه ریزی شهر تهران محفوظ است.

## فهرست مطالب

۹	مقدمه ناشر
۱۱	مقدمه مترجم
۱۳	قدردانی
۱۵	پیشگفتار
۱۵	بحث‌های کلیدی بر له و علیه برنامه‌ریزی راهبردی و طراحی شهری
۱۷	هدف این کتاب
۲۰	منابع
۲۱	بخش اول: بحث‌های جاری در مورد شهر پایدار
۲۳	طراحی شهری چیست و چرا این روزها آنقدر به آن اهمیت داده می‌شود؟
۲۳	۱-۱. طراحی شهری چه هست و چه باید باشد؟
۲۲	طراحی شهری در انگلستان: تئوری
۲۵	طراحی شهری در انگلستان: عمل
۲۸	طراحی شهری در سایر شهرها و کشورهای اروپایی
۲۸	مسئله کنترل زیاد و یا کم توسعه شهری
۲۹	مسئله مقیاس و حدود چارچوبها و مداخلات طراحی شهری
۳۰	تعریف خلاصه طراحی شهری
۳۱	۱-۲. چرا طراحی شهری امروز بیش از هر زمان دیگر مورد نیاز است؟
۳۱	طراحی شهری می‌تواند به بالا بردن امتیازات شهر کمک کند
۳۲	طراحی شهری می‌تواند به تقلیل یا حذف تنگناهای شهر کمک کند
۳۵	نقش طراحی شهری
۳۶	۱-۳. سطوح مداخلات طراحی شهری
۳۶	طراحی شهری راهبردی در سطح منطقه شهری
۳۶	طراحی شهری راهبردی در سطح بخشهای شهری
۳۶	طراحی شهری در سطح فضاهای خاص
۳۶	۱-۴. خلاصه و نگاهی به مطالعات آتی
۳۸	منابع
۳۹	۱- بحث شهر پایدار فشرده، پراکنده یا چیز دیگر؟

۳۹	۲-۱. نقطه شروع بحث
۴۰	۲-۲. مفهوم شهر فشرده
۴۰	دلایل حمایت از شهر فشرده
۴۱	دلایل مخالفت با شهر فشرده
۴۲	از بحثهای موافق و مخالف شهر فشرده چه می توان آموخت
۴۲	عدم تمرکز متمرکز
۴۲	مواضع تلفیقی
۴۴	ابهام در مورد شکل و ساخت شهر فشرده
۴۶	بحثهای اکولوژیکی و زیست محیطی
۴۸	زمینه های توافق تمرکزگرایان و عدم تمرکزگرایان
	تلفیق گرایان و سایرین
۴۹	۲-۳. نتیجه گیری
۵۳	منابع
۵۵	۳- ساختارهای پایدارتر خرد و کلان شهر
۵۶	۳-۱. ساختار خرد یک شهر پایدارتر
۵۶	تقاضاهای اساسی از ساختار شهر
۵۶	محله شهری
۶۱	مجموعه ای از محلات تشکیل یک بخش شهری می دهند
۶۲	تشکیل شهر از مجموعه ای از بخشها
۶۳	تشکیل شهر بزرگ با مجموعه ای از شهرهای کوچک
۶۳	ساختار ترکیبی شهر یا شهر منطقه
۶۴	۳-۲. ساختار کلان انواع مختلف مدلهای شهری
۶۶	شهر مرکزی
۶۷	شهر ستاره ای
۶۸	شهر اقماری
۷۰	کهنکشان سکونتگاهها
۷۱	شهر خطی
۷۳	شبکه چندمرکزی و یا شهر منطقه ای
۷۴	۳-۳. مقایسه مناطق و ابعاد مدلهای شهری
۷۸	وسعت و ابعاد مدلهای شهری با جمعیت ۲۵۰,۰۰۰ نفر
۷۸	وسعت و ابعاد مدلهای شهری با جمعیت ۵۰۰,۰۰۰ نفر
۷۹	۳-۴. مقایسه عملکرد بالقوه شش مدل شهری بر اساس معیارهای پایداری
۸۸	۳-۵. توجیه پذیری مدلها بر حسب تغییرات لازم در بافت شهری شهرهای موجود
۸۸	۳-۶. شکل شهری مبتنی بر سیستم های حمل و نقل
۹۰	۳-۷. مدل شبکه شهری چه چیز ارائه می دهد
۹۱	۳-۸. نتیجه گیری
۹۲	منابع
۹۵	بخش دوم: کاربرد مدل ساختار شهر در گلاسکو
۹۷	۴- گلاسکو نمونه یک شهر فرا صنعتی

۹۷	۴-۱. توسعه گلاسکو تا دوران بین دو جنگ
۹۷	ویژگیهای عمده شهر صنعتی
۹۹	ویژگیهای مشترک مجموعه‌های توسعه
۱۰۳	۴-۲. توسعه گلاسکو بین دو جنگ
۱۰۳	معرفی حومه‌های باغی
۱۰۴	توسعه‌های استیجاری جدید
۱۰۵	آثار توسعه‌های بین دو جنگ بر شهر
۱۰۵	مقایسه با مسکن بین دو جنگ در برلین
۱۰۷	۴-۳. گلاسکو در دهه‌های ۱۹۵۰، ۱۹۶۰ و اوائل دهه ۱۹۷۰
۱۰۷	مناطق توسعه جامع و اراضی حاشیه‌ای
۱۱۱	برنامه راهسازی
۱۱۲	نتیجه‌گیری
۱۱۲	۴-۴. تقویت شهر قدیم ولی توسعه‌های جدید بصورت پراکنده: دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰
۱۱۴	۴-۵. وضعیت کنونی شهر
۱۱۴	تراکم ناموزون جمعیت و توسعه بی رویه
۱۱۶	منطقه‌بندی عملکردی
۱۱۷	طبقه‌بندی اجتماعی
۱۱۷	عدم انسجام فضایی و کالبدی
۱۱۸	نتیجه‌گیری
۱۲۲	منابع
۱۲۳	۵- کاربرد ساختار خرد و کلان: مورد خاص گلاسکو
۱۲۴	۵-۱. منطقه شهری
۱۲۴	نقشه منطقه شهری
۱۲۴	ساختار توسعه منطقه شهری
۱۲۵	راه‌های اصلی ارتباطی در منطقه شهری
۱۲۵	ساختار فضاهای باز خطی
۱۲۶	نتیجه‌گیری
۱۲۶	۵-۲. الگوی کنونی توسعه گلاسکوی بزرگ
۱۲۸	نقشه کنونی گلاسکوی بزرگ
۱۲۹	شبهه موجود حمل و نقل موتوری
۱۳۰	شبهه موجود حمل و نقل عمومی
۱۳۲	ساختار فضاهای باز خطی
۱۳۳	رویه‌م گذاری
۱۳۳	۵-۳. جستجو برای یک ساختار خرد مراکز خدماتی و اتصالات حمل و نقل
۱۳۴	مراکز محله‌ای موجود و محلات واقعی یا فرضی و حدود و مکان‌های آنها
۱۳۶	بخش‌های واقعی و فرضی و مراکز آنها
۱۳۶	شهرک‌های واقعی و فرضی و مراکز آنها
۱۳۸	شبکه‌های حمل و نقل درجه یک و دو متصل کننده محلات، بخش‌ها

