

میدان

فضای شهری



شهریارها

ضمیمه ماهنامه شماره ۶۷ شهریارها
آذرماه ۱۳۸۳

میدان

فضای شهری

ضمیمه ماهنامه شماره ۶۷ شهرداریها

۱۳	یادداشت سردبیر
۱۴	ورود به میدان
	در چینه‌هایی به میدان
۱۸	گزه، میدان، قلکه، بررسی معناشناختی سه واژه در شهرسازی / جهان‌شاه پاکزاد
۱۱۷	قلکه، فضایی برای سواره‌ها / مرضیه ترابی
۲۱	میدان شهری، حیاطی شهری برای حیات شهر / مروارید قاسمی
۲۷	ویژگی‌های شکلی و عملکردی میدان / شیوا اسدالهی
۳۶	میدان در مقام دروازه شهر / جلال معصوم
۳۹	نگرش نهضت مدرن معماری - شهری به فضاهای شهری / مصطفی عباس‌زادگان
۴۶	تأثیر عوامل اجتماعی و سیاسی بر تحول فرم فضای شهری / راضیه رضازاده
۵۲	میدان، اثر حجمی و مجسمه / نوید سعیدی رضوانی
۶۸	باززنده‌سازی میدان "سفت پیتر" / شهرداری منچستر
	طرح میدان
۷۴	طراحی شهری در هسته مرکزی قائم شهر / مهندسین مشاور نقش پیراوش
۷۵	طرح ساماندهی میدان آزادی و محدوده مؤثر / مهندسین مشاور آمود
۹۱	میدان سبز مرکز شهر / شهرداری سیدنی
	میدان خوب
۹۳	تکاتی برای طراحی میدان‌های شهری / کلار کوپر مارکوس
۹۸	چارچوب طراحی شهری برای میدان محله‌ای / محمد رشتیان
۱۰۸	میدان مسلط / مجید جوهری، سپیده توکلی، نیلوفر مهاجرین
	از گوشه و کنار میدان
۱۱۵	میدان، خاطره‌ها، نشانه‌ها / محسن مرادی
۱۱۶	میدان یازک / اشکان جعفرکریمی
۱۱۸	پارک - میدان / نوید سعیدی رضوانی
۱۲۱	نگاهی به شکل‌گیری و عملکرد میدان‌ها در مازندران / شیرزاد یزدانی
	کتابی در باره میدان
۱۲۳	معرفی کتاب طراحی شهری، خیابان و میدان / حسنعلی پورمند / امیرسعید محمودی

ضمیمه شماره ۶۷ ماهنامه شهرداریها

آذر ماه ۸۳

سردبیر: احمد تواهرن

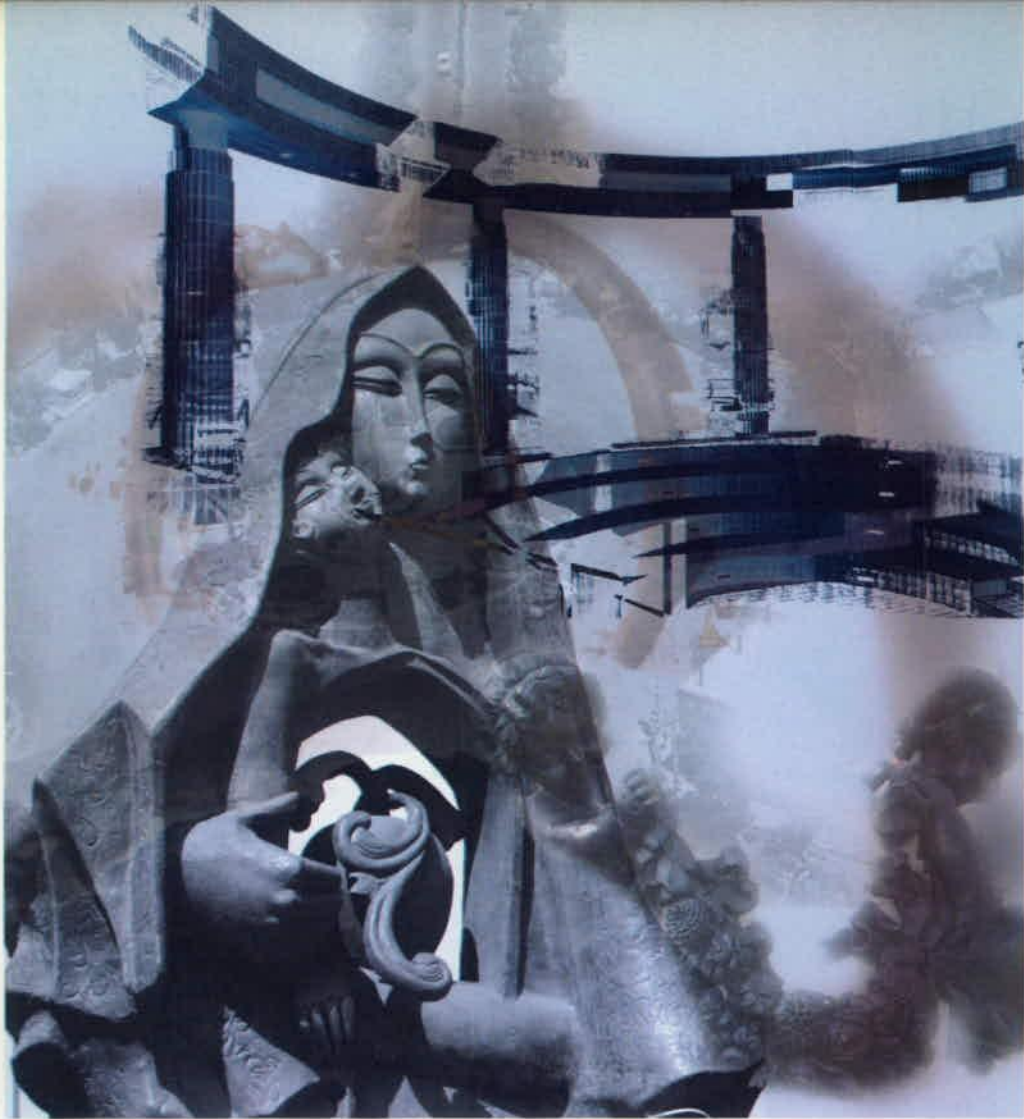
دبیر ویژه‌نامه: نوید سعیدی رضوانی

مدیر هنری: حمید اسفندیاری

عکس: خاتون میرا شد - زهرا بخنباری

نمونه خوانی و ویرایش: راحله شیراسب

حروفچینی: منصوره توانای آشتیانی



شهرداری‌ها وظایف متعددی را بر عهده دارند که انجام صحیح هر یک از آنها نقش مؤثری در رفاه شهروندان ایفا می‌کند. بخشی از خدمات شهرداری‌ها مربوط شهروندان متقاضی آن است. به عنوان نمونه، تنها خدمات صدور پروانه تنها در اختیار متقاضیان ساخت مسکن قرار می‌گیرد. اما برخی دیگر از خدمات شهرداری‌ها مانند فضای سبز و بهداشت شهری خواه ناخواه به همه شهروندان ارائه می‌گردد و از این رو اینگونه خدمات از اهمیت زیادی برخوردارند و نقش مؤثری در نحوه ارزیابی شهروندان از عملکرد مدیریت شهری بر عهده دارند. ساماندهی و بهسازی فضاهای عمومی شهر از جمله این وظایف به شمار می‌آید. تمام مردم شهر روزانه از این فضاها می‌گذرند یا از آنها بهره‌برداری می‌کنند. میداین و فلکه‌ها جزو مهم‌ترین فضاهایی‌اند که بهسازی آنها نقش بسیار مؤثری در ارتقاء کیفیت فضاهای عمومی دارد. در سال‌های اخیر تسلط پدیده ماشین‌بازیم بر شهرها باعث شده است که میداین نقش‌های اجتماعی خود را از دست بدهند و صرفاً به گره‌ای ترافیکی تبدیل گردند. اکنون میداین دلپذیری و خاطره‌انگیزی گذشته خود را ندارند و همانند قبل فضاهایی مطلوب و لذت‌بخش محسوب نمی‌شوند.

شهروند - برای دریافت احساس آرامش - چه پیاده و چه سواره - زمانی که به میدان به ویژه میداین شلوغ مرکزی وارد می‌شود، تمایل به خروج هر چه سریع‌تر از آنجا را دارد. به عبارت دیگر امروز، میداین شهرهای ما "جایی برای ماندن" نیستند و گویی فقط برای "گذر" ساخته شده‌اند. از این رو "ماهنامه شهرداریها" ویژه‌نامه‌ای را به موضوع "میدان و فضای شهری" اختصاص داده است. به این امید که در آینده تحولاتی در این زمینه صورت گیرد و مدیران و متخصصان شهری به این زمینه پراهمیت بیشتر بپردازند. ماهنامه سعی کرده است در این ویژه‌نامه مجموعه‌ای از مقالات نظری و کاربردی را که توسط اساتید دانشگاه، صاحب‌نظران، مدیران و کارشناسان شهری نگاشته شده است گردآورد. امید آنکه مورد استفاده خوانندگان، پژوهشگران و علاقه‌مندان قرار گیرد.

سردبیر



تاریخچه میدان در شهر ویکی (Wikipedia) که در قرن پانزدهم میلادی ساخته شده است. این میدان اصلی است و به عنوان یکی از زیباترین میدان‌های جهان در نظر گرفته می‌شود.

ورود به میدان

آن برای بازی چوگان مورد استفاده قرار می‌گرفت، میدان محلی که در محل تقاطع گذرهای اصلی محله قرار داشت و پیرامون آن

۱- میدان یک فضای شهری است

فرهنگ دهخدا در مورد معنی واژه میدان می‌نویسد: «عرصه‌ای گشاده در جایی که اطراف آن خانه‌ها یا دکان‌هاست» و می‌افزاید واژه میدان در اصل، پارسی است و اعراب بر آن جمع بسته و «میادین» می‌گویند.

با این تعریف در گذشته میدان به هر جای فراخ، پهن و بی عمارت گفته می‌شد به همین دلیل میدان به مکان‌های بزرگ و سربازی که در آن چارپایان، سبزی و میوه، ذغال و گاو و امثال آن را می‌فروختند نیز اطلاق می‌شد این نوع میدان‌ها میدان تجاری بودند و تا به امروز نیز معمولاً چنین مکان‌هایی نام میدان را بر خود دارند؛ همانند میدان میوه و تره بار. سایر میادین عمدتاً عبارت بودند از میادین حکومتی، که نهادهای حکومتی در اطراف آن استقرار می‌یافتند. مانند میدان ارگ تهران یا نقش جهان اصفهان، میدان نظامی که خاص تمرینات نظامی و اقامت نظامیان در اطراف آنها بود مانند میدان توبخانه تهران، میدان ورزشی که به مسابقات ورزشی اختصاص می‌یافت مانند میادین اسپ دوانی یا میدان نقش جهان که فضای میانی



جمهوری چک - میدانی فرهنگی در پراگ که استقرار موزه‌ها، فضاهای تفریحی، موزه، سالن نمایش و جز اینها آن را به فضایی چند عملکردی و جذاب تبدیل کرده است. از فضای باز این میدان نیز علاوه بر استفاده روزمره در جشنواره‌ها، جشن‌ها، نمایش‌ها و گردها، به بهره‌گیری شود.

تهران - میدان سرین تجرینی - مکانی قدیمی و خاصه انگیز در آغاز روند تبدیل میدان به فلکه



اسفهان - میدان نقش جهان - چهار قرن حیات با شکوه



اسفهان پروچاو - اواخر قرن بیستم - هجوم ماشین به میدان تاریخی

ایتالیا - رم - میدان پوپولو (Popolo) طراحی شده توسط کارلو رینالدی (Carlo Rinaldi) در اواخر قرن هجدهم میلادی

پلازا به عنوان فضای عمومی و سرباز تعریف شده که کف آن را بیشتر مصالح سخت (مصالحی غیر از درخت ها و دیگر پوشش های سبز طبیعی) پوشانده است، ورود اتومبیل ها به آن ممنوع است و عمدتاً فضایی برای قدم زدن، رفع خستگی، نشستن، خوردن و آشامیدن و تماشای اطراف می باشد. بر خلاف پیاده رو، پلازا یا میدان بیشتر فضایی برای مکث است تا عبور. اگر چه ممکن است درختان، گلها یا چمن در پلازا وجود داشته باشد، اما وجه غالب کف پوش آن از مصالح سخت است. اگر منطقه کاشته شده و فضای سبز از مصالح سخت بیشتر باشد، این مکان یک پارک است نه پلازا^(۱۵).

تفاوت دیگر پارک و پلازا این است که پلازا در فضای شهری اطراف خود ادغام شده بدین ترتیب که معمولاً محل تقاطع راههاست و راه های مهم به آن ختم می شود و یا در حاشیه راه ها یا ساختمان ها قرار دارد. بنابراین میدان یا پلازا فضایی اجتماعی و شهری و محل گفت و گو، تعامل، تفریح، استراحت، خرید، نظارت، مکث و توقف است. بنابراین آنچه امروز در کشور ما به میدان مشهور است، میدان واقعی نیست بلکه «فلکه» و معادل تقریبی آن، واژه انگلیسی (Roundabout) یعنی جایی که دور آن می چرخند می باشد و معمولاً تقاطع مدوری است که بدون چراغ راهنمایی کنترل می شود و دایره میانی آن با فضای سبز، آب نما، مجسمه یا ترکیبی از آنها پوشیده شده است. فلکه را شهرسازی به نام اوژن هنارد^(۱۶) اختراع کرده است و از پیدایش آن کمتر از یک قرن می گذرد، ولی برای تسهیل تردد خودروها

را مغازه ها، مسجد، گرمابه، آب انبار و گاه سقاخانه در بر می گرفت، میدان اصلی شهر نیز محل تجمع اصلی مردم بود و فضاهای عمومی متعددی از مسجد، بازار، آب انبارهای بزرگ و نظایر اینها پیرامون آن جمع شده بود مانند سبزه میدان تهران یا قزوین.

بهترین معادل برای میدان شهری در زبان انگلیسی پلازا^(۱۷) است، که در ایتالیایی پیاتزا^(۱۸) و در اسپانیایی پلاکا^(۱۹) گفته می شود و هر سه کلمه از واژه لاتین پلاتا^(۲۰) مشتق گشته است.



کرمان - میدان گنجعلی خان نمایانگر حرکت، تقارن و هماهنگی



ایتالیا، رم - میدان ناونا (Navona)، نمونه‌ای از میدان قدیمی محصور و متعارف که ترافیک عبوری فضای آن را مختل نکرده است.

این صورت خاطره‌های مردم در کجا شکل می‌گرفت؟ آیا مکانی برای تعلق داشتن به آن باقی می‌ماند؟

نبود میدان به مفهوم صحیح آن، بی‌تردید هویت شهر را تضعیف می‌کند، یک میدان موفق نشان دهنده توانایی شهر و یک میدان ضعیف نشانگر ضعف مدیریت شهری است.

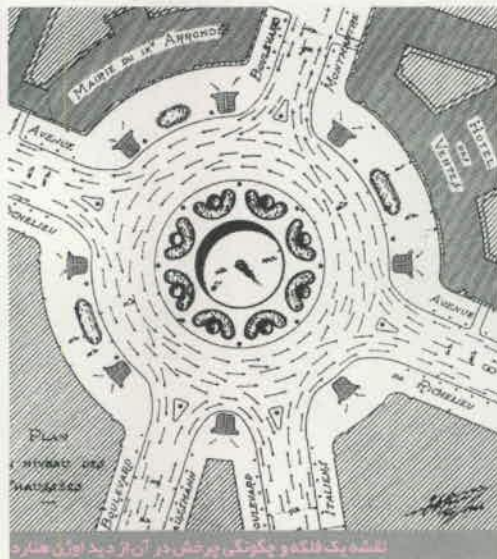
کوین لینچ^(۹) در اثر کلاسیک خود «سیمای شهر»^(۸) بر اساس تحقیقات وسیعی که کرده است، ۵ عامل را که بر اساس برداشت و استنباط مردم، سازنده سیمای شهر است و به عبارت دیگر تأثیر عمیقی بر قضاوت مردم نسبت به شهر دارد، از یکدیگر تفکیک می‌کند که یکی از این عوامل گرهبانند. از نظر وی گرهبانها کانون‌هایی واجد اهمیت در شهر هستند که معمولاً در محل تقاطع راه‌ها و یا تجمع پاره‌ای از خصوصیات به وجود می‌آیند و ناظر می‌تواند به درون آنها راه یابد^(۱۰)، بنابراین میدان گرهبانهای مهم شهری هستند، که در ایجاد نقشه ذهنی مردم از شهر، نقش مهمی را ایفا می‌کنند. از سوی دیگر به تعبیر جان گهل^(۱۱) میدان جایگاه فعالیت‌های انتخابی و اجتماعی هستند. از نظر وی فعالیت‌هایی وجود دارند که ضروری محسوب می‌شوند، مانند رفتن به محل کار یا آموزشگاه، خرید مایحتاج ضروری، ایستادن در صف اتوبوس و نظایر اینها. در مقابل فعالیت‌هایی هستند، که در صورتی شکل می‌گیرند که فرد به آنها تمایل داشته باشد، مانند پیاده روی برای استفاده از هوای تازه، تماشای جنب و جوش زندگی یا لذت بردن از آفتاب، فعالیت‌های اجتماعی نیز مواردی مانند دیدار با همسایگان، گفت و گو با دوستان، بازی کودکان را شامل می‌شود^(۱۲).

بنابراین اگر مدیر شهر بخواهد میزان موفقیت میدان شهر خود را ارزیابی کند باید دقت کند، که میدان‌های شهر، مکان چه نوع فعالیت‌هایی است؟ آیا مردم بنا به ضرورت به این مکان‌ها می‌آیند یا آنکه حضور در آنجا را انتخاب می‌کنند؟

در تقاطع‌ها این پیشنهاد را در سال ۱۹۰۶ ارائه داد، بدین ترتیب که یک مانع حرکتی را در وسط تقاطع قرارداد تا در نتیجه وسایط نقلیه به دور آن گردش کنند و به این ترتیب در مسیر حرکتشان الزاماً روی یک سری از دوایر حرکت نمایند، بدون اینکه مزاحمتی برای هم به وجود آورند.

۲- میدان، کارت شناسایی شهر است

آیا تا به حال از خود سؤال کرده‌اید که اگر در شهر میدانی نبود، شهر چه گونه می‌شد. آیا شهر جز مجموعه‌ای از ساختمان می‌شد، یا دالان‌هایی باریک یا پهن در بین آن ساختمان‌ها؟ آیا چنین شهری می‌توانست واجد هویت گردد؟ آیا در این صورت نقطه‌ای خاص و با مفهوم برای شهروندان به وجود می‌آمد؟ در



نقشه یک فلکه و چگونگی پررخی در آن از دید ایزن هارد



استان ارضیبل - سرچینت تعالی مردم به حضور در فضاهای سرزده و تعامل فعالیت‌های دیگران باعث گردیده که مرکز فلکه بدون آنکه از تسهیلات لازم برخوردار باشد به محل برای نشستن، گفتگو و مناظره تبدیل گردد.



فرانسس، لیون، از سال ۱۹۸۹ به بعد بیش از ۱۵۰ فضای عمومی از جمله میدان این شهر و محدوده اطراف با همکاری معماران، طراحان شهری و هنرشدان هنر پردازان پیرایی و احیا شد.



ایتالیا، ونیز - میدان سن مارکو، نمادی از سرزندگی فرهنگی

رعایت اصول سعی کردند، روح میدان‌ها را به آنها بازگرداند. ما نیز می‌توانیم راه حل بومی خود را برای احیای میدانی و کارآمد کردن فلکه مبتنی بر تجربیات موفق جهانی بیابیم. به هر حال آنچه مسلم، این است که مدیریت شهری ناچار است وارد میدان شود و نمی‌تواند از حاشیه آن عبور کند شاید انتشار این ویژه‌نامه کمکی کوچک، در این مسیر محسوب شود.

۳- میدان نیازمند توجه و احیاء است

علی‌رغم تلاش‌هایی که برای «زیباسازی» میدان‌های شهرمان در سال‌های اخیر انجام شده است - به استثناء چند مورد از جمله میدان نقش جهان اصفهان - غالباً به عرصه‌ای برای خودروها تبدیل گشته‌اند و نقش اصلی آنها تسهیل تردد سواره است. به نحوی که اکثر میدان‌ها به گره ترافیکی تبدیل شده‌اند. میدان‌ها این فضاهای باز اجتماعی - که بهترین و خاطره‌انگیزترین فضاها بوده‌اند - به فلکه‌هایی پر از هیاهو تبدیل شده‌اند، اما هنوز دیر نشده است نباید فراموش کرد که از اوائل قرن بیستم، پس از حدود سه هزار سال، میدان از فضایی برای تعاملات اجتماعی به مکانی برای تبادلات ترافیکی مبدل شد. ولی این نگرش به میدان دیری نپایید، و از اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی تاکنون همواره برنامه ریزان و طراحان شهری و حتی متخصصین حمل و نقل کوشیده‌اند، متناسب با نیازهای زمانه طرح‌هایی را ارائه دهند، که هم پاسخگوی مسائل ترافیکی، هم جوابگوی مقتضیات اجتماعی و فرهنگی و هم بستر ساز تعاملات اجتماعی باشند، این شهرسازان و معماران با

دبیر ویژه‌نامه

پانوش

- 1-Plaza
- 2-Piazza
- 3-Platea
- 4-Placa
- 5-C F. Clare Cooper Marcos and Carolyn Francis, *People Places*, Second Edition, Van Nostrand Reinhold, New York, 1998, P.14
- 6-Eugene Henard (1946-1923)
- 7-Kevin Lynch
- 8-The Image of City
- ۹- رتک کوبن نیچ سیمای شهر، ترجمه علوچهر حزینی، دانشگاه علی، تهران، ۱۳۵۵-۱۳۴۴
- 10-Jan Gehl
- ۱۱- جان گهل، زندگی در فضای بی ساختمان‌ها، ترجمه شهرزاد مهدوی آبادی، سال بیستم، شماره ۲، بهار ۱۳۷۵، ص ۴.



فرانسس، پاریس، یک میدان کوچک، در مرکز شهر، عرصه‌ای برای تبادلات هنری



ایتالیا، ونیز، میدان سن مارکو

فرانسوا مون ریاه، میدان، مکانی برای حرکت و تفریح

گره میدان فلکه

بررسی معناشناختی
سه واژه در شهرسازی

جهانشاه پاکزاد
دکتر در طراحی شهری

حل مسئله نمی‌شود بلکه به بی‌اعتمادی و ستیز پنهان و آشکار نیروهای دست‌اندرکار مسائل شهری منتهی می‌شود.

به اعتقاد نگارنده، مشکل کارشناس و مدیر شهری در رویکردی است که با موضوعات دارند. تا زمانی که مدیر شهری یا کارشناس، تمام مساعی خود را برای حل مشکلات عملکردی صرف می‌کنند، یا حداکثر به دنبال آشتی بین فرم و عملکرد هستند، مشکل به‌طور کامل و جامع حل نمی‌شود. آنها فقط یک یا حداکثر دو مؤلفه از یک پدیده را مدنظر قرار داده، از مؤلفه سوم یعنی معنی، غافل مانده‌اند.

اکثر مدیران و کارشناسان ما در عمل، بین ذهنیت و عینیت تفاوتی نمی‌گذارند. و به آنچه در ذهن شهروند می‌گذرد اهمیت نمی‌دهند. ایشان در تئوری و عمل، به تصاویری که شهروند ایرانی براساس تجربیات فردی و جمعی خود در طول تاریخ، در ذهن خود از مکان‌های زندگی‌اش پرورنده است، بی‌توجه‌اند.

ایشان هنوز اندر خم حل مشکلات «فضا» هستند و محل‌های زندگی فردی و جمعی را به مثابه «مکان» به رسمیت نمی‌شناسند. به این دلیل نه فقط میان سیما (تصویر ذهنی) و منظر (شرایط عینی یا قابل ادراک) تفاوتی قایل نیستند و این واژه‌ها را مترادف یکدیگر به کار می‌گیرند، بلکه تفاوت میان تندراه و بلوار، فرق بین کوچه و خیابان، و بالاخره آنچه در این مقاله مورد توجه خاص بوده، یعنی تفاوت ماهوی بین میدان و فلکه را نادیده می‌انگارند. شاید مطالب فوق‌ادعاهایی بی‌اساس و جسارت‌آمیز به نظر رسد و توان نگارنده نیز محدودتر از آن است که بتواند موضوعی با وسعت این موضوع را در مقاله‌ای کوتاه شرح نماید، ولی با قبول تمام محدودیت‌های موجود سعی

یکی از دلایل ناهنجاری‌های رفتاری و کالبدی در شهرهای ایران، عدم توجه کارشناسان و مدیران شهری به معنای مستتر در مفاهیم واژه‌هایی است که ابزار طراحی و برنامه‌ریزی قرار می‌گیرد.

واژه در هر فرهنگ دارای معنای ویژه خود بوده و شهروند براساس معنای موجود و تصویری که آن واژه در ذهن وی ایجاد می‌نماید، عمل می‌کند.

برای هر فرد ایرانی، واژه‌هایی چون کوچه، خیابان، بلوار و بزرگراه با هم تفاوت معنایی بسیاری دارد. رفتار شهروند نیز بر گرفته از درکی است که از این مکان‌ها دارد.

جایگزینی این مفاهیم، با واژه‌هایی فنی مانند «راه شهری» و یا بدتر از آن، نسبت دادن القابی انتزاعی، مانند شریانی درجه یک، دو و نظایر آن، نه فقط مشکلی را حل نکرده است، بلکه با معشوش کردن ذهن شهروند ایرانی درباره مکان‌های زندگی جمعی و فردی‌اش، باعث ناهنجاری‌های رفتاری در این مکان‌ها، و بی‌اعتبار کردن تصمیم‌های کارشناسان و مدیران شهری شده است.

سابقه حضور معماران، برنامه‌ریزان شهری، برنامه‌ریزان حمل و نقل و مهندسین ترافیک در طرح‌های شهری، به چند دهه می‌رسد. همه این متخصصین با کمال صداقت و حسن نیت سعی در حل معضلات شهری نموده‌اند، ولی متأسفانه محصولات ارائه شده، به اغتشاش فکری و رفتاری شهروندان منجر شده و عابر پیاده و راننده را بیش از پیش از وضع موجود ناراضی کرده است. مقصر جلوه دادن شهروند به بهانه «بی‌فرهنگی» و یا «بی‌سواد» خواندن کارشناس نه فقط باعث

شده است تا با رویکردی معناشناختی فتح بایی در این زمینه صورت پذیرد.

در ادبیات شهرسازی با واژه‌های فراوانی روبه‌رو هستیم که هر روزه بارها مورد استفاده کارشناسان و مدیران شهری قرار می‌گیرد. از میان این واژه‌ها، یا بهتر بگوئیم مفاهیم، به سه واژه کلیدی گره، میدان و فلکه بسنده می‌کنیم.

گره

در زندگی حرفه‌ای بارها از واژه کلیدی گره استفاده می‌شود و با دادن پسوندی «ترافیکی» به آن، ذهن انسان متوجه نقاطی در شهر می‌گردد که باعث راه‌بندان و عدم حرکت روان خودروها شده‌اند. بدیهی است با این رویکرد تمام توجه به تقاطع‌هایی جلب می‌گردد که چندین معضل را بوجود آورده‌اند. هر چند توجه به این موضوع، مهم و ضروری است، ولی باید گفت که در شهرسازی، و دانش طراحی شهری، گره، تنها به تقاطع‌های مشکل‌زا محدود نمی‌گردد. و نیز از طرفی دیگر، مفهوم گره مساوی با تقاطع نیست. زیرا گره یکی از عناصر تصویر ذهنی است، در صورتی که تقاطع واقعیتی است موجود که برخی از اطلاعات آن را ادراک کرده و عینیتی از آن را پیش‌رو داریم.

به بیانی دیگر، اصطلاح گره در دانش طراحی شهری (برخلاف تصور رایج) اشاره به یکی از عناصر تصویر ذهنی دارد که - از هر نوع تجمع رویدادهای مختلف در شهر - در ذهن شهروند شکل گرفته است. کاشف این مسئله، روانشناسی توپولوژیک به نام کورت لوین (۱۹۳۶ میلادی) بود که پس از آزمایش‌های فراوان متوجه شد که شهروندان، اولاً برای ایجاد تصویری ذهنی (Image) از محیط خود، شرایط موجود در محیط را در چند عنصر نقطه‌ای (گره، خطی (مسیر)، بقچه‌ای (حوزه) و جدا یا وصل کننده (لبه) خلاصه می‌کنند. دوماً این عناصر و تصویری که از آن در ذهن نقش می‌بندد، کاملاً با تصویر عینی مطابقت نداشته و سوماً انسان‌ها، رفتار خود را نه بر اساس واقعیت‌ها، بلکه بر اساس تصویری که از آن مکان خاص دارند تنظیم می‌کنند.

این کشف مهم چند دهه بعد توسط کوین لینچ وارد ادبیات شهرسازی شد. او با کمک همکاران خود، در کتاب The Image of City این را به جامعه شهرسازی معرفی کرد. این کتاب که باید به «تصویر ذهنی شهروندان از شهر خود» ترجمه می‌شد، توسط استاد مرحوم زنده یاد مزینی به «سیمای شهر» تغییر شکل یافت.^(۱)

کوین لینچ و پیروان وی، متوجه شدند که نه فقط تفاوت مذکور وجود دارد، بلکه تصویر ذهنی گره، فقط حاصل از تقاطع خیابان‌ها، یا حتی میدان و فلکه نبوده است؛ بلکه کلیه فضاها و پاره‌فضاهایی که محل تجمع یا تلاقی رویدادهای متنوع جمعی هستند را در بر می‌گیرد. به بیانی دیگر نه فقط انواع تقاطع‌ها و میدانی، فلکه‌ها و جلوخان‌ها بلکه پاتوق‌ها و محل تمرکز

والدین در جلوی ورودی مدرسه را نیز شامل می‌گردد. لازم به ذکر است که تصویر گره در ذهن به تجمع علمکرده‌ها یا فرم‌ها محدود نبوده است بلکه شامل تجمع معانی در یک محل نیز می‌گردد. در مطالعات شهری هر یک از موارد فوق از اهمیت خاصی برخوردارند و می‌بایست که مورد تحلیل و برنامه‌ریزی قرار گیرند.

میدان

«میدان به کسر میم معرب واژه فارسی میدان به فتح میم می‌باشد. اعراب بر آن جمع بسته میادین گویند چنانکه فرمان را فرامین گویند. این واژه در عربی دارای معنایی منحصر می‌باشد ولی در فارسی دارای معنایی متعدد بوده و به صورت مرکب نیز مانند میداندار و میداننداری مورد استفاده قرار می‌گیرد»^(۲)

آنچه از میان معانی مختلف، برای میدان بیش از هر چیز مشترک است، ماهیت عرصه بودن میدان است و آنچه برای شهرسازی حائز اهمیت است اینکه میدان، محل تجمع انسان‌ها، نیروها و رویدادهایی است که در این عرصه‌اند. خواه این عرصه، میدان جنگ باشد یا میدان مغناطیسی و خواه میدان اسب‌دوانی باشد یا میدان میوه و تره‌بار.

«در هر صورت میدان در شهرسازی عرصه‌ای است گشاده در جایی که اطراف آن خانه‌ها و دکان‌هاست»^(۳) محلی که نه فقط خانه‌ها و دکان‌ها در جداره آن تجمع کرده‌اند، بلکه خود نیز به عنوان عرصه تجمع انسان‌ها، فعالیت‌ها و رفتارها، در یک کلام رویدادهای مختلف عمل می‌نماید. رویدادهایی که در گذشته حادث شده و در خاطرات جمعی و فردی ثبت می‌شوند، وقایعی که در حال حاضر در زندگی روزمره شهروند نقش ایفا کرده، و همچنین امیال و توقعاتی که از آینده آن مکان برای بهبود زندگی جمعی‌اش تصور می‌کند.

آنچه در دانش طراحی شهری به عنوان یک ارزش برای میدان مطرح است، نقش اجتماعی و تعاملی است که این فضا در زندگی جمعی شهروندان ایفا می‌کند. بررسی تاریخی شهرهای



مین صلیب و فلکه آن چه از تقاطع یا جیره شهر دارد

خدمت نهادهای حکومتی و مسئول شهر قرار داشتند. از آنجا که میادین اصلی توسط حاکم و اطرافیان اش احداث می‌گردید، دولت نیز مسئول حفظ و نگهداری از آن بود. از سوی دیگر میادین محلی و برخی تکایا که محل تجمع و تعامل اجتماعی اهالی محل بود، توسط خود مردم احداث، حفظ و نگهداری می‌گردید.

فلکه

فلکه عبارت است از گشودگی در تقاطع محورها و جزیره‌ای در وسط این گشودگی. جزیره میانی دارای پوشش گیاهی، آبنا، فواره و بعضاً مجسمه می‌باشد، که عملکرد غالب آن‌ها برخلاف میدان، توزیع حرکت خودروهاست. در



طرح فلکه تنها چیزی که مطرح نبوده، حضور انسان و مفاهیم عمیق نهفته در فضای شهری است. مبتکر اصلی این پدیده، اوژن هنارد فرانسوی بود که در آستانه قرن بیستم متوجه این واقعیت شد که، خسارت و امکان تصادف دو خودرو از بغل، بسیار کمتر از تصادف عمود بر هم است. (ز.ک. استروفسکی)

به همین دلیل، محورهای مستقیم هوسمانی پاریس را نیز به زینت فلکه، آراسته کرد. این راه‌حل، سال‌ها گزینه‌ای مناسب‌تر در مقابل تقاطع‌ها (به ویژه راه‌های بیش از چهار شاخه) بود. به علاوه آنکه نیاز به مأمور راهنمایی و بعدها نیاز به چراغ راهنمایی نیز منتفی می‌شد. ولی با شیوع سرسام‌آور خودروهای شخصی، فلکه در عمل، کارایی خود را از دست داده و به موجود زاید تبدیل گردید.

با فروپاشی تدریجی نظام سنتی در ایران، نظام فضایی شهرهای ما نیز دگرگون شد و به سبب ورود خودرو، خیابان‌کشی‌های این دوره با به صلیب کشیدن شهرها، در محل تقاطع محورها، فضایی به نام فلکه احداث شد. این فضا جای میادین تشریفاتی را به سرعت گرفت و دولت‌های وقت و بلدیة سعی در احداث هر چه مجلل‌تر آن نمودند. از آنجا که تغییر و تحولات شهری ما، عمدتاً معطوف به حرکت سواره و توزیع خودروهای شخصی شد، نه فقط خراش‌های عمیقی بر پیکر شهری به نام «راه‌های شهری» وارد شد، بلکه تقریباً همه میادین شهرهای ما را تبدیل به فلکه نمود. حال آنکه عملکرد این پدیده جدید عکس عملکرد میدان است. فلکه‌ها محل

مغرب زمین نیز شاهدی است بر این ادعا. از دوران یونان باستان تا قرن بیستم شهروند اروپایی مهمترین و مردمی‌ترین رویدادهای جمعی خود را در میدان برگزار می‌کرد. واژه‌های یونانی آگورا و رومی فوروم به معنای تجمع شهروندان بود. پلازا و انواع فضاهای مشابه در میان اقوام اروپایی، خواه انگلیسی، آلمانی یا فرانسوی و مانند اینها قلب تپنده شهر و محل گردهمایی و تعامل اجتماعی بود. حتی خودکامه‌ترین دولت‌های دوران استبداد اروپا (قرون هفدهم و هیجدهم) جرأت تغییر این نقش را به ذهن خود خطور ندادند. حتی اگر مستبدین نیازی به احداث میدان جدیدی برای نشان دادن قدرت و جلال خود می‌دیدند، سبک و معماری آن را هندسی‌تر و مجلل‌تر نموده و رژه و بازدید از لشکریان را به عملکرد آن می‌افزودند.

شهروند غربی پس از سرنگونی استبداد، به سرعت عملکرد تشریفاتی را از میدان زدود و آن را به صورت محل حضور و تعامل اجتماعی خود و همشهروندان اش احیا کرد.

اگر شهرهای مغرب زمین در طول دو هزاره دارای حداقل یک میدان شهری بودند، در نظام سنتی شهرهای مشرق زمین و ایران، با دو نوع اصلی میدان روبه‌رو بوده‌ایم. از این دست‌اند: میدان محلی، و میدان رسمی-تشریفاتی.

عمومی‌ترین و مردمی‌ترین فضاهای شهری در جامعه ایران بازارها و میادین محلی بودند و میدان‌های ارگ یا میدان اصلی شهر (مانند میدان نقش جهان) بیشتر وظیفه‌ای تشریفاتی و در

استقرارش بسیار مهم است. میدان همیشه مثل یک گره اجتماعی عمل کرده و انواع کاربری‌ها در مقیاس محل یا شهر و انواع اتفاقات سالانه، اعم از جشنها و عزاداریها در آن اتفاق

سابقه حضور معماران، برنامه‌ریزان شهری، برنامه‌ریزان حمل و نقل و مهندسين ترافیک در طرح‌های شهری، به چند دهه می‌رسد. همه این متخصصین با کمال صداقت و حسن نیت سعی در حل معضلات شهری نموده‌اند، ولی متأسفانه محصولات ارائه شده، به اغتشاش فکری و رفتاری شهروندان منجر شده و عابر پیاده و راننده را بیش از پیش از وضع موجود ناراضی کرده است

می‌افتاده است. علاوه بر اینها میدان، محل تبادل اطلاعات و اخبار روز نیز بوده است، یعنی مکانی با تجمع بیشترین ارزشهای موجود در محله یا شهر.

در طی سال‌های اخیر، فرم و عملکرد میادین شهرهای ما در برابر تغییرات و تحولات سریع و مخرب ناشی از ورود خودروی شخصی به شدت تغییر کرده‌اند؛ این در حالی است که معنای آنها در ذهن شهروندان ما کماکان پابرجاست و رفتارهای ناشی از این موضوع نیز همچنان به صورت عادت باقی مانده است و ناخودآگاه مورد تقلید و تکرار دیگران قرار می‌گیرد. عدم هماهنگی فرم، معنا و عملکرد میادین باعث بروز مشکلات و معضلات بسیاری شده است که از همین دسته‌اند [تمرکز ناشی از بار معنایی در اذهان شهروندان در مورد میدان موجب شد که این فضا برای همه گروهها اعم از سواره، پیاده، طراح، مدیر شهری، نهادهای خصوصی و دولتی و نظایر اینها ارزشمندترین نقطه قلمداد شود و هر نوع کاربری، فعالیت، رفتار و اتفاقی را در این فضاها شاهد باشیم که بعضاً با هم مغایر و در تنش‌اند. برای نمونه اکثر میادین ما تبدیل به محل سفر شده‌اند. ترمینال اتوبوس، محل سوار و پیاده شدن مسافر از تاکسی و مسافرکش، ناخودآگاهانه در این نقاط متمرکز است. ادارات و نهادها، مراکز یا شعبات خود را در این «مکان مهم» مستقر می‌نمایند و نیز مهندسان برق و مخابرات تابلوها و جعبه تقسیم‌های خود را در این محل برپا می‌کنند. حضور دستفروشان و دوره‌گردها در این نقطه قابل ملاحظه است. برپایی چادرهای خیریه و نمایشگاه‌های موقت نیز در این فضا به اغتشاش و بی‌سامانی آن می‌افزاید. میدان هنوز توسط عابرین پیاده به عنوان محل میعاد و ملاقات و یا پاتوق جوانان، کارگران روزمزد و محل رجوع مشتریان مغازه‌ها استفاده می‌شود و برای آنان مفهوم میدان را دارد. ازدحام ستون‌ها و تابلوهای تبلیغاتی نیز در میادین قابل مشاهده است همه این قبیل مسائل باعث شد که عملکرد فلکه

توزیع و تفرق‌افد، ولی میادین محل تجمع! در فلکه وجه غالب استفاده‌کنندگان سواره‌ها و در میدان پیاده‌هایند. سواره‌ها به واسطه ویژگی‌های خودرو هرگز موفق به ایجاد جمعی بارور نمی‌شوند. به قول کریستوفر الکساندر "خودروها با اعطای آزادی و فرصت زیاد به مردم، آنها را از خانه، بیرون می‌کشند ولی از هم دور نگه می‌دارند و به این صورت باعث مرگ حیات اجتماعی شده‌اند."^(۴) و این در حالی است که هر اجتماع فرهیخته‌ای نیاز به مرکزی برای زندگی عمومی‌اش دارد، مکانی که انسان بتواند برای دیدن مردم و دیده شدن توسط آنها به آنجا برود.^(۵)

با اینکه به واسطه برخی مسائل، اذهان مدیران شهری، مهندسين و برخی شهروندان همیشه متوجه تعریف خیابان و احداث فلکه و نظایر اینها بوده است و این قبیل تغییرات را نوعی عمران و توسعه شهر خود به شمار می‌آورند، ولی امروزه اکثریت مردم به این نتیجه رسیده‌اند که دیگر همه فضاهای با هم بودن در حال فروپاشی است و هر کدام از ما هر روز تنهاتر از دیروز می‌شویم.

میادین در شهرهای ما تلفیقی از فرم یک فلکه، به معنای یک میدان و عملکردی مختلط از ایندواند.

لازم به ذکر است که همیشه تغییر دادن کالبد، راحت‌تر و



سریع‌تر از معنا و بار ذهنی مربوط به آن می‌باشد. اساساً عناصری از جنس معنا، دیرپا و ماندگارترند و به صورت تدریجی و در زمانی طولانی‌تر یا کمرنگ می‌شوند و یا از بین می‌روند. از این رو بسیاری از شهروندان شهرستانی و حتی تهرانی هنوز در مقابل جایگزینی واژه میدان برای فلکه مقاومت کرده‌اند و آن را با دقتی بیش از مهندسان و مدیران شهری فلکه می‌نامند.

برای شهروندان ما میدان همیشه عبارت بود از جایی گشاده که برای حضور و تجمع شهروندان طراحی شده و به لحاظ محل

(توزیع ترافیک سواره) علیرغم همه تمهیدات راهنمایی و رانندگی مختل گردد. از طرف دیگر نیز به علت همه مسائل فوق‌الذکر، فضای واجد شرایط لازم برای وقوع عملکردهای یک میدان هم وجود ندارد.

× عابرین پیاده به محض مواجهه با کوچک‌ترین مانع یا ازدحام، به مسیر سواره تجاوز می‌کنند و حاشیه فلکه‌ها یا میادین را اشغال می‌نمایند. عابر پیاده به طور ناخودآگاه کوتاهترین مسیر را که مسیر مستقیم است، انتخاب می‌کند و خود را محق به حرکت در نوار سواره می‌داند.

× پیاده‌ها برای سوار و پیاده شدن، از تاکسی‌ها و مسافرکش‌های سطح شهر، یک یا چند نوار عبور سواره را اشغال می‌کنند. بدون آنکه متوجه باشند که توقف یا مکث در فضای سواره نه فقط غیرقانونی بلکه خطرناک نیز هست.

× با آنکه توقف خودروی شخصی و مسافرکش در فلکه

× عدم تداوم مسیر عابر پیاده در فلکه‌ها و مبادی ورود به آنها نه فقط عابرین بی‌حوصله را وادار به گذر از هر نقطه می‌کند، بلکه سرمشق نامناسبی برای توجواتان شده است به صورتی که حرکت از میان خودروهای در حال حرکت را نوعی ورزش و بازی تلقی کنند.

× وجود جوی میان معبر پیاده و سواره، اختلاف سطح رفوژ وسط خیابان، اختلاف سطح میان سواره و پیاده و در مواردی وجود باغچه در امتداد مسیر پیاده نیز نشان از بالاترین نظری و بی‌توجهی مسئولین و طراحان به اهمیت تداوم در مسیر عابر پیاده است.

× سرریز جمعیت به علت موارد مذکور به فضای سواره، باعث شده است که رانندگان نیز حساسیت خود را نسبت به قوانین و مقررات رانندگی از دست بدهند و به نوعی دونل یا عابریاده و بقیه خودروها بپردازند. توقف روی خط عابریاده، حرکت یا توقف در پیاده‌رو، تا دور زدن خلاف در بخشی از فلکه شواهدی از این ادعاست.

× یکی از نکات بسیار جالب توجه که نشان‌دهنده انصراف جمعی در ساماندهی تردد پیاده و سواره می‌باشد، اشغال یک نوار از سواره توسط خودروهای سازمانی افسران راهنمایی و رانندگی به عنوان مجریان و نگاهبانان قانون، و ایستادن مأمورین هدایت خودروها در سطح سواره می‌باشد. مشکلات رفتاری سواره و پیاده که در بالا ذکر شد، باعث واکنش‌های متفاوتی میان مهندسان، طراحان و مسئولین ما شده است. شخصیت‌های تجددگرا، با افسوس زیاد آن را ناشی از «سطح پایین فرهنگ مردم» می‌دانند و راه‌حل‌هایی بدتر از رفتار مردم تجویز می‌کنند از اینکه چرا نسخه‌های آنان زودگذر و غیرمؤثر است متعجب می‌شوند.

در زیر به برخی از راه‌حل‌های پیشنهادی ایشان اشاره می‌گردد:

× کشیدن نرده‌های بلند میان سواره و پیاده، این راه‌حل نه فقط غیرمؤثر و نوعی بی‌احترامی به شهروند پیاده و سواره است، بلکه فضای پیاده‌رو نیز تنگ‌تر می‌گردد و برای عابرینی که در حاشیه سواره فلکه ایستاده‌اند امکان عقب‌نشینی را سلب می‌کند.

× استفاده از نیروی انتظامی (بالاخص تعداد زیادی از سربازان وظیفه) به این امید که بتوانند همانند سدی جلوی حرکت نابجای سواره و پیاده را بگیرند. واقعیت نشان داده است که برای هر پیاده متخلف بیش از یک نیروی انتظامی لازم است. تردد سواره نیز وقتی به دستورات سربازان وظیفه نمی‌گذارد.

× نصب چراغ راهنما برای سواره و پیاده باعث واکنش منفی پیاده و سواره گشته است. در صورتی که فلسفه وجودی فلکه مغایر آن است. اختراع فلکه برای احتراز از ایجاد مکث بوده است، چه رسد به توقف خودرو و پیاده در پشت چراغ قرمز یا میان فلکه.



ممنوع است، ولی رانندگان برای شکار مسافر نه فقط برای لحظه‌ای بلکه مدت طولانی را برای انتظار و سوار کردن تدریجی مسافر توقف می‌کنند، و این عمل به امری عادی تبدیل شده است. این توقف‌های نابجا حتی بر تردد سواره دیگران نیز تأثیر منفی می‌گذارد.

× در بسیاری از مواقع عابرین پیاده عرض فلکه را با گذر از فضای سبز میانی طی می‌کنند. جالب توجه آنکه حتی مدیریت برخی از شهرهای ما برای تسهیل حرکت آنها پیاده‌روهایی را نیز در پیرامون و اقطار فضای سبز تزئینی ایجاد می‌کنند، که خود باعث جذب بیشتر عابرین به جزیره میانی و در نتیجه عبور از فضای سواره فلکه می‌شود.

× در بسیاری از شهرستان‌ها و مناطق شهری تهران، از فضای سبز میانی فلکه برای پیک‌نیک و محل استراحت غریبه‌ها استفاده می‌شود.

سکون امکان مکث یا آسودن در میان شبکه شلوغ خیابان‌ها را فراهم می‌کند و از نظر لینچ (۱۹۶۰) مانند هر گره دیگری مکانی برای مکث کردن مردم قبل از ادامه دادن به راه‌شان است. مکث کردن باعث می‌شود که امکان برقراری ارتباط با دیگران افزایش یابد و به علاوه فرد بتواند جزئیات کالبدی فضا را نیز، با دقت بیشتری درک کند. البته سکون به معنی حذف کامل حرکت نیست، بلکه تنها حاکمیت ترافیک عبوری را از رفتارهای حرکتی سلب می‌کند و رفتارهای غیر حرکتی را بیشتر تشویق می‌کند. تمامی اینها جزو نوعی آرامش ذهنی برای استفاده کننده از فضا محسوب می‌شود.

از سوی دیگر میدان مانند کاسه‌ای است که مردم و فعالیت‌ها را در خود جمع می‌کند یعنی خاصیت تجمع‌پذیری دارد (برخلاف فلکه که دارای خاصیت تفرق‌پذیری است و به پخش ترافیک سواره کمک می‌کند). تجمع‌پذیری نیز در کنار



سکون زمینه را برای توقف و مکث شهروندان فراهم می‌کند و باعث می‌شود فرد خود را جزئی از جمع بداند. در کنار سکون و تجمع‌پذیری فضای یک میدان شامل یکپارچگی نیز می‌شود. این یکپارچگی مستلزم وجود پیوستگی در فضای میدان و اجتناب از خرد کردن بیش از حد فضا است. یکپارچگی امکان ایجاد یک تصویر ذهنی از کل فضا را برای شهروندان فراهم می‌کند. بدیهی است که همسو با آن پیوستگی عناصر کالبدی و فعالیت‌ها نیز قابل توجه است.

سکون

برای اینکه فضای میدان، ساکن به نظر آید و یا شخص در آن احساس سکون کند، این فضا باید مواردی را در خود مستتر داشته باشد و انسان را به مکث کردن تشویق کند. به عبارتی تشویق به کاستن از سرعت، تشویق به انجام رفتارهای

x جریمه کردن عابرین پیاده این راه‌حل نیز غیر عملی بودن خود را به سرعت نشان داد. رویکرد دیگری که نسبت به این ناهنجاری‌های رفتاری وجود دارد، صبر و تحمل به امید آنکه هرچه سریع‌تر با اعمال قوانین سخت و ابزار هوشمند و «ارتقاء سطح فرهنگی مردم» این مسئله هر چه سریع‌تر حل شود. این نحوه برخورد هنوز ادامه دارد و به نوعی لجبازی با مردم و رفتارهای شهری آنان کشیده است. گوشه‌نگاهی به طرح‌ها و تصمیم‌های اتخاذ شده شاهدی بر این مدعا است.

بررسی مسائلی که مطرح شد ما را به این نتیجه می‌رساند که می‌بایست تفاوت معنا و مفهوم فلکه و میدان را جدی گرفت و از اختلاط این دو مفهوم پرهیز کرد. ادامه روال موجود نیز باعث حذف معنای میدان از اذهان شهروندان نمی‌شود. این اصرار غیر واقعی و ساده‌اندیشانه است و حتی در بی‌ریشه‌ترین فرهنگ‌ها (آمریکا) هم عملی نبوده است.

به نظر می‌رسد می‌بایستی تجدیدنظری جدی و اساسی در دیدگاه طراحان و مدیران شهری انجام پذیرد.

۱- رفتار عابر پیاده و سواره را نمی‌توان ساده‌انگارانه دانست. بلکه می‌بایست علل وقوع آن رفتار را ریشه‌یابی کرد.

۲- در طرح میادین، تکیه بر معنای موجود در اذهان شهروندان پیاده‌ای را لازم است، و فلکه‌ها را نیز باید بر اساس توجه به مسائل سواره طراحی کرد.

۳- از آنجا که معنای بسیار بطنی‌تر از عملکرد و فرم تغییر می‌یابد، معنای موجود از هر مکان را در برنامه‌ریزی و طراحی به عنوان مهمترین مؤلفه لحاظ نماییم.

بنابراین از این پس در این نوشتار هر جا به واژه میدان توجه شد، منظور محدوده‌ای ساکن، جمع‌پذیر، یکپارچه و دارای زندگی شهری برای شهروندان پیاده است و فلکه‌ها از این مقوله متمایزند. میادین به طور کلی دارای فضایی باز و به نسبت وسیع و معین هستند و کاربرد آنها عموماً مرادوات اجتماعی، تجمع شهروندان و ارتباطات متقابل بین آنهاست. میادین مقید به مکان خود هستند و موقعیت‌شان نسبت به کل شهر در اذهان عمومی مشخص است.

توقعات موضوعی از میدان

میادین از اثرگذارترین فضاهای شهری در ذهنیت شهروندان هستند تا حدی که معمولاً ساکنان یک شهر، مناطق مختلف شهرشان را به وسیله میادین آن از هم بازشناسی می‌کنند و ساده‌ترین راه آدرس‌دهی به یک غریبه در شهر را با راهنمایی وی از طریق میادین به عنوان نقاط شاخص شهری انجام می‌دهند.

از این میادین خواه تشریفاتی باشند، خواه شهری یا محلی انتظاراتی است که ناشی از مفهوم میدان، مستقل از نوع آن می‌باشد. از جمله اینکه میدان در مقابل حرکت و پویایی اجتناب‌ناپذیر حاکم بر خیابان دارای نوعی سکون است. این

کم تحرک و نهایتاً تبدیل فضا به یک مقصد و کاستن از ترافیک عبوری در آن از خصوصیات میدان است.

برای کاستن سرعت فرد، چند نکته را می توان مورد بررسی قرار داد. اینها از این گونه اند:

« وجود امکاناتی که عابر را قادر به انجام برخی فعالیت های کم تحرک در فضا کند از عوامل ایجاد مکث در میدان هستند. اگر برای فرد امکان نشستن فراهم باشد چه به صورت نیمکت، سکو، کناره گلجای ها و نظایر آن احتمال مکث وی در فضا بیشتر می شود و با افزایش امکانات لازم برای فعالیت های کم تحرک از قبیل ایستادن، نگاه کردن، مطالعه کردن و نظایر اینها فضای میدان، امکان مکث بیشتری را برای عابران فراهم می کند.

« وجود بدنه ها به صورتی که بتوان پشت به آنها و رو به فضای شهری نشست و مدتی مکث کرد و همچنین وجود فضاهایی که جاذب جمعیت اند و اجتماعات را ایجاد می کنند،

و نظایر اینها در نظر گرفته شود. همچنین می توان فضاهایی متفاوت از مسیرهای حرکتی برای آسودن افراد تعبیه کرد. این فضاها می توانند توسط اختلاف ارتفاع، کف سازی، نورپردازی و نظایر اینها از مسیر حرکتی مجزا شوند.

« افراد زمانی در فضا احساس سکون می کنند که در آن بخشی از آرامش مورد نیاز خود را بیابند. آرامش از لحاظ عوامل تأثیرگذار بر جنبه های فیزیکی فرد، از قبیل راحتی حرکت، امنیت، مکان آسایش و آرامش ذهنی.

آرامش ذهنی زمانی در فضا به وجود می آید که فضا قابل پیش بینی است و هیچگونه ابهامی را در خود مستتر نکرده است. قابل پیش بینی بودن فضا می بایست چه از لحاظ کالبدی و چه رویدادهای مختلف بر فضا نمایان گردد. به عبارت دیگر امکان نظارت داشتن فرد بر فضا، باید به وجود آید و برای این هدف باید هر گونه گوشه های کم تردد، کم نور و به عبارتی گوشه های مبهم را در فضا از میان برداشت. باید فضا را به گونه ای جذاب



کرد که همواره، مخاطب خاص خود را در ساعات مختلف شبانه روز، پذیرا باشد. به ویژه زندگی شب در فضا بسیار حیاتی است. فضا تنها در ساعات محدودی (نیمه شب) کم تردد یا بی تردد است. اما در این فاصله زمانی، ساکنین باید امکان نظارت بر فضا از بدنه ها توسط پنجره ها، روزنه ها و یا از راه های منتهی به میدان را داشته باشند. چنانچه ذکر شد رویدادهای فضا برای ایجاد آرامش ذهنی شهروند باید قابل پیش بینی باشند.

« از لحاظ کالبدی، فضای میدان باید ایستا باشد تا القای سکون کند. فضایی که دارای کشش و پویایی زیاد نباشد، از آنجا که آرامش ذهنی ایجاد می کند، فضا را ایستا و احساس سکون به وجود می آورد.

فضا در صورتی که دارای وضوح باشد و ذهن ناظر را برای کشف فضا به تحرک زیاد وا ندارد، ساکن قلمداد می گردد.

اگر در فضای میدان، امکان برقراری ارتباطات اجتماعی

خود از عوامل تشویق افراد به مکث در فضاییند. و نیز علاوه بر این، ایجاد جاذبه در فضا برای عابران از عوامل ایجاد مکث در فضا محسوب می شود. وجود جاذبه های بصری، کارکردی و یا فعالیت های جاذب در میدان خود به خود عابر را به مکث در فضا فرا می خوانند، حتی اگر عابر در مسیر حرکت خود از میدان، امکان دسترسی مستقیم به امتداد راه خود را نداشته باشد، به عبارتی اگر راه به طور مستقیم میدان را رد نکرده و از آن نگذرد، امکان مکث برای وی به وجود می آید.

« علاوه بر ایجاد جاذبه در فضا، فراهم کردن امکان استراحت در میدان نیز به سکون کمک می کند. زمانی که فرد عابر احساس کند که میدان، فضایی مناسب برای توقف، تجدید قوا و نظایر آن است، یقیناً از امکانات فضا بهره می برد و مدت زمانی را در آن، می آساید. این خود پاسخی است برای ایجاد حس سکون در فضای میدان. بدین منظور باید فضاهایی محصور، امن و با امکانات مناسب برای آسودن افراد مانند سکو، نیمکت

میسر باشد، فضا ایستا می‌شود و احساس سکون به وجود می‌آورد. شرایط شکل‌گیری روابط اجتماعی از این دسته‌اند؛ امکان حضور آسان در فضا برای شهروندان چه از لحاظ دسترسی آسان و چه از لحاظ شرایط آسایش زیست‌محیطی. امکان حضور گروه‌های مختلف اجتماعی که خود با وجود عوامل زیر امکان‌پذیراند؛ ایجاد امنیت لازم برای حضور زنان، کودکان، سالمندان و معلولان، وجود عرصه‌ها و تجهیزات مورد نیاز گروه‌های سنی یا اجتماعی مختلف، امکان استفاده همزمان گروه‌های مختلف از یک فضا و همچنین وجود فعالیت‌های جاذب به صورت خودجوش یا سازمان یافته برای جذب افراد از آن جمله‌اند.

« امکان دیدن و دیده شدن آسان افراد توسط یکدیگر، بدین لحاظ فضا نباید دارای موانع دید فراوان و همچنین بستری مناسب برای انطباق فواصل دید و فواصل برقراری روابط اجتماعی باشد.

تجمع‌پذیری

یکی از ویژگی‌های هر میدان تجمع‌پذیری است. میدان محل تجمع شهروندان و گردهم‌آیی است، پس باید امکان جمع شدن شهروندان در آن فراهم گردد و برای تجمع شهروندان در میدان نیاز به فضایی مناسب است. فضایی که مسیرهای حرکتی اطراف میدان و حریم آن را بر هم نزند و به لحاظ شکل هندسی اجازه جمع شدن به افراد را بدهد.

یک فضای خطی یا میدانی که به شکل مستطیل کشیده است، امکان گردهم‌آیی افراد را به اندازه یک فضای دایره شکل به وجود نمی‌آورد. همچنین ابعاد فضا باید به اندازه‌ای باشد که بتوان آن را جوابگوی تعداد افراد حاضر در آن به‌شمار آورد. ضمن اینکه شهروندان باید بتوانند به راحتی و سهولت در فضا حضور یابند، یعنی علاوه بر آسان بودن دسترسی به فضا و نحوه رسیدن به آن، حداقل شرایط زیست‌محیطی هم در فضا فراهم گردد. به طور مثال فضا پاسخ‌گوی نیازهای افراد در مقابل شرایط نامساعد آب و هوایی است. در مناطق گرم و با آفتاب شدید، فضا می‌بایستی پر سایه و یا در مناطق پرباران دارای فضاهای سرپوشیده و امن گردد.

تجمع‌پذیری در میدان علاوه بر تبلور در امکان جمع شدن شهروندان، به جذب فعالیت‌های مختلف در فضا نیز وابسته است. وجود فعالیت‌های متنوع و متفاوت در فضا باعث تجمع افراد در میدان می‌شود و ویژگی جمع‌پذیری آن را ارتقا می‌بخشد. اما فعالیت‌ها، زمانی در فضا تجمع ایجاد می‌کنند و در پی آن جمع‌پذیر می‌شوند، که اولاً افراد امکان درگیر شدن با فعالیت‌هایی مختلف موجود در فضا را داشته باشند. و این میسر نمی‌شود مگر با ایجاد فعالیت‌هایی متنوع در فضا، تا فرد بتواند از میان آنان گزینش کند و در واقع امکان انتخاب فعالیت متناسب با علایق یا نیازهای خود را داشته باشد. همچنین اگر

فعالیت‌های مختلف کنار هم قرار گیرند فرد نیز می‌تواند همزمان در بیش از یک فعالیت درگیر شود. مثلاً علاوه بر خرید از واحدهای تجاری اطراف میدان می‌تواند به خوردن تنقلات مشغول شود و یا در بین راه به دکه روزنامه‌فروشی مراجعه کند. دوماً فضای میدان باید بستر مناسبی برای عرضه فعالیت‌های مختلف ایجاد کند و توان انجام چند فعالیت مختلف را در خود داشته باشد و فضای مناسب نشستن افراد و امکان بازی کودکان خردسال را فراهم کند. برای مثال بتوان از آنجا به ویتترین برخی مغازه‌ها مسلط شد. یعنی فضا باید توسط تجهیزات و مبلمان مناسب، امکان انجام فعالیت‌های مختلف را در کنار هم فراهم کند.

فضای میدان برای اینکه تجمع‌پذیر جلوه کند باید مرکزیتی را القا کند و بر آن تأکید ورزد. این تأکید می‌تواند از طریق گروه‌های انسانی و یا عوامل کالبدی شکل گیرد.

یک میدان باید امکان تجمع انسانی را در کنار فعالیت‌های حرکتی فراهم کند. شهروند باید در برخورد با فضا متوجه شود که میدان صرفاً فضای حرکت نیست. فضایی است ایستا و دارای

برای اینکه فضای میدان، ساکن به نظر آید و یا شخص خود مستتر داشته باشد و انسان را به مکث کردن تشویق کند. به عبارتی تشویق به کاستن از سرعت، فضا به یک مقصد و کاستن از ترافیک عبوری در آن از خصوصیات میدان است

سکون که در آن می‌توان گردهم آمد، با یکدیگر به بحث و گفتگو، تبادل نظر و داد و ستد پرداخت. این تجمع‌ها نباید صرفاً مخصوص به قشر یا گروه خاصی باشد. فضای میدان باید بتواند انواع تجمعات در گروه‌های سنی مختلف، از کودکان گرفته تا سالمندان را در خود جای دهد. گروه‌های اجتماعی متفاوت همچون خانه‌داران، کسبه و نظایر اینها باید بتوانند جایگاهی مناسب برای خود و تجمع گروهی در فضا بیابند. علاوه بر تجمعات چند نفره، میدان باید قابلیت جوابگویی به تجمعات چند صد نفره فراگروهی را نیز داشته باشد و این میسر نمی‌شود مگر اینکه میدان به مرکز خود بنگردد. تأکید بر فضایی به عنوان مرکز میدان، توسط کالبد یعنی کف و مبلمان و نظایر این دو، احساس امکان تجمع را در افراد تقویت می‌کند.

البته باید توجه داشت که شکل صحن فضا نیز باید به گونه‌ای باشد که به مرکز اشاره و به آن تأکید کند. شکل‌هایی که مرکزی مشخص را القا می‌کنند مانند دایره، مربع، مستطیل بسیار مناسب‌تر از اشکالی‌اند که مرکز آنان به راحتی قابل تشخیص نیست. مانند اشکال ترکیبی یا نامنظم. فرد برای اینکه فضای

میدان را تجمع‌پذیر احساس کند، باید به نحوی تک‌تک افراد را متعلق به یک جمع دانسته و امکان فعالیت در کنار دیگران یا مشارکت با سایرین را آماده بداند. برای آنکه فرد احساس کند، می‌تواند در کنار سایر گروه‌های اجتماعی فعالیت کند، باید امکان استفاده همزمان گروه‌های مختلف اجتماعی از یک فضا فراهم باشد. بدین منظور می‌بایست تجهیزات و مبلمان مورد نیاز هر گروه در فضا تعبیه گردد تا فضای احساس استقرار و راحتی هر گروه شکل گیرد.

همچنین ایجاد فعالیت‌هایی در فضا که میان گروه‌های مختلف سنی و اجتماعی مشترک است و یا به نوعی با هم مرتبط اند، احساس مشارکت با سایرین و حضور در جمع را در شهروندان به وجود می‌آورد.

تشویق به توقف نیز باعث ایجاد احساس تجمع‌پذیری در فضا می‌گردد. وجود فعالیتی که نظر شهروندان را به خود جلب می‌کند و آنها را در ارضاء حس کنجکاویشان شریک می‌سازد، معمولاً ابتدایی‌ترین راه برای تشویق شهروند به مکث و حضور در کنار دیگران است.

یکپارچگی

تجمع‌پذیری در میدان علاوه بر تبلور در امکان جمع شدن شهروندان، به جذب فعالیت‌های مختلف در فضا نیز وابسته است. وجود فعالیت‌های متنوع و متفاوت در فضا باعث تجمع افراد در میدان می‌شود و ویژگی جمع‌پذیری آن را ارتقا می‌بخشد.

حوزه‌های فضایی محدودتر باشند، ادراک کلیت فضا سهل‌تر مشخص می‌شود. در صورتی که فضا نیازمند جزئی فضای مشخص باشد، عوامل تفکیک نباید صلب و غیرقابل انعطاف باشند. تفکیک فضاها از لحاظ بصری باید به حداقل برسد و با سایر تدابیر مانند اختلاف مصالح، کف و فضاها را از یکدیگر تفکیک کرد. همچنین فضا نباید به شکلی باشد که خود امکان به وجود آوردن فضاهای مستقل و منفک را فراهم کند.

پیوستگی فعالیتی نیز بر یکپارچگی فضا می‌افزاید. بدین منظور حوزه‌های فعالیتی نباید دارای مرزی غیرقابل انعطاف باشند. به عبارتی تا حد امکان نباید فضای مشخصی را به فعالیت مشخصی اختصاص داد. و فعالیت را محدود به همان فضا کرد. فعالیت‌ها در صورت امکان می‌توانند به صورت سیال در فضا جاری شوند و فعالیت‌های همسایه با خود را یافته حتی با آنها ترکیب شوند و فضایی چند عملکردی را به وجود آورند.

در نهایت ادراک فضا به عنوان یک کلیت، به امکان ایجاد ارتباط میان اجزای فضا با کلیت آن و ایجاد تصویر ذهنی واحد و کامل از کل فضا کمک می‌کند. یک فضا برای اینکه در یک زمان و به صورت کامل ادراک شود می‌بایست دارای هندسه‌ای آشنا و قابل بازشناسی در ذهن باشد. یک میدان مربع شکل به راحتی از هر نقطه ادراک می‌گردد، اما امکان درک یک فضای تلفیقی در یک زمان و همانند یک کل، دشوار به نظر می‌آید. از طرفی ابعاد فضا باید به اندازه‌ای باشند که فرد بتواند هندسه شکل آن را با توجه به توان بصری خود دریافت کند.

فضای میدان باید دارای هویت خاص و ویژه خود باشد تا بتواند خود را از فضاهای مجاور و راه‌های منتهی به آنها منفک کند و مرزی به عنوان یک کلیت برای خود قائل شود. از طرفی فرد باید بتواند ارتباطی میان جزئیات و کل میدان بیابد. تناسب میان اجزاء با کل فضا، عدم تفکیک جزء فضا از فضای کلی، احساس تجانس میان عناصر تشکیل‌دهنده فضا، از عوامل ایجاد تصویر ذهنی واحد از کل فضا است.

