



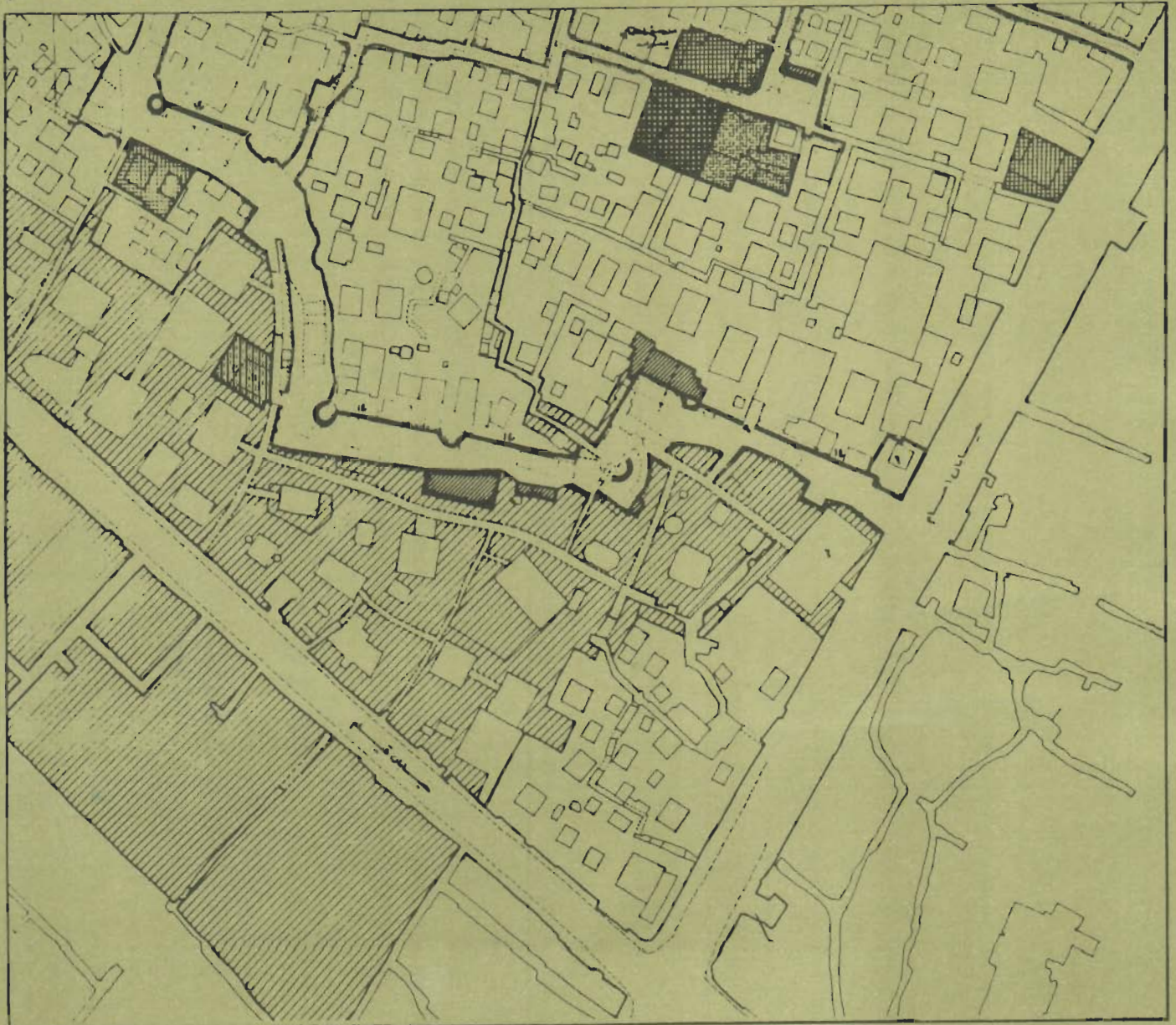
مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران

اصول و روشهای طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران

جلد دوم

طراحی دسترسی

چاپ چهارم





مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران

اصول و روشهای طراحی شهری
وفضاهای مسکونی در ایران

جلد دوم

طراحی دسترسی



اصول و روشهای طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران،
جلد دوم: طراحی دسترسی

تألیف و ترجمه: مهندس محمود توسلی

چاپ اول: ۱۳۶۷

چاپ دوم: ۱۳۶۹

چاپ سوم: ۱۳۷۱

چاپ چهارم: ۱۳۷۶

تعداد: ۳۰۰۰ جلد

چاپ و صحافی: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی

ناشر: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران

کلیه حقوق برای ناشر محفوظ است.

شابک: ۹۶۴-۶۳۰۱-۰۲-۹

ISBN: 964-6301-02-9

تصاویری که با علامت دور شماره تصویر مشخص شده‌اند با تغییراتی
براساس مأخذ شماره ۷ قرار دارند.

تصاویری که با علامت دور شماره تصویر مشخص شده‌اند با تغییراتی که
در برخی از آنها داده شده براساس مأخذ شماره ۵ قرار دارند.

تصاویری که با علامت دور شماره تصویر مشخص شده‌اند براساس مأخذ
شماره ۴ قرار دارند.

نگارنده از همکاری دوست ارجمند آقای دکتر لقایی در ترجمه متن مربوط به این
تصاویر از زبان ایتالیایی تشکر می‌کند.

سایر تصاویر با استثنای مواردی که ذکر شده، طرحهای نگارنده است.

تصویر روی جلد: بخشی از بازار شهر یزد و خیابان طراحی شده در شمال بازار بیرون قلعه آل
مظفر، مأخذ: وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری، طراحی شهری در بافت
قدیم شهر یزد.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمه

جلد اول این کتاب در تابستان ۱۳۶۵ منتشر شد. عده‌ای از اهل معنی این ناچیز را مورد مرحمت قرار دادند و اظهار نظر فرمودند، در مواردی تشویق آمیز و دوستانه و در مواردی راه گشا و عالمانه. برخی نیز ابراز کرده‌اند که سرفرصت به این کار خواهند پرداخت. به یاری خدا پس از جمع‌آوری نظرات در مقدمه‌ای بر چاپ دوم رهنمودهای صاحب‌نظران، دوستان و سروران دانشمند با احترام طرح و اشکالات تا آنجا که امکانات و ضعف بشری اجازه می‌دهد برطرف خواهد شد. امیدوارم که سروران دانشمند و اساتید محترم ضمن تصحیح و برطرف کردن خطاها مدد کار این بنده در ادامه کار باشند.

در این جلد همچنان ادامه مطالعه طراحی در شهرها با توجه به نیازهای دستگاہ‌های اجرایی براساس سیاست وزارت مسکن و شهرسازی - تأکید آقای مهندس سیدرضا هاشمی، معاونت محترم شهرسازی و معماری - صورت گرفته و سعی بر این بوده است که مطالعه کاملاً جنبه کاربردی داشته باشد و از مطالعات تئوریک که فرصت جداگانه‌ای را برای طرح و بررسی می‌طلبید، برحذر بماند. فقط در آغاز بخش دوم بطور مختصر مسئله و سابقه دخالت در بخش قدیمی شهرهای اروپایی که در این راه پیشگام محسوب می‌شوند در ارتباط با موضوع مطرح شده است.

محتوای این جلد عمدتاً مربوط به مبحث دسترسی است. آنچه که در جلد اول مورد بحث واقع شد مقدمتاً برخی اصول پایه‌ای طراحی شهری بود. این اصول نه تنها در طراحی گسترشهای پیشنهادی شهر، بلکه در طراحی بخشهای محزوب و فرسوده قدیمی و طراحی فضاهای عمومی و ایجاد دسترسیهای جدید در آن اعتبار دارد.

در بخش اول این جلد اصول هندسی و ترسیمی طراحی دسترسی بخشهای شهری در گسترشهای پیشنهادی با تغییراتی از منابع غربی اخذ شده است. در مواردی می‌توان از این قواعد در طراحی دسترسیهای بخش قدیمی نیز بهره گرفت. این اصول که صرفاً جنبه فنی دارد براساس آن بخش از منابع غربی قرار گرفته که به نظر نگارنده می‌تواند در شرایط ایران به کار گرفته شود. اندازه‌ها در آن با توجه به مقیاس فضاها در شهرهای کوچک اروپایی است و در مقایسه با خصوصیات دسترسی بخشهای بسیار باز در برخی از شهرهای امریکا، کاملاً جمع و جور است؛ بدین معنی که در آن

خصوصیات راههای حدوداً ۶ متری تا ۱۲ متری (سواره) مطالعه شده که دسترس‌های متناسبی برای مناطق مسکونی در ایران به نظر می‌رسد. در بخش دوم قواعد و ضوابط طراحی علی‌الخصوص دسترسی در بخش قدیمی در ارتباط با جلد اول طرح شده است. باز به منظور آشنا شدن با تجربیات جهانی سعی شده چند نمونه با توضیحات کوتاه و مشخص آورده شود. سرانجام چکیده مطالعات طراحی شهری در بخش فرسوده، نمونه شهر قدیمی یزد که همزمان با این مطالعه در وزارت مسکن و شهرسازی در دست بررسی است آورده شده و سعی بر این بوده است که روشی برای شرایط ایران مدون گردد.

آذرماه ۱۳۶۶

محمود توسلی

استادیار دانشگاه تهران

فهرست

مقدمه

۱- طراحی دسترسی نواحی مسکونی در

گسترش‌های پیشنهادی

۱۰۱ حرکت سواره

۲۰۱ سلسله مراتب دسترسی

۳۰۱ اساسی‌ترین نوع شبکه‌راهها

۴۰۱ ترسیمات و جدول معیارها

۵۰۱ مقیاس دسترسی

۶۰۱ هم‌پیوندی عناصر و فضاهای دسترسی با آن

۷۰۱ پارکینگ

۲- طراحی دسترسی در بخش قدیمی (دخالت

اصلی)

۱۰۲ مقدمه: برخورد با مسئله بخش قدیمی نگاهی به سابقه جهانی

۲۰۲ چند نمونه دخالت در بخش قدیمی (طراحی دسترسی) شهرهای

غربی - آسیائی

۳۰۲ دو نمونه دخالت در بخش قدیمی تجربه ایران - یزد و شیراز

۴۰۲ چند اصل برای دخالت کالبدی در بخش قدیمی شهرهای ایران

دسترسی نواحی مسکونی در گسترش‌های پیشنهادی^۱

در این بخش اصول هندسی و ترسیمی و روش طراحی دسترسی در گسترش‌های پیشنهادی شهر مطرح شده است. این اصول که صرفاً جنبه فنی دارد با تغییراتی از منابع غربی اخذ شده است.^۲ برای این منظور به آن بخش از اطلاعات بیگانه علی‌الخصوص در شهرهای اروپایی توجه شده که با مقیاس طراحی فضاها و دسترسی در فضای شهر ایرانی توافق داشته باشد.

در زمینه آن بخش از خصوصیات و دسترسی نواحی مسکونی که در این جلد مورد بحث قرار گرفته هنوز در ایران مطالعه‌ای صورت نگرفته است، لذا ما ناگزیریم به منابع بیگانه متکی باشیم. آنچه که هست کتابهایی است در زمینه مهندسی راه و راهسازی، ترافیک و مانند آن، که همچنان عمدتاً ترجمه و اقتباس از منابع غربی است.

به نظر نگارنده می‌توان جنبه‌های کیفی و فضایی دسترسی را در شرایط شهرهای ایران به طور جداگانه مطالعه کرد. ترکیب چهارباغهای قدیمی، برای نمونه در اصفهان و یا برخی خیابانهای ایرانی در بخش میانی شهر که نمونه‌ای از سمنان در این جلد آورده شده می‌تواند در طراحی فضای خیابان ایرانی مؤثر باشد و از نظر خصوصیات کمی دسترسی هم در این مرحله می‌توان از آنچه که ارائه شده در طرحهای اجرایی کاملاً سود جست اما اگر یک مطالعه اساسی در زمینه شبکه شهری و مناطق مسکونی با همکاری طراح شهری و مهندس ترافیک که پایه مطالعات خود را بر شناسایی خیابانهای دلنشین و زیبای ایرانی و اطلاعات و تجربیات قابل انطباق بیگانه قرار داده باشد، صورت گیرد؛ بی‌تردید نتیجه مطلوبتر حاصل خواهد شد.

۱- نگاه کنید به جلد اول صفحات ۲۱ و ۲۲

۲- مراجعه کنید به منابع جلد اول شماره‌های ۴ و ۵ و ۱۶

در طراحی یک منطقه مسکونی جدید باید از ایجاد دسترس‌هایی که موجب ورود ترافیک محلی یا شهری - غیر از آنچه که مورد نیاز منطقه مسکونی است - جلوگیری شود. در عین حال حرکت سواره در یک منطقه مسکونی باید مناسب، سالم و مطبوع باشد.

با این اهداف، طراحی دسترسی باید به گونه‌ای باشد که انواع وسایل نقلیه مانند اتوبوس، ماشین بارکش و اتومبیل سواری هر یک تا مرز مناسب بتوانند به مجموعه مسکونی دسترسی پیدا کنند.

در طراحی یک مجموعه مسکونی در ایران، این امر که هر خانه مسکونی (یا هر قطعه زمین برای واگذاری) الزاماً باید به اتومبیل دسترسی داشته باشد یا نه، هنوز مورد بحث است. به اعتقاد نگارنده طراحان ایرانی باید رفته‌رفته طرح‌هایی را پی‌ریزی کنند که کلیه واحدهای مسکونی بتوانند به اتومبیل دسترسی داشته باشند. عدم اعتقاد طراح به دسترسی هر خانه به اتومبیل نباید مانع از کار در این زمینه بشود. طرح‌هایی که مبتنی بر پارکینگ‌های جمعی، دور از واحدهای مسکونی (نمونه در برخی از شهرهای غربی) قرار می‌گیرد، با خلاق و خو و فرهنگ و شرایط ویژه اجتماعی - اقتصادی خانواده ایرانی کمتر سازگار است. از طرفی چنین طرح‌هایی از نوع اول که در آن دسترسی کلیه واحدهای مسکونی به سواره پارکینگ مورد نظر است، دشوارتر به نتیجه مطلوب می‌رسد. به عبارتی طرح‌هایی که در آن کلیه واحدهای مسکونی به اتومبیل دسترسی داشته باشد و در آن اصول طراحی شهری رعایت شده باشد، دشوارتر از طراحی مجموعه‌هایی است که در آن فقط برخی از واحدهای مسکونی به اتومبیل دسترسی دارند و یا در آنها پارکینگ جمعی در نظر گرفته شده است. لذا چنین به نظر می‌رسد که اگر فکرهای طراحی روی نمونه: مجموعه‌هایی که کلیه واحدهای مسکونی به اتومبیل و پارکینگ مستقلاً دسترسی داشته باشند، بکار گرفته شود و در عین حال اصول طراحی شهری نیز رعایت گردد، کم‌کم می‌توان به الگوهای رسید که واجد ارزش فضایی باشد و مجموعه از خیابان‌بندی به روال معمول برحذر باشد.

طراحی اصولی از نظر دسترسی آنست که حرکت سواره را برسلسله مراتبی (سطوح مختلف دسترسی) استوار کند. طرح‌های صفحات ۱۰ و ۱۱ هشت نوع دسترسی را برای حرکت سواره نشان می‌دهد. هر نوع دسترسی نقش ویژه خود را در سلسله مراتب از نظر سیمای بصری و سایر معیارهای کالبدی داراست.

کاهش تدریجی درجه دسترسی از پخش کننده محلی تا فضای دسترسی به چند واحد مسکونی تأثیر و یا حضور وسایل نقلیه را در محیط مسکونی کم می‌کند و از مخاطراتی که وسایل نقلیه به بار می‌آورد مانند صدا، خطر تصادف برای عابر پیاده و مختل کردن خلوت و سکوت محیط مسکونی می‌کاهد. تنها مشکلی که در نتیجه رعایت کامل سلسله مراتب دسترسی ممکن است پیش بیاید این است که راهها ممکن است در نتیجه طراحی نادرست افزایش یابد.

سطح راهها در قطعه‌های مسکونی جدید در شهرهای ایران که عمدتاً با خیابانهای ۱۲ تا ۲۰ متری بدون رعایت سلسله مراتب و قلمرو شکل می‌گیرند خود بسیار قابل توجه است. اگر در همین قطعات با توجه به اصول سلسله مراتب دسترسی و قلمرو فضایی طراحی صورت گیرد، دیگر خیابانهای مکرر ۱۲ متری و مشابه آن ضرورتی ندارد و چون دسترسی به قلمرو معینی مورد نظر است لذا خیابان ۸ متری نیز پاسخگو است. و در نتیجه سطح راهها نه تنها افزایش نمی‌یابد بلکه کاسته هم می‌شود.

جدول معیارهای دسترسی سواره (ص ۱۴) مبتنی بر معیارهای جدید دسترسی در مجموعه‌های مسکونی در کشور انگلستان است. در مطالعه دسترسی در این جلد، آنچه که صرفاً جنبه فنی و به ناچار عمومیت دارد. عیناً اخذ گردیده است، آنچه که به نظر نگارنده در ارتباط با شرایط ایران زائد آمده حذف گردیده و در مواردی تغییراتی داده شده که انطباق مطلوب حاصل شود. برای مثال شیب خیابانها که در اثر بارندگی زیاد در شرایط انگلستان بیشتر و قابل مقایسه با شمال ایران است می‌تواند حفظ شود، ولی در طراحی نواحی گرم و خشک می‌تواند کمتر مورد نظر قرار گیرد.

اهمیت سلسله مراتب دسترسی در طراحی فضاهای سالم با قلمرو و سیمای بصری مطلوب غیرقابل انکار است. اگر در طراحی مجموعه‌های

مسکونی اصول طراحی شهری و سلسله مراتب دسترسی درست به کار گرفته شود، قطعاً به نتایج رضایتبخشی در طراحی دست خواهیم یافت. برخی از معایب چنین طرحهایی در نتیجهٔ بحثهای آگاهانه و نقدهای حرفه‌ای و سالم برطرف می‌شود، اما معایب عمده بعد از اجرای نمونه‌های مجموعه مسکونی و سکونت در آنها روشن خواهد شد و تنها در این صورت است که می‌توانیم عیوب کار را شناسایی و به تدریج برطرف کنیم و از تکرار اشتباه بکاهیم. معیارهایی که در این جلد ارائه شده، در ملازمه با اصولی که در جلد اول مورد اشاره قرار گرفت، همواره باید براساس مطالعات دقیقتر محلی در شرایط ایران، اصلاح، تکمیل و مورد تجدید نظر قرار گیرد. بدین معنی که بهتر کردن کار و خدمت معنوی - فرهنگی به عنوان یک هدف پایه‌ای نباید فراموش شود. چه در شرایطی که ما باید سرعت به نوسازی (به ویژه بعد از جنگ) پردازیم دیگر جایی برای بحثهای تکراری و ملال‌آور روشنفکران معمار و شهرساز باقی نمی‌ماند و اگر ما چنین کنیم گناه هرآنچه که ساخته شود به گردن ماست.

و دربارهٔ حرکت سواره چنین می‌توان خلاصه کرد:

در مناطق مسکونی جدید، حرکت وسایل نقلیه با توجه به موارد زیر باید به صورتی مناسب، سالم و مطبوع طراحی شود:

- ۱- شبکهٔ راهها از جریان ترافیک مجزا باشد.
- ۲- رعایت سلسله مراتب روشن و مشخص راهها با اندازه‌های مختلف که با توجه به مسیر و معیارهایی که برحسب سرعت و حجم ترافیکی شکل گرفته باشد.

در اینجا طرحی که سلسله مراتب دسترسی سواره را در بخشهای مسکونی نشان می‌دهد همراه با جدول معیارها و یادداشتهای مربوط به هر مورد آورده شده است.



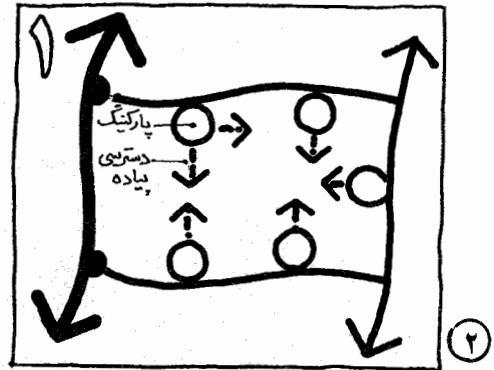
اشتباهات گذشته در بخش تاریخی شهر یزد:

شهر با خیابانهای مستقیم بدون توجه به ترکیب کوچه‌های قدیمی به چند قطعه شهری تقسیم شده است.

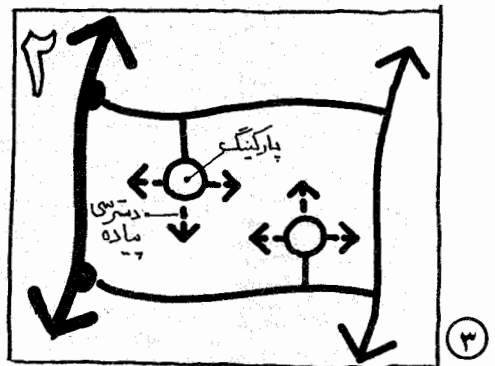
آیا امروز نیز باید این قطعات بنا کشیدن خیابانهای دیگری به شیوه گذشته به قطعات کوچکتری تقسیم شود؟ در این باره در بخش ۲ کتاب حاضر بحث شده است.
(عکس: سازمان نقشه برداری کشور)

اساسی ترین نوع شبکه راههایی که به مناطق مسکونی دسترسی می دهند*

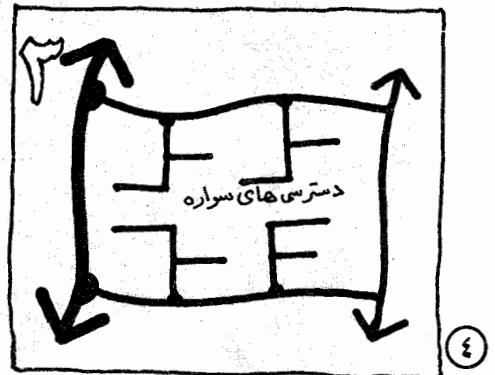
۱. پیش بینی پارکینگ برکناره راههای پیرامونی قطعه مسکونی - در این حالت بخش مسکونی (داخل قطعه) کاملاً از حضور اتومبیل آزاد است و به عبارتی اتومبیل به آن دسترسی ندارد. البته لازم است امکان دسترسی سواره برای خدمات پیش بینی شود.



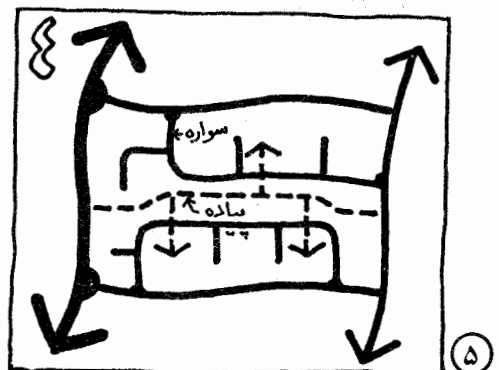
۲. در این حالت دسترسیهایی کوتاه که از راههای پیرامونی منشعب می شوند و به فضاهای پارکینگ داخل بخش مسکونی خاتمه می یابند در نظر گرفته شده است. بدین ترتیب فاصله پیاده از محل پارک اتومبیل تا واحد مسکونی نسبت به حالت ۱ تقلیل می یابد و ضمناً محیط مسکونی نسبتاً از حضور اتومبیل آزاد است. برای خدمات و اورژانس کماکان پیش بینی دسترسی سواره بطور جداگانه ضروری است.