۱۴۰	و مراکز شهرک ها
	راه‌های اصلی حمل و نقل موتوری که بصورت کمربندی مناطق
	ساخته شده و مراکز را دور می‌زنند
۱۴۲	نتیجه
۱۴۲	۵-۴. قابلیت انطباق ساختار به منطقه گلاسکو
۱۴۳	راهبرد یک
۱۴۴	راهبرد دو
۱۴۴	راهبرد سه
۱۴۴	تلفیق راهبردها
۱۴۵	۵-۵. نتیجه
۱۴۶	منابع
۱۴۷	۶- طراحی راهبردی بخشهای شهر گلاسکو
۱۴۷	۱-۶. اهداف و چارچوب نظری ساختاردهی به بخش ها
۱۴۸	۲-۶. مطالعات موردی دگرگونی بخش ها در شهر گلاسکو
۱۴۸	بريجتون
۱۵۲	ایسترهاوس
۱۵۴	اتصال بین پاتریک و گوان
۱۵۸	۳-۶. نتیجه گیری
۱۵۸	منابع
۱۵۹	موخره
۱۵۹	فرآیند کند و تدریجی تحول
۱۵۹	نیاز به چارچوب‌های قابل انعطاف باز زنده سازی
۱۶۰	ضرورت حمایت سیاسی برای طرحهای راهبردی بلند مدت
۱۶۰	ضرورت تفکر، برنامه‌ریزی و طراحی منطقه‌ای به جای محلی
۱۶۱	ضرورت مشارکت مردمی در باز زنده سازی شهری
۱۶۱	ضرورت تحلیل آثار پروژه‌های باز زنده سازی
۱۶۱	ضرورت تجدید نظر در مسئولیت‌های حرفه‌ای و آموزشی
۱۶۲	نتیجه گیری
۱۶۲	منابع

## مقدمه ناشر :

یکی از بحث انگیزترین موضوعات طراحی شهری در حال حاضر مسئله شکل پایدار شهر است. اختلاف نظرهای زیادی در مورد یک مدل شهری مناسب وجود دارد و تاکنون هیچگونه دستورالعمل اجرایی برای تفسیر ساختار شهرها و مناطق موجود و پایداری آنها تدوین نشده است. این کتاب ضمن بررسی تئوری شکل پایدار شهر و با توجه به ضرورت دستورالعملهای اجرایی طراحی برای بوجودآوردن چنین شکلی یک راهکار راهبردی طراحی شهری ارائه می نماید که در صورت اجرا به تحقق ساختار پایدارتر شهر و منطقه شهری کمک خواهد کرد.

بخش اول کتاب به مرور بحثهای جاری موافق و مخالف شکلهای خاص شهری می پردازد و ویژگیهای قبول شده را برای پایدار کردن یک سکونتگاه بطور خلاصه برمی شمرد. بابررسی این که هر یک از مدلهای شهری تا چه اندازه از چنین ویژگیهایی بهره مند هستند می توان به این نتیجه رسید که ساختار خرد یک سکونتگاه به مراتب از شکل واقعی آن اهمیت بیشتری دارد. این امر منجر به ایجاد یک ساختار چند مرکزی می گردد که می تواند شهر را به یک مکان بهتر زندگی و پاسخگوتر به حفظ محیط زیست تبدیل نماید.

بخش دوم کتاب با تجزیه و تحلیل منطقه گلاسکو (انگلستان) کاربرد این مدل ساختاری را آزمایش می کند. نتیجه این است که این مدل را می توان بطور اصولی و بدون تغییر عمده ای در الگوی کنونی توسعه منطقه شهری بکاربرد. انجام مطالعات تفصیلی در بخش های خاص نشان دهنده تفاوت های فاحشی در میزان اصلاحات و تغییرات بافت شهری است. کاربرد عملی این مدل مستلزم تغییرات سیاسی، حرفه ای و آموزشی است.

شرکت پردازش در تداوم انتشار کتاب های بخش معماری و شهرسازی و بدنبال انتشار کتابهایی مانند «شهر همچون چشم انداز نگرشی پست مدرن به طراحی و برنامه ریزی شهری» و «طراحی فضای شهری» و «طرح های سیال شهری» و «راه حل گروه هاروارد برای طراحی شهر تهران» که بیشتر در زمینه طراحی شهری می باشد اقدام به چاپ کتاب حاضر می نماید.

مؤلف این کتاب هیلدبرند فری است که رئیس بخش مطالعات طراحی شهری، گروه معماری و علم ساختمان دانشگاه استرآنکلاید بوده و در حال حاضر بطور فعالی در پروژه های بازسازی شهر گلاسکو مشارکت دارد.

مطالعه این کتاب را که توسط آقای دکتر حسین بحرینی، استاد دانشکده شهرسازی دانشگاه تهران بصورت روان و سلیس ترجمه گردیده است را به عموم علاقمندان به مسائل مدیریت شهری، شهرسازی، معماری و به ویژه طراحان شهری توصیه می نمایم. از خوانندگان عزیز تقاضا می نمودیم که نقطه نظرات اصلاحی خود را به نشانی ذیل ارسال نمایند.