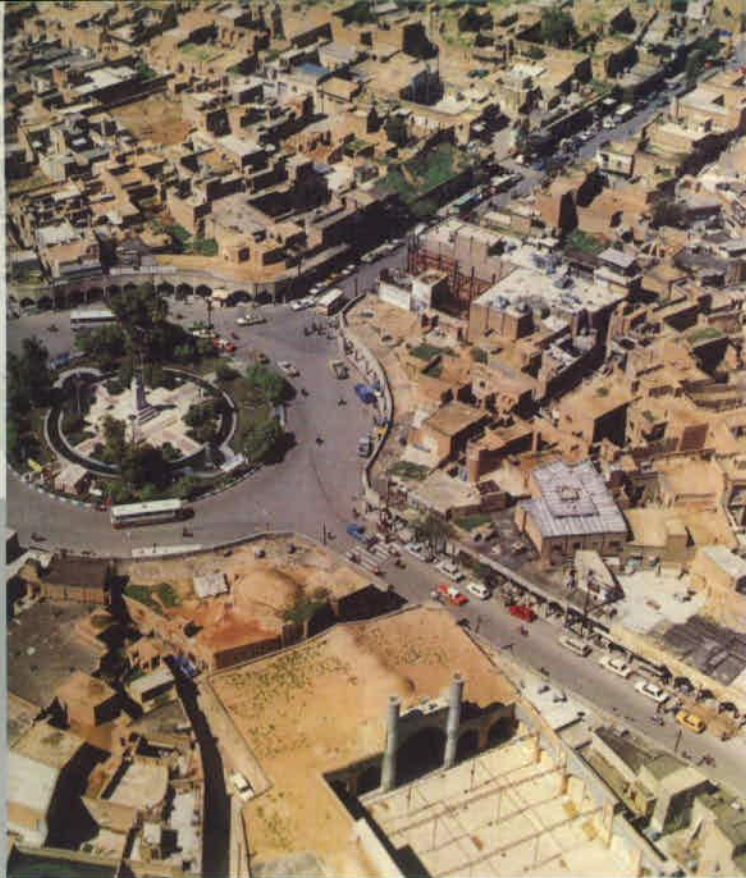
ارتباط مناسب میان اجزاء، وجود نظمی فراگیر و امکان تشخیص ساختار اصلی فضا از دیگر عوامل ایجاد تصویر ذهنی واحد از کل فضا است.

در نهایت، به یاد می‌آوریم که هویت میادین می‌تواند، شلوغ و پرهیاهو، آرام و ساکت، عملکردی و یا نمادین باشد، اما هرگز نباید فضایی بدون رویداد باشد.^(۸)

یک میدان باید یکپارچه باشد. یکپارچگی در میدان را توسط موارد زیر می‌توان به وجود آورد. پیوستگی در عناصر کالبدی، یعنی فضا دارای کف و بدنه‌ای پیوسته باشد. برای اینکه میدان دارای کف پیوسته‌ای باشد، از اختلاف سطح زیاد (در حدی که ارتباط ادراکی و فعالیتی قطع شود) باید پرهیز کرد و کف‌سازی میدان از یک ساختار یا سیستم کلی تبعیت کند. اگر تنوعی در خردفضاها مدنظر است، ساختار کلی فضا را بر هم نزنند. پیوستگی بدنه‌ها نیز توسط پیوستگی در خط آسمان و پرهیز از اختلاف ارتفاع ساختمان‌های موجود در جداره امکان‌پذیر است.

علاوه بر این، پرهیز از انقطاع در بدنه به خصوص در محل برخورد راه‌ها با جداره میدان، در حفظ پیوستگی بدنه تأثیرگذار است. پیوستگی فضایی نیز باعث ایجاد یکپارچگی در فضا می‌گردد. وقتی که فضا واحد ادراک شده و زیرفضاها حالت تفکیک یافته و یا کاملاً مستقل نداشته باشند می‌توان فضا را یکپارچه نامید. بدین منظور حوزه‌های فضایی یا زیرفضا نباید به طور قطع تفکیک شده، متجلی گردند و هر چه زیرفضاها یا

پانوشته‌ها
 ۱- مطالعه دقیق‌تر این کتاب با توجه به تفاوت‌های اعلام شده میان واقعیت عینیت و ذهنیت به شما توصیه می‌گردد.
 ۲- برگرفته از فرهنگ دهخدا
 ۳- فرهنگ دهخدا
 4-Alexander, Christopher and other New Theory in Urban Design, Oxford university press, 1977, P.65.
 5-Ibid, P.65.
 ۶- همدن، ریچارد و آندرو، یاروسکی، عبایی طرابلسی شهری، ترجمه راضیه رضازاده و مصطفی عباس‌زادگان، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۰



فلکه

فضایی برای سواره‌ها

مرضیه ترابی
کارشناس ارشد طراحی شهری و معماری

می کردند و همچنین برای توسعه و نوگرایی به عنوان مبلغ عمل می کردند. در طراحی بدنه‌ها هماهنگی با فرم عمومی فضا، و تأکید روی محورهای تقارن و تاج بنا و جز اینها مدنظر قرار می گرفت.

به طور کلی همه عوامل مذکور دست به دست هم می دهند و فضایی نو، متمایز، پرزرق و برق را بوجود می آورند و فلکه نیز به تدریج مورد تقلید همه شهرهای بزرگ و کوچک قرار گرفت و مظهر توسعه و پیشرفت گشت.

این روال نه تنها در زمان خود به بافت‌های شهری لطمات بسیاری را وارد کرد، بلکه در طول زمان، به علت عدم توجه به شرایط محیط و رشد حجم ترافیک، الگوی اولیه فلکه را به الگویی ناکارآمد تبدیل کرد.

در فلکه، فرد پیاده در درجه دوم اهمیت قرار دارد و نقش اجتماعی به حداقل ممکن می‌رسد این در حالی است که امروزه فضای سبز میان فلکه‌ها در بسیاری موارد تبدیل به تفرجگاه، محل تجمع و بعضاً بازی کودکان گردیده است.

موضوع عجیب و غیرعلمی دیگری که در سال‌های اخیر باب شده، احداث فلکه‌های ورودی برای شهرها - البته به اسم میدان ورودی شهر - است. با افزایش حجم ترافیک، میدان یا فلکه‌های واقع در خیابان‌های پر رفت و آمد شهری به گره‌های مهم ترافیکی تبدیل شده‌اند و پیرو همین موضوع مهندسان ترافیک به ناچار، ترافیک این گره‌ها را به وسیله چراغ راهنما، که اساس عملکرد آن با طرح فلکه سازگار نیست، کنترل می‌کنند.^(۱) به جای فضاهای دلچسب شهری مورد نظر طراحان شهری و مردم، این میدان‌ها یا فلکه‌ها به مراکز عمده دود، سر و صدا، تصادف پیاده‌ها و دوچرخه سواران با وسایل نقلیه، و وسایل نقلیه به یکدیگر تبدیل شده‌اند.^(۲) مشکل اصلی فلکه‌ها در تنظیم حجم زیاد ترافیک

فلکه، میدان، گلکاری و جز اینها، واژه‌هایی متفاوتند که برای نوع خاصی از فضاهای عمومی شهر بکار می‌روند. تعدد نام برای این نوع از فضاها، ریشه در سردرگمی، اغتشاش، اختلاط معنا، فرم و عملکرد اینگونه فضاها، با سایر فضاهای بجا مانده از شهر قدیم، دارد.

فلکه‌های فعلی قالبی نامناسب برای تحولات و اقدامات شتابزده به سوی مدرن کردن هر چه بیشتر شهرها و آماده‌سازی آنها برای پذیرا شدن خودروها می‌باشند. فضاهایی "شتر گاو پلنگ" که همواره در مواجهه با توقعات و تصورات شهروندان رفتاری الکن و ناقص را بروز می‌دهند.

این نوشتار در واقع پیوستاری است به مقاله "گره" نوشته دکتر "جهان‌شاه پاکزاد" که در آن به تفصیل درباره چند گانگی و نقص این گونه از فضاها بحث شده است. و سعی بر آنست که با قبول فلکه به عنوان محلی برای تسهیل تفرق خودروها، راهکارهای مناسب برای طراحی و ایجاد فلکه‌هایی کارا، ارانه شود. فراموش نباید کرد از آنجا که فلکه‌ها به طور مستقیم در خدمت شهروند سواره‌اند، و در ایجاد محیطی پویا و بارور برای زندگی شهری ناتوان‌اند، بنابراین حتی الامکان می‌بایست از تکثیر این نوع فضاها در شهر اجتناب کرد.

اگر فلکه به عنوان یکی از انواع تقاطع‌ها برای توزیع حرکت‌های سواره پذیرفته شده است باید یاد آوری شود که فلکه‌ها در بدو ورود خودرو به شهرها، برای توزیع روان و ایمن تر ترافیک سواره شکل گرفتند، و در طراحی گذشته این فضاها نیز این نکته لحاظ شده است که این فضاها در محل تقاطع دو یا چند خیابان شکل گیرند. آنها دارای صحن آسفالته و بالنسبه وسیع بودند که در میان آن، فضای سبز با گلکاری، آب‌نما، مجسمه و سایر عناصر تزئینی قرار می‌گرفته است. بدنه‌های فضا را عملاً کاربریهای عمومی دولتی اشغال



شهرهای کشور از سطره خودروی شخصی و ناهنجاری‌های رفتاری و کالبدی موجود، می‌بایست به ترتیب اولویت و بسته به شرایط زمانی و مکانی یکی از راه‌حل‌های زیر را انتخاب کرد:

- هدایت و انتقال ترافیک سواره به شبکه معابر همجوار و تبدیل فلکه به میدان شهری.

- تبدیل فلکه به تقاطع غیر هم‌سطح در زیر میدان و آزاد کردن میدان برای فعالیت‌های پیاده.

- تبدیل فلکه به یک تقاطع هم‌سطح در میان فضا و افزودن مازاد فضا به پیاده‌روها (شبه میدان).

و بالاخره، در صورت عدم امکان پذیرگی قطعی سه راه‌حل مذکور، اصلاح طرح هندسی فلکه، با اولویت برای تردد سواره و حذف هرچه سریعتر عوامل مخل در تردد سهل و سریع خودروها همانند حذف کاربری‌های تجاری، اداری، جلوگیری از سوار و پیاده کردن مسافری و نظایر اینها، پیشنهاد می‌گردد.

لازم به ذکر است که در برخی از فلکه‌های قدیمی جزیره‌های وسط و عناصر مستقر در آن جزء لاینفک خاطرات جمعی شهروندان شده است و حذف این جزیره‌ها به ساختار ذهنی شهروندان لطمه وارد می‌کند، لذا اجباراً نباید این جزایر را از بین برد، بلکه با تبدیل نوار سواره آن به پیاده، باید آنها را تبدیل به میدان کرد.

توجه به این نکته ضروریست که در تقاطع‌های غیر هم‌سطح سواره و پیاده، همواره سعی گردد که مسیر هم‌سطح با اطراف به پیاده اختصاص یابد و اتومبیل به بخش‌های غیر هم‌سطح هدایت شود زیرا در عمل همیشه ناکار آمدی مسیرهای غیر هم‌سطح برای پیاده‌ها، مشاهده شده است. پیاده‌ها در مسیر خود همواره طالب مسیری پیوسته و بالنسبه هموار هستند و عدم توجه به این مسئله باعث بروز انواع ناهنجاری‌های رفتاری گروه‌های پیاده و سواره می‌شود.

یا این تفصیل فلکه به عنوان یکی از انواع تقاطع‌ها برای توزیع حرکت‌های سواره، کیفیاتی را به ذهن متبادر می‌سازد که علاوه بر حاکمیت تردد سواره، ویژگی‌های دیگری را نیز شامل می‌شود. تردد و حرکت سهل و سریع خودرو ایجاب می‌کند که فلکه از روانی مطلوبی در حرکت برخوردار باشد، به نحوی که هر راننده بتواند با کمترین مشکل و در حداقل زمان، مسیر خود را یافته و بدون مزاحمت دیگران (پیاده یا سواره) تغییر مسیر دهد.

ویژگی دیگر تفرقی‌پذیری است. محوطه‌ای بالنسبه وسیع و دارای بار اطلاعاتی بالنسبه کم، به نحوی که دارای کمترین محرک‌ها برای مکث و تجمع باشد، و نهایتاً از آنجا که در این فضا اولویت با سواره‌هاست، ایمنی پیاده و سواره در برابر هم اهمیت زیادی می‌یابد، هر کدام از سه ویژگی مذکور، از این

است اگر حجم ترافیک راه‌ها کمتر از ظرفیت آن‌ها گردد، فلکه کنترل‌کننده مناسبی است. که برخلاف چراغ راهنما جریان ترافیک را متوقف نمی‌سازد.^(۳)

با نگاهی گذرا به میداین اصلی و مهم شهر، می‌توان تناقض بزرگی که میان انگیزه اختراع و علت وجودی فلکه با واقعیت‌های موجود است - که باعث ناهنجاری‌های زیادی شده است - را دریافت کرد. به دلیل اختلاط مفهومی میدان و فلکه که قبلاً ذکر شد، به جای میدان و فلکه با فضایی روبه‌روایم که

- نه حرکت سهل و سریع راننده تأمین شده است و نه ایمنی عابر پیاده.

- این فضا به عنوان محل توزیع سریع حرکت سواره عمل نکرده، بلکه به محل توقف‌های بی‌مورد و طاقت‌فرسای رانندگان تبدیل شده است.

- این فضا برخلاف علت وجودی خود، تبدیل به ترمینال خطوط اتوبوس و تاکسی مسافرکش شده است.

- اتصال شاخه‌ها به فلکه با معضلات زیادی مواجه و خود نیز مشکل ساز شده است.

- تمرکز نابجای شاخص‌ترین کاربری‌ها و فعالیت‌های سفرساز مانند ادارات و نمایشگاه‌های موقت و جزء اینها در فلکه از سهولت و سرعت حرکت سواره می‌کاهد.

- ناهنجاری‌های کالبدی که در بدنه و کف فلکه‌ها به دلایل مذکور موجود است.

بنابراین با اذعان به عدم جوابگویی فلکه به تردد سواره و مصوبات شورای عالی معماری و شهرسازی (آئین‌نامه طراحی راه‌های شهری) به نظر می‌رسد که می‌بایست در رویکرد مدیریت شهرهای کشور نسبت به فلکه‌ها تجدید نظر کرد، و نه فقط مانند گذشته تقاطع‌های شهر را به فلکه تبدیل نکرد، بلکه بالعکس در زدودن فلکه‌ها و احیای میداین شهری سعی شود.

برای نجات فضاهای شهری با ارزش و هویت بخش

پس در این نوشتار به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

روانی حرکت

روانی حرکت از شاخص‌ترین کیفیات یک فلکه است. زیرا اساس طرح فلکه‌ها، بر پایه تداوم حرکت و عدم توقف پشت چراغ در محل تقاطع است. هر اندازه که فضا دارای وضوح بیشتری باشد، شهروندان پیاده و سواره سریع‌تر و راحت‌تر مسیر را انتخاب می‌کنند، و از توقف و مکث جلوگیری می‌شود. انتخاب فرمی ساده، معین و قابل پیش‌بینی به صورتی که نقاط کور نداشته باشند در این امر بسیار مؤثر است. بعضاً وضوح فضا از طریق موانع دید، از بین رفته و یا کمرنگ می‌شود. کنترل محل نصب میلمان شهری به نحوی که مزاحم دید نباشد و نحوه پراکندگی و تناسب آنها به ادراک رانندگان از فضا لطمه وارد نسازد نیز از نکات قابل توجه در این امر است. همچنین پرهیز از بکارگیری پوشش گیاهی انبوه در میانه یا جداره فضا و عدم بکارگیری احجام صلب و حجیم در میانه فضا به وضوح فضا کمک می‌کند.

عامل دیگری که روانی حرکت را دچار اختلال کرده، تداخل‌های فضایی و فعالیتی است. جداسازی مسیر حرکت پیاده و سواره از هم، و همچنین جداسازی تقاطع‌های پیاده و سواره به صورت همسطح یا غیرهمسطح برای پیشگیری از تداخل‌های فعالیتی مؤثرند. قابل توجه اینکه در تلاقی راه به عنوان یک فضای خطی با فلکه به عنوان یک فضای غیرخطی بیشترین امکان تداخل‌های فضایی و به تبع آن تداخل‌های فعالیتی و رفتاری وجود دارد. اگر زاویه مناسبی بین دو راه متوالی متصل به فلکه و اتصال راه به فلکه وجود نداشته باشد، با تداخل‌های بسیار بین حرکت سواره‌ها مواجه می‌شویم. در بسیاری موارد این موضوع مشاهده می‌شود که شاخه‌های فرعی نیز مستقیماً به فلکه می‌رسند، که عملاً هدایت ترافیک آنها در فاصله مناسبی از فلکه به شاخه‌های اصلی می‌تواند به عدم ازدحام و روانی حرکت کمک کند. نکته حائز اهمیت دیگر در این مقوله توجه به تناسب میان ابعاد، شکل و ظرفیت فلکه با ظرفیت و نحوه اتصال راه به فلکه است. مسائل مذکور در نحوه ورود خودرو به فلکه بسیار مؤثرند.

نکته حائز اهمیت دیگر در مورد فلکه چگونگی نحوه خروج از آن است. در بسیاری از موارد مشاهده می‌گردد که به علت نوع اتفاقات و فعالیتهایی که در فلکه رخ می‌دهد، سرعت و حجم ورودی با سرعت و حجم خروجی یک اندازه نیست و به گونه‌ایست که اتفاقات مکث و ساکن در فلکه باعث تراکم بیش از حد فلکه و ایجاد مشکل و مزاحمت در خروج از آن می‌شود. توقف خودروها برای پیاده و سوار کردن مسافر از جمله این موارد است. همچنین قرارگیری ایستگاه‌های اتوبوس در فلکه یا به فاصله کمی از آن نیز به این معضل کمک می‌کند.

بعضاً به واسطه نوع کاربریهای پیرامون فلکه، پارک خودرو

در حاشیه فلکه برای دستیابی به این فعالیت‌ها مشاهده می‌شود که به نوبه خود باعث کم شدن عرض سواره و نهایتاً کند کردن سرعت حرکت و کم شدن ظرفیت فلکه می‌گردد و به این ترتیب آنها هم در اختلال سیستم فلکه سهیم‌اند.

بالاخره عدم توجه به این نکته که برای عابری که از گذرگاه عابریاده قصد عبور از سواره را دارند فضایی اندیشیده شود که این باعث می‌گردد که سرریز آنها به حاشیه خیابان ریخته و به این ترتیب مکث حرکت سواره‌ها شوند.

اگر محرک‌های موجود در فلکه به گونه‌ای باشند که شهروندان را تشویق به حرکت کنند بخش اعظمی از سکون مزاحم فلکه، حل می‌شود. حذف فعالیت‌های جاذب برای پیاده‌ها (مانند تجاری و اداری) و عدم بکارگیری میلمان متناسب با توقف و مکث مانند تابلوهای تبلیغاتی و نیمکت و کیوسکها و چادرهای خیریه و نمایشگاه‌های موقت از جمله موارد مذکور است. همچنین ترافیک مقصدی، چراغ راهنمایی و گرده‌ماهی از عوامل کند کننده سرعت حرکت سواره‌هاست و نهایتاً به روانی حرکت در فلکه لطمه وارد می‌کنند.

تفرق پذیری

از آنجا که فلکه‌ها برای توزیع سواره‌ها طراحی می‌شوند و تعاملات اجتماعی در آنها به حداقل می‌رسد، دارای خاصیت تفرق‌پذیری‌اند. بنابراین در طرح فلکه‌ها توجه به این نکته ضروریست که از عواملی که باعث تجمع می‌شوند باید پرهیز کرد. از آنجا که ادراک فرم‌های پیچیده نیازمند مکث است و یا تزئینات و نقاشی‌های دیواری باعث جلب توجه و حواس‌پرتی رانندگان می‌شوند، جزو عوامل مکث محسوب می‌شوند. تجمع و تداوم حضور پیاده‌ها، باعث بروز مشکلات زیادی شده



همدان، میدان امام خمینی، پوستانی که استفاده از آن منع قانونی دارد

و با ماهیت فلکه‌ها ناسازگار است.

عنصر مهم دیگری که در تفرق بسیار مؤثر است، خالی بودن مرکز ثقل و میانه فضا از عناصر جاذب پیاده می‌باشد. قرار دادن جزیره در میانه فضا - به نحوی که قابل دسترسی برای شهروندان سواره و پیاده نباشد و تجهیزات جاذب مثل نیمکت، آبخوری، مسیر و جز اینها در آن وجود نداشته باشد - در ایجاد امکان تفرق سریع بسیار مؤثر است. توجه به این مطلب ضروری است که در طرح جزیره وسط فلکه بکارگیری فضای سبز و آب‌تما به زیبایی و از طرفی به تلطیف هوا بسیار کمک می‌کند، نمادهای ساده (قابل ادراک برای سرعت سواره) و مجسمه‌ها نیز به نحوی که مزاحم دید نباشند نیز می‌توانند به نوعی مکمل فضای جزیره وسط فلکه محسوب شوند.

ایمنی

از اهم موضوعاتی که در رابطه با فصل انسان و اتومبیل مطرح می‌شوند، ایمنی است. اتومبیل به عنوان یک وسیله حجیم، سنگین و سریع همیشه برای انسان خطر آفرین بوده است، بخشی از این مخاطرات ناشی از حرکت و سرعت آن و تصادف است که به آسایش فضا لطمه وارد می‌کند و در مبحث آسایش به تفصیل مورد بررسی قرار گرفته است، و بخشی دیگر ناشی از سرو صدای خودرو و دود و ذرات معلق است و لذا توجه به جداسازی کامل مسیر حرکت پیاده و سواره از هم بخصوص در فلکه‌ها که فضاهایی عمومی تر، شلوغ تر و اساساً با اولویت برای سواره‌هایند، بسیار مهم است.

ایمنی در تقاطع حرکت سواره و پیاده از حساسیت زیادی برخوردار است. لذا توجه به این نکته ضروری به نظر می‌رسد

که محل‌های عبور پیاده از عرض سواره قابل رؤیت و پیش‌بینی باشد، و با تمهیداتی در همسطح یا غیرهمسطح اتفاق افتد. همچنین برای انتظار عابری که قصد عبور از سواره‌ها دارند نیز لازم است فضایی پیش‌بینی شود تا از تداخل آنها با سواره‌ها جلوگیری گردد. سواره‌ها نیز در برابر هم نیاز به ایمنی دارند، اگر ارتفاع جداره و پوشش‌های گیاهی و یا هر عامل دیگری برای رانندگان موانع دید را ایجاد کند و یا اینکه فرم فلکه دارای نقاط کور بصری باشند، ایمنی حاصل نمی‌شود. همچنین زاویه بین دو راه متقاطع که به فلکه می‌رسند و زاویه اتصال راه به فلکه از موضوعات مهم دخیل در این مسئله‌اند. موانع حرکتی برای سواره‌ها که به عنوان سرعت‌گیر بکار برده می‌شوند از آن سو که باعث کم شدن یکباره سرعت اتومبیل می‌شوند احتمال برخورد اتومبیل‌های پشت‌سر و یا بهم خوردن تعادل سرنشینان را افزایش می‌دهند و محل ایمنی مورد نظر می‌باشد.



توران، میدان اطلس، تهران، محصول نگاه مرکزی در طرح و اجرا



تهران، میدان امام خمینی، میدان با تقاطع ۲

پانویس ۱

- ۱- آیین‌نامه راه‌های شهری، تقاطع‌ها
- ۲- آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری، بخش ۷، ص ۱۰۳
- ۳- همان، ص ۱۰۴

منابع

- شهر برده کلاوس، سرعت ۳۰، آرماسازی مجلات مسکونی، جیان‌شاه یاگزاد، انتشارات سازمان شهرداریهای کشور، تهران ۱۳۸۲
- وزارت مسکن و شهرسازی - شورای عالی شهرسازی، آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری
- Alexander, Christopher & Sara Ishikawa & Murray Silverstein; *New Theory in Urban Design*, Oxford university press, 1971
- Gehl, Jan : *Life Between Buildings*, Van Nostrand Reinhold, 1987
- Walmley, DJ ; *Urban Living*, Longman and Hudson, 1990.



زیاده طلب حرکت و شتاب مکان

میدان شهری

حیاطی شهری برای حیات شهری

مروارید قاسمی
کارشناس ارشد معماری و دانشجوی طراحی شهری

میدان شهری

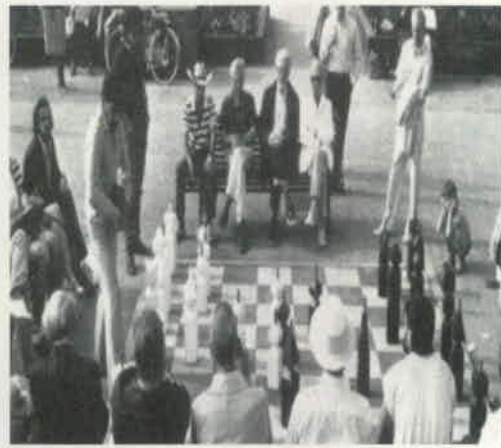
از یک گره شهری در ذهن دارند - نیز آنها را وادار به تأمل می‌کند. این تأمل به قدری ارزشمند است که به خاطرش به بازیافت میدان به مثابه پهنه‌ای در سیطره پیاده‌برداریم. با توجه به اینکه ما مدعی سیر به سوی حیات مدنی هستیم جنبه ضروری تری به خود گرفته‌است.

بر خلاف میدان‌های محلی و میدان‌های تشریفاتی، شهرهای ما سابقه تاریخی چندانی در زمینه میدان‌های شهری ندارند. و علت آن نیز به نوع خاص شهرنشینی در کشور برمی‌گردد که توضیح آن از موضوع این نوشتار خارج است. اما استاد به این امر برای توجیه بی‌توجهی نسبت به تعریف و ضرورت میدان در شهر امروز، مصداق بارزی است از مثال «با دست پس زدن و با پا پیش کشیدن». نمی‌توان عرصه حیات جمعی شهر را با پا پس زد و آن را به زیر حرکت خودروها افکند تا متلاشی شود. و از سوی دیگر فقط با شعار انتظار داشت تا حیات مدنی را به سوی خود جلب کرد. این دو لازم و ملزوم یکدیگرند. اگر به بسترسازی برای زندگی شهری می‌اندیشیم، ناگزیر باید میدان شهری را بهتر بشناسیم.

در درجه نخست باید تصویر ذهنی خود را از میدان شهری اصلاح تا بتوان معنا و مفهوم آن را تشریح کرد. در میدان شهری خودرو جایی ندارد. خودروها باید به فلکه‌ها سپرده شوند تا در میادین شهری جا برای حضور و نه عبور پیاده‌ها باز شود. حال با نگاهی به این عرصه نو که در اختیار پیاده قرار گرفته در می‌یابیم که دارای چه ماهیتی است.

گرچه جین جیکوبز مدعی است «زمانی که می‌خواهیم شهری را به خاطر آوریم، این کار را به کمک خیابانهایش انجام می‌دهیم»، ولی اگر چند لحظه به زندگی روزمره خود بیندیشیم متوجه می‌شویم که نقش میدان‌های شهری در تصویری که ما از شهرهایمان به خاطر می‌سپاریم، بسیار مهم است. گویی بدون این میدان‌ها، راه‌ها، تبدیل به کلافی سردرگم می‌شوند و مبدا و مقصدی نمی‌توان در میان این رشته‌های در هم تنیده یافت. امروزه به معنای واقعی کلمه کمتر میدانی در شهر می‌توان دید و دیگر اثری از آن حیاط‌های شهری بزرگ به چشم نمی‌بینیم. فلکه‌هایی به جای مانده‌اند با نام عاریتی میدان! و از آن بدتر انبوهی خودرو، عابرینی شتابان و سردرگم و پیاده‌روهای تنگ، بدون آنکه لختی به مکث و سکون بیندیشند. اما هنوز هم در اطراف این گره‌های قلب ماهیت یافته، زندگی شهری می‌کوشد به حیاتی محتضرانه ادامه دهد و خاطره آنچه که روزی میدان شهری به عنوان عرصه باز عمومی در دل شهر برای تعامل و تجمع در عین سکون بوده است، زنده نگه دارد و تکه پاره‌های تصویر ذهنی شهروندان از یک میدان شهری را از لابه لابه حرکت خودروها نجات دهد. به همین دلیل است که مراکز خرید، رستوران‌ها، واحدهای خدماتی و نظایر اینها سعی می‌کنند خود را به جداره‌های این شبه میدان‌ها برسانند زیرا به درستی دریافته‌اند که حتی تکاپوی زندگی ماشینی - که حاکم بر آن بار تصویری است که شهروندان

نحوه حضور و رفتار شهروندان بسیار مؤثر است. میادین شهری به گونه ای هستند که به شهروندان احساس حضور در فضا را انتقال می دهند و بی کران و خلوت جلوه نمی کنند. بنابراین به نوعی حد و حدود آنها قابل تشخیص است و دارای تعین فضایی اند. بخش اعظمی از جذابیت فضا به واسطه تنوع و نشاط آن شکل می گیرد؛ به طوری که می تواند شهروندان زیادی را در ساعات متفاوت، در خود جای داده و زندگی اجتماعی را در خود جاری سازد. لذا سرزندگی نیز از ویژگی های اساسی و بارز میادین شهری است. میادین شهری



ان فضای جماعت زندگی



ان فضای جماعت زندگی

میدان شهری، برای شهروندان و تبلور زندگی جمعی آنهاست، و باید پاسخگوی نیاز زندگی اجتماعی و جمعی آنها در مقیاسی بالاتر از حد محلات باشد. در این نوع میادین، شهروندان بدون آنکه یکدیگر را بشناسند و یا حضور آنها مقید به روابط محیط زندگی شان باشد، با همدیگر برخوردهای اجتماعی چهره به چهره دارند، و به همین دلیل نحوه حضور و رفتارهای آنها بسیار متنوع تر و راحت تر از سایر میادین است. چرا که در اینجا شهروندان فقط مقید به رعایت مقررات عمومی و عرف هستند. تصویر ذهنی شهروندان از این نوع میادین و مقیاس آنها به گونه ای است که فضایی متنوع و پر از رویداد را متوقع اند.

میدان شهری فضایی است که مخاطبین آن، طیف وسیعی از اقسام اجتماعی، گروه های سنی مختلف و نظایر اینها دارند. این فضا هم باید پذیرای این مقدار تنوع باشد و هم بتواند تجمع و کنش های بین شهروندان را بارور سازد. یعنی به نوعی شهروندان میدان را بسازند و میدان شهروندان را، نوع فعالیت هایی که در صحن آن اتفاق می افتد، نوع کاربری های بدنه میدان، نقش عمومی میدان، نوع ساماندهی کالبدی فضا، در



میدان به بازگشت عمومی

برای دوام و بقاء خود باید بتوانند خود را با محتوای رویداد درون خود هماهنگ کنند. سومین ویژگی اصلی میادین شهری - که انعطاف پذیری است - نیز از این ویژگی منتج می شود. بازشناسی این ویژگی ها چندان هم دشوار نیست، زیرا در واقع همان انتظارات یا توقعاتی هستند که ما در ذهن خود از یک میدان شهری با ماهیتی که در این توشنار آمد، با تبیین این توقعات یا ویژگی ها بیشتر می توان به صحت این ادعا پی برد.

تعین فضایی

کرانه های میداین شهری باید مشخص و معلوم و برای شهروندان درون آن قابل ادراک باشد، به نحوی که احساس حضور در فضا را برای آنها القا کند. در چنین فضایی، تجربه ای قوی در شهروند ایجاد می شود که او را قادر می سازد که رابطه خود با محیط، با عناصر و افراد داخل محیط را درک کند. از این رو میدان شبیه صحنه یک تئاتر است که شهروندان، بازیگران آنند و همه اتفاقات درون آن قابل درک و احساس است.

این کرانه ها می توانند صلب یا نرم باشند. کرانه های صلب همان بدنه های ساختمان های اطراف میدان هستند و



میدان و فعالیت های عمومی

کرانه های نرم می توانند با پوشش گیاهی، ردیف درختان، توپوگرافی و حتی اختلاف سطح (سطح کل میدان نسبت به پیرامون) ایجاد شوند.

البته اختلاف سطح نباید به گونه ای باشد که تداوم حرکت شهروند پیاده را از میدادی ورودی به داخل میدان مختل کند. در اینجا استفاده از اختلاف سطح ها و توپوگرافی های مربوط به بستر میدان در مورد خاص توصیه می شود. هر اندازه که کرانه های میدان صلب تر باشند، حس حضور در داخل یک فضا را قوی تر القا می کند.

شکل، ابعاد و اندازه میدان نیز در تعریف شدگی میدان شهری بسیار مؤثر است. باید توجه داشت که اندازه و ابعاد عناصر تعریف کننده میدان می بایست برای ناظر قابل ادراک باشد. از طرفی فرم میدان نیز باید نسبتاً ساده باشد. چرا که پیچیدگی و شکست زیاد در فرم میدان، فضای آن را تکه تکه و آن را به چند زیرفضا تقسیم می کند. و نیز این فرم هر چه که به فرم های تمرکزگرا نزدیک تر باشد، شهروندان را بیشتر به با هم بودن و تعامل با هم تشویق می کند. در طرح بدنه های میداین شهری، اگر محورهای مرکزی بناهای شاخص به لحاظ فرم، عملکرد یا ارتفاع و نظایر اینها با هم در محلی نزدیک به محدوده مرکز ثقل تلاقی کنند، به نوعی در القای حس تمرکز و اهمیت تحولات درونی میدان، موفق ترند. این حس با قرارگیری المان های بسیار ظریف نیز اتفاق می افتد، به نحوی که به تجمع شهروندان در فضای میانی صدمه نرزد، همچنین از طریق تداوم محورهای دسترسی به داخل فضای میدان (مثلاً از طریق کف سازی) می توان به این مقصود رسید. بدین شکل بارز نمودن محدوده مرکز ثقل میدان، در ایجاد تمرکز بر فضای داخل میدان و احساس تعیین مؤثر است.

مطلب بسیار مهم دیگری که در ایجاد تعین در میدان مؤثر است، آماده سازی بستر آن به نحوی که پذیرای فعالیت های متنوع در داخل محدوده خود باشد و این فعالیت ها در اطراف و کناره ها پراکنده نشوند، جنب و جوش شهروندان در داخل این فضا خود، به نوعی احساس توجه به مرکز و درگیر شدن با حس و حال فضا را می دهد.

سرزندگی

با توجه به تصویر ذهنی شهروندان از میداین شهری - که فضایی پر جنب و جوش و پر از رویداد است - و برای اینکه به توقعات ذهنی شهروندان پاسخ گوید، باید دارای زندگی، شور، هیجان فضایی سرزنده و با نشاط باشد. این موضوع نیز در گرو بروز دو کیفیت اصلی است: تنوع و دلبازی.

اگر خواسته شود که شهروند هر چه بیشتر درگیر حیات اجتماعی میدان شود، باید تنوع را در کارکرد، فعالیت ها، زمان های استفاده از فضا و گروه های مخاطب فضا بالا برد. در مقابل، طراحی کالبدی فضا و عناصر مستقر در آن - که شامل مبلمان و پوشش گیاهی است - نیز باید هر چه بیشتر دارای هماهنگی و وحدت، باشد، تا بیش از آنکه به جداره ها و عناصر فیزیکی میدان توجه شود، به حیات جاری در میدان معطوف گردد. عناصر کالبدی تنها زمانی شاخص می شوند که به یادآوری خاطرات جمعی فضا، حس مکان و تصویر ذهنی شهروندان کمک کنند.

تنوع در کاربری ها، فعالیت ها، ساعات زنده بودن فضا و طولانی بودن آن، متضمن حضور گروه های اجتماعی متنوع، گروه های سنی متفاوت و اقشار مختلف است. کاربریهای



در سرزندگی فضا، نقش مهمی ایفا می‌کند. از طرف دیگر فعالیت‌های غیرمستمر در میدان به سرزندگی و نشاط آن کمک می‌کنند، فعالیت‌هایی همچون دستفروشی، بساطی، دوره‌گردی و معرکه‌گیری که حضور آنها همیشه همراه با صدا و تجمع گروه‌های کوچک شهروندان در اطراف آنهاست. اشیاء رنگی و ریز و درشت بساط آنها، بعضاً بخار و بوی خوراکی‌های دستفروشان، حرکت و استقرارشان، نحوهٔ اعلام حضورشان و نظایر اینها همه و همه جزو عواملی‌اند که باعث نشاط و تحرک در فضاییند و کلیهٔ حواس شهروندان را به کار می‌گیرند.

میدان شهری، جاذب این فعالیت‌هاست و این فعالیت‌ها نیز به نوبهٔ خود مشوق تجمع و ماندن شهروندان در محدودهٔ داخلی فضای میدان هستند. همچنین ایجاد مکان برای بازارهای مکاره و جز این نیز به سرزندگی فضا کمک می‌کند.

برای آنکه میدان در زمانی طولانی‌تر فعال باشد، نوع و توزیع کاربری‌های بدنه آن بهتر است به گونه‌ای باشد که بدنه‌های میدان کمتر خالی و خاموش بماند و بدنه‌های خاموش و غیرفعال در ساعات انتهایی شب پیوسته و طولانی نباشند.

تجهیزات موجود در میدان نیز به طولانی شدن حیات روزانه آن کمک می‌کنند. وجود نیمکت برای نشستن، نورپردازی فضای میدان، حضور کیوسک‌های کوچک مطبوعات و خوراکی، عناصر سبز و طبیعی و نظایر اینها، بعد از سلوگی و ازدحام اواسط روز و اوایل شب، مورد توجه گروه دیگری از شهروندان قرار می‌گیرند و فعال می‌شوند.

در میدان شهری به لحاظ کالبدی همه چیز برای توجه حضور شهروند و استفادهٔ خلاقانه او از فضاست. بنابراین کف نیز باید دارای قابلیت کافی برای بروز رفتارهای گوناگون شهروندان باشد و نیز از اختلاف سطح‌های متعدد و قرار دادن عناصر جاگیر و حجیم به عنوان اثاثیه شهری در داخل فضا در حد امکان پرهیز گردد. در همین راستا به هر میزان که نقش و رنگ کف ملایم‌تر شود کمتر رفتار و حرکت خاصی را به

عمومی که به ساعات اداری مقید نیستند، در جذب گروه‌های شهروند موفق‌ترند. مثلاً سینما و رستوران در بدنه‌های میدان دارای نقشی سرزنده‌تر از ادارت و بناهای دولتی است. زیرا ادارات پس از ساعات کار اداری تعطیل می‌شود و زندگی درون بدنه را مختل می‌کند.

یکی دیگر از مسائلی که حضور طولانی‌تر شهروند در میدان شهری را متضمن است، ایجاد خدمات متنوع برای رفع نیازهای فردی است. مانند دسترسی به تلفن‌های همگانی، امکان دسترسی به پارکینگ، امکان دسترسی به وسایل نقلیهٔ عمومی و نظایر اینها. همچنین وجود کاربریهای تفریحی و فراغتی در میزان تداوم حضور شهروندان در داخل فضا مؤثر است. تنوع این قبیل کاربریها همانند رستوران، تریا، قهوه‌خانه و نظایر اینها تنوع در سطح سرویس از نظر قیمت برای جلب اقشار درآمدی مختلف، و همچنین در نحوهٔ سرویس دادن - به صورت سرویس دهی در داخل فضای میدان و نه فقط در درون رستوران



شهروندان دیکته می‌کند.

نیاز، زمان و همانند اینها تغییر می‌کنند، در طرح میادین شهری تلاش بر این است که کالبدی منعطف طراحی گردد، زیرا امکان ساخت و تغییرات فیزیکی، نیازمند تخریب، زمان، هزینه و نظایر اینهاست.

از نکات مهمی که در انعطاف میادین شهری مؤثر است، می‌توان از یکپارچگی فضای میدان نام برد، به این صورت که کف یکپارچه و پیوسته باشد و از خرد کردن آن با میلمان، درخت و اختلاف سطح پرهیز کنیم. به این ترتیب هیچ بخشی از میدان در انحصار فعلیتی خاص قرار نمی‌گیرد که در غیاب آن متروک به نظر رسد و تمام صحن آن می‌تواند پذیرای فعالیت‌های مختلفی باشد که لحظه به لحظه تازه می‌گردند.

در صورتی که بدنه‌های محصور کننده میدان فاقد ارزش و یا کم ارزش محسوب شوند، این میادین می‌توانند، دارای دو بدنه شوند؛ یک بدنه صلب که همان بدنه‌های میدان هستند و دیگری بدنه ای نرم و نسبتاً شفاف که با فاصله‌ای مناسب از بدنه صلب قرار گرفته و منطبق بر فرم میدان است. در لایه دوم، عناصر میلمان شهری، درخت، کیوسک و نظایر اینها قرار می‌گیرند، و مزیت دو لایه‌ای شدن این است که حرکت‌های کند در ارتباط با بدنه‌ها در داخل لایه اول و حرکت‌های مربوط به خود فضا در داخل لایه دوم اتفاق می‌افتد. لایه دوم به گونه‌ای است که دید به فضای داخل میدان را کور و مانع حرکتی نیز ایجاد نمی‌کند. فقط ریتم و توالی عناصر این لایه، احساسی از لایه دوم می‌دهد به این ترتیب در زمان اوج، سرریز جمعیت می‌توانند به کناره‌ها هم کشیده شوند و همه فضا به صورت یکپارچه مورد

میادین شهری صحنه تبادل اطلاعات نیز هستند، بخشی از این اطلاعات از طریق تعامل‌های بین شهروندان، و بخشی به وسیله تابلوهای اعلانات رد و بدل می‌شوند. همیشه در نزدیکی این تابلوها، گفتگوی شهروندان درباره خبرهای منتشره را شاهدیم. در مکان قرار گیری این تابلوها، سطح مقطع آنها، ارتفاع و نظایر اینها توجه به مقیاس انسانی، فرم میدان و رفتار شهروندان در پای آنها ضروری است.

در کنار تنوع، بخش اعظمی از نشاط میدان شهری به واسطه دلبازی آن حاصل می‌شود، هر چند این دلبازی نباید حس محصوریت را مخدوش کند. به هر میزان که میدان وسیع‌تر و ارتفاعات اطراف آن کوتاه‌تر باشد، سهم آسمان به نوعی در صحنه میدان زیادتر می‌شود و احساس دلبازی بیشتری به وجود می‌آید (البته همه این کمتر و بیشترها در محدوده ادراک انسان معنی می‌شوند). اما باید در نظر داشت که اگر سهم آسمان بیش از حد لحاظ شود، از حس سکون و تجمع پذیری - که لازمه هر میدانی است - کاسته می‌شود و حس رها شدگی و بی‌مکانی جایگزینش می‌شود که در فضاهای شهری امروز چندان برای شهروندان ما این حس، بیگانه نیست. عناصر طبیعی نیز در ایجاد دلبازی مؤثرند. از آن جمله می‌توان به وجود آب، درخت و پوشش گیاهی پراکنده و غیرانبوه - به صورتی که سطح کمتری از فضای میدان را اشغال کرده، مزاحم حضور و تجمع شهروندان نباشند - و همچنین نور و روشنی به صورتی که بهره بهینه از نور روز برده شود و در شب نیز عرصه میدان



میدان شهری، فضای چند منظوره

روشن بماند، اشاره کرد.

استفاده قرار گیرد، به نحوی که در زمان جشن‌ها، مراسم آئینی و مذهبی و عزاداری‌ها به صورت فضایی واحد، جوابگوی نیاز شهروندان است. به این صورت فضا برخلاف داشتن جداره‌های غیرمنعطف، انعطاف پذیری خود را حفظ می‌کند.

این انعطاف پذیری در ساخت، نگهداری و امنیت میادین شهری که در یک اقدام دو طرفه بین شهروندان و نهادهای

انعطاف پذیری

انعطاف، نقش، معنا و عملکرد میدان شهری، با توجه به نیاز شهروندان است و به مرور زمان شخصیت خود را تثبیت می‌کند، از آنجا که فعالیت‌ها که کنش‌های متفاوت به آسانی بر اساس

دولتی اتفاق می افتد، نیز مشهود است. شهروندان در نوع استفاده از فضا، نوع و چگونگی فعالیت‌های داخل فضا، نظارت و کنترل عمومی بر فضا، و تا حدی در آماده سازی میدان برای جشن‌ها، اعیاد و مراسم خاص آئینی و مذهبی، عزاداری‌ها و نظایر اینها شریک می‌شوند و عملاً برای میداین شهری، همراهی و حضور شهروندان در تمامی مراحل لازم است.

جلوخان

در کنار میداین شهری، نوع دیگری از فضاهای شهری وجود دارند که حس فضایی و توقعاتی که از آنها انتظار است با اندکی اختلاف به میدان‌های شهری، بسیار شبیه است. این فضاها جلوخان خوانده می‌شوند. جلوخان‌ها فضاهای باز شهری هستند که مانند میدان محصورند ولی به موازات یک جداره آنها خودرو اجازه عبور دارد. به عبارت دیگر سه بدنه این فضاها را ساختمان‌های مجاور آنها تشکیل می‌دهند و ضلع چهارم یک خیابان عبوری است. معمولاً جلوخان حکم پیش فضا را برای ساختمان‌های عظیم و با اهمیت، منطقه مجاورش دارد. مانند ایستگاه راه آهن یا ورودی به بازار. این ساختمان‌ها نیز عمدتاً دارای کاربری عمومی، تجاری-اداری هستند. حال که جلوخان‌ها نقش شهری بر عهده دارند می‌بایست که کاربری‌های مستقر در اطرافشان نیز با این نقش هماهنگ باشند. ابعاد این جلوخان‌ها تابع ابعاد و تناسبات بناهای مجاور آن است، زیرا این ابعاد باید، حداقل دیده شدن بناهای مورد نظر را با توجه به توانایی‌های فیزیکی قوه بینایی انسان فراهم آورند. از همین روی معمولاً تناسبات این فضا به گونه‌ای است که مهم‌ترین بنای مجاور آن - که جلوخان پیش فضایش محسوب می‌شود - در ضلع کوچکتر واقع می‌شود تا حد ممکن بتوان از بنا، فاصله گرفت و آن را ادراک کرد، و نیز فضا، حکم مقدمه بنا را داشته باشد.

برای آنکه جلوخان علی‌رغم عبور خودرو از یک طرف آن، سکون را - که از توقعات اساسی مورد انتظار در یک میدان است

- دارا گردد، بهتر است سواره به موازات یکی از اضلاع کوچکتر آن جریان داشته باشد. چرا که گذر سواره به موازات ضلع بزرگتر، حضور سواره را در مجاورت شبه میدان افزایش می‌دهد و بویابی آن به جلوخان سرایت می‌کند؛ بنابراین از سکون و ایستایی لازم می‌کاهد. در مواردی که گذر سواره در مجاورت جبهه بزرگتر باشد، بهتر است که عمق جلوخان چنان تنظیم گردد که فضا حالت گشادگی خطی به موازات مسیر سواره را القا نکند. توقف خودرو در حاشیه مسیر سواره به ویژه در لبه جلوخان چندان مطلوب نیست زیرا دید از مسیر سواره به میدان را مسدود می‌سازد. به ویژه اگر عمق محل پارک خودرو زیاد باشد و حالت پارکینگ جمعی را به خود گیرد.

برای اجتناب از مسئله انسداد دید به جداره‌ها - که معمولاً در فضای جلوخان اهمیت زیاد دارد - باید در انتخاب پوشش گیاهی احتمالی در میانه فضا، دقت کرد تا تاج درختان، نماها را نپوشاند.

بدیهی است که جلوخان نیز مانند میداین شهری باید واجد سرزندگی و نشاط باشد که حضور انسان‌ها در فضا لازمه آن است. برای حضور شهروندان، بهترین دلیل، وجود فعالیت‌های جذاب یا حضور سایر شهروندان است، بنابراین در بدنه‌های این فضا اگر کاربری بناهای غالب نمی‌تواند به تنهایی سرزندگی لازم را فراهم کند به فعالیت‌های غیر ثابت یا فعالیت‌های تجاری اجازه حضور داده شود. به ویژه اگر کاربری بناهای مجاور جلوخان به گونه‌ای است که در ساعات خاص، پذیرای جمعیت هستند، مثل فعالیت‌های اداری، باید توجه داشت که خارج از ساعات حیات این فعالیت‌ها، جلوخان مرده به نظر نرسد. در مجموع، جلوخان نوع خاصی از میداین شهری است که سواره با رعایت شرایط فوق‌الذکر اجازه حضور محدود در مجاورت آن را می‌یابد و معمولاً اعتبار خود را از بناهای مجاورش کسب می‌کند.



جلوخان، نوعی خاص از میدان شهری، عرصه‌ای برای جلوه بنای اصلی

منابع

- ۱- آریات خلیلی، آرش. مبانی فلسفی و روانشناختی ادراک فضا. مجموعه مقالات گردآوری و ترجمه شده، نشر خاک، ۱۳۷۹.
- ۲- آلتساندر، کریستوفر و سرچ جرمانیف. عرصه‌های زندگی جمعی و زندگی خصوصی. ترجمه موجیر مزین. انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۱.
- ۳- آلتساندر، کریستوفر، هاجوبیس و آرنیمین آسپو. اینگرید. کتبک. تئوری جدید طراحی شهری. محمد نفی زنده‌مطلق. نشر توسعه، تهران، ۱۳۷۳.
- ۴- بنتلی، ای. بی. و دیگلر، محیط‌های یا ساخته. مرتضی میرادفر. انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۸۲.
- ۵- نیک، ادموند. طراحی شهرها. فرزانه طاهری. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۶.
- ۶- بنیعی، سعید. ممانی و فنون طراحی شهری. انتشارات پازنگ، ۱۳۷۷.
- ۷- شورای فرانسواز شهرسازی، تخیلات و واقعیات. سید محسن حبیبی. انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۵.
- ۸- کانی، گوردن. گزیده منظر شهری. موجیر طیبیان. انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۷.
- ۹- کریز، راب. فضاهای شهری. خسرو هاشمی نژاد. مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهی، ۱۳۷۵.
- ۱۰- لبارد، هنری و سوران. طراحی فضای شهری و زندگی اجتماعی. رسول مجتبی پور. مجموعه مقالات سیزدهمین همایش معماری. انتشارات نشر خورشید، ۱۳۷۸.
- ۱۱- مدنی پور، علی. طراحی فضای شهری (نگرشی بر فرآیندهای اجتماعی و مکانی). فرهاد مرتضایی. شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران، ۱۳۷۹.
- ۱۲- هدسن، ریچارد و آندریازوسکی. مبانی طراحی شهری. راضیه رضازاده و مصطفی عباسی زادگان. انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ۱۳۷۰.
- 13-Madanipour, Ali. Public and Private Spaces of the City Routledge, 2003.
- 14-Franck, Roger. Finding Lost Space. Van Nostrand Rein Hold, 1986.
- 15-Webb, Michel. The City Square. Thames and hudson, 1990.

ویژگی‌های شکلی و عملکردی میدان

Square

شیوا اسدالهی
کارشناس ارشد طراحی شهری



میدان آصفیای تبریز - تصویر: علی‌اکبر، میدان آصفیای تبریز

موضوع، طرح مسئله

یکی از مهمترین اجزای سازمان فضایی - کالبدی و مدنی شهر میدان است. به طوری که در همه گستره شهر تا انتهایترین اجزای آن یعنی محله‌های مسکونی، به صورت میدانچه‌های محله‌ای و میدانچه‌های همسایگی دیده می‌شوند.

میدان‌ها و میدانچه‌ها به وسیله استخوان‌بندی شهر و شبکه دسترسی «گذرها» به هم می‌پیوندند و نیز کاربری‌ها و عناصر گوناگونی را در خود جای می‌دهند. هر یک از این مکان‌ها، گره‌های کالبدی است که فعالیت‌های شهری و روابط گوناگون اجتماعی را در خود متبلور می‌کنند. به طوری که ویژگی‌های این مکان‌ها در سه دسته عمده‌جای می‌گیرند که از این دسته‌اند:

الف - ویژگی‌های کالبدی، عملکردی و فعالیت‌ها، ب - ویژگی‌های فضایی و بصری و ج - ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی و تاریخی

ضرورت و اهمیت مسئله

ضرورت اجتماعی، فرهنگی و کالبدی

نقش میدان به عنوان فضای شهری و ضرورت ایجاد آن برای پاسخگویی به قسمتی از نیازهای اساسی زندگی شهری تعریف می‌شود. نقشی که می‌تواند برای ارتقاء کمی و کیفی زندگی اجتماعی - اقتصادی و فرهنگی شهر مؤثر واقع گردد. قرن‌ها تجربه‌ها و دانش بشری بر رابطه میان طراحی و فضای شهری و شکل‌های زندگی و اجتماعی گواهی می‌دهد. این دانش و تجربه بر رابطه مناسب بین محیط شهر، انسان و حضور

می‌زند.

فضاها و فعالیت‌های میدان می‌توانند در حد خوانایی و تمایز این فضای شهری از سایر فضاها شوند و بین هویت و برانگیزاننده احساسات باشند، عناصر نمادین میدان نه تنها به علت تأثیر بصری‌شان و ایجاد خاطره و تصاویر ذهنی بلکه به علت تأثیر آنها بر روابط اجتماعی و هنجارها و رفتارهای شهروندان معنا دار می‌شوند. دستیابی به الگوی عینی مناسب و مقذور از مفهوم برقراری، پیوند عمیق انسان و مکان را فراهم می‌کند.

بدین اعتبار، شکل‌گیری مکان و فضا معنی می‌یابد و حضور در همه ابعاد معنایش، متجلی می‌شود. در پس شکل کالبدی و مادی فضایی که حادثه در آن رخ داده و واقعه به وقوع پیوسته است، می‌توان چهره‌ها و شوریدگی دل را تشخیص داد، چشم‌های نگران را یافت و لیخنده‌های سراسر از مهربانی را دید و به دیگر سخن حضور همیشگی چهره‌ها را در پس دیوارها نظاره‌گر شد.

شریان‌های آمد و شد زندگی روزمره در گره‌های شهری به هم می‌پیوندند و این فضاها را برای همگان قابل دسترسی می‌کنند. این گره‌ها مکان‌های اصلی خرید و گردش و یا عبور شهروندان است و بدین سبب این فضاها قلب شهر را می‌سازند و منعکس‌کننده بسیاری از ویژگی‌های اجتماعی، هنجارها و رفتارهای شهروند در مقیاس‌های متفاوت‌اند. در این مکان‌ها امکان ملاقات بوجود می‌آید و گروه‌های

شهروند به محیط و رابطه‌ی میان شکل مکان‌های عمومی شهر و آرامش و آسایش شهروندان تأکید می‌کند. تجربه نشان داده است که آرامش و آسایش در شهرها، در رابطه با چگونگی تعامل بین شهر، شهروند و فضا نای شهری

میدان به عنوان جزئی زنده و پویا از شهر مرتبط با شرایط اجتماعی - اقتصادی و فنی در حال تغییر می‌باشد و به ناچار عناصر میدان و ساختمان‌های محصورکننده آن نیز در طول زمان تغییرپذیر شدند

تعریف می‌شود.

از تماس‌های لذت‌بخش و خشنودکننده بین شهر زنده و فضای کارا با شهروند است که این ارتباطات خاطره‌انگیز، دوست‌داشتنی، موقعیت‌ها و مکان‌هایی با ویژگی‌های منحصر به فرد را فراهم می‌آورد.

فضای عمومی شهری با هویت، خوانا و پویا حس تعلق خاطر را در کلیه اعضای جامعه تقویت می‌کند و خاطره‌ها را با مکان‌هایی که در آن حادثه‌ها و واقعه‌ها رخ داده‌اند، گره



کلیسای سائو پائولو، پرتغال



هماهنگی اجتماعی را تأمین کند و نیز عضویت شهروندان را در جامعه، تحقق بخشد. برنامه‌ای که رابطه‌ای جدید بین توده و فضاهای شهری را تبیین کند و عامل اصلی یکپارچگی شهر، در همه ابعاد اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی - کالبدی گردد. با حضور این، برنامه توسعه شهری تعریفی مجدد می‌یابد و شهر به گسترش موزون و معنی داری می‌رسد و از سازمان فضایی مناسبی نیز برخوردار می‌گردد.

معماری و طراحی فضای شهری، ناشی از چنین برنامه‌ای، برای ساماندهی و سازماندهی بافت‌های موجود و یا جدید و ارزش بخشیدن هنرمندانه و نمادین به آنها گویشی آشنا را به کار خواهد گرفت که خود موجب ارزش‌های نوین می‌گردد. ارزش‌هایی که فضای شهری را حضور مردم تعریف می‌کند و تولید فضا را در ارتباط با مصرف مطلوب از آن، مدنظر قرار می‌دهد. طراحی شهری به عنوان امری دائمی، صحنه آرایی فضاهای شهری را برعهده می‌گیرد و رویدادهای اجتماعی را در ارتباط با فعالیت‌های شغلی روزمره قرار می‌دهد و حس شهروندی و شهر به همگان القا می‌کند.

ضرورت علمی

امروزه طراحی شهری به عنوان یک علم، معاصر کردن فضاهای شهری را در دستور کار خود قرار داده و گام‌هایی برای تدوین مفاهیم جدید در کنار معانی کهن را در بر گرفته است و با ابداع ارزش‌های کالبدی و فضایی جدید، با تکیه به ارزش‌های کهن، به الگوهای مناسبی برای تعریف فضای شهری و از آن

مختلف اجتماعی در تعامل فرهنگی با یکدیگر قرار می‌گیرند و حیات شهری را جاری و ساری می‌سازند.

حضور نظارت اجتماعی به این فضا ایمنی می‌بخشد. این ایمنی خاطر با حضور شریان‌های پیاده مستقل، مکان مناسبی برای حیات شهری متنوعی را فراهم می‌آورد که در آن جریان‌های اجتماعی پویا می‌توانند سر آغاز شکل‌گیری جامعه مدنی باشند. در شرایط کنونی کشور از یک سو و شرایط جهانی از دیگر سوی، با توجه به توده عظیم جمعیت که نسل جوان است و وجود فضاها و گره‌های شهری مملو از حیات مدنی و زندگی شهری نه تنها می‌تواند ارتقاء کیفی فرهنگی جامعه و روابط اجتماعی سالم با عملکردهای مناسب را سبب شود، بلکه می‌تواند به بسیاری از ناهنجاری‌ها، مسائل و مشکلات اجتماعی و نظایر اینها که ناشی از کمبود یا فقدان فضای شهری برای گذراندن اوقات فراغت کلیه اقشار جامعه بخصوص جوانان است را نیز پاسخگو باشد. بدین اعتبار است که تعریف مجدد استخوان بندی شهر، استقرار مناسب فضاهای شهری جدید، ساماندهی فضایی، کالبدی فضای شهری موجود و نظایر اینها را می‌توان در دستور کار فوری و مورد توجه قرار داد.

امری که به نوبه خود افزایش وابستگی شهروندان به شهر و به یکدیگر از طریق تماس‌های فزاینده و شکل بخشیدن به رفتارهای اجتماعی را تسهیل کرده و وجود فعالیت‌های گوناگون را موجب گشته است.

این تعریف، به برنامه و برنامه‌ریزی نیاز دارد، برنامه‌ای که ضرباهنگ آن با عواطف و معیارهای انسانی متناسب باشد،

میان میدان، در مقیاس‌های مختلف دست یافته است. علم طراحی شهری دیدگاه‌های خود برای ارتقای کیفی و کمی سازمان فضایی و تعادل بخشیدن به محیط کالبدی را به روشنی بیان می‌کند و در این میان همواره دیدگاه‌های تاریخی، اجتماعی و فرهنگی را همراه با ارزش‌های بصری، مدنظر قرار می‌دهد.

ضرورت حرفه‌ای

دیدگاه‌های متفاوت معماران و شهرسازان ایرانی در تعریف معاصر سازی فضاهای شهری و نبود انسجام لازم در میان



چرخش شمالی-شمالگویی در شهر مستحکم کورته

ایرانی - اسلامی است، به راهکارهایی برای طراحی فضای شهری همسو با هدف‌هایی مبتنی بر ویژگی‌های شهری دست یافت.

مفاهیم فضا و فضای شهری

فضا، بنا به شدت واقعه و تأثیر آن، مملو از صور متفاوت و دارای جزئیاتی می‌گردد که در زمان واقعه، به صورت مادی فضا را می‌ساخته‌اند. آن درخت، این نبش، آن سکو، این دیوار، آن دکان و این گذر و نظایر اینها، همه و همه می‌توانند اجزاء و فضاهایی باشند که در آن، خاطره‌های جمعی نسل‌ها به هم پیوند خورده است. هم از این روست که آنچه در خیال نقش می‌بندد، صورتی است در رابطه با این خاطره‌ها، صورتی آشنا. و نیز از همین سبب است که همه فضاهایی که خاطره‌های نسل‌ها در آن نقش بسته‌اند بوی آشنایی می‌دهند.

پس آن دیوار و این بخش و آن گذر و این کنج، بیش از آنکه

میدان نه آنچنان بزرگ شبیه بیابان بی حاصل است و نه فضای خیلی کوچک که تنها برای تعداد محدودی از اهالی در نظر گرفته شده باشد، بلکه با تعداد ساکنین و استفاده کنندگان آن متناسب می‌باشد

دیوار و گذر باشند، مکان انباشت خاطره‌های جمعی ما هستند، مکان انباشت فرهنگ، سنت‌های اغلب جاری و گاه منسوخ، مکان صور خیالی مردمان شهر ما.

مکان‌های مرجع در شهر از میان می‌روند و ریشه‌های آشنایی با فضای شهری از میان برداشته می‌شود، آنچه از میان رفته فضای شهری است که این واقعه در آن مقام گرفته بود، از آن چهره مادی یافته و بدان چهره می‌بخشد. صورت خیالی آن هیچگاه، برای نسل‌های آتی شهر، منطبق بر چهره مادی آن نخواهد گشت و نسل آتی هیچگاه آن فضای آشنا را درک نخواهد کرد و حیات مدنی خود را در آن رقم نمی‌زند و بر خاطره‌های جمعی نسل‌های پیشین، خاطره جمعی خود را نمی‌افزاید.

مفهوم فضا خصوصاً برای تجزیه و تحلیل محیط انسانی، امر مناسبی است. بنابراین بر مبنای تئوری «فضاهای بودن» شاید فضای معماری، پایه مستحکمی برای تصورات را نگاشت‌های محیطی که بخشی ضروری از توجیه کلی انسان و یا «جهان هستی» را تشکیل می‌دهد باشد. این فضا چنین بازشناخته می‌شود.

میدان به عنوان فضای شهری

«به احتمال بسیار زیاد، یکی از اولین تمهیداتی که انسان

ایشان، باعث گردیده است که ارزش‌ها و معیارهای معماری و شهرسازی معاصر کشور با توجه به نیازهای اجتماعی و فرهنگی جامعه ایرانی دیده نشود و در نتیجه شهروندان با شرایط دشوار و نامناسبی روبه‌رو شوند. فقدان نظریه پردازان بومی، بها ندادن به مباحث نظری و عملی طراحی شهری برای رسیدن به راه‌حلهای مشخص، بی‌توجهی به امر بهره‌گیری از تخصص سایر اندیشمندان در زمینه‌های روانشناسی، اقتصادی، جامعه‌شناسی و نظایر اینها، معماری و شهرسازی امروز ایران را با مشکلات جدی روبه‌رو کرده است.

آگاهی و تسلط طراحان و سیاست‌گزاران، بر ساختار گذشته و حال شهرها، امری ضروری است. چنین آگاهی افزون بر اینکه به اقدامات عمرانی در شهرها جهت صحیح را نشان می‌دهد، این امکان را نیز فراهم می‌کند که با ارزش نهادن به تجارب گذشتگان و حفظ آثار آنان از سوئی و استفاده وسیع از ارزش‌های زیست محیطی و بومی از دیگر سو، تداوم حیات شهری و تبیین فضاهای شهری موجود و جدید را سبب گردد. و در پایان می‌توان از طریق ارائه ضوابط و معیارهایی که درخور ارزش‌های خودی و حفظ هویت معماری و شهرسازی

گردد که در یک شهر شناخته و درک می‌شود. عنصر مهمی که «خوانایی» یا تصویر قوی دارد و به منزله نقطه مرجع مطرح می‌گردد.^(۹)

میدان به عنوان فضای باز شهری در قلب یک منطقه شهری متراکم جای می‌گیرد، دارای کف سازی بوده، و یا ساختمان‌های متراکم محصور شده و خیابان‌هایی آن را احاطه کرده است و یا در ارتباط نزدیک با آن واقع می‌شوند. عناصری در میدان قرار می‌گیرند که مردم را به طرف خود جذب کنند و ارتباط و تماس بین آنها را تسهیل می‌کند. تراکم جمعیت در میدان و گره شهری در زیبایی فضا موثر است و فضا را از سردی و بی‌روحی نجات می‌دهد.»

«سینه» میدان‌ها را مکان مناسب و وسیعی برای اجتماعات عمومی می‌داند و در غیر اینصورت است که موارد استفاده روزانه آن‌ها کاهش یافته و تنها تبدیل به مکان‌های کار تجمع

عملکرد میدان سرشار از کارکردهای معنی دار است و در عین حال سزاوارترین فعالیت در میدان فعالیت‌های فرهنگی است که می‌توانند در کنار کاربریهای مسکونی فعالیت‌های شبانه‌روزی را ایجاد نمایند

حرف می‌گردند، پس هرگاه برای استفاده‌های اجتماعی فرار گیرند، باید هوا و روشنائی در آنها به خوبی هدایت گردد و دید بصری در آن‌ها آنچنان آزاد باشد تا ساختمان‌ها بزرگ و تأثیرات معماری در آن بیشتر ظاهر شود. بدین خاطر است که فضاهای میانی میدان آزاد هستند و وسعت زیادی را تشکیل می‌دهند، یا امکان دارد در این صورت، بناهای تاریخی در این محل ایجاد گردند.^{۱۰}

«میدان نه آنچنان بزرگ شبیه بیابان بی حاصل است و نه فضای خیلی کوچک که تنها برای تعداد محدودی از اهالی در نظر گرفته شده باشد، بلکه با تعداد ساکنین و استفاده کنندگان آن متناسب می‌باشد.»

و بدین ترتیب در شهر تعدادی میدان‌های اصلی و مهم بعنوان گروه‌های اصلی و تعدادی میدان‌های کوچک به عنوان گره‌های فرعی نقشی بازی کرده و در پیوند با استخوان بندی اصلی شهر، مکان تبلور حیات مدنی می‌گردند. برای میدان‌های بزرگ دو معیار بسیار مهم که دارای ارزشی برابر نیز می‌باشند و در حال حاضر به دست فراموشی رفته است که «عملکرد» و «فرم» نام می‌گیرند.

«عملکرد میدان سرشار از کارکردهای معنی دار است و در عین حال سزاوارترین فعالیت در میدان فعالیت‌های فرهنگی است که می‌تواند در کنار کاربریهای مسکونی فعالیت‌های شبانه‌روزی را ایجاد نمایند.»

برای ایجاد فضای شهری بکار برد، میدان بود^(۱۱) و میدان به عنوان یکی از اولین مکان‌های تظاهرات حیات جمعی و مدنی در شهر نقش گرفت.