۳. در این حالت دسترسی به داخل قطعه مسکونی بوسیله تعدادی دوربرگردان می باشد قوسها و پیچهای راههای دوربرگردان از سرعت وسائط نقلیه خواهد کاست. اتومبیل شخصی و وسائط نقلیه خدماتی می توانند کاملاً به واحدهای مسکونی نزدیک شوند. دسترسی پیاده در کنار همین راههای دوربرگردان قرار می گیرد.



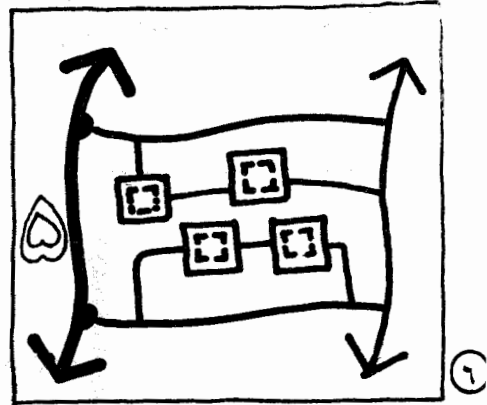
۴. این حالت دسترسی وسائط نقلیه به داخل قطعه مجموعه مسکونی توسط راههای حلقه ای با دوربرگردان و یا بدون دوربرگردان را نشان می دهد. پیش بینی محللهایی برای دورزدن اتومبیل در مسیر راه حلقه ای فقط در صورتی ضروری است که طول راه زیاد باشد. در این حالت اتومبیل سواری و وسیله نقلیه خدماتی به واحد مسکونی دسترسی نزدیک دارند. راههای حلقه ای باید به گونه ای طراحی شوند که مشوق رانندگی با سرعت زیاد نگردند.



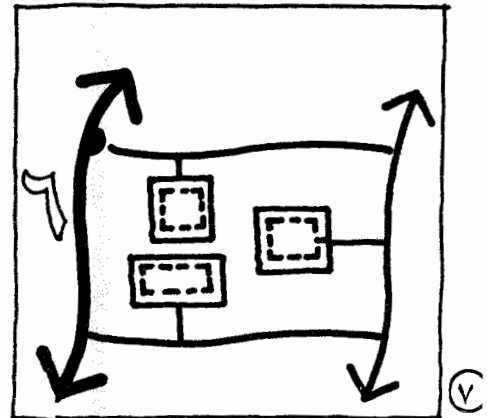
طرحهای بخش ۳ که در جلد اول این کتاب ارائه شده اند، می توان گفت که براساس این الگو و الگوی ۵ قرار دارند که با توجه به شرایط محلی در یک نمونه شهر ایرانی طراحی شده اند.

* جهت مشخص در بخش مسکونی شهر ایرانی - در ارتباط با آفتاب - موجب می شود که معمولاً ترکیب بخش مسکونی حالتی شطرنجی داشته باشد در منبع شماره ۷ (جلد اول) که این طرحها براساس آن قرار دارد، طرحها آزاد است و حالت شطرنجی ندارد ولی در اینجا حالت شطرنجی به آن داده شده است.

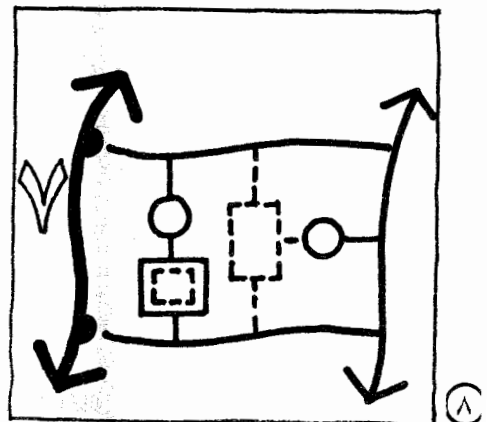
۵. رشته‌ای از میدانچه‌های به هم پیوسته این شبکه را تشکیل می‌دهد که این میدانچه‌ها حالتی نیمه‌خصوصی دارند. در حالی که میدانچه‌ها توسط وسائط نقلیه مورد استفاده قرار می‌گیرند، برای استفاده پیاده نیز باید طراحی شده باشند. از این رو ترتیب دسترسی باید به گونه‌ای باشد که بوسیله شکل ساختمانها، جزئیات دسترسی و منظرسازی فضای میدانچه، از تأثیر حضور اتومبیل بر محیط مسکونی کاسته شود.



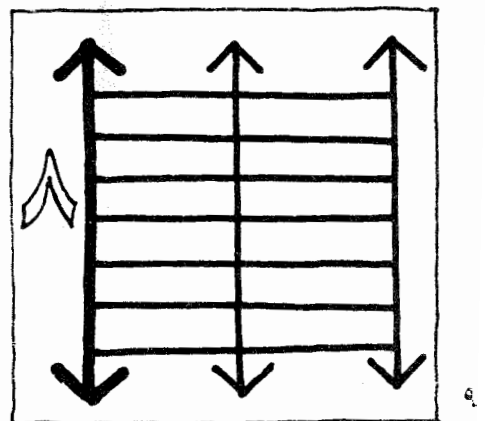
۶. شبکه‌ای که براساس تعدادی میدانچه ناپیوسته قرار دارد. در این حالت واحدهای مسکونی با رعایت جهت اطراف میدانچه‌ها حلقه می‌زنند. هر میدانچه دارای عملکرد سواره و پیاده به طور توأم است و حالت استقلال فضایی مجموعه هر میدانچه نسبت به حالت قبلی بیشتر است.



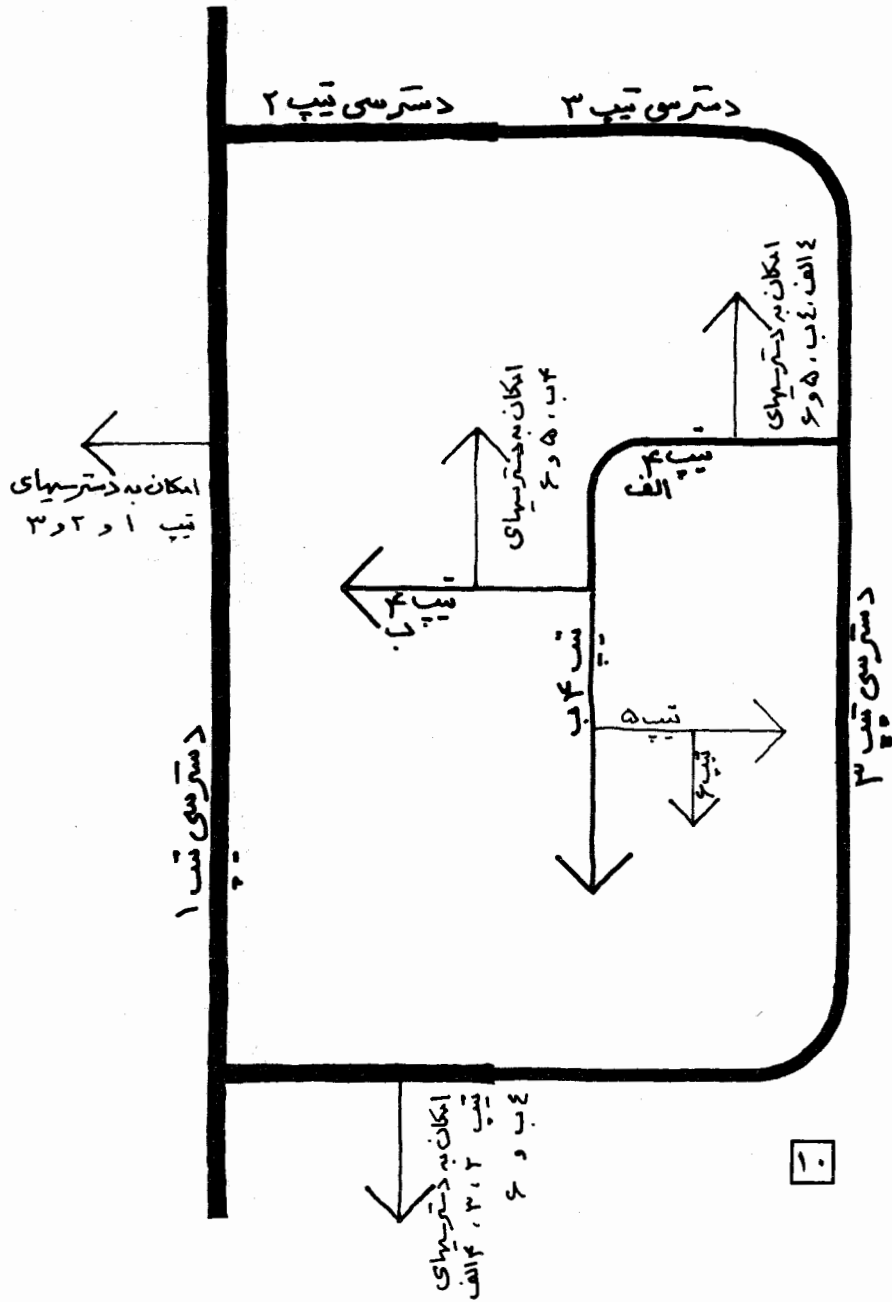
۷. طرحی که مرکب است از دور برگردان، فضاهای پیاده و فضاهای میدان مانند.



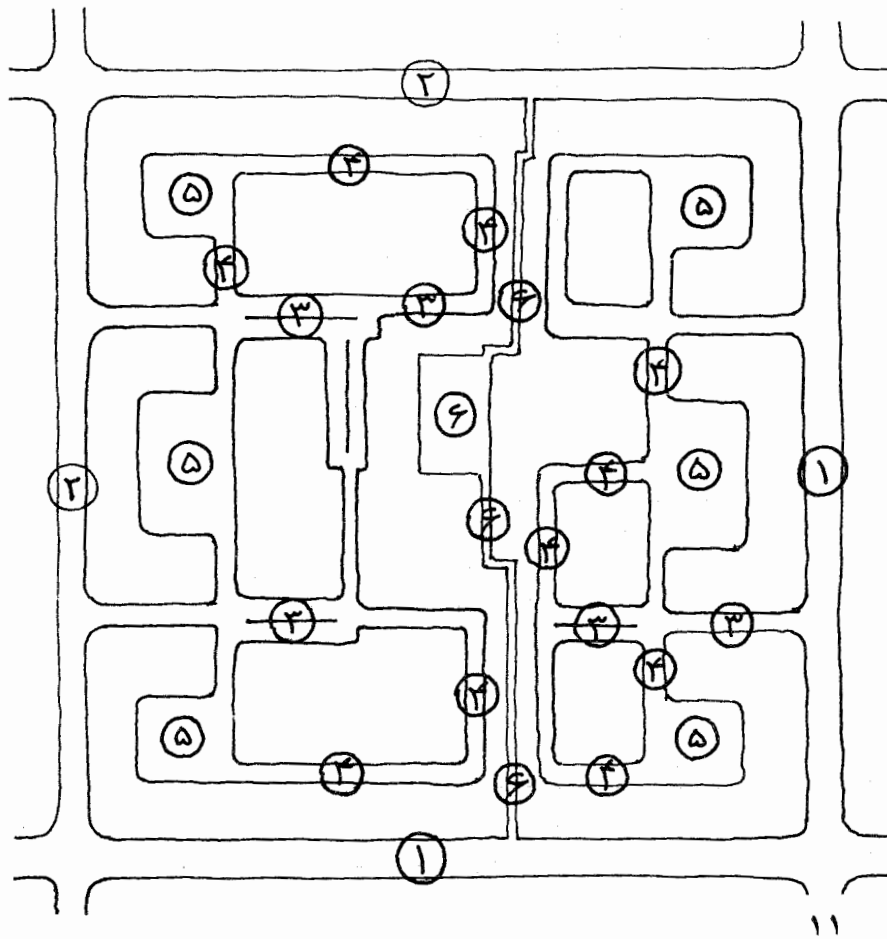
۸. ترکیب این شبکه مبتنی بر یک رشته خیابانهای موازی عمده‌تاً شرقی غربی (حالت فرعی) و خیابانهای شمالی جنوبی (حالت اصلی) است. این ترکیبی است که در دوران گسترش شهرها در حاشیه بخش میانی شهر شکل گرفته است. در این باره در جلد اول بحث شد. ماشین در این حالت به تمام خانه‌ها دسترسی آسان دارد و در عین حال به علت مشخص نبودن قلمرو فضایی، تمام فضای خیابانها در حاکمیت اتومبیل است؛ لذا اهمیت عابر پیاده در مقابل اتومبیل، بسیار فرعی است. بویژه برخی از خیابانها اصلاً پیاده رون ندارد. نقطه نظرهایی در باره تصحیح فضایی این ترکیب در صفحه ۲۱ - ۳۰۱۰۱ در جلد اول ارائه شده است.



ترسیمات و جدول معیارهای دسترسی



سلسله مراتب دسترسی



سلسله مراتب دسترسی در طرح پیشنهادی جلد اول

ص ۹۱

تیپ ۱ فرعی، بخش کننده محلی در جدول	۱	DISTRICT, LOCAL DISTRIBUTOR
تیپ ۲ انشعابی، بخش کننده محلی در جدول	۲	LOCAL DISTRIBUTOR
تیپ ۳، داخلی مجموعه، دسترسی متوسط، میانه در جدول	۳	ACCESS ROAD 1
تیپ ۴، داخلی مجموعه، دسترسی ۴ الف یا ۴ ب در جدول	۴	ACCESS ROAD 2
تیپ ۵، دسترسی مختص چند واحد مسکونی	۵	ACCESS TO CLUSTER
دسترسی مختص پیاده	۶	PEDESTRIAN

جدول معیارهای دسترسی (راهها) در مناطق مسکونی

اندازه معمولی شعاع پیچ خط محور	حداقل عرض شانه	حداقل عرض پیاده رو	حداقل عرض ماشین رو	سرعت مشخصه	تیپ راه
۲۰۰ متر	۱/۲۰ متر در هر طرف	۲ متر در هر طرف	۷/۳۰ تا ۶/۷۵ متر یا در نظر گرفتن ایستگاههای اتوبوس	۵۰ کیلومتر در ساعت	تیپ ۱ - بخش کننده محلی این راهها ترافیک را در قطعات توزیع می کنند و اتصالاتی میان دسترسی بخش کننده نواحی شهری (مرتبه بالا تر از خود) و دسترسی های محلی (مرتبه پایین تر از خود) به شمار می روند همچنین خط اتوبوس محلی می تواند از این نوع دسترسی عبور کند.
۷۵ متر	ضرورتی ندارد	۲ متر در هر طرف	۶/۷۵ تا ۶ متر که سر پیچها تا ۶/۷۵ متر عریض می شود	۳۰ کیلومتر در ساعت	تیپ ۲ - راه دسترسی (حالت اصلی) این راهها به ابنیه وزمینهای داخل قطعات طراحی شده دسترسی مستقیم دارند.
۷۵ متر	»	۲ متر در هر طرف	۶ متر که سر پیچها تا ۶/۷۵ متر عریض می شود	۳۰ کیلومتر در ساعت	تیپ ۳، راه دسترسی (حالت میانه، متوسط) این راهها به صورت دسترسیهای حلقه ای کوچک و دوربرگردانهای طولانی تر از ۳۰۰ متر می باشند که حداکثر به ۴۰۰ گاراژ و سطوح پارکینگ دسترسی می دهند. یادداشت ۱ الف و ۲
۷۵ متر	»	۲ متر در هر طرف	۵/۵ متر که سر پیچها تا ۶ متر عریض می شود	۱۵ کیلومتر در ساعت	تیپ ۴ الف راه دسترسی (حالت فرعی ۱) این راهها شامل دسترسیهای حلقه ای و دوربرگردانهای می شوند که طولشان از ۳۰۰ متر تجاوز نمی کند و به حداکثر ۲۰۰ گاراژ و سطوح پارکینگ دسترسی می دهند. یادداشت ۱، ۱ الف و ۲
۷۵ متر	»	۱/۷۵ متر از هر طرف	۵/۵ متر که سر پیچها تا ۶ متر عریض می شود	۱۵ کیلومتر در ساعت	تیپ ۴ ب - راه دسترسی (حالت فرعی ۲) این راهها شامل دسترسیهای حلقه ای و دوربرگردانهای می شوند که طولشان از ۱۰۰ متر تجاوز نمی کند و به حداکثر ۷۵ گاراژ و سطوح پارکینگ دسترسی می دهند. یادداشت ۱، ۱ الف و ۲
			ترکیب سواره، پیاده با عرض ۵/۵ متر فاصله میان دیوارهای ورودی	سرعت خیلی کم	تیپ ۵ - دسترسی به صورت یک فضای باز حیاط مانند یا یک کوچه بن بست این فضا دوربرگردانهای در مناطق شهری با تراکم بالا یا متوسط محسوب می شوند که طولشان از ۳۶ متر تجاوز نمی کنند و به حداکثر ۲۵ گاراژ و سطوح پارکینگ دسترسی می دهند. یادداشت ۲
			عرض دسترسی به یک واحد مسکونی ۲/۵ متر برای دوسه واحد مسکونی ۴/۲۵ متر برای ۶ متر اول از دسترسی مرتبه بالا تر	سرعت خیلی کم	تیپ ۶ - دسترسی به صورت فضایی برای گردش اتومبیل که حداکثر به سه خانه دسترسی می دهند.

حد اکثر شیب راه	محدودیت دسترسی بدنه راهها به ماشین	محدودیت دسترسی انواع راهها به یکدیگر	اندازه دهانه گردش	شعاع جدول	فاصله بندی فاصله دید	حد اقل فاصله بندی تقاطعها	نداقل اندازه معایب خط محور
۵ درصد	ممنوع بودن دسترسی از بدنه راه	پخش کننده اصلی پخش کننده ناحیه ای تیپ ۱		ترکیب ۳۱/۵ متر و ۱۰/۵۰ متر یادداشتهای ۱۴ و ۱۳	یادداشتهای ۱۲ و ۱۱	یادداشت ۱۰	یادداشتهای ۸ و ۹ ۹۰ متر
۵ درصد	خروج از خانه مسکونی فقط با دنده جلو یادداشتهای ۱۹ الف و ب	تیپ او تیپ ۲		ترکیب ۳۱/۵ متر و ۱۰/۵ متر یادداشتهای ۱۴ و ۱۳	یادداشتهای ۱۲ و ۱۱	یادداشت ۱۰	یادداشتهای ۸ الف و ۹ ۳۵ متر
۵ درصد	خروج از خانه مسکونی معمولاً با دنده عقب مجاز است. هر چند که خروج از واحدهای مسکونی در نزدیکی تقاطعهای شلوغ باید فقط با دنده جلو باشد. یادداشتهای ۱۹ الف و ب	تیپ ۱ و ۲ و ۳	یادداشتهای ۱۸ و ۱۶	۱۰/۵ متر یادداشتهای ۱۴ و ۱۳	یادداشتهای ۱۲ و ۱۱	یادداشت ۱۰	یادداشتهای ۸ الف و ۹ ۳۵ متر
۶ درصد	یادداشتهای ۱۹ الف و ب	تیپ ۲ و ۳ و ۴ الف	یادداشتهای ۱۸ و ۱۶	۱۰/۵ متر یادداشتهای ۱۴ و ۱۳	یادداشتهای ۱۲ و ۱۱	یادداشت ۱۰	یادداشتهای ۸ الف و ۹ ۱۳/۷۵ متر
۶ درصد	یادداشتهای ۱۹ الف و ب	تیپ ۲ و ۳ و ۴ الف و ب	یادداشتهای ۱۸ و ۱۷ و ۱۶	ترکیب ۱۸ متر و ۶ متر یادداشتهای ۱۵ و ۱۴ و ۱۳	یادداشتهای ۱۲ و ۱۱	یادداشت ۱۰	۱۳/۷۵ متر
۷ درصد	یادداشت ۲۰	تیپ ۳ و ۴ الف و ب	یادداشتهای ۱۷ و ۱۶	با در نظر گرفتن اینکه سواره و پیاده یکی است شعاع جدول لزومی ندارد	یادداشتهای ۱۲ و ۱۱		۱۳/۷۵ متر
۸ درصد	یادداشت ۲۰	تیپ ۲ با در نظر گرفتن سهولت و درستی گردش و نیز دسترسیهای تیپ ۳ و ۴ الف و ب و ۵			یادداشتهای ۱۲ و ۱۱		۶ متر

یادداشتهای مربوط به جدول معیار راهها، لازم به تذکر است که جدول و یادداشتهای مربوط به طرحهایی است که حداکثر توجه خود را در مجموعه به ماشین معطوف دارد.

یادداشت ۱

نمودار راههای دسترسی حلقه ای کوچک

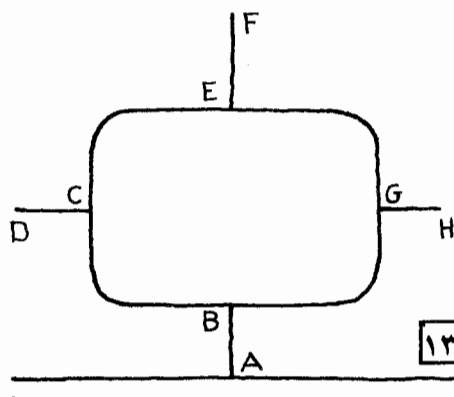
راههای دسترسی کوچک که در دو تپ ۴ الف و ۴ ب رده بندی شده اند فقط در موردی می توانند به شکل حلقه ای طراحی شوند که اندازه Y حداقل ۵۰ درصد بیشتر از اندازه X باشد، که در این صورت برشهای کوتاه ایجاد نمی شود.



یادداشت ۱ الف

نمودار نشان دهنده روش اندازه گیری طول مؤثر دور برگردان یا تعداد پارکینگ ها و گاراژها در تعیین تپ راه مورد نظر

برای تعیین طول مؤثر راه مورد مطالعه باید تمام طولها یا تعداد گاراژها و پارکینگ های راههایی که به راه مورد مطالعه دسترسی دارند، مطابق نمودار و جدول باهم جمع شوند.

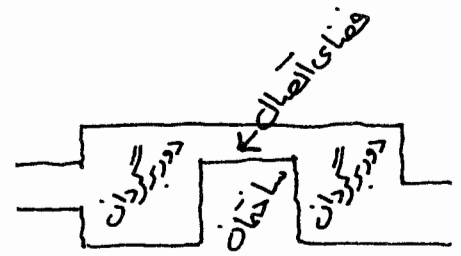


راه مورد مطالعه	طول مؤثر عبارت است از مجموع طولهای زیر:
تعداد پارکینگها یا گاراژها عبارت است از مجموع پارکینگ ها و یا گاراژهایی است که هر یک از راههای زیر بدانها دسترسی دارند	
AB	$AB + BC + CD + CE + EF + EG + GH + GB$
BC	$BC + CD + CE + EF$
BG	$BG + GH + GE + EF$
CE	$CE + EF$
GE	$GE + EF$

یادداشت ۲

دوربرگردان باید طوری طراحی شود که امکان ادامه آن بدون تخریب ساختمانها میسر نباشد.