خیابان اقدسیه، بعد از آجودانیه، تقاطع بدیعی، پلاک ۴۰، تلفن ۲۲۲۹۶۹۶۹، شماره ۲۲۲۹۵۸۹۸ صندوق پستی ۱۹۵۷۵/۵۹۷  
دکپستی ۱۹۵۷۹-۵۳۳۳۴، پست الکترونیک info@tehrangis.com

دکتر محمد اخباری

مدیر عامل

تابستان ۱۳۸۷

مسائل و مشکلات ناشی از پیروی از مفاهیم و شیوه های توسعه کلاسیک، رشد آفسار گسیخته جمعیت خصوصا در کشورهای در حال توسعه، برداشت بی رویه از منابع طبیعی، افزایش روزافزون آلاینده ها در محیط، تخریب زمین و گسترش ناموزون سکونتگاه های انسانی از نیمه دوم قرن گذشته تا کنون موجب بوجود آمدن نهضت ها و تفکراتی برای کنترل و مقابله با این روندهای مخرب گشته است. بطوریکه طی سالهای اخیر مباحث مربوط به پایداری تقریباً در کلیه زمینه های فعالیتهای انسانی انعکاس یافته و صاحب نظران رشته های مختلف کوشیده اند هر یک به سهم خود نقشی در این زمینه به عهده گرفته، راه ها و روش هایی را برای تحقق پایداری جستجو نمایند. طراحی شهری نیز از این قاعده مستثنی نبوده است. مهمترین و اساسی ترین رکن طراحی شهری که می تواند در این زمینه یعنی تحقق پایداری نقش عمده ای داشته باشد «شکل شهر» است. به همین دلیل چندی است محققین و صاحب نظران طراحی شهری بر این شده اند که جنبه های گوناگون شکل شهر را با هدف حرکت به سوی پایداری مورد بررسی قرار دهند. کتاب حاضر که تحت عنوان «طراحی شهر: به سوی یک شکل پایدارتر شهر» توسط هیلدر ۶ براند فری نوشته شده است یکی از تلاشها است. مؤلف با ارائه معیارهایی برای تحقق پایداری از طریق طراحی شهری قصد دارد مناسب ترین شکل شهر را برای این منظور پیدا کند. حاصل مطالعه فری چند ماتریس است که در یک طرف آن انواع شکل های کلاسیک شهر نظیر شکل ستاره ای، خطی ... و غیره و در طرف دیگر معیارهای مورد نظر فری برای پایداری شکل شهر قرار دارد. سپس هر یک از اشکال شهر در مقابل معیارهای تدوین شده ارزیابی، نتیجه بصورت اعدادی ثبت و نهایتاً جمع بندی می شود تا شکلی را که بیشترین امتیاز را کسب کرده به عنوان مناسب ترین شکل شهر برای رسیدن به پایداری معرفی نماید.

برای روشن تر شدن موضوع، فری، شهر و منطقه گلاسکو را به عنوان نمونه مورد بررسی و تحلیل قرار می دهد. در یک ارزیابی کلی می توان گفت که کتاب، موضوع بسیار مهم و پیچیده ای را برای بررسی انتخاب کرده است. شکل شهر، ضمن اهمیت و نقش تعیین کننده ای که در طراحی شهری دارد پدیده ای فوق العاده پیچیده بوده و بر خلاف شهرهای گذشته که دارای شکلی ساده، کوچک، قابل تعریف و تحلیل بوده اند، به سهولت تن به تحلیل و ارزیابی نمی دهد. البته مطرح کردن این موضوع که می توان و باید شکل های مختلف شهر را در مقابل معیارهایی ارزیابی کرد خود چالشی بسیار ارزشمند و متهورانه است که بدون تردید انگیزه بکار گرفتن روش های تحلیلی را در ارزیابی و مقایسه شکل شهر در دانشجویان و علاقمندان به طراحی شهر بوجود می آورد. لیکن ساده کردن بیش از حد موضوع و تدوین معیارها به صورت اختیاری و همچنین استفاده از روش ارزیابی توصیفی - استنتاجی و تخصیص ضرایب بطور سلیقه ای طبعاً از ارزش و اهمیت نتایج می کاهد. ساده کردن امر مقایسه و ارزیابی شکل شهرهای کنونی بدین شیوه می تواند متضمن نوعی ساده اندیشی در بین دانشجویان و صاحبان حرفه طراحی شهری باشد. لذا به خوانندگان کتاب توصیه می شود روش و نتایج ارائه شده در کتاب را صرفاً به عنوان یک متدولوژی اولیه در نظر گرفته و برای بهبود و ارتقاء آن بکوشند. چاپ اول کتاب متأسفانه حاوی اشکالات و اشتباهات زیادی بوده که رویهمرفته کیفیت کتاب را تا حدود زیادی پایین آورده بود. در چاپ دوم که به کوشش شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری شهرداری تهران انتشار یافته سعی شده اشکالات مرتفع و کیفیت تصاویر و طراحی جلد آن نیز بهبود یابد. امید است انتشار مجدد این کتاب بتواند به ادبیات طراحی شهری، شکل شهر و پایداری سکونتگاههای انسانی در کشور کمک کند.

لازم می‌دانم از زحمات سرکار خانم قنبری نژاد که با صبر و حوصله فراوان کار تایپ و صفحه آرایی را بر عهده گرفتند، صمیمانه تشکر کنم.

سید حسین بحرینی  
مترجم

www.ketab.ir

انتشار این کتاب به شکل کنونی بدون کمک افراد و مؤسسات خاصی که لازم میدانم از همه آنها در اینجا تشکر نمایم بهیچوجه مقذور نبود.

در درجه اول و بیش از همه باید از مشاورین ارجمند پرفسور پیتز رید<sup>۱</sup> و پرفسور فرانک واکر<sup>۲</sup> از گروه معماری و علم ساختمان دانشگاه استرات کلاید<sup>۳</sup> و پرفسور جان پونتر<sup>۴</sup> از گروه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای دانشگاه ویلز<sup>۵</sup> که تلاش کرده‌اند، چه با موفقیت و یا غیر از آن، جملات مرا کوتاه نگاهداشته و بحث‌های مرا اعم از اینکه با آنها موافق یا مخالف بودند، در ساختار صحیحی قرار دهند تشکر نمایم. نقطه نظرهای انتقادی و سازنده آنها بسیار ارزشمند بود.

بعد از آن از کسانی باید نام ببرم که در تهیه تصاویر کمک کردند. ابتدا با کمک آدریان استوارت<sup>۶</sup> و اسکات نیلی<sup>۷</sup> نقشه پایه تهیه گردید ولی پس از آن کار قدری پیچیده تر و مشکلتر شد. به خصوص خود را مدیون رابین مک کلوری<sup>۸</sup> میدانم که با بردباری تمام انجام کارهای بزرگ کامپیوتری و تهیه نقشه‌های دقیق را (که بسیاری از آنها در این کتاب نیامده و ممکن است در جای دیگر از آنها استفاده شود) بر عهده گرفت و کلیه مسائل و ناهنجاری‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری کامپیوتر را تحمل کرد.

