

قوانین شهر پیاده‌مدار

۱۰۱ گام برای ساختن مکان‌های بهتر

جف اسپک

www.ketab.ir

مترجم: حمید روضانی

سرشناسه: اسپک، جف Speck, Jeff
عنوان و نام پدیدآور: قوانین شهر پیاده مدار: ۱۰۱ گام برای ساختن مکان‌های بهتر/جف اسپک؛ مترجم حمید رمضانی.
مشخصات نشر: تهران: سازمان زیباسازی شهر تهران، ۱۳۹۸.

مشخصات ظاهری: ۳۲۰ ص.

شابک: ۹-۴۳-۶۹۸۱-۶۲۲-۹۷۸

وضعیت فهرست نویسی: فیبا

یادداشت: عنوان اصلی: Walkable city rules: 101 steps to making better places, 2018.

عنوان دیگر: ۱۰۱ گام برای ساختن مکان‌های بهتر.

موضوع: مرکز شهر -- ایالات متحده -- برنامه ریزی

موضوع: Central business districts -- United States -- Planning

موضوع: گذرگاه‌های عابر پیاده -- ایالات متحده -- برنامه ریزی

موضوع: Pedestrian areas -- United States -- Planning

موضوع: نوسازی شهری -- ایالات متحده

Urban renewal -- United States

موضوع: شهرسازی -- ایالات متحده

City planning -- United States

شناسه افزوده: رمضانی، حمید، ۱۳۶۴-، مترجم

شناسه افزوده: Ramezani, Hamid

شناسه افزوده: سازمان زیباسازی شهر تهران

رده‌بندی کنگره: HT ۱۷۵

رده‌بندی دیویی: ۳۰۷/۱۲۱۶۰۹۷۲

شماره کتابشناسی ملی: ۵۹۶۹۹۱۱

وضعیت رکورد: فیبا



سازمان اسناد و کتابخانه ملی

قوانین شهر پیاده مدار

۱۰۱ گام برای ساختن مکان‌های بهتر

نویسنده: جف اسپک

مترجم: حمید رمضانی

ناشر: انتشارات سازمان زیباسازی شهر تهران

چاپ نخست: ۱۴۰۰

شمارگان: ۵۰۰ جلد

شابک: ۹-۴۳-۶۹۸۱-۶۲۲-۹۷۸

قیمت: ۱۷۰۰۰۰ تومان

ناظر فنی چاپ: افشین شیروانی

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: چاپخانه همشهری

نشانی: تهران، میدان شهدای هفتم تیر، خیابان شهید مفتاح جنوبی، نبش کوچه شهید شیروانی

پلاک ۲، سازمان زیباسازی شهر تهران

تلفن: ۸۸۸۱۴۹۲۹-۰۲۱ و ۰۲۱-۹۶۰۴۴۰۰۰ کد پستی: ۱۵۸۴۹۱۷۴۱۱

نشانی سایت اینترنتی: www.zibasazi.ir

حق چاپ و نشر این اثر متعلق به سازمان زیباسازی شهر تهران بوده و هرگونه کپی یا نقل مطالب با ذکر منبع، بلامانع است.

فهرست

یادداشت مولف برای انتشار ترجمه فارسی کتاب در ایران

سخن مولف

مقدمه مترجم

مقدمه

۱۲. فرهنگ ساخت «خانه مادر بزرگ» را اشاعه دهید.

۱۳. از پارکینگ‌های موجود به نفع مسکن بهره‌بردار کنید.

۱۴. با جابه‌جایی بجنگید.

۱۵. قانون «اولویت اول: مسکن» را به اجرا در آورید.

بخش چهارم. پارکینگ‌ها را اصلاح کنید.

۱۶. الزام به تأمین پارکینگ در هر قطعه زمین را حذف کنید.

۱۷. پارکینگ‌های مستقر در مرکز شهر را جزئی از خدمات

عمومی بدانید.