می توان دوربرگردان را به صورت ته باز به فضاهای پیاده یا دسترس‌های سواره دیگر طراحی نمود. در این صورت بویژه در شرایط ایران باید اتصال به گونه‌ای باشد که از نظر عرض و یا وجود مانع (اختلاف سطح، درخت و نظایر آنها) ماشین نتواند عبور کند.



۱۴

یادداشت ۳

رعایت ارتفاع ایمن به اندازه ۶ متر در تمام عرض سواره با در نظر گرفتن ۰/۵ متر اضافه از هر طرف ضروری است. اگر شیب عرض بیشتر از $\frac{1}{4}$ درصد باشد، لازم است در سمت پائین سواره ۰/۵ متر فوق به ۰/۶۱ متر افزایش یابد.

یادداشت ۴

افزایش عرض پیاده رو تا ۳ متر در جایی که تراکم عبور وسایل نقلیه زیادست

یادداشت ۴ الف

افزایش عرض پیاده رو به ۲/۳۰۴ متر (با توجه به موارد یادداشت ۴)

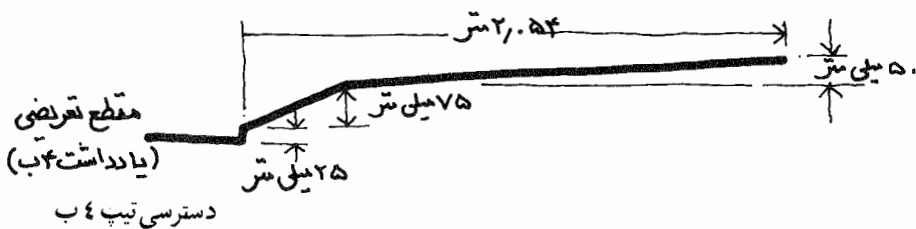
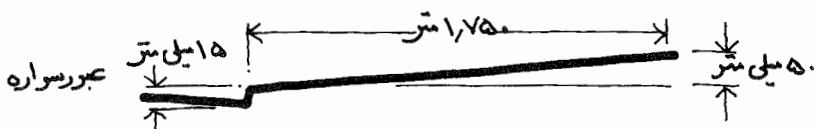
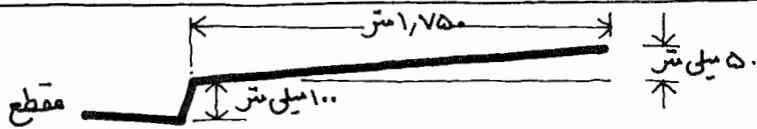
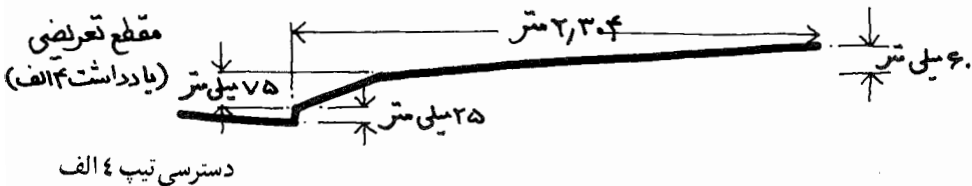
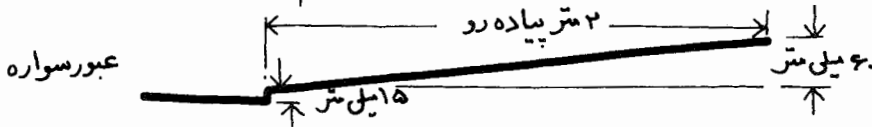
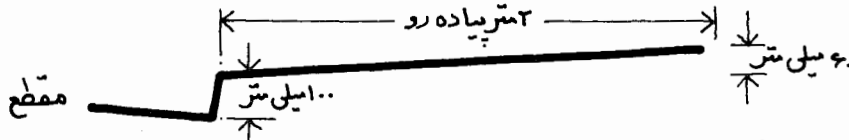
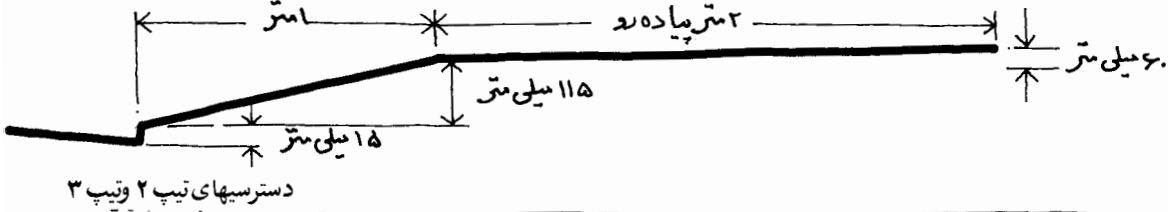
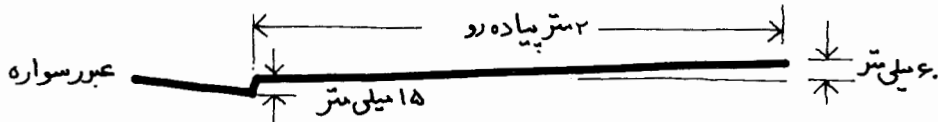
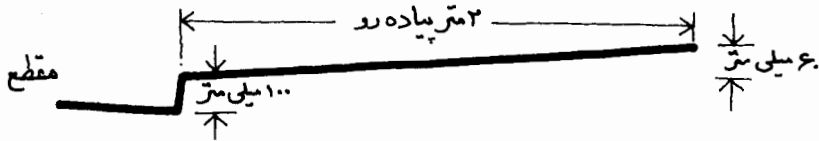
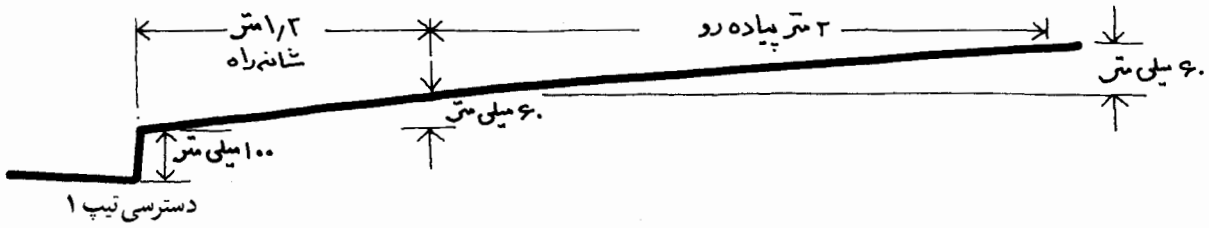
یادداشت ۴ ب

افزایش عرض پیاده رو به ۲/۰۵۴ متر (با توجه به موارد یادداشت ۴)

یادداشت ۴ پ

برای اینکه فضایی تلف نشود، قسمتی از پی ساختمانها و دیوارها می تواند زیر پیاده روها قرار گیرد.

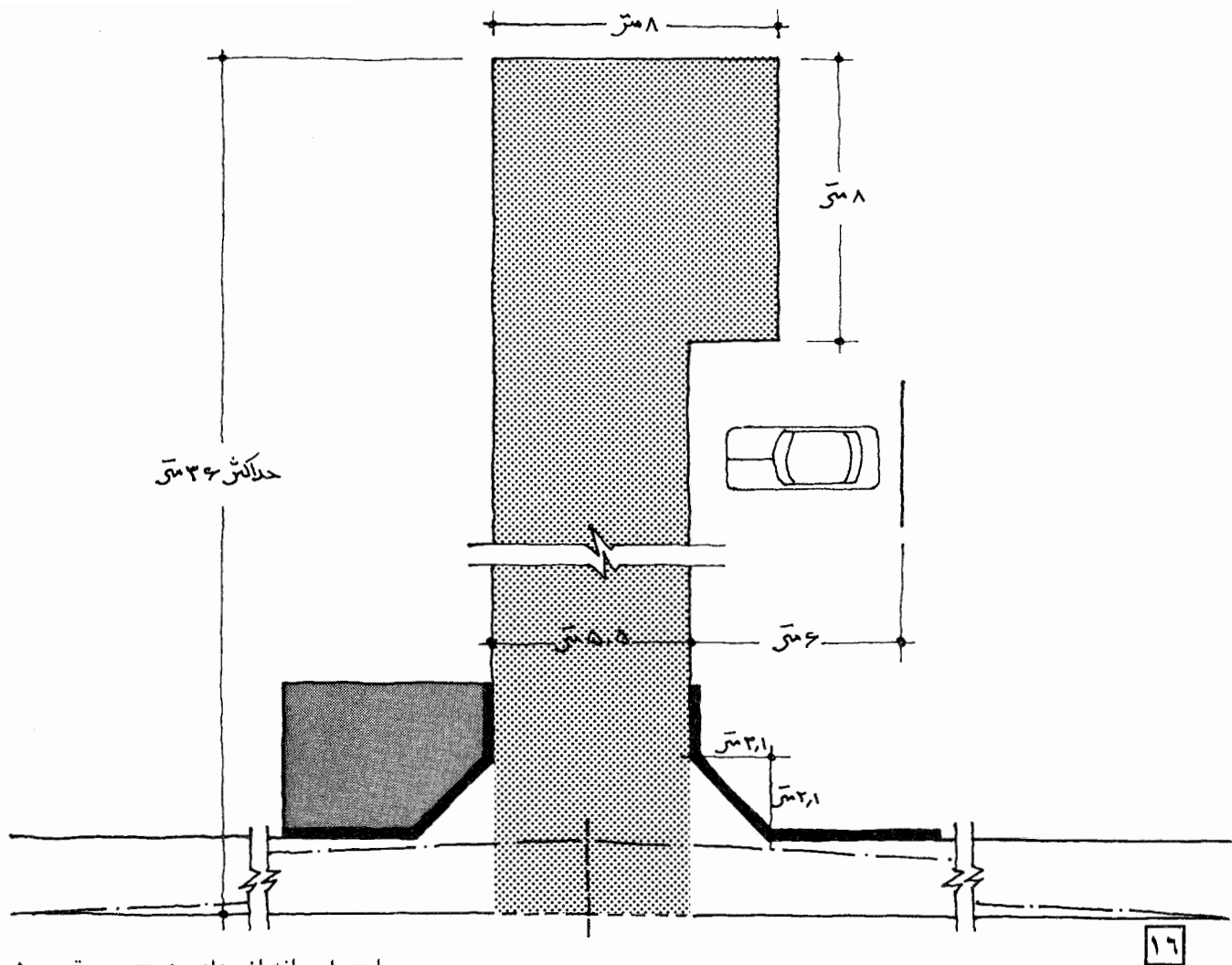
مقطع پیاده روها



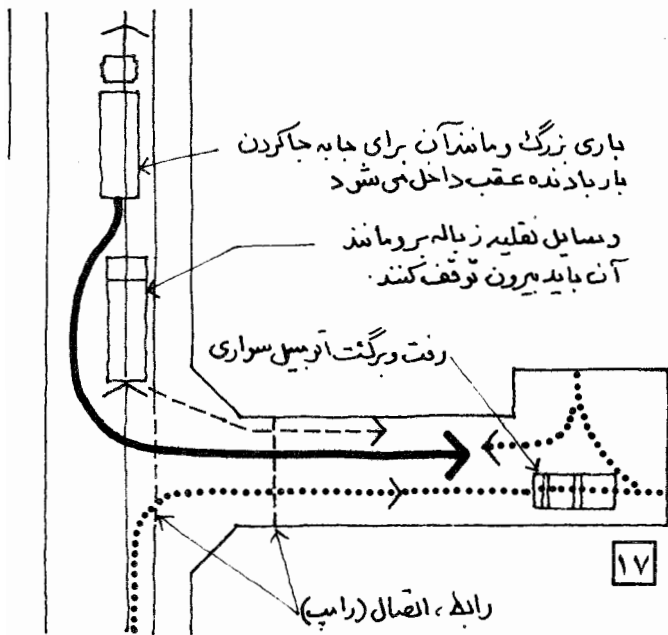
یادداشت ۵

دسترسی فرعی به صورت یک فضای باز حیاط مانند یا یک کوچه بن بست

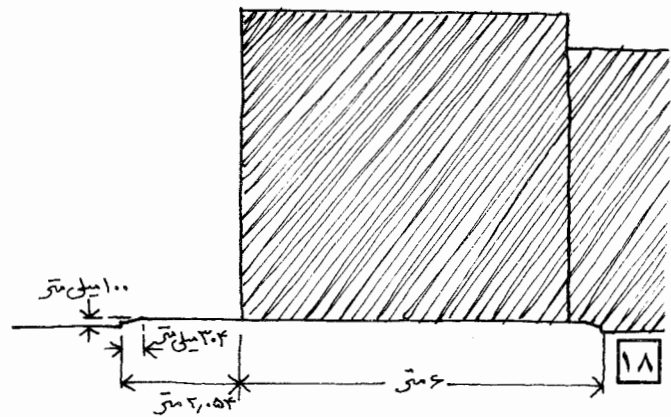
این دسترسیها دور برگردانهای کوتاهی هستند که مورد استفاده پیاده و سواره باهم قرار می‌گیرند، ولی سرعت سواره در آنها خیلی پایین است. برای اینکه بتوان سرعت سواره را کنترل نمود، عرض مدخل فضای باز حیاط مانند تعمداً محدود است و باید فضای مدخل در ۸ متر اول بعد از انشعاب از دسترسی مرتبه بالاتر با بدنه دیوارها و یا ساختمانها محصور شود. برای اینکه سرعت اتومبیل در فضا کم شود، پیاده‌رو دسترسی مرتبه بالاتر ضمن اینکه ادامه می‌یابد، در تقاطع با مدخل فضای حیاط مانند حالت سربالایی (رابط) به خود می‌گیرد؛ چنانکه در مقطع نشان داده شده است. طول این سراسیمبی از لبه پیاده‌رو به طرف فضای باز حیاط مانند ۶ متر است. این حالت سراسیمبی در ملازمه با پخی‌های دوطرف مدخل موجب می‌شود که سواره و پیاده در مواقع ضروری بتوانند یکدیگر را خوب ببینند. محدودیت شکلی مدخل مورد بحث از طرفی موجب می‌شود که ماشین باری بزرگ نتواند داخل شود. بویژه با توجه به اینکه حداکثر فاصله‌ای که سواره می‌تواند داخل شود ۳۶ متر در نظر گرفته شده است. اما اندازه‌های تعیین شده برای این نوع دسترسی چنان است که ماشین باری متوسط می‌تواند به آن راه داشته باشد. می‌توان کف‌سازی سخت شامل فضاهایی برای پارک اتومبیل مجزا از واحدهای مسکونی و مقابل آنها در نظر گرفت.



راهنمای اندازه‌های دسترسی تپ ۵



حرکت وسایل نقلیه در ارتباط با دسترسی شماره ۵



مقطع مدخل دسترسی تپ ۵ از دسترسی تپ ۴ ب

یادداشت ۶

می توان دسترسی شماره ۵ را بعد از گردشها پیش بینی نمود که در این حالت باعث می شود از حرکت وسایل نقلیه با سرعت زیاد جلوگیری شود.

یادداشت ۷

پیشنهاد می شود که دسترسی های تیپ ۶ که مسیر رفت و برگشت آنها بیشتر از ۱۸ متر باشد، باید دارای تسهیلات گردش برای هر واحد مسکونی باشد.

همچنین در حالتی که دسترسی شماره ۶ به بیش از یک واحد مسکونی اختصاص دارد و طول آن قابل ملاحظه است و یا انتهای آن قابل رؤیت نیست. باید عرض برای دو سه واحد مسکونی در نظر گرفته شود.

یادداشت ۸

فاصله نما یا طول نما برابر با ۳۶ متر باید بین پیچها در نظر گرفته شود.

یادداشت ۸ الف

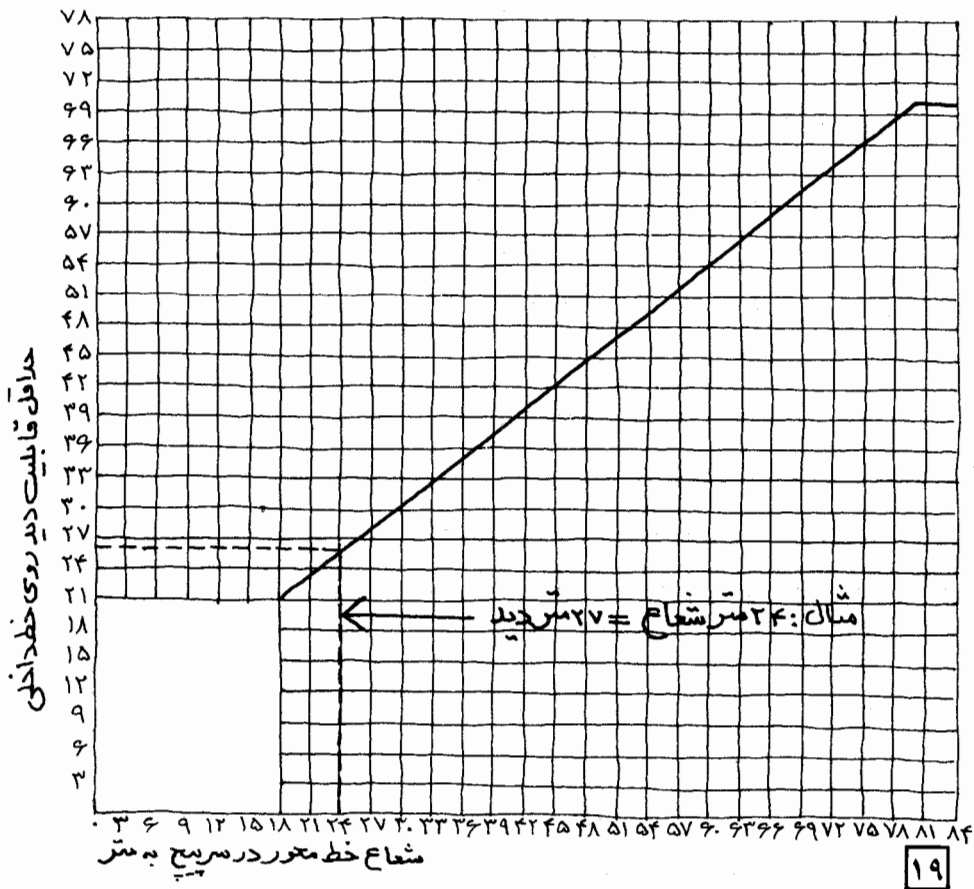
فاصله نما یا طول نما برابر با ۱۸ متر باید بین پیچها در نظر گرفته شود.

یادداشت ۹

مثال: کاربرد منحنی دید (منحنی حددید) در یک پیچ ۹۰ درجه با شعاع ۲۴ متر (متر $R_3 = 24$). عرض سواره ۵/۵ متر که در سر پیچ تا ۶ متر افزایش می یابد.

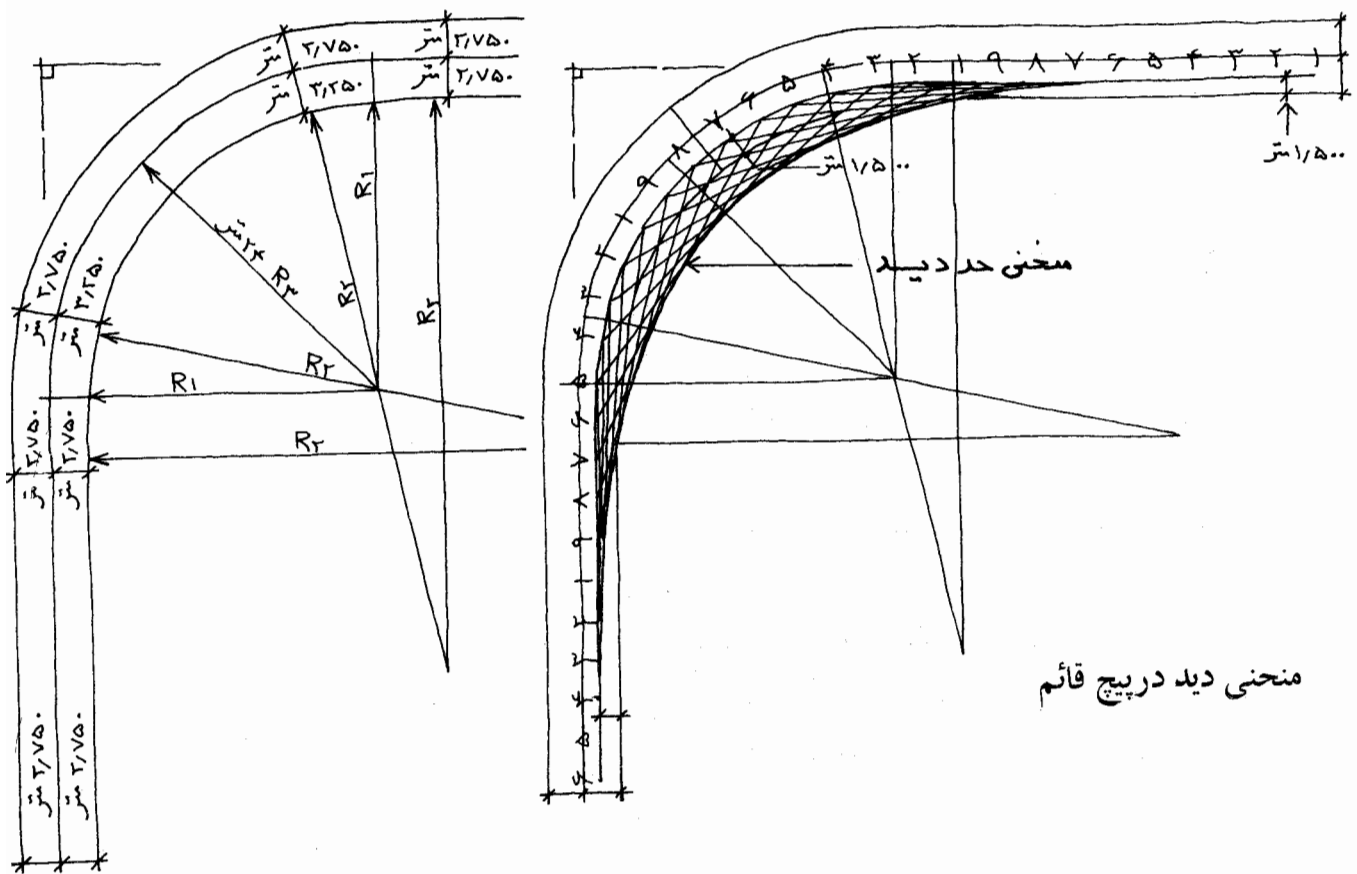
برای پیدا کردن میدان دید لازم، روی نمودار برای شعاع خط محور ۲۴ متری یعنی R_3 ، رقم ۲۶ متر را برای میدان دید می خوانیم و با اضافه ای رقم ۲۷ را در نظر می گیریم.

این فاصله ۲۷ متر باید روی خط داخلی که ۱/۵ متر از جدول فاصله دارد منعکس گردد و به فواصل ۳ متری تقسیم شود تا ۹ نقطه به دست آید. نقطه ۱ را در ۲۷ متری شروع پیچ در نظر می گیریم. سپس به فاصله های ۳ متری ۱ تا ۹ نقطه گذاری می کنیم تا اینکه بعد از پیچ یک فاصله ۲۷ متری حاصل شود. برای به وجود آوردن منحنی دید نقطه ۱ را به ۱، ۲ را به ۲ و... وصل می کنیم.