کلیه نقشه‌های منطقه شهری و شهرستان گلاسکو (فصل پنجم) و بخش‌های شهر گلاسکو (فصل ششم) بر پایه نقشه‌های راهنمای یک بیست و پنج هزارم و بر اساس مجوز شماره ۲۷۳۸۸۰/۱ تهیه شده است. لازم است از بخش (Ordnance Survey) تشکر کنم، زیرا بدون چنین مجوزی، نشان دادن مداخلات طراحی در سطوح منطقه‌ای، شهرستان و بخش‌های شهری غیرممکن می‌نمود و بخش برنامه‌ریزی شورای شهر گلاسکو اجازه نسخه‌برداری از پروفیل‌های ۱۹۹۵ و داده‌های ۱۹۹۷/۹۸ را داد. این اطلاعات، امکان نشان دادن رشد شهر و مکان مناطق توسعه جامع (CDA)<sup>۹</sup> و توسعه‌های حاشیه‌ای و توزیع جمعیت (تصاویر ب ۰۱-۴، ۰۸-۴، ۱۵-۴، ۲۲-۴ و ۳۶-۴) را فراهم ساخت. اگر چه آثاری که در این کتاب مورد استفاده قرار گرفته کاملاً به روز نیست، لیکن تصور بر این است که شرایط کلی به گونه‌ای تغییر نکرده که اعتبار یافته‌ها را مخدوش سازد. شورای کانتی ایکس نیز اجازه کپی‌برداری از تصویر ۵۱-۴ «راهنمای طراحی مناطق مسکونی، مورخ دسامبر ۱۹۷۳» را داد (تصویر ۳۰-۴).

علاوه بر این از مؤسسه اینترپرایز اسکاتلند<sup>۱۰</sup> به خاطر اجازه استفاده از چهار عکس هوایی (تصاویر ۲۰-۴، ۲۷-۴، ۳۱-۴ و ۳۸-۴) سپاسگزاری می‌نماید. این تصاویر متعلق به مؤسسه مذکور بوده و هرگونه استفاده از آنها مستلزم اخذ مجوز کتبی از آن سازمان می‌باشد.

و بالاخره باید از گروه معماری و علم ساختمان دانشگاه استراتکلاید به خاطر اعطای فرصت مطالعاتی و آزاد کردن من از مسؤولیتهای اداری تشکر نمایم. بدون در اختیار داشتن چنین فرصت اضافی، امکان اتمام کتاب در موعد مقرر فراهم نمی‌شد. (نویسنده)

1 Peter Reed  
2. Frank Walker  
3. Strathclyde  
4. John Punter  
5. Wales

6. Adrian Stewart  
7. Scott Neilly  
8. Robin McClory  
9. Comprehensive Development Area  
10. Scottish Enterprise

امروزه تعداد کتابهایی که درباره طراحی شهری و شهر منتشر می‌شود بطور بی‌سابقه‌ای در حال افزایش است. بسیاری از این کتابها به موضوع توسعه و زندگی شهری پایدار اختصاص یافته و اغلب با آثار مخرب نحوه زندگی (عمدتاً نحوه زندگی شهری) ما، در محیط زیست منطقه‌ای و جهانی شروع شده و به برنامه‌هایی حاوی تغییرات رفتاری، خصوصاً تغییر از وابستگی به اتومبیل به حمل و نقل عمومی و از متابولیسم خطی به حلقوی یعنی مثلاً از دفن مواد زائد به بازیافت ختم می‌شود. یا وجود اهمیتی که تمام این مباحث دارند، لیکن کمتر کتابی سعی در تحلیل عمیق نقش شکل و ساختار کالبدی شهر در فرآیند تخریب محیط زیست نموده، و کمتر پیشنهادی در این زمینه ارائه شده که چه تغییرات کالبدی می‌توان در شهر داد تا آثار زیست‌محیطی آن را بهبود بخشید. در واقع، همانطور که بعداً ذکر خواهد شد، بخش عمده مباحث جاری ساخت و شکل پایدار شهر ابهام‌آمیز و نارسا است.

این کتاب درباره ساخت و شکل کالبدی شهر و منطقه شهری است و به بررسی آن دسته از تغییرات کالبدی شهر می‌پردازد که عملکرد شهر را بهتر و مردمی‌تر نموده و زینهای کمتری را به محیط زیست محلی و جهانی وارد آورد. کتاب بر پایه مطالعه‌ای از شهرهای اروپا و آمریکا و روشهایی که این کشورها برای کنترل توسعه شهری و بهبود محیط زیست شهری بکار گرفته‌اند تدوین شده است. در بسیاری از طرحهای توسعه شهری این کشورها نه تنها موضوعات کاربری زمین و مباحث اجتماعی - اقتصادی گنجانده شده بلکه موضوع ساخت و شکل کالبدی شهر نیز مورد بررسی قرار گرفته است.

### بحث‌های کلیدی بر له و علیه برنامه‌ریزی راهبردی و طراحی شهری

چارچوب‌های توسعه شهری که طرحهایی را نیز در مورد جنبه‌های کالبدی شهر و منطقه شهری در بر داشته باشد در انگلستان چندان رایج نیست و از نظر بسیاری این‌ها نه تنها مفید نمی‌باشند بلکه ممکن است زیان‌آور نیز باشند. بحث‌هایی در مخالفت با برنامه‌ریزی و طراحی راهبردی عنوان شده که در اینجا به خاطر نشان دادن ناموجه بودن آنها مورد بحث قرار می‌گیرد.

#### طراحی شهر و منطقه شهری؟

*امروز شهر بیش از هر زمان دیگر بوسیله نیروهای اقتصادی شکل می‌گیرد*

و بحث به این ترتیب ادامه پیدا می‌کند که این شیوه زندگی ما، تکنولوژی ارتباطات و حمل و نقل که استفاده می‌کنیم و نیروهای بازار است که شهر امروزی را شکل می‌دهد. ونچوری و دیگران (۱۹۷۲) این عوامل را مسؤول ویژگیهای خاص شهری و معماری شهر لاس و گاس می‌شناختند. یعنی از یکطرف وجود رقابت در بازار محلی، منطقه‌ای و جهانی و از طرف دیگر وجود اتومبیل به عنوان وسیله اصلی حمل و نقل. توکیو مثال خوبی است که نشان می‌دهد چگونه شهر بر اثر نیروهای اقتصاد جهانی تغییر می‌یابد. در این شهر متوسط عمر اکثر ساختمانها تنها سه سال است. چنین شهری را دیگر نمی‌توان نتیجه یا حتی تحت تأثیر ایده‌آل‌های رسمی، فضایی و ساختاری دانست. برنامه‌ریزی و

طراحی شهری اگر هم تأثیری بر این فرآیند توسعه شهری و تغییر داشته باشد بسیار اندک و ناچیز است. همانطور که ونچوری و دیگران اظهار داشته‌اند الگوی شهر نتیجه تکنولوژی حرکت، ارتباطات و ارزش اقتصادی زمین است. ساخت و شکل شهر امروزی همانقدر آشفته است که جامعه شهری امروزی. به نظر می‌رسد در چنین جامعه‌ای نیازهای فردی بمراتب مهمتر از ارزشهای جمعی باشد. هرگونه تلاش در جهت کنترل توسعه ممکن است در واقع موجب اختلال در جذب سرمایه شده و بنابراین زیان‌آور باشد.