در میدان سخن از نمایش و بیان جلوه‌هایی از حضور فرد و شهروند در شهر است که همراه با دیگران به آفرینش ارزش‌های جمعی و انسانی می‌پردازد و بدین صورت، میدان مکان تبلور حیات مدنی می‌گردد.

میدان به عنوان مکان تظاهرات اجتماعی و هم عرصه‌ای آزاد و هم عرصه‌ای برنامه‌ریزی شده تلقی و از این لحاظ دارای تعریف شکلی و فضایی می‌شود.

«در این صورت میدان می‌تواند تبلور آگاهی کامل فضای شهری از مکان باشد و بدین قرار فضای خالی اطراف و داخل بناهای پیرامونی به چیزی بیش از مکمل فضای ساخته شده تبدیل می‌شود.»^(۱۲)

همانگونه که «موریس» در کتاب «تاریخ شکل شهر» می‌نویسد، «میدان‌ها در شهرسازی به معنای مکان فعالیت آگاهانه جمعی و منسجم و رای ساختن چند خانه منفرد می‌باشند چنانچه در هند و مصر در سه هزار سال قبل از میلاد و در یونان نیز از پانصد سال قبل از میلاد بصورت آگاهانه بوجود آمده‌اند.»

«به تعبیری دیگر نقش میدان به عنوان فضای عمومی شهر و محله از همان آغاز از مصر باستان تا به امروز، جمع کردن بناها و عناصر شهری و محله‌ای بوده است و در واقع گرد آمدن حول یک فضا است که میدان نامش داده‌اند.

بدین امر باید توجه داشت که عامل زمان برای جریان پیوسته زندگی همراه با تجربه‌های هماهنگ آن مسئله عمده می‌باشد.»^(۱۳) میدان به عنوان جزئی زنده و پویا از شهر مرتبط با شرایط اجتماعی - اقتصادی و فنی در حال تغییر می‌باشد و به ناچار عناصر میدان و ساختمان‌های محصور کننده آن نیز در طول زمان تغییرپذیر شد.»

«در مورد تغییرپذیری نیز باید به خاطر داشت که جوهر اساسی میدان همانا «فضای» آن است و معنی وجودی آن در شهر مفهوم فضایی آن می‌باشد و از تفاوت‌های صورتی مربوط به سبک‌های ادوار مختلف تاریخ معماری از اهمیت کمتری برخوردار است. حال آنکه مقوله‌های تاریخی - اجتماعی و فعالیت فضا می‌تواند به عنوان عناصر ثابت مورد توجه کامل قرار گیرند و از این رو نمی‌توان فقط بر جنبه‌های زیبا شناسی و شکلی آن تأکید ورزید.»

ویژگی‌های کلی در طراحی میدان

«لینچ» در کتاب «سیمای شهر» نشان می‌دهد که مفهوم مرکز را نیز می‌توان در مفهوم گره شهری متجلی ساخت و هر کانون یا قطب یا گره شهری را با توجه به مقیاس عملکردی آن «میدان» نامید. میدان می‌تواند از چهار طرف مسدود و عنصری

«ترکیب شرایط اقلیمی و رفتارهای اجتماعی و فرهنگی هر قوم و ملتی نیز در عملکرد و میدان موثر می‌باشند»^(۱۵)

«فرم» که مسئولیت انتقال محتوی و پیام را دارد، در تعریف عملکردهایی متعددی که هر یک از اجزا متشکله میدان بر عهده دارند، موثر می‌افتد، فرم از طرفی به مفهوم ظرفی است که محتوی و فعالیتی خاص در آن به وقوع می‌پیوندد و از طرف دیگر در رابطه با دیگر اشکال کلیتی وحدت یافته از عناصر متفاوت است.

در بیان ویژگی فرم میدان می‌توان به دو عامل مهم اشاره کرد.

«نخستین عامل شکل هندسی فضا میدان است که یکی از بارزترین خصایص آن موثر بودن در سیمای بصری میدان و شهر می‌باشد. دومین عامل بدنه محصور کننده فضای میدان است»^(۱۶)

«فرم» که مسئولیت انتقال محتوی و پیام را دارد، در تعریف عملکردهایی متعددی که هر یک از اجزا متشکله میدان بر عهده دارند، موثر می‌افتد، فرم از طرفی به مفهوم ظرفی است که محتوی و فعالیتی خاص در آن به وقوع می‌پیوندد و از طرف دیگر در رابطه با دیگر اشکال کلیتی وحدت یافته از عناصر متفاوت است

متشکل از بدنه‌های بناهای مشرف به میدان است که فضای میدان را محصور می‌کند و نقشی شاخص به میدان می‌دهد. «فضا» دیگر عامل ترکیبی موثر در فرم میدان است. ترکیب فضایی را در مقیاس یکایک واحدهای معماری در برگیرنده میدان و بویژه نحوه برخورد بنا در گوشه‌هایش می‌توان نام برد. «این ساختمان‌ها در صورتی که با یکدیگر هماهنگ و مرتبط باشند، گونه‌ای ارتباط هنری ما بین خودشان و بناهای اطرافشان پدید می‌آورند و فضایی ویژه را شکل می‌بخشند»^(۱۷)

ویژگی‌های عملکردی میدان

«عملکرد اساسی میدان شامل دادن شکل جمعی به شهر است. در میدان امکان گردهمایی‌های بسیار، ملاقاتهای متعدد و رقابتهای فراوان بین افراد و گروههای اجتماعی متفاوت فراهم می‌آید»^(۱۸)

«معمولاً فعالیت در یک میدان با نشاط و سرزنده، همراه با آسایش و امنیت و تماس‌های لذت بخش همراه با کشش بصری مهم می‌شود»^(۱۹)

«در قرون وسطی و رنسانس سرزندگی و عملکرد مناسب در میدان شهر زندگی شهری را ممکن می‌ساخت»^(۲۰)

«بدین ترتیب میدان امکان مناسبی جهت استقرار ساختمان‌های تجاری و عمومی شهر را بوجود می‌آورد»^(۲۱)

«باتوجه به اینکه مناسب‌ترین کارکرد میدان فعالیت تجاری و سزاوارترین فعالیت آن فعالیت فرهنگی است»^(۲۲)

«بدین اعتبار میدان‌ها اولین و ارزنده‌ترین فضاهای شهری هستند. آنها برای خلق یک حجم فضایی استفاده می‌شوند و معمولاً در آنها درخت و محوطه سازی نقش اندکی دارد و یا اصلاً نقشی وجود ندارد. میدان‌ها دارای ابعاد و اشکال کارکردی مختلفی هستند. انواع میدان‌ها می‌توانند اهداف متفاوتی داشته باشند، آنها می‌توانند مکان‌هایی کاملاً برجسته و با شکوه برای نشستن در آفتاب و مکانی لذت بخش برای نوشیدن فنجانی قهوه باشند و یا به منظور خلق لحظه‌ای با شکوه و مبهوت نمودن مردم ضمن ورود به یک بخش مهم شهر طراحی گردند، و یا برای تأمین فضای لازم برای برخورد روزانه مردم ضمن انتخاب مسیرهای فردی شکل گرفته باشند»^(۲۳)

و ماهیت آنها می‌تواند شلوغ و پر هیاهو یا آرام و ساکت، عملکردی و یا نمادین باشد اما هرگز نباید فضای بدون واقعه باشد. میدان‌ها پدیده‌های مستقل و فضایی درون‌گرا هستند که باید حائز کیفیت سه بعدی قوی باشند»^(۲۴)

لازم است که میدان، فضای شهری قوی برای تمام سلیقه‌ها باشد. میدان نیمه عمومی محصور و یا باز، در محله‌های نسبتاً آرام، به حفاظت و نگهداری بیشتری نیاز ندارند و همین ویژگی است که طراحی چشم‌انداز شهری را مطرح می‌کند، در حالیکه میدان عمومی، فضای شهر عمومی است که لازم است همراه با خوشایندی و خوانایی باشد.

«بدین ترتیب میدان در شهر به علت سرزندگی، جاذبه بصری و مردم‌پسند بودن، مکان تبلور حیات مدنی می‌گردد»^(۲۵)

سرزندگی و فعالیت در شهر برای حیات مدنی و زندگی شهری لازم است. امری که در روزگاران گذشته به دقت رعایت می‌شد و امروزه کم و بیش به فراموشی سپرده شده است.

اکثر میدان‌های شهری موفق، اگر چه ممکن است دارای عملکردی مسلط باشند، ولی باید دانست برای چه متمایز و چگونه طبقه بندی شده‌اند. عملکرد بسیار مهم و انتزاعی هر یک از این عناصر در مقیاس شهر می‌تواند به فضای نمادین منجر شود و در تعریف معنایی شهر و میدان موثر باشد.

بدین اعتبار تعریف معنای شهر در مفهوم فضای شهری نهفته است و در رابطه توده و فضای شهری و ترکیب کاربری‌ها و فعالیت‌ها شکل می‌گیرد.

آمیختگی توده و فضا در استخوان بندی اصلی شهر و بافت پراکنده پیرامونی آن، نقش میدانی شهری را تعریف مفهومی می‌بخشد. «به همین دلیل، گره‌ها و به نوعی میدان‌ها به نماد تقسیمات کالبدی شهر تبدیل می‌شوند. این نماد به عنوان مرکز ثقل اجتماعی آستانه‌ای را تعیین می‌کند که فعالیت‌های شهری در مقیاس مربوطه در ارتباط با رده‌های بالاتر و پایین‌تر

در آن شکل می‌گیرند. بدین ترتیب گره، به یکی از عناصر اساسی شهر تبدیل شده و می‌تواند واجد قوی‌ترین بیکره، سیما و یا چهره شهری باشد و از پاره‌ای جهات واجد ویژگی‌های منحصر به فرد و بی نظیر باشد و پاره‌ای از خصوصیات قسمت‌های اطراف خود را تشدید کند.

در این مورد باید یادآور شد که فضای آزاد غنی و انتزاعی، به هیچ وجه معادل فضای عملکردی نیست و به طور کلی در بازسازی و آفرینش تام و تمام فضاهای شهری جدید، هرگونه تجربه‌گرایی نو و طرح‌های جسورانه را ممکن می‌شود. طرح‌هایی که می‌توانند هم‌الگوهای سنتی را تغییر دهند و هم الگوهای کلیشه‌ای باب روز را دگرگون سازند و در این زمینه، هر شهری باید پاسخی متفاوت برای مسئله داشته باشد.

«این چنین است که فضاهایی باید خلق شود که مطابق با نیازهای امروز بوده و با تأثیر متقابل و فزاینده‌ایی که حاصل پیوندهای گوناگون شهروندان در نقاط مختلف شهر خواهد بود به نشانه و نماد تبدیل شده و احساس تعلق به شهر را در شهروندان بوجود آورد.»

ویژگی‌های شکلی میدان

«یکی از مهمترین عناصر طراحی شهری و ترکیب شهری، میدان است که رابطه بین فضا و ساختمان‌ها را بوجود می‌آوردند. او می‌گوید طراحی میدان در واقع به یک پاسخ متفکرانه و مملو از احساس نیاز تاکید می‌کند و این در زمانی است که آنها با فرمهای هندسی نیز هماهنگ باشند.»

«میدان‌ها مکان و فضایی‌اند که شهروند ضمن ایفای نقش خود هرگز احساس نمی‌کند که رابطه او با شهر، بعنوان موجودی طراحی شده، قطع شده است. بنابراین گونه شناسی میدان را می‌توان به گونه زیر مطرح کرد.»^(۳۲)

۱- میدان بسته «محصور» جایی که فضا به عنوان خلا و بین توده‌های ساختمان‌های پیرامونی، با استقلال به ایفای نقش می‌پردازد.

۲- میدان به عنوان «پیش فضای» یک یا چند بنای یادمانی که در آن توده و معماری بر فضا غلبه دارد.

۳- میدان «کانونی یا هسته‌ای» جایی که فضا در لابلای مجموعه‌های ساختمانی یک گره شهری حرکت می‌کند و یا در اطراف یک مجموعه می‌چرخد.

۴- میدان «ترکیبی یا مرکب» جایی که فضا در رابطه با توده‌های ساختمانی پیرامونی در دو یا چند میدان شکل می‌یابد و فضایی گسترده را شکل داده است.

۵- میدان «بی کرانه» توده‌های ساختمانی در رابطه با فضا نقشی منفصل و زمینه‌ای دارند.

میدان گروه اول به دو نوع «زرف» و «وسیع» دیده می‌شود، هر گاه یک میدان زرف یا وسیع باشد، مسئله در این است که آیا

تا وقتی ناظر در مقابل بنای متمایزی که به صورت برجسته و مهم وجود دارد، می‌ایستد، قابل شناسایی می‌باشد؟^(۳۳) برای این گروه، هم میدان بی کرانه و هم میدان کانونی و یا هسته‌ای خارج از ماهیت توصیفی‌اش با توجه به محتوای موضوع، از نظر کمی معنی خواهد داشت.

میدان‌های «ترکیبی یا مرکب» از نظر طراحی شهری بسیار معنی دار هستند چونکه در ترکیب با خود و دیگر عناصر شهری نقشی عمده در استخوانبندی کلی شهر بازی می‌کنند.

● «میدان محصور» در تجزیه و تحلیل کاربردی، میدان «بسته» و میدان «برجسته و مشخص» مورد نظر «زوکر» با میدان‌های «زرف» و «وسیع» «سپته» مقایسه می‌شود و هر دو به صورت یکسان و یا متنوع زیر عنوان محصور بودن معرفی می‌گردند.

در زمان «افلاطون» نمونه‌ها بصورت نمونه آرمانی شکل گرفت و مفهوم پایه‌ای یا نظریه میدان شهر به «میدان محصور» نزدیک بوده است. میدان معمولاً دارای یک حجم ساده هندسی بوده و نقشه میدان مستطیل یا دایره بوده است.^(۳۴)

در این نوع میدان، خط آسمان، لبه بالایی میدان را می‌بندد و در این صورت، ارتفاع سه یا چهار طبقه، بلندترین ارتفاع ساختمان برای میدان تصور می‌شده است. در این حالت سرپوش یا گنبد آسمان در میدان نمایان می‌شود. هر گاه خط آسمان بسیار دقیق نشانده شده و ارتفاعات کم و یا زیاد را در سرتاسر طول در برگیرد، درجه محصور بودن میدان افزایش می‌یابد.



ولی هر گاه تفاوت بسیاری در ارتفاعات ساختمانی بوجود آید، محصوریت به علت عدم هماهنگی ارتفاع بناها کاهش می‌یابد. زیبایی شناسی دوره رنسانس ارتفاع مناسب برای ساختمان‌های اطراف میدان را بین یک سوم و یک ششم عرض میدان به شمار می‌آورد. در عین حال کمترین پهنا برای میدان به وسیله زاویه ۴۵ درجه از لب بام، اندازه‌گیری می‌شد. در این میدان، بنا زمانی مناسب به نظر می‌رسد که در ترکیب کلی میدان در فاصله‌ای حدود دو برابر ارتفاعش یا در زاویه ۲۷ درجه قرار گیرد.

«برای مشاهده بیش از یک بنا با فاصله دیدی حدود سه برابر ارتفاع و یا زاویه ۱۸ درجه مورد نیاز است، زیرا آستانه ۱۸ درجه، غلبه در میدان دید بوجود می‌آورد و درک فضایی کلی از بین رفته و احساس محصوریت کاهش می‌یابد.»^(۳۱)

بناهای اطراف یک فضای محصور باید بصورت سطوح پیوسته و زنده وحدت و سازگاری معماری را برای بیننده شکل دهد. تأثیر توده بناهای منفرد ایجاد تداوم و استمرار متمرکز به ثمر نیست. در این حالت محصوریت فضا می‌تواند با استفاده از رواق، طاقما برای بستن بناهای منفرد و ارتباط سطوح همکف ساختمان‌ها بصورت مجزا در مسیر پیاده‌روهای سر پوشیده تشدید شود.^(۳۲)

احساس محصوریت در هنگام ورود خیابان به میدان‌های بسته را می‌توان چنین توصیف کرد:

● دو خیابان موازی که وارد میدان می‌شوند، احساس بسته بودن فضایی را فقط در مرکز میدان بوجود می‌آورند. یک خیابان که از وسط، وارد میدان می‌شود احساس بسته بودن را فقط در کنار میدان بوجود می‌آورد و هر گاه چند خیابان وارد میدان می‌گردند، باعث می‌شود که فضای میدان به تدریج حجم هندسی و محیط مرئی خود را از دست بدهد. اما پیش آمدگی یک بنا یا یک رواق می‌تواند محیط مرئی از دست رفته را دوباره ترسیم نماید. بالاخره هر گاه دو خیابان که به صورت شعاعی میدان را قطع کنند، باعث می‌گردند که فرم هندسی آن به سختی محسوس شود.^(۳۳)

● «میدان به عنوان «پیش‌فضا»ی بناهای یادمانی» در این حالت میدان بوسیله بنایی منفرد و یا دسته بناهایی شاخص تعریف می‌شوند. بدین ترتیب فضای باز تمام بناهای اطراف را با هم مرتبط می‌سازد، دو نوع میدان عمومی «ژرف» و «وسیع» را می‌توان در این گونه میدان نیز بازیافت. در این صورت محور اصلی میدان معمولاً در جهتی است که بنای یادمانی هر چه بیشتر نمایان شود و همه‌اتناهی شهری نیز در تأکید بر این محور شکل می‌یابند.^(۳۴)

● «میدان هسته‌ایی یا کانونی» شکل فضایی میدان هسته‌ایی دارای نظم قاطع و مشخص می‌باشد. گو اینکه ممکن است ساختی نه چندان استوار و محکم وجود داشته باشد و یا حتی چارچوبی از بناهای ردیفی متصل به هم و یا بنایی مسلط

نیز وجود نداشته باشد و یا حتی بناها به هم اتصال نداشته باشند، ولی فضا حول عنصری مرکزی شکل گرفته باشد.

عنصر هسته‌ای به عنوان یک نشانه، مانند یک بنای یادبود، یک فواره، یک تک ستون، یک میل و یا یک برج ساعت مطرح می‌شود. این عنصر از لحاظ بصری در فضای پیرامونی کششی بسوی خود ایجاد می‌کند و عناصر متفاوت را در کل مجموعه به هم پیوند می‌دهد و خود مرکز این پیوند می‌شود. ولی اگر وسعت میدان نسبت به عنصر مرکزی زیاد باشد، وحدت شکل مجموعه از بین می‌رود و ناظر نمی‌تواند اطلاعات بصری عناصر مختلف میدان را در زمان مطلوب جمع کند در این حالت عنصر مرکزی فقط بصورت منفرد درآمده و از ارتباط دادن عناصر پیرامونی باز می‌ماند. در میدان کانونی ویژگی‌های اندازه، شکل و موقعیت اهمیت بسیار دارد و هر شکل بخشیدن به تصور ناظر از بعد سوم فضا نقش دارد. بعد سوم میدان کانونی، آنچنان طراحی می‌شود که ناظر بتواند خود حرکت نماید. نه اینکه در فضا به صورت بسته، میدان دید ناظر را تعیین کند.^(۳۵)

● میدان «بی‌کرانه» و «بی‌شکل»: فضای این میدان با اشکال غیرمنظم و وسیع شکل می‌گیرد، باید توجه کرد که نامنظم بودن فضا ممکن است ارزش زیبایی شناسی فضا را کاهش دهد، تردیدی نیست که وسعت و مقیاس نامتناسب بر ارزش‌های زیباشناسی آن تأثیر منفی می‌گذارد.^(۳۶)

ویژگی‌های فضایی میدان

ساختمان‌هایی که میدان را شکل می‌دهند به نحوی ماهرانه فضایی را بوجود می‌آورند، با ماهیتی مستقل از کل ساختمان‌های متشکله آن. در این حالت فضا تجربه حس قوی مثبت سه بعدی را شکل می‌بخشد که از طریق بالا رفتن آگاهی بیننده نسبت به رابطه کالبدی با دیگر استفاده کنندگان کامل می‌شود. بدین ترتیب وقتی فضایی این کیفیت نادر و جادویی را دارد، طرح دیگر نیازی به پر کردن خلاء ندارد.^(۳۷)

در میادین قدیمی فضا، کلیه ابنیه و عناصر آن از نظر کالبدی در تسلط بنا یا مجموعه بناهای خاص است و عنصر یا عناصر مسلط هستند که در مجموعه فضاها میدان و اطراف آن، ارتباطات فضایی بصری را جهت می‌دهند.

در این صورت لازم است فضا به گونه‌ای در ترکیب میدان جریان یابد که بتواند تأثیراتی که بر حواس افراد هنگام حرکت در فضا هجوم می‌آورد را هماهنگ سازد، تا تأثیرات متفاوت و لاینقطع نه تنها پیوسته باشد، بلکه در هر آن و از هر نظر نیز هماهنگ باشند.^(۳۸)

بدین سبب است که اختلاف ارتفاع میدان، نسبت ابعاد میدان، محل قرارگیری بناهای شاخص و آثار تاریخی و تزئینات و عناصر واقع در فضای خالی میدان، تعادل و برابری نیروهای افقی و عمودی در فضا، رنگ، بافت و چگونگی ترکیب

ساختمان‌ها یا یکدیگر از عوامل مؤثر در ترکیب فضایی میدان می‌باشند. (۴۱)

کیفیت محصوریت در فضا را می‌توان در هفت عامل پیوسته زیر تعریف کرد: اندازه، شکل، تداوم، ارتفاع بدنه، کفسازی، ویژگی‌های معماری ساختمان‌های پیرامون و مجسمه. (۴۲)

میدان از لحاظ فضایی را می‌توان مانند اتاقی در هوای آزاد دانست، اتاقی که با کیفیت بسته بودن تعریف می‌شود. (۴۳)

بنابراین کیفیت فضا همسو با حسن محصوریت تعریف می‌شود، محصوریت فضا توصیف خالص و روشن از حس مکان در میدان است که نظم و ترتیب آن، جهانی خارج از اغتشاش را مطرح می‌کند.

«سپته» نیز در رابطه با مهمترین ویژگی فضایی میدان یعنی محصوریت، معتقد است بهتر می‌باشد که، در میدان تنها یک خیابان در یک نقطه گشوده شود و این در حالی است که دومین خیابان دورتر از میدان و خارج از دید میدان منشعب شده باشد. بدین ترتیب خیابان‌ها به بیرون از میدان هدایت می‌گردند و همانند پره‌های توربین (چرخ) که از یک نقطه دید در داخل میدان به خارج آن کمترین دید را داشته باشند.

از سوی دیگر یکی از مهمترین راهنماهای محصوریت در میدان نحوه برخورد با گوشه‌هایش است، به طوری که گوشه‌های بسیار باز میدان، کمتر حس محصور بودن و کامل بودن را تداعی می‌کند و ساخته شدن گوشه‌های میدان بیشتر حس محصوریت را نشان‌گر است، قوس‌های تزئینی و گذرهای بسیار نیرومند در گرداگرد میدان و ایجاد سردرپ در خیابان‌های ورودی میدان از دیگر امکانات ایجاد محصور بودن در میدان محسوب می‌شود.

از دیگر کیفیات مهم فضایی میدان ساختمان‌های گرداگرد آنهاست که روی درجه محصوریت تأثیر دارد، و شامل خط‌بام، ارتفاع ساختمان‌های محصور شده در رابطه با اندازه فضا، درجه طراحی بعد سوم، حضور و یا غیبت همان موضوع، وحدت در معماری بناها و در مجموع شکل فضایی خود میدان می‌باشد. (۴۴)

استنار ایفرا انگلیس - تهران ۱۳۵۲
 ۱۰- ریت، هوبرت، معنی هنر، ترجمه نجف دریاوندی انتشارات علمی و فرهنگی تهران ۱۳۷۴
 ۱۱- سلطان راده حسن، فضاهای شهری، در بافت‌های تاریخی ایران، دهر پژوهش‌های فرهنگی با همکاری شهرداری تهران، تهران، ۱۳۷۰
 ۱۲- شوازی فرانسواز، شهرسازی - تخلیات و واقعیات، ترجمه دکتر سیدمحسن حسینی دانشگاه تهران، سال ۱۳۷۵
 ۱۳- کلن، گوردون، گرفته‌سنگر شهری، ترجمه دکتر منوچهر طیبیان، دانشگاه تهران، ۱۳۷۷
 ۱۴- کروهرست لئارد، سوران و لئارد، هنر: طراحی فضای شهری و زندگی اجتماعی، ترجمه رسول محتجب‌نور، مجله معماری و شهرسازی شماره ۴۵، ۴۶، شهریور ۱۳۷۷
 ۱۵- گریر، راب، مفهوم عناصر تیپولوژیکی و مورفولوژیکی فضای شهری، ترجمه دکتر حسرو هاشمی بزاز، جهاد دانشگاهی تهران، ۱۳۷۵
 ۱۶- گروتر، بورت، زیباشناختی در معماری، ترجمه دکتر جهانپناه باقرآباد، مهندس عبدالرضا همتیان، دانشگاه شهید بهشتی تهران، ۱۳۷۵
 ۱۷- الیچ، کوین، سیمای شهر، ترجمه دکتر منوچهر مرنی، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۷۵
 ۱۸- الیچ، کوین، تئوری شکل خوب شهر، ترجمه دکتر سیدحسین بحرینی، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۷۶
 ۱۹- مورس، جیمز، تاریخ شکل شهر، ترجمه راضیه رضارزاده، جهاد دانشگاهی، دانشگاه علم و صنعت تهران، تهران، ۱۳۷۴
 ۲۰- نصر، سیدحسین، هنر و معنویت اسلامی، ترجمه رحیم قائمیان، دفتر مطالعات دینی و هنری، تهران، ۱۳۷۵
 ۲۱- یوریگ، شوئر، کریستیان، هستی، فضا و معماری، ترجمه سیدحسین محمدحسین باطنی، انتشارات تهران، ۱۳۵۴
 ۲۲- هدمن، ریچارد، و یاروسکی، اندرو، مبانی طراحی شهری، ترجمه راضیه رضارزاده و مصطفی عباس‌رادگان، دانشگاه علم و صنعت تهران، ۱۳۷۰
 23-Cooper, Marcus, Clare and Carolyn Francis: People places. Design Guidelines for Urban space Van Nostrand Reinhold, New York, 1998.
 24-Krier, Rob, Urban Space, Academy Editions, London 1979
 25-Moughlin, Chid, Urban Design, Street and Square, Butter Worth Architecture, Oxford 1992.
 26-Site, Camillo: City Planning According to Artistic Principles phaidon press Ltd, London, 1965.
 27-Zucker,Paul: Town and Square, The MIT press, Cambridge Mass, 1959

یادداشت‌ها

- ۱- اسفند محسن حسن، ۱۳۷۸: ۱۷
- ۲- انوری، ک. شوئر، ۱۳۵۴: ۳۰
- ۳- گریر، ۱۳۷۵: ۱۷
- ۴- اوسلر و سیدیه، ۱۳۷۱: ۱۵
- ۵- کاترین، ۱۳۷۴: ۱۶
- ۶- زاکر، ۱۹۵۹: ۲۷
- ۷- اوسلر و سیدیه، ۱۳۷۱: ۴۱-۴۵
- ۸- الیچ، ۱۳۷۴: ۹۲
- ۹- اسفند محسن حسن، ۱۳۷۶: ۱۵۹۳
- ۱۰- Sillie 1965: ۱۱
- ۱۱- Moughlin, 1992: 86
- ۱۲- Sillie 1965: ۱۳
- ۱۳- انوری، ۱۳۷۵: ۱۵
- ۱۴- Moughlin 1992: 87, 88
- ۱۵- Sillie 1965: ۱۴
- ۱۶- هاشمی
- ۱۷- شوازی ۱۳۷۵: ۳۶۴
- ۱۸- کروهرست لئارد، ۱۳۷۷: ۱۸۲
- ۱۹- مگنلین، ۱۹۹۲: ۲۰
- ۲۰- همان، ۸۷
- ۲۱- گریر، ۱۳۷۵: ۱۹
- ۲۲- هدمن و یاروسکی، ۱۳۷۰: ۸۹
- ۲۳- هدمن و یاروسکی، ۱۳۷۰: ۸۰
- ۲۴- کلن، ۱۳۷۷: ۵۷
- ۲۵- الیچ، ۱۳۷۵: ۱۴۲
- ۲۶- سکی، ۱۳۷۶: ۵۷
- ۲۷- Moughlin 1992: 87
- ۲۸- سکی، ۱۳۷۶: ۱۷
- ۲۹- Moughlin, 1992: 99, 100
- ۳۰- Moughlin, 1992: 100, 102
- ۳۱- Moughlin, 1993: ۳۳
- ۳۲- گریر، ۱۳۷۵: ۲۱
- ۳۳- Moughlin, 1992: 99
- ۳۴- Moughlin, 1993: ۳۵
- ۳۵- Moughlin, 1992: 121
- ۳۶- Moughlin, 1992: 102
- ۳۷- Moughlin, 1992: 122
- ۳۸- هدمن و یاروسکی، ۱۳۷۰: ۶۸-۶۹
- ۳۹- سکی، ۱۳۷۶: ۵۷
- ۴۰- Zucker, 1959: ۴۱
- ۴۱- هدمن و یاروسکی، ۱۳۷۰: ۹۱
- ۴۲- Moughlin, 1992: 99
- ۴۳- Moughlin, 1992: 90-102

* این نوشتار خلاصه‌ای از بخشی است از طرح پژوهشی «سیر شکل‌گیری میدان و سیر سیمای میدان» که در دوره‌های صغویه و قاجاریه که با نظارتی دانشگاه هنرهای زیبای دانشگاه تهران با تدبیر دکتر سیدحسین حسینی بر این طرح و با همکاری انجمن مهندسان سیمای اسلامی دیده گردیده است.

منابع

- ۱- آکسمندر، کریستوفر، تئوری جدید طراحی شهری، ترجمه شریک طاقی، شرکت مینگی، سازمان خراسان، مشهد، ۱۳۷۲
- ۲- نیه ولو، لئو، تاریخ شهر، شهرهای اسلامی و اروپایی در قرون وسطا، مرکز نشر دانشگاهی تهران، ۱۳۶۸
- ۳- نیکن، محمود، طراحی شهری، ترجمه فروتنه طاهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۶
- ۴- باقرآباد، جهانپناه، هویت این همایی یا فضا - مجله نیغه، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ۱۳۷۵
- ۵- اوسلر، محمود و سیدیه، ناصر، ادراک فضایی شهری، طراحی فضاهای شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۱
- ۶- اوسلر، محمود، قوانین و معیارهای طراحی فضای شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۵
- ۷- حسین، سیدحسین، شکل‌در معماری، فصلنامه معماری و فرهنگ شماره اول تابستان، ۱۳۷۸
- ۸- حسین، سیدحسین، فضای شهری، حیات واقعه‌ای و خاطره‌های جمعی، مجله نیغه، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، پاییز، ۱۳۷۸
- ۹- راسل، برتراند، تاریخ فلسفه غرب، ترجمه نجف دریاوندی، کتاب اول

باززنده‌سازی میدان

«سنت پیتر»

ترجمه: علی عربانی‌دانا

شروع به سخنرانی کرد و از آنها خواست که مجلس عوام را به طور بنیادی اصلاح کنند. ازدحام مردم به اندازه‌ای زیاد بود که قاضی شهر وحشت زده شد و از سربازان شهر خواست که جمعیت را پراکنده کنند. در این آشوب، ۱۱ نفر کشته و ۱۴۰ نفر زخمی شدند. این منطقه در اواخر قرن ۱۹ چهره تجاری به خود گرفت و ساکنان آن به محلی رو آوردند که کلیسای آن هیچ عبادت کننده‌ای نداشت تا اینکه در سال ۱۹۰۷ تخریب شد.

این مکان بعد از نصب یک صلیب یادبود که توسط «تمپل مور» طراحی شده بود و همچنین بعد از ایجاد یک باغ رسمی کوچک در سال ۱۹۲۴ توسط «سر ادوین لوتینز» و به افتخار پایان جنگ جهانی اول به شهرت رسید. این طرح که با سنگ پورتلند انجام شده است شامل یک بنای یادبود، یک مقبره سنگی، یک جفت ستون و یک دیوار سنگی است که پیرامون باغ را فرا گرفته است. جاده اطراف این میدان که مشتمل بر این مکان جزیره‌ای است از سال ۱۷۸۸ بدون تغییر باقی مانده است.

خود این میدان در سال ۱۹۰۷ ساخته شد. وقتی که خانه های قدیمی و ساختمان های تجاری تخریب شدند فوراً سری ساختمان های بزرگ که مشرف بر این میدان بودند ساخته شد. این ساختمان ها به ترتیب زمان ساخت عبارتند از: هتل میدلند در سال های ۱۸۹۸-۱۹۰۳، ساختمان YMCA در سال ۱۹۰۹ که در امتداد خیابان پیتر است، کتابخانه مرکزی در سال ۱۹۳۴، تالار شهر در سال ۱۹۳۸ و ساختمان های بزرگی که در حاشیه جنوب شرقی این میدان قرار دارند در دهه های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ ساخته شدند.

مهم ترین تغییری که اخیراً در این منطقه به وقوع پیوست، ساخت تراموای «مترولینک» است که در ژوئن سال ۱۹۹۲ رسماً توسط ملکه و در ایستگاهی که در مرکز میدان قرار دارد افتتاح شد.

وضعیت فعلی میدان سنت پیتر و ساختمان های آن

اصلی ترین ویژگی منطقه حفاظت شده میدان سنت پیتر، شکوه شهری آن است که دارای چندین ملک و ساختمان تجاری است. این منطقه باید بیشتر گسترش یابد. باغ دوستی بعد از



منطقه حفاظت شده میدان «سنت پیتر» در مرکز شهر «منچستر» انگلستان واقع شده است. این منطقه از ساختمان های تجاری، فرهنگی و اداری متعددی تشکیل شده و نامش از کلیسای «سنت پیتر» گرفته شده است؛ این کلیسا از سال ۱۷۸۸ تا سال ۱۹۰۷ در مرکز میدان «سنت پیتر» قرار داشت. طرح حفاظت از این منطقه در دسامبر سال ۱۹۷۳ تصویب شد؛ محدوده های این منطقه عبارتند از: خیابان «میرزای ام»، خیابان پیتر و خیابان «سوت میل» (محدوده این ۳ خیابان با منطقه حفاظت شده «پیتر» و «دنزگیت» مشترک است)؛ خیابان «دیکینسون» و خیابان «جورج» (محدوده این دو خیابان با منطقه حفاظت شده مشترک است)؛ خیابان «هال»، خیابان «بال»، خیابان «لاثر مازلی» و خیابان «ویندمیل». این میدان مشرف به تالار شهر، کتابخانه مرکزی و هتل میدلند است.

تاریخچه

این منطقه قبل از سال ۱۷۸۸ یعنی زمانی که هنوز کلیسای «سنت پیتر» ساخته نشده بود متشکل از مزارعی بود که در دامنه شهر نسبتاً کوچک منچستر واقع شده بودند. مقامات کلیسا به مردمی که در آن اطراف زندگی می کردند، خدمت رسانی می نمودند.

در تاریخچه این منطقه حادثه تلخی ثبت شده است. این حادثه تلخ در ۱۶ اگوست سال ۱۸۱۹ اتفاق افتاد. یعنی زمانی که «هنری هانت» در میدان «سنت پیتر» در حضور ۶۰ هزار نفر

طراحی منطقه حفاظت شده میدان سنت پیتر ساخته شد، بنابراین بخشی از این منطقه محسوب نمی‌شود اما بخش مهمی از این فضای شهری است.

اولین ساختمانی که در این منطقه ساخته شد، خانه اجلاس دوستان نام دارد که واقع در خیابان «مانت» است. این ساختمان توسط «ریچارد لین» طراحی و در سال ۱۸۳۰ تکمیل شد. این بنا به سبک کلاسیک یونان ساخته شده، دارای یک رواق نستوری متکایی است و هم‌نامی معبد «ایلیسوس» در آتیکا - استانی در یونان - به شمار می‌آید.

خانه «لانکاشیر» انباری است که در کنج خیابان‌های «پیتر» و «سوئیل» واقع شده است و به اواخر قرن ۱۹ تعلق دارد. طبقه همکف این انبار از سنگ‌های روستایی و طبقات بالایی با سنگ‌های آجری ساخته شده است. هتل میدلند، که به سبک معماری اواخر دوره ویکتوریا تعلق دارد، در نزدیکی ایستگاه مرکزی و به صورت باشکوه ساخته شده و اساساً هدفش این بوده است که به آن متصل شود. در حقیقت ترمینال خط راه آهن «میدلند - لندن» است. این هتل با آجر قرمز، سفال قهوه‌ای و گرانت قرمز ساخته شده است و دارای نرده‌های سفالی مشبک و همچنین برجک‌ها و سردری‌هایی است که به طرز بسیار ماهرانه‌ای ساخته شده و مثالی بارز از دوران تعلق به خود است. صاحبان فعلی این هتل تصمیم گرفته‌اند که کل آن را مرمت کنند و طلق‌های گرانیبی ورودی را دوباره به آن برگردانند.

ساختمان YMCA که در کنج خیابان‌های «پیتر» و «مانت» واقع شده، یک ساختمان ۵ طبقه است که نمای بیرونی آن از سفال‌های درشت تشکیل می‌شود. طبقه همکف این ساختمان به رنگ قهوه‌ای و طبقات دیگر به رنگ زرد جلوه‌گرند. در طبقات سوم و چهارم این ساختمان از دکوراسیون‌های واحد و تو در تو استفاده شده است. این ساختمان نیازمند امکاناتی همچون زمین دو، سالن ورزشی و استخر شنا بود که برای ساخت اینها از بتون‌های قوی استفاده و در نهایت، استخر شنا نیز در نزدیکی طبقه فوقانی ساختمان ساخته شد.

به دلیل اینکه در مرمت این ساختمان، هیچ یک از این ویژگی‌های درونی به کار گرفته نشده، ساختمان دارای شکل اداری است.

زمانیکه کتابخانه مرکزی در سال ۱۹۳۴ توسط جورج پنجم افتتاح گردید، بزرگترین کتابخانه عمومی این کشور به شمار می‌آمد و به سبک کلاسیک و با سنگ‌های پرتلند ساخته شده است. طرح حلقوی این ساختمان و برجک نورگیر آن - که در بالای گنبد قرار گرفته است - از طرح پانتون (۱) در روم الهام گرفته است. رواق بسیار بزرگ این ساختمان که بر روی ۶ ستون کورتی بنا شده است بر اهمیت میدان سنت پیتر می‌افزاید.

کتابخانه مرکزی و تالار شهر به طور هم‌زمان طراحی شدند؛ این دو بنا با پیاده‌راهی که در بین آنها قرار گرفته است مجموعه واحدی را تشکیل می‌دهند و یکی از شگفت‌انگیزترین فضاهای

شهری را ایجاد می‌کنند.

بین این کتابخانه و تالار سری کیوسک‌های آهنی تلفن قرار دارد. این کیوسک‌ها از این روی بی‌نظیرند که تاجی بر روی صفحات بالایی آنها قرار گرفته و حاشیه درها و پنجره‌هایشان لعاب کاری شده است.

کنترل ساختمان سازی

هدف از کنترل ساختمان سازی این است که هم منطقه را رونق دهد و در عین حال به کیفیت‌های بصری و معماری آن نیز توجه کند.

تغییر ساختمان‌های جدید و ساختمان‌هایی که از نظر معماری چندان جذاب نیستند مطلوب است؛ اما نباید به کیفیت برجسته کتابخانه، هتل میدلند و تالار شهر لطمه‌ای وارد کند. ارتفاع ساختمان‌های پیشنهادی باید متناسب با فضاها و ساختمان‌های مجاور باشد.

بسیاری از طرح‌های ساختمانی، نیازمند جواز برنامه‌ریزی هستند؛ حتی کارهای کوچک‌تر نیز باید از قبل، توسط شورای شهر تأیید شوند. هرگونه تغییری که قرار است بر روی ساختمان‌های به ثبت رسیده اعمال شود، نیازمند جواز است. تیم مرکز شهر آماده است که در زمینه مسائل مربوط به تخریب ساختمان‌های منطقه حفاظت شده، که نیازمند جواز است، خدمات مشاوره‌ای ارائه دهد.

همه طرح‌های جدید ساختمانی را باید در بافت خود در نظر گرفت. این گونه که در طراحی ساختمان‌ها باید به عوامل بافتی همچون خیابان، میدان، چشم انداز و تقاطع خیابان‌ها توجه کرد. بافت طراحی شهری در این گونه مناطق بسیار اهمیت دارد و ساختمان‌های پیشنهادی باید به همه جنبه‌های منطقه حفاظت شده، توجه کنند و هدف نباید فقط اجرای طرح‌ها باشد، بدون اینکه به مکان آن توجهی شود.



میدان سنت پیتر



میدان سنت پیتر

میانی و طبقات فوقانی که خط افق متغیری را ایجاد می‌کنند، توجه کرد و در این صورت است که همسازی منطقه تقویت می‌شود.

مصالحی که در پوشش ساختمان‌های میدان سنت پیتر به کار رفته عمدتاً از سنگ و رنگشان هم عموماً سفید است. اما هتل میدلند به این گونه نیست. در هنگام ایجاد ساختمان‌های جدید در این میدان باید به رنگ و مصالح آنها توجه کرد. به طوری که هیچ تناقضی با ساختمان‌های مجاور نداشته باشند. تقریباً همه پنجره‌هایی که در این ساختمان‌های به ثبت رسیده به کار رفته‌اند دارای تناسب عمودی‌اند؛ یعنی طولشان از عرض شان بیشتر است. بسیاری از این پنجره‌ها متحرک و به یک صفحه محکم متصل هستند در مواردی که این پنجره‌ها به کلی خراب می‌شوند باید از پنجره‌های جایگزین که مشابه پنجره‌های اصلی‌اند، استفاده کرد. در ساختمان‌های جدید، بهتر است که تعداد پنجره‌ها را حتی المقدور کاهش داد تا اینکه بتوان به طور عمیق بر روی نماها، مدل‌سازی کرد. گرچه کنج ساختمان موجود در میدان سنت پیتر نسبت به ساختمان‌های مرکز شهر چندان برجسته نیست ولی این مسئله هنوز مورد بحث است و در مرمت‌های بعدی مورد توجه قرار خواهد گرفت. در هنگام طراحی و استقرار طاق‌ها باید توجه کرد که به ماهیت اصلی معماری لطمه‌ای وارد نشود و طاق‌ها به گونه‌ای طراحی شوند که با بخش‌های مختلف معماری بنا همخوانی داشته باشند.

لیست ساختمان‌های به ثبت رسیده واقع در میدان سنت پیتر
 - خانه اجلاس دوستان، واقع در خیابان «مانت» به طراحی «ریچارد لین»، سال ۱۸۲۸-۳۰.
 - خانه لاتکاشیر، واقع در خیابان ۴۷ پیتر، در اواخر قرن ۱۹ ساخته شده است.

- YMCA، واقع در خیابان پیتر، به طراحی «وودهاوس»، «کریب» و «دین»، سال ۱۹۰۹.
 - هتل میدلند، واقع در خیابان پیتر، به طراحی چارلز تروپ‌شا، سال ۱۹۰۳-۱۸۹۸.
 - کتابخانه مرکزی، واقع در میدان سنت پیتر، به طراحی «وینسنت هریس»، سال ۱۹۳۰-۳۴.
 - بنای یادگار جنگ سنوتاف، واقع در میدان پیتر، به طراحی «سر ادوین لوتینز»، سال ۱۹۲۴.
 - صلیب یادگار، واقع در میدان سنت پیتر، به طراحی «تمبل مور»، سال ۱۹۰۷.
 - کیوسک‌های تلفن، واقع در میدان سنت پیتر، به طراحی «سر گیلز گیلبرت اسکات»، سال ۱۹۳۵.

طرح‌های جدید ساختمانی متناسب با بسیاری از بخش‌های مرکز شهر هستند و فقط به مناطق حفاظت شده محدود نمی‌شوند؛ این طرح‌ها باید به گونه‌ای تنظیم شوند که ماهیت خطی خیابان‌ها را حفظ کنند.

درختان

درختانی که در منطقه حفاظت شده میدان سنت پیتر قرار گرفته‌اند، برای محیط زیست از اهمیت زیادی برخوردارند. اگر اندازه درختان بیش از حد باشد و اگر آسیبی به درختان وارد آید، در آن صورت باید موضوع را به تیم مرکز شهر، اطلاع داد تا اینکه اقدامات لازم انجام شود، شخصی که اقدام به هرس و یا قطع درختان می‌کند، باید قبلاً از تیم مرکز شهر اجازه گیرد. درختکاری در این منطقه باید به گونه‌ای باشد که بعد مکانی خیابان‌ها و میدان را تکمیل کند.

بهبود و تقویت

گستره بهبود میدان سنت پیتر به مرمت ساختمان‌های ثبت شده و بازسازی ساختمان‌های دیگر محدود می‌شود. همه طرح‌های ساختمانی باید از نظر فرم، مقیاس، بلندی، تراکم و مصالح، متناسب با بافت ساختمان‌های موجود باشند و فضای ساختمان‌های به ثبت رسیده مجاور را کامل کند.

ساختمان‌های جدید و مرمت یافته نباید ضعیف و یا انعکاسی سطحی از بناهای تاریخی باشند، بلکه باید روح و جدایت نیز در آنها مشاهده شود. تقلیدهای ضعیف و بی‌روح نه تنها نقش مثبتی در این منطقه ندارد، بلکه ماهیت تاریخی آن را نیز آرز می‌کند.

در ساختمان‌های به ثبت رسیده میدان سنت پیتر، هم به تناسب تمامی کلی ساختمان‌ها توجه شده است و هم به تناسب موقعیت آنها. این تکنیک‌ها را نمی‌توان در معماری پس از جنگ پیدا کرد، اما در هنگام ایجاد ساختمان‌های جدید در کنار این ساختمان‌ها باید به اصول طراحی طبقه همکف، طبقات

یادداشت ۱
 1-Pantheon
 منبع
www.manchester.gov.uk/planning/heritage/stpeter.htm

نگرش نهضت مدرن معماری - شهرسازی به فضاهای شهری

مصطفی عباس زادگان
دکتر در شهرسازی
عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

متناسب با نقش آنها نیست و نیز تناسبات فضا حاصلی جز اغتشاش ذهنی را فراهم نمی آورد. برخی از دلایل اغتشاش فضایی موجود، حاصل نگرش معماری و شهرسازی مدرن به فلسفه و جامعه است و حاصل کالبدی این تفکرات در معماری و شهرسازی امروزه تجلی پیدا کرده است. این نوشتار تأثیرات معماری و شهرسازی مدرن بر فضاهای شهری را مورد توجه قرار داده است.

۱- تقابل نهضت مدرن معماری و شهرسازی و فضای شهری

از نظر طراحان شهری ارتباط متقابلی میان فرم، عملکرد و معنای فضا وجود دارد که می بایست روابط این سه عنصر مهم را شناسایی نمود و به طراحی آن پرداخت. در شکل دهی به فضای شهری نیز این عناصر می باید در ارتباط با یکدیگر محقق شود. شکل، اندازه و تناسبات عناصر احاطه کننده و نحوه استفاده از فضا عواملی هستند که در معنی بخشی به فضا کمک می کنند، به نوعی که هر فضایی دارای روحیه ای خاص و دارای تأثیرات روانشناختی - اجتماعی ویژه ای است. در مطالعه تیپولوژی میداین شهری که توسط زوکر (۱۹۵۹) ارائه گردیده است هر کدام از فضاها به لحاظ ارتباط با روحیه شهروندان دارای ویژگی خاصی است. از نظر زوکر (۱۹۵۹)، کامیلو سیته (۱۹۶۵) و یا راب کریر هر نوع میدان شهری دارای عملکردی و روحیه ویژه ای است که می بایست به آن پرداخته شود.

امروزه یکی از مسائل مهم طراحان شهری، شکل دادن به فضاهای بیرونی است. در بسیاری موارد کار طراحان شهری مانند کار جراحان پلاستیک است، که در فضاهایی که شکل و طرح اولیه آنها برای استفاده عموم نامناسب است اقدام به دخل و تصرف می کنند. روند کنونی توسعه شهری با دیدگاه معماری و شهرسازی مدرن به گونه ای است که ساختمان ها چون اشیایی مجرد در فضا قرار می گیرند. در این نگرش ساختمان ها جزئی از بافت کلان و شکل دهنده خیابان ها، میداین و فضاهای باز و زنده محسوب نمی شوند. در این نگرش رابطه بین ساختمان ها و فضا نه با درک رفتار صحیح انسانی، بلکه براساس طرح های

فضای باز شهری از دیرباز تاکنون بستر کالبدی تعاملات اجتماعی مردم بوده است. هر چند ویژگی های کمی و کیفی فضای باز شهری طی زمان و در اثر عوامل گوناگون چندی تغییر کرده است، اما همواره شهروندان و سایر استفاده کنندگان از شهر به چنین فضاهایی نیازمند بوده اند. امروزه علی رغم رواج پدیده های نوین ارتباطی چون مطبوعات، ماهواره و اینترنت، استفاده از فضای باز شهری برای ارتباط شهروندان با یکدیگر هنوز اهمیت خود را از دست نداده است. نیاز به حضور در فضای شهری و ارتباط رودررو با سایر شهروندان منبعث از ویژگی های مشترک روانی انسانهاست. مانند نیاز به ارتباط آگاهانه و متقابل با محیط مصنوع، نیاز به بیان ارتباط و ارائه اندیشه ها و افکار در فضای شهر و نیاز روانی به ایجاد مرکز در مجتمع زیستی از این گونه اند. علاوه بر پاسخگویی فضاهای باز شهری به نیازهای روانی - اجتماعی شهروندان، این نوع مکان ها در نظم بخشی به محیط شهری از اهمیت خاصی برخوردار هستند. فضای باز شهری به مکانی اطلاق می شود که همه شهروندان بتوانند آزادانه از آن بهره برند و در ارتباط با یکدیگر قرار گیرند.

فضاهای باز شهری دارای ویژگی های کالبدی هستند که روحیه خاص مکان را القا می کنند، به طوری که فضاها می توانند؛ رسمی - پادمانی، حکومتی - استبدادی یا انسانی - مردمی باشند. فضای شهری مطلوب، فضایی است که به نیازهای انسان پاسخگو باشند. نیازهای انسان در فضاهای شهر بر اساس الگوی سلسله مراتب نیازهای مازلو عبارتند از راحتی، آسودگی، حضور فعال و غیرفعال در فضا و پیچیدگی مطلوب (کشف) فضا^{۱۱}. آیا فضاهای شهری کنونی پاسخگوی این نیازها می باشند؟

میداین شهری سستی که دارای شکل هندسی خوانا و مقیاس انسانی مناسب و در استخوانبندی شهر دارای جایگاه مشخصی بوده اند، عمدتاً به این نیازها پاسخ داده اند. در وضعیت فعلی در شهرهای ایران میداین شهری در واقع نقش فلکه یعنی میدان ترفیکی را پیدا کرده اند و به جای جاری شدن تعاملات انسانی، حرکت اتومبیل در این فضاها نقش اصلی را بازی می کند. بسیاری از فضاهای شهری بی شکل هستند و اندازه فضاها

تنها به فرم فضاهای باز بلکه به عملکردهای پیرامونی نیز توجهی نمی‌شد. عدم توجه به فرم و عملکرد، بی‌معنا بودن فضا را نیز بدنبال داشت، لذا می‌توان اذعان کرد که طراحان شهری در این دوره نسبت به سه عنصر مهم از وظایف خود یعنی فرم، عملکرد و معنی بی‌توجه شدند.

بدین ترتیب تدریجاً طرز تفکری که توجه به زمینه یا به عبارتی محیط مصنوع اطراف را نادیده می‌انگاشت، ساخت و سازهای جدیدی را بوجود آورد که در نتیجه آن شهر بدنه‌های پیوسته خود را از دست داد. به همین دلیل شهروند به این ذهنیت می‌رسید که مکانی در شهر وجود ندارد. به قول لوی اشتراوس "به آنجا که می‌رسی آنجایی وجود ندارد". شهر فاقد فضای شهری، تأثیرات روانی-اجتماعی نامطلوبی بر روابط اجتماعی می‌گذارد.

از نظر ترنکیک (۱۹۸۶) چند عامل تاریخی چنین مشکلاتی را پدید آورده است. عامل نخست حاکمیت اتومبیل در شهرهاست که به طور کلی روابط انسانی را به نوعی به روابط ماشینی تبدیل کرده و به علاوه خود نیازمند فضاهای خاص است. ورود اتومبیل به فضاهای شهری در اکثر شهرها باعث شده که فضای عمومی تدریجاً مفهوم فرهنگی و انسانی خود را از دست بدهد^(۳). همچنین ورود اتومبیل به شهرها مقیاس فضای باز شهری را افزایش داده است به نوعی که اندازه فضاها بزرگتر و به علاوه سرعت حرکت در شهر افزایش یافته است. سرعت بالا، فرصت تعاملات رو در روی انسانها را از آنها سلب کرده و به علاوه موقعیت دیدن و درک اجزاء فضا را از آنها گرفته است.

از دست دادن فرصت تعامل با سایرین و عدم امکان درک جزئیات فضا احساس آرامش، حس تعلق و دلبستگی به فضا را از میان برده است. در واقع عدم حس تعلق به فضا به معنی عدم پاسخگویی به یکی از نیازهای مهم انسان در فضای شهری است^(۴).

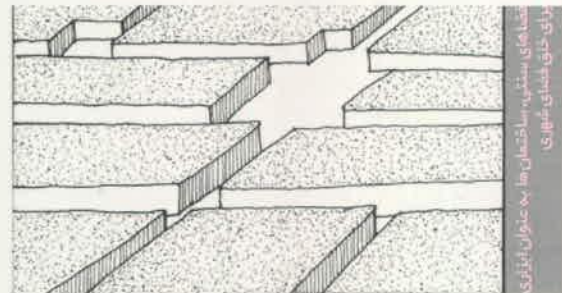
عامل دوم مسئله تلاش معماران مدرن برای وسعت دادن به فضاهای شهری بوده است. در این مرحله معماران به جای تراکم در سطح، تراکم در طبقات را مطرح کرده‌اند. امری که حمل و نقل عمودی مکانیکی و مصالح و تکنولوژی ساخت و سازهای جدید آنرا مقدور کرده است. همین امر باعث ایجاد تغییر بنیادین در فضاهای باز و زمینه شهری گردیده است.

عامل سوم سیاست‌های منطقه‌بندی و تفکیک عملکردها و کاربری‌ها از هم بوده است که در دوران مدرن شدت یافته بود و باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهری شد. نتیجه آن نیز وجود شهرهایی بود که به مناطق همگونی تقسیم می‌شد و راه‌های ترافیکی آنها را از هم جدا می‌کرد. تأثیر اجتماعی منطقه‌بندی، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیت‌های متنوع از هر محله بود. در نتیجه عوامل تنوع سرزندگی و حیات‌بخش شهر سنتی قبل از دوره صنعتی از میان

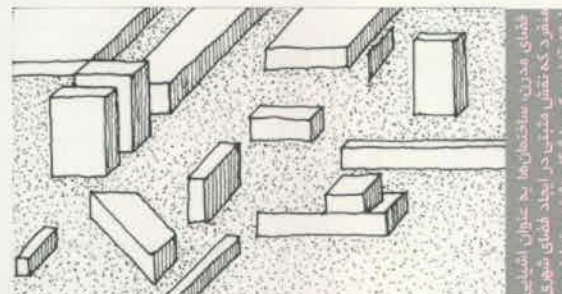
دو بعدی کاربری زمین تعیین می‌گردد. بدین ترتیب فضاهای بی‌شکلی بوجود می‌آیند که آنها را فضاهای گم شده، از دست رفته یا ضد فضا می‌نامند^(۳). از جمله فضاهای از دست رفته، می‌توان به فضای باقی مانده مجاور ساختمان‌های مرتفع، قطعات بدقواره و بلااستفاده زمین، عقب‌نشینی‌های فاقد کاربری در حاشیه معابر و پهنه‌های ما بین ساختمان‌های منفرد اشاره کرد. این نوع فضاها نه تنها در بافت شهری بلکه در مجموعه‌های فرهنگی، دانشگاهی، مسکونی و اداری نیز دیده می‌شوند. فضاهای بی‌شکل مدرن به لحاظ بصری فاقد چارچوبی مشخص و در نهایت به لحاظ ادراکی فاقد انسجام و غیرقابل تعریف هستند^(۳).

۱-۸. مقایسه فضای سنتی و مدرن

از نظر ترنکیک (۱۹۸۶) ریشه این مشکلات در نحوه تفکر عصر معماری و شهرسازی مدرن نهفته است. چرا که با شروع



فضاهای سنتی، ساختمان‌ها به عنوان اینبندی برای خلق فضای شهری



فضای مدرن، ساختمان‌ها به عنوان اینبندی مدرن که نقش مثبتی در ایجاد فضای شهری ندارد. قطعات درک و با شکل مشخصی ندارد.

Trancik, R. 1986

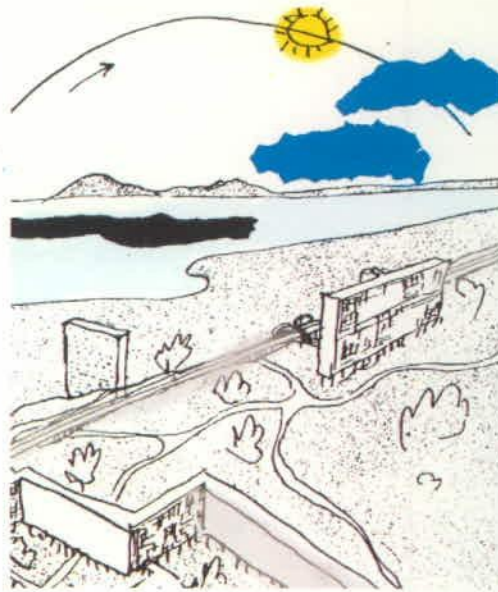
نهضت مدرن معماری و شهرسازی، ارتباط با تاریخ نیز قطع شده و حتی در موارد بسیاری، عمداً نادیده‌انگاشته شده است. این در حالی بود که اصولاً همه علوم و هنرها از صفر شروع نکرده‌اند، بلکه همواره تکیه بر تاریخ و دستاوردهای گذشته داشته‌اند و در طراحی شهری نیز تکیه بر دستاوردهای گذشته اصولاً همیشه به عنوان یک منبع الهام بخش مطرح بوده است. در گذشته تمرکز طراحان شهری بر ترکیب و سازماندهی کلی فضا مطرح بوده است. در قرن بیستم و با شروع نهضت معماری مدرن، فضای بین ساختمان‌ها فراموش شد و همین باعث شکل‌گیری فضاهای باز منفی و بدون شکل گردید. علت این امر تأکید معماری مدرن بر احداث ساختمان‌های بلند منفرد و عظیم با تأکید عمودی بر فضاهای باز پارک مانند بود. در این دوره نه

ولی چگونگی شکل گیری و کیفیت فضا اهمیت خود را از دست داد. در این دوره به اصول شناخته شده ایجاد فضاهای محصور و مثبت شهری بهایی داده نشد.

۲- تفکرات مدرن باوهایس، داستیل؛ لکور بوزیه و تعامل آن با فضای شهری

از میان حرکت‌های عملکردگرایی قرن بیستم، سه حرکت متمایز را می‌توان نام برد و به بررسی سیر اندیشه آنها و تأثیرات آن بر فضای کالبدی شهر پرداخت. حرکت باوهایس در آلمان، داستیل در هلند و شهرسازی فرانسوی به رهبری لکور بوزیه.

۱- باوهایس: عملکردگرایی نوعی از معماری-شهرسازی انقلابی بود که در اوایل قرن بیستم توسط روشنفکران مطرح گردید و حتی در تمامی جنبه‌هایی که به خلاقیت نیاز داشت، این مسئله رسوخ کرد. با نفوذترین این نیروها متعلق به عملکردگرایی باوهایس بودند. باوهایس در سال ۱۹۱۸ به رهبری والتر گروپیوس که اولین مدرس مدرسه باوهایس بود مطرح شد. هدف باوهایس این بود که هنر و تکنولوژی را زیر لوای زیبایی خالص متحد کند. منظور از زیبایی خالص زیبایی بود که تزئینات و اضافات را از فرم حذف کند. پیروان این مکتب معتقد بودند که بیان عملکرد خالص ساختمان عین زیبایی است. در پشت این نظریه یک ایدئولوژی قوی سیاسی نیز نهفته



تفکرات مدرن باوهایس، داستیل؛ لکور بوزیه و تعامل آن با فضای شهری

برده شد.

عامل چهارم، تخلیه محوطه‌های صنعتی، نظامی و انبارهای درون شهری و بلااستفاده ماندن این فضاها از دیگر عوامل از دست رفتن فضای شهری بوده است. در ایجاد این عامل هم برنامه‌های منطقه‌بندی و هم نوسازی شهری، که موجب جابجایی مرکزیت عملکردی شهر می‌شود، مؤثر بوده‌اند.

در این نوشتار برای درک بهتر تحولات فضاهای شهری در دوران مدرن شهرسازی، به سیر تحول اندیشه حاکم بر شکل‌گیری فضاهای شهری در دوران مدرن پرداخته می‌شود که برای این منظور می‌بایست شکل‌گیری و تکامل فضاهای قرن بیستم را در زمینه فکری و بینشی آن جستجو کرد.

مهم‌ترین و مؤثرترین جنبش‌های فکری این دوره حرکت "عملکردگرایی" بوده است. فضای شهری قرن بیستم در ارتباط مستقیم با اندیشه عملکردگرایی و در ارتباط با "فرمهای خالص" در فضای باز غیرمحدود و به اصطلاح صاحبان این طرز تفکر فضای "دمکراتیک و جاری" شکل گرفته است. این حرکت پس از جنگ جهانی دوم شتاب و گسترش یافت و به نیروی هدایت‌کننده توسعه شهری در دنیای نوین بدل گردید. با اندیشه و شعار سبک بین‌المللی، ساختمان‌ها از بستر منطقه‌ای و به‌طور کلی فضایی خود منفک شدند و مکان جغرافیایی و شرایط فرهنگی-اقلیمی ویژه آنها اهمیت خود را از دست داد. از سوی دیگر شعار شکل‌گیری ساختمان‌ها در فضای آزاد، فرم‌هایی را بدون توجه به محیط پیرامون و در واقع به نوعی در خلاء محیطی شکل داد. کار معماران و شهرسازان این دوره با این تفکر کلی که فضاها باید آزاد باشند و معماری نیز باید خالص باشد به آنجا ختم شد که ساختمان‌ها بدون ارتباط با یکدیگر و به‌طور منفرد در پارک و یا در میانه یک پارکینگ غرق شوند. براساس این نوع بینش فضاهای شهری فقط عملکردهایشان مهم بود، مثلاً فقط چگونگی حرکت در آنها یا فقط ایجاد فضای سبز و یا فقط ایجاد پارکینگ اهمیت داشت.



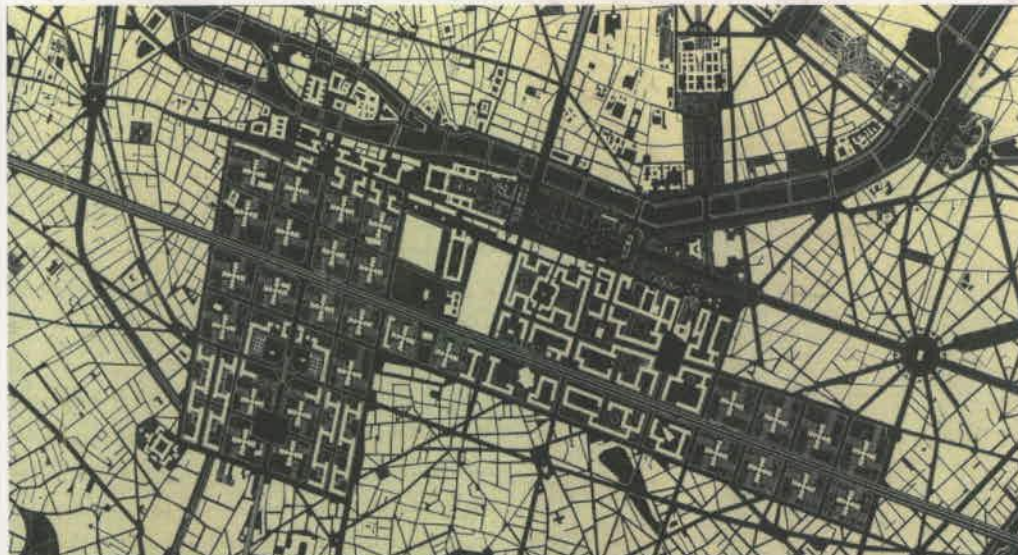
است. به طور کلی هدف این حرکت مانند باوهاوس آن بود که بازسازی اجتماعی را از طریق ایده‌آل‌های انتزاعی و فرم‌های کالبدی به دست آورد. جستجو برای انقلاب اجتماعی و بهبود وضع انسان از طریق هنر و طراحی نتیجه تفکرات ایده‌آل‌گراها و واکنشی در برابر تراژدی جنگ جهانی اول بود. طراحان د - استیل به فرم‌های انتزاعی به عنوان ابزار الهام‌بخش؛ و نه ابزار پاسخگو به نیازهای واقعی زندگی روزمره توجه داشتند.

۳- لکور بوزیه: دیگر جریان مهم فعالیت‌های لکور بوزیه طی سال‌های ۱۹۲۰ تا ۱۹۶۰ بود که بر نهضت معماری مدرن سلطه یافت. هیچ معماری در این دوره زمانی به اندازه لکور بوزیه بر فضاهای شهری و معماری تأثیر نداشت. این نهضت و ایده‌های آن توسط معماران به آمریکا نیز کشیده شد زیرا طی جنگ دوم جهانی بسیاری از اروپاییان به آمریکا مهاجرت کردند. اروپاییان مهاجر در مدارس معماری شروع به تدریس کردند و ایده‌های لکور بوزیه را در همه جا نشر دادند. طرح‌های بزرگ معماری و شهرسازی لکور بوزیه مانند شهر درخشان^(۸) در پاریس سال ۱۹۲۵، لاویلاردیوز ۱۹۳۴. نقشه جامع الجزایر، در طراحی شهری و طراحی سایت در سطح جهان تأثیرات قطعی داشت.