۱۸. پارکینگ را جداسازی و اشتراکی کنید.

۱۹. پارکینگ را بر اساس ارزش آن قیمت‌گذاری کنید.

بخش اول. پیاده‌مداری را بفروشید

۱. پیاده‌مداری را برای کسب ثروت بفروشید.

۲. پیاده‌مداری را برای اهداف سلامتی بفروشید.

۳. پیاده‌مداری را برای جلوگیری از تغییرات آب و هوایی بفروشید.

۴. پیاده‌مداری را برای اهداف برابری بفروشید.

۵. پیاده‌مداری را برای اهداف جامعه بفروشید.

بخش پنجم. اجازه دهید حمل و نقل عمومی کار خود را انجام

دهد.

۲۰. حمل و نقل عمومی و کاربری زمین را هماهنگ کنید.

۲۱. شبکه اتوبوسرانی خود را دوباره طراحی کنید.

۲۲. ترامواها و واگن‌های برقی بسازید، اما به عنوان ابزاری برای توسعه.

۲۳. تجربه استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی را در نظر

بگیرید.

۲۴. یک سیستم اشتراک دوچرخه ایجاد کنید که جواب دهد.

۲۵. اوپر را با حمل و نقل عمومی اشتباه نگیرید.

۲۶. درباره ماشین‌های خودران بیاندیشید.

بخش دوم. کاربری‌ها را با یکدیگر ترکیب کنید.

۶. روی خانه‌های قیمت مناسب در مرکز شهر سرمایه‌گذاری

کنید.

۷. برای تأسیس مدارس محلی تلاش کنید.

۸. برای ایجاد پارک‌های محلی تلاش کنید.

۹. ضوابط را اصلاح کنید.

۱۰. حساب و کتاب کنید.

بخش سوم. مسکن را قیمت مناسب و یکپارچه کنید.

۱۱. منطقه‌بندی گنجایشی هوشمند به راه بیاندازید.

بخش ششم. از خودرویی شدن فرار کنید.

۲۷. تقاضای القایی را درک کنید.

۲۸. یک بزرگراه را خراب کنید.

۲۹. طرح قیمت گذاری ترافیک مراکز شهر.

۳۰. شاید بتوانید یک خیابان را به روی ماشین ها ببندید.

چالش بکشید.

۴۵. باندهای اضافی را حذف کنید.

۴۶. برای خیابان های چهاربند خود پروژه کاهش عرض مسیر

را اجرا کنید.

۴۷. خطوط گردش به چپ و راست را محدود کنید.

بخش هفتم. با ایمنی شروع کنید.

۳۱. روی سرعت تمرکز کنید.

۳۲. درباره هزینه های زمانی ایمنی بحث کنید.

۳۳. سیاست چشم انداز صفر را اتخاذ کنید.

۳۴. برای مرکز شهر محدودیت سرعت تعیین کنید.

۳۵. دوربین های چراغ قرمز و ثبت سرعت را نصب کنید.

بخش دهم. عرض مناسبی را برای باندهای خیابان ها انتخاب کنید.

۴۸. برای خطوطی که جریان آزاد ترافیکی دارند از استاندارد

سه متر استفاده کنید.

۴۹. معابر را طبق استاندارد سه متر، خط کشی مجدد کنید.

۵۰. خیابان های با جریان آرام و دوطرفه یکبند بسازید.

۵۱. دامنه تعهدات رئیس آتش نشانی را گسترش دهید.

بخش هشتم. شبکه رانندگی خود را بهینه کنید.

۳۶. عملکرد شبکه را درک کنید.

۳۷. بلوک ها را کوچک بسازید.

۳۸. خیابان های چندبند یک طرفه را برای اهداف تجاری به

خیابان های دوطرفه تبدیل کنید.

۳۹. خیابان های یک طرفه چندبند را به خاطر ایمنی به

خیابان های دوطرفه تبدیل کنید.