تصاویر این صفحه
مربوط به یادداشت ۹
است

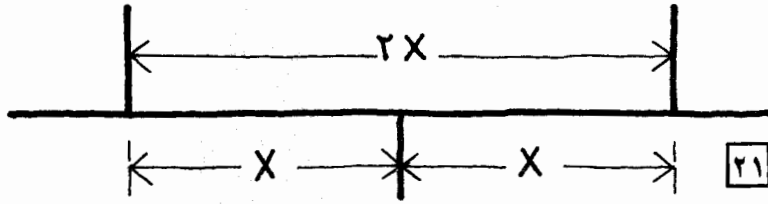
نمودار میدان دید جلو



منحنی دید در پیچ قائم

یادداشت ۱۰

نمودار نشان دهنده حداقل فاصله متناوب بین تقاطعها



خطوط محور راههای فرعی

حداقل فاصله متناوب مابین تقاطعها برای طرف مقابل خیابان برابر با X است.

حداقل فاصله متناوب مابین تقاطعها برای طرفی که رانندگی می شود (طرف راننده) 2X است.

فاصله X از جدول زیر قابل استخراج است:

راههای جانبی در تقاطعها	راههای اصلی در تقاطعها			
	۱	۲	۳	۴ الف
تیپ ۱	۶۰ متر	—	—	—
تیپ ۲	۶۰ متر	۳۰ متر	—	—
تیپ ۳	۶۰ متر	۳۰ متر	۳۰ متر	—
تیپ ۴ الف	—	۳۰ متر	۲۲ متر	۲۲ متر
تیپ ۴ ب	—	۳۰ متر	۲۲ متر	۲۲ متر

یادداشت ۱۱ و یادداشت ۱۲

نمودار نشان دهنده احتیاجات دید در تقاطعهایی که به شکل T هستند.

خطوط دید

فاصله Y برابرست با:

در حالی که راه اصلی در تقاطع T از نوع:
پخش کننده محلی باشد
راه دسترسی تیپ ۲، ۳، ۴ الف یا ۴ ب
باشد

۹۰ متر

۷۰ متر

فاصله X برابرست با:

در حالی که راه فرعی در تقاطع T از نوع:
پخش کننده محلی باشد
دسترسی تیپ ۲ باشد
دسترسی تیپ ۳ باشد
دسترسی تیپ ۴ الف باشد
دسترسی تیپ ۴ ب باشد
دسترسی تیپ ۵ باشد
دسترسی تیپ ۶ باشد

۹ متر

۹ متر

۶ متر

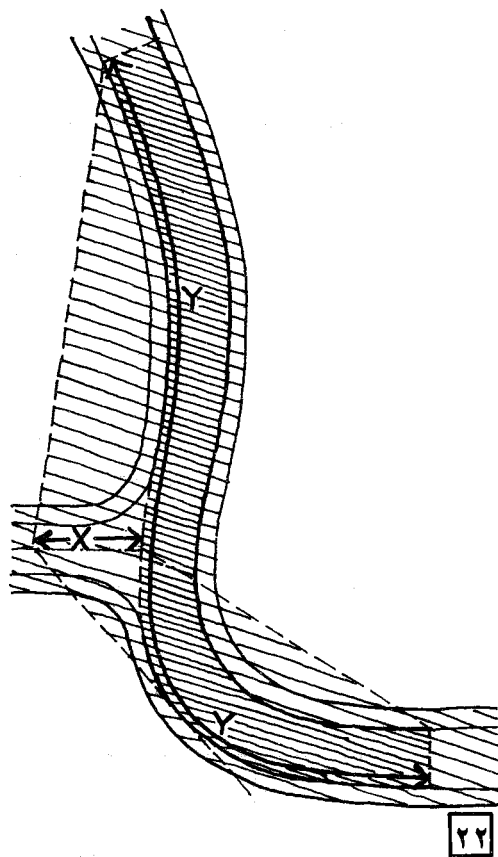
۶ متر

۴/۵ متر

۲/۱ متر

۲/۱ متر

در عین حال $2/1 \times 2/1$ متر پخی پشت پیاده رو راه اصلی در
دوسوی تقاطع باید در نظر گرفته شود.



حوزه ای از راه سواری که باید
از راه فرعی دیده شود.



حوزه ای که قسمتی از راه اصلی
را تشکیل می دهد.

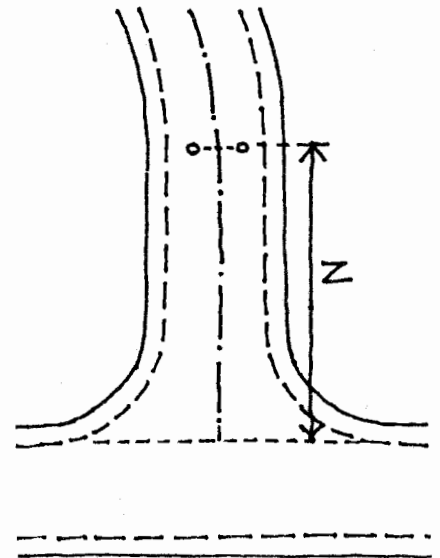


یادداشت ۱۳

نمودار مربوط به قسمتی از راه فرعی که باید در تقاطع به شکل T مستقیم در نظر گرفته شود.

طول قسمت مستقیم Z نباید کمتر از آنچه که در جدول زیر آمده باشد.

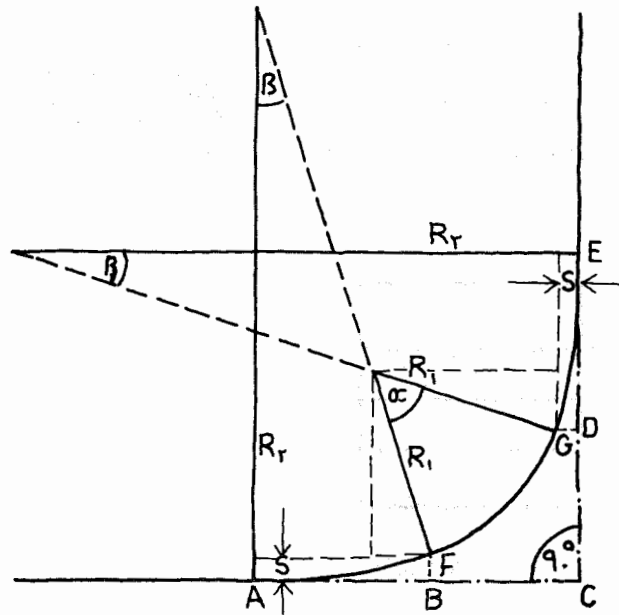
اندازه Z	نوع راه فرعی
۳۰ متر	۱
۲۲ متر	۳ و ۲
۱۵ متر	۴ الف و ۴ ب



۲۳

یادداشت ۱۴

نمودار نشان دهنده جزئیات قوسهای مرکب در تقاطع راههای تیپ ۱ و ۲ و ۴ با سایر راهها



۲۴

	S	R ₁	R ₂	β	OC	AC.CE	AB.DE	BF.DG
راههای تیپ ۱ و ۲	۱/۰۲۸ متر	۱۰/۵ متر	۳۱/۵ متر	۱۸ درجه	۵۴ درجه	۱۷/۹۸۳ متر	۹/۷۰۷ متر	۱/۵۳۴ متر
راه تیپ ۴ ب	۰/۵۸۷ متر	۶ متر	۱۸ متر	۱۸ درجه	۵۴ درجه	۱۰/۲۷۶ متر	۵/۵۴۷ متر	۰/۸۷۶ متر

یادداشت ۱۵

پیاده‌روها، سرپیچ، چنان باید تقویت شود که وسایل نقلیه نتواند به آن نفوذ کند.

یادداشت ۱۶

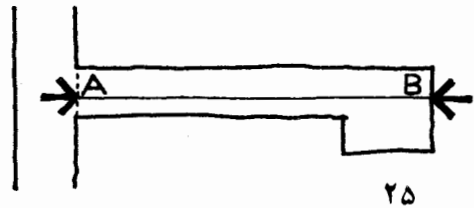
نکاتی دربارهٔ اندازه دهانه گردش

در دسترسیهای تیپ ۲، ۳، ۴ الف و ۴ ب اندازه دهانه گردش براساس فاصله Y محاسبه می شود که برابر است با فاصله بین انتهای دوربرگردان تا نزدیکترین تقاطع

فاصله تقاطع یا دهانه گردش دوربرگردانی که از دسترسی تیپ ۱ منشعب شود نباید کمتر از اندازه دهانه گردش ۳ باشد.

در دسترسی تیپ ۵ پیش بینی فضای گردش مطابق شکل یادداشت ۱۷ ضروری است.

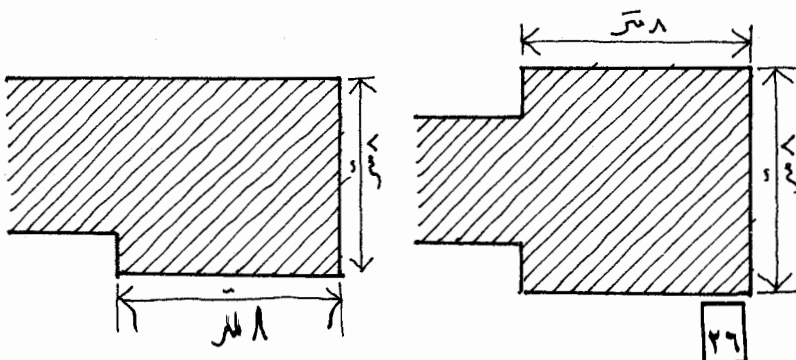
در دوربرگردان تیپ ۴ ب که از دسترسیهای تیپ ۳، ۴ الف و ۴ ب منشعب می شود و از ۳۰ متر کمتر طول دارد می توان به جای پیش بینی فضای گردش براساس (اندازه ۱) از شکل یادداشت ۱۷ استفاده کرد. طول دوربرگردان از سر دسترسی که دوربرگردان از آن جدا می شود، نقطه A تا B اندازه گیری می شود.



اندازه دهانه گردش در انتهای دوربرگردان	Y به متر
۱	۳۰۰ یا کمتر
۲	۳۰۰ تا ۵۰۰
۳	بیش از ۵۰۰

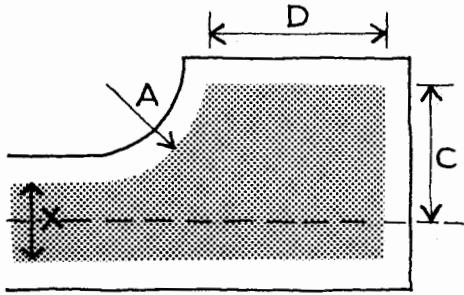
یادداشت ۱۷

نمودار نشان دهنده اندازه دهانه گردش (اندازه صفر)

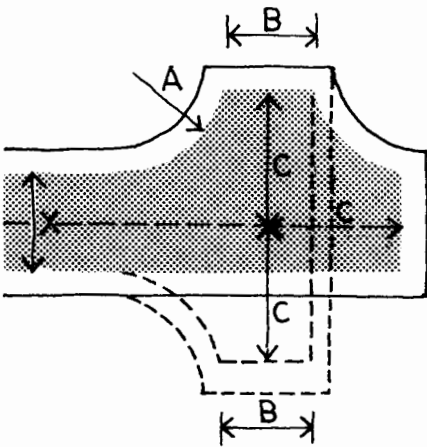


یادداشت ۱۸

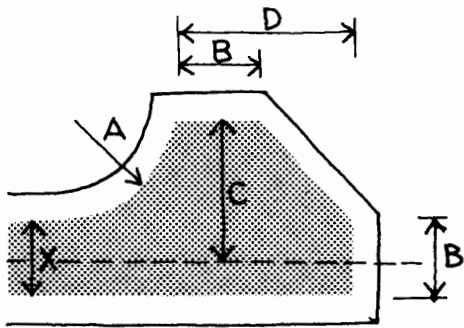
نمودارهای نشان دهنده اندازه دهانه گردش ۱-۳



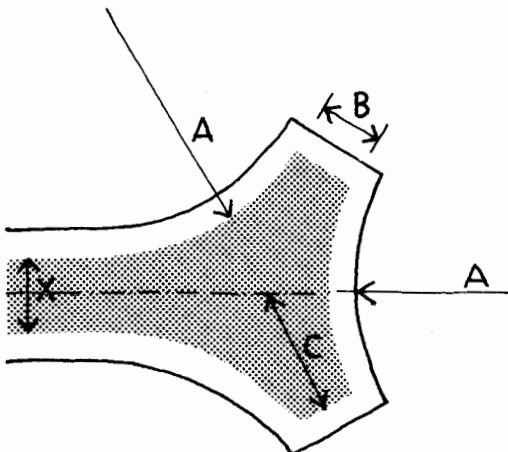
	۱	۲	۳
A	۶	۷,۵	۱۰,۵
C	۹	۱۱,۵	۱۴
D	$C + x/2$		



	۱	۲	۳
A	۶	۷,۵	۱۰,۵
B	X	X	X
C	۹	۱۱,۵	۱۴



	۱	۲	۳
A	۶	۷,۵	۱۰,۵
B	X	X	X
C	۹	۱۱,۵	۱۴
D	$C + x/2$		



	۱	۲	۳
A	۱۰,۵	۱۰,۵	۱۰,۵
B	X	X	X
C	۹	۱۱,۵	۱۴

یادداشت ۱۹ الف

سرکُنجهای قائم متر ۲/۱×۲/۱ پخی دید در بدنه ساختمان پشت پیاده‌رو، برای دید سواره باید در نظر گرفته شود.

یادداشت ۱۹ ب

دسترسی سواره در سرتاسر شعاع جدولها در تقاطعها یا فضاهاى سر پیچ مجاز نمی باشد.

یادداشت ۲۰

آنچه در جدول ارائه شده حداکثر شیب است که می تواند به مقتضای محل تغییر کند.

همانطور که گفته شد در طراحی شبکه دسترسی در شهرهای ایران، ما باید از آن بخش از اطلاعات غربی بهره گیریم که با مقیاس شهر ایرانی مطابقت داشته باشد. به عبارت دیگر برخی از اطلاعات بیگانه که جنبه فنی - ساختمانی دارد می تواند کم و بیش با تغییر و تبدیلی متناسب با شهر ایرانی پذیرفته شود، اما آنچه که پایه فرهنگی - شهرسازی دارد باید مبتنی بر مطالعات محلی در شهر ایرانی باشد. به نظر نگارنده پذیرفتن خیابانها و بلوارهای عریض و برهنه در شهرهای ایران با مقیاس غربی درست نبوده است و در بخش قدیمی شهر هم اگر دفاعی توسط شهروندان و مسئولان شهر از احداث خیابانهای عریض به عمل می آید تنها عکس العملی است که به تدریج نسبت به وجود کوچه پسکوچه های تنگ و پرمسئله بخش قدیمی صورت پیدا کرده است. در عین حال از نظر اقتصادی احداث خیابانها و بلوارهای عریض همواره باری بردوش بنیه مالی ناتوان شهر بوده است. شهرداریها در دهه های گذشته به جای احداث خیابانهای متعدد، متناسب، با مقیاس و هماهنگ با شکل طبیعی دسترسیمهای بخش قدیمی معمولاً با چند خیابان عریض و مستقیم بخش قدیمی را قطعه قطعه کرده اند. این تفکر هنوز هم بر احداث خیابان در بخش قدیمی حاکم است و از ترس اینکه مبادا در بخشهای جدید شهر روزی مشکلات فعلی دسترسی بخش قدیمی پدید آید احداث خیابانهای بسیار عریض و غیر ضروری هنوز معمول است. متأسفانه دانش مهندسی ترافیک هم که عمدتاً بر مطالعات کمی اتومبیل استوار است به علت جدا ماندن از مطالعات شهرسازی قادر به ارائه طرح مطلوب نشده است. غرض از مطالعات شهرسازی مطالعه بخشهای مختلف اعم از جامعه و فرهنگ شناسی شهری، اقتصاد، ترافیک و نظایر اینها در یک گزارش شهرسازی (مانند طرح جامع) است که باید از آغاز تا انجام در ارتباط باهم مورد بررسی و نتیجه گیری واقع شود.

به طور خلاصه:

طراحی شبکه شهری و دسترسی در بخشهای قدیمی و بخشهای مسکونی در گسترشهای پیشنهادی در شهرهای ایران، در حالی که باید از نظر اندازه ها حرکت سواره را پاسخگو باشد، لازم است که با مقیاس کالبدی شهر و فضاهاى آن نیز هماهنگی داشته باشد.

هم پیوندی عناصر و فضاهای دسترسی با آن

در شهرهای قدیمی ایران که همواره ما می‌توانیم به تبعیت از شرایط حاضر از آنها برای طراحی در شهرها درس بگیریم، همانطور که در جلد اول بحث شد شکلی از پیوستگی فضایی در گذرهای اصلی شهر وجود داشته است. در واقع همانگونه که عناصر شهری و واحدهای مسکونی از اصول هم پیوندی متابعت نموده‌اند. ترکیب درهم بافته شده گذرها نیز واجد خصوصیات یکپارچگی و هم پیوندی بوده‌اند. گذرهای اصلی شهر در حالی که کاملاً مستقیم نبود (به طوری که بافت عمدتاً حالت شطرنجی نامنظم داشت) در مسیر خود از فضاهای میدانچه مانند‌ی به صورت حسینه یا تکیه در ارتباط با سایر عناصر مرکز محله عبور می‌کرد. این خصوصیت فضایی جاذب از یکنواختی و طولانی بودن مسیر گذر کم می‌کرد و در عین حال به نیازهای خدماتی مردم در فواصل مناسب پاسخ می‌گفت.

امروزه نیز می‌توان در طراحی خیابانها به ایجاد فضاهایی در مسیر خیابانها که با ساخت طبیعی شهر سازگار باشد، مبادرت ورزید. به طوری که مسیر و شکل خیابان همواره با توجه به اصول طراحی شهری و منظرسازی از جذابیت برخوردار شود.

در وضع موجود به ندرت می‌توان به مواردی برخورد که خیابان سازگار با شکل طبیعی شهر شکل گرفته باشد. یک نمونه کاملاً موافق با ترکیب کالبدی شهر خیابان جمهوری اسلامی (علم سابق) در شهر بیرجند است که بر روی مسیل ایجاد شده. این خیابان دارای پیاده‌روهای متعدد و وسیع و مشجر و سایه گیر است و از نظر فضایی واجد ارزش می‌باشد. بویژه این خیابان در پیچ جلو قلعه کهنه از یک نمونه، طراحی شهری به صورت طبیعی و موفق حکایت دارد. همچنین می‌توان به ایجاد میدانی در مدخل مجموعه بازار کرمان اشاره کرد و یا در بخش میانی سمنان داخل ارگ حکومتی قاجار که سی‌چهل سال پیش به شکلی دل‌باز و با مقیاس کالبدی شهر قدیمی خیابان‌بندی شده است.

پس به طور خلاصه:

در ترکیب مجموعه شهر و در بخشهای مسکونی آن باید به خیابان به صورت عنصری توجه کرد که مسیر و شکل آن با سازمان فضایی شهر، مقیاس، منظرسازی و سایر جوانب مجموعه به طور سازگار شکل گیرد.



۲۸

خیابان جمهوری اسلامی (علم سابق) در شهر بیرجند



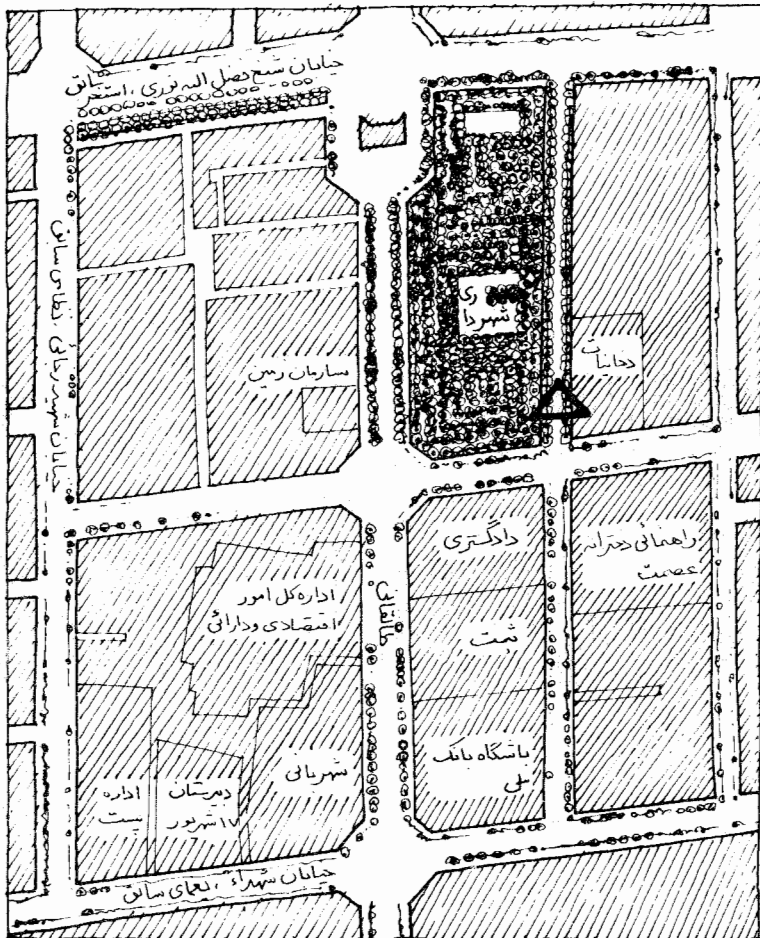
۲۹

پیچ خیابان جمهوری اسلامی بیرجند



پیاده رو خیابان شرقی شهرداری
(روی نقشه جهت، نشان داده شده)

۳۱



ارگ حکومتی سمنان

۳۰

در مناطق مسکونی، در گسترش‌های پیشنهادی شهر باید محل کافی برای پارک اتومبیل ساکنان و مهمانان در نظر گرفته شود. بدین معنی که علاوه بر پیش‌بینی فضای پارکینگ برای کلیه ۱۰۰ درصد واحدهای مسکونی، فضاهای اضافی نیز برای پارک اتومبیل منظور گردد.

اگر طراحی درست صورت گیرد، غلبه اتومبیل و راه سواره بر مجموعه مسکونی وجود نخواهد داشت. لذا این نگرانی که محیط مسکونی ممکن است به محل تردد اتومبیل مبدل شود، نباید مانع از در نظر گرفتن فضای کافی برای پارکینگ گردد. مردم ایران ترجیح می‌دهند که پارکینگ در اتصال یا مجاورت کامل با فضای مسکونی باشد.

دو شکل عمده پارک اتومبیل در مناطق مسکونی به صورت پارکینگ جمعی و پارکینگ پراکنده است. همچنین سه نوع جایگزینی اتومبیل نیز می‌تواند در نظر گرفته شود: در فضای حیاط مانند و در دسترسی کامل با واحد مسکونی، در خیابان یا کوچه و در فضاهایی به صورت پارکینگ جمعی. باید دانست که شکل جایگزینی پارک اتومبیل در یک منطقه مسکونی از عوامل مؤثر در طراحی است.