سه مکتب فکری مطرح شده در بالا و بویژه حرکت لکور بوزیه سه تأثیر مهم در خلق فضاهای باز داشتند که از این دست‌اند: الف - ساختمان‌های خطی یا هسته‌ای به عنوان عناصر شهری بزرگ. این ساختمان‌ها به طور فیزیکی برای تعریف محله یا یک واحد اجتماعی به کار برده می‌شده‌است. طرح شهر درخشان در پاریس - ۱۹۲۵ - که هرگز ساخته نشد نمونه‌ای از این فضاهای باز شهری است. در این بافت تضاد میان فضاهای سنتی و فضای طراحی شده توسط لکور بوزیه به خوبی قابل مشاهده‌اند و ساختمان‌های خطی و هسته‌ای، محله و یا یک

بود. به عقیده گروپیوس تزئینات عنصری شاخص در معرفی بورژوازی و طبقه اشراف بود. حتی این حرکت معتقد بود که "ایجاد تزئینات یک جنایت است". این عقیده که برخاسته از یک نوع آرمانخواهی بود، در درازمدت سبب انقطاع از تجلیات کالبدی فرهنگ و تاریخ شد. به عنوان یک سوسیالیست، گروپیوس معتقد بود که معماری یک شالوده‌نمایان، عینی و غیرانتزاعی داشته و نشان دهنده روحیه طبقه کارگر است. ولی در عمل این ایده توسط خود طبقه کارگر به عقب رانده شد. به عنوان نمونه در کار لکور بوزیه در مجموعه مارسی، طبقه کارگر فضای عملکردی داخلی را با تزئینات سنتی تغییر داد^(۹). اجزای سنتی سبک باوهاوس عبارت بودند از دیواره‌های جدا کننده نازک و سفید، بتون اکسیوز، دیوارهای شیشه‌ای و سقف‌های صاف. این مجموعه در هر جایی می‌توانست بدون در نظر گرفتن فرهنگ، اقلیم یا طبیعت قرار گیرد. در این سبک، واژه "زمینه کالبدی"^(۱۰) کاملاً حذف می‌شد. فرض بر آن بود که علی‌رغم تمایلات مردم به تزئین ساختمان چنانچه آنها تحت آموزش قرار گیرند رفته رفته زیبایی خالص را به جای زیبایی معماری معمول خواهند پذیرفت و به علاوه حاصل این طرز تفکر خلق فضاهای شهری بود که بدنه‌های آن صاف و صیقل داده شده بود و گیرایی فضایی نداشت. کالبد فضا فاقد تجلیات فرهنگی - تاریخی بود و لذا احساس تعلق به فضا را به شدت تقلیل می‌داد.

۴-۵- استیل: این حرکت شبیه باوهاوس در تمامی سطوح طراحی از جمله نقاشی، معماری، طراحی مبلمان و همچنین طراحی اشیاء مؤثر و دارای اهداف مشترکی با باوهاوس بوده است. در طرح‌های این حرکت مشابه باوهاوس از شکل‌های هندسی استفاده شده و با اینهمه طرح‌ها بیشتر تزئیناتی هستند. رنگ‌های روشن و خام در این حرکت بسیار مرسوم



۴-۵- طرح پیشنهادی لکور بوزیه برای پاریس - شهر درخشان - ۱۹۲۵. (۱) این نقشه بافت سنتی پاریس را با بافت پیشنهادی حرکت مدرن مقایسه می‌کند. در این طرح ساختمان‌ها به عنوان شیبه منفرد از یکدیگر مطرح هستند و به خلق فضاهای تعریف شده نمی‌پردازند ولی در بافت سنتی ساختمان‌ها نقش محصور و تعریف کننده فضا را بر عهده دارند.

واحد اجتماعی را تعریف می کند.

ب - جداسازی عمودی سیستم‌های حرکت در سطوح غیر هم سطح. این فکر در طراحی اتوبان‌ها و طراحی شهری تأثیر بسیاری داشت.

ج - وسیع نمودن فضای شهری به منظور عملی کردن، محوطه‌سازی نرم، حرکت آزاد و نفوذ آزادانه نور خورشید به فضاها.

علاوه بر این ویژگی‌ها، در آمریکا به دلایل اقتصادی سازندگان ترجیح می‌دادند که ساختمان‌ها را باریک‌تر و بلندتر بسازند یعنی مقطع کوچکتر و ارتفاع بیشتر. در نتیجه ساختمان‌ها همانند سوزن‌هایی به سوی آسمان کشیده شد و فضاهای بی‌شکل و بدون هویت در سطح زمین رها شدند. لازم به توضیح است که هنوز در ایران در بسیاری از پروژه‌های خانه‌سازی که در محوطه‌های بزرگ به اجرا در می‌آید، نه تنها فضای شهری خلق نمی‌شود بلکه فضاهایی غیرقابل درک، بی‌شکل، بدون بدنه مشخص و ناخوانا بوجود می‌آید که هیچ ارتباط فرهنگی - معماری با زمینه ایرانی خود ندارند.

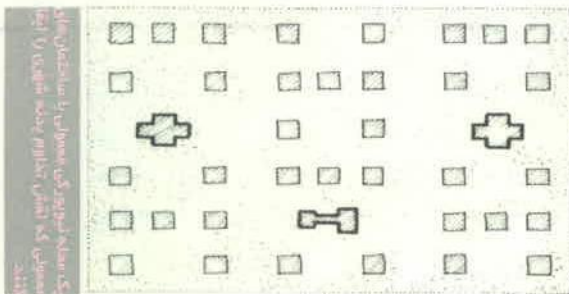
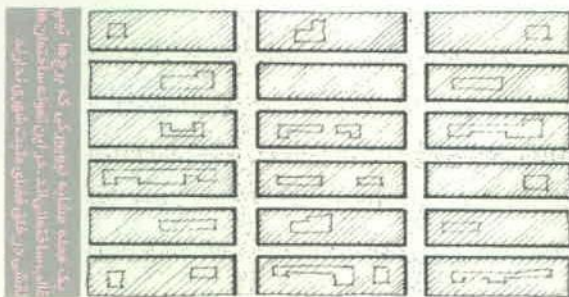
برای پرهیز از این مشکل، تنها روشی را که می‌توان در شهرهای «برجی» برای حفظ هویت خیابان بکار برد، عقب‌نشینی تدریجی ساختمان در ارتفاع و پهن شدن در سطح زمین است. این ساختمان‌های بلند مرتبه در سطح طبقه اول خود حتماً می‌بایست که تا لبه خیابان استقرار یافته و در مقیاس متناسب انسانی با خیابان عمومی و افراد استفاده‌کننده از آنها ارتباط برقرار کنند. این نوع برخورد با مسئله ساختمان‌های بلندمرتبه قبل از اوج‌گیری حرکت مدرن توسط لوئیس سولیوان در سال ۱۸۹۱ مطرح گردید. فکر آسمانخراشها با «عقب‌نشینی» در بسیاری از شهرها مانند مانهااتان در آمریکا اجرا شد. ساختمان مشهور «امپایراستیت» بر همین اساس شکل گرفت. البته این حرکت و این نوع برخورد با ساختمان برای



بسیاری از افراد و سازندگان، غیراقتصادی به نظر می‌رسد. براساس این طرح بسیاری از ساختمان‌های بلندمرتبه در سال‌های اخیر شکل گرفته‌اند. این نوع ساختمان‌ها در سطح طبقه همکف پهن شده‌اند و در مقیاس انسانی با استفاده‌کننده رابطه برقرار می‌کند ضمن اینکه بدنه خیابان نیز تداوم عادی

خود را حفظ کرده است.

امروزه بسیاری از شهرهای غربی و بخصوص آمریکایی متأثر از حرکت مدرن معماری و شهرسازی مملو از آسمانخراش‌هایی با یک مقطع کوچک در سطح زمین هستند و بنابراین پیوستگی بدنه خیابان به‌طور کلی از میان رفته است. از سوی دیگر فضاهای باز بی‌شکل بوجود آمده که به آن اصطلاحاً فضاهای از دست رفته^{۱۹} گفته شده است. نکته مهم و اساسی در این نوع شهرها آن است که چگونه می‌توان این پیوستگی بدنه را حفظ کرد و فضاهای بی‌شکل را سامان داد. در شهرهای ایرانی نیز با این معضل مواجه ایم. ممکن است این مسئله در بافت‌های شهری موجود دیده نشوند ولی به‌طور بسیار حاد و تقریباً در کلیه مجموعه‌سازی‌های معاصر در سطح ایران دیده می‌شود. در سال ۱۹۲۷ توسط ری موند هود در کتاب «شهر برجها» به‌طور گرافیکی نشان داده شده است. تصویر زیر تغییر مقیاس فضاهای شهری را که حاصل برج‌سازی‌های دوران مدرن است به نمایش گزارده است. همانگونه که در این تصویر ملاحظه می‌گردد، برج‌هایی با مقطع کم به جای بلوک‌های معمولی در نیویورک سبب تغییر مقیاس شدید فضاهای شهری و همچنین بی‌شکل شدن فضاها شده است. تصویر شش محله‌ای با ساختمان‌های کوتاه را نشان می‌دهد که دارای خیابان‌هایی با بدنه‌های ممتد و تعریف شده است و در تصویر بعدی همین تراکم ساختمانی، به‌صورت برج‌سازی، سازمان داده شده است. هود در این کتاب پیشنهاد کرده است که می‌بایست نسبتی ثابت میان حجم ساختمان و سطح خیابان برقرار گردد. هر چه ارتفاع بیشتر باشد مقطع ساختمان می‌بایست کوچکتر گردد تا نور، هوا و تسهیلات ترافیکی را فراهم آورد. این پیشنهاد توجه کافی به مسئله خلق فضای تعریف شده شهری نداشته است.



۳- عکس‌العمل‌های انتقادی

حرکات انتقادی عمدتاً منبعث از برخورد افکار عملکردگرای اروپایی در مورد فرم معماری و تک‌بناها است. در واقع عملکردگراها بر فرم کلی فضاهای باز شهری

امروزه یکی از مسائل مهم طراحان شهری، شکل دادن به فضاهای بیرونی است. در بسیاری موارد کار طراحان شهری مانند کار جراحان پلاستیک است، که در فضاهایی که شکل و طرح اولیه آنها برای استفاده عموم نامناسب است اقدام به دخل و تصرف می‌کنند

فوق‌العاده مؤثر بودند و مشکلات موجود در مورد فضای باز به این گروه بر می‌گردد.

در سال ۱۹۵۰ گروهی جوان از نسل دوم مدرنیست‌های اروپایی سعی کردند تا اصول فضاهای شهری را مجدداً تعریف و

تعیین کنند. تعدادی از این افراد گروهی به نام «تیم ۱۰» را تشکیل دادند و در یک اعلامیه اشتباهات مدرنیست‌ها در عدم نگرش به نیازها و فعالیت‌ها در فضا را یادآوری کردند. اعلامیه این تیم بنام «تیم ۱۰ پیشرو»^(۱۱) منتشر شد. این گروه ضمن تعریف مکان، مسائلی که پیرامون طراحی فضای شهری در رابطه با قوانین و نظم در جامعه امروزی وجود دارد را طرح کردند. این گروه عدم نگرش نسل اول معماری مدرن به مسئله مکان به مفهوم کالبدی و عملکردی آن را نکوهش و خود مفهوم فضای شهر را مجدداً تبیین کردند.

دو تن از اعضای «تیم ۱۰»، طرح نو و بدیع دانشگاه آزاد برلین را براساس فلسفه تیم ۱۰ در مورد فرم و مقیاس انسانی طراحی کردند. این طرح با اشاره به زمینه شهری و نیازهای استفاده‌کنندگان تغییر جهت تفکر مدرنیست‌ها را نشان می‌دهد. از ویژگی‌های این طرح وجود فضای باز شهری با مقیاس انسانی و شکل‌های منظم، خیابان‌ها و پیاده‌روهایی که توسط ساختمان‌های کوتاه احاطه شده‌اند، است. پس از شکل‌گیری «تیم ۱۰» گروه‌های متعددی که منتقد فرضیات مدرنیست‌ها بودند، بوجود آمدند. رابرت و تتوری در کتاب

پیچیدگی و تضاد در سال ۱۹۶۰ و بدنیال آن در کتاب درس‌هایی از لاس و گاس در سال ۱۹۷۰ زمینه‌ساز حرکت پست مدرن شد. در این دو کتاب به‌طور منتقدانه به حرکت مدرن نگریسته شد و به‌طور عملی عدم وجود زمینه کالبدی و توجه به محیط و همچنین عدم توجه به فضای باز را در طرح‌های مدرن مورد توجه قرار داد.

کولین رو^(۱۲) به عنوان معلم برجسته طراحی شهری، تئورسین و نویسنده به موضوع چنین می‌نگرد «ساختمان‌ها سر برآورده از زمین و آزاد در شهر قرار گرفته‌اند و بافت نامناسبی را بوجود آورده‌اند». منظور از بافت، ترتیب نظم خیابان‌های شهر، ساختمان‌ها و فضای باز شهر بود و نامناسب بودن ساختمان‌ها از نظر او عبارت از آزاد بودن آنها به عنوان یک شیء و تأثیر تخریبی آنها بر یکپارچگی شهر بودند. بنا به اعتباری، فضاهای باز



خیابان پست‌مدرن در آنتورپ، بلژیک. در این خیابان، ساختمان‌های شهری به‌طور نامنتظم ساخته شده‌اند. این فضای شهری به‌طور نامناسبی و نامنظم شکل گرفته است.

شهرهای ایران تجربه شده است. با توجه به فرهنگ غنی معماری و شهرسازی ایرانی - اسلامی لازم است برای معاصر سازی فضاهای شهری موجود، اقدام گردد. از طرف دیگر خلق فضاهای شهری جدید باید در دستور کار طراحان

تخلیه محوطه‌های صنعتی، نظامی و انبارهای درون شهری و بلااستفاده ماندن این فضاها از دیگر عوامل از دست رفتن فضای شهری بوده است

شهری ایرانی قرار گیرد. این فضاها می‌بایست توانایی پاسخگویی به نیازهای انسانی باشند. چنین فضایی می‌بایست دارای معانی خاص و به خوبی به عنوان یک فضای شهری قابل درک و به لحاظ عملکردی سرزنده و باشد. به علاوه معاصر بوده به نحوی که نیازهای جدید را نیز برآورده سازد و از همه مهمتر به لحاظ معنی با بستر تاریخی و فرهنگی شهر ایرانی ارتباط مناسب را برقرار کند.

شهری می‌بایست در غالب استخوانبندی شهر شکل گیرند، به نوعی که می‌بایست در ستون فقرات کل شهر و ستون فقرات محلات فضاهای شهری سازمان داده شوند^(۱۲).

سه راه حل برای ایجاد فضاهای باز شهری سرزنده که برای استفاده مردم مناسب باشند پیشنهاد شده است.^(۱۳)

الف - ساختمان - با تغییر ساختمان‌ها در ترکیب بلوک‌های فعلی و ایجاد بدنه‌های کامل برای هر بلوک شهری می‌توان در ایجاد تداوم بدنه شهری موفق بود. این حرکت می‌تواند احساس «مکان» و «در آنجا بودن» را به شهرها باز بخشد. لازم به توضیح است که ساختمان‌ها در گذشته نیز برای حفظ تداوم بدنه معابر و ایجاد فضاهای باز منظم تغییر شکل می‌یافتند^(۱۴). در بافت‌های سنتی ایران برای ایجاد فضاهای شهری با هندسه و ابعاد منظم ساختمان‌ها یعنی بخش‌های پرفضا به نوعی شکل می‌گرفتند تا فضاهای خالی با شکلی منظم سامان داده شوند.

ب - ایجاد سیستم‌های تردد جدید برخلاف نظام زاویه‌های قائمه و ایجاد راه‌های مورب مانند طرح پاریس و واشنگتن دی سی و پیشنهادات راب کریر.

ج - ایجاد عناصر یادمانی تا بتواند فضاهای خالی شهری را تعریف کند و معنی بخشد.

از حرکات مهمی که انجام پذیرفته، ساخت و ساز در فضاهای باز بی هویتی است که می‌تواند به وسیله ساخت و سازهای جدید، مجدداً احیا و فضاهای مثبت شهری ایجاد شود.

۴- نتیجه‌گیری :

حرکت مدرن معماری و شهرسازی که از دهه اول قرن بیستم شروع و در دهه ۱۹۶۰ به اوج خود رسید، تأثیرات شگرفی بر فضای باز شهری باقی گذاشته است به نوعی که شکل، اندازه، عملکرد و محل قرارگیری آنها بستر شهر را به کلی دگرگون ساخت. به طور خلاصه این فضاها برخلاف نمونه‌های سنتی آنها دارای چند ویژگی بود که از این دست‌اند :

الف - فضاهای شهری مدرن بی شکل هستند.

ب - اندازه آنها نسبت به فضاهای سنتی بسیار بزرگ و از مقیاس فضاهای تعاملات شخصی و اجتماعی بسیار فراترند.

ج - فاقد بدنه‌های متداوم هستند.

د - عموماً به لحاظ عملکردی تک منظوره به شمار می‌آیند.

و - فاقد تداوم تاریخی با زمینه شهر هستند.

شهرهای ایران نیز حداقل در سطح مجموعه‌های مسکونی، دانشگاهی، اداری، فرهنگی و نظایر اینها، شدیداً متأثر از این حرکت گشته‌اند و چنین فضاهایی در اکثر

پانوش :
 ۱- عباس‌زادگان، ۱۳۸۲
 ۲- ترانک، ۱۹۸۶
 ۳- هدم، باروسکی، ۱۹۸۲
 4- Appleyard, 1981
 5- عباس‌زادگان، ۱۳۸۲
 ترانک، (1986) ۱۳۵۰
 7- context
 8- plan void
 9- Lost Space
 10- Team 10 primer
 11- Colin Rowe
 12- Encksun, Bill, 2001
 13- Moughtin Cliff, 1992
 ۴- هدم، باروسکی، ۱۳۸۱
 منبع :
 - گندیش، ریگبرند، نما، زمان و معماری، ترجمه دکتر منوچهر حریبی، نگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۵۴
 - هدم، ریچارد، باروسکی، آندرو، همالی طراحی شهری، ترجمه رضازاده راضیه، عباس‌زادگان، مصطفی، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، چاپ سوم، تهران، ۱۳۸۱
 - عباس‌زادگان، مصطفی، ابعاد اجتماعی - روانشناختی فضاهای باز شهری، مجله بین‌المللی علوم مهندسی و برنامه‌های معماری و شهرسازی، در حال چاپ، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ۱۳۸۲
 - Appleyard, Don, Livable Streets, Berkley, California: University of California Press, 1981
 - Eriksen, Bill; The Amator and Fabric As A Model For Understanding Spatial Organisation, in: Approaching Urban Design, Edited by Roberts, Mario, Greed, 2001, ?
 - Moughtin, Cliff; Urban Design - Street and Square, Butterworth Architecture, 1992, ?
 - Stille C; City Planning According to Artistic principles, Translated by Collins G. R. and Collins C. C., Random House, New York, 1985.
 - Zucker P. - Town and Square: From the Agore to Village Green, New York, Columbia University Press, 1959, ?
 - Trancik, Roger; Finding lost space, Van Nestrand Reinhold, 1986.
 - ترانک، راجر، در جستجوی فضای از دست رفته، ترجمه عباس‌زادگان، مصطفی، رضازاده، راضیه، (در دست چاپ)، ۱۹۸۶

تأثیر عوامل اجتماعی - سیاسی بر تحول فرم فضای شهری

راضیه رضازاده
دکتر در شهرسازی
عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران



فضای شهری - که در واقع کانون ارتباطات در روابط اجتماعی فرهنگی ساکنین است - را مورد تدقیق قرار می‌دهیم. بررسی حاضر در زمینه تأثیرپذیری ماهیت و فرم فضای شهری از عوامل زیرساختی چندی چون سیاست، اقتصاد، فرهنگ و تأثیرگذاری آن بر روابط انسانی در تاریخ شهرنشینی انسان تا آغاز عصر جدید است. تنوع نمونه‌های مورد مطالعه در طول زمان و در بهنه مکان می‌تواند راهگشای دستیابی به اصول ثابت شکل‌گیری ناخودآگاه و همچنین طرح‌ریزی آگاهانه فضای شهری باشد. در اینجا صرفاً به بررسی ارتباط بین فرم فضاهای شهری و تشکیلات اجتماعی، سیاسی و پیش‌های ذهنی مردم پرداخته خواهد شد.

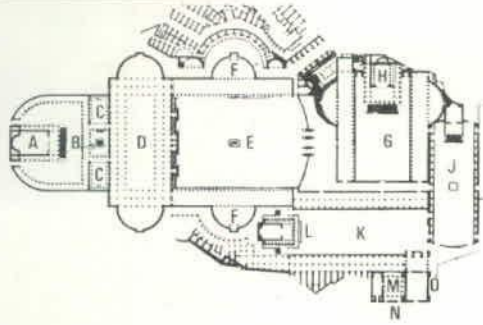
خوانایی یک شهر از طریق همین ابزار کالبدی آشکار می‌گردد و به میزانی که یک کالبد بتواند با شهروندان خود از طریق ویژگی‌های کالبدی ارتباط سمبلیک ایجاد کند، یک شهر خوانا و یا ناخوانا ارزیابی می‌شود. محیط فیزیکی می‌تواند بیان مفاهیم را ساده‌تر و یا مانع بیان مفاهیم گردد. هر چه مفاهیم ساده‌تر و گویاتر بیان شده باشند، شهر خواناتر است.

اما قبل از بررسی ویژگی‌های کالبدی فضای شهری در دوره‌های مختلف و بسترهای جغرافیایی - فرهنگی متفاوت، لازم است به این نکته اشاره شود که اصولاً کیفیت باز شهری که

شهر چیست؟ آیا شهر مجموعه‌ای صرفاً متشکل از فضای سکونت، کار و تفریح است، و یا شهر فضای کالبدی حیات اجتماعی جوامع است. جایی که در آن روابط انسانی و اجتماعی شکل گرفته، بارور و شکوفا می‌شود. اگر چنین است و اگر شکل‌گیری شهر بیش از آنکه یک پدیده صرفاً مادی باشد براساس نیاز روانی انسان‌ها به زندگی اجتماعی و ایجاد روابط انسانی شکل گرفته باشد، چگونه کالبد شهر به این نیازها پاسخگوست و چگونه در کالبد شهر امکان ارتباط اجتماعی مردم با هم فراهم شده است.

فرم شهر، اعم از فرم کلان شهر تا فرم جزء فضاها متأثر از روابط و بنیان‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی است. همان‌گونه که شهر از این روابط و زیرساختها متأثر می‌گردد، بر برخی از روابط انسانی - اجتماعی نیز تأثیر گذار است. در این زمینه مطالعات زیادی انجام گرفته که به طور کلی مطالعات انسانی - محیطی خوانده می‌شود. بررسی تأثیرات فرهنگ بر فضای شهری و فضای شهری بر فرهنگ، همگی موضوعاتی هستند که مورد توجه نظریه‌پردازان این حوزه در سال‌های اخیر بوده است.

در اینجا از بین عوامل فرمی شکل دهنده به کالبد شهر که در عین حال بر ذهنیت استفاده‌کننده و شهروند تأثیر گذار است،



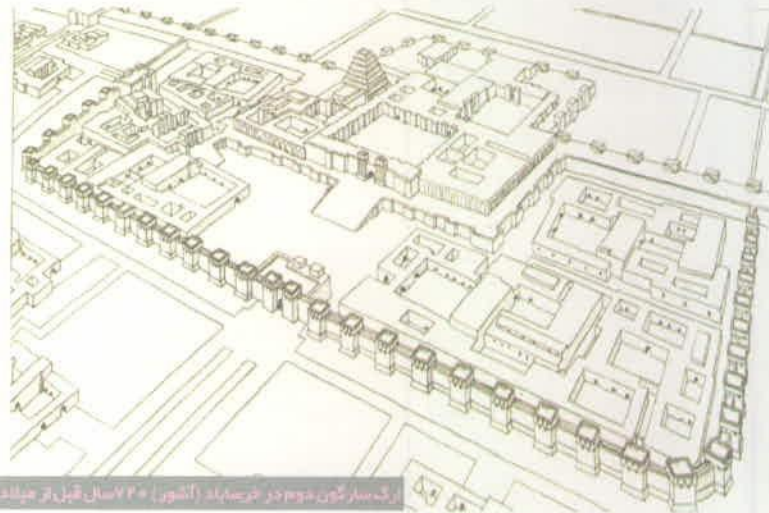
نمونه‌های اولیه تفاوت‌های بارزی یافته است که دقت بیشتری را می‌طلبد. فضای باز "وارکا" به شکل نامنظم و در مرکز شهر و بدون حصار جدا کننده در اختیار شهروندان است، اور و بابل فضاهای منظم یافتند و در درون حصار در مرکز شهر قرار گرفته و دسترسی به آن جز از طریق دروازه‌هایی مقدور نیست، و بالاخره خرساباد نه تنها فضایی بزرگ مقیاس یافته، بلکه در درون حصار حصار حصار قرار گرفته و دسترسی به آن تنها از طریق ورودی محورگرا و یادمانی مقدور است. بدین ترتیب با گذر از دوران حکومت‌های مستقل و ورود به شکل‌گیری حکومت‌های محلی اولیه، فرم و موقعیت فضاهای شهری نیز تغییر کرده است. چنانکه دیدیم عموماً فضاهای باز در داخل قلعه و ارگ حکومتی قرار گرفته و عملاً از دسترس مردم خارج شده و فضای برخورد روزانه مردم با هم را بوجود نمی‌آورند. بلکه بر عکس به عنوان صحن و زمینه‌ای برای نمایش قدرت نظام حاکم درآمده و با ابعاد وسیع و معماری باشکوه و استفاده از عناصری چون دروازه‌ها و دیوارهای عظیم، مجسمه‌ها و تندیس‌های غول پیکر و بالاخره استقرار فضا در مقابل معبد و کاخ، تمام تلاش بر آن بوده که بر شکوه و بزرگی نمایی نظام حکومتی تأکید کرده و بر صلابت و استواری و شکست‌ناپذیری آن صحه گذارد.

در دوران یونان باستان با نوعی از نظام اجتماعی روبه‌رو هستیم که دارای زیرساخت‌های سیاسی دموکراتیک بوده است. استقلال سیاسی - اقتصادی در شهرها، وجود نظام و قوانین و مقررات خودگردان برای آنها و خصوصاً سنت زندگی اجتماعی و حکومت مردمی همگی بر ضرورت ایجاد فضاهای باز شهری تأکید داشتند که بتواند جایگاه کالبدی وقوع فعالیت‌های اجتماعی شهر باشد. در چنین شرایطی برخورد اجتماعی مردم با هم و مداخله آنان در امور اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و حتی قضایی و به علاوه برخورد‌های فکری - که به حد شکل‌گیری فلسفه یونانی بود - به فضای باز چند عملکردی نیاز داشت که آتن فرم خاص خود را در این دوران یافته و نام یونانی آگورا بر آن اطلاق می‌گردد.

نگاهی به تحول فرمی آگورای آتن از عهد باستان، دوران کلاسیک یونان تا دوران هلنیستی و رومی نشان می‌دهد که اولاً

امکان ارتباط بیشتر، طولانی‌تر و عمیق‌تر ساکنین با هم را فراهم می‌سازد، خود بستگی تام به بستر اجتماعی - سیاسی دارد. به طوری که در جوامعی که دارای روابط حکومتی مردمی‌تری بوده‌اند، ماهیت و فرم فضاهای شهری با جوامعی که دارای حکومت‌های مرکزی‌تر و مقتدرتر بوده‌اند، متفاوت است و این تفاوت تا حد فقدان فضای باز شهری در نظام‌های مقتدر مرکزی که نوعی استبداد حکومتی در آن دیده می‌شود، پیش می‌رود.

سنت گردهم‌آیی در محیط‌های باز مجتمع‌های زیستی به تاریخ شکل‌گیری نخستین مجتمع‌های زیستی انسانی باز می‌گردد. وجود فضای باز شهری در شهرهای وارکا، اور، بابل و خرساباد در بین‌النهرین به شکل‌ها و فرم‌های مختلف دیده شده است. موقعیت مکانی و فرم مقیاس فضا در همین



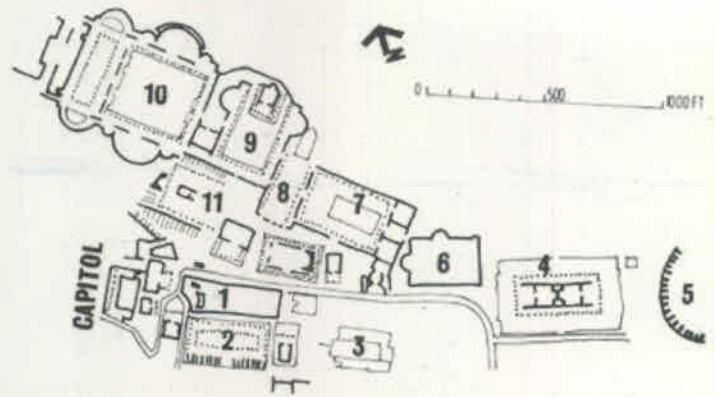
رنگ‌سازگون دوم در خرساباد (آگورا) ۲۲۰ سال قبل از میلاد



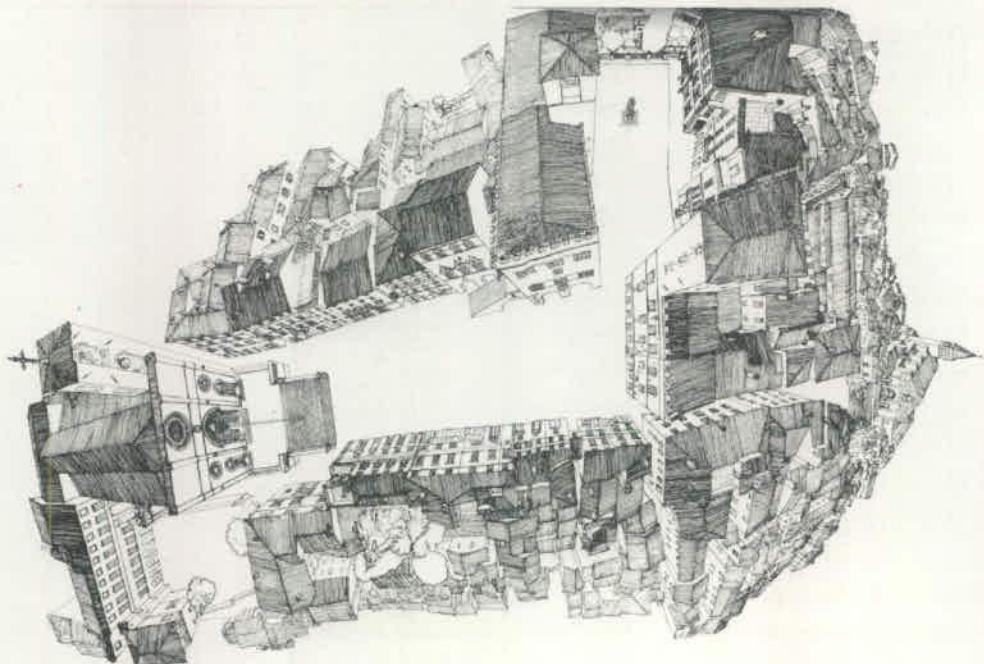
خروج دوران جمهوری شهر روم

در دوران هلنیسم، حکومت یونان به دست مقدونیان افتاد. مقدونیان برخلاف یونانیان که مشارکت مردم در امور اجتماعی و سیاسی را پذیرا بودند، خواستار حداقل مداخله در نظام سیاسی مقتدر و مستبد خود گشتند. از این رو، فضای آگورا با استقرار ساختمان‌های متعدد بیش از پیش خرد شده و عملاً غیرقابل استفاده می‌شود.

در بررسی سایر آگوراهای یونانی نیز، آزاد و غیررسمی بودن فضا از قیود طراحی هندسی مشهود است. فرم‌های نامنظم و توسعه‌های غیرمحوری و خودبخودی از ویژگی‌های این فضاها هستند. اندازه و ابعاد فضاها نیز خودمانی بوده و هیچگونه تلاشی برای همگون سازی بدنه‌های فضا و ایجاد روح رسمیت در آن نشده است. اما در همان دوران کلاسیک یونان و پس از جنگ ایران و یونان در بخشی از آسیای صغیر که در سلطه یونان بوده شاهد شکل‌گیری آگوراهای طراحی شده هستیم. ساکتین این منطقه اساساً بازرگانانی بودند که با امور فرهنگی، اعتقادات باستانی و مذهبی توجه داشتند. در اینجا آگورا فرمی ساده، طراحی شده و رسمی با بدنه‌های همگون می‌یابد و برخی بازارهای تخصصی نیز از حجم فعالیتی آگورا می‌کاهد. آگورای شهر کوچک پرتیه و آگورای میلوس که شهری بندری و رو به توسعه بوده، دو شاهد این مدعایند. آگورای اولیه میلوس به صورت یک فضای نیمه بسته غیررسمی، پس یک فضای بسته مربع مستطیل شکل کوچک در کنار آگورای اولیه بوجود آمد و نهایتاً سومین آگورا به شکل یک فضای بسته و رسمی در جنوب این مجموعه ساخته شد. این آگورا نه تنها فرم هندسی ساده و نماها و بدنه‌های همگون یافت، بلکه ورود و خروج به آن نیز



این فضا قبل از آنکه فرمی کالبدی یابد، وجودی عملکردی داشته و کالبد به تبع وجود عملکرد شکل گرفته و نه آنکه خود موجب عملکرد باشد. ثانیاً هنرمندان بزرگ یونانی که به معماری به عنوان یک هنر حجم‌سازی می‌نگریستند، آگاهی روشنی نسبت به استقرار ساختمان‌ها به منظور شکل دادن به فضای باز کالبدی نداشتند و پدیده معماری رواقی پس از شکل‌گیری نخستین آگوراها و در پاسخ به ضرورت محصور کردن فضای باز، شکل گرفت. فرم فضای آگورای آن، نامنظم بوده و وجود عناصر کالبدی در دورن آن موجب شکل‌گیری فضاهای خرد، در دورن فضای یکپارچه آگورا شده که متناسب با تنوع عملکردی آگوراست.



پلان کورنوسوسا در شهر ری



بیش از پیش کنترل شده بود و بدین ترتیب عملکردهای داخلی آن نیز تحت کنترل بیشتر بوده است. این نمونه به خوبی نشان می‌دهد که چگونه شرایط اجتماعی و سیاسی بر تحول فرم کالبدی فضای شهری تأثیر می‌گذارد.

رومیان از قرن پنجم ق.م. در سرزمین روم حکومتی بر پایه جمهوری را بوجود آورده بودند که تا نیمه دوم قرن قبل از میلاد تداوم داشت. پس از آن امپراطوری روم تشکیل گردید و تا پایان قرن چهارم میلادی امپراطوران مقتدری در پهنه وسیعی از دنیای آن روز حکومت نمودند. ویژگی‌های نظام حکومتی در این دو دوره تفاوت‌های اساسی داشته است، به طوری که قدرت در دوران جمهوری به صورت نیمه متمرکز در دست حکام قرار داشت، در حالی که در دوران امپراطوری، هم محدوده حکومتی وسعت یافته بود و هم قدرت در دست امپراطور متمرکز شد.

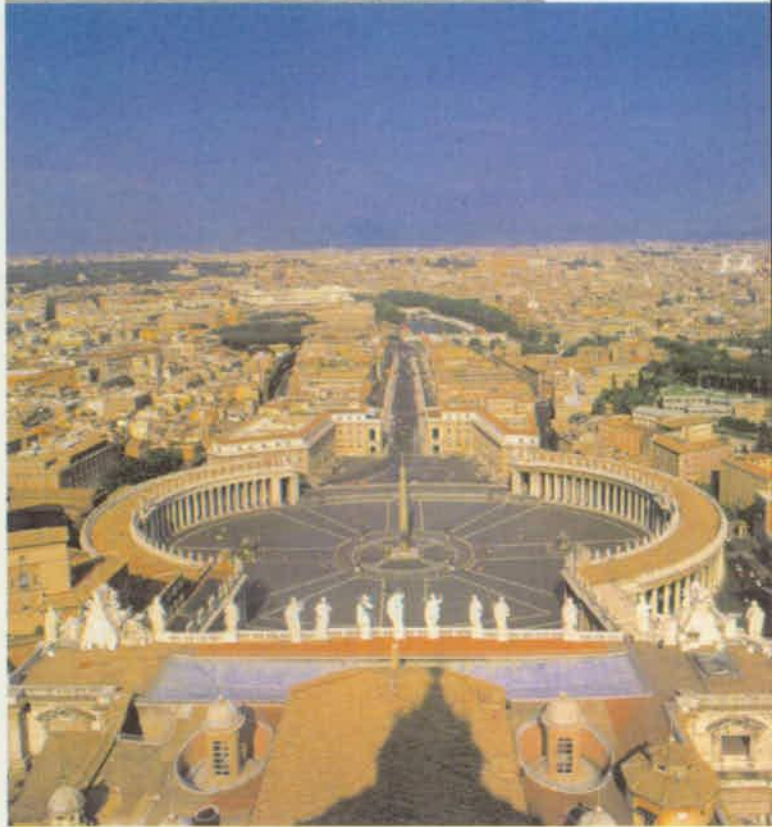
نخستین فضای باز شهر رم فوروم رومانوم ماگنوم بوده که در پایین و حد فاصل سه تپه اولیه‌ای که شهر بر روی آنها ساخته شده بود، بوجود آمده است. این فضا یک فضای نامنظم بوده که ساختمان‌های منفردی بدنه‌های بیرونی آن را بوجود آورده و علاوه بر آن چندین ساختمان نیز در فضای داخلی آن خرد فضاهایی را بوجود آورده‌اند. در این دوره فوروم هم به لحاظ کالبدی به آگورای یونانی شباهت بیشتری داشته تا فوروم دوران امپراطوری و هم عملکردهای متنوع آن زمینه بر خورد اجتماعی مردم با هم را فراهم می‌آورد. در دوران امپراطوری، مجموعه فوروم‌های امپراطوری در شهر روم و در کنار فوروم رومانوم ماگنوم شکل می‌گیرند. این فورومها دارای فرم‌های ساده هندسی بودند. نحوه ارتباط فورومها با هم نیز با طرح قبلی و براساس یک سیستم محوری و با زوایای قائم شکل گرفته بود. در این دوره علاوه بر آنکه فرم فضاها منظم‌تر شد، تدریجاً فضاها وسعت نیز یافتند، به طوری که فوروم تراجان وسعتی بیش از دو برابر فوروم رومانوم ماگنوم داشت. همچنین عملکردهای گوناگون فورومها به فضاهای تخصصی چون بازارهای خاص، مدارس و معابد منتهی می‌شد و فورومها به صورت یک مجموعه حکومتی و برای انجام مراسم رسمی نظامی - درباری درآمد. بدین ترتیب با تغییر شرایط اجتماعی - سیاسی دگرگونی کالبدی و عملکردی فضا را شاهد هستیم. در این زمان کالبد فورومها تنها زمینه‌ای برای نمایش شکوه، صلابت و اقتدار نظام بوده و طاق نصرتها و ستون‌های یاد بود درون این فضاها متناسب با آیین مراسم رسمی شکل گرفته و بدین ترتیب اقتدار امپراطوران بر روح و جان شهروندان بیان کالبدی می‌یافت.

پس از فروپاشی امپراطوری روم و گذر از دوران سیاه‌ارویا، در دوران قرون وسطی حکومت‌های کوچک محلی در کنار کلیسا قدرت را در شهرهای کوچک و پراکنده به دست گرفتند. فضاهای باز این دوره به دو گروه تقسیم می‌شوند. میدان - بازار و صحن مقابل کلیسا، که در برخی موارد با هم تلفیق شده و به

صورت یک فضا در می‌آیند. در اینجا متناسب با فقدان یک حکومت مرکزی قوی، دخالت محدود مردم را در امور اجتماعی

فضای شهری ابزار برای ارتباط است، حال خواه این ارتباط صریح و گویا باشد و خواه ارتباطی پنهان و درونی. در این جریان ابزارهایی چون مقیاس، تناسبات، فرم فضا، میزان محصوریت و عناصر درون فضا به ما در مورد ساختارهای سیاسی، اقتصادی و اجتماعی و فعالیت‌های آشکار و پنهان خبر می‌دهد

و سیاسی شاهد هستیم، در چنین شرایطی عموماً فضاهایی به صورت ارگانیک شکل می‌گیرند. فضاهای قرون وسطایی عموماً به صورت ترکیبی از چند فرم دارای بدنه‌های متنوع محصور کننده فضا و ورود غیرمحوری به فضا بر روحیه مردمی و غیررسمی بودند تأکید دارند. تنوع دید و ورود غیررسمی به فضا از ویژگی‌های فضای غیررسمی میدان - بازار و صحن کلیساهای دوران قرون وسطی می‌باشد. با افزایش قدرت حکومت که در احداث ساختمان‌های شهرداری و میادین



نیز از محور مرکزی ضلع چهارم است. هر چند سادگی فرم، پیوستگی و همگونی بدنه‌ها و تقارن و ورودی محورگرا همگی همان اصول طراحی دوره باروک است، اما مقیاس فضا و نحوه بکارگیری این عناصر به گونه‌ای است که نوعی احساس توانایی و قدرت را در انسان زنده کرده و به عبارتی انسان را به خود می‌باوراند و همسو با اهداف اومانیزم گام بر می‌دارد.

پس از این مقطع کوتاه بار دیگر حکومت‌های الیگارش‌ی تشکیل شده و اشراف و شاهزادگان به یگانه نیروی حاکم تبدیل شدند. شکل‌گیری امپراطوری‌های فرانسه و آلمان، به همین دوره مربوط است. تحول کالبدی فرم فضای شهری در این دوره تاریخی در تبدیل پیااتزا سن مارکو از شکل یک میدان - بازار قرون وسطایی به شکل یک فضای دوره باروک به خوبی مشخص است. این میدان که نخست یک میدان کوچک با ساختمان‌هایی منفرد بود، تدریجاً توسعه یافته و بدنه‌های آن عقب‌نشسته و برای آنکه فرمی ساده‌تر، رسمی‌تر، و مؤثرتر یابد، بدنه‌هایی همگون در کلیه اضلاع آن شکل گرفتند. کف‌سازی متقارن نیز عدم تقارن کالبدی را تحت تأثیر خود قرار داده و بدین ترتیب فضای کوچک و نامنظم قرون وسطایی به یک فضای شهری با شکوه و بزرگ مقیاس تبدیل شد. مقایسه فرم فضایی پیااتزا سن مارکو پس از توسعه با سایر میدان - بازارهای فلورانس، به خوبی وسعت و یکپارچگی و صلاحیت این طرح را در برابر فرمهای غیررسمی، با بدنه‌های نامتقارن و پیچیدگی و تنوع فرمی نشان می‌دهد.

در این مقطع تاریخی، شهر باروک به صحنه نمایش عظیم دربار، رهبران کلیسا، نجیب‌زادگان و افراد ثروتمند و صاحب نفوذ درآمد. بدین ترتیب بعد بصری - کالبدی، تغییر اجتماعی - سیاسی را که طی آن دولت، شهر و شهروندان آزاد آغاز رنسانس را به مرکز حکومت حاکمی مستبد و درباریان او تبدیل کرد، نشان می‌دهد. هنر این دوره در راستای خواسته حاکمین تأثیری بسیار نیرومند و کوبنده یافت. حالت غیررسمی فضاهای قرون وسطایی که دارای فرمهای متنوع با جزئیات پیچیده، حجم‌سازی غیرمتقارن و خط افق متنوع بود، جایگزین نظم، تقارن، پیوستگی بدنه‌ها، تداوم خطوط افقی نما، پرسپکتیو و باز گذاردن محورهای دید و بالاخره وسعت و در مجموع شکوه و صلاحیت شد، و در نهایت فضایی با ابهت را به وجود آورد که در آن انسان خود را در برابر نظام حاکم، موجودی کوچک و کم‌قدرت می‌دید و به طور تمام و کمال خود را تحت سلطه احساس می‌کرد. بدین ترتیب در برابر فضای خودمآمنی و انسانی قرون وسطایی، فضای مسلط و غیرانسانی باروک بوجود آمد.

در شهر رم پیااتزا سن پیترو در مقابل کلیسای سن پیترو، به عنوان صحنه نمایش قدرت کلیسای کاتولیک از ترکیب دو فرم ساده بیضی و دوزنقه تشکیل شده و دارای وسعت بسیار زیادی است. وجود یک رواق کامل فضا را بسته و آنرا تعریف نموده و وجود عناصر یادمانی چون ستون یادبود بر شکوه فضا افزوده

مربوطه بروز کالبدی یافت، فضاها تدریجاً فرمهای ساده‌تر و در عین حال رسمی‌تر یافتند. هر چند مقیاس یادمانی فضاهای امپراطوری روم جای خود را به فضاهای کوچکتر و در مقیاسی انسانی دادند، اما این فضاهای احساس خود کوچک‌بینی و منزوی شدن را در انسان بوجود نمی‌آوردند.

سنت گردهم‌آیی در محیط‌های باز مجتمع‌های زیستی به تاریخ شکل‌گیری نخستین مجتمع‌های زیستی انسانی بازمی‌گردد. وجود فضای باز شهری در شهرهای وارکا، اور، بابل و خراساباد در بین‌النهرین به شکل‌ها و فرم‌های مختلف دیده شده است

در آغاز دوره رنسانس، دوران کوتاهی با نام رنسانس اولیه شناسایی می‌شود. که در آن اومانیزم قدرت گرفته و هدف، ایجاد روحیه توانایی و استقلال در انسان است. پیااتزا آنونزیاتا در فلورانس یکی از نمونه فضاهای شهری این دوره است که دارای فرم ساده هندسی و سه‌نمای متحدالشکل است. ورود به فضا

میدان سن پیترو پورگ (لنینگراد) با مقیاس غیر انسانی



شهر به سمت میدان کشیده شده و به مرکزیت کاخ ورسای ختم می شوند. وسعت این میدان ۲۰۰ متر در ۴۰۰ متر بود که خود از دو بخش تشکیل شده بود. در اینجا همه گونه تلاش بکار رفته تا مقر حکومتی هر چه باشکوه تر و پرصلابت تر شده و واسطه آن نه تنها بر فضای باغ، که بر فضای شهر و بر زندگی شهروندان بارز باشد بدین ترتیب فرم فضا و فرم شهر با روحیه و اهداف نظام سیاسی حاکم انطباق دارد.

در این مرور مختصر ملاحظه شد، که چگونه در طول تاریخ در نظام های سیاسی - اجتماعی مختلف فرم و عملکرد فضای باز شهری متحول گردید و از فرم و فضای شهری برای ایجاد ادراک و احساس خاص در ذهن شهروندان بهره جسته شده است. تأثیرگذاری نظام های سیاسی - اجتماعی بر فرم و عملکرد فضای شهری امری است که در کشور ما نیز قابل بررسی است. از جمله می توان بر تحولات فرم فضای شهری در ایران پرداخته و تحول کالبدی میدان عتیق اصفهان با روحیه های مردمی به میدان نقش جهان با روحیه های حکومتی - پادمانی در عصر صفویه را مصداقی بر تأثیر نظام سیاسی بر شکل فضای شهر و تحولات کالبدی آن دانست. از این نظر علل بی توجهی به شکل گیری فضاهای شهری مناسب که تعامل اجتماعی - فرهنگی مردم را تسهیل می کند، آشکارتر می گردد.

است. تنها ورودی از محور مرکزی ضلع مقابل کلیسای سن پیترو، حرکت اندیشیده شده ای را موجب شده است. کلیسای سن پیترو بر این فضا چنان مسلط است که هیچ انسانی قدرتی از خود در مقابل آن نمی یابد. این فضا نمونه بارز سلطه فضا بر

نگاهی به تحول فرمی آگورای آتن از عهد باستان، دوران کلاسیک یونان تا دوران هلنیستی و رومی نشان می دهد که اولاً این فضا قبل از آنکه فرمی کالبدی یابد، وجودی عملکردی داشته و کالبد به تبع وجود عملکرد شکل گرفته و نه آنکه خود موجود عملکرد باشد. ثانیاً هنرمندان بزرگ یونانی که به معماری به عنوان یک هنر حجم سازی می نگریستند، آگاهی روشنی نسبت به استقرار ساختمان ها به منظور شکل دادن به فضای باز کالبدی نداشتند و پدیده معماری رواقی پس از شکل گیری نخستین آگوراها در پاسخ به ضرورت محصور کردن فضای باز، شکل گرفت.

انسان و مقهوریت وی است.

در فرانسه شکل گیری فضاهای شهری به منظور بزرگ نمایی حکومت امپراطوری بوده است. از جمله می توان به کاخ و باغ ورسای و میدان عظیم مقابل کاخ اشاره کرد. این میدان به شکل ذوزنقه بوده و سه خیابان اصلی شهر به شکل شعاعی از

منابع:
- ضمیر مورس، تاریخ شکل شهر، ترجمه راضیه رضازاده، خداد دانشگاهی دانشگاه علم و صنعت، تهران، ۱۳۶۸.
- والسلاف اوسنر و همکاران، شهرسازی معاصر از بحسین سرچشمه ها تا مشهور آن، ترجمه لادن انصاری، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، ۱۳۷۱.
- Edmund N. Bacon, Design of Cities, 1967. Published by Thames and Hudson.
- Lewis Mumford, The City in History, 1961. Reprinted 1991. Published by The Penguin Group.

میدان، اثر حجمی و مجسمه

نوید سعیدی رضوانی
دکتر در شهرسازی

جهت بخشی

عملکرد اصلی مجسمه‌ها ایجاد حس مکان و هویت تعریف شده و القاء روحیه خاص در فضا یا تقویت روحیه یک فضا می‌باشد تعریف این عنصر و متمایز ساختن از سایر عناصر مبلمان شهری و آثار حجمی چندان ساده نیست و هر تعریفی در این زمینه نسبی می‌باشد چرا که مجسمه‌سازی یک رشته هنری است و هنر نیز تعاریف محدود و مشخص را بر نمی‌تابد و خلاقیت هنری مرزهای هر تعریفی را در می‌نوردد اما برای آنکه مبنایی برای بحث وجود داشته باشد تعریف زیر قابل ارائه است:

۱- تعریف مجسمه شهری

مجسمه شهری، حجمی سه بعدی و دارای فرم و بیان هنرمندانه می‌باشد که از جهات مختلف قابل نظاره است (بنابراین متفاوت از نقش برجسته است که معمولاً حداقل از یک جهت غیرقابل دیدن است و به زمینه‌ای متصل شده) موضوع آن معمولاً پیکره یک انسان، حیوان، گیاه یا شیء می‌باشد و جزئی از مبلمان شهری است که خارج از فضای بسته قرار گرفته است. کارکرد اصلی مجسمه تزئین، هویت بخشی یا انتقال پیامی به ناظرین می‌باشد و از مصالحی نظیر سنگ، بتن، فلز، چوب، فایبر گلاس و... ساخته می‌شود.

مهمترین وجه تمایز مجسمه‌های شهری با مجسمه‌هایی که در فضای بسته قرار گرفته‌اند، آن است که بینندگان مجسمه‌های فضای باز بیشتر، تواتر دیدار آنها فزونی و ترکیب ناظرین آن متنوع‌تر است، بدین ترتیب افرادی که حتی سواد خواندن و نوشتن ندارند بیننده این مجسمه‌ها هستند، مجسمه‌سازی شهری کار مشترک مجسمه‌سازان، طراحان منظر و مبلمان شهری، برنامه‌ریزان و طراحان شهری است که با حمایت و هدایت مدیران شهری انجام می‌پذیرد هر یک از این عوامل در این فرایند نقشی را بر عهده دارند ساخت مجسمه به وسیله هنرمند مجسمه ساز انجام می‌شود و سایر متخصصان در انتخاب مقیاس و مکان مناسب نقش دارند، هدف این همکاری آن است که ضمن رعایت ملاحظات عملکردی بیشترین لذت بصری برای ناظر به

هر ساله دهها مجسمه و اثر حجمی به وسیله شهرداریها در فضاهای شهری و به ویژه میادین شهرهای بزرگ و کوچک کشورمان نصب می‌شود این حرکت در صورتی که بخوبی هدایت شود می‌تواند سهم مهمی در ارتقاء کیفیت این فضاها داشته باشد بویژه آنکه در سالهای اخیر چنین فعالیتهایی عمومیت بیشتری یافته و اغلب شهرداریها بر آنند که مراکز میادین خود را مزین به پیکره‌ای سازند، محصول این فعالیتها خلق آثاری بوده است که گاه ارزشمند، برخی اوقات معمولی و در مواردی نیز فاقد ارزشهای زیبایی شناسانه و موجب تنزل کیفیت فضای میدان بوده‌اند لذا برای آنکه از این موقعیت بهره‌برداری مناسب به عمل آوریم و جهشی را در ارتقاء و بهبود فضاهای شهری و از جمله میادین داشته باشیم لازم است به تبادل تجارب در این زمینه بپردازیم و همزمان با فعالیت عملی به نقد و بررسی و بحث نظری و کاربردی در این خصوص، دامن بزنیم. این در حالی است که جز در چند گزارش روزنامه‌گزارانه مطبوعات عمومی و تخصصی، مکتوب دیگری در این زمینه وجود ندارد و حتی در کتابهایی که پیرامون مبلمان شهری نیز منتشر شده این موضوع مغفول مانده است. لذا در این مقاله به عنوان فتح باب ابعاد این موضوع واکاوی می‌شود، امید است که دیگر محققان و نویسندگان نقائص این مطلب را با نوشته‌های خود تکمیل و زمینه تدوین متون آموزشی کاربردی درباره این حوزه فعالیت شهرداری را فراهم آورند.

«هدف شهرسازی ایجاد محیطی آرام و سالم است که آسایش و غنای زندگی در آن ممکن باشد، آسایش را می‌توان در تأمین نیازهای مردم تعریف کرد اما غنای زندگی هنگامی پدید می‌آید که معنویت هنری در محیطهای شهری فراهم باشد»^۱. مجسمه‌ها می‌توانند نقش بسزایی در غنی ساختن زندگی شهری از طریق بیان و هنری داشته باشند این امر بویژه در میادین و فلکه‌ها نقاط عطف شهر که کانون توجه شهروندان هستند، از اهمیت بیشتری برخوردار است.

وجود آید.

نیز به کار می‌آمد و گاهی نیز نمادی از آغاز عصری جدید بود.

۲- انواع آثار حجمی

مجسمه تنها اثر حجمی زینت بخش میداین نیست، آثار حجمی متنوعی در فضاهای شهری استفاده می‌شوند که اگر چه گاهی تشابه نزدیکی با مفهوم مجسمه دارند اما دارای هویت متمایز می‌باشند، بهره‌برداری هوشمندانه از این آثار حجمی نیز می‌توانند در ارتقاء کیفیت فضایی شهر مؤثر باشد، انواع اصلی آثار حجمی را می‌توان به نحو زیر طبقه‌بندی نمود:

۳- ساعت‌های تزئینی

ساعت‌های تزئینی^۴، زینت بخش بسیاری از میداین هستند و اشکال متنوعی دارند که یکی از آنها برج ساعت است، این ساعتها اثر قوی بر چشم، فکر و ذهن رهگذر دارد و اگر به دقت مکان‌یابی و با حساسیت جایگاه آن طراحی شود، نشانه قوی در شهر محسوب می‌گردد و تأثیر بصری قوی خواهد گذاشت، این نوع اثر حجمی فرم باستانی ندارد و در قرنهای اخیر به کار گرفته شده است. (عکسهای شماره ۴ و ۵)

۴- مجسمه‌ها

تعریف مجسمه در گذشته ارائه شده، در این جا به انواع عمده آنها اشاره می‌گردد:

- ۱- تک مجسمه: معمولاً پیکره یک انسان است.
- ۲- مجسمه گروهی که در برگیرنده چند سردیس ۹ یا پیکره است که در کنار هم قرار دارند.
- ۳- مجسمه سوار کار که شخصیتی را سوار بر اسب نشان می‌دهد، این ترکیب برای نشان دادن عظمت، جلال و شکوه شخصیت مذکور به کار می‌رود.^۵ (عکسهای ۱ تا ۳)
- ۴- مجسمه - آب نما که ترکیبی از مجسمه و آب نما می‌باشد. (عکسهای ۹ و ۱۰)

مجسمه‌ها می‌توانند نقش بسزایی در غنی ساختن زندگی شهری از طریق بیان هنری داشته باشند این امر بویژه در میداین و فلکه‌ها؛ نقاط عطف شهر که کانون توجه شهروندان هستند، از اهمیت بیشتری برخوردار است

۱- طاق‌های یادمانی

طاق‌های یادمانی معمولاً برای گرامی داشت وقایع بزرگ تاریخی ساخته شده‌اند بیشترین آن را طاق‌های پیروزی که به یاد یادمان پیروزی‌های نظامی بزرگ است و طاق‌هایی که به یاد سربازان گمنام کشته شده در جنگها برپا می‌شوند، تشکیل می‌دهند، یک نمونه از این طاقها را می‌توان در میدان اتوال ۴ پاریس مشاهده کرد این طاق برای یادآوری پیروزی‌های ناپلئون ساخته شده است. (عکس شماره ۳۳)

۲- ستون‌های یادمانی^۶

سر منشاء این ستونها به شهرهای یونان باستان باز می‌گردد این ستونها که از طاق‌های یادمانی قدیمی‌تر هستند، بیشتر برای گرامی داشت یک شخص یا یک رویداد مهم تاریخی به کار برده شده‌اند، در بسیاری از موارد مجسمه یک فرد مهم بر فراز این ستونهای بلند نصب می‌شد (عکس شماره ۳۴)، این ترکیب نشان دهنده اهمیت بسیار زیاد آن فرد بود. نوع دیگری از ستونها که معمولاً به تنهایی و بدون مجسمه به کاربرد می‌شوند ستونهای هر می شکل هستند که منشاء مصری دارند و برای مصریان باستان نمادی مذهبی به شمار می‌آمد (عکس شماره ۴۰). این ستونها برای نشان دادن مرکز به کار می‌آمد و نمادی از هندسه‌گرایی، نظم و قدرت بود از جمله مواردی که این نوع متون مورد استفاده قرار گرفته میدان مهم بیضی شکل مقابل کلیسای سنت پیترو در رم است که در آغاز نیمه دوم قرن ۱۷ ساخته شده است. (عکس شماره ۴۱) این ستونها برای بیان ثبات، پایداری و همبستگی

ساعت‌های تزئینی، زینت بخش بسیاری از میداین هستند و اشکال متنوعی دارند که یکی از آنها برج ساعت است، این ساعتها اثر قوی بر چشم، فکر و ذهن رهگذر دارد و اگر به دقت مکان‌یابی و با حساسیت جایگاه آن طراحی شود، نشانه قوی در شهر محسوب می‌گردد و تأثیر بصری قوی خواهد گذاشت

- ۵- مجسمه عملکردی که علاوه بر تزئین محیط شهری، عملکرد دیگری نیز دارد به عنوان مثال به عنوان آبخوری استفاده می‌شود. (عکس ۲۸)

۵- حجم نوشته‌ها

حجم نوشته، کلمه یا جمله‌ای است که به صورت سه بعدی نوشته می‌شود، بر روی پایه یا بدنه‌ای نصب می‌گردد و از جهات مختلف قابل رؤیت است به عنوان مثال حجم نوشته

«یا قائم آل محمد» در میدان ولی عصر تهران و برخی دیگر از میادین.

۶- حجمهای تبلیغاتی

حجمهایی هستند که پیام تبلیغاتی را به بیننده انتقال می دهد. (عکس ۳۳)

۷- حجمهای نوری

مجسمه ها یا المانهای هستند که از عنصر نور در آنها استفاده می شود و کاربرد آنها به طور عمده در شب است، البته نور در هر حال می تواند در خدمت بُعد نمایی و بهتر دیده شدن حجم باشد اما در اینجا منظور این است که خود، مبنای اصلی حجم باشد.

مجسمه شهری، حجمی سه بعدی و دارای فرم و بیان هنرمندانه می باشد که از جهات مختلف قابل نظاره است (بنابراین متفاوت از نقش برجسته است که معمولاً حداقل از یک جهت غیر قابل دیدن است و به زمینه ای متصل شده) موضوع آن معمولاً پیکره یک انسان، حیوان، گیاه یا شیء می باشد و جزیی از میلان شهری است که خارج از فضای بسته قرار گرفته است. کارکرد اصلی مجسمه تزئین، هویت بخشی یا انتقال پیامی به ناظرین می باشد و از مصالحی نظیر سنگ، بتن، فلز، چوب، فایبر گلاس و... ساخته می شود

۸- سازه های یادمانی و نمادین

این گروه شامل سازه هایی می شود که می توان آنها را معماری به مثابه مجسمه تلقی نمود و در حقیقت بناها یا ساختمانهایی هستند که احجام شناخته شده ای را در ذهن تداعی می کنند و گاهی می توان به درون آنها راه یافت مانند برج آزادی در میدان آزادی تهران و برج ایفل در پاریس، این سازه ها بیشتر حالت یادمانی دارند یعنی برای بزرگداشت و نگاهداشت خاطره شخص، واقعه یا فکری ساخته می شود یا آنکه در مقیاسی بزرگ ساخته می شوند تا نمادی برای شهر باشند. (عکس ۴۷)

۳- موضوع مجسمه

موضوعات، مضامین و مفاهیمی که دستمایه ساخت مجسمه های شهری می شوند به طور عمده در مقولات زیر قابل طبقه بندی است:

۱- مشاهیر و شخصیت های تاریخی، فرهنگی، ادبی، هنری، سیاسی، علمی و ... نظیر فردوسی، ابوریحان بیرونی، میرعماد (عکس ۵۰)

۲- مبارزان، دلاوران و شهدا، نظیر میرزا کوچک خان جنگلی، امام قلی خان، رئیس علی دلواری، شهید بابایی (عکس ۳۵)

۳- ورزشکاران نظیر تختی.

۴- روایتها و شخصیت های اسطوره ای نظیر روایت مبارزه گرشاسب و ازدها (عکس ۱۶)

۵- موجودات اسطوره ای نظیر سیمرغ

۶- مضامین مذهبی نظیر توحید، نماز، اذان، انتظار فرج و ...

۷- مضامین مذهبی، سیاسی نظیر شهادت، ولایت و ...

۸- یادمانهای تاریخی، سیاسی و ورزشی، عمرانی نظیر مجسمه یادمانی حماسه انتفاضه در میدان فلسطین تهران، یادمان انقلاب در میدان انقلاب تهران و یادمان صعود ایران به جام جهانی فوتبال در بندر گناوه، یادمانهای جنگ و یادمانهای گازرسانی به شهرها (عکس ۲۹)

۹- مضامین عاطفی یا احساسی نظیر مجسمه مادر (عکسهای ۱۸ و ۱۹)

۱۰- مضامین اقتصادی و معیشتی نظیر مجسمه هایی که معرف شیوه معیشت و تولید در شهر یا منطقه هستند مانند مجسمه ماهی گیر، چای کار، چوپان و ... (عکسهای ۲۰ و ۴۴)

۱۱- تولیدات عمده شهر و منطقه نظیر مجسمه پسته، گندم، گلاب و ...

۱۲- مضامین طبیعی و اقلیمی نظیر مجسمه هایی که معرف طبیعت یا حیوانات ویژه منطقه هستند مجسمه پرندگان یا حیوانات بومی (عکس ۲۱)

۱۳- مضامین سنتی و فرهنگی نظیر مجسمه هایی که شیوه های زندگی عادات فرهنگی، نحوه تغذیه، آشامیدنی های مورد علاقه و ... را نشان می دهند؛ مجسمه قوری چای، فنجان و ...

۱۴- مضامین عملکردی نظیر مجسمه هایی که معرف عملکرد مکان هستند نظیر مجسمه کوهنورد در تهران که معرف هویت ورزشی این منطقه است.

۱۵- پیامها و مفاهیم انتزاعی یا واقعی فرهنگی اجتماعی نظیر تنهایی انسان، آزادی، تقابل مدرنیسم و سنت، رنج، فقر، بی خانمانی، انحطاط، پرواز، شکوفایی، تلاش و ...

۴- نقشها و کارکردهای مجسمه

۱- تقویت حس مکان: یکی از مهمترین کارکردهای مجسمه ایجاد حس مکان تعریف شده، القاء روحیه خاص در قضا یا تقویت روحیه یک قضا می باشد. «مکان بخشی از قضا

است که به وسیله شخص یا چیزی اشغال شده است و دارای معنایی ارزشمند است» ۱۱ در صورت هماهنگی مجسمه با محیط و تقویت انسجام بصری محیط پیرامون، شهروندان احساس رضایت و آرامش بیشتری می‌کنند و حس مکان تقویت می‌گردد.

۲- **تعریف و هویت بخشی به فضاهای شهری** : «هویت یعنی محل یک محل معین حدی که شخص می‌تواند یک مکان را به عنوان مکان تمایزی از سایر مکانها شناخته و یا بازشناسی نماید به طور که شخصیتی مشخص، بی‌نظیر و یا حداقل مخصوص به خود را دارا شود»^{۱۲}. مجسمه‌هایی که از طراحی خلاقانه و هنرمندانه‌ای برخوردارند می‌توانند هویت بخش باشند.

۳- **ارتقاء کیفیت و ایجاد سرزندگی فضاهای شهری** فضای خالی از هنر، جذابیت ندارد و فقدان جذابیت از کیفیت فضا می‌کاهد و مانع ایجاد حس سرزندگی و نشاط در فضای شهری است، مجسمه می‌تواند این هر دو را در صورت وجود سایر شرایط به فضا، ارزانی دهد.

۴- **ارتقاء آگاهیهای عمومی و معرفی نمادها و ارزشهای فرهنگی** : مجسمه‌ها و توضیحات متصل به آنها می‌توانند سطح دانش و آگاهیهای عمومی شهروندان در خصوص حوادثهای فرهنگی یا سایر زمینه‌ها ارتقاء بخشند به عنوان مثال می‌توانند مردم یک منطقه را با شخصیتها یا رویدادهای تاریخی یک منطقه آشنا می‌سازند یا نمادهای فرهنگی آن منطقه را معرفی کنند.

۵- **معرفی عملکرد و روحیه میدان یا محدوده پیرامون آن یا تداعی عملکرد تاریخی یا فرهنگی آن** : بسیاری از میدانی محل وقوع حوادث تاریخی منحصر به فرد هستند، مجسمه‌ای که موضوع آن این رویداد تاریخی باشد تا سالها بعد از آن می‌تواند تداعی گر این واقعه باشد، همچنین

مجسمه تنها اثر حجمی زینت بخش میدانی نیست، آثار حجمی متنوعی در فضاهای شهری استفاده می‌شوند که اگر چه گاهی تشابه نزدیکی با مفهوم مجسمه دارند اما دارای هویت متمایز می‌باشند، بهره‌برداری هوشمندانه از این آثار حجمی نیز می‌توانند در ارتقاء کیفیت فضایی شهر مؤثر باشد

عملکرد فعلی میدان می‌تواند به وسیله مجسمه بیان شود، مثلاً نصب مجسمه کوهنورد در میدانی که مبدأ عزیمت کوهنوردان به کوهستان است، بیان‌گر روحیه ورزشی حوزه پیرامونی میدان است.

۶- **تعریف مرکز ثقل و نقطه تمرکز میدان** : مجسمه به عنوان عنصری در مرکز میزان از هر دو طرف دیده و درک

می‌شود و می‌تواند نمایانگر مرکز میدان باشد به همین دلیل است که حتی در میدانی خالی از خودرو نیز بسیاری از طراحان، مجسمه را در مرکز ثقل میدان نصب می‌کردند، تا حس مرکزیت را تقویت و نوعی نظم بصری به وجود آورند.

۷- **ایجاد یک نشانه شهری** : نشانه از عناصر اصلی سازنده سیمای شهر است از نظر کوین لینچ «نشانه‌های عواملی در تشخیص قسمتهای مختلف شهر هستند خصوصیات نشانه باید چنان باشد که بتوان آن را از میان عوامل بسیار باز شناخت اگر نشانه‌ها فرمی واضح داشته باشند، با زمینه خود متضاد و به اطراف خود غالب و مسلط باشند شناخت آنها به آسانی میسر است و احتمال بیشتری هست که بر آنها معنایی متصور باشد»، مجسمه‌ها در بسیاری موارد بویژه اگر اندازه آنها بزرگ باشد می‌توانند به عنوان نشانه در سطح محله، منطقه یا حتی شهر مطرح شوند^{۱۳}.