در شرایطی که برنامه‌ریزی شهری و یا حتی طراحی شهری تنها نقش ضعیف و بسیار ناچیزی در کنترل توسعه شهری داشته باشد چنین بحث‌هایی قابل درک خواهد بود. قبول فرهنگ اقتصاد بازار به این مفهوم است که کنترل توسعه را نیز باید بدست نیروهای سپرد که محرک چنین فرهنگی هستند. بنابراین شهر تبلور نیازها و خواسته‌های نیروهای قدرتمند بین‌المللی و اقتصادی می‌شود که شهر را به عنوان عرصه فعالیت‌های خود بکار می‌گیرند. چنین شهری بر اساس اصول سنتی و بر پایه ارزش‌های جمعی برای مردم برنامه‌ریزی و طراحی نمی‌شود و بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که «چیزی به نام جامعه وجود ندارد» و هر کس به دنبال راه خود می‌باشد. چنین شهری تنها اتفاق می‌افتد. با اینحال شهرهای زیادی در اروپا، آمریکا و جاهای دیگر نظیر: بیرمنگام، برلین، آنتورپ، بارسلونا، پورتلند (اورگان)، یافت می‌شوند که برنامه‌ریزی و خصوصاً طراحی شهری نقش عمده‌ای در هدایت توسعه آنها داشته‌اند. نقشی که این شهرها در بازار جهانی دارند به هیچوجه به این معنی نیست که کنترل توسعه شهری را بطور در بست در اختیار نیروهای اقتصاد جهانی قرار بدهیم. این شهرها باید از «یک قرن صنعتی شدن که طی آن نیروهای بازار به حال خود گذاشته شد تا محیط‌هایی فوق‌العاده غیرانسانی ایجاد کنند» درس گرفته باشند پروفیسور کولین تیبالدس در (Tibbalds, 1992, p.5). باید به این نکته نیز واقف شده باشند که شهری که کنترل توسعه را به دست نیروهای اقتصادی بسپارد الزاماً از مزایای بازار جهانی بهره‌مند نمی‌گردد. بنابراین، این سؤال مطرح می‌شود که چرا این همه شهرها چنین درسهایی را نیاموخته و یا چرا نسبت به محیط آشفته، ضد مدنی و خصمانه‌ای که بر اثر توسعه خود محوری در بسیاری از شهرهای ما پدید آمده آگاهی نداشته و از آنها رنج می‌برند.

*طراحی شهر و منطقه؟ به جز چند استثناء، شهرها در گذشته بصورت تدریجی و بدون داشتن طرح جامع توسعه می‌یافتند و نتیجه نیز بسیار رضایت‌بخش می‌بود. هنگامی که در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ طرح‌های بزرگ شهری رواج پیدا کرد همه چیز به هم ریخت. استفاده از چنین راهکارهایی هرگز نباید تکرار شود.*

تدریجی نیست که به استثنای چند مورد «آرمانشهر»، توسعه شهری تدریجی بوده و نتیجه پروژه‌های مستقل توسعه و مداخلات غالباً ذهنی است که تدریجاً در هم تنیده شده تشکیل یک شهر و یا یک منطقه شهری را می‌دهند. این شهرها و مناطق هرگز یک شکل و ساخت مشخصی نداشته و نخواهند داشت. شهرها همواره در حال تغییر، دچار رونق و رکورد شده، بزرگ و کوچک می‌شوند تا خود را با شرایط اقتصادی - اجتماعی منطبق سازند. بنابراین طرح این سوال قابل توجیه است که چرا باید شهر را بگونه‌ای برنامه‌ریزی و طراحی کرد که شکل و ساخت آن بتواند طی یک فرآیند توسعه مستمر و طولانی شکل گرفته و تحول پیدا کند. پس شهر هرگز وضعیت نهایی و تمام شده پیدا نمی‌کند مگر اینکه آن را بصورت موزه در آوریم. حتی شهری مانند گلاسکو (که بعداً در بررسی شکل و ساخت شهر از آن صحبت خواهیم کرد) با الگوی مشبک آن که دلیل محکمی بر استفاده از برنامه‌ریزی فضایی است، یکباره و بصورت واحد طراحی نشده است. طرح شهر در نتیجه فرآیند اجرای تعداد زیادی پروژه‌های ذهنی توسعه، فرآیندی که الکساندر و دیگران (۱۹۷۸) آن را مسئول «یکپارچگی» شهرهای سنتی میدانند، حاصل می‌شود. بر عکس راهکار طرح جامع که در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ متداول شد موجب از بین رفتن بخش اعظم بافت تاریخی و الگوی توسعه سنتی گردیده و «دنیای گستاخ جدید» خیلی زود عدم کفایت خود را از بسیاری جهات به اثبات رساند.

در مورد فرآیند تدریجی و توسعه ذهنی نیز وضعیت امروز خیلی متفاوت نیست. تنها نیروهای اقتصادی موثر دیگر محلی نبوده و جای خود را به نیروهای بین‌المللی و جهانی داده که مسلماً یکپارچگی مورد نظر را بوجود نخواهند آورد. در این فرآیند اقدامات انفرادی و نامرتبب مورد توجه قرار می‌گیرد. توسعه تدریجی و ذهنی تاریخی بر پایه الگوها و قواعد پذیرفته شده توسعه استوار بود که به ایجاد یک محیط شهری کاملاً نظام یافته منجر می‌شد. در حالیکه توسعه تدریجی و ذهنی کنونی از یک راهکار آزاد برای همه پیروی می‌کند که موجب پدید آمدن یک هرج و مرج فرصت طلبانه می‌گردد (Tibbalds, 1992, P.5). باید اذعان داشت که بسیاری از تغییرات عملکرد گرا در شهر از این جهت با شکست مواجه شده‌اند که بر پایه برداشت نادرست از شهر و تکنولوژی نامناسب قرار داشته‌اند. ولی با وجود این نداشتن طرح نیز بهیچوجه یک ساخت و شکل قابل قبولی را برای شهر بوجود نمی‌آورد.