به هر حال همانطور که در جلد اول کتاب حاضر (ص ۸۳) اشاره شد. اگر پارکینگ جمعی در نظر گرفته شود، کار طراحی ساده‌تر خواهد شد و یا اگر فقط دسترسی تعدادی از واحدهای مسکونی به پارکینگ مورد نظر باشد، مجموعه فشرده‌تر و ترکیب آن مطلوب‌تر به نظر خواهد رسید. در عین حال اگر راه‌حلهایی که کلیه واحدهای مسکونی به اتومبیل دسترسی داشته باشند و در واقع هر واحد مسکونی در حیاط و یا مجاور خود جا برای پارکینگ داشته باشد، بطور مداوم طراحی و تصحیح شود، رفته‌رفته چند الگوی مناسب برای شرایط شهر ایرانی در زمان حاضر به دست خواهد آمد. تردیدی نیست که در طراحی این الگوها اصول طراحی شهری باید در نظر گرفته شود. راه‌حلی که در مطالعه موردی عام در جلد اول این کتاب ارائه شد فقط یک مقدمه و در واقع طرح مسئله است و نهایی نیست. اما آگاهی از فضا که در صفحات ۷۷ و ۷۸ مورد بحث قرار گرفت باید در طراحی هر الگویی توسط طراح در نظر گرفته شود.

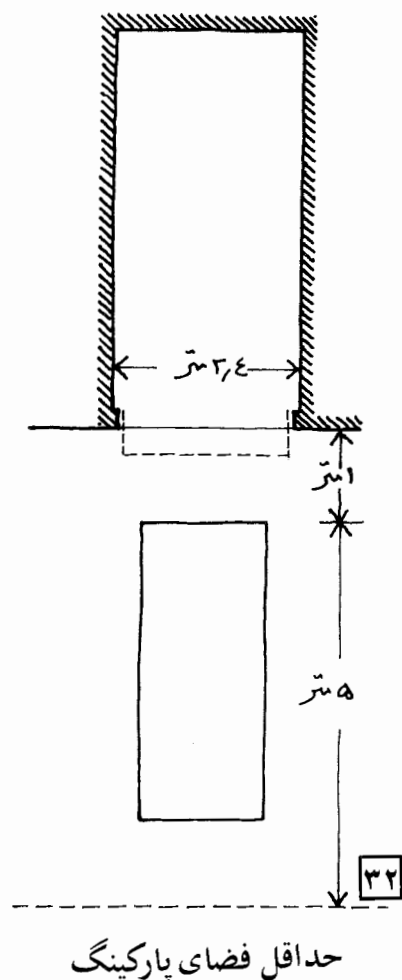
در رابطه با پارکینگ می توان معیارهای زیر را پذیرفت که:

الف: هر واحد مسکونی دارای یک پارکینگ باشد و در ضمن فضایی برای پارک اتومبیلهای میهمانان در محل مناسب در نظر گرفته شود.

ب: ارتباط محل پارکینگ با فضای خصوصی خانه برای معلولین جنگ تحمیلی راحت باشد

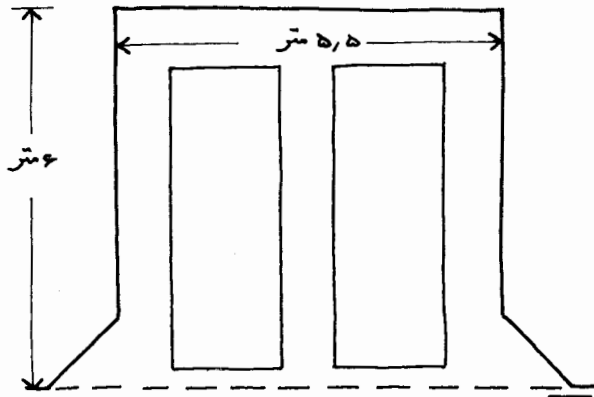
ج: اگر موقعیت شهری مجموعه مسکونی در حومه شهر است و به گونه ای است که الزاماً وسایل نقلیه عمومی نمی توانند به کلیه نقاط دسترسی داشته باشد، پیش بینی دسترسی هر واحد مسکونی به راه اتومبیل رو و همچنین پارکینگ ضروری خواهد بود.

نتیجه اینکه در طراحی فضاهای مسکونی از جمله باید به طراحی الگوهای پرداخت که در آن کلیه واحدهای مسکونی به راه سواره و پارکینگ دسترسی داشته باشند. بویژه باید به این مسئله توجه شود که مردم ایران عمدتاً علاقمندند اتومبیلشان داخل خانه و یا در مجاورت آن در محلی مناسب پارک شود. در عین حال نباید از نظر دور داشت که در هر نوع الگوی طراحی رعایت اصول طراحی شهری مانند ایجاد فضاهای محصور، متباین متناسب و با مقیاس انسانی کاملاً ضروری است.



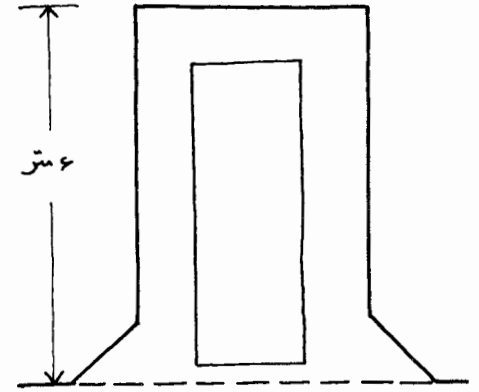
آنچه که در زیر آمده حداقل ابعاد و دانستنی های مربوط به محل پارک وسایل نقلیه است.
فضای پارکینگ

حداقل اندازه فضای پارکینگ ۲/۵ متر × ۵ متر است اگر این فضا در محلی به صورت باز در جلو واحد مسکونی پیش بینی شده که پشت آن در (برای مثال در گاراژ) قرار دارد، لازم است فضایی اضافی پشت پارکینگ و جلو در در نظر گرفته شود.



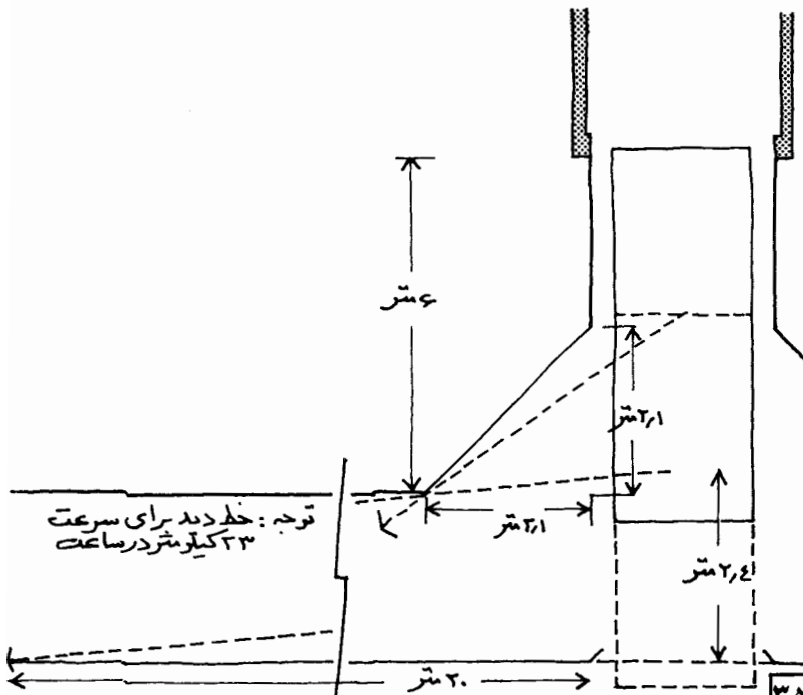
۳۴

افزایش وسعت فضای پارکینگ برای استفاده دو اتومبیل



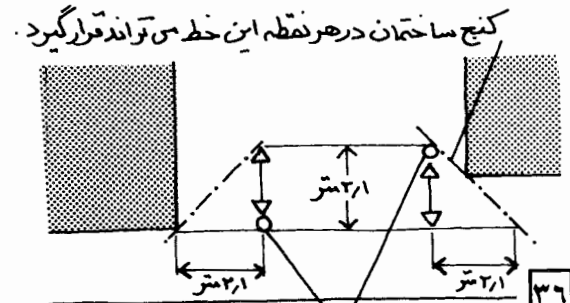
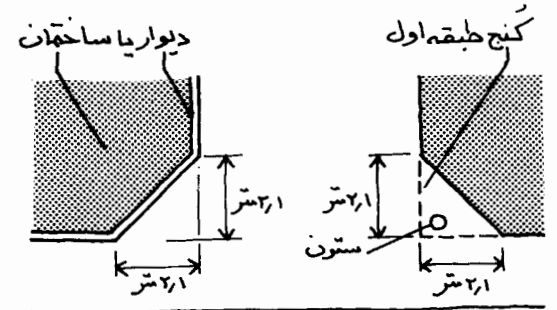
۳۳

فضای پارکینگ در اتصال با (داخل) بخش ساخته شده



۳۵

پخی دید در دهانه فضای پارکینگ و گاراژ



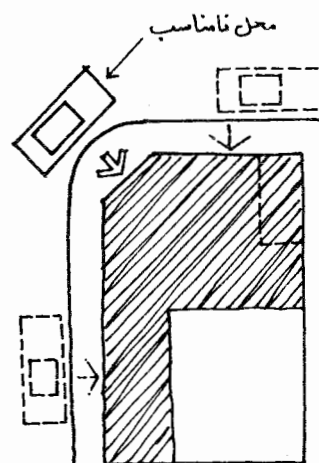
۳۶

روش ایجاد ۲/۱ متر × ۲/۱ متر پخی دید
وسیله یا یک مانع ایمنی (آئینده بلند باشد که راننده بتواند آنرا ببیند) می تواند درجه حاصلی که این خطوط نشان می دهد قرار گیرد.

اگر پارکینگ به صورت فضایی تورفته پشت پیاده رو و داخل بخش ساخته شده واحد مسکونی پیش بینی شود و یا دیواری بلندتر از ۶۰ سانتی متر دو طرف طول آنرا محصور کند، برای اینکه راننده بتواند موقع خروج از پارکینگ بیرون را ببیند، ۲/۱ متر × ۲/۱ متر پخی دید باید بر بدنه مدخل

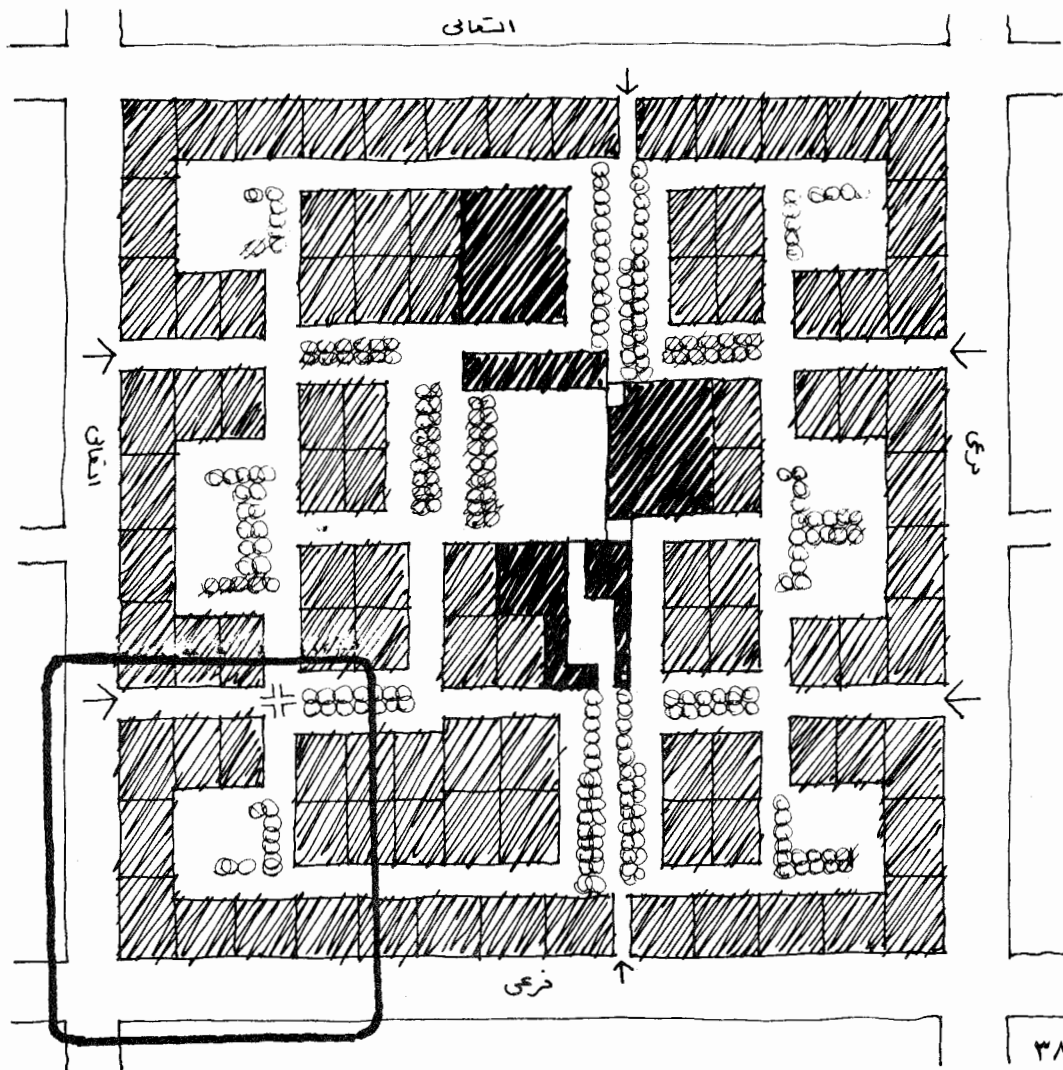
پارکینگ در نظر گرفته شود. اگر فضای پارکینگ در انتهای دسترس‌های تیپ ۵ و ۶- که در آن آمد و شد کم است- باشد، پیش‌بینی پخی ضرورتی ندارد. فضای پارکینگ در این حالت معمولاً عمود بر پیاده‌رو و پشت آن قرار می‌گیرد.

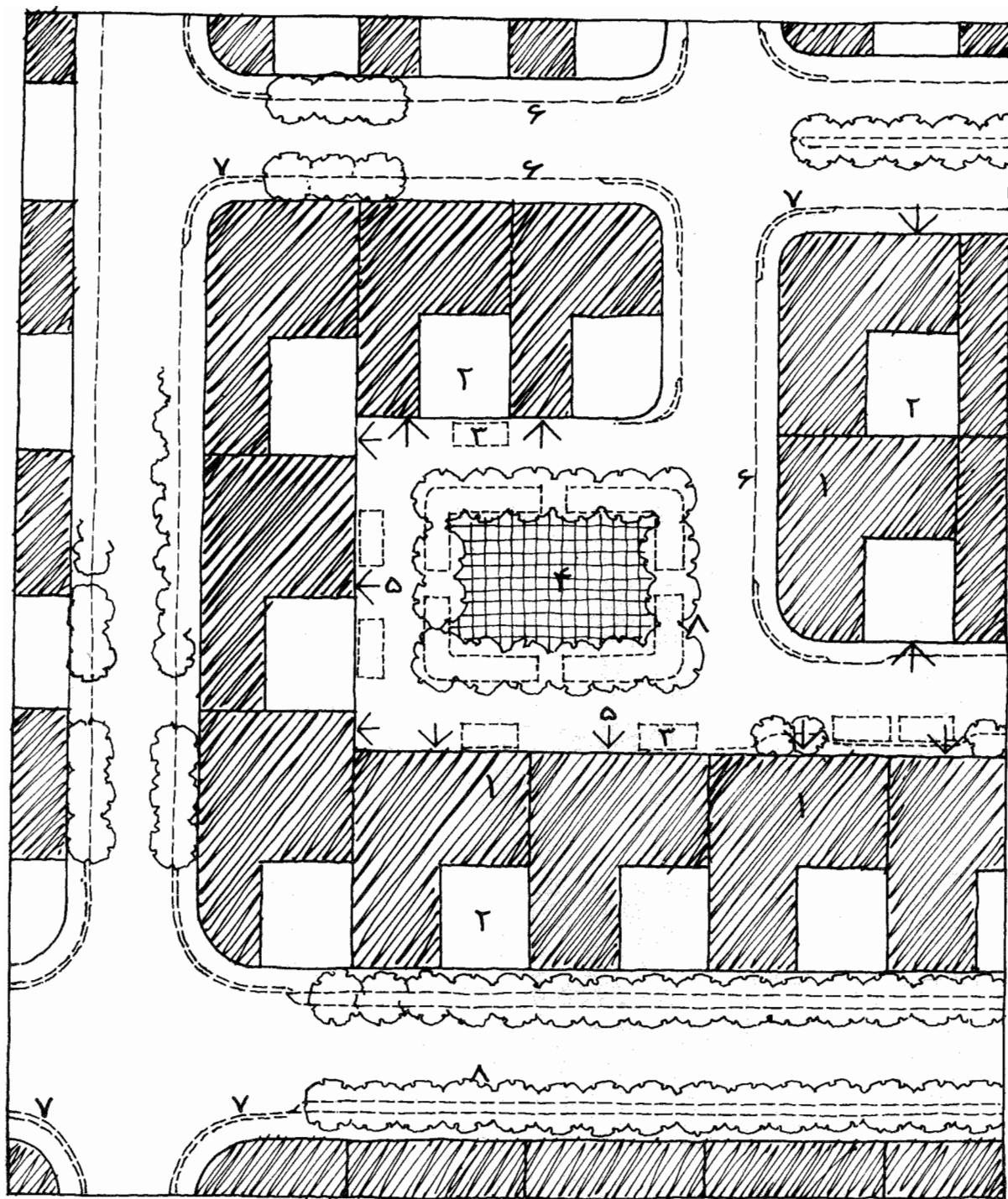
ورودی اصلی خانه با توجه به این امر که در جلو خانه ممکن است اتومبیل پارک کنند باید در محل و به شکل مناسبی پیش‌بینی شود. سرپیچ‌ها نیز دهانه فضای پارکینگ باید طولانی‌تر در نظر گرفته شود. محل نامناسب ورودی خانه محتملاً موجب پارک اتومبیل در محل نامناسب می‌شود (تصویر سمت راست).



۳۷

برای توضیح اجزاء مربوط به پارکینگ و دسترسها طرح صفحه ۸۹ جلد اول به منظور طراحی جزئیات در اینجا آورده شده است. جزئی که در گوشه چپ پایین مشخص شده در صفحه بعد طراحی در مقیاس $\frac{1}{50}$ شده است.





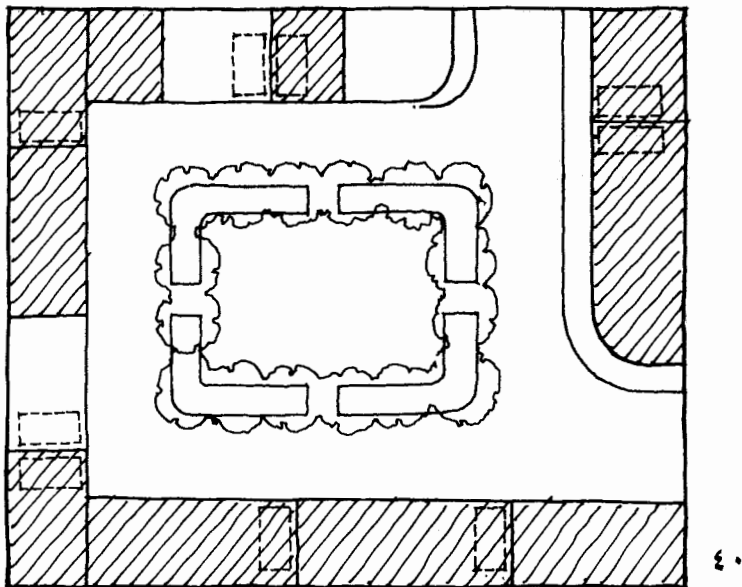
۳۹

مقیاس ۱/۵۰

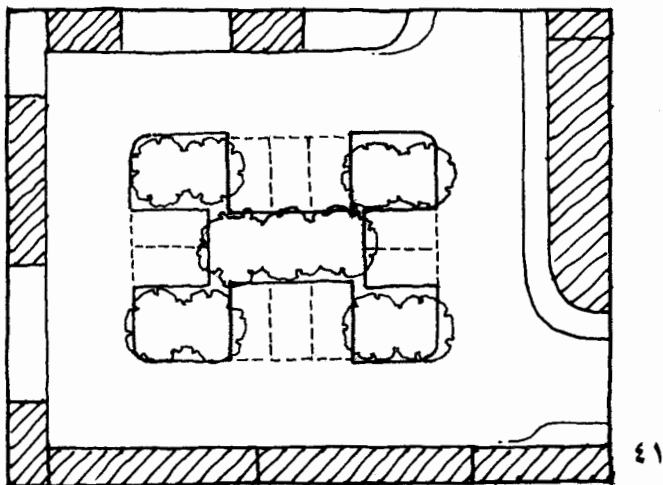
طراحی جزئیات قسمتی از طرح مجموع مسکونی (جلد اول، ص ۸۹)

- ۱ [Hatched Box] بخش ساخته شده مسکونی حدوداً روبه جنوب و پشت به غرب
- ۲ [Open Space] حیاط، فضای باز خصوصی
- ۳ [Dashed Box] محل پارکینگ جلو خانه
- ۴ [Central Grid] فضای عمومی، محوطه مرکزی
- ۵ [Arrow] ورودی خانه که با طراحی معماری جای دقیق آن تعیین می شود
- ۶ [Dashed Line] جدول
- ۷ [Double Line] مسیری که برای دید کافی سواره در آن نباید مانعی ایجاد شود.
- ۸ [Wavy Line] درختان محصور کننده فضاها

دو حالت دیگر از نحوه پارک اتومبیل در میدانچه مرکزی صفحه قبل



الف: حالتی که پارکینگ داخل حیاط و یا در ساختمان قرار می‌گیرد.
میدانچه وسط در این حالت برای بازی کودکان آزاد است.



ب: حالتی که پارکینگ تقریباً به صورت جمعی است و میدانچه وسط را اشغال می‌کند.

طراحی دسترسی در بخش قدیمی

مقدمه: برخورد با مسئله بخش قدیمی، نگاهی به سابقه جهانی

اندیشه نگهداری و حفظ شهر و یا بخشهایی از آن و یا نوسازی بخشهایی از شهر هماهنگ با مجموعه شهر سابقه چندان در جهان ندارد. در کشورهای اروپایی نیز که خود نشانگر طرز تفکر و مبتکر روش بازسازی و طراحی شهری در بافت قدیم می باشند، سالهای طولانی فقط عناصر منفرد بدون توجه و رابطه با اطراف طراحی می شدند. اما این کشورها رفته رفته به این مسئله پی بردند که اگر فضاها و عناصر اطراف یک بنای با ارزش و ثبت شده به حال خود رها شود، این بنا به تدریج ارزشهای بصری پیوسته خود را در رابطه با اطراف از دست می دهد. دانش و هنر طراحی شهری امروز به این امر پی برده است که در یک مجموعه شهری - روستایی ولو اینکه یک ساختمان با ارزش منفرد از نظر معماری وجود نداشته باشد، خود مجموعه می تواند هماهنگ و با ارزش باشد. یعنی عناصر آن در رابطه با هم و در رابطه با کل مجموعه فضایی را پدید آورد که این فضا می تواند واجد ارزش باشد. دخالت طراحی در چنین مجموعه ای باید کاملاً آگاهانه صورت گیرد.