۸- **ایجاد انگیزه برای بهسازی محیط توسط شهروندان** : نصب مجسمه‌ای مطلوب در میدان و بهسازی آن موجب می‌شود که ساکنان اطراف میدان انگیزه‌ای برای کیفیت بخشی به محیط خود پیدا کنند و تلاش نمایند که محیطی متمایز به وجود آورند.

۹- **مکان نمایی** : منظور از مکان نمایی این است که طراح، مجسمه و پیرامون آن را به نحوی طراحی کند که تداعی کننده یک فضای بخصوص مثلاً میدان جنگ، یک پیشه یا یک چراگاه باشد. (عکس ۴۹)

۱۰- **تناسب بخشی به نام میدان** : مجسمه‌ها در میدانی که از سابقه تاریخی خاصی برخوردار نیستند و نامی قراردادی برای آنها تعیین شده است می‌توانند به نحوی طراحی شوند که نام میدان را در اذهان بینندگان تثبیت کنند مثلاً نمادی از لاله در میدان لاله چنین کارکردی دارد.

۱۱- **معرفی سبک‌ها و سنتهای هنری** : مجسمه‌ها هنر را به میان مردم می‌آورند از این رو می‌توانند مردم را با سبکهای هنری قدیمی یا جدید آشنا سازند و بر دانش هنری و سواد بصری آنها بیفزایند.

پیشنهادهای و راهکارهایی برای ساماندهی و ارتقاء کیفی مجسمه‌های شهری

۱- **ارتباط موضوع مجسمه با عملکرد و هویت مکان** : اگر میدان و اطراف آن هویت یا ویژگی مشخصی داشته باشند ارتباط موضوعی مجسمه با این وجه مشخصه، تقویت کننده حس مکان خواهد بود به عنوان مثال مجسمه یادمان شهدا در جوار آرامستانها و تندیس شخصیتهای تاریخی در بافت تاریخی تأثیر گذارتر است.

۲- **ارتباط موضوع با عملکرد و هویت شهر** : هر شهری تحت تأثیر پیشینه تاریخی، اقتصاد، اقلیم و سایر شرایط، عملکرد و هویتی دارد ارتباط مجسمه با این عملکرد و هویت

مطلوب است و عدم ارتباط یا تضاد در این زمینه موجب تنزل کیفیت فضا می شود به عنوان مثال نصب مجسمه دلفین در یک شهر کویری یا نماد نخل در جایی که اقلیم اجازه پرورش آن را نمی دهد مصداق این عدم ارتباط است.

یکی از مهمترین کارکردهای مجسمه ایجاد حس مکان تعریف شده، القاء روحیه خاص در فضا یا تقویت روحیه یک فضا می باشد

۶- تناسب اندازه موضوع و سبک مجسمه با نوع مقیاس و عملکرد میدان: ابعاد و اندازه ها، سبک مجسمه از لحاظ سطح بیان بصری (واقعی، سمبولیک یا انتزاعی) به نوع میدان (محلی، منطقه ای یا مرکزی بودن) بستگی دارد به عنوان مثال تندیس یک شخصیت بزرگ تاریخی باید در میدان مرکزی و تندیس با مضامین سنتی و فرهنگی می تواند در میدان محلی جانمایی شود، اندازه مجسمه نیز باید تابع فضای پیرامون باشد یک مجسمه کوچک در میدانی بزرگ نمی تواند توجه ناظرین را بخوبی جلب کند.

۷- استفاده از فضای وسط و اطراف میدان برای نصب مجسمه و در معرض دید بودن مجسمه: از آنجا که میدانی قرون وسطی به منظور برپایی اجتماعات مذهبی یا مدنی مورد استفاده قرار می گرفت عموماً مراکز آنها باز نگه داشته می شد و بناهای یادمانی، آب نماها و مجسمه ها در اطراف و گوشه های میدان جایابی می شدند کامیولوزیته ۱۸ که از صاحب نظران طراحی شهری در قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ بود نیز تأکید می کرد که مراکز میدانی باید آزادنگه داشته

۳- تنوع موضوعی مجسمه ها: در برخی از شهرها موضوعات مجسمه ها صرفاً منحصر به یک موضوع است و از این جهت مجسمه ها فاقد تنوع هستند، حال آنکه موضوعات بسیاری می تواند مبنای ساخت تندیسها باشد.

۴- قابل فهم بودن موضوع مجسمه و استفاده از مجسمه های واقع گرا یا سمبولیک: سه سطح برای انتقال پیام بصری از جمله طریق مجسمه قابل تفکیک است ۱۵ که عبارتند از:

۱- بازنمایی یا شبیه سازی واقعیت یا تثبیت آنچه در طبیعت وجود دارد به عنوان مثال ساخت مجسمه ای از یک شخصیت معاصر یا تاریخی به نحوی که دقیقاً شبیه خودش باشد، درک این مجسمه ها براحتی صورت می گیرد و بیننده با هر پیشینه فرهنگی با آنها ارتباط پیدا می کند.

۲- بیان نمادین (سمبولیک)، در این سطح پیام رسانی به وسیله نمادهایی که انسان به دلخواه خود آنها را آفریده و به آنها معنی داده است، انجام می پذیرد و به عنوان مثال تندیس یا نقش پنجه دست در فرهنگ ما نمادی از دست بریده شده حضرت ابوالفضل (ع) و گل لاله نمادی از شهادت می باشد. لذا ممکن است برای فرهنگهای قابل فهم نباشد اما برای اعضای یک جامعه که فرهنگ مشترک دارند قابل فهم است.

۳- بیان انتزاعی: در این نحو بیان، یک رویداد یا مفهوم به مؤلفه های بنیادی بصری تبدیل می شود در این مورد فهم مجسمه قدری دشوارتر است و بیننده برای درک آن به سواد بصری متناسبی نیازمند است از آنجا که مجسمه های شهری همه اقشار جامعه را که عموماً فاقد سواد بصری هستند مخاطب قرار می دهد بهتر است در میدانی از مجسمه های واقعی یا نمادین، بیشتر از مجسمه های سمبولیک استفاده شود ۱۶ که برای ناظرین قابل فهم تر است.

۵- ارائه شرحی در مورد موضوع مجسمه در موارد خاص: اگر چه مجسمه خود ابزاری برای ارسال پیام بصری است اما در مواردی که سوژه مجسمه یک شخصیت تاریخی یا معاصر است، ارائه توضیح مختصری در مورد آن شخصیت بر روی پلاکی که بر پایه مجسمه نصب می شود به ناظرین برای درک بهتر مجسمه کمک می کند.

اگر میدان و اطراف آن هویت یا ویژگی مشخصی داشته باشند ارتباط موضوعی مجسمه با این وجه مشخصه، تقویت کننده حس مکان خواهد بود به عنوان مثال مجسمه یادمان شهدا در جوار آرامستانها و تندیس شخصیتهای تاریخی در بافت تاریخی تأثیر گذارتر است

شوند زیرا در آنجاست که ماهیت محصور شدگی میدان قابل ظهور است ۱۹ این نگرش نشان می دهد که تنها جای مناسب برای مجسمه «وسط میدان» نیست اگر چه مرکز میدان چه در میدانی واقعی و چه در فلکه ها که کارکرد ترفیقی دارند می تواند بالقوه جایگاه مناسبی برای نصب تندیس باشد اما تنها ظرفیت میدان برای مکانیابی مجسمه مرکز آن نیست و بسته به مورد می توان از اطراف میدان نیز بدین منظور بهره برد.

۸- همبستگی با دیگر مجسمه ها و سایر عناصر مبلمان شهری: در شهرها نیز همانند محیط دیگر مثلاً خانه، هماهنگی و همبستگی بین عناصر، مطلوب ناظرین است در مورد مجسمه ها، هماهنگی را می توان از دو جنبه مورد بررسی قرار داد هماهنگی بین مجسمه های مختلفی که در یک میدان قرار دارند یا در محیط پیرامون قرار گرفته اند و هماهنگی بین مجسمه ها و سایر المانهای شهری.

۹- رعایت اصول زیبایی شناسانه: رعایت اصول زیبایی شناسانه در زمینه شکل انداز، حجم و تناسبات فرعی اگر چه فرمول خاصی ندارد اما از مواردی است که باید مورد تأکید سفارش دهنده باشد.

۱۰- نوآوری و خلاقیت و پرهیز از نصب تندیسهای تکراری و غیرمتناسب با محیط: مجسمه اثر هنری است و جوهر آن خلاقیت، استفاده از تندیسهایی که در فضاهای دیگر به کرات مورد استفاده قرار گرفته است، جذابیتی برای ناظر ندارد و تأثیری در بهبود کیفیت بصری میدان نخواهد داشت.

منظور از مکان نمایی این است که طراح، مجسمه و پیرامون آن را به نحوی طراحی کند که تداعی کننده یک فضای بخصوص مثلاً میدان جنگ، یک پیشه یا یک چراگاه باشد

خاص: در مواردی که ساخت و نصب مجسمه مهمی در دستور کار قرار می گیرد، برگزاری مسابقه می تواند فرصتهای بهتری را در اختیار مدیریت شهری بگذارد.

۱۸- پیش بینی اعتبار مناسب در بودجه سالیانه و اولویت در برنامه میان مدت شهرداری.

۱۹- تصویب طرح و اجرای تندیسهای مهم در شورای مشورتی شهرداری: مدیریت شهری می تواند با همکاری سازمانهای مرتبط، مشاورین و متخصصین شورایی با عنوان شورای حجم یا عناوین مشابه تشکیل دهد و ساخت تندیسهای مهم را در این شورا مورد بحث قرار دهد، بدین ترتیب انتظار می رود، محصولات بهتری در معرض دید شهروندان قرار گیرد.

نتیجه گیری

«هدف غایی یک شهر ایجاد محیطی خلاق و پرورنده برای مردمی است که در آن زندگی می کنند.» تندیسها و سایر آثار حجمی اگر چه جزء زیرساختهای شهری محسوب نمی شوند اما می توانند در تأمین این هدف و سایر اهدافی که به کیفیت فضای شهری می انجامد مؤثر باشند، تندیسها در پر رفت و آمدترین نقاط شهر بین میادین قرار می گیرد و تا سالها آنجا را ترک نمی کنند، بنابراین شایسته است که مدیریت شهری با نگاهی تخصصی خلاقانه و جدی به این مقوله، زمینه ساز بازگشت سرزندگی و هویت به فضاهای شهری و از جمله فلکه ها و میادین باشد.^{۲۱}

۱۱- هماهنگی بصری و عملکردی با طراحی فضاهای شهری پیرامون: نصب یک مجسمه با سبکی سنتی (مثلاً سبک سقاخانه ای) در یک میدان با معماری مدرن، هماهنگی مطلوب را تولید نمی کند.

۱۲- توجه به عنصر سرعت در طراحی: سرعت زندگی شهروند امروزی را دگرگون کرده است لذا باید بازتاب آن را در آثار هنری از جمله مجسمه ها در نظر داشت، بنابراین در مکان یابی و همچنین اندازه مجسمه هایی که در وسط فلکه ها قرار می گیرد باید به عنصر سرعت و نحوه درک مجسمه از داخل خودروها توجه داشت.

۱۳- نورپردازی مناسب و استفاده هوشمندانه از رنگ نورپردازی شبانه نقش مؤثری در درک مجسمه دار دیک نورپردازی نامناسب می تواند ارزش یک مجسمه را کاهش دهد، کاربرد رنگ در مجسمه نیز باید با توجه به شرایط محیطی با هدف افزایش جذابیت و جلب توجه بیننده انجام پذیرد.

۱۴- انتخاب مصالح مقاوم و متناسب با اقلیم: مصالح مورد استفاده برای ساخت مجسمه باید حداکثر مقاومت را در برابر عواملی نامساعد اقلیمی و عوامل فرساینده داشته باشد تا در مدت کوتاهی فرسوده نگردد، این امر بویژه در زمینه پلاکهای توضیح دهنده مجسمه که زودتر در معرض تخریب قرار می گیرند، اهمیت دارد.

۱۵- شناسنامه دار کردن مجسمه ها: شهرداری باید در مورد تک تک مجسمه ها شهر شناسنامه ای تهیه کند و در آن ویژگیهای اصلی آن را درج نماید این شناسنامه می تواند مدیریت شهر را در برنامه ریزی و ساماندهی لازم در این زمینه کمک کند.

۱۶- استفاده از طراحان و سازندگان متخصص و با تجربه در اجرا، نگهداری و ترمیم مجسمه ها

۱۷- برگزاری مسابقه برای طراحی مجسمه در موارد

۱- سرجهر مرینی، هنر معماری و شهرسازی، شهرداریها، سال دوم، شماره ۲، دی ۱۳۷۹، ص ۲۲

2-Sculpture
3-Monumental Arch
4-IETolle
5-Monumental Columns
6-obelisks

۷- این سوبها که انیسک خوانده می شوند نمایی سنگی چهار وجهی بلند یا پیکر به شکل هرم هستند در محراب یا ستون محاذ خورشید بودند و غالباً کتیبه هروگلیف بر سطوح آنها حک می شد (برای اطلاع بیشتر ر. ک. روبین پاکار، دائرة المعارف هنر، نشر فرهنگ معاصر، تهران، ۱۳۷۲).

8-Decorative Clock

۹- مرزدیس نوعی مجسمه است که نشان دهنده تالانه شاهانه و سر یک انسان است

۱۰- تقسیم بندی که با اینها ارائه شده است برگرفته از اثر زیر است:
Cliff Froughtin and others, urban design, Ornament and Decorabon, Architectural press, Oxford, 1999.

۱۱- مرصحه برای احصای مکان در شهرهای جدید، شهرداریها، شماره ۲۱، آذر ۱۳۸۰، ص ۱۴

۱۲- کوین لیچ، تئوری شکل خوب شهر، ترجمه سیدحسین بحرینی، دانشگاه تهران، ۱۳۷۶، ص ۱۱۸

۱۳- ر. ک. کوین لیچ، سیمای شهر، ترجمه علوجهر مرینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۵، ص ۱۵۲-۱۴۴

14-Understandability

۱۵- ر. ک. دنویس داندیس، میادین سواد بصری، ترجمه سعید سپهر، انتشارات سروش، تهران، ۱۳۶۸

۱۶- تحقیقاتی که در زمینه میزان درک و ارتباط شهروندان با مجسمه های شهری انجام شده است در مورد این مطلب است برای اطلاع بیشتر ر. ک. نسیم ایران سنن «فضای شهری، هنر اندازی، درک عمومی»، شهرداریها، سال پنجم، اردیبهشت ۸۳، شماره ۵۹، ص ۱۷-۱۱

17-Visibility
18-C Sitte
19-C.F. Arnold Whittick, Encyclopedia of Urban Planning, Mc grow Hill, New York, 1974, P.24
20-L. Harpin, Cities, Rinhold, New York, 1963, P.10

۲۱- سایر منابع مورد استفاده: سازمان زیباسازی شهر تهران، شناسنامه آثار حجمی سطح شهر تهران، در دست انتشار
هوارد جی اسماکولا، گرایش های معاصر در هنرهای بصری، ترجمه فرهاد عبرتین، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۱



رشت - میدان شهرداری - مجسمه اسب سوار - این توجهنی به پایه مجسمه تدابیری کلنده چال و بزرگی شخص اسب سوار نیست



دوبی - میدان ساعت



سارقی - میدان ساعت

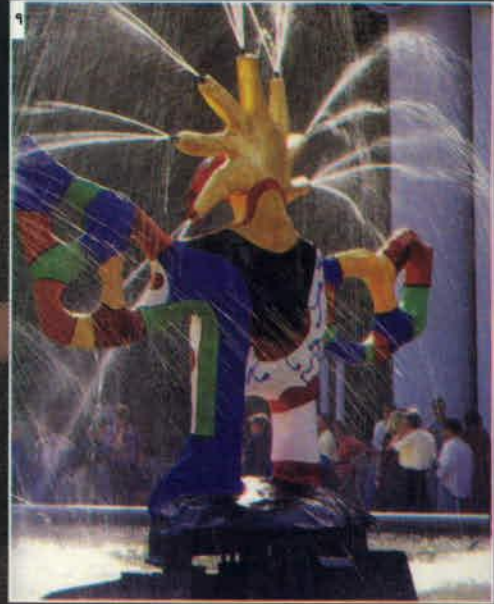


امارات متحده عربی - العین - مجسمه یا مضمون سلنی - فرملگی

کاشان - قفسر



استانبول - آب سگول



پاریس - مجسمه - آب سگول



نیویورک - راکفار ستر

۱۱ تهران - میدان شهید رجایی - مجسمه - آب سگول



تهران - میدان کاج - المانی با ۶/۵ متر ارتفاع که جنس آن بتن کاشیکاری شده است طراحی کننده طرف شمالی است کاشیکاری ذوقی و پر نقش و نگار اسلامی، تذهیب و کتیبه خط کوفی، اثر را تقویت کرده است اما نام میدان با المان میانی از تپالی ندارد و درختان پیرامون میدان عملاً اثر حجمی را پنهان کرده است.

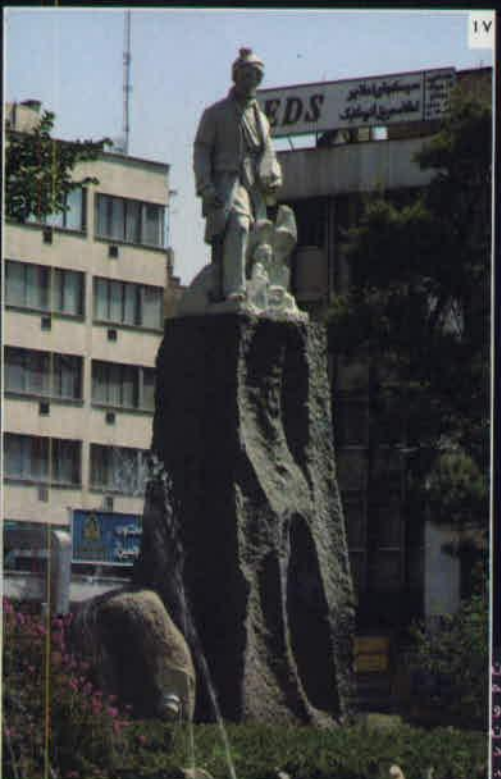
نمایی دیگر از میدان کاج



تهران - میدان رازی - مجسمه ۲/۵ متری محمد بن زکریای رازی که با جنس برنز ساخته شده و بر پایه ای بتنی قرار گرفته است نمونه ای از مجسمه با مضمون مشاهیر و شخصیت های فرهنگی و تاریخی و از لحاظ سبک واقع است از سوی دیگر در این میدان چهار مجسمه دیگر نصب شده است که هر یک نماینده یک قوم می باشد ساخته می شوند بدین ترتیب نمایان فرهنگ و تمدن ایرانی که رازی نماینده آن است را با فرهنگ و تمدن سایر ملل جهان نشان دهد، اما ناظران کمتر این مفهوم را از این مجسمه گروهی در می یابند.

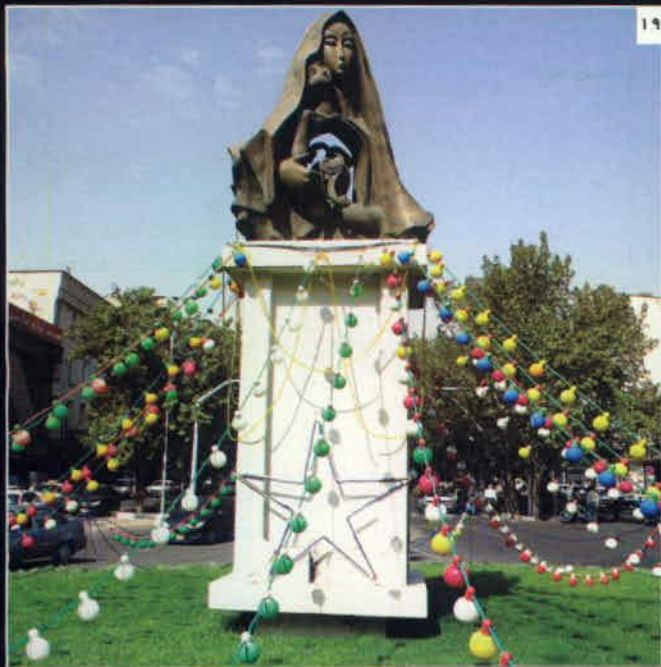


قسمت - میدان امام ولی خان - تندیس امام ولی خان



تهران - میدان خرد - مجسمه مبارزه کز شاسب و ازدها (غلبه عقل بر جهان)، نمونه ای از مجسمه با مضمون روایت اسطوره ای، مجسمه که در سال ۱۳۴۲ ساخته شده برداخت هنر متدائمی دارد اما پایه آن فاقد هر نوع تارافت هنری است.

تهران - میدان فردوسی - مجسمه فردوسی و کودکی زال - این مجسمه سنگی که توسط زنده یاد ابراهیم حسن صدیقی از شاگردان کمال الملک (۱۳۷۴ - ۱۳۷۶) پنهان گذار مجسمه سازی نوین در ایران در سال ۱۳۴۳ ساخته شده است جز اولین نمونه های مجسمه های شهری است جنس این مجسمه ۲/۵ متری از سنگ مرمریت است و برای ارتباط بیشتر مجسمه و پایه آن با محیط چند قطعه از همین سنگ پایه در پای آن و در نقاط دیگر میدان گذاشته شده است و رنگ سفید مجسمه در تابان با رنگ خاکستری پایه بهتر جلوه می کند در حال حاضر وجود پایه دکلهای برق و سایر عناصر بیجان شهری، همچنین شلوغی میدان، تاثیر بدی بر مجسمه را کاهش داده است.



۱۹

نقاین دیگر از مجسمه ترکس عاشقان

۱۸ تهران - میدان مادر - مجسمه ترکس عاشقان (مادر)
 این مجسمه دارای مضمون عاطفی یا احساسی (محبت مادری) است در وسط مجسمه (جای قلب مادر) فضای خالی وجود دارد که شبیه مخراب است و داخل آن سبزی در حال رشد است که نشانده عشق مادر به فرزند است مجسمه دو رو است یعنی هر روی آن یک نقش برجسته مجزا است که به هم متصل شده، این مجسمه نسبت به میدان قدری کوچک به نظر می آید و در ساخت پایه آن کوچکترین خلاقیتی مشاهده نمی شود.



۲۱

بندر انزلی - میدان قو - مجسمه یا مضمون طبیعی - اقلیمی



۲۰

بندر انزلی - میدان مائلا - مجسمه ماهنگیر، مجسمه با مضمون اقتصادی - معیشتی



۲۳

آلمان - مایدن هلم - مجسمه در میدان سنلی



۲۲

انگلستان - میلنور گتیز، مجسمه گروهی که در کنار میدان مکان پایی شده است

ألمانيا - فرانكفورت ، مجسمه با مضمون روايتي



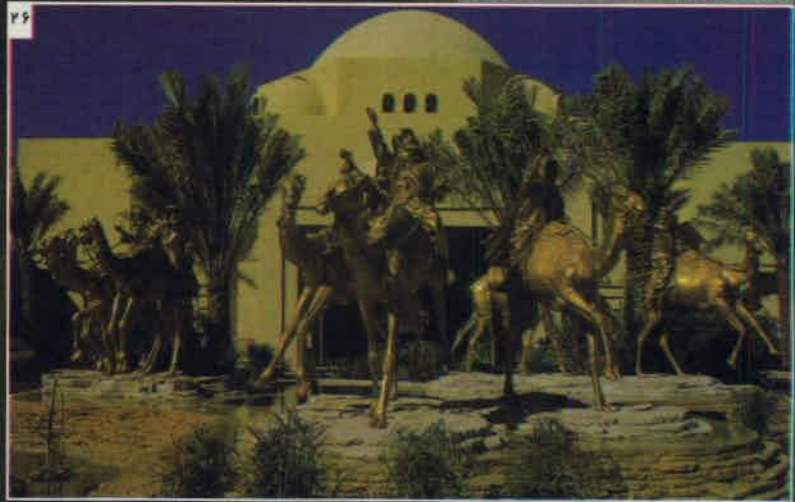
٢٥

ألمانيا - فرانكفورت ، مجسمه با مضمون روايتي



٢٤

دومين ميدان ميراث هتل ، مجسمه با مضمون روايتي



٢٦

ألمانيا - فرانكفورت ، انسان مدرن ، مجسمه مدرن

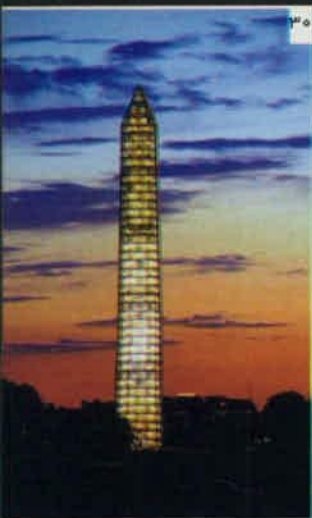


٢٧



٢٨

استامبليا - يارسلونا - ميدان كاتالونيا



۳۰ - ایالات متحده آمریکا - واشینگتن، دی. سی. - ستون یادمانی

۲۹ - تهران - میدان فلسطین - مجسمه
با موضوع یادمانی یادبود حماسه
آشفتگی، بین این مجسمه که از
برنز و بتن ساخته شده و محل
صباز نظر موهومی تناسب وجود
دارد چرا که محل نصب آن میدان
فلسطین است اما دکلهای برق این
حجم را تحت تأثیر قرار داده و از
ارزش هنری آن کاسته است.



۳۲ - اشم - میدان گاه - حجم تبلیغاتی



۳۱ - امارات متحده عربی - مجسمه در مرکز قلعه در مقیاس متناسب با میدان



۳۳ - اسپانیا - باسورتا - میدان کاتالونیا



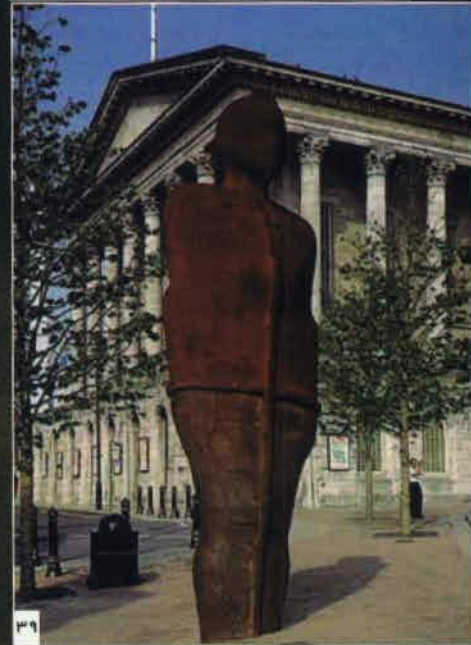
۳۴ - پاریس - میدان انوال - قلعه یادمانی پیروزی





۴۰ مصر - یاستان - ستون هرفی شکل الهام بخش ستونهای یادمانی

انگلستان - بیرمنگام - میدان ویکتوریا - مجسمه مرد آهنی



۳۹



۴۱ ایتالیا - ونیز - میدان سن ماکو - ستون یادمانی در مرکز میدان



۴۴



۴۲

ایتالیا - رم - میدان کامپدولو - این میدان و مجسمه آن توسط میگل آنژ طراحی شده است. عنصر مجسمه در این میدان عنصری نظم دهنده است، میگل آنژ برای هر تپه کردن دیگر و عظیم مجسمه مرکز میدان با ساختمانهای اطراف پادهای پیشین شکل برایش ساخت و آن را در مرکز سنگشش یا طرح بیضوی قرار داد که نفوس داور ده گانه اش اشاراتی به احکام نجوم باستان داشت.



۴۳



۴۵

پرتغال - لیسبون - ستون پادمانی

ایالات متحده آمریکا - تگزاس - دالاس - میدان ویلیامز - مجسمه با کارکرد مکان تمایز (چراگاه اسبها)

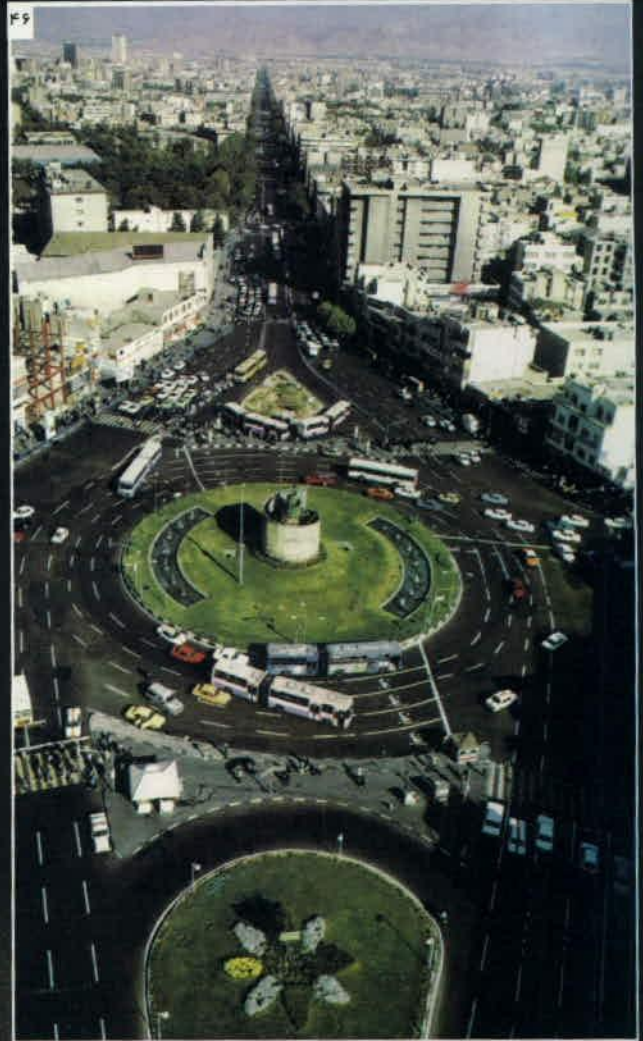


۴۹



۵۰

قزوین - مجسمه میر عماد - اندازه مجسمه با مقیاس و عملکرد میدان محل قرار گیری متناسب است



تهران - میدان انقلاب

نجم نوری

۵۱



۴۸



روم - میدان پیونلو - ستون یادمانی

کوبا - هوانا - میدان انقلاب، خلق نشانه شهری

۴۷



میدان در مقام دروازه شهر

نگاهی به میدان راه آهن تهران

جلال معصوم

کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای

عملکردشان نیز مورد بررسی و دسته‌بندی قرار داد. از این وجه، میدان‌ها می‌توانند دارای نقش ترافیکی، خدماتی، استراحت و تفریح باشند. عموماً میدان‌ها ترکیبی از نقشها را به عهده می‌گیرند و کمتر میدانی را در شهرها می‌توان یافت که تک نقشی باشد.

میدان‌ها همچنین به لحاظ موقعیت استقرار خود در ساختار شهر، قابل تشخیص و دسته‌بندی‌اند. گاه با میدان‌های کوچکی در سطح محلات مواجه‌ایم که دارای شعاع عملکردی کوچکی هستند، در برابر آنها میدان‌های بزرگی وجود دارند که عموماً در مراکز شهری قرار می‌گیرند و در مقیاس شهر عملکرد دارند.

میدان‌های واقع در ورودی شهرها نیز گونه‌ایی از میدان‌هایند. جایی که خطوط مواصلاتی بین شهری با شبکه راه‌های درون شهری پیوند می‌خورد. این نوشتار بر آن است که گونه‌ای از میدان‌های ورودی را مورد بررسی قرار دهد و



میدان راه آهن در سالهای اخیر

پل زوکر^(۱) میدان‌های شهری را از نظر شکل به پنج دسته تقسیم کرده است. ولی در تقسیم‌بندی خود پیش از هر چیز به کالبد میدان و چیدمان عناصر و میزان محصوریت آن توجه نشان داده و میدان‌ها را به کاملاً محصور، هسته‌ای، چند فضایی، بی شکل و جهت گرفته به سمت عنصری شاخص، تقسیم کرده است.

اما میدان‌های شهری را می‌توان از منظر نقش و



نمایی از ایستگاه راه آهن

برای این منظور یکی از مشهورترین نمونه‌های موجود در این زمینه را برگزیده است؛ "میدان راه آهن تهران". اگر چه این میدان اکنون نه در حاشیه شهر که در بطن بافت آن جای گرفته است، لیکن از آنرو که به وسیله شبکه راه آهن، پایتخت را به سایر مراکز جمعیتی متصل می‌کند به عنوان نمونه‌ایی از میدان‌های ورودی شهر قابل بررسی است.

پیش از آنکه به بررسی این میدان پرداخته شود، توضیحی در باب مفهوم "ورودی شهر" خالی از فایده نیست.

تحول در مفهوم دروازه شهر

راه‌ها همواره - در صورتی که پیموده شوند - به شهری می‌رسند. در گذشته در محل تلاقی راه باشد دروازه‌ای ساخته می‌شد، همچون دربی که فضای خانه‌ای را از کوچه جدا



سنگهای آهن بین میدان راه آهن

بازرگان تا پیشه‌ور و از سپاهی تا پیلهور در فضای آن حضور داشته‌اند. گدایان، بی‌کارگان و آنانی که در سوداگری‌های نامتعارف بودند نیز در ازدحام دروازه‌های شهر جایی برای خود می‌یافته‌اند.

در دوره معاصر با فروریزی حصار شهرها و گسترش کالبدی آنها، دروازه‌ها نیز یا فرو ریختند و یا مثابه نمادی از گذشته به قایی در درون بافت شهری تبدیل گشته‌اند. به تدریج به جای کاروان شتران، کاروانی از وسایل حمل و نقل موتوری در جاده‌ها قرار گرفتند و مسافران علاوه بر راه‌های زمینی از طریق راه‌های هوایی و ریلی به سوی شهرها به حرکت درآمدند. امروزه مسافرتی که با وسایل جدید حمل و نقل به مقصد

می‌کند. دروازه‌ها، ورودی شهرها بودند و مسافران پس از پیمودن راه‌ها در اولین مواجهه با شهر، از این ورودی می‌گذشتند. همانگونه که ساختمان‌های عمومی شهر قدیم معرف قدرت و ثروت شهر بودند، دروازه‌ها نیز بر این ویژگی‌ها و نیز تشخیص شهر صحه می‌گذاشتند. از همین رو حاکمان



نمایی از میدان حکیم

شهری حرکت می‌کند - ممکن است به یکباره در مرکز شهر قرار گیرد بدون آنکه از دروازه‌ای گذشته باشد. ایستگاه‌های راه‌آهن و پایانه‌های فرودگاهی و اتوبوس‌رانی در حاشیه و گاه در متن شهرها جای گرفته‌اند و مسافران از طریق آنها با فضای شهر پیوند می‌خورند. در اغلب شهرها این ایستگاه‌ها و پایانه‌ها از طریق یک میدان به کالبد شهر اتصال یافته‌اند. در واقع میدان‌های مذکور شکل دگردیسی شده دروازه‌های قدیم هستند و مسافران از طریق آنها اولین مواجهه با شهر را تجربه



نمایی از ورودی خیابان ولیعصر

می‌کوشیده‌اند تا دروازه‌هایی باشکوه، زیبا و در شان شهر خود بسازند. امروز بخشی از زیباترین و ارزشمندترین آثار معماری در کشور، دروازه‌هایی هستند که از آن دوران به حال مانده‌اند. دروازه‌ها یا ورودی‌های شهر قدیم - چنانکه توصیفات و تصاویر بر جای مانده از آنها نشان می‌دهد - مرکز تجمع و رقت و آمد مسافران و ساکنان بومی بوده و همواره عده‌ای، از



نمایی از یکی پدنه‌های میدان



نقشه موقعیت ایستگاه و میدان راه آهن

می‌کنند. از این رو همانگونه که زمانی دروازه‌ها نشانی از تشخیص و توان حاکمان شهر را با خود داشتند، میدان‌های ورودی امروز نیز بر ادراک مسافران از منزلت شهر، اثر گذارند.

شکل‌گیری میدان راه آهن

از زمانی که کریم طاهرزاده بهزاد - برادر مینیاتوریست مشهور، حسین بهزاد - طراحی ایستگاه راه آهن را در سال ۱۳۰۶ ه‍.ش به پایان رساند، نزدیک به ۷۷ سال می‌گذرد. عملیات ساخت این ایستگاه در سال ۱۳۱۳ ه‍.ش پایان یافت، لیکن کار اتمام خط سراسری راه آهن که اجرای آن نیز از سال ۱۳۰۶ از محل عوارض قند و شکر و جای آغاز شده بود، تا سال ۱۳۱۷ ه‍.ش به درازا کشید. با شروع قرن و روی کار آمدن رضاشاه، نوسازی کالبدی

مهندسانی که میدان راه آهن را طراحی و اجرا کردند، به خوبی بر نقش جدید این فضای شهری به منزله ورودی شهر و تأثیر آن بر استفاده کنندگان به آگاهی رسیدند. راه آهن وسیله مدرن و تجملی بود و می‌توان تصور کرد، بیشتر کسانی که از این وسیله برای سفر به تهران استفاده می‌کردند جزو گروه‌ها و طبقات اجتماعی ممتاز و پردرآمد بودند. میدان راه آهن وظیفه داشت به عنوان نمادی از پایتخت حکومت تجدیدگرا، شهر را به این مسافران شناساند. از این رو میدانی وسیع با مجسمه‌ای در مرکز - که رهبر تجدیدخواه و مقتدری را همانند ناپلئون کبیر، سوار بر اسبی نشان می‌داد - ساخته شد



ترافیک مدخل ولی عصر



شهرها در دستور کار نظام سیاسی قرار گرفته بود. ورود به دوران مدرن نیازمند بکارگیری ابزار مدرن و لاجرم فراهم کردن ما به ازای کالبدی آنها بود. برای تسهیل حرکت اتومبیل، خیابان‌ها تعریض و برای استفاده از قطار و هواپیما، خطوط ریلی و ایستگاه‌های راه‌آهن و فرودگاه‌ها احداث شدند.

پیش از سلطنت رضاشاه، تهران تنها دارای سه یا چهار میدان بود که بزرگترین و معروفترین آنها میدان توپخانه نام داشت. میدان ارگ، سبزه میدان و میدان مشق از دیگر میدان‌های تهران به شمار می‌آمدند. بتدریج و با گسترش تهران به بیرون حصار خود، میدان‌های دیگری نیز در محل دروازه‌های قدیم شهر شکل گرفتند. میدان ۲۴ اسفند یا انقلاب، میدان باغشاه یا دروازه قزوین، میدان دروازه خراسان، میدان دروازه غار، میدان دروازه خانی‌آباد، میدان دروازه گمرک و میدان راه‌آهن از جمله اینها بودند.

مهندسانی که میدان راه‌آهن را طراحی و اجرا کردند، به خوبی بر نقش جدید این فضای شهری به منزله ورودی شهر و تأثیر آن بر استفاده کنندگان به آگاهی رسیدند. راه‌آهن وسیله مدرن و تجملی بود و می‌توان تصور کرد، بیشتر کسانی که از این وسیله برای سفر به تهران استفاده می‌کردند جزو گروه‌ها و طبقات اجتماعی ممتاز و پردرآمد بودند. میدان راه‌آهن وظیفه داشت به عنوان نمادی از پایتخت حکومت تجددگرا، شهر را به این مسافران بشناساند. از این رو میدانی وسیع با مجسمه‌ای در مرکز - که رهبر تجددخواه و مقتدری را همانند ناپلئون کبیر، سوار بر اسبی نشان می‌داد - ساخته شد.

اینه واقع در میدان راه‌آهن اما حکایت دیگری دارند. این ساختمان‌ها مجموعه‌ای از ساختمان‌های اداری و تجاری هستند. ساختمان ایستگاه و انبار توشه در ضلع جنوب و جنوب غربی در دوره رضاشاه و توسط طاهرزاده بهزاد - فارغ‌التحصیل دانشکده فنی برلن به سال ۱۹۲۷ م - طراحی و ساخته شدند. ارتباط نزدیک ایران با کشور آلمان در دوره رضاشاه و همچنین بازگشت فارغ‌التحصیل ایرانی از اروپا باعث گشت که بسیاری

از ساختمان‌های دولتی این دوره به شیوه اکسپرسیونیسم آرمانگر که در اروپا و میان حکومت‌های میتنی بر ایدئولوژی - از جمله دولت نازی آلمان - رایج بود، ساخته شوند. ساختمان کاخ دادگستری و ایستگاه راه‌آهن از نمونه‌های معتبر این شیوه معماری در ایران هستند. این ساختمان‌ها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که قدرت و عظمت آنها مظهری از آرمان و ارزش‌های ایدئولوژیک حکومت وقت باشند.

ساختمان مهم دیگر میدان راه‌آهن، ساختمان معروف به قماش یا اداره فعلی سازمان راه‌آهن در ضلع شمال غربی و ابتدای خیابان ولی عصر است که در سال ۱۳۱۵ ساخته شده است. این ساختمان از نظر برخی کارشناسان، اولین اثر معماری مدرن است که با تفاوت زمانی بسیار زیاد، نسبت به دیگر آثار این سبک در تهران، احداث شده و اثر بسیار با ارزشی است. وارطان هوانسیان از معماران برجسته سبک مدرن در ایران با الهام از این ساختمان، طرح مهمانسرای را برای اجرا در موقعیت متقارن آن - که در محل پارک فعلی است - تهیه کرد که متأسفانه هیچگاه به اجرا در نیامد و عدم تعامل بصری میدان در ابتدای خیابان ولی عصر تا به امروز نیز به قوت خود باقی است.

برغم آنچه انتظار می‌رفت و در کشورهای غربی رخ داده بود، ایستگاه راه‌آهن در ایران عامل توسعه شهری نشد. در تهران نیز توسعه شهر پس از احداث راه‌آهن، به سمت جنوب جهت گیری نکرد و با گرایش گروه‌های مرفه به اسکان در شمال شهر، بخش جنوبی، روند زوال را آغاز کرد. در این خصوص شاید احداث کارخانجات و صنایعی همچون شیشه‌سازی، چیت‌سازی، روغن‌نیاتی، انبار سیلو و انبار نفت در اطراف ایستگاه راه‌آهن در کاهش کیفیت محیطی جنوب شهر تأثیر داشته است

جاده خراسان، غرب مانند جاده قزوین و جنوب مانند جاده ری، از دیگر مزایای مکان استقرار میدان راه آهن و به عنوان یک ورودی شهر بود. احداث فرودگاه قلعه مرغی در نزدیکی ایستگاه راه آهن، بر تمرکز ثقلی آن و در نتیجه اهمیت نقش آن می افزود.

لیکن برغم آنچه انتظار می رفت و در کشورهای غربی رخ داده بود، ایستگاه راه آهن در ایران عامل توسعه شهری نشد. در تهران نیز توسعه شهر پس از احداث راه آهن، به سمت جنوب جهت گیری نکرد و با گرایش گروه های مرفه به اسکان در شمال شهر، بخش جنوبی، روند زوال را آغاز کرد. در این خصوص شاید احداث کارخانجات و صنایعی همچون شیشه سازی، چیت سازی، روغن نباتی، انبار سیلو و انبار نفت در اطراف ایستگاه راه آهن در کاهش کیفیت محیطی جنوب شهر تأثیر داشته است.

در سال های بعد دو رویداد دیگر نیز بر روند افول منزلت اجتماعی جنوب شهر تهران و به تبع آن میدان راه آهن اثر گذاشتند. پس از سقوط حکومت رضاشاه و به ویژه پس از کودتای ۲۸ مرداد، خیل گروه های مهاجر کم درآمد در بخش جنوبی تهران و در اراضی نزدیک به ایستگاه راه آهن استقرار یافتند. شکل گیری محلات جوادیه، نازی آباد، خانی آباد و تجمع گروه های مهاجر روستایی در آنها، بافت اجتماعی پیرامون میدان را دگرگون ساخت. از سویی تحول در بخش های حمل و نقل کشور به زبان راه آهن شکل گرفت. حمل و نقل هوایی توسعه یافت و فرودگاه تهران به مکان جدیدش در مهرآباد انتقال یافت. شبکه اتوبوس رانی نیز سرویس های ارزان، سریع و مدرن را به تمام نقاط کشور عرضه کرد. بخش

ساختمان پارکینگ طبقاتی واقع در ابتدای خیابان کارگر، تنها ساختمان با اهمیت تازه ساز میدان است که پس از تعریض خیابان شوش در آینده، یکی از لیه های میدان راه آهن را شکل خواهد داد. در میان سایر ساختمان های میدان، به سختی می توان ساختمان واجد اهمیت را که با بناهای پیش گفته هم طراز باشد را یافت. اغلب ساختمان های تجاری اطراف میدان فرسوده و بدنما هستند و تناسبی با ساختمان ایستگاه راه آهن و ساختمان قماش ندارند.

لازم به ذکر است، در گذشته بیکره ای از رضاشاه در مرکز میدان استقرار داشته که در بدو انقلاب این بیکره حذف و بجای آن در سال ۱۳۶۱ یادمانی به شکل گل لاله و بال پرند نصب گردید که اکنون به دلیل ارتفاع درختان اطرافش، چندان قابل مشاهده نیست.

میدان راه آهن در مسیر تحول نقش

در زمان تأسیس میدان راه آهن، ساختار شهری تهران به گونه ای متفاوت با آنچه امروز شاهد آن هستیم بوده است. تهران گسترش چندانی نیافته و سازمان فضایی آن شاهد قطب بندی انسانی - کالبدی کنونی نبود.

میدان راه آهن در ابتدا با فاصله ای متناسب از بیکره شهر و در حاشیه جنوبی آن احداث گردید. سه خیابان شاهپور یا وحدت اسلامی، پهلوی یا ولی عصر و سی متری یا کارگر، میدان راه آهن را به بافت های نوساز و توسعه های جدید شهر متصل می کردند و از سویی دیگر خیابان های خیام و سیروس یا مصطفی خمینی، ارتباط آن را با مرکز شهر و بافت قدیم برقرار می ساختند. همجواری میدان با راه های منتهی به شرق مثل





راه آهن اما از این تحولات بی نصیب ماند و با گذشت زمان اهمیت و اعتبارش رو به کاستی نهاد. همگام با این رکود، گروه های اجتماعی استفاده کننده از سرویس های راه آهن نیز به تدریج به گروه های کم درآمد تبدیل شدند.

آثار این تحولات را به خوبی می توان در گروه های استفاده کننده از فضای میدان راه آهن و نوع کاربریها و فعالیت های رایج در آن مشاهده کرد. بجز چند بانک و فروشگاه کفش، هیچ واحد تجاری مدرن و با کیفیتی در میدان یافت نمی شود.

رکود راه آهن و عدم توسعه بخش جنوبی شهر به تدریج سیمای میدان راه آهن را دگرگون کرده است. طی سال ها هیچ نوسازی جدی در ساختمان های میدان صورت نگرفته و اکثر این ساختمان ها فرسوده و به سما گشته اند. ترکیب گروه های اجتماعی حاضر در فضای میدان نیز افت چشمگیری داشته است. در حال حاضر بخش هایی از میدان به یاتوق کارگران ساختمانی و فصلی و نیز فروشندگان و مصرف کنندگان مواد مخدر تبدیل شده است. تجمع گروه اخیر فضای میدان را ناامن کرده و کمتر می توان شاهد حضور و توقف زنان و کودکان در آن بود.

موقعیت میدان راه آهن در مجاورت نواحی مسکونی پرتراکم و در تلاقی چندین محور اصلی شهر، آن را به یک کانون جمع و پخش کنند. مسافران درون شهری و برون شهری تبدیل کرده است. فضای میدان پاسخگو به حجم وسیع وسایل نقلیه عمومی و خصوصی که این مسافران را جابجا کند، نیست. و انسداد ترافیکی به معضلی دائمی مبدل شده است.

میدان راه آهن همچنان در نقش یک ورودی

از حدود ۱۰۲ واحد تجاری موجود در میدان راه آهن، تعداد ۱۶ باب قهوه خانه، ۱۲ باب مسافر خانه، ۹ باب چای و آبمیوه فروشی، ۸ باب ساندویچ فروشی، ۷ باب خواروبار فروشی، ۵ باب کبابی، ۵ باب شیرینی و آجیل فروشی، ۳ باب چلو کبابی و ۲ باب چمدان فروشی موجود است. در واقع حدود ۷۰ درصد فعالیت های تجاری مستقر در میدان در خدمت مسافران بین شهری که اغلب مسافر راه آهن هستند عرضه می شود. آمار سازمان راه آهن نشان می دهد که در فصل تابستان، روزانه حدود ۷۰ قطار ایستگاه راه آهن را ترک و یا به آن وارد می شوند. این قطارها قادرند جعبتی بالغ بر ۵۰ تا ۶۰ هزار نفر را جابجا کنند که برای ورود یا خروج به ایستگاه راه آهن، راهی جز میدان راه آهن را ندارند. این امر نشان می دهد که علی رغم تحولات شکل گرفته و در کنار سایر نقش های دیگر، میدان راه آهن همچنان یک ورودی شهری است.

بسیاری از افراد که از طریق راه آهن وارد شهر تهران می شوند، در اولین مواجهه خود با میدان، کلیت شهر را از طریق



آن در ذهن ادراک می‌کنند. نگارنده در بازدیدهای میدانی با مسافران از راه رسیده راه‌آهن به گفتگو نشست، اغلب آنها اذعان داشتند که میدان راه‌آهن برای آنها یک میدان معمولی نیست و ناخودآگاه به تجسم کلیت شهر از طریق آن می‌پردازند. شعاع عملکردی میدان راه‌آهن، به دلیل موقعیت سیاسی تهران و مرکزیت ایستگاه آن در شبکه سراسری راه‌آهن بسیار گسترده است و از سطح محلی تا سطح فراملی را در بر می‌گیرد. متأسفانه تناسب چندانی میان شعاع عملکردی میدان راه‌آهن و نقش آن به عنوان ورودی شهر از یک سو و سطح و کیفیت امکانات میدان از سوی دیگر وجود ندارد. سیما و منظر آن نیز از این ضعف رنج برده است.

موقعیت میدان راه‌آهن در مجاورت نواحی مسکونی پرتراکم و در تلاقی چندین محور اصلی شهر، آن را به یک کانون جمع و پخش کننده مسافران درون شهری و برون شهری تبدیل کرده است. فضای میدان پاسخگو به حجم وسیع وسایل نقلیه عمومی و خصوصی که این مسافران را جایجا کند، نیست. و انسداد ترافیکی به معضلی دائمی مبدل شده است

می‌گیرند.

- نیازمند تجهیزات و تأسیسات ویژه برای مسافران بین شهری هستند.
- نیازمند دسترسی سریع، راحت و اتصال مناسب به شبکه راه‌های درون شهری و برون شهری هستند.

شاید به دلایل مذکور لازم باشد تا میدان‌های ورودی همواره در حاشیه شهرها مکان‌گزینی شوند. میدان راه‌آهن نیز در صورت انتقال نقش ورودی آن به مکانی مناسب و تغییر کاربری ساختمان‌های وابسته به ایستگاه راه‌آهن، می‌تواند به یک فضای شهری مطلوب تبدیل شود.

در حال حاضر شهرداری منطقه ۱۱ تهران طرح‌هایی را برای ساماندهی میدان راه‌آهن پیش‌بینی کرده است. بهره‌برداری از پارکینگ طبقاتی کاوه با ظرفیت ۶۵۰ خودرو، ساخت پایانه معین در حد فاصل خیابان‌های کارگر و بهداشتی برای توقف اتوبوس‌های شرکت واحد، تعریض خیابان شوش از ۳۰ متر به ۴۵ متر، اتصال بزرگراه یادگار امام به خیابان بهداشتی، احداث خط ۳ مترو - که از کنار میدان می‌گذرد -، تملک و تغییر کاربری انبار شرکت نفت به کاربری سبز و فرهنگی از جمله این طرح‌ها محسوب می‌شوند این پروژه‌ها می‌توانند شرایط کالبدی و ترافیکی میدان را بهبود بخشند.

استقرار پلیس و برخورد با بزه‌کاران و ساماندهی کارگران ساختمانی و فصلی نیز در دستور کار نیروی انتظامی و اداره کار قرار گرفته است که فضای اجتماعی میدان را ایمن تر و منظم تر خواهد کرد.

میدان‌ها، ورودی به مآبه فضای عمومی

شاید نتوان میدان‌های ورودی را به دلیل توفیق عملکرد ترافیکی و خدماتی آنها هم‌ردیف سایر فضاهای شهری در نظر گرفت. از نظر شهرسازان یا برنامه‌ریزان و طراحان شهری، فضاهای شهری از دو بعد فرم کالبدی و روابط اجتماعی شکل می‌یابند که در این میان نقش فضاهای شهری در ایجاد تعامل اجتماعی برجسته‌تر است. اما در مقابل این نیز گفته می‌شود که فضاهای شهری تجمع مردم، اشیاء و رویدادهاست. از این منظر از آنجا که میدان‌های ورودی در دسترسی فیزیکی و بصری ساکنان بومی و غیربومی شهر قرار می‌گیرند که یک فضای شهری و با یک فضای عمومی می‌توانند محسوب شوند. اساساً میدان‌های ورودی دارای ویژگی‌های از این دست‌اند:

- معرف هویت شهرند.
- اغلب استفاده‌کنندگان از آن افراد غیربومی تشکیل می‌دهند.
- در معرض کاهش کیفیت کالبدی و بصری هستند.
- مستعد حضور گروه‌های کجرو اجتماعی‌اند.
- تعلق خاطر کمتری در شهروندان ایجاد می‌کنند.
- در حوزه مدیریتی چندین سازمان و دستگاه خدماتی قرار

سازمان راه‌آهن نیز در سال‌های اخیر با کمک بخش خصوصی در حال بازسازی خدمات خود و ارتقاء کیفیت آنهاست. در این رابطه سرویس‌های ارایه شده در قطارهای سبز و سیمرغ توانسته‌اند که به اعتمادسازی بپردازند و گروه‌های اجتماعی مرفه‌تری را برای استفاده از حمل و نقل ریلی ترغیب کنند.

با این همه تداخل میان نقش‌های متنوع و پرتعداد، میدان راه‌آهن می‌تواند میزان تأثیرگذاری این اقدامات را دچار چالش کند. به نظر می‌رسد که ورودی تهران از طریق شبکه ریلی نیازمند دروازه‌ای اختصاصی، سامان یافته و متناسب با تحولات آینده باشد. با این نگاه انتقال ایستگاه راه‌آهن به مکانی جدید و طراحی میدانی دیگر راه‌حلی قابل تأمل است.

پانویس:

۱-Paul Zuker

منابع:

- ۱- با تدابیر، بهروز، نگاهی کوتاه به شیوه‌ها و گرایش‌های معماری در تهران، مجموعه کتاب تهران جلد ۵ و ۶
- ۲- کریمان حسین، تهران در گذشته و حال دانشگاه ملی ایران، تهران، ۱۳۵۶.
- ۳- توسلی، محمود، طراحی فضای شهری، جلد ۱، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۱.
- ۴- عدنی پور، علی، طراحی فضای شهری، ترجمه فرهاد مرعصابی، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری تهران، ۱۳۷۹.
- ۵- مصاحب، علام‌حسین و همکاران، دایره‌المعارف مصاحب، جلد اول، امیرکبیر، تهران، ۱۳۸۱.

طرح ساماندهی میدان آزادی و محدوده مؤثر

منطقه ۹ شهرداری تهران (حوزه فنی و عمرانی)

مهندسين مشاور معماری و شهرسازی آمود



تهران است، بنا شده است. این برج در سال ۱۳۵۰ به مناسبت جشن های تاریخ دو هزار و پانصد ساله در تهران ساخته شد. هدف اولیه از احداث برج و میدان آزادی را در عملکرد دروازه های آن، در حدود سه دهه پیش می توان جستجو کرد. در آن زمان که شهر تهران هنوز به سمت غرب گسترش نداشت، وجود عنصری شهری که بتواند قیل از ورود به شهر، مسافر تازه وارد را با آن آشنا کند، ضروری به نظر می رسید. فاصله مناسب محل احداث این میدان و برج با گستره شرقی خود، و حد غربی توسعه کالبدی تهران از یک سو، و حضور عنصری با عملکرد فراشهری، ملی و بین المللی مانند فرودگاه از سوی دیگر و نیز قرار گیری در نقطه انتهایی جاده مخصوص کرج که رابطه شهر تهران با حوزه نفوذ و به طور کلی نقاط غربی و شمال غربی کشور بوده و هست، فرصت بسیار مناسبی بود تا شهر تهران بدین وسیله، هم از طریق زمینی و هم هوایی به مسافران داخلی و خارجی نمایانده شود. این نقش با ساخت میدان آزادی و برج باشکوهی در آن به عنوان ورودی نمادین و تشریفاتی تهران شکل گرفت. به تدریج و با گسترش شهر و تبدیل آن به مجموعه شهرهای تهران، نقش یکی از اصلی ترین مراکز تبادل سفرهای

میدان جلوه گاه زنده و پویای حیات جمعی است، که در تصور ناظر، از عناصر تشکیل دهنده محوطه و پیرامونش تجسم می یابد. این فضای باز شهری بر اساس تحولات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و نیز فنی در طول تاریخ خود متأثر شده است. یکی از فضاهایی که چنین تصویری در ذهن ناظر ایجاد می کند، میدان آزادی است. میدان آزادی، در روند شکل گیری خود از طرح ابتدایی گرفته تا امروز، دستخوش تغییرات و تحولات بسیاری بوده است. که این تغییر و تحولات، عملکرد و نقش آن را در طی زمان با ناسامانی هایی مواجه کرده است. به دلیل توسعه لجام گسیخته تهران و شهرک های پیرامون آن و مسائل دوران انقلاب و جنگ از امکانات میدان تقریباً هیچ استفاده ای نشده است. این در حالی است که ابعاد گوناگون، وسعت زیاد، فضاهای باز و موقعیت مرکزی و وجود یادمانی در بطن این میدان، توانمندی ها و قابلیت های کم نظیر آن را برای تبدیل به یک مرکز فرهنگی، اجتماعی و تاریخی به رخ می کشد. مسائل و مشکلاتی که اینک مجموعه و فضای این میدان را در برگرفته، به محو شدن جایگاه، تضعیف و کم رنگ شدن نقش واقعی آن انجامیده است. برای احیاء هویت فرهنگی و جمعی متصور بر این فضا و حفظ جایگاه تاریخی و ملی آن، بررسی اوضاع کالبدی، اجتماعی و اقتصادی این مجموعه در ارتباط با محدوده های اجتماعی و کالبدی مؤثر بر آن ضروری به نظر می رسد. بنابراین گزارش موجود ضمن بررسی عوامل و عناصر تأثیرگذار بر روند تغییر و تحولات میدان، به بازخوانی و بازشناسی مشکلات و ریشه یابی آنها پرداخته و در نهایت با طرح پیشنهادات و راه حل هایی اولویت های اجرایی طرح ها برای ساماندهی میدان آزادی را مشخص کرده است.

۱- معرفی برج و میدان آزادی

الف- تاریخچه

برج آزادی در مرکز میدان آزادی که دروازه نمادین شهر

درون و برون شهری این مجموعه به عنصر فوق (میدان آزادی) محول گردیده است. از آنجا که نمای اصلی برج شرقی - غربی است و در سال های ابتدایی ساخت، در افق دید فرودگاه قرار نمی گرفته است، به منظور حل این موضوع، یکی از محورهای ارتباطی فرودگاه با انحراف و انحنايي محسوس به جاده قدیم کرج متصل شد تا نمای اصلی برج آزادی، کاملاً در معرض دید مسافران قرار گیرد.

ب- مشخصات فیزیکی و کالبدی

میدان آزادی از نظر هندسی به شکل یک بیضی است. قطر بزرگ آن به طول ۵۰۰ متر و قطر کوچک تر به طول ۴۵۰ متر است. مساحت میدان حدود سی هکتار است که جزو یکی از بزرگ ترین میدان های جهان به شمار می آید. این میدان دارای دو حلقه ترافیکی است که با فضای سبز مرتفع و تپه ای شکل از یکدیگر جدا شده است. سطح میدان به وسیله گذرگاه زیرزمینی

که در ضلع شرقی برج پیش بینی شده است به معابر اطراف راه می یابد. این فضا با الهام از معماری سنتی، هندسه و طاق بازارهای ایرانی را تداعی می کند.

در کانون شرقی بیضی، برج آزادی در سه طبقه بنا شده است. ارتفاع برج ۴۵ متر، ارتفاع قوس اصلی ۲۱ متر، ارتفاع طبقه اول ۲۳/۴۰ متر، طول بنا ۶۳ و عرض آن ۴۲ متر است.

سبک معماری میدان تلفیقی از معماری دوران هخامنشی، ساسانی و اسلامی است. نمای ضلع شرقی و غربی طاق بزرگی است، با الهام از طاق کسری و منحنی قوس طاق های ساسانی که معماری ایران باستان را تداعی می کند. بر فراز قوس ساسانی، قوس شکسته محراب گونه ای که سطح آن با طرح «پرطاووسی و کاشی کاری معرق» شکل گرفته تعبیه شده، که این طرح و نمای ضلع شمالی و جنوبی یادآور دوران معماری اسلامی است. پیشانی بنا معرف برج های قدیم ایران با سربرجی های دوران سلجوقی و غزنوی و برج و باروی بناهای ایرانی است و در چهار



نمای هوایی از میدان آزادی و اطراف آن

سوی نمای برج شیارهای آبی معرق که به طرز عمودی قرار گرفته، کشیدگی و زیبایی آن را دو چندان کرده است. مصالح عمده، در تشکیل بنا از جنس بتن مسلح است که

از نظر فرهنگی، وجود برج آزادی که ترکیب و تلفیقی از معماری دوران مختلف است با نما، شکل زیبا و قامت بلندی که دارد، به طور ناخودآگاه هر بیننده‌ای را با تنوعی از فرهنگ‌های مختلف، ارزش‌های هنری و پیام‌های فرهنگی روبه‌رو می‌سازد. که این امر کارکرد فرهنگی خاص خود را به میدان تحمیل می‌کند

موجب قوام و پایداری آن شده و استحکام آن را قوت بخشیده است. جنس مصالح به کار رفته در نمای آن از سنگ سفید «جوشقان» اصفهان و تعداد ۲۵۰۰۰ قطعه سنگ در آن به کار رفته است. درب‌های ورودی اصلی از انواع سنگ گرانیت همدان «سنگ خارا» ساخته شده و حدود هفت تن وزن دارد. اشکال هندسی سطح همکف میدان با اشکال هندسی سنگ‌های به کار رفته در نما دارای نوعی همخوانی و وحدت است، به طریقی که در هر دو سطح، استفاده از شش ضلعی‌ها با ترکیبی از شکل‌های لوزی بر زیبایی و ظرافت نما افزوده است.

این اشکال در نمای برج توسط شیارهایی با کاشی‌های معرق آبی رنگ شمالی- جنوبی از هم جدا شده، و این خطوط تا سطح همکف میدان نیز امتداد یافته است. عناصر اصلی تشکیل دهنده برج و فضاهای شکل گرفته در سطح زیرین عبارت است از: موزه اشیاء قدیمی شامل تالار پیشینیان، تالار کهن، سالن سمعی و بصری، سالن تشریفات، سالن نمایش تصاویر متحرک، سالن انتظار، سالن دانستی‌ها، سالن نمایش، نگارخانه و کتابخانه، فضاهای زیرین در ضلع شرقی و شمالی پایه‌های برج واقع شده‌اند.

ج- موقعیت استقرار

میدان آزادی که زمانی فاصله زیادی تا محدوده ساخته شده شهر تهران داشت، با توسعه کالبدی متصل و منفصل شهر و شکل‌گیری مجموعه شهری تهران، موقعیتی مرکزی در این مجموعه یافته است. این میدان در محل اتصال ترافیکی دو بزرگراه شمالی- جنوبی و دو محور ارتباطی شرقی- غربی واقع شده است که موقعیت مرکزی آن را نسبت به نقاط جمعیتی و راه‌های مواصلاتی اطراف تثبیت می‌کند. مهم‌ترین کانون‌های جمعیتی غرب و جنوب غربی تهران را شهرهایی چون کرج، اسلامشهر، شهریار، رباط کریم و نظایر اینها تشکیل می‌دهد که با مرکزیت میدان آزادی، ارتباط خود را با حوزه شرقی برقرار

می‌کنند.

۲- عملکرد موجود

برای بررسی عملکرد میدان آزادی و ارائه طرح‌های پیشنهادی، سه سطح مطالعاتی در نظر گرفته شده است.

سطح یک

این سطح مطالعاتی شامل حوزه غرب تهران است و از محدوده مناطق ۲، ۵، ۹، ۱۰، ۱۷، ۱۸، ۲۱ و ۲۲ شهرداری، تشکیل شده است. فرودگاه مهرآباد، ترمینال غرب و پایانه اتوبوس‌های درون شهری واقع در شمال و جنوب میدان آزادی به عنوان مرکز اصلی تولید و جذب سفر، حجم ترافیکی بالایی را برای میدان آزادی تولید می‌کند. علاوه بر استقرار کاربری‌های عمده‌ای چون صنایع و کارخانجات در حوزه غرب، مراکز اداری، تجاری و خدماتی در مناطق مرکزی شهر، مراکز سکونتگاهی شهر و پیرامون آن به ویژه مراکز سکونتگاهی محورهای غربی، جنوبی و جنوب غربی و نیز مراکز آموزشی، تفریحی و حمل و نقل از طریق تولید سفر بر میدان آزادی، عملکرد و فضای آن تأثیر می‌گذارند. همچنین کاربری‌های عمده‌ای چون فرودگاه، شهرک‌های اکباتان و شهید فکور و پایانه برون شهری غرب به عنوان موانعی برای رشد پیوسته شهر و شبکه‌ها مطرح هستند.

سطح دو

سطح دو مطالعاتی که به عنوان محدوده پلا فصل میدان آزادی شناخته می‌شود، در جبهه‌های چهارگانه اطراف میدان قرار گرفته است و شامل محدوده‌ای است که در عملکرد میدان تأثیر مستقیم گذاشته و از عملکردهای میدان مستقیماً تأثیر می‌پذیرد. عناصر اصلی تشکیل دهنده این محدوده از این گونه‌اند: پایانه اتوبوس‌رانی درون شهری آزادی، پایانه برون شهری مسافربری، پارک المهدی و پارک شمال شرقی و بخشی از محوطه فرودگاه و صنایع نظامی غرب میدان.

سطح سه

میدان و لبه خیابان‌های منتهی به آن به عنوان محدوده سطح سه مطالعاتی و طراحی میدان آزادی در نظر گرفته شده است. این محدوده، منطقه گره و تجمع تمامی مشکلات و کاستی‌های مختلف شناخته شده در منطقه است که در ترکیب با هم میدان آزادی را محصور کرده‌اند. محل اتصال معابر منتهی به میدان آزادی شامل خیابان‌های آزادی، محمد علی جناح، جاده مخصوص کرج و آیت الله سعیدی به ترتیب در شرق، شمال، غرب و جنوب میدان لبه‌های آن را تشکیل می‌دهند.