۴۰. خیابان های یک طرفه را به خاطر راحتی، به خیابان های

دوطرفه تبدیل کنید.

۴۱. خیابان های یک طرفه چندبند را به درستی تغییر دهید.

بخش یازدهم. دوچرخه سواری را بفروشید.

۵۲. سرمایه گذاری در بخش دوچرخه سواری را توجیه کنید.

۵۳. درک کنید که پس از سرمایه گذاری دوچرخه سواری رواج

می یابد.

۵۴. از مشکلات شایع دوچرخه سواری دوری کنید.

بخش دوازدهم. شبکه دوچرخه خود را بسازید.

۵۵. عملکرد شبکه دوچرخه را درک کنید.

۵۶. دالان های موجود را به مسیرهای دوچرخه تبدیل کنید.

۵۷. بلوارهای دوچرخه بسازید.

۵۸. پیست های دوچرخه سواری بسازید.

۵۹. پیست های دوچرخه سواری را به درستی بسازید.

۶۰. از خطوط دوچرخه سنتی در جای مناسب استفاده کنید.

۶۱. خطوط دوچرخه سنتی را به درستی بسازید.

بخش نهم. برای خیابان ها، تعداد مناسب باند را انتخاب کنید.

۴۲. مطالعات ترافیک را به چالش بکشید.

۴۳. سطح سرویس را به چالش بکشید.

۴۴. سیستم طبقه بندی (سلسله مراتبی) عملکردی را به

۶۲. از خط کشی های جداکننده دو چرخه سواری به عنوان مسیر اختصاصی دو چرخه سواری استفاده کنید.

بخش سیزدهم. در خیابان ها پارک کنید.

۶۳. پارکینگ های حاشیه ای پیاده رو را تقریباً در همه جا احداث کنید.

۶۴. پارکینگ های موازی (حاشیه ای) را به درستی طراحی کنید.

۶۵. در جایی که می توانید از پارکینگ مورب استفاده کنید.

بخش چهاردهم. بر هندسه تمرکز کنید.

۶۶. از ایجاد انحنای ملایم، کندروهای گریز به دست و مثلث های دید (پخی) جلوگیری کنید.

۶۷. خطوط گردش به چپ را به درستی طراحی کنید.

۶۸. در تقاطع های عریض از بسط دهانه پیاده رو استفاده کنید.

۶۹. به صلاح دید خود از فلکه ها استفاده کنید.

۷۰. پیچیدگی را ساده نکنید.

۷۱. خطوط مرکزی را از خیابان های محلی حذف کنید.

۷۲. محدوده های پیاده راهی را به درستی طراحی کنید.

بخش پانزدهم. بر تقاطع ها تمرکز کنید.

۷۳. گذرگاه عابرین پیاده خوبی بسازید.

۷۴. چراغ های راهنما را ساده کنید.

۷۵. دکمه های عبور عابرین و شمارنده های معکوس را حذف کنید.

۷۶. تمامی چراغ های راهنمایی و رانندگی را با تابلوهای ایست در تمام جهت ها جایگزین کنید.

۷۷. خیابان های برهنه و فضاهای اشتراکی بسازید.

بخش شانزدهم. پیاده روها را به درستی طراحی و احداث کنید.

۷۸. تقریباً در هر خیابانی، درخت بکارید.

۷۹. درختان خیابان را به درستی انتخاب و جانمایی کنید.

۸۰. پیاده روها را به درستی طراحی کنید.

۸۱. ورودی های سواره از خیابان را ممنوع کنید.

۸۲. پارکلت ها را معرفی کنید.

بخش هفدهم. فضاهای راحتی بسازید.

۸۳. لبه های محکمی بسازید.

۸۴. از احداث محوطه های پارکینگ در جلوی ساختمان ها خودداری کنید.

۸۵. با مدل شهرسازی ونکوور ساخت و ساز کنید.

۸۶. از نور پردازی برای پشتیبانی از شهرسازی استفاده کنید.