سابقه ارزش نهادن به گذشته

احترام به گذشته به معنی حفظ و حراست آثار معماری در اروپا اساساً مربوط به قرن نوزدهم و مبتنی بر دو حرکت مهم در فرانسه و انگلستان است. فرانسویها در سال ۱۸۳۷ تشکیلات خاصی را به نام: « کمیته ویژه هنرها و بناهای تاریخی »^۱ بنیان نهادند که کارش فهرست برداری و حفظ عناصر و اماکنی بود که در خطر ویرانی قرار داشت. پنجاه سال بعد در انگلستان، یعنی در سال ۱۸۷۷، ویلیام موریس انجمنی را برای حفظ

1- Comité Spécial des Art et Monuments

ساختمانهای قدیمی پایه گذارد که این انجمن هنوز هم با برجاست و پیشرو بسیاری از سازمانهای دیگر در زمان حاضر به شمار می رود. به این ترتیب مجموعه قوانین مربوط به حفظ و احیاء آثار با ارزش شهری که پیشینه آن به قرن نوزدهم بازمی گردد تا حال حاضر همچنان ادامه و تکامل یافته است. به طوریکه در سال ۱۹۶۲ با قانون مالرو^۱ در فرانسه و پنج سال بعد با «قانون سازگاری و هماهنگی شهری»^۲ در انگلستان تثبیت گردید. براساس این قانون مقامات برنامه ریزی محلی در انگلستان برای کنترل بخشهای با ارزش تاریخی اختیارات بیشتری پیدا کردند.

در شکل جدید قوانینی که در فرانسه و انگلستان وضع گردید، مفاهیمی و رای جنبه صرفاً حفظ ابنیه منفرد و یا بخشهای تاریخی نهفته است. این مفاهیم در رابطه با خرابیهای زمان جنگ جهانی دوم و نوسازیهای بعد از آن قرار می گیرد. در طول جنگ ابنیه زیادی که دارای ارزش فراوان بودند و در مواردی شهرهای بسیار بکلی از میان رفتند. اما نتیجه اقداماتی که در جهت نوسازی و بازسازی در مدت ۲۵ سال بعد از جنگ صورت گرفت در بسیاری از موارد از خرابیهای ناشی از بمبارانهای زمان جنگ اسفناکتر بود- و این درسی است که ما باید برای ایران بگیریم- نتیجه این اقدامات نامطلوب ۲۵ سال بعد از جنگ در اروپا که به میراث گذشته بی اعتنا مانده بود عکس العملی را در برابر نوسازیها و بازسازیها برانگیخت و رفته رفته مخالفت با ادامه سیاست بی اعتنائی به فرهنگ گذشته قوت گرفت و در واقع همین اوضاع بود که در فرانسه منجر به وضع قانون مالرو شد که مداخله دولت را بطور فعال در امر بازسازی بخشهایی از شهر به نام «بخشهای قابل نگهداری»^۳ تضمین می نمود. این گام مهمی محسوب می شد. چون در حالی که قوانین قبلی فرانسه مربوط به حفاظت عناصر و بخشهای تاریخی در محدوده ای به محیط یک کیلومتر بود، قانون جدید بخشهای وسیعتری از شهر را زیر پوشش می گرفت. به همین منوال در انگلستان «قانون سازگاری و هماهنگی شهری» به راهنمایی دونکان ساندیز^۴ راه را برای مشارکت مردم و دولت در جریان بازسازی به مقیاسی که قبلاً میسر نبود، باز کرد. این شخص، همچنین در سال ۱۹۵۲

- 1- MAL RAUX
- 2- Civic Amenities Act
- 3- Secteurs sauvegardés
- 4- Duncan Sandys

سازمانی را به نام: «سازمان اعتماد شهروندان»^۱ بنیان نهاده بود که محرک و مشوق مردم و ایجاد اطمینان در میان شهروندان نسبت به رسیدگی به آثار و حفظ آنها بود.

شرایط ایران

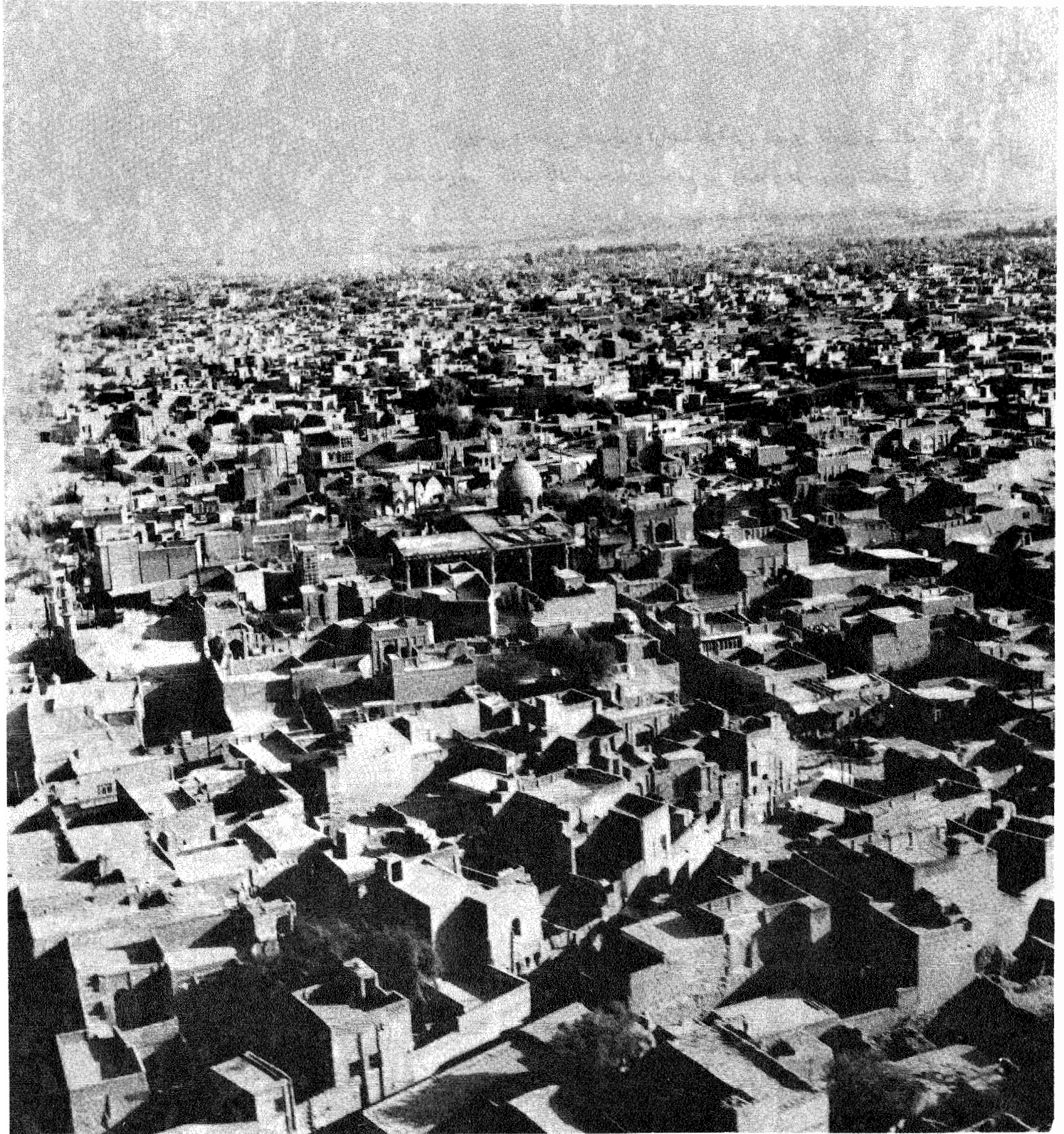
در ایران تدوین اصول طراحی شهری و معماری خوانا و روشن براساس مطالعه جوانب اقلیمی، تاریخی، اجتماعی و فرهنگی در آغاز کار است. در ارتباط با بخشها و عناصر تاریخی تنها از سازمان ملی حفاظت آثار باستانی می‌توان نام برد که مسئولیت حفظ آثار را به عهده دارد. این سازمان در طول خدمت خود با توجه به شرایط وظیفه بس ارزنده‌ای را ایفا نموده است. در حال حاضر در بعضی شهرها عناصر تاریخی و مذهبی و در معدودی نیز بخشهای دیگری از شهر زیر نظر این سازمان قرار دارد. برای نمونه در سمنان منطقه مرکزی بخش درونی شهر در حوزه عمل و نظارت حفاظت آثار باستانی قرار گرفته است. اما در اینجا مسئله‌ای وجود دارد، بدین معنی که هنوز مقررات شهری و اصول طراحی کامل و روشن در رابطه با بافت قدیمی تدوین نشده است، در حالیکه مسئولیت بخشی از شهر نیز به عهده این سازمان نهاده شده، نیروی متخصص آن مانده است. از این نظر لازم است که مسئولین محلی سازمان با دیدن دوره‌های مرمت شهری مجهز به دانش رسیدگی به بخشهای تاریخی بشوند و در عین حال کادر متخصص و امکانات سازمان نیز افزایش یابد. بررسی مسئله بازسازی و نوسازی بخشهای تاریخی نیز باید با مشارکت این سازمان و همکاری مطلعین سایر دستگاهها انجام شود.

این مسئله یعنی تدوین اصول و قواعد طراحی برای بافت قدیمی و یا اگر کاملتر بگوییم برای هر بخش از شهر (قدیمی، میانی، جدید و گسترشهای پیشنهادی) مهمترین کاری است که باید به صورت جدی دنبال شود.

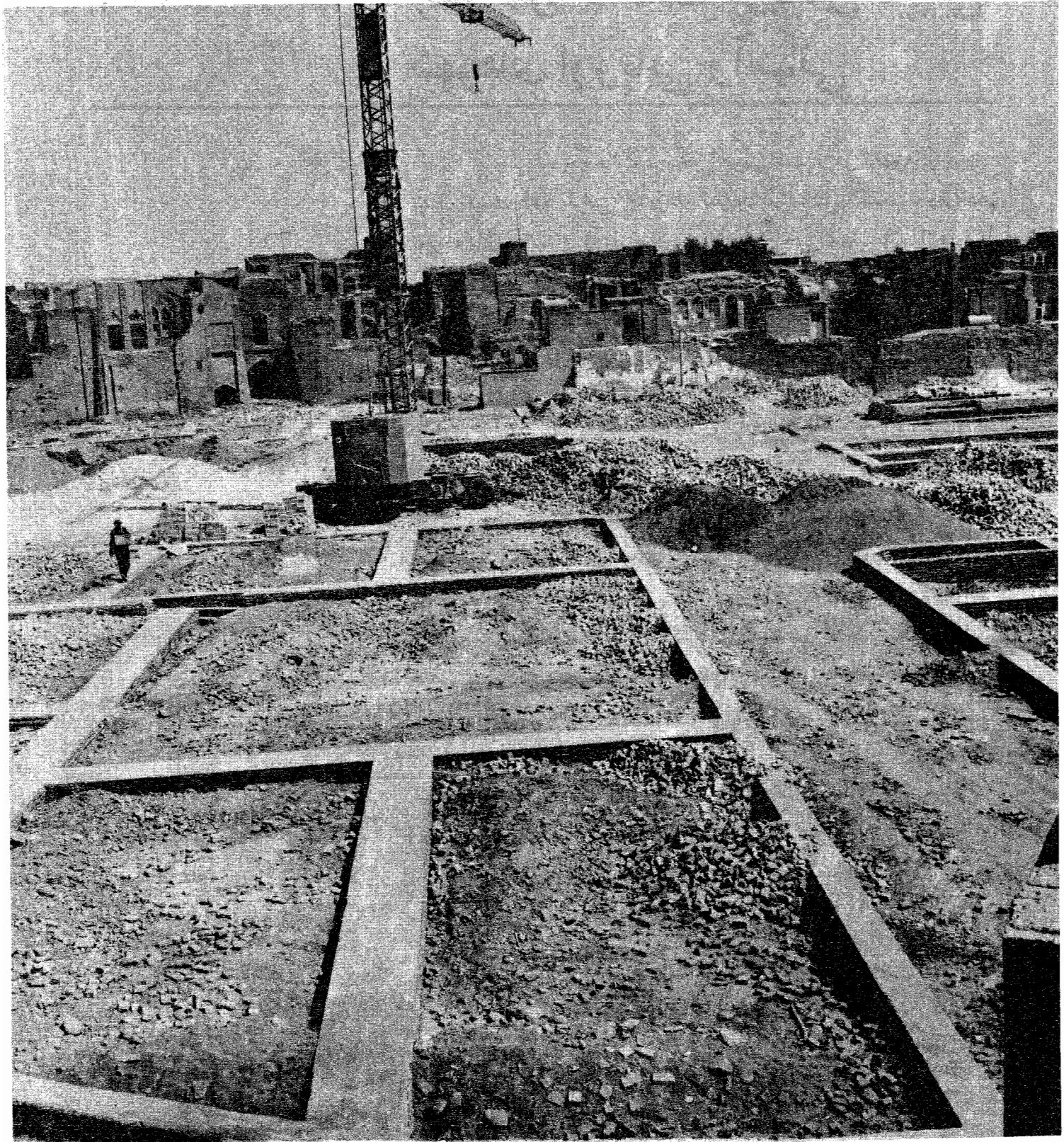
اگر ما در این مرحله در مورد شهرهایمان دارای اصول و قواعد طراحی شهری و معماری بودیم، می‌توانستیم از آن در طراحی شهرهای جنگزده مانند خرمشهر، دزفول، باختران و یا شهرهای قدیمی آسیب دیده در اثر زلزله مانند کرمان استفاده کنیم.

بررسی و تدوین اصول و قواعد طراحی شهری کاری نیست که به عهده بررسی کنندگان طرحهای جامع یا توسعه و طرحهای تفصیلی یک شهر واگذار شود. این مطالعه کاری است جداگانه. تجربه نشان داده است وسعت مطالعات خواسته شده از مشاوران طرحهای جامع فرصت بررسی اساسی را به ایشان نمی دهد. آنچه که در آخر گزارش طرحهای جامع تدوین می شود، اصول روشن با طرحها و تصاویر خوانا نیست، لذا در عمل واژگونه تفسیر می شود پس منطقی است که تدوین اصول طراحی شهری - معماری در مناطق اقلیمی متفاوت ایران یک کار جدی تلقی شود و برنامه مطالعه و پیشبرد آن توسط دستگاههایی که با شهرها و معماری آن سروکار دارند صورت گیرد.

در اینجا مقدمه بربخش دوم این جلد به پایان می رسد. بعد از این چند نمونه دخالت موفق در طراحی دسترسی در بخش قدیمی شهرهای اروپایی و آسیایی آورده می شود. سپس چکیده مطالعات یک نمونه دخالت در بخش قدیمی شهر یزد که در حال حاضر در وزارت مسکن و شهرسازی در دست بررسی است آورده می شود. و در پایان چند اصل مقدماتی برای طراحی دسترسی در بخش قدیمی شهرهای ایران طرح می گردد.



مسئله مقررات و ضوابط نوسازی در شهرهای قدیمی ایران بویژه در تصاویر این صفحه و صفحه بعد دیده می شود. در این صفحه ترکیب فشرده قسمتی از بخش قدیمی دزفول را مشاهده می کنیم که خود نشان دهنده دشواری نحوه دخالت در آن است و در صفحه بعد دخالت سریع و مطالعه نشده صرفاً براساس مالکیت های گذشته در محله قلعه دزفول را می توانیم ببینیم. این منطقه بر اثر جنگ تحمیلی ویران شده است. (عکسها از مهندس حسین پوراداری)



چند نمونه دخالت در بخش قدیمی شهرهای اروپایی و آسیائی

بررسی نحوه دخالت در بخش قدیمی شهرها در کشورهای غربی بسیار اهمیت دارد. برخی کشورها مانند یونان، ایتالیا، انگلستان و فرانسه تجربه‌های ارزنده‌ای را در حفظ بخشهای تاریخی اندوخته‌اند. از طرفی بازسازی بخشهای تاریخی ویران جنگ در شهرهایی مانند ورشو و پراگ سؤالات ویژه‌ای را بر می‌انگیزد.

در انگلستان سازمان اعتماد شهروندان در حرکت دخالت در بخشهای قدیمی نقش اساسی را داشته و توجه به کیفیت محیط زیست و تأکید نکردن بر تاریخ‌گرایی سیاست اصلی این سازمان را تشکیل می‌داده است.

در اینجا ابتدا چکیده نحوه برخورد با چهار شهر تاریخی در انگلستان بنا به اهمیت مطالعه‌ای که در این شهرها صورت گرفته آورده شده، سپس نحوه دخالت در بخش تاریخی چند شهر قدیمی در کشورهایی که شرایط بالنسبه مشابه با ایران دارند، منعکس گردیده است. همچنین به نحوه اولین دخالت در بخش تاریخی یک شهر قدیمی، نمونه یزد در ایران، اشاره شده است.

شهر بٲ Bath در انگلستان

مطالعه این شهر توسط مشاور انگلیسی Colin Buchanan and Partners صورت گرفت و در آن به ویژه مسایل، و اصول پیشنهادی مانند آنچه که در زیر آمده بچشم می‌خورد:

- در مطالعه بویژه میراث معماری گذشته مورد توجه قرار گرفته است.
- این برخورد صرفاً ارزشی با جنبه‌های معماری با مسایل توسعه جدید شهر در تباین قرار گرفت.
- در مطالعه، روشهای جدیدی برای برداشت ساختمانی ارائه شد.
- برداشتها نشان داد که ساختمانهای بسیاری که دارای اهمیت تاریخی و معماری هستند از نظر کالبدی در وضع نامطلوبی قرار دارند. باین معنی، بیشتر فضایی را که اشغال می‌کنند بلااستفاده مانده است. همچنین غالب ساختمانها به علت ضعف ترتیب فضاهاى داخلی و هیئت

نامطلوب بدنه خارجی برای استفاده‌های جدید و امروزی نامطلوب به نظر می‌رسد.

- در مرحله پیشنهاد، حفظ ترکیب بدنه‌های خارجی مورد تأکید قرار گرفت، اما مقرر شد که فضاها داخلی با توجه به نیازهای امروزی تغییرات اساسی پیدا کند.
- پیشنهادهایی در جهت بهبود سیمای شهری ارائه گردید.
- پیشنهادهایی در جهت تدوین مقررات جدید برای حفظ مجموعه تاریخی شهر ارائه شد.
- پیشنهاد عملکردهای جدید برای برخی ساختمانها در منطقه تاریخی (گامی در جهت حل مشکل این منطقه) داده شد. که مورد استفاده مسکن دانشجویی در دانشگاه جدید بَث واقع شوند.

شهر چستر. Chester در انگلستان

مطالعه این شهر توسط مشاور: Donald W. Insall

صورت گرفت و در آن موارد عمده‌ای مانند آنچه که در زیر آمده به

چشم می‌خورد:

- شهر در زمینه منطقه‌ی مورد مطالعه قرار گرفت. بدین معنی که مقرر گردید مرکز شهر تاریخی برای مقیاس منطقه تقویت شود.
- در جریان مطالعه، مرکز شهر تاریخی به آن قسمت از شهر اطلاق گردیده که در بردارنده دوهزار سال سبک معماری و بافت اجتماعی است و بوسیله رودخانه و حصار و کانال محصور می‌شود. در مطالعه همچنین بر تقویت و حفاظت محدوده تاریخی شهر با توجه به قانون سازمان اعتماد شهروندان - ۱۹۶۷، در انگلستان تأکید شده است.
- ایجاد امکانات توریستی و تفریحی در مرکز شهر مورد تأکید واقع گردید.
- به سیمای مرکز تاریخی شهر که در دوران تسلط امپراطوری رم ایجاد شده توجه خاصی مبذول گردیده است.
- تسهیل دسترسی و حرکت برفراز دیوار تاریخی شهر مورد توجه قرار گرفته است.
- بیش از ۴۰۰ ساختمان مورد بررسی قرار گرفتند که بیشتر آنها فرسوده بودند.
- در طرح شهر پیش‌بینی شده که طرحهای آزمایشی می‌تواند توسط تعاونی شهروندان به عنوان مالک و یا در ائتلاف با بخش خصوصی، سازمانهای

مسکن و یا ملی به مورد اجرا گذاشته شود.

- بویژه برای ایجاد هماهنگی میان کلینۀ دستگاههای دست اندرکار تأکید گردیده است.
- در مطالعه آمده است که ایجاد یک مرکز ملی، دفتر مطالعات شهرهای تاریخی که بتواند از اختیارات موجود هیئت زمین و امکانات دیگر از قبیل دریافت وام بهره‌مند شود، مرحله بازسازی را تسهیل و تشویق می‌نماید.

شهر چی چستر Chichester در انگلستان

مطالعه و طراحی این شهر توسط مشاور G.S. Burrows انجام

شد و طرح دارای مشخصات عمده زیر بوده است:

- توسعه شتابان منطقه‌ای که شهر چی چستر در آن واقع شده موجب شد که مشاور ضمن مطالعات خود به این شهر در قالب برنامه‌ریزی منطقه‌ای توجه کند.
- هویت بصری این شهر کلیسایی و ترکیب عناصر سبکهای تاریخی گوناگون محیطی فوق‌العاده جالب را در چی چستر به وجود آورده که در شرایط توسعه‌ی زمان حاضر به آن نمی‌توان دست یافت.
- مطالعه انجام شده به هویت شهر توجه خاصی مبذول داشته و مسئله از بین رفتن ساختمانهای تاریخی ثبت شده را کاملاً بررسی کرده است.
- برخی پیشنهادهای مندرج در طرح توسعه چی چستر (۱۹۶۶) که چند سال قبل از تهیه طرح مرمتی تهیه شده بود مانند پیشنهادهایی جهت ایجاد فضاهای پیاده، سرویس می‌نی بوس و کنترل در زمینه برخی مسایل مربوط به ترافیک در بخش قدیمی مورد توجه واقع شده است.
- پیشنهادی برای تشکیل سازمان اعتماد شهروندان در جهت حفظ و احیای شهر تاریخی چی چستر به عمل آمده که براساس آن شهروندان از نزدیک در روند بازسازی قرار گیرند.

شهر یورک York در انگلستان

مطالعه و بررسی این شهر توسط مشاور Lord Esher انجام گردیده

و موارد عمده مندرج در آن از جمله عبارت بوده است از:

- شهر یورک قدیمی‌ترین شهر از عهد قرون وسطی در انگلستان است.