عملکرد ترافیکی

در نظام حمل و نقل میدان دو نقش عمده وجود دارد که اینها هستند:

۱- نقش عبوری در مسیر حرکات شرقی- غربی و شمالی- جنوبی

بزرگراه شمالی میدان تعداد عمده ای از سفرهای درون و برون شهری را به این نقطه منتقل می کند و بزرگراه آیت الله

وسعت، شلوغی و هرج و مرج میدان، محلی امن برای گروه های مختلف اجتماعی آسیب رسان فراهم ساخته است. حضور این افراد، آرامش و آسایش محیطی را برای بازدیدکنندگان و عابرین از میدان و فضاهای مسکونی اطراف از بین می برد. گرچه راهپیمایی ها و مراسم، سان و رژه بر هویت بخشی بعد اجتماعی میدان مؤثر است، اما چنین مراسمی که با حضور تعداد انبوهی از جمعیت بر پا می شود، موجب مسدود شدن و راهبندان معابر منتهی به میدان است

پاسخگویند. بخشی از عملکرد اجتماعی- اقتصادی میدان مربوط به رانندگان تاکسی های خطی و غیرخطی است که از فضای میدان به خصوص در ضلع شمال، شمال غربی و شمال شرقی استفاده می کنند.

برپایی مراسم و جشن های مختلف، رژه نیروهای مسلح و انجام راهپیمایی های ملی در این مکان، نقش اجتماعی میدان را به عنوان نقطه ثقل تجمعات اجتماعی- سیاسی در سطح ملی، ارتقاء داده و صحنه ای از روابط و تعامل های گسترده اجتماعی میان افراد و گروه های مختلف را خلق می کند؛ هر چند که این موضوع مربوط به ایام خاصی است، اما قابلیت بی نظیر این فضا را به لحاظ موقعیت و شأن اجتماعی در سطح فراشهری اثبات می کند.

به طور کلی و با توجه به مطالب فوق، نقش اجتماعی میدان از دو جنبه قابل بررسی است:

۱- روابط و عملکرد اجتماعی روزمره که این شکل روابط، همیشگی و پایدار است و ۲- مناسبات و ایام خاص که شکل منظم و هدفمند روابط جمعی را در مقیاسی وسیع نشان می دهد و به طور مقطعی و نه همیشه فضای میدان را تحت تأثیر قرار می دهد.

عملکرد فرهنگی- تاریخی

از نظر فرهنگی، وجود برج آزادی که ترکیب و تلفیقی از معماری دوران مختلف است با نما، شکل زیبا و قامت بلندی که دارد، به طور ناخودآگاه هر بیننده ای را با تنوعی از فرهنگ های مختلف، ارزش های هنری و پیام های فرهنگی روبه رو می سازد. که این امر کارکرد فرهنگی خاص خود را به میدان تحمیل می کند. از طرفی فضاهای موجود در سطوح زیرین برج و استقرار عناصر و بخش های موزه ای و فرهنگی در آن، زمینه مطلوبی برای ارائه خدمات فرهنگی به بازدیدکنندگان فراهم کرده است. هر چند که در حال حاضر بخش موزه و برخی دیگر از فعالیت های فرهنگی آن تعطیل است اما تلاش ها برای آغاز مجدد این گونه فعالیت ها ادامه دارد.

عملکرد کالبدی

به لحاظ کالبدی چهار نقش عمده بر این فضا مترتب است. اول آن که این میدان به دلیل وجود برجی بلند در آن همچون نشانه ای شهری کارایی خود را در کنش با سایر عناصر شهری تهران نشان می دهد. دوم این که این مجموعه به عنوان پیوند دهنده شریان های اصلی شهر عمل می کند و این شریان ها، مرزهای کالبدی درون شهر را تشکیل داده و نظام تقسیمات کالبدی را در آن به وجود می آورد؛ ضمن آن که سازمان فضایی و ساختار فیزیکی یک شهر با وجود شبکه خیابان ها و نقاط اتصال (میدان ها و فلکه ها) آنها تجسم می یابد. جایگاه میدان آزادی با وسعت و ابعاد مختلف آن در چنین ساختاری واضح و روشن است. دیگر این که بر کیفیت و نوع استفاده از اراضی و

سعیدی نیز چنین نقشی را برای محدوده ها و نقاط جنوبی، جنوب شرقی و جنوب غرب شهر ایفا می کند. خیابان آزادی ترافیک نقاط مرکزی، شرقی و شمال شرقی را به میدان آزادی در جهت شرقی- غربی و جاده مخصوص کرج نیز ترافیک حوزه نفوذ غربی شهر و نقاط غربی واقع در محدوده شهر را در جهت غربی- شرقی به این میدان منتقل می کنند.

۲- نقش ترافیکی در جابه جایی مسافری و تغییر وسایل نقلیه عمومی

بیشترین و اصلی ترین بار ترافیک پیاده در میدان که حدود ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر در شبانه روز تخمین زده می شود، ناشی از این نقش است. وجود پایانه های درون شهری و برون شهری، فرودگاه مهرآباد، مراکز صنعتی و کارخانجات مسیر غرب تهران، وجود مراکز اداری، تجاری، آموزشی مرکز شهر و شهرک های مسکونی اکباتان، شهید فکوری و جز آنها موجب شده است که تعداد زیادی از سفرهای پیاده برای تغییر وسایل نقلیه در این محل تولید شود.

عملکرد اجتماعی- اقتصادی

نقش ترافیکی میدان و استقرار کاربری های شهری، فراشهری و حتی ملی و بین المللی در فضاهای همجوار آن، جمعیت گذاری زیادی را به محدوده میدان جذب می کند. یافت غالب این جمعیت، از گروه های کارگری- نظامی اند، آن دسته از افرادی هم که سرپناهی ندارند فضاهای سبز داخل میدان را به طور موقت برای استراحت انتخاب می کنند. خدماتی برای جمعیت گذرا در ضلع شمال غربی میدان (محدوده پایانه مسافربری) به وسیله پنج کیوسک و دکه کوچک ارائه می شود که گرچه مطلوب نیست اما نیازهای موقت این جمعیت را

می‌شوند.

وسعت، شلوغی و هرج و مرج میدان، محلی امن برای گروه‌های مختلف اجتماعی آسیب‌رسان فراهم ساخته است. حضور این افراد، آرامش و آسایش محیطی را برای بازدیدکنندگان و عابرین از میدان و فضاهای مسکونی اطراف از بین می‌برد. گرچه راهپیمایی‌ها و مراسم، سان و رژه بر هویت بخشی بعد اجتماعی میدان مؤثر است، اما چنین مراسمی که با حضور تعداد انبوهی از جمعیت بر پا می‌شود، موجب مسدود شدن و راه‌بندان معابر منتهی به میدان است.

میدان آزادی با ابعاد بیابانی خود و نداشتن لیه، فاقد تناسب‌های انسانی است. عابران پیاده در طول و عرض غول‌آسای میدان هیچ‌جان‌پناهی برای گریز از گزند آفتاب و باد و باران نمی‌یابند. نبود لیه، همچنین به نبود کاربری‌های گذرگاهی و خدماتی منجر شده است. بنابراین، میدان آزادی فاقد عملکردهای مستقیم اقتصادی نیز هست.

ج- مشکلات و مسائل فرهنگی

با وجود این که مجموعه میدان و برج آزادی قابلیت لازم برای بروز کارکرد فرهنگی را داراست؛ لیکن به دلایلی همانند مسائل مدیریتی و سیاسی، نتوانسته است به هدف مذکور دست یابد و لذا بخش موزه و برخی دیگر از عناصر فرهنگی، مانند سالن ایران‌شناسی، تالار پیشینیان، دانستی‌ها و نظایر اینها در حال حاضر فعالیتی ندارند. یکی دیگر از نارسایی‌های فرهنگی در فضای میدان آزادی، نبود خدمات مرتبط با چنین فعالیت‌هایی است که در سطوح همکف و لیه‌های این میدان به شدت احساس می‌شود و فضایی که عاری از این گونه خدمات باشد، به ماهیت و روح فرهنگی آن، خدشه جدی وارد ساخته و موجب

تراکم‌های ساختمانی و لیه‌های تشکیل دهنده خود تأثیر مستقیم دارد و در آخر باید گفت، میدان و یادمان موجود در آن تسلط فضایی خاصی در عناصر پیرامون خود و بر راه‌های منتهی به آن دارد.

۳- مسائل و مشکلات

الف- مسائل ترافیکی

همان‌طور که قبلاً اشاره شد، میدان آزادی گره‌گاه ترافیکی چهار محور مهم ارتباطی است که هر کدام به شکل خاصی بر عملکرد میدان از نظر ترافیکی تأثیر گذاشته‌اند. تردهای عبوری در مسیر حرکات شرقی-غربی و شمالی-جنوبی، بار بسیار طاقت‌فرسایی را بر میدان تحمیل کرده‌اند که مشکلات و نارسایی‌های ناشی از آن در جنبه‌های گوناگون دیده می‌شود. حجم زیادی از وسایل نقلیه با سرعت زیاد و بدون توقف، حلقه‌های ترافیکی میدان را درنوردیده و به شکل عبوری این مسیر را طی می‌کنند. بزرگراه شمالی و جنوبی از این حیث نقش پررنگ‌تری دارند. ورود و خروج شمار زیادی وسیله نقلیه و عابر پیاده به میدان، ناشی از استقرار تأسیسات و کاربری‌های احداث شده در اطراف آن و موقعیت میدان در مجموعه شهری تهران است؛ از آن جمله می‌توان به کاربری‌های عمده ای چون فرودگاه مهرآباد، ترمینال غرب، پایانه اتوبوس‌های درون شهری، صنایع و کارخانجات در حوزه غرب، مراکز اداری، تجاری و خدماتی در مناطق مرکزی شهر، مراکز سکونتگاهی شهر و پیرامون آن، مراکز آموزشی، تفریحی، ورزشی و حمل و نقل، شهرک‌های اکباتان و شهید فکور را اشاره کرد. از طرف دیگر، این میدان به محلی برای تبادل سفر، وسیله نقلیه، انتخاب مسیرها و مقصدهای جدید عابران و مسافران تبدیل شده و لذا اصلی‌ترین و بیشترین بار ترافیک پیاده را در آن شاهد هستیم. حدود ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر، روزانه به شدت بر نظام حمل و نقل و ترافیک این محدوده تأثیر منفی گذاشته و موجب تداخل سواره و پیاده و مشکلات عبور و مرور می‌شود.

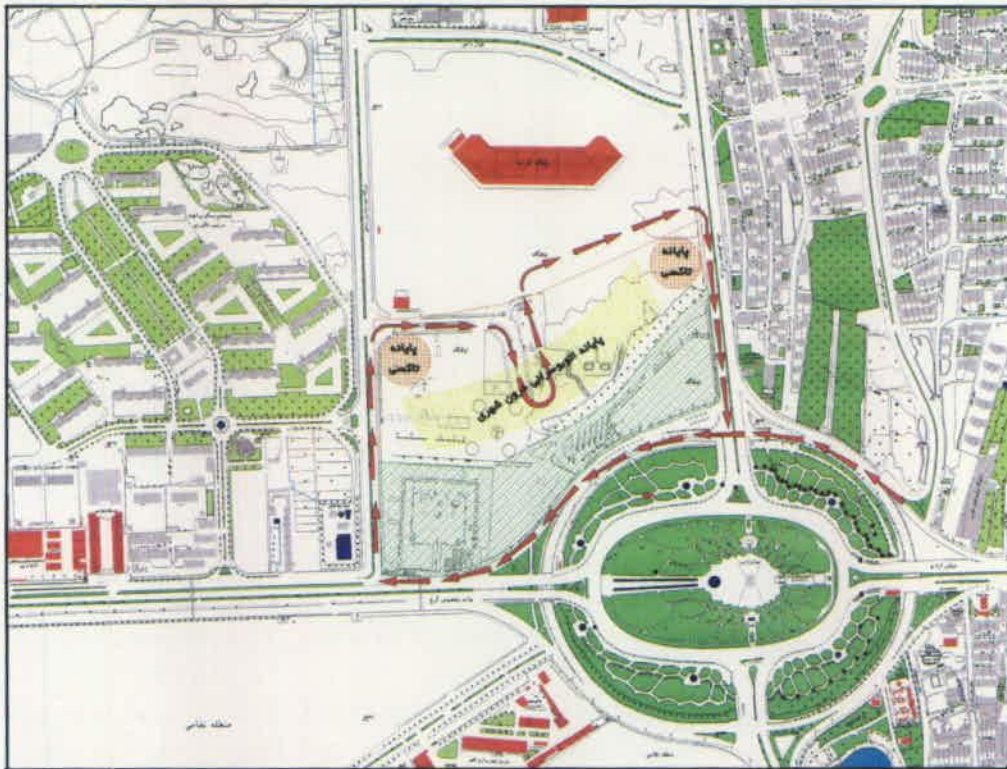
سایر مسائل ترافیکی محدوده عبارتند از: طولانی بودن مسیر پیاده، جایگزینی نامناسب پارکینگ‌ها، پایانه‌ها، ایستگاه‌ها و فقدان تأسیسات و تجهیزات کافی ترافیکی و حمل و نقل از جمله کمبود پارکینگ، کمبود ایستگاه‌های برنامه‌ریزی شده، خدمات عمومی مغشوش و غلبه تردهای عبوری بر تردهای مقصدی.

ب- مسائل و مشکلات اجتماعی-اقتصادی

اصلی‌ترین مسائل اجتماعی محدوده میدان آزادی به جمعیت در حال گذر آن مربوط است. جمعیتی که فاصله زمانی بین توقف و حرکت اتوبوس‌های بیرون شهری را در میدان آزادی، می‌گذرانند. همچنین، دستفروش‌های میدان و عکاسی‌ها (با تعداد اندک) نیز گروهی از جمعیت میدان محسوب



فرسودگی برج آزادی



کلیان و بهار - فضای شهری میدان آزادی

طرد بازدیدکنندگان از این محدوده می‌گردد.

د- مسائل و مشکلات کالبدی و کیفیت بصری

برج آزادی هم از نظر سازه و هم جنس مصالح به کار رفته در نما از مطلوبیت قابل توجهی برخوردار است، ولی به تدریج با فرسوده شدن عایق‌های واقع در زیر سنگ‌های سطوح و نفوذ آب حاصل از بارندگی، در زیر این لایه‌ها، صدماتی به سنگ‌های نما وارد شده است. آلودگی شدید هوا، ناشی از تردد بی‌شمار وسایل نقلیه و آلاینده‌های موجود در سطح یک و دو مطالعاتی از قبیل صنایع و کارخانجات مستقر در غرب تهران، ترمینال غرب، پایانه اتوبوس‌های درون شهری، فرودگاه مهرآباد و نظایر اینها نیز موجب وارد آمدن آسیب‌هایی به نمای بیرونی و درونی برج شده است؛ به طوری که دود حاصل از آلاینده‌های فوق، بر روی سنگ‌های بنا را گرفته است و پس از بارندگی به حالت اسیدی تبدیل و باعث فرسودگی آنها می‌شود. در سطوح زیرین میدان نیز مسئله فرسودگی لوله‌های آب، مربوط به سطوح چمن کاری شده همکف میدان، باعث نفوذ آب به سطوح زیرین شده است. در نتیجه وجود عواملی که نامبرده شد، عوارضی از قبیل ترک خوردگی و تغییر رنگ سنگ‌ها، جمع شدن آب‌های ناشی از نزولات جوی، گرفتگی کف شورها، شکسته شدن شیشه نورافکن‌ها، فرسودگی و اضمحلال ملات پشت کاشی‌ها پدید آمده است.

از نظر محیطی نیز اختلاف شدید دما در طول سال به گرمای

زیاد و کمبود رطوبت در فضای میدان منجر شده و وضعیت محیطی دشواری را به وجود آورده است. گرچه در این مکان وزش شدید باد به ویژه از سمت غرب و جنوب غرب در رفع آلودگی هوا مؤثر است اما برای ایجاد مطلوبیت در محیط و منطقه و برای آسایش عابران پیاده نیز باید شرایط مساعدتری را فراهم کرد.

از آن‌جا که میدان آزادی، حس عمومی یک نشانه شهری را به ذهن متبادر می‌سازد و یکی از بزرگ‌ترین بناهای یادمانی کشور است، می‌بایست به لحاظ دید و منظر و طراحی شهری نیز از وضعیت مناسبی برخوردار باشد. در محدوده مطالعاتی، چنین وضعیتی به لحاظ مطلوبیت دید و منظر وجود ندارد. محوطه‌های پیرامونی میدان مجموعه‌ای از ناهماهنگی‌ها و اغتشاش‌ها را ارائه می‌کند. تحمیل کاربری‌ها، منفعت جویی‌ها، دید کاسبکارانه کوتاه نگر، عدم پیروی از ضوابط و اصول مناسب معماری و طراحی شهری و عدم رعایت هماهنگی در نماهای شهری باعث پدیدار شدن این مجموعه ناهماهنگ در پیرامون میدان در طول زمان شده است.

عواملی که بر کیفیت بصری میدان خدشه وارد کرده از این دست‌اند:

- پیرامون مجموعه آزادی به ویژه در دید نزدیک شمال شرقی و جنوب شرقی مخدوش و به هم ریخته است.
- فرم‌ها و کاربری‌های نامناسب همجوار، تردهای نابجا را موجب شده‌اند، به خصوص بناهای رده اول بلند و نزدیک به

میدان آزردهنده تر هستند.

- فضاهای لبه شرقی به شدت نیازمند دخالت مثبت و گشاینده اند.

- پایانه اتوبوسرانی مجاور میدان در شمال غربی بسیار آلوده کننده و محدودش کننده دید و محیط زیست است.

- دیوار بتنی فرودگاه در ضلع جنوب غربی میدان با ارتفاع نسبتاً زیاد و یکنواخت و رنگ کهنه، احساس خشک نظامی و سنگینی را القاء می کند، که با فضای میدان که یکی از نمادهای کشور در آن قرار دارد کاملاً مغایر است.

- ضلع شرقی بزرگراه محمد علی جناح پر از دیوارهای نامناسب و لخت و بد منظر است که مجموعه آن هیچ تناسبی با دیگر بزرگراه های منتهی به بزرگ ترین و اصلی ترین میدان شهر ندارد.

اکثر راه های ارتباطی به میدان، افق دید مطلوب و مناسبی به میدان آزادی دارند و گشودگی منظر و فضا در آنها به چنین مطلوبیتی کمک کرده است؛ این در حالی است که طولانی ترین و گرفته ترین فضا، از سوی خیابان آزادی به میدان است که آنبوه درختان در چند ردیف و گهگاه در ترکیب با بناهای بلند پیرامون، این تسلط فضایی را کمی دیرتر توسط نماد آزادی القا می کند.

۴- پیشنهادها

با توجه به اهداف کلی طراحی میدان آزادی که عبارتند از:

الف- تغییر ساختار فضایی میدان همسو ارتقاء کیفی آن

ب- تقویت نقاط مثبت و حذف یا کاهش نقاط منفی از قبیل نابسامانی حاشیه، معضلات ترافیکی، آسیب های اجتماعی و آلودگی ها

ج- افزایش رابطه عاطفی انسان با محیط به منظور احیاء زندگی شهری

د- بهره ور و کارا بودن میدان در استفاده از سطوح مختلف زمین و پتانسیل های فضا، پیشنهادهایی ارائه می گردد که از این جملهاست:

۱- جابه جایی پایانه مسافربری درون شهری از ضلع شمال غربی میدان به طرف شمال و احداث فضای سبز به جای آن.

۲- احداث محور ارتباطی بین میدان فتح با اتوبان یادگار امام (ره).

۳- احداث دسترسی های جدید و کارآمد به فرودگاه مهرآباد.

۴- احداث پل های عابر پیاده در چهار گوشه میدان.

۵- تفکیک ترافیک عبوری از ترافیک تبادل سفر به گونه ای که ترافیک عبوری به حلقه بیرونی و تبادل سفر به حلقه درونی میدان منتقل شود.

۶- احداث زیرگذرهای سواره در ضلع شمالی و جنوبی میدان.

۷- وجود ایستگاه مترو در مرکز میدان به عنوان دسترسی

مناسب در ارتباط با پیاده در تراز ۱- و عبور امن مسافر مترو در طول تردد از شمال به جنوب و یا از مشرق به غرب.

۸- استفاده بهینه از تراز ۱- برای رفح نیازهای عابرین و مراجعین به میدان.

۹- توسعه متناسب کاربری های فرهنگی- تفریحی، ورزشی و خدماتی در میدان و لبه های آن.

۱۰- تکمیل و فعال نمودن کاربری ها و فضاهای موجود در میدان.

۱۱- سامان بخشی و عقب نشینی دیوار بلند فرودگاه و توسعه فضای سبز و استقرار کاربری مناسب در پشت حصار شفاف جدید.

۱۲- اصلاح و افزایش پوشش گیاهی، مناسب ظرفیت میدان.

۱۳- ارائه ضوابط و برنامه، برای بهبود و ساماندهی دید، منظر و سیمای شهری در سطح دو و سه.

۱۴- ایجاد ایستگاه های مناسب برای اتوبوس، مینی بوس، تاکسی و خطوط راهی.

۱۵- زدودن عناصر آلاینده از روی نماهای موجود در خیابان منتهی به میدان.

۱۶- بهسازی نمای ساختمان های زشت.

۱۷- ایجاد ساختمان های متناسب با عملکرد میدان در اطراف آن.

۱۸- ساماندهی فضایی و احیاء عملکرد فرهنگی مناسب میدان آزادی در تراز ۱-

۱۹- ترمیم بخش های فرسوده برج و فضاهای زیرین آن.

۲۰- استفاده از اراضی پادگان جی برای احداث پایانه مسافربری درون شهری.

۵- اولویت اجرای طرح ها و پروژه ها

- احداث محور ارتباطی بین میدان فتح با اتوبان یادگار امام که بارتراکی مجاده قدیم کرج و جاده ساوه را از میدان آزادی کاهش می دهد.

- احداث پایانه های اتوبوس های درون شهری در محدوده اطراف پادگان جی که می تواند بخش عمده تبادل سفر با وسایل نقلیه عمومی را از محوطه جنوبی میدان دور کند.

- رعایت تراکم های مشخص ساختمانی برای حفظ دید به میدان و مطرح شدن برج.

- خروج میدان از نقطه اتصال ترافیک حوزه نفوذ با شهر تهران.

- تقویت کاربری های فرهنگی و خدماتی برای تبدیل میدان به مرکز فرهنگی نیرومند.

- طراحی شهری فضاهای پیرامونی ایستگاه E2 مترو (صادقیه) و پایانه اتوبوسرانی همجوار آن در رابطه با کاهش بار تبادل سفر از میدان آزادی و تسهیل ارتباط شهری و بین شهری.

توزیع کاربری‌های طرح میدان آزادی

کاربری‌ها	متر مربع	درصد
تجاری	۲۱۳۲۲	۳۲/۸
فضای باز	۱۴۰۴	۲۱/۶
معاپر پیاده	۲۳۴۴۴	۳۶/۰
ورزشی	۲۰۶۸	۳/۲
فرهنگی	۴۱۸۲	۶/۴
جمع	۶۵۷۵۶	۱۰۰

- وجود پارک المهدی با فضای سبز قابل توسعه، با تأثیر مثبت زیست محیطی و امکان ارتقاء فعالیت‌های فرهنگی - تفریحی.

- دیواره بسته ضلع جنوب غربی به عنوان تبدیل یک ضد ارزش به امکانی برای طراحی یک دیواره متنوع و ارزشمند، شامل بخش‌هایی برای تبلیغات، نقاشی‌ها و مجسمه‌سازی‌های دیواری و نظایر اینها در کوتاه‌مدت و حذف آن در بلندمدت. - انعکاس نکات مثبت طرح میدان در شب و نیز استفاده از امکانات نورپردازی، جلوه‌های ویژه و تشدید نقاط قوت طرح و زدودن نقاط ضعف آن.

- عزم نهادهای مسئول، همچون وزارت ارشاد از نظر تأمین اعتبارات لازم برای مرمت برج و فضاهای داخلی و زیرین. - وجود مجموعه فرهنگی زیر برج با ارزش‌های فراوان کالبدی و عملکردی و امکان افزایش فعالیت‌های آن. - وجود خط آسمان، مناسب یک فضای شهری در میدان آزادی، تنوع فضای سبز، دو مجموعه مسکونی بسیار بزرگ و بافت صنعتی و خوب در افق دور.

۶- فرصت‌های مداخله

فرصت‌های مداخله در حیطه میدان آزادی در بخش‌های مختلف عموماً مشترک هستند، لذا این فرصت‌ها را به صورت کلی می‌توان به ترتیب زیر مطرح کرد: - پهنه وسیع میدان آزادی و موقعیت شهری بسیار با ارزش آن. - گستره وسیع اراضی شهری با مالکیت عمومی در این محدوده.

- امکان استفاده از سطوح زیرمیدان. - گشودگی دید و منظر به سمت شمال تهران و کوه‌های البرز به دلیل وجود فضاهای باز در ضلع شمالی. - وجود حالت نمادین برج آزادی که از فواصل دور تا همجوار بنا، سیمای متنوعی را به نمایش می‌گذارد. - مکانی شناخته شده و منحصر به فرد با حضور گروه‌های مختلف اجتماعی و امکان ایجاد تبادل فرهنگی مناسب. - گستردگی پیاده‌روهای حلقه اول میدان و طرح و اجرا و

برآورد هزینه‌های احداث طرح میدان آزادی

هزینه‌ها	مساحت (متر مربع)	هزینه هر واحد (هزار ریال)	کل هزینه (میلیون ریال)
معاپر پیاده سرپوشیده زیر میدان	۲۳۴۴۴	۱۳۰۰	۳۰۵۰۰
تجاری	۲۱۳۲۲	۲۰۰۰	۴۲۶۰۰
ورزشی	۲۰۶۸	۲۵۰۰	۵۲۷۰
فرهنگی (سیتما، آمفی تئاتر)	۴۱۸۲	۴۰۰۰	۱۶۷۰۰
پارکینگ داخل میدان	-	-	۵۸۰۰
کف‌سازی میدان	-	-	۲۳۱۰۰
پل‌های عابر پیاده	-	-	۱۰۶۰۰
زیرگذرهای شمالی و جنوبی	-	-	۱۸۵۰۰
جمع هزینه‌ها	-	-	۱۵۳۰۰۰

انتخاب مصالح مناسب در کف‌ها، مبلمان شهری و محیط و فضای عمومی میدان.

- امکانات مناسب برای افزایش نقش گردشگری میدان. - مشخصات فنی طرح ساماندهی میدان آزادی

مساحت زیرپلائی کل طرح ۶۵۰۵۶ متر مربع برآورده شده است که توزیع کاربری های مختلف آن در جدول زیر ارائه می شود:

بر اساس فضاهای تدارک دیده شده، تعداد واحدهای تجاری حدود ۴۷۰ واحد برآورد می شود.

میدان آزادی با ابعاد بیابانی خود و نداشتن لبه، فاقد تناسب های انسانی است. عابران پیاده در طول و عرض غول آسای میدان هیچ جان پناهی برای گریز از گزند آفتاب و باد و باران نمی یابند. نبود لبه، همچنین به نبود کاربری های گذرگاهی و خدماتی منجر شده است. بنابراین، میدان آزادی فاقد عملکردهای مستقیم اقتصادی نیز هست

- برآورد هزینه ها

در مجموعه میدان آزادی علاوه بر احداث ارتباطات پیاده در زیرزمین و ایجاد تأسیسات و خدمت مستقر در آن، تعداد دو زیرگذر سواره در ضلع های شمالی و جنوبی میدان و تعداد ۴ پل عابر پیاده احداث خواهد شد. کل هزینه احداث این مجموعه به شرح جدول زیر برآورد می شود.

- برآورد درآمدها

مهم ترین منبع درآمدی این طرح، فروش سرقفلی واحدهای تجاری است، که برآورد می شود هر متر مربع آنها به طور متوسط و تا حدود ۲۰ میلیون ریال به فروش برسد. در این صورت درآمد حاصله از فروش واحدهای تجاری حدود ۴۲۶ میلیارد ریال تخمین زده می شود. سایر فضاها، همچون فضاهای ورزشی و فرهنگی نقش درآمدزایی چندانی برای مجموعه ندارند اما گردانندگان آنها می توانند برای تأمین هزینه های نگهداری، درآمدهایی کسب کنند.

- زمان بندی هزینه گذاری و کسب درآمد

مجموعه طرح میدان آزادی را می توان به چهار پاره تقسیم کرد و بسته به شرایط خاص میدان و میزان پیشرفت - زمان بندی - طرح هایی همچون خط ۴ مترو، به احداث و راه اندازی هر پاره پرداخت. این طرح را می توان با خوش بینانه ترین گزینه

طولانی ترین حالت خود را خواهد یافت. در این صورت محاسبه شاخص های ارزیابی این طرح در جدول زیر ارائه می شود:

بر پایه محاسبات این جدول، شاخص های ارزیابی اقتصادی این طرح به شرح زیر ارائه می شوند:

نرخ بازده داخلی = ۱۲۰٪

زمان بازگشت سرمایه = ۲/۵ سال

نقدینگی مورد نیاز برای آغاز اجرا = ۷۲/۴ میلیارد ریال

زمان بندی هزینه ها و درآمدها و محاسبه ارزش فعلی گردش نقدینگی طرح میدان آزادی

سال	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم	سال ششم	جمع
هزینه ها	مرحله اول	۱۲۷۵۰	۱۲۷۵۰	۱۲۷۵۰	-	-	۳۸۲۵۰
	مرحله دوم	-	۱۲۷۵۰	۱۲۷۵۰	۱۲۷۵۰	-	۳۸۲۵۰
	مرحله سوم	-	-	۱۲۷۵۰	۱۲۷۵۰	۱۲۷۵۰	۳۸۲۵۰
	مرحله چهارم	-	-	-	۱۲۷۵۰	۱۲۷۵۰	۲۵۵۰۰
	جمع	۱۲۷۵۰	۲۵۵۰۰	۳۸۲۵۰	۳۸۲۵۰	۲۵۵۰۰	۱۵۳۰۰۰
فعلی هزینه ها با نرخ تنزیل ۲۰٪	۱۰۶۴۵	۱۷۷۰۸	۲۲۱۳۵	۱۸۴۴۶	۱۰۲۴۸	۴۲۷۰	۸۳۴۳۲
درآمدها	-	-	۱۰۶۵۰۰	۱۰۶۵۰۰	۱۰۶۵۰۰	۱۰۶۵۰۰	۴۲۶۰۰۰
ساده	گردش نقدینگی ساده	-۱۲۷۵۰	-۲۵۵۰۰	-۴۸۲۵۰	-۶۸۲۵۰	-۸۱۰۰۰	-۲۷۵۱۲۵
	ارزش فعلی گردش نقدینگی ساده	-۱۰۶۲۵	-۱۷۷۰۸	-۲۲۱۳۵	-۳۲۹۹۷	-۳۲۹۹۷	-۳۱۳۹۷
تجمعی	گردش نقدینگی تجمعی	-۱۲۷۵۰	-۳۸۲۵۰	-۳۰۰۰۰	-۹۸۲۵۰	-۱۷۹۲۵۰	-۱۷۳۰۰۰
	ارزش فعلی گردش نقدینگی تجمعی	-۱۰۶۲۵	-۲۸۳۳۳	-۱۱۱۶۴	-۴۴۰۷۸	-۷۶۶۳	+۱۰۸۰۲۷

ارقام به میلیون ریال

طراحی شهری در هسته مرکزی قائم شهر

سازماندهی فضایی میدان طالقانی

مهندسین مشاور نقش پیراوش

مقدمه

مراحل تهیه پروژه طراحی شهری در هسته مرکزی بافت قدیم قائم شهر در آذرماه سال ۱۳۷۹ توسط مهندسان مشاور نقش پیراوش آغاز گردید. دانش طراحی به واسطه ارتباط با پدیده شهر و نظایر آن، امر پیچیده‌ای است که ضرورت برخورد سیستماتیک با آن، تنها از طریق و طی فرآیند عقلانی موسوم به فرآیند طراحی شهری میسر است. در این دیدگاه بر خلاف دیدگاه سنتی - که به طراحی شهر به عنوان معماری کلان می‌نگرد - طراحی شهری فعالیتی مسئله گشاست که متناسب با ماهیت و نوع آن، شیوه‌های شناخت و مداخله خاص خود را می‌طلبد.

فرآیند طراحی شهری

باید توجه داشت که فرآیند طراحی شهری به نوعی صرف، محدود نمی‌شود. در این باره حمید شیروانی در کتاب فرآیند طراحی^(۱)، شش نوع فرآیند طراحی را برشمرده است. با توجه به اینکه در نوشتار حاضر، مجال تشریح این شش نوع فرآیند طراحی فراهم نیست، مشهورترین این موارد از این دست‌اند:

۱- فرآیند شهودی: این فرآیند بر تجارب، خاطرات و نیز قوه خلاقه طراح متکی است و غالباً در کشورهای در حال توسعه، به سبب وجود سیستم تصمیم‌گیری متمرکز اعمال می‌شود. در حقیقت فرآیند تصمیم‌گیری در این مورد، قائم به شخص است و در سیستم‌های نوین که جایگاه رأی و مشارکت مردم در آنها تبیین می‌شود، مورد انتقاد و عملاً مردود به شمار می‌آید.

فرآیند جامع: این نوع فرآیند بر خلاف نمونه اول، به جای تکیه بر خلاقیت یک فرد در برابر اراده جمع، با طی مراحل، گام به گام تعریف می‌شود و می‌کوشد تا احتمال خطا را تقلیل دهد و حتی الامکان با وارد کردن آرای جمعی در مراحل مختلف خود، آن را بر اراده صرف طراح، ترجیح می‌دهد. از سوی دیگر، با ورود

تخصص‌های مختلف در مراحل مختلف گام‌های این نوع فرآیند، با گسترده شدن تیم تصمیم‌سازی عملاً تلاش می‌شود تا به متغیرهای مختلف مؤثر در مسئله شهر، توجه گردد. در هر حال مرحله‌ای که برای «فرآیند جامع» پیش‌بینی شد در تعریف متفاوت بین چهار تا یازده مورد نام برده شده است. در اینجا به استناد یکی از تعاریف، که خود از جمله مصادیق معتبر و مطرح در این مورد است، می‌پردازیم. از این گونه‌اند:

طرح مسئله، شناخت وضع موجود و گردآوری اطلاعات، تحلیل و ارزیابی از وضع موجود (شناخت نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها)، تدوین اهداف در مقیاس‌های مورد نیاز (کلان - میانی و خرد)، راهبرد و سیاست‌گذاری متناسب با تدوین اهداف، تدوین معیارها، رهنمودها و استراتژی طرح (طراحی مفهومی)، ارزیابی گزینه‌های پیشنهادی و انتخاب الگوی نهایی و تدوین ضوابط توسعه و ابزار کنترل طراحی.

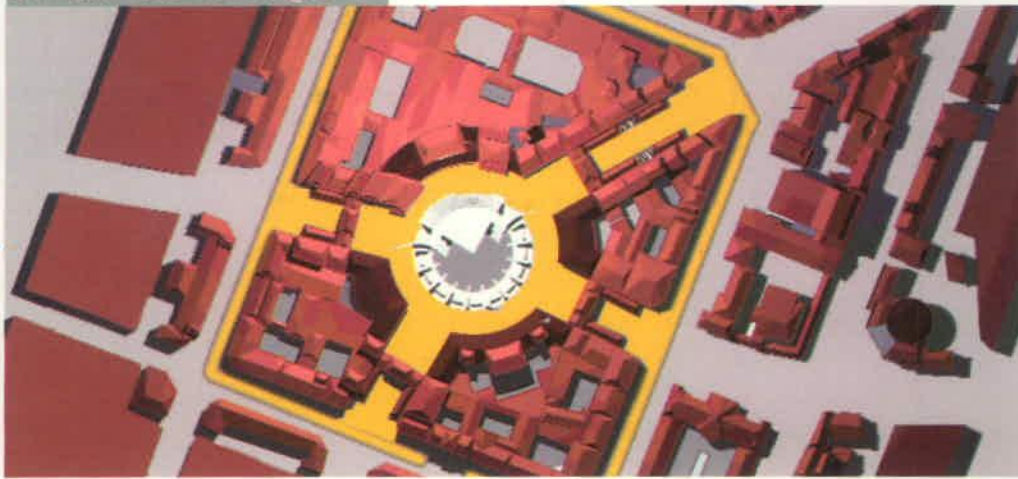
در این پروژه سعی شده است تا حتی المقدور، در چارچوب منطق فرآیند طراحی شهری، گام برداشته شود. مطالعات پروژه در سه محدوده با مقیاس‌های کلان، میانی و خرد با دیسپلین‌های مطالعاتی کالبد، فعالیت و حمل و نقل، بررسی و مطالعه شده است. و بدین ترتیب چگونگی روش‌های مداخله به صورت سلسله‌مراتبی از هر سطح به سطح دیگر مشخص گردیده است.

طراحی شهری در هسته مرکزی قائم شهر

طرح مسئله

موضوع مورد بحث در این نوشتار، طراحی شهری در هسته مرکزی شهر قائم شهر و به خصوص میدان طالقانی در میانه آن است. محدوده مورد نظر نقطه تلاقی محورهای پر اهمیت شهری و محل شکل‌گیری نطفه‌های اولیه شهر بوده است. این محدوده، امروز نیز مرکز ثقل حرکتی و عملکردی شهر محسوب می‌شود و نقش مؤثری در تداوم و ساماندهی حیات

ماکت کلی طرح ساز ماند هی فضایی هسته مرکزی قائم شهر



پلاک از جداره های اطراف میدان و خیابان های منتهی به آن در نظر گرفته شده است.

۱- مطالعات عمومی (شناخت وضع موجود)

۱-۱- مطالعات عمومی در سطح یک (حوزه کلان یا فراگیر) در این بخش از مطالعات، ساختار کالبدی و عملکردی، نظام حمل و نقل، ساختار طبیعی، ویژگی های اجتماعی-اقتصادی و طرح های بالادست در محدوده سطح کلان مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است.

چنانچه در بررسی تاریخی و دوره های تحول این محدوده نمایان شده است، قائم شهر (شاهی) پس از به حکومت رسیدن رضاخان، در محلی به نام علی آباد شکل گرفته و عبور راه شوسه و خط آهن و احداث کارخانجات مختلف در آن موجب توسعه روزافزون شهر گردیده است. با توجه به عکس هوایی سال ۱۳۳۵ (ه. ش.) میدان طالقانی در شکل اولیه خود، جداره ای از ساختمان ها با عمق کم را در پیرامون خود داشت که فضاهای باز، پشت آنها را فرا گرفته است. عکس های هوایی سال های ۱۳۴۳ و ۱۳۶۹ (ه. ش.) نشان می دهد که هندسه و

شهر داراست. در دوره اخیر در اثر افزایش جمعیت شهر و نیاز به کاربری های شهری به ویژه در این محدوده، باعث توسعه های تدریجی و فاقد برنامه و اشغال فضاهای باز قبلی و به وجود آمدن تراکمی از کاربری های ناهمگون، در این محدوده گردیده و آن را با بحران روبه رو کرده است. از جمله نتایج زیان بار این مشکلات، می توان به ترافیک سنگین، ازدحام جمعیت، عدم رعایت مسایل زیست محیطی، فرسودگی کالبدی و از بین رفتن بناهای ارزشمند این محدوده اشاره کرد.

انتخاب سطوح مطالعاتی و تعیین محدوده های آن

مطالعات مورد نظر در سه محدوده یا سه سطح با مقیاس های مختلف انجام شده است. بزرگ ترین محدوده مورد مطالعه، سطح یک مطالعاتی یا حوزه فراگیر است که شعاعی در حدود ۵۰۰ متر از مرکز میدان اصلی شهری (میدان طالقانی) را در بر می گیرد. سطح دو مطالعاتی یا حوزه تفصیلی، شامل محدوده مربع شکلی به طول ضلع ۳۵۰ متر و مرکز تقریبی میدان طالقانی است. سطح ۳ مطالعاتی یا حوزه بلافضل، به فاصله یک



ماکت کلی طرح بهسازی میدان طالقانی

تناسبات میدان و خیابان‌های اطراف آن به شکل قدیم خود حفظ شده اما به تدریج فضاهای خالی بین ساختمان‌ها با بناهای متعدد اشغال گردیده‌اند. در واقع ساختار اصلی شهر در قدیم، مجموعه‌ای به هم پیوسته از بناها و فضاهای سبز و باز بوده است و با توجه به اقلیم منطقه و ویژگی‌های طراحی شهری، محیط و سیمای شهری مناسبی را پدید آورده بود. اما در توسعه‌های بعدی بناهای دیگری بدون توجه، فضاهای باز را اشغال کرده و امروز، مجموعه‌ای مترکم، ناهمگون و نابسامانی را پدید آورده‌اند. با این وجود مجموعه فوق هنوز هم شامل بناهای مهم و بزرگی است که از نظر معماری در ردیف ساختمان‌های با ارزش شهر محسوب می‌شوند.

در بررسی کاربری‌های محدوده مورد نظر، کاربری‌های موجود شامل تجاری، صنعتی، ایستگاه‌های حمل و نقل، مراکز درمانی، ورزشی، اداری، آموزشی و فرهنگی بررسی شده و به تأثیرات هر یک فقط از مسائل حمل و نقل، کالبد و سیما و منظر شهر و زیست محیطی توجه گردیده است. کاربری غالب این محدوده پس از مسکونی، کاربری تجاری شامل انواع مغازه‌ها و پاساژهاست، که در واقع عمده‌ترین فروشگاه‌های شهر را در خود جای داده‌اند. بدین ترتیب این محدوده، مرکز خرید عمده اهالی شهر و ساکنین روستای وابسته به این شهرستان است. تراکم خدمات تجاری در هسته مرکزی شهر بار ترافیکی-سواره و پیاده- سنگینی را بر این محدوده وارد می‌کند که اضافه بر ظرفیت شبکه معابر آن است. علاوه بر این، صورت ناهماهنگ و آشفته کاربری‌های تجاری، موجب افت کیفیت منظر و سیمای شهری منطقه، و ناهمخوانی کاربرد با کالبد بناها، موجب تخریب و فرسودگی ساختمان‌ها شده است.

در بررسی نظام حمل و نقل، خیابان‌ها به دو دسته شریانی درجه یک و شریانی درجه دو شهری تقسیم می‌شوند و می‌توان هر یک از خیابان‌ها با توجه به عرض، طول، راستا، موقعیت شهری، جهات حرکت وسایل نقلیه و حجم ترافیک عبوری در آنها را مورد توجه قرار داد.

در مبحث ساختار طبیعی محدوده، عوامل اقلیمی و آب و هوایی از جمله دما، تابش آفتاب، باد، بارندگی، رطوبت و ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی نشان می‌دهد که هسته مرکزی شهر اگر چه به لحاظ جمعیت مقیم، سهم چندانی از جمعیت شهر را شامل نمی‌شود، ولی به لحاظ اقتصادی و مراجعات روزمره، محل عبور و مراجعه اکثریت قابل توجهی از مردم شهر، همچنین حجم بالایی از جمعیت مسافران است.

چنانکه در بررسی طرح‌های بالادست مشاهده می‌شود، در طرح‌های جامع و تفصیلی "قائم شهر" محدوده کلان (حوزه فراگیر) منطقه شهری تقسیم شده و حریم رودخانه و راه آهن و سطوح آنها به عنوان منطقه ویژه معرفی گردیده که برای کاربری‌های فرهنگی و گذران اوقات فراغت شهروندان پیشنهاد شده است.

۲-۱- مطالعات عمومی در سطح دو (حوزه تفصیلی)

مطالعات عمومی در این محدوده نیز در دیسپلین‌های مختلفی همچون کالبدی، فعالیت، حمل و نقل و نظایر اینها مورد بررسی واقع شده که هر کدام به نوبه خود و به تفکیک در بحث‌های مختلفی دسته بندی گردیده‌اند.

در بخش مطالعات کالبدی، مباحثی چون ویژگی‌های کالبدی قطعات ملکی، نحوه توزیع تراکم ساختمانی، کیفیت ابنیه، نحوه مالکیت زمین، تعداد طبقات، قیمت اراضی، ارزش سرفصلی جاری، ابنیه تاریخی موجود، سازمان فضائی مسیرهای پیاده، پوشش گیاهی، میلمان شهری، تأسیسات زیربنایی و سازمان سیما در محدوده سطح دو مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته‌اند. این بررسی‌ها نشان می‌دهد، که قدیمی‌ترین ساختمان‌های موجود در این محدوده، مربوط به زمان شکل گیری شهر و حدود سال ۱۳۰۰ (هش-). است. بنای شاخص بازمانده از آن زمان، عمارت شهرداری است که در ابتدا با عملکرد کاخ رضا شاهی ساخته شده است. به طور کلی این محدوده شامل بناهای مهم و بزرگی است که از نظر معماری، در ردیف ساختمان‌های با ارزش شهر محسوب می‌شوند. همچنین مجموعه‌هایی با طراحی شهری ارزشمند در اینجا دیده می‌شود که با توجه به سیمای شهری مطلوب، آنها فضاهای شاخصی را به وجود آورده‌اند.

مطالعات عملکردی در محدوده سطح دو نشان می‌دهد که بیشترین سطح، به کاربری تجاری اختصاص یافته است. پس از مراکز تجاری، سطوح کاربری خدمات اداری و نظامی و انتظامی



در بخش ارزیابی سازمان سیما با توجه به جداول (Swot) جداول تحلیلی محیطی) نقاط ضعف و قابلیت های موجود در خصوص ارزش های بصری، ادراک محیطی و سیمای زمینه در حوزه فراگیر بررسی شده اند.

از آنجا که ارزش های بصری عمدتاً در این مراحل شامل هویت معماری غالب (هویت سیمای زمینه) است، در این قسمت سبک های معماری این محدوده به عنوان یکی از اصول و پایه های معیار، مطالعه شده اند.

در بخش تحلیل ویژگی های عملکردی به تأثیر کاربری ها بر میزان جذب ترافیک و آلودگی هوا و نماها و سیمای شهری، همچنین کمبودهای عمده شهر در کاربری های مختلف توجه شده است. با توجه به مطالعات انجام شده، گذران اوقات فراغت شاید بزرگترین انگیزه مردم و عابریان از این محدوده است، چنانچه هسته مرکزی شهر در تمام شهرهای دنیا، پاسخگوی همین انگیزه است و می تواند با برخی عوامل فرهنگی، تفریحی و به خصوص یادمان ملی یا محلی مورد هدایت و تقویت قرار گیرد.

در بخش تحلیل نظام حمل و نقل، ابتدا مبانی نظری مربوط به وسایل نقلیه موتوری و مبانی نظری عبور عابر پیاده مطرح شده و سپس خیابان های واقع در این محدوده بر اساس محاسبات استاندارد، تقسیم بندی شده اند. در این تقسیم بندی تعداد نوار عبور، جهت حرکت، کیفیت فیزیکی، سطح سرویس دهی، درصد وسایل نقلیه سنگین و ظرفیت نفر در ساعت و مقطع وسیله نقلیه در ساعت برای هر خیابان تعیین گردیده است.

به ترتیب، بزرگ ترین سطح کاربری را تشکیل می دهند. و کاربری های مسکونی، درمانی - بهداشتی و آموزشی در ردیف های بعدی قرار گرفته اند. مطالعات انجام شده، اهمیت این محدوده و نقش عملکردی آن را برای قائم شهر، از محدوده شهری و روستاهای اطراف و پهنه کل شهرستان نمایان می سازد. در بخش مطالعات حمل و نقل ویژگی های فیزیکی کالبدی شبکه آمد و شد، شامل میدان طالقانی و خیابان های منتهی در اطراف آن به تفصیل بررسی شده است.

۲- تحلیل و ارزیابی مطالعات

تحلیل و ارزیابی مطالعات وضع موجود، یک مرحله از فرآیند مطالعات محسوب می شود. در این مرحله نیز منطبق بر سطوح تعیین شده برای مطالعات (سطح ۱ و ۲ و ۳) و دسته بندی مطالعاتی (کالبدی، فعالیت، حمل و نقل) مطالعات وضع موجود، تحلیل و ارزیابی گردیده است.

۲-۱- تحلیل و ارزیابی از مطالعات سطح یک (حوزه فراگیر)

تحلیل مطالعات سطح یک از نظر کالبدی در دو بخش تحلیل سازمان کالبدی و تحلیل سازمان سیما انجام گرفته است. در بخش ارزیابی سازمان کالبدی، در محدوده حوزه فراگیر، به موارد زیر توجه شده است:

مکان ها و مراکز بااهمیت، ضعف های فضایی، قابلیت های بصری و عناصر کالبدی، فرصت های بصری و کالبدی، که هر یک از این موارد در نقشه های مربوط به آن نیز ارائه شده است.



قائم شهر - نمای از ساختمان شهر داری

۲-۲- تحلیل و ارزیابی از مطالعات سطح دو (حوزه تفصیلی)

تحلیل مطالعات کالبدی در این سطح نیز بر اساس جداول سوات^(۱) در دو بخش تحلیل سازمان کالبدی و تحلیل سازمان سیمای شهری صورت گرفته است.

در بخش تحلیل سازمان کالبدی قابلیت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و مخاطرات در این محدوده مشخص و در نقشه‌های مربوطه، منعکس گردیده‌اند. از جمله قابلیت‌های کالبدی و فضایی می‌توان - با توجه به مفاهیم خوانایی و عناصر شاخص - به نقاط کانونی، گره‌ها و لبه‌های شهری اشاره کرد. در بررسی نقاط ضعف به مکان‌های نیازمند تعریف هندسی، تراکم و فشردگی در پلان، تراکم و فشردگی در حجم و ارتفاع و ارتباطات فضایی نیازمند ارتقاء، توجه شده است. از جمله مخاطرات می‌توان از تهدید در خط آسمان، توسعه‌های تدریجی بدون طرح و برنامه و افزایش تراکم ساختمانی و از جمله فرصت‌ها از فرصت برقراری ارتباط فضایی و کالبدی، ایجاد نشانه و تعیین هویت ارتباطی و ایجاد کالبد در پس زمینه نام برد.

در بخش تحلیل سازمان سیمای نیز قابلیت‌ها، ضعف‌ها، تهدیدها و فرصت‌های بصری، ادراک محیطی و زمینه بررسی در نقشه‌های مربوطه مشخص شده است. از جمله قابلیت‌های سیمای می‌توان به جداره‌های مربوط به دوره اول و دوم معماری

خیابانی و دوره معماری مدرن اشاره کرد که نکاتی مانند: تأکید در نیش، تنوع حجمی مطلوب، تنوع در خط آسمان، تأکید در تاج بنا، وجود ریتم افقی در نما و نظایر اینها در آنها قابل مشاهده است. ضعف‌های بصری و ادراک محیطی اکثراً ناشی از معماری دوره اخیراند (معماری بی هویت)، که از آن جمله می‌توان به عدم هماهنگی در تناسبات بازشوها، یکنواختی در خط آسمان، عدم انطباق رنگ یا مصالح با زمینه و نظایر اینها اشاره کرد. از جمله تهدیدهای ادراک محیطی می‌توان از افزایش ارتفاع ناگهانی بعضی از بناها، اغتشاش در تابلوهای مغازه‌ها، نمای نامناسب، فقدان نما و نظایر اینها نام برد. فرصت‌های موجود در این محدوده شامل فرصت ایجاد کریدور، حذف مناظر نامطلوب، ایجاد دروازه، ایجاد نشانه و اصلاح نما است.

از جمله مواردی که در این مطالعات انجام شده ارزیابی منظر ذهنی است. این مطالعه به وسیله تنظیم پرسشنامه و سؤال از افراد مختلف در شهر قائم شهر انجام شده است و نقاطی را که در محدوده‌های فراگیر و تفصیلی از برجستگی منظر ذهنی برخوردارند، مشخص می‌نماید. علاوه بر این، ضعف‌ها و قابلیت‌های فضاها و عناصری که از نظر کالبدی و ذهنی بر مردم تأثیر گذارند، شناسایی شده است و می‌توان ضعف‌ها را کاهش و قابلیت‌ها را قوت بخشید.

۲-۳- تحلیل و ارزیابی از مطالعات سطح سه (حوزه بلافصل میدان)

با توجه به اینکه در حوزه تفصیلی، سازمان کالبدی و کیفیت‌های محیطی به تفصیل، تحلیل و بررسی گردید، در تحلیل حوزه بلافصل میدان، عمدتاً به مجموعه کالبدی میدان و سازمان سیمای آن پرداخته شده است.

در ارزیابی سازمان کالبدی میدان، به هندسه و محصوریت، همچنین ابعاد و تناسبات و درجه محصوریت میدان توجه شده است. بر اساس این ارزیابی، تناسبات فعلی میدان باعث می‌شود که ناظر، جداره و محصوریت میدان را به خوبی درک نکند و تدابیری که برای بالا بردن درجه محصوریت میدان مفید به نظر می‌رسد را بیان‌نماید. علاوه بر این، مفاهیم فضای تعریف شده و فضای پر و خالی در میدان و جداره‌ها، بررسی و پیشنهاداتی برای ارتقاء کیفیت آن ارائه گردیده است.

در ارزیابی سازمان سیمای این حوزه، سیمای زمینه، سیمای بام و سیمای زمین مورد توجه قرار گرفته است. سپس در هر یک از این مباحث، جداول سنجش محیطی تهیه شده است که قابلیت‌ها، ضعف‌ها، تهدیدها و فرصت‌ها را نشان می‌دهند.

۳- تدوین اهداف

پس از مطالعات انجام شده و ارزیابی داده‌ها، اهداف پروژه در سه مقیاس کلان و میانه و خرد تدوین شده‌اند.



قائم شهر - عکس هوایی میدان طالقانی و اطراف آن

۱-۳- بررسی و تدوین اهداف در مقیاس کلان

دو دسته سیاست‌های مقیاس کلان و خرد تقسیم می‌گردد.

اهداف در مقیاس کلان در دو دسته بررسی شده‌اند. اهداف بالادست و اهداف حوزه فراگیر. در تدوین اهداف بالادست به طرح‌های جامع و تفصیلی توجه شده است. از جمله این اهداف می‌توان به نقش غالب سه گانه (تجاری، اداری و فرهنگی) در محدوده مرکزی شهر، حفظ بناهای تاریخی این محدوده و ساماندهی حرکت سواره و پیاده در آن اشاره کرد. اهداف حوزه فراگیر در سه دیسپلین نظام فعالیتی، نظام حمل و نقل و نظام کالبدی بررسی شده‌اند.

اهداف نظام فعالیتی بر کاربری فرهنگی-تجاری-اداری با غالب فرهنگی تأکید می‌کند و در اهداف نظام حمل و نقل، ارج نهادن به حرکت پیاده مورد توجه قرار گرفته است. اهداف نظام کالبدی در سه دسته سازمان کالبدی، سازمان سیمای شهری و کیفیت‌های محیطی تدوین شده‌اند.

۲-۳- بررسی و تدوین اهداف در مقیاس میانی (تفصیلی)

در حوزه تفصیلی اهداف مورد نظر، در سه دیسپلین فعالیت، حمل و نقل و کالبد انجام شده است. مباحث فعالیت و حمل و نقل در اهداف حوزه تفصیلی، قابل تعمیم در حوزه بلافصل نیز خواهد بود. هدف اصلی از فعالیت‌های میدان و خیابان‌های اطراف آن، رونق بخشیدن به محیط، به عنوان محیط اصلی و مرکزی شهر قائم شهر و در قالب یک مرکز تجاری، فرهنگی، سیاحتی با هویت تاریخی است. اهداف نظام حمل و نقل در این حوزه با هدف اصلی ایجاد منطقه پیاده عنوان شده است.

اهداف نظام کالبدی مانند حوزه فراگیر در سه دسته سازمان کالبد، سیمای شهری و کیفیت محیطی بررسی شده است. از جمله اهداف سازمان کالبدی در این بخش می‌توان به حفظ و ارتقای قابلیت‌ها، از بین بردن ضعف‌ها، استفاده از فرصت‌ها و جلوگیری و کاهش مخاطرات فضائی و کالبدی اشاره کرد. اهداف کیفیت‌های محیطی شامل حفظ ابنیه ارزشمند و شکل فضایی خیابان‌ها و به عنوان کریدور بصری با ارزش، تنظیم و هدایت تراکم جمعیت و کاهش آلودگی‌های محیطی است.

۳-۳- بررسی و تدوین اهداف در مقیاس خرد بلافصل

در بررسی اهداف مقیاس بلافصل اهداف کالبدی مورد توجه قرار گرفته و در مباحث مربوط به تناسب هندسی میدان، فضاهای پر و خالی میدان و سازمان سیمای میدان بررسی شده است. مبحث سازمان سیمای در سه بخش سیمای زمینه، سیمای بام و سیمای زمین مطرح گردیده است.

۴- سیاست‌های دستیابی به اهداف

در ادامه تدوین اهداف و بر اساس همان سلسله مراتب، سیاست‌های طرح، از لحاظ تصمیم‌گیری و حوزه تأثیرگذاری به

۱-۴- سیاست‌گذاری مقیاس کلان

در این بخش از سیاست‌گذاری به پیشنهادها و سیاست‌هایی توجه شده که در طرح تفصیلی قائم شهر در برای دستیابی به اهداف آمده است.

۲-۴- سیاست‌گذاری مقیاس میانی

سیاست‌گذاری در این بخش، مطابق اهداف آن، در سه انضباط فکری-فعالیتی، کالبدی و حمل و نقل بررسی شده است. سیاست‌های نظام فعالیتی در دسته بندی‌های کلی تغییر کاربری، تثبیت کاربری و تعیین کاربری قرار گرفته و سیاست‌های نظام حمل و نقل در دو راه حل حلقه کوچک دور میدان و حلقه بزرگ عنوان شده است.

سیاست‌گذاری نظام کالبدی در سه بخش دستیابی به اهداف سازمان کالبدی، سیمای شهری و کیفیت‌های محیطی بررسی گردیده‌اند.

۳-۴- سیاست‌گذاری مقیاس خرد

سیاست‌های این مقیاس در دو بخش تفصیلی و بلافصل بررسی شده و شامل سه دیسپلین فعالیت، حمل و نقل و کالبدی است. سیاست اصلی در کاربری‌های حوزه تفصیلی، ایجاد کاربری‌های منطبق با عملکرد فرهنگی-تجاری-اداری با عملکرد غالب فرهنگی می‌باشد و سیاست اصلی حمل و نقل غالب شدن حرکات پیاده بر سواره تعیین شده است. سیاست‌گذاری نظام کالبدی در این حوزه نیز در مباحث سازمان کالبدی، سیمای شهری و کیفیت‌های محیطی تقسیم شده است. از جمله سیاست‌های سازمان کالبدی، می‌توان به تعیین حوزه‌های پایدار، حوزه‌های پایدار مشروط و حوزه‌های توسعه کالبدی اشاره کرد. سیاست‌های سازمان سیمای شهری در سه دسته سیمای جداره، سیمای بام و سیمای زمین بررسی شده‌اند. به کارگیری ویژگی‌های معماری زمینه، استقرار عناصر هویت بخش برای خوانایی، توجه به معماری‌های نبش موجود، مرمت و ساماندهی ابنیه با ارزش و اصلاح نماهای بی‌هویت از جمله سیاست‌های سیمای زمینه آمده است. در مبحث سیمای بام، سیاست‌هایی مانند حفظ ساختمان‌ها در ارتفاع وضع موجود، متعادل کردن ساختمان‌های متأخر و استفاده از ویژگی‌های معماری زمینه در خط آسمان تعیین شده‌اند. سیاست‌های سیمای زمین، شامل ایجاد کف‌سازی‌های متنوع، ایجاد فضای تجمع پیاده در میانه میدان، استفاده از میلمان شهری و استقرار سیستم دفع آب‌های سطحی پیشنهادی است.

سیاست‌های کیفیت محیطی در حوزه تفصیلی شامل تعیین ابنیه حوزه پایدار با جداره ماندگار و تعیین ابنیه ناسازگار با محیط، همچنین جداره‌های پایدار و استفاده از کیفیت‌های

بصری است.

سیاست گذاری در حوزه بلافضل تنها در بخش نظام کالبدی انجام گردیده و مباحث نظام فعالیت حمل و نقل حوزه تفصیلی در حوزه بلافضل تعمیم شده است. سیاست های نظام کالبدی در این حوزه در دو دسته اند: سیاست های تناسبات میدان و سازمان سیمای زمینه. از جمله سیاست های تناسبات میدان می توان به سعی در ایجاد تقارن در محورهای میدان، ایجاد تقارن و تقابل بصری در هندسه میدان، تعریف هندسه میدان و تأمین محصوریت و خوانایی در میدان اشاره کرد.

سیاست های سازمان سیمای زمینه در دسته های سیاست های ماندگاری، سیمای زمینه، سیمای بام و سیمای زمین بررسی شده اند. در سیاست های مورد نظر، تعیین حوزه های پایدار، مشروط و توسعه مورد نظر است. در سیاست های مبحث سیمای زمینه به کارگیری ویژگی های سیمای شهری، حفظ و احیای معماری غالب و اتخاذ تدابیری برای از بین بردن گسستگی در تداوم جداره ها، استفاده از مصالح غالب زمینه و رنگ های هماهنگ با سیمای زمینه مد نظر بوده است. در سیاست های مبحث سیمای بام، ایجاد تنوع و غنا در خط آسمان، استفاده از سقف های شیب دار، احداث دروازه در ورودی خیابان ها به میدان، ایجاد خوانایی در میدان و تداوم و پیوستگی در خط آسمان جداره های آن پیشنهاد شده است.

از جمله سیاست های مبحث سیمای زمین می توان به استفاده از پوشش گیاهی و آب در تعریف فضاهای جدید، ایجاد کفسازی هایی به منظور پیوستگی و ایجاد وحدت در میدان و استفاده از میلان شهری در آرایش و تزئین فضاهای میدان اشاره کرد.

۸- تدوین معیارها، رهنمودها و استراتژی طرح

پس از تدوین اهداف و ارائه سیاست ها به منظور رسیدن به طراحی میدان ابتدا چارچوب ها و معیارهای اصلی طرح ارائه گردیده است. از جمله این معیارها می توان از تأمین الزامات نیروهای نظم دهنده به ساختار میدان، ایجاد هندسه و تناسبات مطلوب و پیوستگی و یکپارچگی کالبدی در مجموعه میدان و رعایت اصل رابطه متقابل بناها، ایجاد مقیاس انسانی و عرصه های دید متفاوت و شکل گیری میدان، متناسب با فعالیت های مختلف نام برد.

۹- گزینه های طراحی

در این بخش با توجه به اهداف، سیاست و معیارهای تعیین شده دو گزینه متفاوت برای طرح ارائه شده است که گزینه اول به نوبه خود در دو طرح ۱ و ۲ مطرح گردید. در گزینه اول ایجاد و احیای طرح اولیه میدان مورد نظر بوده و در گزینه دوم به ساماندهی فضاهای باز و بسته وضع موجود، توجه شده است.

۷- ارزیابی گزینه های پیشنهادی

در این بخش گزینه های ارائه شده در بخش قبل بررسی گردیده و نکات مثبت و منفی هر طرح بیان شده است. سپس با توجه به این ارزیابی مشخص شد که گزینه اول با مشکلات اجرایی و مدیریتی زیادی روبه روست و گزینه دوم با هزینه کمتر و سرعت بیشتری قابل اجراست. بنابراین می توان گفت گزینه دوم با کمترین مشکلات به سطح قابل قبولی از اهداف، سیاست ها و معیارهای مورد نظر دست می یابد.

۸- طرح پیشنهادی

طرح پیشنهادی بر اساس الگوی گزینه دوم ساخته و پرداخته شده است. در این بخش انطباق این طرح با اهداف و سیاست ها و رعایت معیارهای طراحی در آن بررسی گردیده است. این بررسی در مباحث بررسی کالبدی میدان و خیابان های پیرامون انجام شده است. در بررسی کالبدی میدان سیمای جداره و بام بر اساس ضوابط کنترل قابل اجرا خواهد بود و سیمای زمین بر اساس الگوهای پیشنهادی کف سازی و تجهیزات متناسب با شرایط محیطی پیاده، طراحی شده و این الگوها به عنوان خطوط راهنما (GUIDE LINE) در اختیار مجریان قرار می گیرد.

۹- ضوابط توسعه و ابزار کنترل طراحی

در این بخش چگونگی توسعه قسمت های مختلف شامل توسعه جمعی و توسعه تدریجی، ابزار کنترل طراحی شامل ضوابط عمومی کنترل سیمای جداره و ضوابط عمومی کنترل سیمای بام و الگوهای طراحی سیمای جداره ارائه و بررسی شده است. این ضوابط حالت عمومی دارد و در کل بنا قابل اجراست. ضوابط مربوط به بناهای خالص در نقش های ارائه شده نامشخص است. الگوهای معرفی شده در این بخش، مربوط به معماری های دوره اول و دوم توسعه معماری خیابانی است و می تواند به عنوان الگوی طراحی، در بهسازی و ساخت و سازها مورد توجه قرار گیرد. استفاده از این الگوها یا طرح هایی مشابه با این نمونه ها به تداوم جداره بین بناهای با هویت و با ارزش و بناهای متاخرتر کمک می کند و هویت سیمای زمینه حفظ می گردد.

۱۰- زمینه های اجرای طرح و ساختار هدایت و کنترل توسعه محدوده طرح

از آنجا که طرح، اجرایی است و باید تحقق یابد، ساختار و مکانیزم هایی برای اجرای پروژه در نظر گرفته می شود. پروژه ها بر اساس توسعه یکباره و تدریجی تقسیم می گردند و مکانیزم های مداخله و چگونگی مشخصات هر مکانیزم، دسته بندی می گردد. در این تقسیم بندی اولویت های اجرا، پیش بینی گردیده است.

میدان سبز مرکز شهر

شهرداری سیدنی
ترجمه: مهرونش توکلی
دانشجوی کارشناسی ارشد زبان انگلیسی

دفا تر بوجود آمده است، اما علاوه بر این فعالیت‌ها، امکانات خرده‌فروشی، تفریحی و اجتماعی نیز همراه با آن شکل گرفته است. شورای شهر سیدنی برخی از فعالیت‌های خود را در میدان سبز مرکز شهر مستقر کرده است. همچنین مرکز شهر به نحوی طراحی شده که جایگاهی عابری و دوچرخه سواران در آن به سهولت انجام شود. به صورتی که عابریین پیاده بتوانند به راحتی از جاده بونانی عبور کنند و به ایستگاه رسیده و یا از آن باز گردند. شبکه‌هایی از فضاهای آزاد، در مرکز شهر گسترش یافته است. برخی از این فضاهای آزاد را پارک‌ها تشکیل می‌دهند و مابقی، پلازاهای عمومی‌اند که امکان رویدادهای اجتماعی و لذت بردن مردم را به صورت ساده در محیط بیرون از خانه فراهم می‌آورند. پلازاها بطور خاص مکان مناسبی برای کافه‌ها و رستوران‌ها هستند. هدف آنست که مرکز شهر به گونه فوق‌العاده و به خوبی طراحی شود. مرکز شهر باید بعنوان مکان خاصی در درون منطقه میدان سبز قرار گیرد و در درک وضعیت عابریین پیاده و در طراحی ساختمان‌ها و زیرساخت عمومی خود، اصول طراحی ماندگار و منطقی با محیط را نشان دهد. ممکن است در محیط عمومی، اینها نیز برای بازیافت آب وجود داشته باشد.

قلب مرکز شهر که به عنوان میدان شهر شناخته می‌شود، موضوع مسابقه طراحی بین‌المللی در سال ۲۰۰۱ بوده است. طراحی برنده برای میدان شهر شامل پلازاها و همچنین منظره کلی از ساختمان‌ها است که با یکدیگر و سایر فضاهای سبز منظره منحصر به فردی را برای مرکز شهر بوجود می‌آورد.