طراحی شهر و منطقه شهری؟ شکل شهر هرگز نهائی و تمام شده نبوده و همواره در حال تغییر است. طراحی موجب منجمد کردن شکل و ساخت شهر شده و از انطباق پذیری آن در مقابل شرایط اجتماعی - اقتصادی جلوگیری می‌کند.

شواهد متعددی را می‌توان در مورد تاثیر یک ایده کلی بسیار خشک و صرفاً شکلی طراحی بر توسعه شهری ذکر نمود: گاهی این چار چوب قوی فضائی و شکلی مانع ایجاد تغییر و توسعه شده و شهر تبدیل به یک موزه می‌گردد (مثال Riquewihr در Alsace) و یا اینکه چار چوب فضائی و شکلی فوق کلاًرها شده و در نتیجه یکپارچگی و انسجام شهر از بین می‌رود (مثال: اولین مرحله شهر جدید ادینبورگ). ولی چار چوب‌های مطلوب توسعه باید در عین هدایت توسعه به سمت یک ساخت و شکل خاص، باز و قابل انعطاف بوده و اجازه تغییر و تطبیق را بدهد. توسعه تاریخی گلاسکو به روشنی چنین وضعیتی را نشان میدهد. لیکن نکته مهم اینست که کیفیت توسعه شهری به شدت وابسته به فرآیند کنترل می‌باشد. شهری که امروز با آن مواجه هستیم حاصل مراحل بسیار زیاد و گوناگون توسعه و بکار گرفتن راهکارهای بسیار متنوع کنترل توسعه بوده است. گرچه تا جنگ جهانی اول توسعه شهری حداقل از نظر فضائی و ساختاری عمدتاً منسجم بود، لیکن در دوره‌های بعد اثری از چنین انسجام به چشم نمی‌خورد. اینکه امروزه تاثیرات پروژه‌های توسعه شهری بر روی شهر، شهروندان و محیط زیست منطقه‌ای و جهانی کلاً مورد بررسی قرار نمی‌گیرد خود حاکی از وجود مسئله است. اگر چنین می‌شد مسلماً در می‌یافتیم که بسیاری از این پروژه‌ها تک بعدی و تک منظوره بوده و صرفاً در صدد حل یک مسئله خاص برآمده و فراموش می‌کنند که در این فرآیند ممکن است مسائل متعدد دیگری پدید آید. تحلیل کاملی از اثراتی که شهر امروزی بر ساکنین آن و بر محیط زیست منطقه‌ای و جهانی گذاشته است نشان خواهد داد که شهر مخرب بوده است.

## هدف این کتاب

نمی‌توان انکار کرد که شهر تحت تاثیر نیروهای اقتصادی شکل می‌گیرد و حوزه عمل این نیروها امروزه بازار جهانی می‌باشد. و بهمین ترتیب نمیتوان انکار کرد که شهر بدلیل نیاز به انطباق با شرایط متغیر اجتماعی و اقتصادی هرگز یک شکل و ساخت ثابت و نهائی نداشته و نخواهد داشت. علاوه بر این، این نکته هم درست است که به جز چند استثناء اکثر شهرهای بزرگ در انگلستان و اروپا دیگر با مسئله افزایش جمعیت روبرو نبوده بلکه جمعیت آنها یا ثابت مانده و یا حتی در حال کاهش می‌باشد (البته به نظر میرسد این تغییرات با افزایش مستمر تعداد خانوادهاى کوچک که خواهان مقادیر معتدله‌ی مسکن جدید می‌باشند خنثی شود).

حال چرا چنین خصوصیتی از شهر باید برنامه‌ریزی و طراحی شهری را زائد و غیر ضروری نماید. به نظر میرسد کلیه دلالتی که در حمایت از فرآیند «توسعه آزاد برای همه» ذکر می‌شود بر این فرض متکی است که شکل و ساخت شهر اهمیتی ندارد. این فرض البته به شدت قابل تردید می‌باشد. همانطور که بعداً نشان داده خواهد شد بین ویژگیهای فضائی، کالبدی و ساختاری یک شهر و کیفیت‌های عملکردی، اجتماعی - اقتصادی و یا تنگناها و مشکلات آن ارتباط متقابل روشنی وجود دارد. بنابراین سپردن توسعه شهری بدست تصادف پذیرفتنی نمی‌باشد و باید از طریق چارچوب‌های برنامه‌ریزی و طراحی تحت کنترل قرار گیرد تا اطمینان حاصل شود که شهر و منطقه شهری در هر مرحله از توسعه عملکرد مطلوبی داشته، رابطه صمیمی با مردم برقرار کرده و دارای آثار مثبت زیست محیطی باشد. شکل و ساخت شهر طی چند دهه گذشته هدف توسعه‌های بسیار مخربی قرار داشته است. تاثیر توسعه باغهای حومه شهری در دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ و طرحهای جامع شهری در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ و اوائل دهه ۱۹۷۰ بر شهر بسیار جدی بوده است. در مرحله اول توسعه بی‌رویه و افسار گسیخته شهر بمراتب فراتر از توسعه‌های حومه نشینی گذشته روی داد و در مرحله دوم، شهر بخش اعظم محتوای تاریخی و به تبع آن تداوم الگوی توسعه خود را از دست داد.

فرهنگ سودگرا که مشوق طرز تفکر و رفتار «بگذارید بگذرد» و یا «آنچه پیش آید خوش آید» طی سالهای ۱۹۸۰ و اوائل ۱۹۹۰ بود موجب شد رشد و تغییر شهرها از این هم بی‌هویت‌تر گردیده و در نهایت کیفیت فضا‌های شهری به شدت دچار افول گردد. این تغییرات کالبدی با تغییر و تحولات اقتصادی و اجتماعی همراه بود. بسیاری از شهرهای امروزی دارای تعداد روزافزونی از مردمان محروم هستند که طبقه پایین جامعه را تشکیل می‌دهند. این افراد هیچ نقشی در فرهنگ اقتصادی ندارند. تقریباً کلیه شهرها الگوی منطقه‌بندی کاربری زمین دارند که از نظر عملکردی نامناسب (و حتی مخرب) بوده و در نتیجه توسعه بی‌رویه و یا ناهماهنگ مناطق کم تراکم، بی‌هویت و بی‌قواره

در حومه‌ها و حاشیه‌ها شکل گرفته که دارای آنچنان ساخت کالبدی و فضائی هستند که نه تنها بعضاً یا کلاً آشفته، ناکارا، زشت، تنش‌زا و خطرناکند، بلکه فشار سنگین و روز به روز مخرب‌تری را نیز بر محیط زیست منطقه ای و جهانی شهرها وارد می‌سازند.