- برداشتها نشان داد که ساختمانهای ثبت شده تاریخی در بخش قدیمی شهر در معرض نابودی قرار دارند. علی‌رغم هزینه‌گزارف برای نگهداری آنها در طرح، بر مرمت و نگهداری آنها تأکید شده است.
- بخش تاریخی شهر در مطالعه، همان محدوده شهر قلعه‌ای در نظر گرفته شده است.
- فعالیتهای انسانی در محدوده بخش قدیمی به دو صورت مورد مطالعه قرار گرفته: یکی به صورت اظهار ساکنان بخش قدیمی در یک روز ویژه که زندگی در شهر قلعه‌ای را بیان نموده، دوم به صورت تحلیلی از بخش تاریخی به عنوان یک مرکز تجاری و اشتغال.
- مطالعات نشان داده که مرکز شهر تاریخی یورک نیز مانند مرکز اغلب شهرها به تدریج به محل کار مبدل شده و مهاجرت ساکنان از مرکز شهر به بیرون افزایش یافته است.
- لذا یکی از اهداف طرح این شد که اگر پیوستگی شهر از راه تقویت بنیه اقتصادی و حیات اجتماعی آن مورد نظر باشد، باید شرایط محیطی مرکز شهر برای زندگی نیز مورد توجه قرار گیرد.
- مطالعاتی که روی بخشهایی از منطقه قدیمی داخل قلعه صورت گرفت نشان داد که کاربرد مسکونی در بخش قدیمی برای ایجاد پارکینگ و دسترسی و نیز تسهیلات آموزشی و توریستی با کاربرد تجاری معارضه دارد.
- به منظور دستیابی به اهداف نوسازی و بهسازی بخش قدیمی از جمله پیشنهادها مشاورانحراف ترافیک شدید سواره از داخل بخش قدیمی بود که این به نوبه خود موجب تقویت دسترسی پیاده می شد. به منظور سبک کردن ترافیک سواره قرار بر این شد برخی از کاربریهای کم اهمیت که باعث ایجاد ترافیک سواره می شوند، به خارج از بخش قدیمی منتقل کردند.
- در جریان مطالعات، پیش‌بینی شده که جمعیت ساکن در منطقه قدیمی به دو برابر افزایش خواهد یافت زیرا تصمیم گرفته شده بود که برخی تأسیسات و تسهیلات وابسته به دانشگاه یورک در منطقه قدیمی مستقر شود و امکانات توریستی تغییر و گسترش پیدا کند.

در نمونه‌های مطالعه شده در انگلستان نتایج بررسیها نشان می‌دهد که عامل اساسی تهدید کننده شهرهای تاریخی، ترافیک سواره در بخش قدیمی است. این وضعیت با بیشتر شهرهای قدیمی ایران که در آنها عدم دسترسی سواره مشکل پایه‌ای را تشکیل می‌دهد، تفاوت می‌کند. در برنامه‌ریزی و طراحی شهرهای قدیمی ایران باید بدانیم که تا چه میزان لازم است به مسئله ترافیک سواره در بخش قدیمی توجه کنیم تا با مشکل فعلی شهرهای غربی مواجه نشویم.

اگر دسترسی سواره از اندازه‌ای که نیازهای زندگی و فعالیت طبیعی بخش قدیمی می‌طلبد، تجاوز کند؛ گام بعدی تخریب فضاهای مسکونی برای ایجاد پارکینگ و یا تعریض معابر سواره خواهد بود و این موردی است که در شهرهای غربی اتفاق افتاده است. همچنین اگر دسترسی سواره در بخش قدیمی از اندازه معینی تجاوز کند، مشکلاتی مانند صدا، لرزش و تراکم که از حضور ترافیک شدید سواره ناشی می‌شود به وجود خواهد آمد و بدیهی است که خساراتی را به دنبال خواهد داشت.

از طرفی تعارضی میان منافع بخش تجاری در بخش قدیمی و نظر طرفداران حفظ و احیاء منطقه تاریخی وجود دارد که اولی طرفدار حداکثر دسترسی سواره و دومی خواهان ترافیک سواره آرام است. در طراحی شهرهای انگلستان که به آنها اشاره شد و همچنین شهرهای Hatfield رعایت تعادل بین دو خواسته بخش تجاری و طرفداران حفظ و احیاء مورد نظر بوده است، بدین معنی که محدودیتی در حرکت سواره در برخی از خیابانهای بخش قدیمی به عمل آید و در عین حال توجه به دسترسی سواره و پارکینگ برای بخش تجاری از نظر دور نماند.

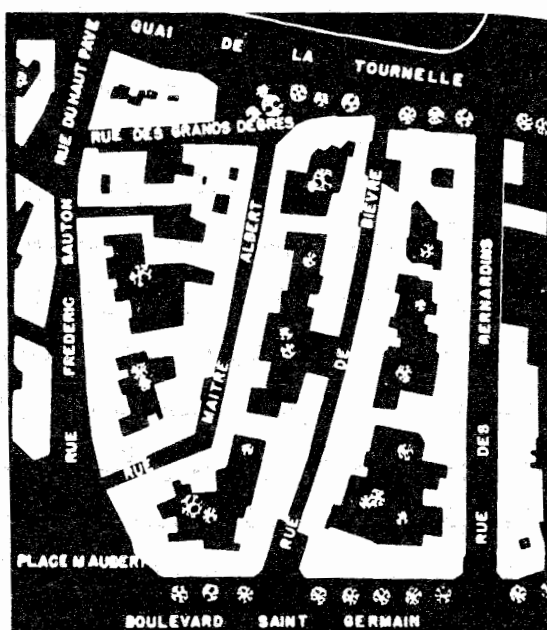
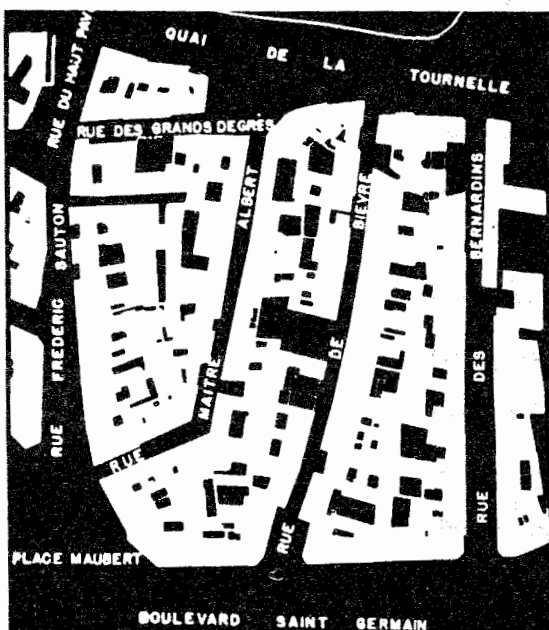
در اینجا توجه به این نکته ضروری است که در طراحی دسترسی در شهرهای قدیمی ایران به طور عمده ایجاد دسترسی متناسب و معقول سواره - اصول کم‌عرض - باید مورد نظر باشد و نباید صرفاً از این روش غربی به معنی پیاده کردن برخی خیابانها تأثیر پذیرفت؛ چرا که کوچه‌های ۲ یا ۳ متری در ساخت شهرهای قدیمی ایران غلبه دارد و ماشین برای ضروری‌ترین کارها بسختی می‌تواند به بخش قدیمی نفوذ کند.

در گزارشهای مطالعات مرمت شهری شهرهای تاریخی انگلستان علاوه بر مواردی که بدان اشاره شد، پیشنهادهای جدید و درخور توجه دیگری توسط گروههای مطالعه کننده اجتماعی، اقتصادی و متخصصین ترافیک که دست‌اندرکار مطالعه و بررسی بخش قدیمی بوده‌اند، طرح شده است. گزارشهای مربوط به چهار شهر تاریخی انگلستان یعنی بث، چستر،

چی چستر و یورک در طرح یک مسئله اساسی که قانون سازگاری و هماهنگی نیز آن را مطرح نموده، در مجموع دارای نظر واحدند. این، مسئله ضعف عمومی دواير محلی برای اجرای طرحهای مرمت شهری است، بدین معنی بعد از اینکه حتی بهترین طرح توسط مشاورین متخصص تهیه می شود مسئله اجرای این طرحها شکل می گیرد.

در ایران طراحی در بخش قدیمی شهرها در آغاز راه است، لذا مسایل آن مستلزم شناسایی دقیق است. تجربه طراحی در قسمتی از بافت قدیمی شهر یزد براساس سیاست: همزمانی طرح و اجرا که اخیراً در وزارت مسکن و شهرسازی تهیه شده است در محل بویژه با مسایلی مانند: تأکید بر اهمیت توجه فرهنگی به میراث گذشته، توجیه طرح برای تصمیم گیرندگان محلی و مسایل مالکیت از جمله مالکیت وقفی روبرو بوده است. از آنجا که در گذشته طرحهای شهرسازی بیشتر شهرها مانند طرحهای جامع و تفصیلی عمدتاً با تأخیر و بدون برخورد با مسایل واقعی محل تهیه می شده است. لذا در حال حاضر شکلی از تردید محلی نسبت به طرحهای جدید از جمله طراحی در بخش قدیمی بچشم می خورد. این تردید، ریشه در گذشته دارد و ساکنان را ولو اینکه توانایی مالی داشته باشند از مشارکت فعال در جریان اجرای طرحها باز خواهد داشت. تنها راه حل برداشتن گامهای اولین توسط دولت است که می تواند به صورت اجرای بخشهای نمونه اعم از فضای عمومی و یا خصوصی صورت گیرد. چنانکه اجرای بخشی از طرح یزد مربوط به فضای پشت قلعه قدیمی که در سال ۱۳۶۵ آغاز شد، استقبال فراوان ساکنان محل را به دنبال داشت. بدیهی است در این مرحله قطعاً نمی توان مشکلات اجرایی طرح بخش قدیم شهر یزد را بررسی کرد، اما در طول دوسه سال آینده این کار ممکن خواهد بود.

در صفحات بعد دخالت در بخش قدیمی: دونمونه در فرانسه چند شهر آسیایی آورده شده، سپس به نحوه اولین دخالت در بخش قدیمی شهر یزد اشاره شده است.



۴۴

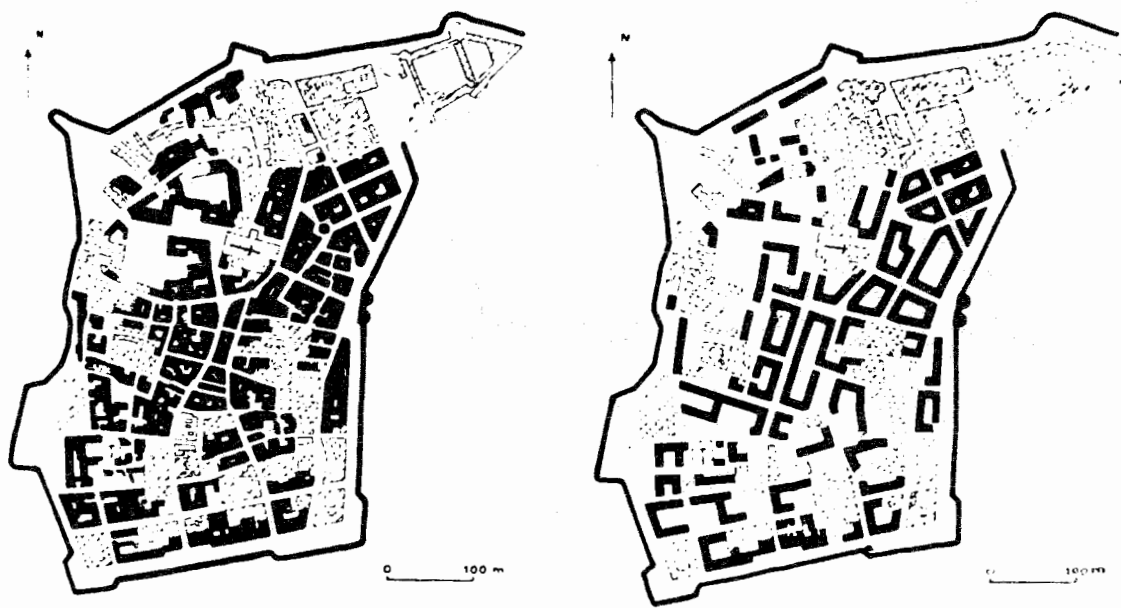
قطعه شهری موبرت Maubert در پاریس، فرانسه

تصویر سمت چپ: وضع موجود

تصویر سمت راست: وضع پیشنهادی

مقیاس تقریبی ۱:۴۰۰

طراحی این قطعه شهری نمونه موفق محسوب می شود که هدف آن کاستن تراکم شهری موجود است با ایجاد دسترسها و فضاهای باز و سبز شهری. طراحی با احترام تمام به ترکیب کالبدی گذشته صورت گرفته است.



۴۵

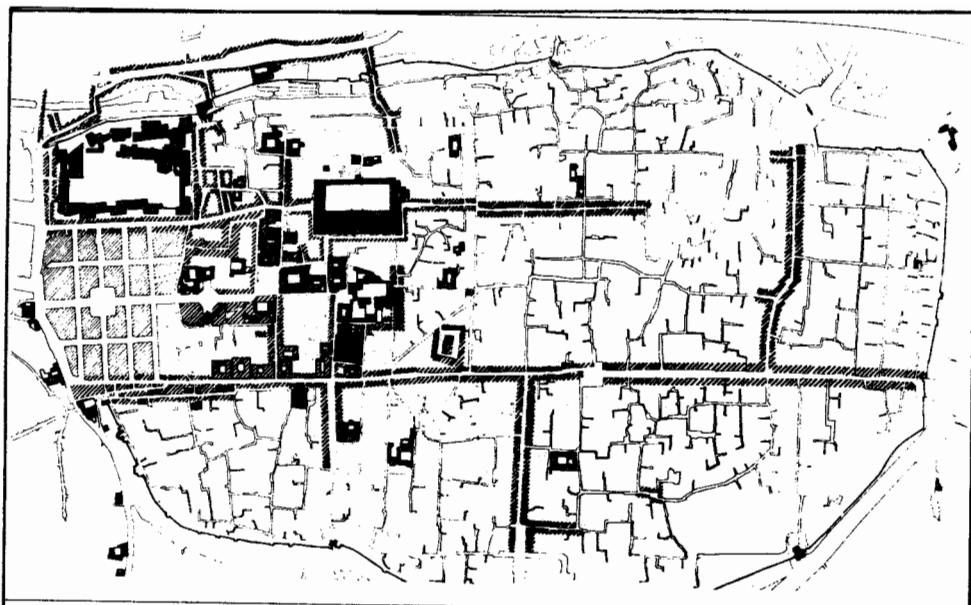
شهر سنت مالو St. Malo در شمال غربی فرانسه.

تصویر سمت چپ: ترکیب دسترسی پیش از تخریبهای جنگ جهانی دوم

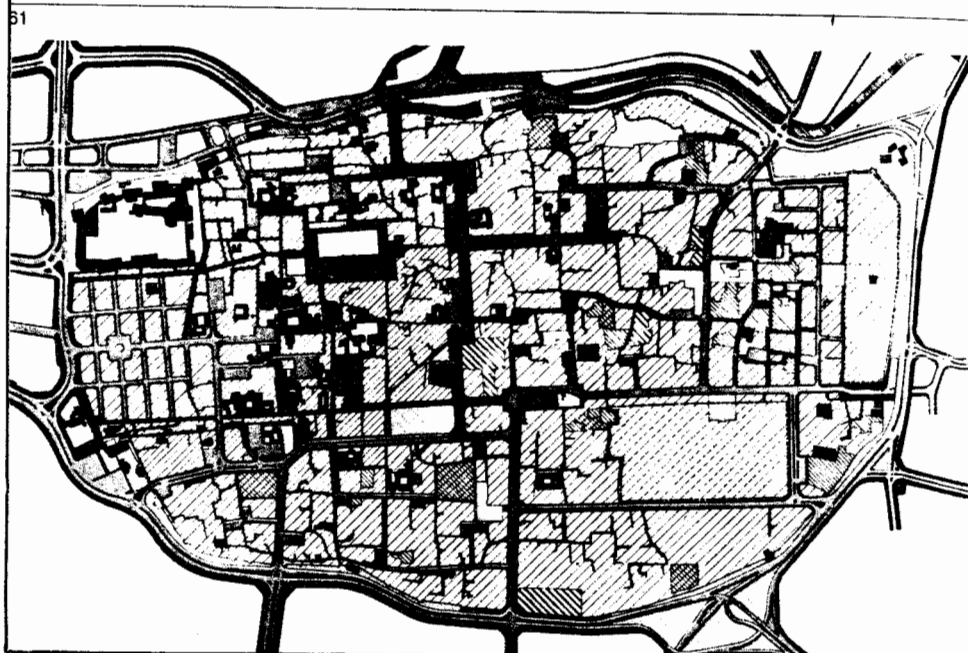
تصویر سمت راست: ترکیب بازسازی بعد از جنگ

مقیاس تقریبی $\frac{1}{10000}$

سنت مالو مبین یک نمونه موفق طراحی است که در مرحله طراحی بازسازی به ترکیب شبکه دسترسی تاریخی شهر توجه کامل شده است. بدین معنی که ترکیب دسترسی طراحی شده همانست که در گذشته بوده با این تفاوت که برخی دسترسیها با احترام به مقیاس گذشته تعریض شده و ترکیب بلوکهای ساختمانی جدید با توجه به گذشته اما به صورت بازتر طراحی شده است.



وضع موجود داخل قلعه،
قسمت هاشور خورده بخش
تجاری و قسمت سیاه آثار
تاریخی را نشان می دهد.



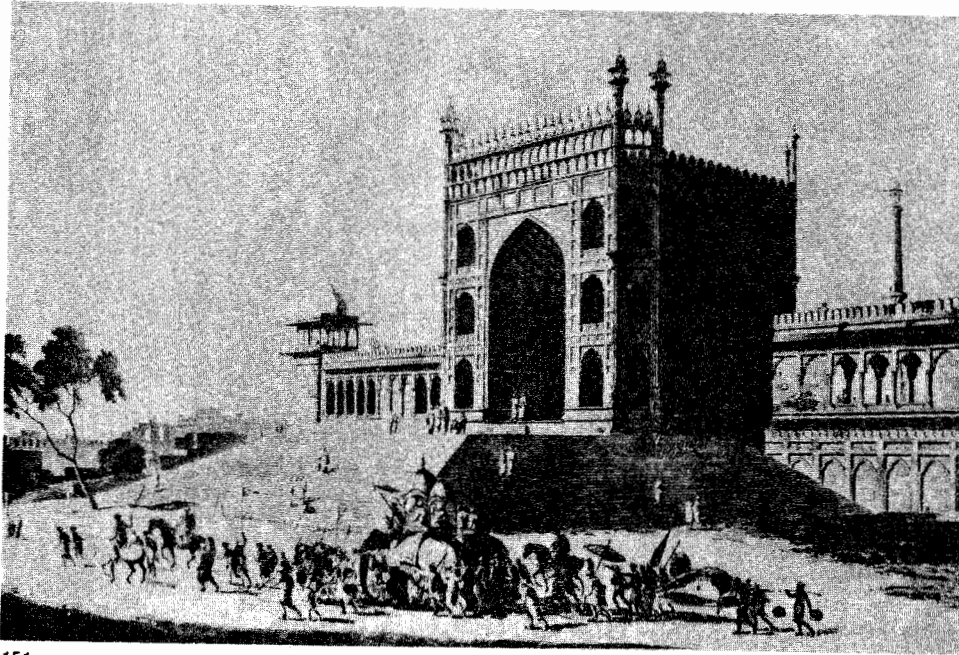
طرح پیشنهادی و شبکه ارتباطی

طرح جامع دمشق

مطالعه بافت قدیم توسط اکوشار

شهر دمشق متجاوز از هزارسال قدمت دارد و در کالبد آن پایه های فرهنگ یونانی، رومی، ارمنی و عربی به چشم می خورد. با آنکه کل شهر گسترش زیادی پیدا کرده اما هسته قدیمی که میان دیوارهای رومی - عربی محصور است، خصوصیات خود را به عنوان یک مرکز اقتصادی و فعال حفظ کرده است. بنابراین مفهوم شهری بازسازی در این شهر نسبت به شهرهایی که هسته قدیمی آنها چندان فعال نیست، قویتر است.

- اهداف طرح بازسازی شهر دمشق که در سال ۱۹۶۸ تصویب شد به شرح زیر بوده است.
- برقراری ارتباط میان شهر قدیمی و تمام توسعه های جدید برای اینکه بخش قدیمی به عنوان قلب شهر باقی بماند.
 - بازسازی، حفاظت و نگهداری تمام مونومانهای عربی از قرن دهم تا قرن بیستم.
 - سعی در روشن کردن نقشه قدیمی شهر از طریق تخریبهای موضعی که رؤیت دیوارهای دوگانه مسجد بزرگ و شهر رامیسر سازد.
 - توسعه سیستم معابر پیاده در ارتباط با عناصر تاریخی به صورتی که امر بازدید توریستها را آسان کند.
 - سازماندهی مجدد تحرک وسائط نقلیه عمومی در ارتباط با ۲۱ کاروانسرای قدیمی که مراکز عمده تجاری و ثروت بخش قدیمی شهر محسوب می شوند.

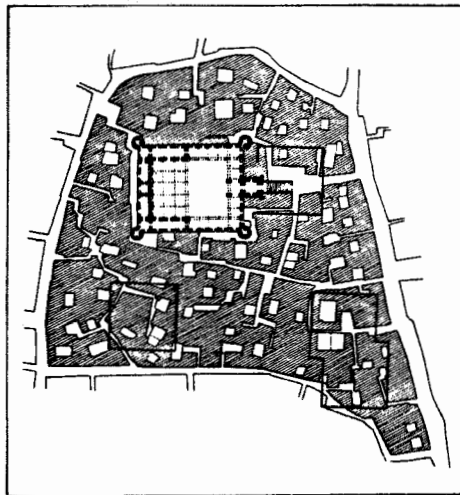


151

مسجد جامع، نقاشی آبرنگ
اثر دانیل، اوایل قرن ۱۹



152



153

تصویر راست: محله
حوالی مسجد کالان
تصویر چپ: بافت پیچیده
و خرد شده شاه جهان آباد



هندوستان

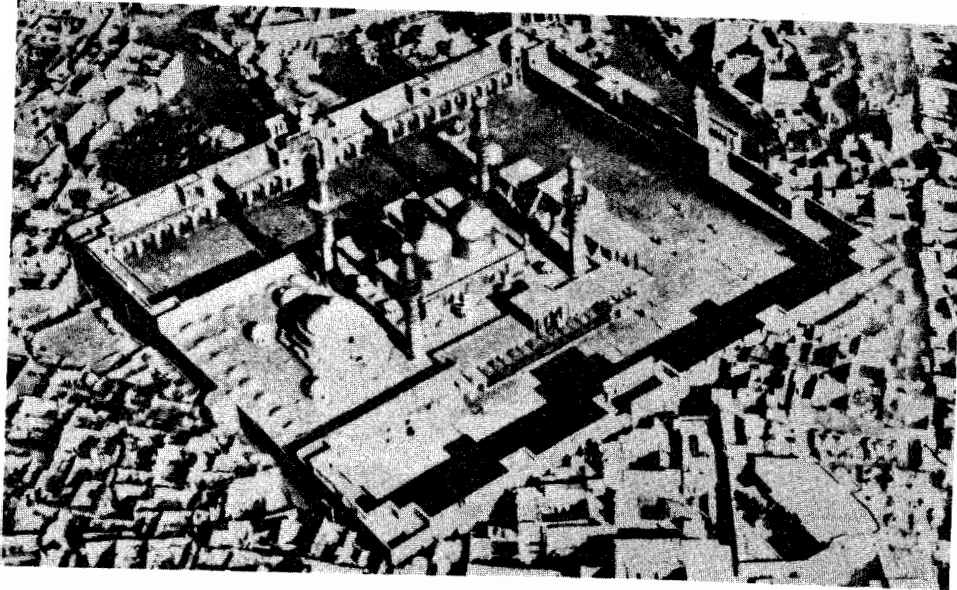
مطالعه آزمایشی برای طرح بازسازی در شاه جهان آباد واقع در دهلی قدیم

مشاور: گروه ایتالیایی. کارفرما: مرکز اسلامی مطالعات محیطی.
شهر دهلی قدیم ترکیب پیچیده‌ای دارد. افزایش جمعیت شهر دهلی در اثر
مهاجرت‌های روستایی بویژه به بعد از جنگ دوم مربوط می‌شود که به تدریج
باعث توسعه عمودی شهر شد. مسئله نیاز به زمین شهری موجب گردید که در
مواردی از حیاط وسیع قصرهای تاریخی عهد مغول نیز برای ساختمان کردن
استفاده شود.