مرکز شهر دارای تاریخ بسیار جالبی است به گونه‌ای که در حدود ۸۰۰ سال پیش این منطقه محل سکونت اشخاص بومی بوده است. ساخت و سازهای جدید نیز باید گواهی بر پیشینه تاریخ اجتماعی و معماری این سایت باشد.

میدان سبز مرکز شهر دقیقاً مجاور منطقه مسکونی زتلتر^(۸) - که یک منطقه حفاظت شده شهری است - ویکاناسکیلد^(۹) و نزدیک به سایر مناطق مسکونی واقع شده است. این منطقه کاملاً متناسب با مناطق شهری موجود ساخته شده و طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها را برای ساکنان این مناطق و سایر محل‌ها فراهم آورده است. اکثر ساختمان‌ها در مرکز شهر به طور اختصاصی به افراد و یا به آنان واگذار شده است. سیاست شورای شهر سیدنی این است که در هر طرح عمرانی جدید در میدان سبز مرکز شهر، تعداد مشخصی مسکن را به قیمت مناسب در اختیار افراد قرار می‌دهد.

میدان سبز مرکز شهر مکان مناسبی برای زندگی، کار، خرید و همچنین برای فعالیت‌های اجتماعی و گروهی است و نیز نیازهای مختلف جامعه‌ای که در نزدیکی آنند را تأمین می‌کند و به طور یکسان جمعیت مختلفی که شامل افراد ساکن و شاغلند را در آینده در بر می‌گیرد.

طرح جامع میدان سبز چه تأثیری خواهد داشت؟

قرار است طرح جامع میدان سبز مرکز شهری و برنامه محیطی محلی^(۱۰) ساخت و سازها را در بیست سال آینده در مرکز شهر هدایت

پروژه میدان سبز مرکز شهر سیدنی در مکانی نزدیک به میدان ایستگاه راه‌آهن واقع شده و مجاور دو جاده عبور و مرور اصلی یعنی بتانی^(۱۱) و خیابان بورک^(۱۲) است. سایر جاده‌های اصلی در اطراف سایت، شامل خیابان اوریردان^(۱۳) و خیابان جوینتن^(۱۴) است. این منطقه در ۴/۵ کیلومتری جنوب مرکز سیدنی واقع شده است و مساحتی در حدود ۱۴ هکتار را در بر می‌گیرد. منظره‌ای که از این مرکز مشاهده می‌شود، منظره مرکزی جدید و زنده است که محلی برای کار و زندگی مردم، مکانی برای خرید، سرگرمی‌ها، رستوران‌ها و فعالیت‌های فرهنگی و گروهی محسوب می‌شود. این منطقه تقریباً حدود ۴۵۰۰ را در خود اسکان می‌دهد. پارک‌ها و پلازاهای عمومی نیز محل‌هایی را برای تفریح و استراحت به وجود می‌آورند.

مرکز شهر آمیزه‌ای مدرن از طراحی‌های ساختمانی با کیفیت و پلازاهای عمومی است. ساختمان‌ها دارای ارتفاعی از ۱ تا ۱۹ طبقه‌اند و در حاشیه مرکز شهر با حومه‌ها و محله‌های اطراف ادغام شده‌اند.

طرح جامع میدان سبز مرکز شهر^(۱۵)

طرح جامع چشم‌انداز و چارچوب میدان سبز مرکز شهر را توصیف می‌کند. این طرح نیز میانی توسعه را تعیین می‌کند و معیار نظارتی و اجرایی را فراهم می‌آورد که برای ارزیابی در خواست‌های ساخت و سازهای فردی مورد استفاده قرار می‌گیرد. این گونه نظارت‌ها مکمل برنامه نظارتی توسعه طراحی شهری در سال ۱۹۷۷ در جنوب شهر سیدنی محسوب می‌شود و نیز طرح جامع، موقعیت و نحوه تقسیم کاربری‌های زمین را مشخص کرده است. این تقسیمات مناطق مسکونی، خرده‌فروشی، تجاری، فضای آزاد، جاده‌ها و سایر زیر ساخت‌های مهم در درون مرکز شهر را شامل می‌شود.

میدان سبز مرکز شهر چیست؟

میدان سبز مرکز شهر ۱۴ هکتار از منطقه گروث سنتر^(۱۶) را در جنوب شهر سیدنی در بر می‌گیرد - که با عنوان میدان سبز شناخته می‌شود - و منطقه‌ای است با وسعت ۴۸۷ هکتار که از جانب دولت برای عمران مجدد و رشد آتی اختصاص داده شده است. ارتباط منطقه میدان سبز با مراکز صنعتی و تولیدی ارتباط تاریخی بوده است که تعداد بیشتری از آنها مجدداً در محل‌های دیگری - که برای عملکردهای فعلی‌شان مناسب‌تر است - استقرار یافته‌اند. بنا بر این میدان سبز فرصتی را بوجود می‌آورد تا درباره مناسب‌ترین نوع توسعه در منطقه تجدیدنظر شود. تاکنون ساخت و سازهای مجددی به وقوع پیوسته که مناطق صنعتی قدیمی را به مناطق مسکونی و کاربری‌های مربوط به آن تبدیل کند. بدین گونه احتمال داده می‌شود که در آینده تغییرات بیشتری در این منطقه شکل گیرد. میدان سبز مرکز شهر بعنوان مرکز شهری جدید معرفی شده است.

میدان سبز مرکز شهر به مکان جدید و مهمی برای مشاغل که به تعداد ۷۵۰۰ شغل می‌رسد تبدیل شده است که به آسانی و از طریق خط آهن و یا جاده اصلی می‌توان به آن رسید. بخش عمده اشتغال در



سازمان برنامه و بودجه

مالکان در این طرح شرکت نیز نکنند، می‌توانند تا ساخت و سازهای خود را مطابق نظارت‌های عمرانی که همچنان در سایت اعمال می‌گردد، انجام دهند. گروه نظارت بر پروژه ویژه نیز تشکیل می‌گردد تا بر قوانین و حقوق ساخت و سازها نظارت کند و متضمن ایجاد زیرساخت عمومی شود. زمانیکه که زیرساخت موجود می‌آید مالکیت، مسئولیت مدیریت و حفاظت آن به عهده شورای شهر سیدنی است.

طرح برنده

طرح برنده میدان سبز مرکز شهر توسط گروه Holos Turner Arets Mcgregor ارائه شده است.

هسته شهری - میدان سبز، مردم، محل، زندگی

طرح با توجه به روند فرسایش حجمی و شکل دادن توده‌های ساختمانی اولیه براساس مبانی محیطی و با الهام از بافت اطراف آن طرح‌ریزی شده است. گام اول، مشخص کردن قلمرو ساختمان‌های اصلی با توجه به مسیر سیل است که در ایجاد قلمرو عمومی کلیدی که همان فضای شهری مرکزی است بکار می‌رود. این فضا هسته میدان شهر را بوجود می‌آورد. سپس فرسایش و شکل دادن دو توده ساختمانی اصلی آغاز می‌گردد. یکی از توده‌ها سایت مرکز شهری را در غرب جاده بتانی و دیگری سایت مرکز شهر را در شرق این جاده به خود اختصاص داده است. این فرسایش، حذف یا کم کردن توده‌های ساختمانی موجب گشته تا ساختمان‌های فولد^(۱۳) به صورت شمالی جنوبی نمایان شوند و با مجموعه‌ای از جاده‌ها، مسیرهای عابرین پیاده و بریدگی‌های کوتاه تقسیم شده‌اند.

فرم نهایی، انتهای بلوار شرقی غربی را در این محل شهری فعال نمایان می‌کند و بدین گونه در بالا و شرق ایستگاه میدان سبز واقع شده است. برج ایستگاه که بلندترین ساختمان در مرکز به شمار می‌آید، به‌طور نمادین بالاتر از ایستگاه فعلی قرار گرفته و به صورت نشانه شهری مشخصی، جایگزین دودکش زیاله‌سوز شده است.

یاقوت است

- 1-Botany
- 2-Bourke
- 3-Oriordan
- 4-Joynton
- 5-Masterplan
- 6-Growth Center
- 7-Zetland
- 8-Beaconsfield
- 9-Local Environmental Plan
- 10-Environmental Planning and Assessment Act
- 11-Local Environmental Plan
- 12-Draft Local Environmental Plan
- 13-Folded
- 14-Horning Building

www.Greensquare.com.au/gstc

کند. چنانچه ساخت و سازها مطابق مقرراتی که در طرح جامع و برنامه محیطی محلی آمده پیش‌روند، نتیجه آن نوعی از مرکز شهر خواهد بود که در طرح جامع شرح داده شده است یعنی منطقه‌ای زنده - که طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها و افراد را در خود جای می‌دهد - و محیط دلپذیری برای عابرین پیاده را فراهم می‌آورد که از ویژگی معماری خاصی برخوردار است. طرح جامع بر ماهیت ساخت و سازهای آتی در مرکز شهر تأثیر گذار است. برای مثال ارتفاع ساختمان‌ها را در منطقه مشخص می‌کند اما هیچگونه محدودیتی برای مالکان در زمینه نحوه طراحی ساختمان‌هایشان بوجود نمی‌آورد. این طرح به مالکان نشان داده است که باید چه مواردی را در طرح‌های پیشنهادی خود برای ساخت و ساز مورد توجه قرار دهند تا در ارزیابی طرح‌هایشان برای ساخت ساختمان‌ها رضایت مقامات را کسب کنند. بدین ترتیب این طرح بر طراحی‌های آتی معماران در میدان سبز مرکز شهری و همچنین طرح جامع بر طراحی آنچه که قلمرو عمومی نامیده می‌شود تأثیر گذار است.

قلمرو عمومی شامل فضاهای قابل دسترسی عمومی است و میدان سبز مرکز شهری نیز شامل اینهاست؛ شبکه خیابانی، پلازاها، پارک‌ها و برخی فضاهای تجاری. بدین معنی که فضاهای آزاد مجاور آپارتمان‌ها و ساختمان‌هایی با کاربری گوناگون در قالب یک خیابان اصلی برای عموم عمل می‌کنند.

شرایطی که در آن توسعه در میدان سبز مرکز شهری رخ می‌دهد در طول زمان تغییر می‌یابند. ممکن است از رهیافت‌های گوناگونی - به نحو گسترده‌تر - در طول توسعه میدان سبز مرکز شهر برای طراحی و ساخت ساختمان‌ها یا فضاهای آزاد استفاده گردد.

از آنجایی که نمی‌توان این تغییرات را پیش‌بینی کرد، امکان برای تغییر طرح جامع وجود دارد تا از این راه، مالکان بتوانند برای برنامه‌های آینده، تصمیم‌گیری کنند. با وجود این ساختار زیربنایی مرکز شهر و فرم کلی ساختمان‌ها که بافت شهری مرکز شهر را تشکیل می‌دهند، تعیین شده است.

طرح جامع میدان سبز شهر چگونه اجرا خواهد شد؟

توسعه میدان سبز مرکز شهر به عنوان طرح اصلی است. علاوه بر ۲۵۰۰ محل سکونت جدید، این منطقه فضای تجاری به وسعت ۱۵۰۰۰۰ مترمربع و فضایی به منظور خرده‌فروشی به وسعت ۱۷۰۰۰ مترمربع را شامل می‌شود. برای حفظ مرکز شهر، زیرساخت اصلی باید بوجود آید که در آن بخشی از زمین تحت تملک عمومی نخواهد بود. پیش‌نویس برنامه محلی محیطی^(۱۴) مالکان را ملزم می‌کند تا بخشی از زمین خود را در خدمت زیرساخت عمومی قرار دهند و بیش از ساخت به تجوی که در طرح جامع مجاز است در دسترس همگان قرار دهند. تمامی مالکان که زمین آنها برای زیرساخت جدید آماده‌نگردیده است، ملزم‌اند تا زمانی که تصمیم‌دارند به ساخت در زمین خود ادامه دهند، هزینه‌های عملیات زیرساختی اصلی را بپردازند. از سوی دیگر چنانچه مالکان در طرحی شرکت کنند که در آن برای ایجاد زیرساخت لازم است پول پرداخت کنند، مختارند تا ساخت و سازهای بیشتری را انجام دهند. و همچنین چنانچه

نکاتی برای طراحی میدان‌های شهری

کلار کوپرمار کوس
ترجمه و تنظیم:
سپیده توکلی - کارشناس ارشد معماری
نوید سعیدی رضوانی - دکتر در شهرسازی

پدیده به اختصار معرفی و برخی از نکاتی که برای طراحی آنها باید مورد توجه قرار گیرد، ذکر می‌شود.

برخی از انواع میدان‌های شهری

گونه‌بندی، فرم و عملکرد میدان‌ها متنوع و متفاوت است که اینها این گونه‌اند:

الف - میدان‌های خیابانی

میدان‌های خیابانی بخش کوچکی از فضاهای باز عمومی همجوار فضای پیاده‌رو و متصل به خیابان و گاهی اوقات بخشی از پیاده‌روی عریض شده یا امتداد آن که مسقف شده، را شامل می‌شود. این فضاها عموماً برای زمانهای کوتاه نشستن، انتظار و تماشای خیابان و رفت و آمد مردم مناسب‌اند، مردان بیشتر از زنان از آن استفاده می‌کنند و به دسته‌های زیر تقسیم می‌شوند. - گوشه‌هایی برای نشستن، مثلاً دیوارهای کوتاه با پله‌های رو به پیاده‌رو

- بخش عریض پیاده‌رو که در آن بلوک‌هایی برای نشستن یا پله وجود دارد که در درجه اول از آن برای تماشای منظره آمد و شد رهگذران استفاده می‌شود.

میدان‌ها فقط در محل تقاطع راه‌ها تشکیل نمی‌شوند، پلازاها و میدان‌های شهری که هدف اصلی از ایجاد آنها به وجود آوردن مکانی برای پیاده‌روی، نشستن، غذا خوردن، گفت و گو و تماشای محیط اطراف است، می‌توانند در هر فضای باز، با رعایت معیارها و ضوابطی، احداث شود. دستگاه مدیریت شهری باید زمینه‌های ایجاد این فضاها را - که به ویژه در کلانشهرها موجب ایجاد فضایی دوست‌داشتنی و در نتیجه آرامش‌روانی برای شهروندان می‌گردد - به وجود آورد. در برخی از کشورهای توسعه یافته برای تحقق این امر، سازندگان ساختمان‌های بلند اداری و تجاری در برابر عقب‌نشینی در طبقه همکف که با هدف ایجاد پلازا انجام می‌پذیرد، از درصدی تراکم اضافی بهره‌مند می‌شوند این فضاها به ویژه در هنگام صرف ناهار از سوی کارکنان شاغل در دفاتر این ساختمان‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد و موجب افزایش بهره‌وری کاری آنان می‌گردد؛ و با اینکه در مراکز خرید مورد استفاده مراجعین قرار می‌گیرد، اما در کشور ما با آنکه در سال‌های اخیر بر توسعه پارک‌ها و سایر فضاهای باز شهری توجه زیادی شده، در این خصوص نیز اقدام مؤثری انجام شده است و ما کمتر شاهد این فضای پویا در ساختار شهرهایمان هستیم. در این نوشتار، این





- ایستگاه اتوبوس در بخشی از پیاده‌رو که گاهی در آن نیمکت، کیوسک یا کانتینر کوچک یا سقف وجود دارد.

- گذرگاه پیاده یا کوچه‌ای که دو بلوک را به هم وصل می‌کند و گاهی دو میدان را، و گاه آن اندازه عریض است که بتوان در حاشیه آن گلکاری کرد و گاه فقط به عنوان گذر میان چند ساختمان از آن استفاده می‌شود. این گذرگاهها اغلب و منحصرأ برای پیاده‌هاست.

- گوشه‌ای آفتابگیر، ورودی یک ساختمان در جایی که دو خیابان به هم می‌رسند و همدیگر را قطع می‌کنند که در هنگام ظهر آفتابگیر است. این گوشه‌ها محل مناسبی برای صرف نهار، نشستن، تماشا و قهوه خوردن هستند.

- میدانگاه مسقف، بخشی از یک پیاده‌رو عریض است که گاهی با پیش‌آمدگی ساختمان قابل استفاده می‌گردد و گاهی هم در آن نیمکت یا صندلی گذاشته می‌شود.

طرز جذابی گل‌آرایی و گاهی در این اماکن قهوه‌خانه یا رستوران نیز احداث می‌شود.

- واحه باغی، میدانگاهی کوچک است که اغلب از ترافیک خیابان جدا شده تصویری کامل از یک باغچه را می‌سازد. گاهی در طراحی آن از جمیع کاشت گل استفاده می‌شود. در محوطه باغچه، آب نماهای متنوع و محل‌های نشستن، محیط را دلپذیرتر می‌سازند و به عنوان جایی خلوت و آرام دور از هیاهوی شهر برای صرف نهار و استراحت شهرت دارند.

ب- فضای آزاد عمومی

اغلب بخشی از یک مجموعه بلندمرتبه عمومی یا اختصاصی است. کارکرد اصلی آنها، ایجاد یک ورودی مدرن و ذهنیت خوب از ساختمان است. مالک آنها اغلب، خصوصی ولی استفاده از آن عمومی است و گاهی بعد از ساعات کار بسته می‌شوند.

ج- واحه شهری

واحه شهری یک نوع از میدانگاه‌های عمومی است که دارای منظر پارکی یا باغی است و به طور نسبی از خیابان مجاورش جدا شده است. انتخاب موقعیت میدانگاه و طراحی آن آگاهانه به گونه‌ای است که دور از سر و صدای شهری باشد. مردم از این اماکن برای صرف نهار، مطالعه و ملاقات‌ها بسیار استقبال می‌کنند و زنان بیش از مردان به استفاده از آنها تمایل نشان می‌دهند. انواع آنها عبارتند از:

- محل عمومی برای غذا خوردن در فضای آزاد، جایی است که از طریق اختلاف سطح یا دیوار متخلخل یا مشبک از خیابان جدا شده و برای تسهیل استفاده از آن برای غذا خوردن مجهز به صندلی است. اغلب به





گذرگاه

یک نوع فضای عمومی برای تسهیل ورود و خروج به پایانه‌هاست. انواع این فضا عبارت‌اند از:

- ورودی مترو، که محل عبور، ملاقات و تماشاست.
- ورودی پایانه اتوبوس، مقصد مشترک خطوط اتوبوسهای شهری و محل عبور بسیاری از مسافرانی است که هر روز از حومه به این پایانه‌ها سفر می‌کنند یا از سفر می‌آیند. در این اماکن معمولاً برای جلب نظر مسافران و رفع نیازهای آنها فروشندگان دوره‌گرد، روزنامه‌فروشی، گل‌فروشی و رستوران‌های کوچکی نیز وجود دارد.^(۱)

مردم در میدان‌های شهری چه کارهایی انجام می‌دهند؟
برطبق یک آمارگیری که در شهرستان فرانسیسکو انجام گرفته فعالیت‌هایی که مردم در میدان‌های شهری انجام می‌دهند بدین شرح است:

- ۶۵ درصد قدم زدن شامل: پیاده‌روی و عبور کردن، قدم زدن و تماشا کردن و قدم زدن و صحبت کردن، ۱۶ درصد ایستادن شامل: ایستادن و تماشا کردن، ایستادن و صحبت کردن، ۱۶ درصد نشستن شامل: نشستن و تماشا کردن، نشستن و صحبت کردن، نشستن و خوردن و نشستن و مطالعه کردن.
- سایر فعالیت‌ها ۳ درصد نظیر خوردن، ورزش کردن و نظایر اینهاست.

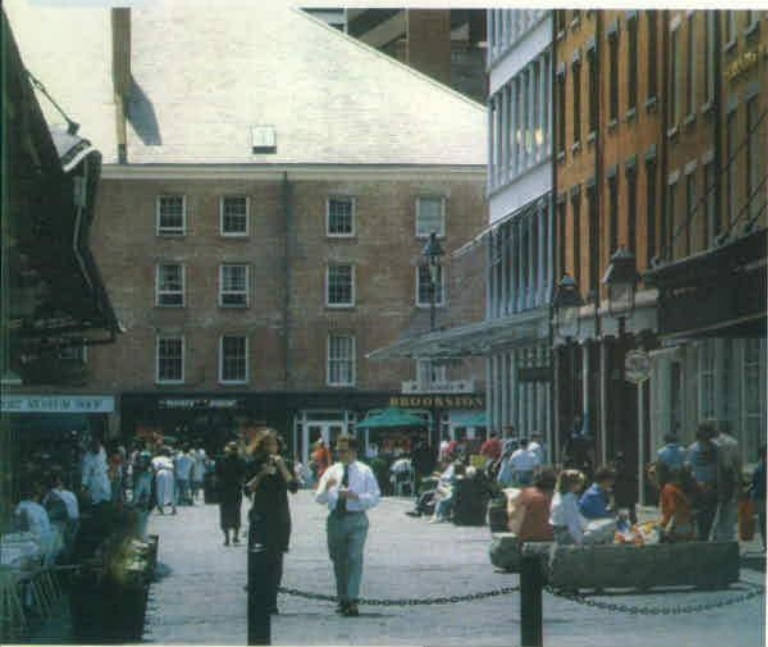
اما فعالیت‌هایی که مردم را به گردش و تفریح در فضای آزاد عمومی تشویق می‌کند، نظیر اجرای کنسرت‌ها و برنامه‌ها، کارناوال‌های مختلف، میز و چتر و آفتاب، گل‌های فصلی، خدمات و سرویس دهی غذا، کافه تریا و فروش غذاهای سریع و آماده، صندلی‌های متحرک و نظایر اینهاست.

توصیه‌هایی برای طراحی میدان‌ها

- ایجاد یک میدان یا مکان عمومی شهری جدید باید با توجه به میدان‌های شهری و دیگر مکان‌های عمومی اطراف و در ارتباط با آنها باشد. ایجاد یک فضای بزرگ که فقط ساختمانی را بیش از حد نمایان سازد یا اینکه حضور آن صرفاً به خاطر اضافه کردن سطوح شهری باشد، فایده‌ای ندارد. بلکه هر محیطی که برای عموم ایجاد می‌شود باید به ظرفیت مردمی که از آن استفاده می‌کنند بستگی داشته باشد و مکان‌هایی برای ایجاد این فضاها انتخاب شوند که مردم بتوانند از آن استفاده کنند.

فضای ایجاد شده متناسب با ظرفیت استفاده‌کنندگان باشد. اگر محوطه عمومی ایجاد شده جدیدی داشته باشیم باید فضای کافی برای اوقات نهار کارمندی که در ساختمان‌های اطراف کار می‌کنند را دارا باشد تا اقشار زیادی

بتوانند از آن استفاده کنند.
- مکان‌های یاد شده باید نزدیک به فروشگاه‌های خردفروشی، هتل‌ها، رستوران‌ها و مراکز خرید باشد. هوای محلی مسئله‌ای است که باید در نظر گرفته شود. چون مردم باید در فصل‌های دلپذیر به استراحت و تفریح در این اماکن بپردازند. مسئله دمای هوا از حضور آفتاب اهمیت بیشتری را داراست. در برخی مناطق فرصت استفاده از این فضاها به خاطر گرما، سرما و یا رطوبت زیاد ممکن است فقط



بازاری که برای وقت‌نهار مورد استفاده قرار می‌گیرد



تهران - شهرک قدس (غرب) - مجتمع تجاری گلستان - میدانگاهی میان بازار که اگر ارتفاع آن، با فضای عمومی محدود نبود عملکرد موفق تری داشت

عمومی دیگر به اندازه کافی مورد استقبال و استفاده مردم قرار می‌گیرد؟

- آیا مکان‌یابی این محوطه به نحوی است که افراد متفاوتی نظیر کارگران، توریست‌ها و فروشندگان بتوانند از آن استفاده کنند؟

- آیا شرایط آب و هوایی در احداث این محوطه‌ها در نظر گرفته می‌شوند؟ مکان‌هایی که ایجاد می‌شوند چند ماه از سال قابل استفاده هستند؟

- آیا در طراحی محوطه‌ها، به فرم‌ها و مدل‌های متنوع گسترده، به کار بردن رنگ‌های مختلف، بافت منظره، مکان‌های مختلف برای نشستن، اختلاف سطح‌ها، گیاهان گلدار و درختچه‌ها توجه می‌شود؟

- آیا پلازا برای استراحت یا جا دادن عابران یا کسانی که منتظر هستند، مناسب است؟ اگر این کاربرد را دارد آیا در منطقه‌ای ایجاد شده است تا در ترافیک مشکلی را بوجود نیاورد؟

- اگر مردم بخواهند از پلازا به عنوان میان‌بر عبور کنند آیا بین پیاده‌رو و محوطه‌ها حصار وجود دارد؟

- برای تشویق مردم به استفاده از این مکان‌های عمومی آیا نیمکت‌هایی برای نشستن با ظرفیت مناسب و در نقاط کانونی جذاب در آن وجود دارد؟

- آیا در طول سال از بیشترین نور خورشید بهره‌مند است؟ در منطقه‌هایی که تابستان‌های بسیار گرمی دارد، آیا در مکان‌های باز عمومی برای ایجاد سایه از سایبان‌ها، سایه درختان و گیاهان، انواع سقف‌ها و نظایر آن استفاده می‌شود؟

- آیا ساختمان‌های بلند در اطراف یا جلوی مکان‌های عمومی مانع از تابش نور خورشید نمی‌شوند؟

- اگر شرایط دما برای تهاوردن در این فضاها برای کمتر از یک فصل از سال مناسب است؟ آیا ایجاد مکانی سرپوشیده در نظر گرفته می‌شود؟

- آیا چهره پلازا به گونه‌ای است که نظر مردم را به خود

سه ماه از سال باشد.

- مکان‌یابی یک میدان بر نوع استفاده از آن تأثیر می‌گذارد. مکان‌یابی به جهت جغرافیایی، عرض، ارتفاع، عمق و جزئیات فضای در حال ایجاد بستگی دارد.

- در مورد اندازه میدان‌های شهری، توصیه کردن کار بسیار مشکلی است چون نسبت و اندازه هر فضای عمومی شهری یا میدان و یا هر مکان عمومی دیگر، بستگی به عوامل مختلف دارد.

در هر حال و در هر موقعیت مکانی، میزان پراکندگی صندلی و نیمکت برای نشستن موضوع بسیار مهمی است و باید با فاصله‌های معین از یکدیگر، صندلی برای نشستن موجود باشد.

- میزان استفاده مردم از میدان‌های بزرگ و وسیع، نسبت به میدان‌های باریکتر بیشتر است. عرض مناسب و نبود مانع بر سر راه پیاده‌روها در مسیر پیاده‌روی مستقیم بر نسبت استفاده‌کنندگان آن تأثیر مثبت می‌گذارد. مردم در جستجوی یافتن پیچیدگی بصری در محیط اطراف خود هستند، جایی که بتوانند به صندلی تکیه زده و به تماشای منظره‌های جالب و زیبا بنشینند.

سؤالاتی که طراح میدانگاه باید به آنها پاسخ دهد

برای طراحی یک پلازا، علاوه بر توجه به عوامل مذکور، طراح باید با پاسخ دادن به سؤال‌های زیر در بهبود کیفیت طراحی خود بکوشد.

- آیا ایجاد فضاهای باز عمومی جدید کنار فضاهای



تهران - فضای باز عمومی بازار در حاشیه پلازا است



جلب کند؟

- آیا نیمکت‌هایی برای افرادی که بخواهند در تنهایی بنشینند وجود دارد؟

- آیا برای محوطه گوشه‌های زیادی طراحی شده است تا شخص بتواند در هر یک از گوشه‌ها به چشم‌اندازهای مختلفی دست یابد؟

- آیا صندلی‌های در دسترس مردم برای خوردن قهوه در بیرون از قهوه‌خانه‌ای که در فضای آزاد عمومی قرار دارد با رنگ‌های جذاب طراحی شده تا نظر مردم را جلب کند؟

- اگر پلازای بزرگی در حال احداث و ایجاد است آیا به قسمت‌های کوچکی تبدیل می‌شود که هر کدام، استفاده‌کنندگان مخصوص به خود را داشته باشد و در مجموع تنوع ایجاد شود؟

- آیا مرکز پلازا به گونه‌ای طراحی شده است که عابران پیاده را برای پیاده‌روی جذب کند و اطراف پلازاها مردم را برای نشستن ترغیب کند؟

- آیا پلازاها برای استفاده افراد ناتوان جسمی و حرکتی مناسب‌سازی شده است؟

- آیا پلازا موازی با پلکان دارای رمپ (شیب راهه) است تا صندلی چرخ‌دار و کالسکه بچه به راحتی بتواند از آن عبور کند؟

- آیا طراح پلازا این موضوع را مدنظر دارد که از مهم‌ترین کاربردهای پلازاها، نشستن مردم در آن است؟

- آیا طراح در نظر دارد که یک پلازا نباید دارای نیمکت باشد (به شکلی تا چشم کار می‌کند نیمکت دیده شود) بلکه باید از دیوارهای کوتاه، صندلی‌های کمکی، پلکان‌هایی که مشرف به چشم‌انداز است، لبه‌های سطوح سنگی و قسمت‌هایی از چمن برای نشستن روی زمین استفاده شود؟

- آیا قرار گرفتن صندلی‌ها و فاصله آنها از همدیگر به گونه‌ای است که نیازی به چشم در چشم گرفتن استفاده‌کنندگان و افرادی که با هم غریبه‌اند، در هنگام نشستن نباشد؟

- آیا هنگام آفتاب‌صندلی‌هایی وجود دارد تا مردم بتوانند در نور خورشید بنشینند؟

- آیا در طول روز برای مردم انتخابی وجود دارد که در آفتاب بنشینند یا در سایه؟

- آیا در جهت‌یابی نیمکت‌ها این امکان برای کسانی که نشسته‌اند وجود دارد تا منظره‌های متفاوتی را به تماشا بنشینند؟ مثلاً بازی کودکان، سرگرمی‌های مردم، ورزش افراد، چشم‌اندازهای طبیعی، رفت و آمد پیاده‌ها و تماشای فواره‌ها یا مجسمه‌ها.

- آیا در گیاه‌کاری و ایجاد فضای سبز، به تنوع رنگی، رایحه و بافت آن اهمیت داده می‌شود؟

- آیا صندلی‌های پلازاها از چوب که گرم است ساخته

می‌شود و از به کار بردن مصالحی مانند بتن، فلز و سنگ که برای نشستن سرد است پرهیز می‌شود؟

- آیا صندلی‌ها به گونه‌ای هستند که لباس فرد را هنگام نشستن خراب نکنند؟

- آیا با ایجاد اختلاف سطح در محوطه فضای آزاد ایجاد قسمت‌های فرعی کوچکتر به وجود می‌آید و این فضاهای فرعی استفاده‌جداگانه‌ای دارند؟

- آیا در پلازاها آبشار، آب‌نما یا فواره ایجاد می‌شوند تا صدای آب بتواند سرو صدای ترافیک محیط را از بین برده و یا زیبایی منظر آن، بیننده را به خود جلب کند؟

- آیا مجسمه‌هایی زیبا در آن ایجاد می‌شود تا مردم در اطراف آن بنشینند؟

- آیا سطح کف پوش پیاده‌رو با مصالحی متفاوت از دیگر سطوح پلازاهاست ساخته شده است؟

- آیا سطوح پیاده‌روها به گونه‌ای هستند که عابر پیاده را تشویق به پیاده‌روی کنند؟

- آیا مسیر پیاده‌روی آن قدر زیبا هست که پیاده، تشویق به پیاده‌روی شود؟

- آیا خدمات و سرویس‌دهی غذا، غذاهای آماده و قهوه در پلازاها وجود دارد؟

- آیا در پلازاها کیوسک‌های تلفن، دستشویی و نهارخوری یا امکاناتی برای صرف نهار در رستوران وجود دارد هست؟

- آیا امکان برگزاری برنامه‌هایی نظیر کنسرت، جشن‌های کوچک و یا نمایشگاه‌های کوچک موقت وجود دارد؟

- آیا در اطراف ساختمان‌های اداری و تجاری، مغازه‌هایی وجود دارد تا کارگران، کارمندان، فروشندگان و توریست‌ها بتوانند از این اماکن استفاده کنند؟

این مقاله اقتباس از منبع زیر است
 Clare Copper Marcus and Carolyn Francis, people places, Design Guidelines for urban Space, chapter 1, Urban plazas, Van Nostrand Reinhold, New York, 1998

یادداشت:
 ۱- معرفی کاملتری از انواع صندلی‌های شهری در مقاله میدانگاه‌های شهری در مرکز شهر، ترجمه نوبت سعدی رضوانی در فصلنامه شهر شماره ۵۴، بهستان ۱۳۸۲ ارائه شده است.

چارچوب طراحی شهری برای میادین محلله‌ای

سید محمد رشقیان
کارشناس ارشد طراحی شهری

می‌بخشد. مانند مسجد جامع، ارگ حکومتی، بازارهای اصلی و نظایر اینها.

ب - میدان‌های محلله‌ای؛ میدان‌های محلله‌ای به اشکال مختلفی از لحاظ کالبدی و عملکردی هستند. و هر نوع از آنها به عملکردهای مختلف در مقیاس‌های گوناگون محلله‌ای پاسخگویند. بدین ترتیب تکیه‌ها، حسینیه‌ها، فرجا و صحنه‌ها در سطح محلات شکل می‌گیرند. به صورتی که کارکرد میادین و تکیه‌ها در سطح کل محلله است ولی فرجا^{۱۱} و صحنه‌ها^{۱۲} معمولاً در میان مجموعه‌ها و واحدهای همسایگی مستقراند.

فرجا و صحنه‌ها، فضاهای عمومی مجموعه‌ها و واحدهای همسایگی‌اند که در مسیر راه‌های این مجموعه‌ها و در محل تلاقی و یا انشعاب این راه‌ها مستقر می‌شوند و در محل تلاقی این راه‌ها گشودگی فضایی بوجود می‌آید که یا محل برخورد و تماس بین ساکنین مجموعه‌های مسکونی است، و یا در مقابل ابنیه عمومی یا منزل اشخاص معتبر محلله است. این فضای شهری دارای عملکردهای متفاوتی بوده است. به صورتی که اگر ابعاد این فضا، امکان برگزاری مراسم عمومی را می‌داشت، اینگونه مراسم نیز برگزار می‌گردید.

صحنه‌های کوچکتری نیز در محلات وجود دارند که محل تلاقی راه‌ها نیستند، بلکه یک گشادگی فضایی در مسیر یک راه برای ورود به چند خانه‌اند و به عنوان فضای مشترکی بین ساکنین آن خانه‌ها استفاده می‌شود (تصویر شماره یک).

ج - هشتی‌ها و دالان‌ها^{۱۳}: هشتی‌ها و دالان‌ها، که معمولاً در ترکیب با یکدیگر قرار می‌گیرند و فضای واحدی را بوجود می‌آورند، فضایی‌اند که بین چند خانه مشترک و ورودی این خانه‌ها در درون این فضاها قرار گرفته‌اند. این فضاها با یک ورودی به راه‌های محلله‌ای متصل می‌شوند و بدین ترتیب ارتباط خانه‌های مربوط به خود را با بیرون تأمین می‌کنند.

این فضاها آخرین حلقه فضایی بین خانه‌ها، به عنوان فضاهای خصوصی با فضاهای عمومی‌اند و می‌توان آنها را فضاهای نیمه

سازمان کالبدی شهرهای تاریخی ایران براساس پیوند فضایی میان مجموعه عناصر مرکز شهر و مراکز محلات بوسیله رشته فضاها و عناصر ارتباط دهنده یا گذرهای اصلی مشخص، شکل گرفته و در این الگوی فضایی، به حفظ یا تکمیل رشته‌ای از فضاهای محصور متباین با قلمرو مشخص و با مقیاس انسانی توجه گردیده است.

بنابراین این گونه فضاهای محصور و متباین شهری را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد.^(۱)

۱- فضاهای ممتد یا خطی؛ شامل بازار، چهار باغ، گذرهای اصلی، گذرهای فرعی، کوچه‌ها، ساباط‌ها و بن‌بست‌ها.

۲- فضاهای محدود یا نقطه‌ای؛ شامل میدان‌های شهری، میدان‌های محلله‌ای، صحنه‌ها و هشتی‌ها.

با توجه به موضوع اصلی این نوشتار از بین انواع فضاهای محدود یا نقطه‌ای، میدان‌های محلله‌ای به صورت نمونه مطالعاتی در دو محله تاریخی شهر اصفهان بنام محله جلفا و محله درب‌امام و یکی از محلات شهر جدید بهارستان مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. و با استفاده از شناخت وضع موجود این سه میدان و تحلیل دلایل موفقیت کارکرد آنها، مجموعه ضوابطی در رابطه با اصول و چارچوب طراحی شهری اینگونه فضاها در پایان این مقاله نتیجه‌گیری شده است.

گونه‌شناسی فضاهای نقطه‌ای

این بحث مروری اجمالی درباره انواع فضاهای محدود یا نقطه‌ای در فضاهای شهری اصیل ایرانی است و در نهایت میدان‌های محلله‌ای در قالب سه نمونه مطالعاتی مورد بررسی دقیق قرار می‌گیرند. فضاهای محدود یا نقطه‌ای در شهرها به سه دسته اصلی بشرح ذیل قابل تقسیم‌اند؛ البته امروزه کمتر اثری از این فضاها را در شهرهای ایران می‌توان مشاهده کرد.

الف - میدان‌های شهری؛ بهترین نمونه برای این میادین در اصفهان میدان نقش جهان و میدان عتیق است. این میادین کانون اصلی داد و ستد، تجارت، مذهب، سیاست، عدالت و اصلی‌ترین مکان برای مراسم سیاسی و اجتماعی است. بنابراین عملکرد میدان شهری در مقیاس کل شهر مطرح است و به لحاظ کالبدی نیز درشت دانه‌ها و عناصر عملکردی، عمده میدان را شکل

خصوصی نامید.

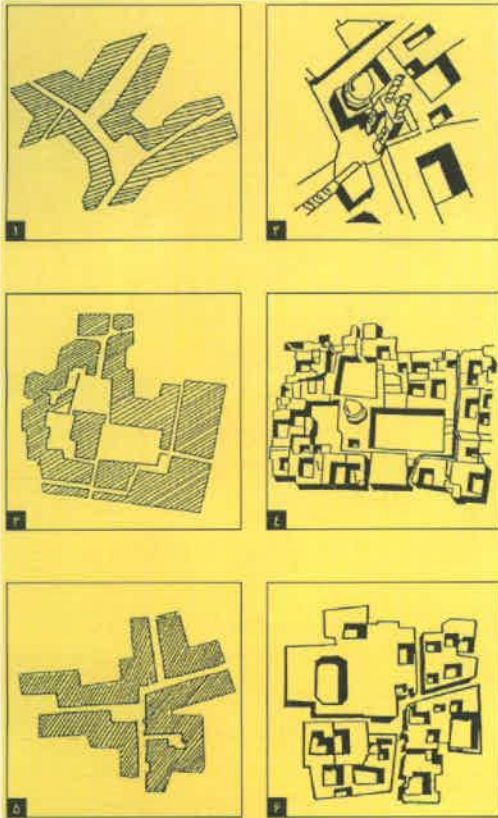
از آن روی که خانه‌های متعلق به یک مجموعه هشتی-دالان عموماً مربوط به یک خانواده و یا یک فامیل هستند، بنابراین می‌توان این نوع فضاها را خصوصی نیز دانست (تصویر شماره ۲)

سه میدان محلی (اصفهان و بهارستان)

با توجه به موضوع اصلی نوشتار حاضر که بررسی نقش و جایگاه میدان‌های محله‌ای در بافت‌های شهری است، در وهله اول به مطالعه و شناخت سه میدان محله‌ای و مقایسه آنها با یکدیگر و در انتها با توجه به جمع‌بندی یافته‌های مشترک و نکات مثبت در توضیح این سه میدان به ارائه ضوابط کنترل و چارچوب طراحی شهری برای این گونه از فضاها پرداخته شده است.

۱- میدان و مرکز محله درب امام

مجموعه درب امام در میان بافت مسکونی متراکم محله درب امام در اصفهان جای گرفته و دارای دو ویژگی است. ویژگی نخست، قرارگیری این میدان در میان بافت مسکونی و ارتباط تنگاتنگ با آن بافت است به صورتی که حتی ورودی تعدادی از خانه‌ها از طریق صحن‌های مجموعه با گذرهای اصلی ممکن است و دیگری نقش ویژه آن در کل بافت است. زیرا که ارتباط بین مهم‌ترین نقاط و اصلی‌ترین دسترسی‌ها از طریق این مجموعه امکان‌پذیر است. بدین صورت که ارتباط بین مسجد جامع با چهارباغ - که از طریق گذرهای درب امام و درب قصر است - از میان این مجموعه برقرار



۱: ۲ و ۳: سه میدان و تکیه و میدان - دو طرح

می‌شود. (۵)

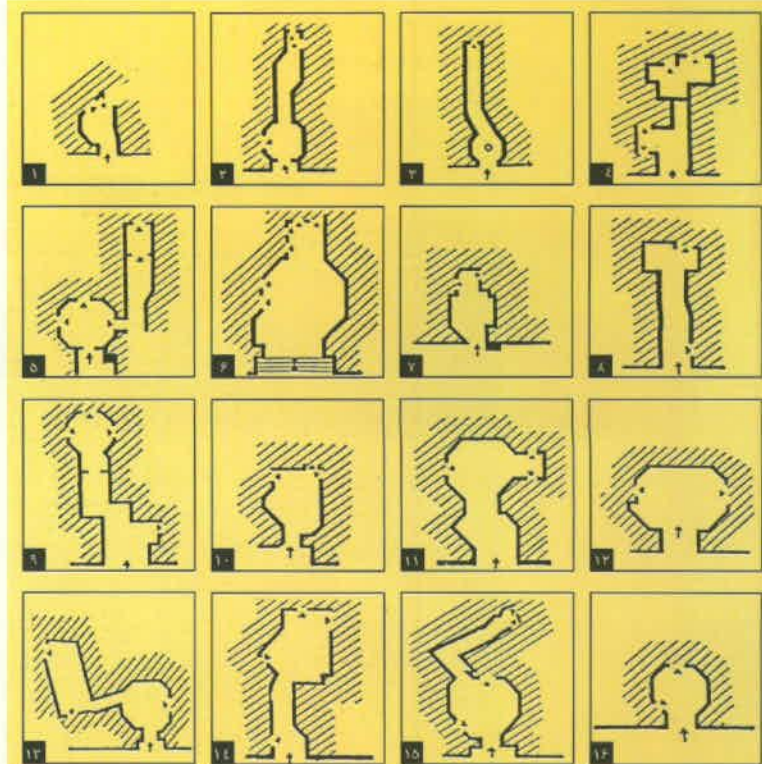
مرکز محله درب امام نیز از سه میدانچه متصل به هم تشکیل شده است و هر یک از این میدانچه‌ها طی یک سلسله مراتب مشخص و جالب به صورت متباین با دیگری مرتبط هستند. و در عین حال کل مجموعه درب امام ارتباط منسجم و بی‌نظیری با کل بافت محله، گذرها و مسیرهای پیرامون خود دارد (تصویر شماره ۳)

این مجموعه، از عناصر زیر تشکیل شده است:

الف - بقعه درب امام که مدفن دو امامزاده به نام‌های ابراهیم بطخی و دیگری زین‌العابدین است. این بقعه دارای دو گنبد کاشیکاری است که یکی کوچک و بر روی ورودی پیشین بقعه و دیگری مرتفع‌تر و بر روی فضای مرکزی آن جای دارد و به عنوان مهم‌ترین نشانه محله‌ای در سایت منطقه جمیلان و محل درب امام به شمار می‌آید. قدمت بنا مربوط به دوره تیموری (قرن نهم) است و کاشیکاری منحصر بفرد آن نیز برگرفته از تزئینات همین دوره است.

ب - صحنهای شمالی، شرقی و غربی بقعه که افزون بر حیاط مجموعه، به عنوان فضاهای شهری و باز محله‌ای نیز مطرح می‌شوند، ارتباط بین گذرهای مهم سایت را با یکدیگر برقرار می‌سازند.

ج - مسجد سعید، بنایی کوچک و در صحن شمالی مجموعه است.



۲: هشتی‌ها و دالانها



۱- محفل زنان در محله های مرکزی منطقه در بغداد

یکدیگر، شکل بدنه سازی میدان و استفاده از رواق و سباط در بدنه های میدان و همچنین حضور نشانه ها و گنبدها و سردرهای ساختمان های مذهبی در فضای میدان، این مجموعه را به لحاظ کیفیت های بصری از اهمیت و کیفیت متمایز برخوردار ساخته است و به لحاظ ادراک ذهنی نیز این میدان به عنوان یک گره اصلی و عنصر اصلی سازنده سازمان بصری و کالبدی مجموعه، از خوانایی و تصویر پذیری مطلوبی برخوردار می باشد (تصویر شماره ۵).

۳- میدان بهار در شهر جدید بهارستان

این میدان پیوند دهنده چند محله مجاور است که با الهام از میادین تاریخی فضایی خاطره انگیز، پر مفهوم، سرزنده و با کیفیت را پدید آورده است.

طراح مجموعه میدان بهار در شهر جدید بهارستان، با استفاده از مصالح با هویت بومی و رنگ متفاوت ولی همگن با محیط اطراف (آجر قرمز رنگ) میدان را به عنصری شاخص و خوانا مبدل ساخته است (تصویر شماره ۶).

استفاده از الگوهای کالبدی میادین کهن و تاریخی و سبک معماری چهار طاقی در این میدان، حال و هوای فضای با هویت

د- حمام درب امام فضایی در پایین صحن شرقی مجموعه است و در زمان دیرتر نسبت به بقعه ساخته شده و هنوز نیز می تواند پاسخگوی نیاز اهالی باشد.

ه- فضاهای وابسته به بقعه در انتهای صحن شرقی مجموعه هستند و گمان می رود در گذشته فضاهای تجاری مکمل مجموعه بوده اند (تصویر شماره ۴).

۲- میدان جلفا

این میدان در محله جلفای اصفهان قرار گرفته و نقش مرکز خرید محله ای و ناحیه ای را ایفا می کند و نیز کانون گردهم آیی های اجتماعی و مذهبی است.

علاوه بر انواع کاربری های تجاری و خرده فروشی که در پیرامون این میدان قرار گرفته اند، عناصر مهم مذهبی مانند کلیساها به نوعی با این میدان در ارتباط مستقیم هستند و به این میدان هویت مذهبی و اجتماعی می بخشند. و نیز این میدان به لحاظ اجزاء و تناسبات کالبدی، از کیفیت متمایز برخوردار است.

محسوریت میدان، ارتباط اجزاء و عناصر سازنده میدان با



۴- در ارتباط با فضای مجموعه در خیابان میدان با گنبد های مسکونی و تالار های



سه میدان جلفا، حضور انواع اماکن در فضای میدان

همچنین به لحاظ پر و خالی سه برخورد متفاوت را در بافت کالبدی هر یک از سه میدان مشاهده می‌کنیم. در میدان جلفای اصفهان در قسمت‌هایی که خیابان یا مسیرها به میدان ختم می‌شوند، گشودگی‌هایی را در جداره‌های میدان می‌یابیم. بنابراین فضای خالی وسط میدان به وسیله فضایی نیمه پر در پیرامون آن تشکیل یافته، ولی با این وجود حس محصوریت در این میدان بسیار مطلوب است.

میدان بهار واقع در شهر جدید بهارستان از حس محصوریت کمتری برخوردار است. چرا که طبقه دوم این میدان اجرا نگردیده و طول و عرض میدان نسبت به ارتفاع جداره‌های پیرامون بسیار زیادتر است.

به هر حال میدان بهار در مقایسه با میدان جلفا از گشودگی‌های محسوس کمتری در جداره برخوردار است و حتی ورودی‌های میدان، به وسیله دروازه‌های کاملاً تعریف شده‌ای، گسستی در جداره میدان ایجاد نموده‌اند.

در میدان و تکیه درب امام فضاهای پر و خالی به بهترین شکل ممکن ترکیب بسیار شگفت‌انگیز و جاذبی را ایجاد نموده‌اند که از

تاریخی با رویکردی نو و مدرن را تداعی می‌کند. این فضا که از جهت سازگاری فرم، فعالیت و تراکم از کیفیت بالایی برخوردار است، به عنوان یک مرکز خرید ناحیه‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد و اکنون به کانون جذب جمعیت و گذران اوقات فراغت در مقیاس شهر تبدیل شده است. که البته بخشی از این موفقیت در جذب جمعیت، توسط این میدان نیز، ناشی از کمبود چنین مراکزی در سطح شهر بهارستان محسوب می‌شود.

سیمای زمین^(۹) در این میدان متشکل از سه عنصر اصلی است. که فضای سبز، میلمان و خیابان کشی‌های داخل میدان را شامل می‌شود. از مقایسه این سه میدان می‌توان اصول و ضوابطی را استخراج کرد که در هر سه مورد فضا به گونه‌های متفاوت از یکدیگر موجود است. و همین امر باعث سرزندگی و سازگاری عملکردی و کالبدی این میادین با مجموعه‌های پیرامون آنها گردیده است.

این اصول در سه دسته اصلی قابل تقسیم‌اند:

اصول سازمان کالبدی، اصول سازمان ادراکی و اصول سازمان عملکردی و فعالیتی.

الف- اصول سازمان کالبدی: سازمان کالبدی در برگیرنده نظام استقرار بنا، شکل و ارتفاع حجم توده میدان، پر و خالی، محصوریت، نظایر اینهاست.

در زمینه نظام استقرار بنا، در هر سه میدان سطوح پر و حجم پر بنا، جداره‌های میدان را تشکیل می‌دهد به صورتی که لبه میدان، از کالبدی پیوسته و انسجام کالبدی کاملی، برخوردار است.

ولی در هر یک از این سه میدان، این پیوستگی و انسجام کالبدی به گونه‌ای متفاوت تعریف شده است. به عنوان مثال در تکیه درب امام دیواره‌ها و طاق نماها، در میدان جلفا ایوان، ستون‌ها و مغازه‌های پیرامون و در میدان بهار در بهارستان رواقها^(۱۰) این پیوستگی را ایجاد نموده‌اند.

همچنین نظام استقرار حجم توده در هر یک از این سه میدان به گونه‌ای متفاوت ظاهر می‌شود. در میدان بهار چهار گوشه میدان برجسته‌تر نسبت به سایر اجزای میدان، ساختار هندسی و نحوه استقرار حجم توده را ساماندهی می‌کنند (تصویر شماره ۶). در میدان جلفا خطی افقی با ارتفاعی یکسان چهار طرف میدان را محصور نموده ولی نشانه‌ها، گنبدها، سردرها و منارها با استقرار در پشت جداره اصلی میدان حضور خود را کاملاً در میدان تثبیت کرده و در ایجاد تنوع در خط آسمان و خوانایی فضایی میدان نقش مؤثری بر عهده دارند.

در میدان و تکیه درب امام نیز فضای بقعه با قرار گیری در مرکز مجموعه، سه میدان مرتبط به هم را تشکیل داده و خود به مانند کانونی قوی و شاخص این سه میدان را به یکدیگر متصل می‌سازد. بقیه اجزای میدان را جداره‌ها تشکیل می‌دهند، که در رابطه‌ای هماهنگ با یکدیگر، به نوعی تداعی کننده وحدت در کثرت‌اند، و همه چیز به سمت نقطه کانونی، یعنی نماد و بقعه مرکزی تمرکز می‌یابد (تصاویر شماره ۹ و ۱۶).



۶- نمای دیگر از میدان جلفا

۷: حجم توده میدان بهار



سطح کل بافت می‌شود. گنبد‌های تکیه درب امام و کلیساهای اطراف میدان جلفا، اصلی‌ترین نشانه‌های این دو مجموعه محسوب می‌شوند (تصاویر شماره ۱۱ و ۱۲).

همچنین دو میدان جلفا و تکیه درب امام، به لحاظ سیمای بام و خط آسمان، علاوه بر تناسب بسیار مناسب فضایی از تنوع گسترده‌ای نیز برخوردار هستند که به جذابیت فضایی و غنای این فضاهای شهری افزوده است و دلیل عمده آن نیز حضور نشانه‌ها و ترکیب‌بندی حجمی خوش تناسب و متنوع کالبد تشکیل دهنده پیرامون این دو میدان است. (تصویر شماره ۱۳)

میدان بهار نیز از خط آسمان نسبتاً متنوعی برخوردار است به گونه‌ای که چهارگونه میدان با حجمی متفاوت، نسبت به جداره پیرامون میدان، سیمای بام نسبتاً متنوعی را ایجاد نموده است. به لحاظ سیمای جداره نیز در دو میدان جلفا و میدان بهار، رواقها و ستون‌های مجاور فضای باز میدان و همچنین یکپارچگی و انسجام کالبدی این رواقها و ارتباط آنها با یکدیگر، از مهمترین ویژگی‌های این دو می‌باشند، ولی در سه میدان متصل به هم درب امام، تنوع در سیمای جداره کاملاً نمایان است.

به لحاظ سیمای زمین: در میدان‌های درب امام از نمادهای سنگی، کف‌سازی مخصوص پیاده‌ها و باغچه‌بندی‌ها و همچنین عناصر مجسمه‌ای و نشانه‌ای استفاده شده که گرمی و شادابی به کلیت فضاهای سه میدانه مرتبط به هم بخشیده است. لیکن در میدان بهار در بهارستان طراحی سیمای زمین میدان، شامل طرحی کاملاً منسجم و منظم می‌باشد در این میدان استفاده مناسب از عنصر آب و آنما، مبلمان شهری یا چیدمان مطلوب، باغچه‌بندی منظم و هندسی، استفاده مناسب از فضا و تخصیص فضای مناسب برای تبلیغات، ایجاد مسیرهای پیاده و سواره مجزا و استفاده از کف‌سازی و سنگ فرش متنوع و متفاوت برای هر بخش از میدان، مجموعه فضایی بسیار جذاب را در کل فضای میدان به نمایش گذاشته و مناسب‌سازی فضایی و ایجاد شرایط اقلیمی باعث رضایت مردم از حضور در چنین فضایی شده است.

ج - به لحاظ سازمان‌های فعالیتی و عملکردی، مهم‌ترین مشخصه هر سه میدان، جنبه عمومی و چند عملکردی آنهاست.

نادرترین اشکال میدان، در نوع خود به شمار می‌آیند. به طوری که ترکیب فضای پر و خالی و طراحی فضاهای خالی بسیار متنوع و متباین به عنوان یک اصل در طراحی میدان‌های محله‌ای و شهری بهترین نمود خود را در این مجموعه دارد.

بنابراین هر یک از این سه میدان، دارای شکل متفاوتی به لحاظ ترکیب فضاهای پر و خالی‌اند، و در نتیجه تأثیر متفاوتی بر بیننده خود خواهند گذاشت (تصویر شماره ۱۰).

ب - اصول سازمان ادراکی؛ به لحاظ سازمان ادراکی از دو بعد بصری و غیر بصری هر یک از سه میدان جلفا، درب امام و بهار ویژگی‌های خاص خود را دارند و در آنها عناصری مانند نشانه‌ها^۸، خط آسمان^۹، سیمای بام^{۱۰}، سیمای جداره، مبلمان و سیمای زمین قابل بحث و مقایسه است. این ویژگی‌ها از این دست‌اند:

نشانه‌ها: در دو میدان قدیمی یعنی جلفا و درب امام حضور محسوس نشانه‌های شهری، به گونه‌ای انکارناپذیر، تأثیر عمیقی بر سیمای این دو میدان می‌گذارد و باعث خوانایی و شاخص گردیدن آنها در سطح کل مجموعه می‌شود. همچنین این مسئله منجر به تقویت حس جهت‌یابی و تسهیل مکانیابی این میادین در



۸: شهر جدید بهار متعلق، نمایی از میدان بهار

۱۱ حضور و تسلط نشانه در میدان جلفا



کانون‌های فعالیت‌های شهری به شمار می‌آیند (تصویر شماره ۳). به هر حال هر سه میدان جلفا، بهار و درب امام کانون‌هایی پویا و فعال در طول شبانه‌روزی هستند که می‌توان مهم‌ترین دلایل آن را تنوع فعالیت‌ها، حضور فعالیت‌های لازم برای چنین فضاهایی، مناسب‌سازی و بستر سازی مجموعه برای انجام انواع فعالیت‌های اجتماعی به شمار آورد.

از جنبه بهبود شرایط و مناسب‌سازی اقلیمی و کیفیت‌های اکولوژیک:

هر یک از این سه میدان به نوعی سعی در ارتقاء کیفیت‌های مذکور نموده است. به عنوان مثال استفاده از رواق در پیرامون این میدان و یا ایجاد فضاهای سبز با گونه‌های گیاهی متعدد در میدان درب امام و بهار به جذابیت و زیباسازی و عملکرد فضای میدان کمک ویژه‌ای کرده است (تصاویر شماره ۱۴ و ۱۵).

پیشنهاد ارائه اصول و ضوابط برای طراحی میدان‌های محله‌ای

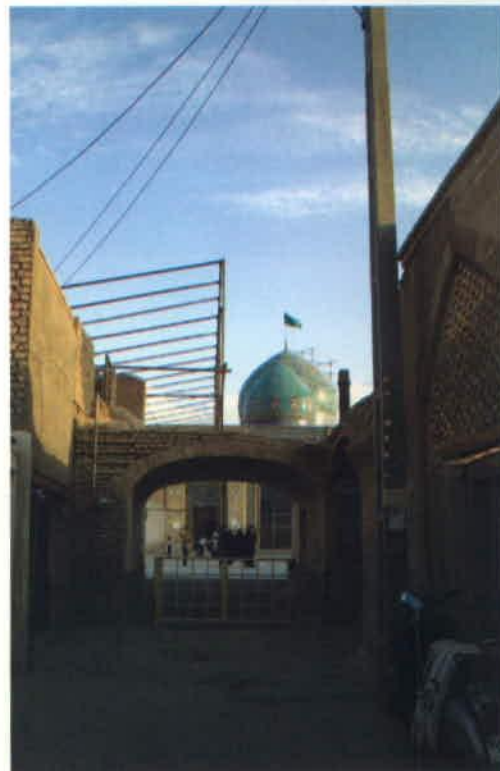
از جمع‌بندی نکات مذکور در رابطه با سه میدان جلفا، درب امام و بهار که به صورت مقایسه‌ای به آنها پرداخته شد، به اصولی مشترک می‌توان دست یافت که در ارتقای کیفیت طراحی یک میدان محلی تأثیر گذار است. برخی از این اصول اینها هستند:

الف - اصول و ضوابط مربوط به کاربری و فعالیت (سازگاری تراکم و فعالیت).

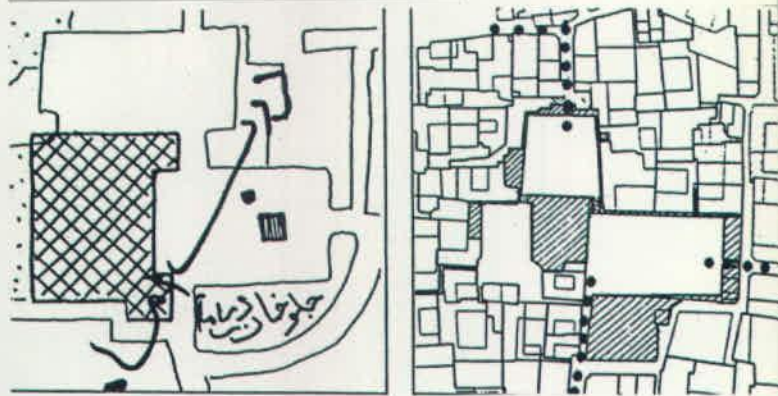
هر محل بسته به تعداد افرادی که با آن در ارتباط قرار می‌گیرند و میزان تأثیری که بر افراد می‌گذارد، دارای اهمیت متفاوتی است. فعالیت‌های مهم‌تر دامنه نفوذ وسیع‌تری داشته و جمعیت بیشتری را در بر می‌گیرند و برخی محل‌ها نیز به دلایل اجتماعی، فرهنگی یا تاریخی اهمیت پیدا می‌کنند.

در سه میدان محله‌ای یا ناحیه‌ای - که در این نوشتار به عنوان مراکز فرهنگی، تفریحی، اقتصادی در نظر گرفته شدند - فعالیت‌هایی انجام می‌شود، که با فرم و عملکرد این فضاها متناسب بوده و تأثیر به‌سزایی در موفقیت این فضاها بر جای گذاشته‌اند.

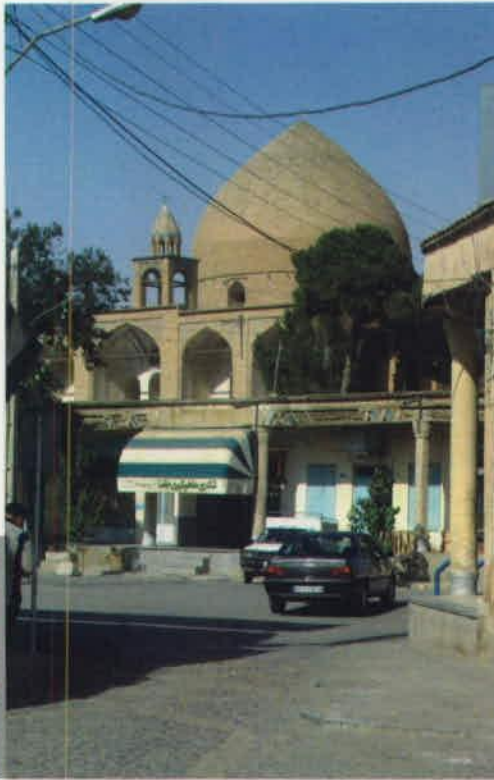
به عنوان مثال میدان بهار مرکز فعالیت‌های تفریحی، اقتصادی، فرهنگی، تعاملات اجتماعی منطقه بزرگی از شهر به شمار می‌آید. و نیز میدان جلفا علاوه بر حمل نقش‌های فوق، یک مرکز مذهبی نیز محسوب می‌شود. میدان و تکیه درب امام دارای جنبه فرهنگی، تفریحی است و مناسب‌سازی بسیار مؤثری در این مجموعه برای برگزاری انواع مراسم در هر یک از این سه میدان مرتبط به هم در این مجموعه تاریخی انجام پذیرفته است. به گونه‌ای که امروزه نقش تفریحی و فرهنگی میدانچه‌های تکیه درب امام، بسیار حائز اهمیت است و تا امروز نیز این مجموعه میدان‌های مرکزی، از سرزنده‌ترین



۱۲ حضور نشانه در میدان و تکیه در بیتا



اطلاع رسانی فعالیت هنری، فروش انواع نوار، و کتب هنری، فروش اغذیه، رستوران، کتابخانه عمومی، ایستگاه مطبوعات، مراکز چاپ و صحافی، نمایشگاه و فروشگاه صنایع دستی، چایخانه سنتی، کلیه فعالیت‌های تجاری خرده‌فروشی، به غیر از فعالیت‌های ممنوع یا مشروط مانند انواع بوتیک‌ها، فروش پشم ولوازم قالیبافی و گلیم بافی، عکاسی، گل‌فروشی، مواد غذایی فروشگاه و تعمیرگاه ابزار هنری، شعب فرعی بانک‌ها، استقرار دفاتر تجاری؛ خدماتی در طبقات بالایی همکف.



به هر حال در اینگونه فضاها (میدان‌های محله‌ای)، حضور برخی فعالیت‌ها لازم، برخی مجاز، برخی مشروط محسوب می‌شوند.

۱- فعالیت‌های لازم

۱-۱- استقرار کتابخانه عمومی و یا سالن مطالعه، پیرامون میدان.

۲-۱- استقرار مراکز هنری، مطبوعات، صنایع دستی و فروشگاه‌های عرضه محصولات فرهنگی.

۳-۱- تقویت مراکز مذهبی مانند مساجد، کانون‌های فروش محصولات مذهبی و نظایر آن.

۴-۱- استقرار فعالیت‌های خدمات محله‌ای و فرامحله‌ای مانند مرکز تجاری و خرده‌فروشی، انواع بوتیک‌ها و فروشگاه‌های کفش و پوشاک.

۲- فعالیت‌های مجاز: فعالیت‌هایی که مکمل فعالیت‌های لازم هستند و در این فضاها می‌توانند استقرار یابند. از جمله آنها:

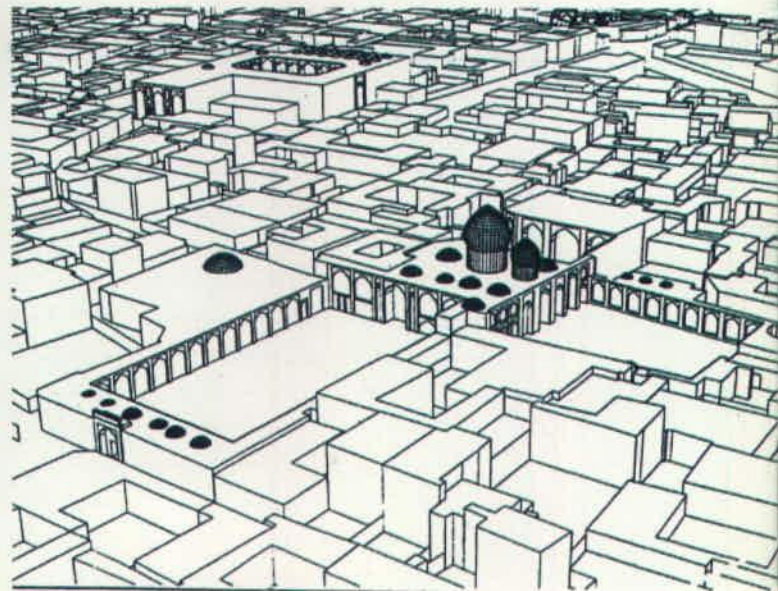
سینما؛ مرکز چند منظوره اجتماعی-هنری، مرکز رزرواسیون و

۳- فعالیت‌های مشروط: فعالیت‌هایی هستند که در رده منطقه‌ای و شهری عمل می‌کنند، مانند بورس برنج، مواد پرتئینی و فروش پشم و نخ. این فعالیت‌ها به شرطی مجازند که تنوع فعالیت در کل فضای میدان را تحت تأثیر قرار ندهند.

۴- فعالیت‌های ممنوع: کلیه فعالیت‌هایی که مغایر با هویت غالب میدان محله‌ای هستند. مانند فعالیت‌های صنعتی سنگین غیر از صنایع دستی و تعمیرگاه‌های لوازم فرهنگی - هنری و فعالیت‌های حومه شهری مانند تعمیرگاه وسایل نقلیه، تعویض روغن و نظایر اینها ممنوع می‌باشند.

ب- اصول ایجاد پیاده‌راه‌ها در میدان:

۱- حداقل عرض پیاده‌رو باید شش متر و پوشش کف آن از مصالح غیر لغزنده با دوام (بجز آسفالت) و هماهنگ با هویت و فضا باشد. بنابراین استفاده از سنگ فرش یا آجر فرش به شرط انطباق با



۱- نحوه سازمان دهی فضایی محله درب امام

۱۳ حضور فضای سبز در میدان



۶- برای محل نشستن، نیمکت‌هایی با ارتفاع ۴۰ سانتی‌متر در نظر گرفته شود.

۷- محل‌های نشستن در مجاورت مسیر تردد و حداقل با فاصله ۶۰ سانتی‌متر از مسیر پیاده قرار گیرند.

۸- چیدمان نیمکت‌ها متنوع و برحسب نیاز فضا طراحی شود.