۸۷. به تروریست ها اجازه ندهید که شهر شما را طراحی کنند.

بخش هجدهم. مکان های جذابی بسازید.

۸۸. لبه های جذاب بسازید.

۸۹. تکرار را محدود کنید.

۹۰. ساختمان های بزرگ را به بخش های کوچک تقسیم کنید.

۹۱. ساختمان های خاص را حفظ کنید.

۹۲. سازه های پارکینگ را مخفی کنید.

۹۳. بودجه هنر عمومی خود را به دیوارهای خالی اختصاص دهید.

یادداشت مولف برای انتشار ترجمه فارسی کتاب در ایران

به عنوان کسی که دو کتاب برای دنیای امریکای تالیف کرده‌ام، همیشه از ترجمه کارهایم و یا دعوت برای سخنرانی در کشورهای دیگر کمی شگفت‌زده می‌شوم. البته این واقعا یک حس خوشایند و افتخارآمیز با کمی چاشنی نگرانی است. ریشه نگرانی من در طرح این پرسش است که: آیا توصیه‌های من برای آنها مناسب است؟

از آنجا که این موضوع مدتی ادامه‌دار است، من یاد گرفته‌ام که سه حقیقت را بپذیرم. اول آنکه کتاب را برای مخاطبان امریکای شمالی نوشته‌ام. وقتی قلم را روی کاغذ می‌گذاشتم، به جای دیگری فکر نمی‌کردم و این قابل تأمل است. خوشبختانه دومین حقیقت آن است که مردم نقاط دیگر دنیا نشان داده‌اند که توانایی عظیمی در تفسیر کارهای من داشته و خیلی خوب تعیین می‌کنند که تکنیک‌های من در کجاها مفید است و در کجاها باید نادیده گرفته شوند.

واقعیت سوم آنکه جدیداً متوجه آن شده‌ام - این است که برنامه‌ریزی شهری قرن ۲۰ آمریکایی، اساساً برای محدودیت نفوذ جهانی آن کاری انجام نداده است. در بیشتر دنیا، بی کیفیت‌ترین شهرهای ما به الگوی توسعه مورد نظر تبدیل شده است. این ادعا را می‌توان در سانتیاگو، ژوهانسبورگ، دبی، پکن و جاکارتا مشاهده کرد. ابتدا فرهنگ خودرومحوری خود را صادر و سپس ساختار شهری متناسب با آن را عرضه کرده‌ایم. یا شاید به بیان دقیق‌تر، خودرومحوری کاری را انجام داد که تقریباً همیشه انجام می‌دهد؛ یعنی تغییر منظر شهری منطبق بر خواسته‌های خودرو (به جای نیازهای انسان) در هر کجای که نفوذ می‌کند.

این داستان قطعاً در ایران نیز اتفاق افتاده است؛ خیابان‌هایی که بسیاری از آنها با تأکید بر حرکت عابران پیاده شکل گرفته است ولی متأسفانه با خودرو، پیاده‌گريز شده‌اند و خیابان‌های جدید نیز با این فرض ساخته می‌شوند که هر شهروندی برای جابجایی به اتومبیل شخصی نیاز خواهد داشت یا به شخص دیگری وابسته خواهد شد.

در تاریخ اخیر کشور شما شواهد زیادی وجود دارد که نشان می‌دهد آمریکا برخی کارها را به خوبی و برخی دیگر را به بدی انجام می‌دهد. در بیشتر ۱۰۰ سال گذشته، ما شهرها و خیابان‌ها را بد طراحی کرده‌ایم. متأسفانه برخی از ابعاد تأثیرات برنامه‌ریزی شهری امریکای بر کشور شما به راحتی حل نمی‌شود، اما من این کتاب را به این امید ارائه می‌کنم که تأثیر مادر برنامه‌ریزی شهری بر گشت‌پذیر است.

جف اسپیک

بروکلین، ماساچوست

۶ می ۲۰۲۱