در مطالعه ترکیب شهر قدیمی دهلی به نکات عمده زیر می توان

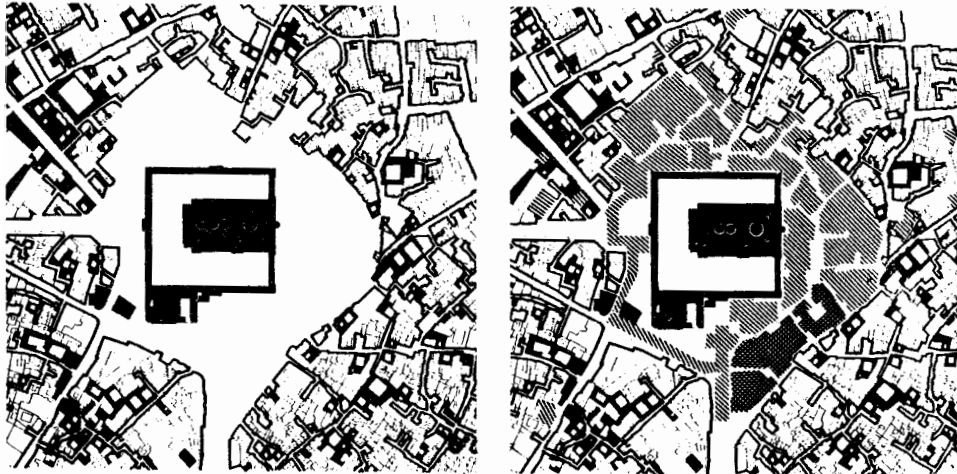
برخورد:

- در مقایسه با شهرهای دیگر مانند لاهور، ریش ساختمانی در دهلی قدیم کم است و ساخت کالبدی آن در حال حاضر در شرایط قابل قبول می باشد.
- از نظر اقتصادی امکان مرمت عمده قسمت مسکونی وجود دارد، بافت اصلی با اینکه در برخی قسمتها متلاشی شده (مانند قسمت جلو مسجد جامع) اما در کل ریخت شناسی بافت خصوصیت واحدی را بیان می کند.
- محلات جداگانه همچنین سلسله مراتب خیابانها هنوز قابل شناسایی هستند.
- در حالی که بیشتر مراکز تاریخی در شهرهای آسیایی تبدیل به محلات مهاجران جدید شهری شده، اما در دهلی قدیم زندگی نیمه مستقل بر پایه بافت مسکونی و کارگاههای کوچک تولید با کارگر کم و ارتباط خانه-مغازه هنوز وجود دارد.
- کمبود نقشه های ماقبل ۱۸۳۰ مربوط به تاریخ شهر بازسازی فیزیکی را مشکل می سازد.
- فکر طراحی بر یک دایره که بخشی از بافت را محصور می کند و دو محور عمود بر هم که در مرکز یک قصر قدیمی تلاقی پیدا می کنند استوار است.
- این فکر طراحی خود بیان کالبدی نوعی حکومت است.



دید هوایی از مرکز مقدس
و ساختمانهای اطراف آن
در سال ۱۹۷۰

47



تصویر راست: نقشه برداری
بعد از مشخص شدن پیشنهاد
پیوند دوباره بافت.

تصویر چپ: نقشه برداری
از تخریبهای سال ۱۹۷۵



عراق

حفاظت و بازسازی در شهر کاظمین مجاور بغداد

کاظمین شهر کوچکی است که در ارتباط با بغداد به حیات خود ادامه داده است. طرح بازسازی برای مرکز شهر تهیه شده که بیشترین تخریب در آن صورت گرفته است. هدف اصلی طرح بویژه بازسازی اطراف مرکز مقدس شهر (مدفن امام موسی کاظم ع و امام محمد تقی ع) بوده است. در طرح بازسازی دو حالت در نظر گرفته شده: یکم، ارزش دادن و حفاظت بافت باقیمانده بویژه ساختمانهای مهم تاریخی؛ دوم، طرح کاملاً جدید برای قسمتهای تخریب شده.

در منطقه مورد مطالعه، بخش مسکونی تا پشت دیوار مرکز مقدس ادامه داشته و به آن چسبیده بوده، اما در سالهای اخیر به تقلید از مرکز مذهبی در شهرهای غربی که از اطراف نمایان است، خانه‌های مسکونی پشت دیوار مرکز مقدس تخریب شده است. نظر گروه طراح بر این بوده که ساختمانهای جایگزین شده ساختمانهای تخریب شده از نظر سبک و خصوصیات مناسب باشد. از طرفی برای اینکه سیاست حفاظت در بُعد زمان دارای معنی و جهت باشد، چنین نتیجه گرفته شده که فضاهای جدید از نظر اقتصادی خود کفا و رشد یابنده باشد. لذا کاربریهایی برای اطراف مرکز مقدس مانند مسکن، مغازه، دفاتر حرفه‌ای و هتل با مقیاس محلی پیشنهاد شده است.

گروه طراح بر این اعتقاد بوده که کوچه‌های تنگ پاسخگوی مهندسی ترافیک نیست و نباید از ساکنان امکان استفاده از اتومبیل را سلب نمود. لذا پارکینگهایی با فاصله کم از قسمتهای مسکونی در جاهای مناسب در نظر گرفته شده است.



۴۹

تصویر راست: وضع موجود در قطعه مورد مطالعه

تصویر چپ: وضع پیشنهادی (از نظر دسترسی)

طراحی شهری در بافت قدیم شیراز
وزرات مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری
مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی

منطقه مورد مطالعه، قدیمی ترین قطعه شهری در شیراز است و بخش عمده شهر قلعه‌ای، دوره آل مظفر را در بر می‌گیرد. علت انتخاب این منطقه نه صرفاً تاریخی بلکه از آن جهت بوده که مسایل آن بیشتر از سایر بخشهای قدیمی بوده است. روش مطالعه براساس: مطالعه، طراحی، اجرا؛ بطور همزمان و تصحیح نتایج بطور مداوم بوده است. مطالعات و طراحی در ۸ گزارش که حاصل بیش از یکسال کار متکی بر متجاوز از ۱۵ سال تجربه و بررسیهای محلی بوده، تنظیم شده است.

نتایج مطالعات نشان می‌دهد که منطقه مورد مطالعه با مسایل عمده زیر روبروست.

● فاقد حداقل دسترسیهای سواره لازم است و این اساسی ترین مانع در راه نوسازی و بهسازی و دلیل عمده تخلیه منطقه از ساکنان است.

- وسعت فضاهای مخروب و متروک در منطقه زیادست.
- با ارزشترین آثار معماری که در سطح ملی مطرح هستند، در دل بخش قدیمی و میان فضاهای مخروب قرار گرفته اند. این آثار به صورت منفرد مورد توجه واقع شده اند.
- منطقه مورد مطالعه، از نظر تسهیلات درمانی، فضای سبز، ورزشی و مانند آن ضعیف است. جدول مندرج در گزارش شماره ۸ و نظرخواهی ساکنان این امر را بخوبی نشان می دهد.
- ناتوانی تولید کارگاههای نساجی دستی و یا ماشین ابتدائی که اساس اقتصاد شهر قدیمی را تشکیل می داده در برابر تولید کارخانه ای موجب متروک شدن این کارگاهها شده است.
- ضوابط و مقررات نوسازی روشنی برای بازسازی خرابیها و تفکیک فضاهای مخروب و مانند آن وجود ندارد.
- مسئله بخش قدیمی تنها کالبدی نیست بلکه جنبه های اجتماعی - اقتصادی و فرهنگی را نیز در بر می گیرد.
- مصاحبه های مقدماتی حضور افغانیها و جنگزدگان را در منطقه نشان می دهد از طرفی ساکنان فعلی منطقه در شمار فقیرترین مردم یزد هستند که توانایی احداث خانه ای را در حاشیه شهر نداشته اند تا بتوانند به گفته یی از مصیبت زندگی در منطقه تاریخی نجات پیدا کنند و از آن دل برکنند. اما عده ای براین عقیده اند که اگر مشکلات تاحدودی برطرف شود زندگی در فضاهای انسانی و آشنای بخش قدیمی به مراتب از زندگی در فضاهای نوساز و بیگانه حاشیه شهر دلپذیرتر است.
- مشکلات بخش قدیمی موجب شده که بخش خصوصی از سرمایه گذاری در آن خودداری کند. لذا بناچار گامهای نخستین در جهت احیاء و نوسازی منطقه بردوش دولت قرار می گیرد، زیرا ساکنان عمدتاً بضاعت مالی برای مشارکت در امر بازسازی و بهسازی ندارند؛ و بنابراین مصاحبه های حضوری حداکثر حاضرند قسمتی از خانه خود را برای وسیع شدن کوچه جلوخانه از دست بدهند. اگر دولت در چند نقطه اقدام به نوسازی کند که در نتیجه تغییر کیفی در وضع محیط کالبدی ایجاد شود بدون تردید بخش خصوصی به سرمایه گذاری علاقمند خواهد شد.
- در گزارشهای ارائه شده ضمن اینکه مسایل و موارد فوق به تفصیل مورد بحث واقع شده، با جنبه های دسترسی، نوسازی و بهسازی مسکن، برخورد با مسئله تفکیک در بخش قدیمی، استقرار عناصر و فضاهای شهری و ارائه ضوابط نوسازی برخورد مشخص صورت گرفته است.

طراحی شهری در بافت قدیم شیراز
وزارت مسکن و شهرسازی معاونت شهرسازی و معماری
مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری

بافت قدیم شیراز به علت موقعیت ویژه شهری و نقش آن در جذب جمعیت مهاجر مشکلاتی خاص دارد. تراکم بیش از حد جمعیت ساکن در این ناحیه قدیمی (که با فرهنگ و معیشت گذشته مردم شیراز قدیم بیگانه اند). موجب گردیده که بخشهایی از آن نه تنها روابط و همبستگی محله ای خود را از دست داده بلکه محل مناسبی برای بزهکاریها اجتماعی چون اعتیاد و نظایر آن گردد. از طرفی نمونه گیری های آماری در مورد اشتغال ساکنین در بافت قدیمی نشان می دهد که اقشار مرفه و متوسط بتدریج آنرا ترک نموده و محلات آن بصورت مناطق فقیرنشین شهر منزلت اجتماعی خود را از دست داده اند. نارسائی های بهداشت محیط نیز از مسائل جدی در بافت قدیم است؛ و از طرف دیگر ارزشهای فرهنگی و معماری نهفته در بافت قدیم بتدریج در معرض نابودی و ویرانی قرار گرفته است. در چنین شرایطی لزوم بهسازی با تاکید بر مداخله کالبدی جهت بهبود محیط زیست در بافت محسوس تر می شود.

طراحی شهری در بافت قدیم شهر شیراز با این هدف انجام می گیرد که آغاز عملیات عمرانی در بافت و اختصاص عادلانه اعتبارات در شهر، زمانی که با پیش بینی همه جانبه نیازهای ساکنین باشد، بواسطه ارزش بالقوه اراضی، باعث رونق زندگی و تشدید و تداوم عمران در شهر قدیم خواهد شد. در این برهه وظیفه خطیری که بر عهده طراحان و مسئولین اجرایی قرار می گیرد، دادن سمت و سوی صحیح به این عملیات عمرانی خواهد بود.

نمونه بهسازی، طرح پیشنهادی در محله درب شازده شیراز با توجه به خطوط کلی طرح تفصیلی مصوب، در سه مرحله پیشنهاد گردیده است. ایجاد تأسیسات و خدماتی که می توانند نقش کلیدی در تداوم حیات اجتماعی و کالبدی بافت قدیم ایفا کنند، در مرحله اول پیشنهاد گردیده است که عبارتند از:

تسطیح حمام مخروبه در محله که کانون رشد انگل سالک شناخته شده و تبدیل آن به محل بازی کودکان؛ احداث مرکز بهداشت و درمان؛ بازسازی مرکز مذهبی موجود در محله در کنار کتابخانه و محل سوادآموزی بزرگسالان بعنوان محل اجتماعات و تماسهای مشترک بین اهالی؛ مرمت

بنای قدیمی دارای ارزش معماری جهت مرکز فرهنگی و آموزش صنایع دستی بمنظور کمک در تأمین معاش ساکنین بویژه از طریق اشتغال زنان در صنایع خانگی و دستی؛ ایجاد و اصلاح شبکه دسترسی سواره و شبکه فاضلاب در محله.

از آنجا که نیازهای ساکنین کاملاً از پیش مشخص و قطعی نیست، و تأمین یک نیاز، خواسته‌های بعدی را در آتیه بدنبال خواهد داشت، به نظر گروه مطالعه کننده و طراح، تنها در جریان نوسازی مستمر و تبادل اطلاعات و نظرات طراحان، مسئولین و مردم و در هماهنگی با امکانات اجرائی می‌توان به نیازهای منطقی و ضروری مردم پاسخ گفت.

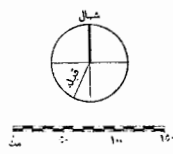
محله درب شازده



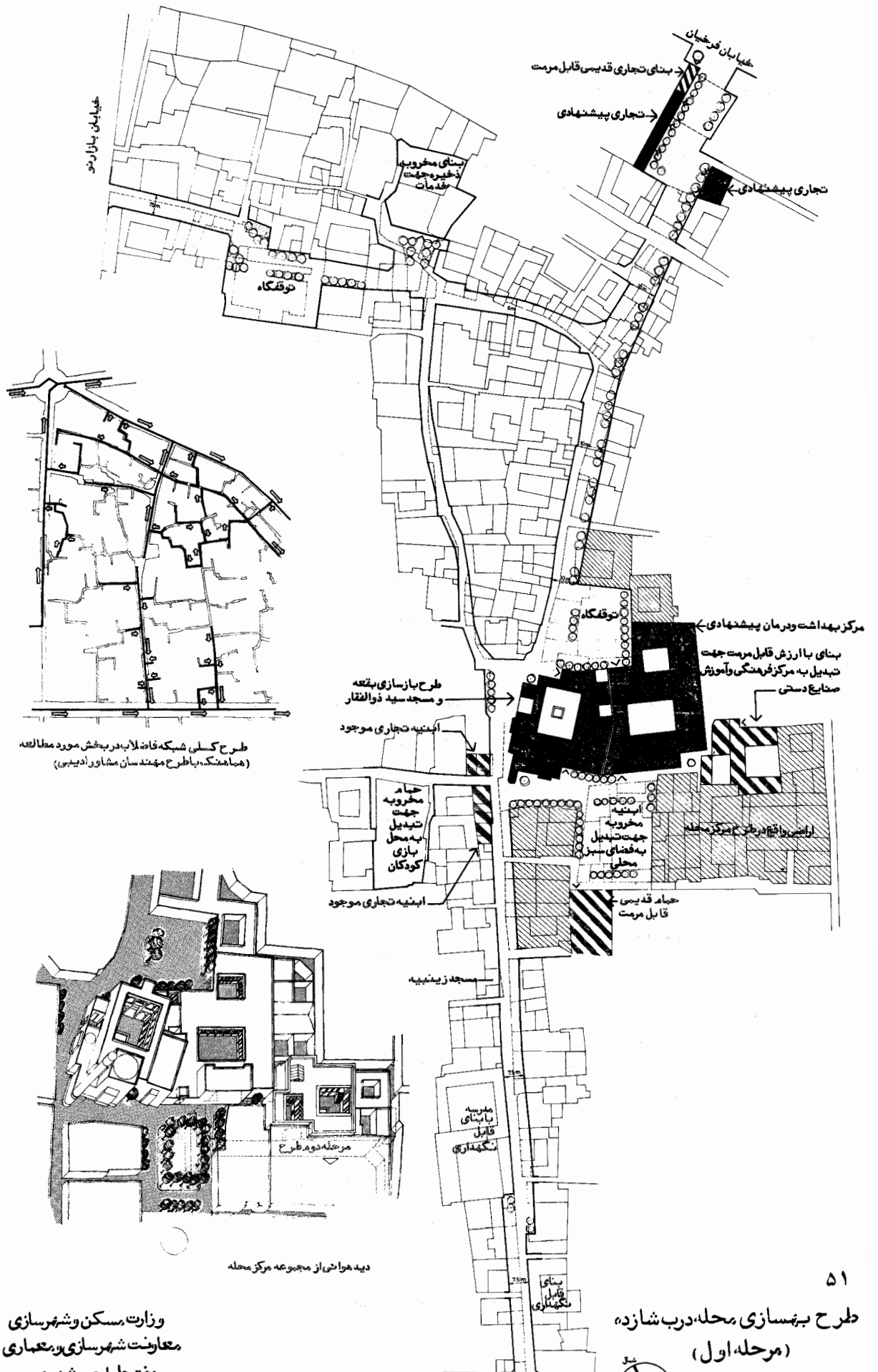
۵۰

کاربری کنونی ارادنی در محله درب شازده شیراز (برداشت سال ۱۳۶۶)

وزارت مسکن و شهرسازی
معاونت شهرسازی و معماری
دفتر طراحی شهری
دریافت قدیم شهر شیراز

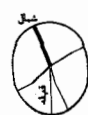


کارگاهی	داروخانه	اداری	تجاری
انبار	مطب پزشک	فرهنگی	آموزشی
بازکینگ	حمام	شدهای سبز	درمانی
بایرون مخروب	بانک	مختل و مسانرخان	مذهبی



وزارت مسکن و شهرسازی
 معاونت شهرسازی و معماری
 دفتر طراحی شهری
 دربارت قدیر شهر شیراز

۵۱
 طرح بهسازی محله درب شازده
 (مرحله اول)



۰ ۱۰ ۲۰ ۳۰ ۴۰ ۵۰ متر

چند اصل برای دخالت کالبدی در بخش قدیمی شهرهای ایران

- در کل مجموعه شهرهای قدیمی ایران سه بخش متفاوت از نظر شکل کالبدی می توان تشخیص داد: بخش درونی یا قدیمی، بخش میانی و بخش بیرونی یا جدید. درباره خصوصیات این بخشها در جلد اول این کتاب به اختصار بحث شده است. دخالت طراحی در هر بخش - از جمله بخش قدیمی - مستلزم شناسایی کالبدی آن بخش است.
- ویژگی عمده ساخت کالبدی در بخش قدیمی را می توان در اصل زیر خلاصه نمود:
اصل پیوستگی فضایی: سازمان کالبدی شهرهای قدیمی ایران بر پیوند فضایی میان عناصر مجموعه (۱) مرکز شهر، (۲) مراکز محلات، از طریق یک رشته فضاها و عناصر ارتباط دهنده: (۳) گذرهای اصلی و (۴) میدان، استوار است.
- مفهوم طراحی شهری در بخش قدیمی شهرهای ایران تجدیدسازمان فضایی، تصحیح و در صورت لزوم تعریض گذرهای اصلی و ایجاد دسترسهای سواره و فضاهاى شهری جدید با طراحی بدنه ها و نظایر آنها به یاری اصل فوق است.
- در برخی از شهرها پیوستگی و ارتباط قوی فضاهاى گذشته میان عناصر و مجموعه های شهری در نتیجه دخالتهای نادرست از بین رفته، لذا در طراحی بخش قدیمی این شهرها ضمن تجهیز و تکمیل مجموعه ها و عناصر باید به جنبه ایجاد ارتباط فضاها توجه شود.
- در طراحی باید به حفظ، ایجاد و یا تکمیل رشته ای از فضاهاى محصور و متباین با قلمرو معین و با مقیاس انسانی توجه کرد، خصوصیت فضاهاى محصور، متباین، متناسب و با مقیاس انسانی با قلمرو معین و خصوصیت بدنه های محصور کننده در جلد اول این کتاب بحث شده است.
- ضعف دسترسی سواره عمده ترین مشکل کالبدی بخش قدیمی شهرهای ایران است. در مرحله طراحی دسترسی سواره باید به مقیاس و تناسب دسترسی با ترکیب بخش قدیمی توجه کرد و از پیشنهاد خیابانهای عریض و نامتناسب خودداری نمود.

- در پیشنهاد عناصر و فضاهای جدید شهری و دسترسی در بخش - قدیمی تا آنجا که ممکن است باید از فضاهای مخروب و تخریبی استفاده کرد.
- از نظر تاریخی - کالبدی، پیش‌بینی فضاهای مفید و لازم شهری به صورت فضاهای عمومی و یا دسترسی که حدود بخش قدیمی یا بسیار قدیمی را روشن کند و شناسایی دوره‌های تاریخی را تسهیل نماید، مطلوب است.
- در حال حاضر ضابطه تفکیک و خانه‌سازی بصورتی گویا در بخش قدیمی وجود ندارد. لذا در مرحله طراحی ارائه چند تیپ واحد مسکونی با ضوابط روشن و قابل فهم متناسب با شرایط محل بطوری که متقاضیان نوسازی بخشهای خراب بتوانند از آن استفاده کنند ضروری است.
- کلیه دخالت‌های کالبدی که بدان اشاره شد باید در جهت پاسخ به مشکلات شناخته شده اجتماعی اقتصادی و بهبود کیفیت محیط زیست در بخش قدیمی باشد.

منابع اصلی

۱ - جلد اول کتاب حاضر:

وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری؛ اصول و روشهای طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران، سال ۱۳۶۵

۲ - وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری -
طراحی شهری در بافت قدیم یزد ۱۳۶۶

۳ - وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری -
طراحی شهری در بافت قدیم شیراز، ۱۳۶۶

۴ - گزارش بی‌ینال ونیز ۱۹۸۲

- 5 - A DESIGN GUIDE FOR RESIDENTIAL AREAS, County Council of Essex. 1973.
- 6 - Alexander Papageorgiou, CONTINUITY AND CHANGE, Praeger Publisher, New York 1971
- 7 - AN INTRODUCTOIN TO HOUSING LA - YOUT, GLC, The Architectural Press, 1978
- 8 - BATH, A Study in Conservation, H.M.S.O. LONDON, 1968
- 9 - CHESTER, A Study in Conservation, H.M.S.O. LONDON, 1968
- 10 - CHICHESTER, A Study in Conservation, H.M.S.O. LONDON, 1968
- 11 - W. Barnett and C. Winskell, A STUDY IN CONSERVATION, Oriel Press, London, 1977
- 12 - YORK, A Study in Conservation, H.M.S.O. LONDON, 1968



URBAN PLANNING &
ARCHITECTURE RESEARCH CENTER OF IRAN

PRINCIPLES AND TECHNIQUES
OF URBAN DESIGN
IN IRAN **2**

ACCESS DESIGN