عوامل تهدید کننده حیات و بقای شهر و مناطق شهری را نمی‌توان بیش از این مورد بی‌اعتنایی قرار داد. یافتن راههای حیات و زندگی پایدار شهری و ساخت و شکل مناسب برای شهر و مناطق شهری و عملی کردن آنها جهت تحقق اهداف مورد نظر بسیار حیاتی و حائز اهمیت می‌باشد. زمان آن رسیده است که بپذیریم که بسیاری از مسائل شهر در واقع نتیجه نامناسب بودن شهر و ساخت شهر، توزیع جمعیت، الگوی کاربری زمین و نظام حمل و نقل آن است. کلیه این عوامل به هم وابسته‌اند. شهر و منطقه شهری بیش از هر زمان دیگر نیازمند برنامه‌ریزی و طراحی است تا از این طریق به یک توسعه شهری پایدار واقعی دست یابد. مسلماً به نقش مهم عوامل اقتصادی در شهر نیز باید توجه داشت. لیکن این عوامل باید در خدمت به شهر بکار گرفته شود نه بر ضد آن. تبلور نیروهای اقتصادی در جنبه‌های کالبدی، فضائی، ساختاری و کاربری زمین باید به گونه ای هدایت شود که موجب ارتقای کیفیت و هویت شهر به عنوان محل زندگی مردم شود و نه تخریب آن. تا اینجا باید روشن شده باشد که این کتاب تنها بر روی جنبه‌های زیبایی شناسی شکل شهر متمرکز نشده است. هر چند توجه به چنین کیفیاتی به هنگام طراحی فضاهای شهری خاص و یا ایجاد شهری خوانا و با هویت حائز اهمیت می‌باشد. موضوع مورد تاکید کتاب این است که برای اینکه شهر آینده دارای عملکرد مطلوب بوده و ارتباط صمیمانه‌ای با محیط زیست و مردم داشته باشد باید چه ویژگی‌هایی داشته باشد. بر این اساس مسائل ساختاری و شکل شهر امروزی مورد بررسی قرار می‌گیرد. منظور از واژه های «شکل» و «شکلی» که مکرراً در این کتاب به کار گرفته شده اشاره به جنبه‌های کالبدی شهر دارد و نه ویژگی‌های زیبا شناسی آن. کتاب به بررسی و ارائه کاربرد مدلهایی که به دستیابی یک شهر یا منطقه شهری بهتر کمک کند نیز می‌پردازد.

از آنجایی که بسیاری از مسائل شهر به ساخت کلی شهر و رابطه آن با اطراف آن مربوط می‌شود لذا نقش طراحی شهری و برنامه‌ریزی کالبدی شهر الزاماً باید از محدوده فضاهای شهری فراتر رفته، محلات و بخشهای شهر، کل شهر و منطقه شهر را در بر گیرد. لازم به ذکر نیست که بهبود بخشیدن به شکل و ساخت شهر یک فرآیند بسیار طولانی و تدریجی است. همانند توسعه مداوم و مستمر شهر. با این تفاوت که در این مورد چارچوبهای توسعه راهبردی حاکمیت داشته و اصول اساسی آن در طول زمان همواره ثابت میماند. بنابراین، کتاب در صد معرفی راهکار توسعه جامع دیگری نمی‌باشد، بلکه برعکس طرفدار یک فرآیند کند و مداوم تغییر، طی یک دوره ۵۰ ساله یا بیشتر است تا از این طریق بر مسائل اجتماعی و زیست محیطی فایده آموخته و بر فرآیند و حاصل آن اعمال کنترل نماید. تغییرات شهری در چنین فرآیند کند و کنترل شده مستلزم سرمایه‌گذاری سنگین و بزرگی و رای فرآیند جاری توسعه نمی‌باشد بلکه نیازمند هدایت سرمایه‌گذاری و پروژه‌ها به سوی مناطق الویت‌دار توسعه است. علاوه بر این به جای اینکه تصمیمات از بالا به پایین تحمیل شود، در این فرآیند باید جوامع محلی در تصمیم‌گیری مشارکت کنند. این جوامع باید این حق و این فرصت را داشته باشند که در محدوده مقررات کلی تدوین شده از سوی چارچوب توسعه راهبردی، محیط زندگی خود را شکل بدهند.

وسیله اصلی نشان دادن مداخلات طراحی شهری در سطوح ذکر شده، شهر گلاسکو می‌باشد. نه به این خاطر که این شهر وضع مطلوبی ندارد (شهرهای زیادی را می‌توان یافت که بدتر از گلاسکو هستند. ضمن اینکه در ربع قرن گذشته اقدامات زیادی جهت بهبود تصویر ذهنی آن و البته نه ساخت و شکل آن انجام گرفته است) بلکه به این جهت که گلاسکو سالها است که مرکز توجه قرار گرفته و علاوه بر آن اطلاعات کافی نیز درباره آن سهل الوصول است.

هدف از پیشنهادات ساختار دهی و تجدید ساختار برای شهر و منطقه شهری گلاسکو، ارائه راه حل‌های عملی برای مسائل شهر نمی‌باشد (گر چه در صورت بکار گرفته شدن حداقل بخشی از این پیشنهادات به بهبود وضعیت شهر خواهد انجامید). شهر گلاسکو یک وسیله پیام رسانی است نه خود پیام. راهکارها و مدلهای طراحی که در اینجا ارائه می‌شوند نمونه‌هایی از یک شهری است که رابطه نزدیکی با مردم و محیط زیست برقرار کرده و از عملکرد مطلوبی برخوردار شده است. مسلماً تغییرات ساختاری و شکلی (کالبدی) پیشنهاد شده مربوط به مکان خاصی می‌باشد زیرا پاسخگوی نیازهای شهر خاص و ویژگی‌های خاص آن شهر بوده است. لیکن می‌توان باور داشت که اصول و ایده‌های «خوب» شکل سازمانی و ساخت شهری که در گلاسکو بکار گرفته شده بطور کلی دارای اعتبار بوده در شهرهای دیگر با ویژگی‌های مکانی و کالبدی متفاوت نیز قابل اجرا می‌باشد. مقایسه طرحهای باز زنده سازی در سایر شهرها این نکته را تأیید خواهد کرد.

## بخش اول: بحث‌های جاری درباره شهر پایدار

بخش اول این کتاب به بحث‌های جاری مربوط به شکل و ساخت پایدار شهر می‌پردازد.

### فصل اول

این فصل به ارائه تعریفی از طراحی شهری پرداخته و مشخص می‌سازد که طراحی شهری چیست و چه باید باشد و سپس چنین نتیجه‌گیری می‌کند که چنین «طراحی» به خودی خود یک رشته نبوده بلکه همانند «تحلیل»، «برنامه‌ریزی»، «پیش‌بینی»، «خلق تصور ذهنی»، «ارزیابی» و امثالهم اجزاء عملیاتی کلیه رشته‌های مربوط به توسعه شهری نظیر: شهرسازی، طراحی منظر شهری، مهندسی شهری، برنامه‌ریزی حمل و نقل و طراحی معماری هستند. پس از آن، تحلیلی از تنگناهای شهر امروزی به اینجا خواهد کشید که امروز بیش از هر زمان دیگر شهر نیاز به طراحی و برنامه‌ریزی راهبردی دارد. در انتهای این فصل سطوحی که طراحی شهری باید درون آنها عمل کند معرفی خواهد شد.

### فصل دوم

در این فصل خلاصه‌ای از بحث‌های جاری مربوط به «شهر پایدار» و انواع مختلف مدل‌های شهری کم و بیش پایدار ارائه می‌شود. ملاحظه خواهد شد که این بحث کلاً ابهام‌آمیز و نامشخص است و دلیل اصلی آن هم اینست که محققین و نویسندگان اغلب ویژگی‌های شکلی، فضایی و ساختاری مدل‌های شهری را که درباره آنها صحبت می‌کنند به روشنی مشخص نمی‌سازند. با اینحال مقایسه نظریات منجر به لیستی از معیارهای پذیرفته شده پایداری می‌شود که پس از قالب‌ریزی می‌توان آنها را به عنوان اساس ارزیابی مدل‌های مختلف شهری بکار برد.

### فصل سوم

پس از این بر اساس معیارهای کلیدی پایداری، ساختار خرد شهر یا سکونتگاه مورد بررسی قرار گرفته و سلسله مراتبی از مراکز تدارکاتی و اتصالات بین آنها معرفی (یا بهتر بگوییم معرفی مجدد) خواهد شد. سپس به بررسی ساخت کلان مدل‌های مختلف شهری پرداخته خواهد شد. مقایسه اندازه مناطق و ابعاد کلی و همچنین عملکرد آنها در مقابل معیارهای پایداری به این نتیجه خواهد رسید که هر مدل دارای مزایا و معایب خاص خود بوده و انتخاب بین آنها بستگی به اندازه کلی جمعیت، مناسب بودن برای حمل و نقل عمومی و از همه مهمتر قابلیت کاربرد آنها در شهرها و مناطق موجود دارد.

## بخش دوم: کاربرد مدل ساخت شهر در شهر گلاسکو

در بخش دوم کتاب آنچه را که از بخش‌های مربوط به شکل و ساخت پایدار شهر آموخته شده در یک منطقه شهری موجود یعنی گلاسکو بکار گرفته خواهد شد.

### فصل چهارم

در این فصل ابتدا مراحل اصلی توسعه شهر گلاسکو مرور شده و به کیفیات و توانایی‌های شهر اشاره خواهد شد. در اینجا مطالعه کامل تاریخی (که در جای دیگر به آن پرداخته شده است) هدف نمی‌باشد، بلکه منظور اینست که ویژگی‌های عمده شهر مشخص گردد تا کسانی را که با شهر آشنایی چندانی ندارند قادر سازد به تدوین آن چنان ساختار خرد و کلان بپردازند که تحقق بهتر عملکرد شهری و منطقه شهری را میسر سازد.

### فصل پنجم

پس از آن به بررسی ساختار کلان موجود منطقه پرداخته و چنین نتیجه‌گیری خواهد شد که به خاطر چندپارگی موجود بافت شهری، از بین مدل‌های شهری مطرح شده در «بخش اول»، «شبکه چند مرکزی» از همه مناسبتر است. ساختار کلانی برای منطقه شهری و شهر تدوین شده و ساختار خرد موجود منطقه گلاسکو بررسی و تلاش گردیده در منطقه، محلات، بخشها و شهرها مراکز خدماتی مربوطه تعریف شود. این بررسی نه تنها ساختار موجهی را برای مراکز خدمات و تسهیلات با ظرفیت‌های مختلف ارائه میدهد بلکه ساختارهای مناسبی را

نیز برای گروه‌های سیستم‌های حمل و نقل عمومی با ظرفیت‌های مختلف معرفی میکند.

نتیجه اقدام برای تولید یک ساختار بهتر اینستکه هم ساختار کلان خاص یعنی شکلی از تمرکز غیر متمرکز بکار گرفته شده، و هم ساختار خرد با کاربرد عام یعنی سلسله مراتبی از مراکز و اتصالات خدماتی به خوبی یا منطقه گلاسکو تطبیق داده شود. اینها بدون هیچگونه تغییر عمده ساختاری و تنها با تقویت ویژگیهای موجود ساختاری، شبکه ای از خصوصیات توسعه را در اندازه‌ها و پیچیدگیهای مختلف که بسیار انعطاف‌پذیر بوده و به خوبی با فضای بیرون شهر پیوند برقرار می‌کند تقویت می‌نماید.

#### فصل ششم

پس از بکار گرفته شدن ساختار خرد و کلان در سطح منطقه شهری و شهرستان چند بخش شهری نسبتاً متفاوت بطور خلاصه مورد بررسی قرار گرفته و ساختار خرد در اینجا نیز با موفقیت به کار برده شده است.

#### مؤخره

بخش آخر کتاب به بررسی تغییرات سیاسی، اجتماعی، حرفه‌ای و آموزشی مورد نیاز جهت عمل کردن طراحی شهری راهبردی در سطوح شهری و منطقه‌ای می‌پردازد. بدون شک برخی از این تغییرات کاملاً اساسی بوده ولی به منظور بقاء شهر و همینطور بستر منطقه‌ای و جهانی آن، عدم تغییر، چنانچه حیاتی باشد بیشتر از حد رادیکال خواهد بود.

#### منابع

Alexander, C., Neis, H., Anninou, A. and King, I. (1987)  
*A New Theory of Urban Design*, Oxford University Press, Oxford.

Tibbalds, F. (1992) *Making People-Friendly Towns*, Longman, London.

Venturi, R., Scott Brown, D. and Izenour, S. (1972)  
*Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge, Mass.