۹- در نزدیکی محل نشستن، درختان سایه‌انداز کاشته شود.

۱۰- نزدیک به محل نشستن سطل زباله نصب گردد.

۱۱- انواع تجهیزات شهری با توجه به امکان استفاده معلولین از آنها طراحی شود.

۱۲- کلیه علائم و تابلوهای راهنمایی حداقل در ارتفاع ۲ متری از سطح زمین قرار گیرند.

۱۳- ابعاد تابلوهای تبلیغاتی باید به عرض ۱/۲ متر و ارتفاع ۲/۴ متر باشد.

۱۴- سیلندرهای تبلیغاتی باید به قطر ۱/۵ متر و ارتفاع حداکثر ۲/۴ متر طراحی شود.

۱۵- تابلوهای اطلاعات شهری با ارتفاع حداکثر ۲/۴ متر و عرض ۱ متر در نظر گرفته شود.

د- تابلوها: تابلوها عناصری هستند که بر روی زمین، بنا و نماهای ساختمان‌های میدان نصب و یا نقاشی می‌شوند که هدف آنها جلب توجه مردم توسط کلمات، رنگ، علائم و مانند اینهاست. تابلوها به طور کلی به دو دسته تقسیم می‌شوند:
الف- تابلوهای علائم راهنمایی و رانندگی.
ب- تابلوهای معرف کاربری که فعالیت‌های مختلف را در سطح

۱۵ حضور فضای سبز در میدان و تکریم در باغچه



زمینه توصیه می‌شود.

۲- لازم است که مسیر عبور عابر پیاده از عرض میدان با تغییر کفسازی مشخص شود، مثلاً از سنگ و یا آجر با رنگ‌های متفاوت استفاده شود.

۳- احداث هرگونه پله در پیاده راه‌ها برای رفع اختلاف سطح ممنوع است و برای ایجاد سهولت حرکت برای کودکان، سالخورده‌گان و معلولان از سطوح شیب‌دار استفاده گردد.

۴- روشنایی میدان صرفاً پیاده باید به وسیله نصب چراغ در بدنه میدان تأمین شود. برای تأکید بر میدان، فواصل نصب این روشنایی‌ها و شدت روشنایی آنها حائز اهمیت است.

ج- اصول و ضوابط کاربردی در مبلمان و تأسیسات شهری در میدان: مبلمان شهری شامل کلیه وسایل متحرک، نیمه متحرک یا ثابتی است که به صورت کاربری یا تزیینی و یا به صورت دائمی یا فصلی، مورد نیاز و استفاده شهروندان در محیط میدان قرار می‌گیرند. تأسیسات شهری مجموعه خدماتی است که امروزه برای برطرف کردن نیازهای اساسی و روزمره زندگی، وجودشان ضروری است و ضامن بهداشت، سلامت، تداوم حیات و احیاء محدوده هستند. اصول کاربردی تأسیسات شهری این گونه‌اند:

۱- طراحی و نصب تابلوهای اعلانات، کافوها و تابلوهای راهنمایی رانندگی و مانند آن باید براساس طرح یا مکانیابی مشخص و همچنین رنگ و شکل مشخص شکل گیرد.

۲- شکل و جنس مبلمان شهری باید در مقابل عوامل طبیعی و سایر آسیب‌های محیطی مانند ضربه خراش و نظایر اینها از مقاومت و استحکام کافی برخوردار باشد.

۳- حفظ حریم هر یک از عناصر شهری الزامی است.

۴- صندوق‌های پست و تلفن‌های عمومی باید در نقاطی از میدان نصب شوند که مانعی برای حرکت عابرین نبوده و کاملاً قابل مشاهده باشند.

۵- استفاده از رنگ‌های شاد و زنده در ترکیب رنگ عناصر

محدود معرفی می‌کنند. بنابراین باید در مورد نصب تابلوها در میدان اصولی در نظر گرفته شود. اینها از این دست‌اند:

۱- محل نصب کلیه تابلوهای مکان‌های تجاری-خدماتی در بدنه بناها پیش‌بینی شده و نصب هر گونه تابلو به صورت عمود بر شبکه آمدوشد مجاز نیست. به عبارتی نماها و ویرین‌ها؛ موازی شبکه رفت و آمد باشد.

۲- نصب هر گونه تابلو بر روی بام ممنوع است.

۳- هیچ تابلوی نصب شده بر روی بنا نباید عناصر شاخص در جداره، خط آسمان، بازشوها و تزیینات را پوشانده و هویت نما را پنهان سازد.

۴- جانمایی، ابعاد و تناسب تابلوها، و هماهنگی با محتوای جداره و تناسب نما امری ضروری است. در صورت تکرار ریتم‌های قائم در نمای میدان، تابلوها باید در مکان تعریف شده در هر یک از جدول‌ها قرار گیرند و در هیچ صورت، اصالت بنا نباید توسط ابعاد و رنگ تابلوها مخدوش شود.

۵- تناسب، جانمایی، رنگ و محتوای تابلوها، باید براساس معیارهای حوزه‌های مختلف تعیین شود.

۶- تابلوهای دیواری که معرف فضاهای باز عمومی، کوچه‌ها، عناصر معماری ارزشمند و یا راهنمای دسترسی به فضاهایند باید هماهنگ با هویت فضایی میدان طراحی شوند.

۷- ابعاد و محتوای هر نوع از تابلوهای مذکور باید مشابه باشد.

۸- در میدان‌های موجود هر گونه تابلویی که مغایر با ضوابط باشد باید برچیده شود و تابلویی منطبق با ضوابط نام برده شده تعیین گردد.

ه- اصول و ضوابط پوشش گیاهی در میدان:

۱- در مسیرهای حرکت در میدان از پوشش گیاهی نواری و در فضاهای مکت و گشایش‌های فضایی از پوشش گیاهی متمرکز استفاده گردد.

۲- در قسمت‌های با جداره مطلوب، درختان چنار موجود تا ارتفاع حداقل خط پایه آسمان هرس گردند.

۳- بهتر است در فضای میدان از گونه‌های گیاهان رنگی نظیر گل کاغذی، پیچک، گل یاس، برای تنوع رنگی در فضاهای دارای گشایش استفاده شود.

۴- ابعاد محدوده کاشت به گونه‌ای انتخاب گردد که ریشه‌های درخت به گسزایی و شبکه تأسیساتی آسیب وارد نسازد.

۵- در معابر پیاده پیرامون درختان، از شبکه‌هایی به ابعاد 90×90 سانتی‌متر از جنس فلز، آجر، سنگفرش و هم‌تراز از سطح پیاده‌رو استفاده گردد.

۶- از درختان مرکبات و سرو برای پوشش گیاهی نواری در طول مسیر حرکت در میدان به فاصله هر ۶ متر استفاده شود.

۷- از درختچه‌هایی مانند شمشاد به ارتفاع حداکثر ۹۰ سانتی‌متر به عنوان مانع و حریم استفاده شود.

۸- از گونه‌های گیاهی رونده مانند گل کاغذی و پیچک برای پوشش سایه‌بان‌ها، دیواره‌های حیاط و جداره‌های فاقد نماسازی استفاده شود.

و- ضوابط و اصول سیمای جداره در طراحی میدان

۱۶: نشانه در میدان به عنوان سمبلی مذهبی و عملکردی



۹-نیش:

● عنصر نیش از عناصر مؤثر در سیمای جداره میدان محسوب می‌شود و علاوه بر تعریف ورودی‌های میدان بر خط آسمان مجموعه و سیمای بام نیز به عنوان نشانه‌ای شهری تأکید می‌کند.

نتیجه‌گیری

آنچه می‌توان از مطالعه و بررسی سه میدان مذکور آموخت، آنست که اولاً هنوز میدان‌های تاریخی محلات و بافت‌های قدیمی شهری در جایی که هویت عملکردی کل محله و بافت آن به واسطه اقدامات ناصواب شهرسازی جدید، در کشیدن خیابان‌ها و فلکه‌های عظیم پل‌ها، زیر گذرها و نظایر اینها آسیب کامل ندیده و منجر به تخلیه کامل محله نگردیده است؛ هنوز به صورت قلب تپنده محله یا بافت و حتی به عنوان قلب تپنده منطقه عمل می‌کند و کانون تعاملات اجتماعی و کانون حیات و سرزندگی بافت‌های مسکونی پیرامون محسوب می‌شود. این امر در مورد میدان جلفای اصفهان کاملاً مشهود است. به گونه‌ای که این میدان هنوز به عنوان یکی از عناصر سازنده ساختار کالبدی مجموعه و فضای شهری عمل می‌کند. در میدان بهار نیز، که در شهر جدید بهارستان واقع شده است و اصول طراحی میدان‌های تاریخی تا حدی در طراحی آن لحاظ شده است به دلیل طراحی منطقی و سازگاری بسیار مناسب بین فرم میدان و فعالیت‌های آن و همچنین تشخیص کالبدی این میدان و اجزاء سازنده سیمای زمین^(۱۱) و جداره آن و نیز مکانیابی صحیح آن در دل بافت مسکونی، مجموعه به کانونی بسیار جاذب و پر تحرک، به لحاظ تعاملات و روابط اجتماعی مبدل گردیده است. لذا لازم است میادین تاریخی را مورد مطالعه دقیق قرار داده و اصولی را که باعث شده این گونه فضاها کانون‌های فعال و خاطره‌انگیز باشد، استخراج نموده و در طراحی محلات جدید بکار ببندیم.

۱- نظم: بین نماهای میدان با هم و اجزای نما یا یکدیگر باید به لحاظ کمیت، سازگاری و توافقی وجود داشته باشد. اجزای یک نما از این دست‌اند: در، پنجره، ورودی نسبت سطوح پر نما به سطوح این اجزاء و ترکیب برخی عناصر مانند بالکن، ستون، تورفتگی و پیش آمدگی به عبارت کلی نظم یعنی شکل و همخوانی کلی با اجزاء در رابطه و تطابق با یکدیگر.

۲- وحدت و ترکیب: مفهوم وحدت ملازم با کل است، کل مطلوب نتیجه اتحاد و توافقی اجزاء است. وحدت نمای میدان، حاصل یگانگی و تقویت محور مرکزی، تقسیم و ترتیب و ارتباط روزه‌ها، نسبت درست سطوح باربر به سطوح پنجره‌ها و ایجاد تعادل میان نیروهای بصری در نماهای میدان می‌باشد.

۳- مقیاس و تناسب و هماهنگی: در نمای میدان لازم است، اندازه اجزاء به هم و نسبت اندازه آنها به تمام نما در مجموعه نماهای میدان و سلسله ارتباطات میان اجزای یک بدنه و بدنه‌ها با هم و همچنین بسیاری از عناصر دیگر که ناظر را احاطه کرده‌اند، مشخص و قابل درک باشد.

۴- سبک نمودن جداره‌های میدان:

● به وسیله سطوح شیشه‌ای در ترکیبی متعادل با دیوار بی (از لحاظ بصری)

● به وسیله ایجاد عقب‌نشینی‌ها شامل بالکن‌ها و ایوانها.

● ایجاد سطوح سایه‌روشن در نما.

● ایجاد تناسب در ترکیب کلی اجزای نما در عین توجه به تنوع.

● توزیع سنگینی و سبکی در نما، قسمت‌های پایین دارای بار بصری بیشتری نسبت به قسمت‌های بالا باشند.

● استفاده مناسب از مصالح با بافت‌های متفاوت.

۵- ایجاد تعادل در نما:

● باید در سیستم موازنه بصری خطوط افقی و عمودی در تعادل باشند.

● در سیستم موازنه بصری سطوح پر و خالی باید در تعادل باشند.

۶- ارتباط و مجاورت:

● اجزاء نما باید تناسب مشخص داشته باشند.

● رنگ و بافت مصالح در نما باید هماهنگ باشند.

۷- همخوانی خطوط و سطوح نما با نماهای مجاور:

● استفاده از تناسب مشخص در شکل دهی اجزای نما.

● هماهنگی در رنگ و بافت مصالح.

۸- تخلخل:

● در میدان، تخلخل از عناصر ویژه هماهنگی بنای میدان با اقلیم منطقه است. ایجاد تخلخل و افزایش سطح نما علاوه بر آنکه به لحاظ نکات اقلیمی مثبت ارزیابی می‌شود، باعث ایجاد سایه در بنا شده و در بسیاری از موارد دانه‌بندی را خرد می‌کند.

تخلخل همچنین برای برجسته‌سازی حجم و ایجاد انطباق محیطی بنا، قابل استفاده است. مثلاً ایجاد رواق در جلوبدنه میدان کمک زیادی به تحقق این امر می‌کند.

پانویس:

۱- دفتر بهسازی بافت تاریخی شهرداری اصفهان، ساختار فضاهای شهری در اصفهان

2-Foraja

3-Saha

۴- محمود توسلی، اصول و روش‌های طراحی شهری فضاهای مسکونی در ایران

۵- مهندسین مشاور ایرشار، طرح بهسازی و نوسازی جمیلان

6-Landscape

7-Colonad

8-Landmark

9-Sky line

10-Roofscape

11-Landscape

منابع:

- گروه مرمت دانشگاه معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی،

رهنمودهایی برای مرمت و احیای بازار خوی ۱۳۷۲

- مطالعات ساختاری فضاهای شهری در شهر اصفهان، دفتر بهسازی بافت

تاریخی شهرداری اصفهان

- توسلی، محمد، اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در

ایران، جلد اول و دوم انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری

وزارت مسکن و شهرسازی، تهران، ۱۳۶۹

- سلطانه‌زاده حسین، فضاهای شهری در بافت تاریخی ایران، انتشارات دفتر

پژوهش‌های فرهنگی، چاپ دوم، تهران، ۱۳۷۲

- سازمان مسکن و شهرسازی استان اصفهان، طرح بهسازی محله جماله اصفهان،

مهرماه ۱۳۷۲

- مهندسین مشاور ایرشار، طرح بهسازی و نوسازی درب زنجیر، ۱۳۷۶

- مهندسین مشاور ایرشار، طرح بهسازی و نوسازی جمیلان

- مهندسین مشاور باوند، مراکز تاریخی و توسعه شهرهای امروزی، تهران،

۱۳۷۴

- Bentley, Alcock, Morrain, McGlynn, Smith, Responsive Environments

Manual for Designers, first published by the architectural press 1955

میدان مسلط

نگاهی به چند میدان در اروپا و آمریکای شمالی

ترجمه و تنظیم:
مجید جوهری
سپیده توکلی
نیلو فر مهاجرین
کارشناسان ارشد معماری

میدان از دو جهت کالبدی و کارکردی، مورد بررسی قرار می‌گیرد. در خصوصیات کالبدی، محور مطالعه، پیرامون مشخصات فیزیکی زمین، فضا، سیمای بصری، محوطه سازی و نظایر اینهاست. اما در خصوصیات کارکردی نوع میدان به علاوه پیوند ساختاری میدان با سایر فضاها و عناصر شهری همچنین سلسله مراتب کارکردی و نحوه استقرار فعالیت‌ها در میدان مطرح است. نوع و کارکرد اصلی میدان یکی از عوامل مهم و مؤثر در نحوه تنظیم و ترتیب مکان فعالیت‌های پیرامون یا درون هر میدان بوده است. نحوه احداث و شکل‌یابی میدان‌ها - میدان‌هایی که بدون یک برنامه و طرح از پیش تعیین شده در طول سالیان متمادی ساخته می‌شدند و میدان‌هایی که فضای آنها را ابتدا طراحی و سپس احداث می‌کردند - نیز نقش مؤثر در چگونگی استقرار فعالیت‌ها و فضاها در آنها داشته است.

در بسیاری از شهرها، میدان‌ها همانند عنصری برای هویت دادن به یک مکان یا حوزه شهری یا حتی کل شهر عمل می‌کنند. این عنصر قادر است روابط جمعی میان شهروندان را شکل دهد و مانند نماد و نشانه در شهر عمل کند. در این نوشتار چند نمونه از میادین بریتانیا، فرانسه و آمریکا و تجربه طراحی احیاء و باززنده‌سازی آنها به‌طور اجمال بررسی شده است، با این هدف که نکات اصلی بیان‌کننده جان و جوهر فضایی آنها از لحاظ کالبدی و کارکردی شناسایی گردند تا بدین ترتیب از تجارب دیگر کشورها در بهسازی میدان‌های شهری خود استفاده کنیم.

میدان تره (۱)

میدان تره در محل تقاطع دو محور اصلی شهر لیون در فرانسه محور شرق - غرب (در امتداد توسعه شهر) و محور شمالی - جنوبی (در امتداد رودخانه) واقع شده است و مانند یک نقطه عطف در یک شهر بزرگ عمل می‌کند. کریستین دریوت^(۱) و دانیل بورن^(۲) در بازسازی این میدان برای اینبه تاریخی پیرامونی اهمیت و ارزش خاصی قائل هستند به صورتی که این مکان به شکل سمبلیک چهار عنصر شهرداری، بازار، کلیسا و مردم را به هم وصل کرده است.



فرانسه، لیون - میدان تره



فرانسه، لیون - میدان تره

قرازیگیری ساختمان‌های معمولی که نماد مردم عادی است در یک جبهه و سه عنصر دیگر که نماد پادشاه، کشیش و سرمایه‌دارند در سه جبهه دیگر میدان، در واقع بازگو کننده واقعیت اجتماعی فرانسه در قرون گذشته است. حتی به عقیده برخی، ایده جدید آلفسان‌های وسط میدان به نوعی بیانگر دموکراسی است.

با ساخت یک پارکینگ زیرزمینی و انتقال فواره‌ها به قسمت شمالی میدان، چشم‌اندازی دلپذیر و تحسین برانگیز برای آن ایجاد گردید، به ویژه اینکه نماهای اطراف میدان در پشت

تره - لیون - میدان تره



آبفشان‌ها به صورت محو دیده می‌شوند.
۶۹ فواره کف میدان در شبکه‌های شطرنجی منظم قرار گرفته‌اند و آب آنها از رودخانه‌هایی که به طرف جنوب جریان دارد تأمین می‌گردد.

مجسمه اسب‌ها نیز در میدان نشان‌دهنده محل شهرداری در میدان تره است. همچنین استفاده از کفیوش گرانیتی برای کفسازی میدان، مانع از تردد ماشین‌ها در فضای آن می‌گردد. احیای بدنه‌های فرسوده و تقویت آن با نورپردازی در شب، تنوع رنگ و کیفیت بصری بهتری را حاصل کرده که برای گذران وقت و فراغت در کنار چادرهای تاشو مربع شکل مناسب است. این تجهیزات، امکان صرف غذا و لذت بردن از فضای مذکور را برای گردشگران و تماشاگران بیشتر مهیا می‌کند.

پانوشت:

- 1-Le place des Terreux
- 2-Christian Drevet
- 3-Daniel Buren

-Squares, No.6 Christian Drevet & Daniel Buren
- New Urban Design

منبع:

لس آنجلس میدان پرشینگ

میدان پرشینگ در پی تصمیماتی برای ایجاد هویت شهری جدید برای لوس آنجلس - که در آن حوادث بی شماری از قبیل شورش‌ها، آتش سوزی‌ها، سیل‌ها، ریزش خاک و زلزله‌ها اتفاق افتاده بود - در سال ۱۹۹۴، بازسازی شد. از هر سو که به میدان پرشینگ نزدیک شوید انبوهی از رنگ‌ها و ترکیب چشمگیری از احجام، شما را به سمت میدان جذب می‌کنند.



آمریکا - لس آنجلس - میدان پرشینگ

استفاده از رنگ‌های تند زرد، ارغوانی، صورتی، قرمز و احجام پایداری چون کره، مکعب و هرم از جمله نوآوری‌ها در طراحی این میدان است.

معماری این میدان، ساختمان‌های بلندی که آن را احاطه کرده‌را پاسخگوست. جنس سطوح آن فوق‌العاده سخت، از بتن قرمز رنگ و گرانیت شکسته است. ایجاد رمپ‌ها و پلکان در مناطق تغییر سطح، مناظر سه بعدی زیادی را ایجاد می‌کند. از درختکاری برای اهمیت دادن به شکل فضاها و هم به عنوان بلوک‌های ساده‌ای از رنگ‌ها و شکل‌ها استفاده شده است.

یک استخر در سمت جنوب، یک فضای مرکزی با برج ناقوس ارغوانی - که سمبل لاتینی از مرکز شهر است - و یک آمفی‌تئاتر چمنی در شمال میدان، آرایش و ترتیب پیچیده و دقیقی از فضا و یک کار استادانه در ایجاد انواع مختلفی از فضاهای مجزا، که هر یک نقش معینی در ایجاد یک طرح بزرگتر ایفا می‌کنند، به وجود می‌آورد؛ به طوری که در هیچ جا احساس فضای تک منظوره وجود ندارد.

آمریکا - لس آنجلس - میدان پرشینگ



آمریکا - لس آنجلس - میدان پرشینگ



عناصر، ایجاد حس غنا و مطلوبیت، نوآوری و اهمیت نسبی دادن به مسائل فرهنگی است که تکیه بر نکات نمادینی چون برج ناقوس، آب نما، و طاقچه‌ها، ایجاد حس قلمرو، سمبل و نشانه را بسط می‌دهد. معمار میدان پرشینگ "ریکاردو لگورتا"^(۱) می‌گوید: «اگر شما کاری انجام دهید که جلال و بزرگی داشته باشد مردم به آن احترام می‌گذارند، اگر برای مردم، محلی پرشکوه فراهم کنید، در مصرف کنندگان، حسی از افتخار و غرور القا می‌کنید.»



آمریکا - لس آنجلس - میدان پرشینگ

پانوش:

1-Ricardo Legorreta

منابع:

Francesca Morrison & Elizabeth young, "square milieu", The Architecture Review, 1994, No11.

محور اصلی این میدان یک منار ارغوانی به ارتفاع ۱۲۵ فوت است که به وسیله یک سایبان ارغوانی به قسمت جنوبی وصل شده است و در آن مناظری از درختستان‌های پرتقال و مکعب‌های زردی از اغذیه‌فروشی‌ها را در فضای مرکزی به وجود آورده است. یک کانال آب در حوضچه دایره سنگ چین سیاه می‌ریزد. این حوضچه به آرامی خالی و دوباره پر می‌شود و بدین گونه تصویری از یک ساحل جزر و مدی ایجاد می‌کند.

آمفی تئاتر چمنی - با شیب ملایمی که در قسمت شمالی میدان وجود دارد - دارای نیمکت‌های بهم چسبیده ساده‌ای است که گنجایش ۲۰۰۰ نفر را دارد. در سرتاسر میدان از دیوارهایی برای مشخص کردن فضاها و ایجاد مناظر استفاده شده است که به قاب‌هایی برای عکس پس زمینه‌ای مجسمه‌ها و محل‌های نشستن تبدیل شده‌اند.

مبانی به کار رفته در طرح، حس محصوریت با ساختمان‌ها و بعضاً فضای سبز و طاق‌های پیرامونی، ترکیب یا کمپوزیسیون

لندن (۱) میدان برادگیت

مجتمع برادگیت، مرکز مالی در قلب لندن است که شامل چندین بلوک ساخته شده در اطراف یک میدان مدور جالب است. این پروژه که توسط مؤسسه اروپ طراحی و اجرا شده یک کار بسیار جذاب، با کیفیت بالای طراحی و ظرافت در جزئیات است و در منطقه‌ای به وسعت ۳/۶ هکتار ساخته شده است. میدان مرکزی برادگیت، هسته‌ای است احاطه شده با سه بلوک اداری بزرگ که هر یک از این بلوک‌ها دارای نقشه‌ای کاملاً متفاوتند، اما همه آنها نقش یکسانی در معرفی میدان برعهده دارند. فضای مرکزی، یک میدان دایره‌ای شکل است که با یک سری مغازه‌ها و کافه‌ها در سطوح مختلف محدود می‌شود و منظره کلی آن یک محل برگزاری کنسرت، مسابقه یا نظایر این فعالیت‌های عمومی، بخصوص در تابستان است. هدف مؤسسه اروپ از طراحی و اجرای این میدان، آفریدن منطقه‌ای بود که توجه عابران و همسایگان را به خود جلب



انگلستان - لندن - میدان برادگیت



انگستان - لندن - میدان برادگیت

می بخشد. دیوارهای خارجی ادارات، شبکه‌های تندیسی سه بعدی از گرانت قرمز هستند. مراسم عمومی در این میدان برگزار می‌شود و هنرشناسی ذاتی آن به رهایی از یکنواختی ناحیه بزرگ تک کاربردی شهر کمک می‌کند. ترکیب عالی فلز، شیشه، گیاهان و تندیس‌ها در جلب توجه بازدیدکنندگان هرگز شکست نمی‌خورد.^(۱)

1-Broadgate square

پانوشت:

منبع: Arup Associates, "Broadgate Square" "New Urban Design", Squares, No.6

کند. به این منظور آنها به کیفیت نهایی کاشت گیاهان و مدلسازی‌های دقیق توجه زیادی کرده‌اند و تمام این عناصر میدان را به صورت مکانی جذاب برای برگزاری کنسرت‌ها، نمایشگاه‌ها و دیگر مراسم در طول ماه‌های تابستان در آورده است.

از سوی دیگر که در زمستان، آب و هوا این نوع از فعالیت‌ها را در این میدان محدود می‌کند، منجر به ایده تغییر کاربری میدان مرمین مرکزی به پیست دایره‌ای شکل ۲۲ متری در طول پنج ماه زمستان می‌شود.

پیست یخی برادگیت در مقایسه با اکثر پیست‌ها از جنبه‌های مختلف، متفاوت است. پیست‌های یخی دائمی، اغلب لایه‌ای بتونی، دقیقاً در زیر یخ دارند. حال آنکه چنین لایه‌ای در طول ماه‌های تابستان برای بخش مرکزی میدان برادوی مناسب نیست. به همین دلیل به جای لایه بتونی از پوششی با ورقه‌های مرمین تراورتن استفاده گردید. زیرا مرمین تراورتن در مقابل یخ‌زدگی مقاوم است.

همچنین در میدان مرکزی کاشت گیاهان، بخش مهمی از طراحی را به خود اختصاص داده است. دایره بتونی عمودی بی‌قاعده با گیاهان اویزانی که با ظاهر سخت آن در تضاد بوده و نوعی لطافت به آن می‌بخشد، پوشیده شده است. به طوری که یادآور باغ‌های میدان لندن قدیم می‌گردد.

میدان برادگیت اساساً آمفی تئاتری است که ۷۵ درصد آن با ستون‌های بتونی پوشیده از گیاهان پر شده است و جایگاه تماشاگران، ظاهر منظم پشت‌نمای بلوک‌های اداری را بهبود

هرتفورد^(۱)

میدان پارلمان

مرکز شهر کوچک هرتفورد تا ماه مارس ۱۹۹۷ دارای ترافیک زیادی بود. این موضوع با معرفی طرح میدان پارلمان تغییر کرد. این میدان همیشه مورد اهمیت فوق‌العاده شهری قرار می‌گرفته و دارای ترکیبی از ساختمان‌های طبقه‌بندی شده که برخی رسمی و برخی دیگر محلی‌اند، بوده است و نمای جالبی از مغازه‌ها در سه گوشه این محل وجود دارد. نقطه مرکزی شامل بنای یادبود جنگ با سنگفرش‌هایی در اطراف آن و مجسمه بزرگی با جنس برنزی از یکی از بزرگان کشور است. وجود پیاده‌رو و قهوه‌خانه جدیدالاحداث، احساس مردم را نسبت به این محل عوض کرده است. آلودگی ترافیکی قدیمی از بین رفته و امروزه در یک روز تابستانی، این محل مملو از مردمی است که یا گردش می‌کنند یا در پشت میزها و در فضای آزاد مشغول خوردن ناهارند. علاوه بر میدان پارلمان، بخش‌هایی از خیابان فور^(۲) و هانی لین^(۳) به همراه بخش‌هایی از بازار و میدان سالیسبری^(۴) نیز برای پیاده‌رو مناسب‌اند.

مصالح با کیفیت عالی و درخت‌کاری آگاهانه در ترکیب با مبلمان و تجهیزات شهری برای جذب مردم به طرف مرکز شهر مورد استفاده قرار گرفته‌اند. هرتفورد^(۵) بین شهر و لوین



انگستان - هرتفورد - میدان پارلمان

- 1-Hertford
- 2-Fore
- 3-Money lane
- 4-Salsbury
- 5-Hertford
- 6-Welwyn garden
- 7-Hetfield
- 8-Harlow
- 9-Kings Cross
- 10-Liver pool

پانوشت:

گاردن^(۱) و شهر جدید هتفیلد^(۲) در سمت غرب و شهر جدید هارلو^(۳) در سمت شرق واقع شده است.

موقعیت: دو ایستگاه در شهر وجود دارد: ایستگاه غربی از کینگز کراس^(۴) و ایستگاه شرقی از ایستگاه لیورپول^(۱۰) آغاز می شود. جاده هر تفورد در بخش ۸۱۰ واقع شده است.

میلتون کینس

(۱) میدان کوئین

"میدان کوئین سرسبزی را در درون ساختمان های تجاری بسته مرکزی فراهم می آورد"

در مرکز شهر میلتون کینس سری فضاهای عمومی وجود دارد که با میدان عمومی خارج از ایستگاه راه آهن آغاز می شود. سه ساختار بلوار شکل، مرکز شهر را از قسمت شرقی غربی به پارک کمپبل^(۲) پیوند می دهد. ساختمان تجاری در میان بلوارهای میدسامر^(۳) و سیلبری^(۴) واقع است که دارای دو فضای عمومی یکی سرپوشیده و دیگری روباز یعنی میدان کوئین می باشد. در حالی که مرکز تجاری متأسفانه در خارج از ساعات خرید تعطیل است، میدان کوئین از طریق یک استخر بزرگ آب، فواره ها، مجسمه ها، سایبان ها و قهوه خانه ها نقطه ای جذاب و پرجمعیت را برای ساختمان تجاری دیگر فراهم آورده است. درک واکر^(۵) در کتاب خود در سال ۱۹۸۲ به نام "معماری و

طراحی شهر میلتون کینس" به اهمیت طراحی فضاهایی میان ساختمان ها تأکید کرده است. وی اشاره می کند که "افتخار یک شهر به میادین، گذرگاه ها، پارک ها و بلوارهای آن شهر است که ساختمان ها برای تکمیل شدن به آنها اضافه شده اند. در مناطق مرکزی به طور ویژه برای اولین بار در چندین سال گذشته انرژی زیادی برای طراحی خیابان ها، بلوارها، و اماکن میان ساختمان ها، همانند خود ساختمان ها صرف شده است. موقعیت: بلوار میدسامر در خیابان مرکزی است که از سمت شرق تا ایستگاه ادامه می یابد. نیم مایل به طرف شرق، ساختمان تجاری قرار دارد.

پانوشت:

- 1-Milton Keynes - Queen's Square
- 2-Campbell
- 3 - Mid Summer
- 4-Silbury
- 5-Derek Walker

کول چستر

(۱) میدان کالور

میدان کالور میدان جدید الاحداث در سال ۱۹۸۷ در محدوده تاریخی خیابان های مرکز شهر کول چستر است و محلی منحصر به فرد در میان فضاهای اجتماعی شهر محسوب می شود. این میدان دقیقاً به منظور تشکیل تمرکز روی انتهای غربی مرکز شهر واقع شده و به خیابان کالور و سرائزاک متصل است. شادابی و سرزندگی این میدان با وجود فروشگاه های قدیمی در چهارراه و گوشه های میدان اثبات می شود. ساختمان ها در نهایت دارای ۲ یا ۳ طبقه هستند و نزدیک بهم ساخته شده اند و فروشگاه زنجیره ای اصلی از ساختمان های دیگر بلندتر است. بخش عمده این محل در طول روز از نور خورشید بهره می گیرد. نقطه تمرکز این میدان، فواره ای در مرکز آن و معماری آن به سبک پست مدرن دهه ۸۰ میلادی است. تنوع ساختمان های میدان خدمات گوناگونی را برای تأکید بر هویت و سرزندگی میدان شکل می دهد. به طور کلی این میدان دارای خصوصیت قابل توجهی نیست و این موضوع باعث گردیده است که تا افراد برای خوردن و آشامیدن توقف

نکنند. از سوی دیگر تعطیلی مغازه ها فضای میدان را به شکل فضایی سرد و بی روح در آورده است. در یک حفاری باستان شناسی، پایه های چندخانه از دوره قرون وسطی یافت



انگستان - کول چستر - میدان کالور

شده است.

رسید.

موقعیت: ایستگاه بوتولف در شهر کول چستر در قسمت جنوب میدان کالور قرار گرفته است و می توان پیاده از خیابان کوئین و سپس از خیابان کالور غربی یا خیابان سرایزاک به آنجا

پانوشت:

1-Colchester - Culver Square

بولتون

میدان ویکتوریا (۱)

"میدان ویکتوریا جواهر اصلی تاج مرکز شهر بولتون را تشکیل می دهد"

ساختمان شهرداری و میدان از نظر فیزیکی و اجتماعی چهره شهر بولتون را تشکیل می دهد. این میدان اصلی ترین کانون شبکه پیاده روی و نقطه اتکایی برای درک عینی از چهره شهر محسوب می شود. عملیات بازسازی این میدان در ماه آگوست ۱۹۹۹ به اتمام رسیده است. فلسفه طراحی آن ایجاد فضایی عمومی بود که در آن مردم بتوانند به شهر خود افتخار و احساس آرامش کنند. ایجاد سری تنظیمات ارزشمند همزمان با بدست آوردن فضایی برای در بر گیری وقایع مختلف از اهمیت خاصی

برخوردار بوده است. در طراحی و بازسازی این میدان از موادی با کیفیت عالی استفاده شده و دوری از بکار بردن مصالح جدید و ساخته دست انسان و همچنین با بکارگیری شیوه های ساده، این میدان در رأس همه طراحی های شهری قرار گرفته است. ستون های سنگی طبیعی، ساختمان شهرداری را تکمیل می کنند و با فولادهای ضدزنگ و با بهره گیری از نما و شیوه طراحی مناسب به میدان گرمی می بخشند. طراحی تجهیزات ویژه خیابانی، یک راهنما و در واقع یک نقشه شهری را فراهم می آورد. موقعیت: میدان ویکتوریا در مرکز شهر واقع شده است و به راحتی می توان از طریق ایستگاه بولتون در خیابان نیوپورت به آنجا رسید. ضمن اینکه میدان ویکتوریا دارای محل پیاده رو، محل پارک اتومبیل و در دسترس است.

پانوشت:

1-Bolton - Victoria

بیرمنگام

میدان ویکتوریا (۱)

چهار محلی که در این نوشتار ذکر می شود، به طور طبیعی با هم در ارتباطند. سه فضای شهری و یک محل بازسازی شده وجود دارد که به تنهایی ارتباطی با محل پنجم و جدید شهر بیرمنگام برقرار می سازد. میدان بریندلی^(۱)، این توصیف با میدان ویکتوریا آغاز



میدان ویکتوریا - بولتون

می شود زیرا این میدان نزدیک ترین محل به ایستگاه خیابان جدید یعنی نقطه ایی است که بسیاری از بازدیدکنندگان در مرکز شهر آنجا حضور دارند. میدان ویکتوریا دارای آهنگی کلاسیک اما محلی بی قاعده در شهر است که در تمامی طول عمر خود شاهد ترافیک بوده و این موضوع توجه به آن را کم رنگ تر می کند.

محل های مهم در این میدان عبارتند از: مجلس شورا به شیوه پالاتزو در شهر ونیز، سالن اجتماعات شهری یا سالن کنسرت که نمایانگر یک معبد کلاسیک است، یک اداره پست به شیوه شاتوی فرانسوی. در سال ۱۹۹۳ محوطه سازی میدان ویکتوریا به شکل پروژه های با عنوان "بازگرداندن خیابان ها به مردم" صورت گرفت. با توجه به واقعیت گذشته میدان ویکتوریا، تمام مغازه ها به منظور طراحی مجدد این محل و ایجاد فضایی عمومی سازگار با بهترین معیارهای اروپایی از میان برداشته شدند. فواره عظیمی در مرکز فراهم



بیرمنگام - میدان ویکتوریا

شده که آبشاری را در قسمت پایین به وجود می آورد. محل آن در محور مرکزی نمای سردر مجلس شورا و دارای پله‌هایی است که ترکیب دراماتیک به شیوه پله‌های اسپانیایی در شهر رم را نشانگر است. بویژه وقتی هنگام رفتن به طرف خیابان جدید به آنها نگاه می‌شود.

اگر عقیده بر این است که نمی‌توان فضاهای عظیم شهری را در بریتانیا ایجاد کرد، و نیز نمی‌توان بیرمینگام را یک شهر

جذاب به شمار آورد باید این مکان را دید. اگر می‌خواهید صدای ریزش آرام فواره را بشنوید و عکاسی از یکدیگر را در روزی تعطیل در شهر تجربه کنید؛ این محل مناسبی است. موقعیت: از ایستگاه خیابان جدید در شهر بیرمنگام به سمت شرق این خیابان بروید.

پانوشت:

1-Birmingham-Victoria
2-Brindly Square

پرستون

میدان مارکت (۱)

خانه‌های اشرافی وجود دارد. انتهای این میدان یعنی پایان خیابان هریس^(۲) ساختمان گیلدهال^(۳) است. در قسمت جنوبی تعداد ۶۰ دفتر تجاری و اداری در مجاورت ساختمان بازسازی شده شهرداری به سبک گوتیک وجود دارد. اثر کوچکی از ساختمانی به اندازه کوچکتر در قسمت غربی دیده می‌شود. در بخش شمال، اداره پست مرکزی واقع شده است. رقابت بسیاری برای کاربرد شیوه‌های مختلف در طراحی ساختمان‌های این محل وجود داشته‌اما به دلیل اینکه در این ساختمان‌ها از سنگ‌های مشابه استفاده گردیده است، امروزه همگی یکپارچه به نظر می‌رسند. بازسازی مناطق مختلف پرستون در کنار رودخانه ریبیل با حرکتی رو به رشد و جدید همراه است.

موقعیت: میدان مارکت در حدود یک مایلی ایستگاه پرستون بالاتر از خیابان فیشرگیت و بریلی قرار گرفته و ایستگاه اتوبوسی که دقیقاً در قسمت شرقی میدان واقع شده، دارای خط سیر مستقیم ولی ناهنجار به سمت محوطه میدان مارکت است.

پانوشت:

1-Preston - Market Square
2-Harris
3-Guild hall

این میدان غالباً به دلیل وجود ساختمان موزه مورد توجه بوده و دارای شگفتی‌های خوشایند بسیاری است. پرستون دارای تاریخچه طولانی است اما امروزه به طور اساسی یک شهر ویکتوریایی، یعنی محل اتصال چندین سیستم حمل و نقل استراتژیکی به شمار می‌آید. این شهر که در قسمت شمال غربی واقع شده دارای ویژگی‌های اجتماعی جدیدی است و امروزه از آن به خوبی نگهداری می‌شود. میدان مارکت به مدت چند قرن، مرکز شهر پرستون بوده است. ساختمان‌های زیبا با خیابان‌ها، پیاده‌روها، چراغ‌ها و نیمکت‌ها در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند تا آن را به محلی بزرگ و لذت‌بخش برای پیاده‌روی میدل سازند. محل بازار قدیمی احیا شده است و یک بنای یادبود جنگ و ساختمان‌های مجلل دور میدان وجود دارند. موزه هریس و نمایشگاه هنری باعث شده که این قسمت از قسمت شرقی شهر، جلوه بیشتری پیدا کند. در قسمت شمالی میدان،

نتیجه‌گیری

در بررسی میدان‌های معرفی شده این موضوع به چشم می‌آید که بیشتر این میادین از نوع میدان‌های مسلط‌اند. یعنی در این میدان‌ها فضا، کلیه بناها و عناصر آن از نظر کالبدی در تسلط بنا یا مجموعه بناهای خاصی است. در شهرهای اروپایی نمونه‌های فراوانی از این نوع فضاها وجود دارند که در آنها بنای مسلط به صورت ساختمان یک کلیسا یا قصر، تالار شهرداری، تئاتر یا عناصر فرعی‌تر مانند یک فواره عظیم جلوه‌گرند و در واقع این عنصر مسلط است که در مجموعه فضاهای میدان و اطراف آن، ارتباطات فضایی بصری را جهت می‌دهد.

گردش بصری در چنین میدانی، چشم‌انداز بناهای محصورکننده و جذبه بصری بنای مسلط، حالتی از کشش فضایی در میدان را بوجود آورده است که ناظر را متوجه بنای مسلط می‌کند.

فضای چنین میدانی از آنجا که از نظر بصری به طرف عنصر مسلط جهت می‌گیرد، پویاتر از نوع میدان ساده و محصور محسوب می‌شود.

از طرفی دیگر می‌توان به نقش کارکردی ساختمان‌های پیرامون میادین - که می‌تواند باعث پویایی و سرزندگی میدان در تمام اوقات شود و محوطه‌سازی و فضای سبز با طراحی آگاهانه و همچنین میلمان و تجهیزات شهری که قسمتی جدایی‌ناپذیر از محیط زیست یک شهرند و هویت و شناخت کامل شهر را امکان‌پذیر می‌سازند - نیز اشاره کرد که در این نمونه‌ها بکار برده شده‌اند.

میادین خاطره‌ها نشانه‌ها

محسن مرادی
معاون خدمات شهری شهرداری کرج

شهرها تبدیل به کانونی شده‌اند که هزاران اندیشه، ذوق و احساس در آن قرار دارند. حرکت و تکاپو در محیطی اینچنین آنهم با در نظر گرفتن عقاید و دیدگاه‌های شخصی، شهر را تبدیل به محلی کرده‌است که هر فرد کار خود را انجام می‌دهد و نیز توجهی به تقابل رفتار افراد و تأثیر آن بر عموم ندارد. برای بسامان کردن چنین محیطی اولین گام ایجاد نظم و قراردادن رفتارها در چارچوب است. به وجود آمدن قوانین یکی از این اهرمهاست. با ایجاد نظم و هماهنگ نمودن حرکت‌ها در محیط‌های شهری می‌توان به این هدف اصلی و متعالی پرداخت. به وجود آوردن بسترهای متفاوت برای انجام این کار از دیگر وظایف قانون‌گذاران و مجریان است. میادین نیز از جمله این بسترهاست، که براساس نیاز در برخی تقاطع‌های شهری به وجود می‌آیند. اکنون قرارگیری این میادین آن گونه که در کشور ما و در شهری مانند کرج شکل گرفته‌اند و اینکه آیا براساس اصول و معیارهای دقیق طراحی و اجرا شده‌اند یا خیر، احتیاج به بحث و بررسی فراوان است و در نوشتار حاضر نمی‌گنجد.

اولین نکته‌ای که در ساماندهی این نوع از عناصر شهری باید در نظر گرفت، تأثیر میدان بر روی مخاطبان آن است. گاه یک میدان فاقد ارزش‌های هنری، ترفیکی و معماری است ولی به دلیل اینکه برای افرادی که سالها با آن زندگی کرده‌اند دارای اهمیت، ارزش و احترام خاص بوده، تبدیل به سمبل آن منطقه شده‌است. این ویژگی اولویت بیشتری نسبت به معیارهای اصلی میدان داراست. برای مثال میدان آزادی با اینکه دارای معماری قوی بود، ولی حوادث بیروزی انقلاب تأثیر بسزایی بر نقش آن گذاشت به شکلی که اکنون تبدیل به سمبل شهر تهران شده و معماری آن را به صورت خاصی تحت الشعاع قرار داده‌است (خاطرات به وجود آورنده سمبلها هستند).

از دیگر مواردی که باید اشاره و در اجرا به آن توجه کرد، چند

در اکثر موارد، اسامی تعیین‌کننده‌المان یک میدان هستند، که با نظرات و تشکیل چنین شورایی می‌توان از تکرار اسامی در سطح شهر و چند سیلابه بودن آنها جلوگیری کرد. وجود نام برای یک میدان آن را با تمام خصوصیاتش به ذهن می‌آورد؛ حال اگر یک نام برای دو میدان در یک شهر انتخاب شود مشکلات فراوانی را برای شهروندان و نیز طراحی میدان به وجود خواهد آورد. اولین گام در خلق هر اثر هنری انتخاب فضای کار است. زیرا که در داخل چنین فضایی اثر خود را قرار می‌دهد و با عناصر دیگر ترکیب می‌کند. در نظر نگرفتن این کادر باعث می‌شود تا اثر هنری شکل نگیرد زیرا رابطه اندازه، فرم، رنگ و عمق بین عناصر تنها در قالب این چارچوب شکل می‌گیرد. اینجاست که نیاز به کمیته تخصصی در مطالعه بستر و ترکیب‌بندی کار نمایان می‌شود.

اولین نکته‌ای که در ساماندهی این نوع از عناصر شهری باید در نظر گرفت، تأثیر میدان بر روی مخاطبان آن است. گاه یک میدان فاقد ارزش‌های هنری، ترفیکی و معماری است ولی به دلیل اینکه برای افرادی که سالها با آن زندگی کرده‌اند دارای اهمیت، ارزش و احترام خاص بوده، تبدیل به سمبل آن منطقه شده‌است. این ویژگی اولویت بیشتری نسبت به معیارهای اصلی میدان داراست. برای مثال میدان آزادی با اینکه دارای معماری قوی بود، ولی حوادث بیروزی انقلاب تأثیر بسزایی بر نقش آن گذاشت به شکلی که اکنون تبدیل به سمبل شهر تهران شده و معماری آن را به صورت خاصی تحت الشعاع قرار داده‌است (خاطرات به وجود آورنده سمبلها هستند).

از دیگر مواردی که باید اشاره و در اجرا به آن توجه کرد، چند



میدان پارک

اشکان جعفر کریمی

کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای

عملکرد فضای شهری را به خود اختصاص داده‌اند. با طراحی و جانمایی مناسب میدان در پارک و توزیع عناصر و فعالیت‌های متناسب در اطراف آن، می‌توان میدان را به فضایی قابل مکتب تبدیل کرد. این کار به عنوان شناسه‌ای برای پارک به شمار می‌آید. در زیر برخی از میادین موجود در پارک‌های بزرگ شهر تهران مورد بررسی قرار گرفته‌اند. در این نمونه‌ها جانمایی میدان در پارک، طراحی داخل و اطراف محوطه میدان، فعالیت‌های مجاور آن، دسترسی‌ها و سایر عناصر مؤثر در طراحی میدان بررسی شده است این نمونه‌ها از این دست‌اند:

- پارک شفق در یوسف‌آباد، این پارک در یکی از محلات مرکزی شهر تهران واقع شده است و پارکی محلی به شمار می‌آید. اما طراحی ویژه و وجود فرهنگسرای شفق (دانشجو) در آن باعث شده است که کارکردی فرا محلی داشته باشد. میدان اصلی این پارک در ورودی شمالی پارک قرار گرفته است. کتابخانه، فرهنگسرا و رستوران در اطراف میدان قرار گرفته‌اند، و بر مرکزیت عملکردی میدان تأکید می‌کنند. وجود نشیمنگاه بلکانی اطراف میدان آن را به صورت تأثیر روباز و فضای میدان را به صحنه‌ای دائمی تبدیل کرده است و مقیاس انسانی میدان به همراه تندیس دو انسان که یکی ایستاده و دیگری نشسته است بیننده را به تأمل ترغیب می‌کند. اگر چه براساس تصور موجود و همیشگی در مدور بودن میدان و علاقه آدمی به دایره و کارکردهای آن در تسهیل حرکت؛ استخر این میدان نیز به صورت دو دایره طراحی شده است، اما به دلیل عدم مرکزیت این دو دایره و اختلاف ارتفاع - حدود دو متر - تا حدی تکرار موجود از بین رفته است.

- پارک لاله در ابتدای بلوار کشاورز، این پارک با پیاده‌راه‌های طراحی شده و در مجاورت مراکز فرهنگی و آموزشی چون موزه هنرهای معاصر و دانشگاه تهران واقع شده و نیز ورودی اصلی این پارک با میدان خوارزمی تعریف شده است. این میدان با بهره‌گیری از تندیس خوارزمی، دانشمند بزرگ ایرانی، در میان محوطه ورودی پارک - که با



امروزه میدان‌ها بیشتر با کارکردهای ترافیکی شناخته می‌شوند و نقش تسهیل‌کننده آمد و شد در سواره‌روها را بر عهده دارند و با آنچه در ادبیات شهرسازی به عنوان فضاهای شهری، نقاط مکتب و محل انجام فعالیت‌های اجتماعی از میدان یاد شده است، متفاوتند. اگر چه در بسیاری از میدان‌ها با طراحی مناسب، فضای سبز، آب نما و عناصر یادمانی سعی شده است نقش اصلی میدان به عنوان فضای شهری در نظر گرفته شود، اما در ازدحام حرکت اتومبیل‌ها و تعجیل در رسیدن به مقصد، فرصتی برای توجه و تأمل در آن باقی نمی‌ماند، تا جایی که بسیاری از شهروندان حتی از میادین اصلی شهر، تصویر روشنی در ذهن ندارند. در این میان، میدان پارک‌ها به دلیل دور بودن از هیاهوی رفت و آمد تا حدی به مفهوم اصلی میدان نزدیک شده و به دور از کارکرد ترافیک،



پارک شهبازی

نکته قابل توجه برای این پارک، دید زیبایی است که از میدان به شمال تهران و برج میلاد، بلندترین سازه تهران، وجود دارد. مسیر اصلی پارک با شیبی ملایم به موازات بزرگراه، عابران را به آب‌نمایی هدایت می‌کند که در طی این مسیر هر چه به سمت پایین حرکت می‌کنیم با دور شدن از بزرگراه و هیاهوی حرکت، آرامش بیشتری بر فضا حاکم می‌شود و در انتها میدان اصلی پارک با آب‌نمای میان آن و رستورانی که بدون پایه و برقرار آب نما ساخته شده است، خودنمایی می‌کند.

پارک ملت از پارک‌های قدیمی شهر تهران است و عملکردی در سطح شهر دارد. میدان اصلی این پارک با دریاچه مصنوعی نسبتاً بزرگی تعریف شده است که قفس پرندگان، رستوران و تریا، اسکله‌های قایق سواری در اطراف آن باعث سرزندگی میدان در ساعات مختلف روز شده است. ورودی اصلی این میدان با اختلاف ارتفاع و با تعداد زیادی پله که در دو طرف آن تندیس بزرگان علم و ادب طراحی و نصب شده است، تعریف می‌گردد. به تدریج که افراد از پله‌های پارک به طرف بالا می‌روند، صحن بزرگ میدان به همراه دریاچه زیبای آن بیشتر خودنمایی می‌کند. همچنین گشودگی فضایی ناشی از وجود دریاچه، دید و منظره زیبایی از کوهستان شمال تهران را پیش‌رو قرار می‌دهد که با وجود ساخت و سازهای فراوان و انسداد بصری ایجاد شده در بسیاری از نقاط شهر، دیدار دوباره کوهپایه البرز را امکان‌پذیر می‌نماید.

اگر چه در طراحی میدان پارک‌ها، به مفهوم اصلی میدان کمتر توجه شده است، اما نمونه‌های فوق مثال‌های مناسبی برای نمایاندن نقش میدان پارک‌ها به عنوان فضاهای شهری هستند.

نتیجه‌گیری

در طراحی میدان پارک باید به عواملی که در ایجاد بستر و فضاهای مناسب برای گذران اوقات فراغت و فعالیت‌های اجتماعی مؤثرند، توجه کرد، عوامل مهم در طراحی میدان از این دست‌اند:

دسترسی و ورودی به میدان، جانمایی فعالیت‌های مناسب اطراف میدان، دقت در دید و منظر و حفظ و ایجاد پهنه‌ها و خطوط دید، استفاده مناسب از آب و سایر عناصر یادمانی در میدان و استفاده مناسب از فضای سبز.

شکستگی‌ها و اختلاف ارتفاع‌های ایجاد شده - در صحنی نسبتاً وسیع و فضای مناسبی برای ورودی پارک، به وجود آورده است. این میدان توسط دسترسی اصلی پارک به میدان بزرگ پارک متصل شده است. میدان اصلی پارک که در طراحی آن از تعداد زیادی آب‌فشان (فواره) استفاده شده است با ایجاد چتر بزرگی از آب، منظره زیبایی را به وجود می‌آورد که علاوه بر تلطیف هوا به کمک درختان کهنسال اطراف میدان، فضای مناسبی برای استراحت به خصوص در فصل گرم سال بوجود آورده است. ولی به دلیل عدم وجود فعالیت‌ها و کاربری‌های مناسب در اطراف این میدان، از سرزندگی لازم برخوردار نیست.

بوستان گفت و گو، که پارکی خطی است و در امتداد بزرگراه چمران یکی از شریان‌های اصلی شهر واقع شده است و بدنه دیگر پارک به محل مسکونی شهر آرا متصل است. این پارک از بوستان‌های تازه تأسیس شهر محسوب می‌شود و هنوز دارای فضای سبز مناسبی نیست. طراحی این پارک به تبعیت از شکل آن به صورت خطی است و مسیری به همراه چندان میدان، استخوان‌بندی اصلی پارک را تشکیل می‌دهد.



پارک ملت

پارک - میدان

نوید سعیدی رضوانی

پارک - میدان چیست؟

امروزه معنای اصلی میدان از بین رفته و فضایی اجتماعی به گره‌ای ترافیکی مبدل گردیده است. بدین ترتیب، کمتر میدانی باقی مانده که به پیادگان اختصاص یابد و در نتیجه فلکه جایگزین میدان گشته است. بر خلاف دیگر کشورها که فضایی میانی فلکه‌های شهر، بیشتر ترکیبی از مجسمه‌ها، یادمانها و آبناهاست؛ در کشور ما - که شهرهایش نیز با کمبود فضای سبز مواجه بودند - این فضا بیشتر به کاشت چمن، بوته‌های گل یا درختچه‌ها اختصاص یافته است به صورتی که در برخی از شهرها از بعضی فلکه‌ها با عنوان «گل کاری» یاد می‌شود. این فضاهای سبز به دو گونه‌اند:

۱- **فضای سبز تزئینی** که آن را بیشتر در فلکه‌های اصلی مشاهده می‌کنیم در این نوع، فضای سبز به گونه‌ای است که مشوق ورود عابر پیاده به داخل آن نیست و به علاوه فاقد درختان یا درختچه‌های سایه‌انداز، نیمکت یا سطوح قابل نشستن و مسیر برای پیاده‌روی اند. افزون بر همه اینها گذر از میدان و ورود به آن نیز خطرناک است در این گونه، وجود مجسمه یا آبنا، به تزئین میدان کمک می‌کند.

۲- **فضای سبز عملکردی**، که طراحی آن همانند پارک می‌باشد و به گونه‌ای طراحی شده است که ناظر را به ورود و استفاده از این فضا ترغیب می‌کند. این نوع طراحی بیشتر در میدانی محلی دیده می‌شود اما گاهی در میدانی اصلی و حتی میدانی مرکزی شهرها نیز مشاهده شده است. مسیر پیاده‌روی، درختان سایه‌انداز و نیمکت جزو سه عنصری‌اند که در این میدانی بسیار مورد استفاده قرار گرفته‌اند و گاهی نیز از حوض، زمین بازی کودک و میز شطرنج در این فضاها بهره برده می‌شود. این نوع فضاها پارک - میدان، نامیده می‌شوند زیرا در کنار ایفای نقش ترافیکی فلکه، بخشی از نقش‌های اجتماعی میدان را در فضای سبز میانی خود ایفاگرند. بسیاری از میدان‌های نوع اول که فضای سبز آنها صرفاً جنبه تزئینی دارد نیز در برخی از نقاط بویژه در شهرهای کویری که با کمبود فضای سبز مواجه‌اند، به صورت پارک - میدان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

چرا پارک - میدان‌ها مورد استقبال قرار می‌گیرند

پارک - میدان، در کشورهای دیگر کمتر قابل مشاهده است؛ بنابراین برخی از دلایل استقبال از این فضاها، ویژه شهرهای ما و بعضی دیگر عام است. در ادامه به این دلایل اشاره می‌شود.

۱- دسترسی مناسب

یکی از دلایل استفاده بیشتر شهروندان از این فضاها دسترسی مناسب به وسایل حمل و نقل عمومی در نزدیکی این میدانی است در میدانی محلی نیز که بافت مسکونی آن را احاطه کرده است، ساکنان به راحتی می‌توانند به این فضاها دسترسی پیدا نمایند.

۲- کمبود فضای سبز عمومی

در بسیاری از شهرها، به ویژه شهرهای کویری، همچنین در مراکز پرتراکم شهری، جزیره‌های سبز وسط فلکه‌ها جزء معدود فضاهای سبز قابل دسترسی درون شهر به شمار می‌آیند، بنابراین تعجبی ندارد که این فضاها به عنوان پارک استفاده شوند. حتی فضای سبز میانی برخی از فلکه‌ها در مرکز شهرها با نرده احاطه می‌شوند تا افراد وارد آنها نشود. اما شهروندان با گذر از این موانع از فضای سبز داخل آنها بهره می‌برند.

تهران - میدان هفت حوض - یک پارک میدان فعال در فضای پارک



تهران - میدان هفت حوض



۳- تجمع پذیری

تجمع پذیری به این مفهوم است که امکان جمع شدن شهروندان در میدان فراهم گردد، فضای دایره‌ای شکل جزیره سبز میان خودروها این امکان را فراهم می‌کند.

۴- امنیت

از آنجا که پارک - میدانها در میان بافت شهری قرار

بصری بیابند.

۶- نزدیکی و دسترسی به کاربریهای سازگار و مکمل معمولاً در اطراف فلکه‌ها واحدهای تجاری که نیازهای مختلف شهروندان را پاسخگو است از دکه روزنامه تا مغازه بستنی فروشی، تا مغازه‌های فروش لباس و ... وجود دارد همجواری این کاربری‌ها یا فضایی سبز برای مکث و توقف، بر جذابیت پارک - میدان‌ها می‌افزاید.

۷- وجود فضاهای مکث و استراحت

فضاهای مکث و استراحت بویژه آنها که در مرکز شهر قرار گرفته‌اند، پناهگاهی برای خستگی محسوب می‌شود، که در هیاهوی مرکز شهر به محلی برای اندکی استراحت نیازمندند.

۸- سرزندگی^(۱)

به دلیل وجود کاربری‌های مختلف، آمد و شد و استفاده گروه‌های سنی و جنسی مختلف و نیز تنوع عملکردی، در این

پارک - میدان‌های محلی می‌توانند به شکل فعلی حفظ گردند؛ مشروط به اینکه، خطوط عابر پیاده منتهی به آنها، توسعه یابد و تمهیدات ترافیکی برای کاهش سرعت خودروها به کار گرفته شود تا ضریب امنیت عابر پیاده افزایش یابد، همچنین تنوع بخشی به کاربری‌های اطراف این میادین، افزایش تسهیلات و تجهیزات پارک - میدان نظیر زمین‌های بازی و تجهیزات پارک و طراحی و کاربست کودک، بهسازی فضای سبز و طراحی و کاربست سازوکارهایی برای مشارکت ساکنان محله در نگهداری فضای سبز، در ارتقاء کیفیت این فضاها مؤثرند

پارک میدانی در محله نارمک



گرفته‌اند و قابل نظارتند، دارای فضاهای پرت و غیرقابل دفاع کمتری هستند و به همین دلیل زنان و کودکان در آنها، امنیت بیشتری را احساس می‌کنند.

۵- تسلط به چشم‌اندازهای اطراف

یکی از کارکردهای میدان‌ها و پلازاها، ایجاد فضایی برای نظاره به اطراف، اعم از مناظر ثابت و متحرک است. پارک - میدانها این کارکرد را نیز واجدند به صورتی که استفاده‌کنندگان آنها، می‌توانند علاوه بر نشستن در این فضا به اطراف نیز تسلط

افزایش استفاده از آن به جز تراکم، ازدحام و کاهش مطلوبیت فضا نتیجه‌ای در بر ندارد. این وضعیت در پارک - میدانهای مناطق مرکزی شهر در برخی از ساعات روز وجود دارد و موجب کاهش کیفیت بهره‌برداری از آنها گشته است.

راهکارها

پارک - میدانها، "فرصتی" محسوب می‌شوند که باید آنها را به "امکانی" برای شهر مبدل ساخت. برای حصول این نتیجه می‌بایست که راهکارهایی را متناسب با گونه‌های مختلف پارک - میدانها اتخاذ کرد که از این دست‌اند :

۱- پیاده‌سازی یا محدود کردن ترافیک سواره در پارک - میدانهای مرکزی

در پارک - میدان‌هایی که در مناطق پرتراکم یا مرکزی شهر واقع شده‌اند، حذف ترافیک سواره از حداقل بخشی از میدان به نحوی که دسترسی به فضای سبز میانی دست کم از یک جبهه مستلزم عبور از عرض معبر سواره نباشد، می‌تواند ضمن افزایش دلپذیری و مطلوبیت میدان، مقدمه‌ای بر احیای مفهوم واقعی میدان باشد.

۲- ایمن‌سازی، بهسازی و تنوع بخشی به پارک -



هلند - تراکم میدان شورگ پلین (Shoubrugplein) - پارک میدان بدون ترافیک

میدانهای محلی

پارک - میدان‌های محلی می‌توانند به شکل فعلی حفظ گردند؛ مشروط به اینکه، خطوط عابر پیاده منتهی به آنها، توسعه یابد و تمهیدات ترافیکی برای کاهش سرعت خودروها به کار گرفته شود تا ضریب امنیت عابر پیاده افزایش یابد، همچنین تنوع بخشی به کاربری‌های اطراف این میادین، افزایش تسهیلات و تجهیزات پارک - میدان نظیر زمین‌های بازی کودک، بهسازی فضای سبز و طراحی و کاربست سازوکارهایی برای مشارکت ساکنان محله در نگهداری فضای سبز، در ارتقاء کیفیت این فضاها مؤثرند.

بازوشت -

1-Vitality
2-Likeable



تهران - فلکه اول تهران پارس - پارک میدانی که مستعد تبدیل به یک میدان واقعی است

فلکه‌ها سرزندگی خاصی وجود دارد که موجب دلپذیری^(۱۱) آن می‌گردد.

۹- جایگزینی مرکز محله

با اضمحلال مراکز سنتی محلات، پارک - میدانهای محلی می‌توانند در صورت در اختیار داشتن کاربری‌های مختلف، جایگزین مناسبی برای مرکز محله محسوب گردند.

نکات ضعف

● کمبود ایمنی

دستیابی به جزیره میانی فلکه مستلزم عبور از عرض معبر سواره است. در میدان‌های اصلی و بزرگ این امر بسیار خطرناک به شمار می‌آید، حتی در معهود فلکه‌هایی که زیرگذر عابر پیاده برای آنها طراحی شده، مانند میدان آزادی تهران یا مینو در قزوین این زیر گذرها کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرند و تعداد بیشتری از عابرین، برای سهولت بیشتر، عرض پرخطر میدان را برای عبور ترجیح می‌دهند.

● آلودگی هوا و صدا

از آنجا که پارک - میدان‌ها به وسیله خودروها احاطه شده‌اند، آلاینده‌های بسیاری در اطراف آنها تولید می‌شوند که فضای سبز اندک پارک - میدان قادر به تصفیه آن نیست. همچنین آلودگی صوتی قابل ملاحظه‌ای در این فضاها وجود دارد.

● اندازه ناکافی، تراکم و شلوغی

از آنجا که فضای سبز میانی میدان، محدود است امکان توسعه آن وجود ندارد. بنابراین دارای ظرفیت ثابتی است و



تهران - باوار سز در ایران - باوار گلها، پارک، میدان گلها

نگاهی به شکل‌گیری و عملکرد میدانها در مازندران

شیرزاد یزدانی
مدیر شهرسازی و معماری سازمان مسکن و شهرسازی مازندران

شاید بتوان "میدان" را یکی از عناصر مهجور در سیستم‌تهیه طرح‌های توسعه شهری به شمار آورد. چگونگی برخورد با عنصر میدان در شهرسازی تعیین‌کننده میزان موفقیت آن در نظام کالبدی و فعالیتی شهر است. برخورد اندیشمندان، بخردانه و همه‌جانبه نگر با این عنصر، در مقابل عبور سطحی از آن می‌تواند کارکرد میدان را به فرصت و یا تهدید مبدل کند. نه نگرش‌های صرف ترافیکی، نه نگاه‌های معمارانه، نه نمایش هندسی از نوع شهرسازی معماری باب شده در طرح‌های دو بعدی و نه علاقمندی‌های صرف فعالیت محور و مورد پسند شهرداری‌ها، هیچکدام قادر به تضمین موفقیت میادین در ساختار شهری نیستند. نگاه به این عنصر شهری که از ویژگی‌های متعدد و تأثیر گذار کارکردی-فعالیتی، هندسی-ترافیکی و طراحی-زیباشناسی برخوردار است، می‌بایست در شهرهای جلگه‌ای ندراند بلکه بسیار مشابه هستند. نکته قابل توجه این است که در دوره تاریخی حاضر (سی سال اخیر) میدان‌های متعددی در هر دو گونه‌ایی که بر شمرده شد شکل گرفته‌اند؛ با تفاوتی آشکار، مقیاس متفاوت، عملکردی دگرگونه و در خدمت جامعه‌ای در حال گذار. میدان‌های جدید نیز در هر دو گونه یاد شده مشابه یکدیگرند، اما این بار نه در تناسب، نه در مقیاس و حجم، نه در اندازه و فضا، نه در نما و نظایر اینها و هر چه که میدان‌های قدیمی داشتند. اینها بیشتر در خدمت عبور و مرور اتومبیل هستند و چون در حاشیه بودند و فضای کار و تملک نیز مشکلی نداشت، بسیار گشاده‌دستانه اجرا گردیدند. اغلب میدان‌های شکل گرفته در دوره دوم که غالباً در مبادی ورودی شهرها اعم از شهرهای بزرگ و کوچک شکل گرفته‌اند این گونه‌اند و جالب این که این گشاده‌دستی، خود سبب بروز اشکالات متعدد ترافیکی (هدف اولیه) گردید و نیز به نتیجه‌ای مطلوب نرسید. حال پرسش این است که چرا با وجود یک نسل تجربه‌یاز هم به خطا رفته‌ایم. آیا میدان‌ها و اصولاً عناصر مختلف شهری در سال‌های آینده نیز راه‌سومی را پیش می‌گیرند؟ ما در مازندران به چاره افتادیم و این بار قصد داریم با کمک سایر تصمیم‌گیران از تصمیم‌سازی‌های صحیح استفاده کنیم. طراحی شهری محور و میدان بیت‌المقدس بابلسر، طراحی شهری هسته مرکزی قائمشهر، طرح تفصیلی ویژه بافت قدیم ساری‌امل و بابل و طرح مبادی ورودی شهرهای ساری، بهشهر، نکاء، نور و نظایر اینها و برخی دیگر از نمونه‌های از این دست ما را به هدف نزدیک‌تر خواهد کرد.

شاید بتوان "میدان" را یکی از عناصر مهجور در سیستم‌تهیه طرح‌های توسعه شهری به شمار آورد. چگونگی برخورد با عنصر میدان در شهرسازی تعیین‌کننده میزان موفقیت آن در نظام کالبدی و فعالیتی شهر است. برخورد اندیشمندان، بخردانه و همه‌جانبه نگر با این عنصر، در مقابل عبور سطحی از آن می‌تواند کارکرد میدان را به فرصت و یا تهدید مبدل کند. نه نگرش‌های صرف ترافیکی، نه نگاه‌های معمارانه، نه نمایش هندسی از نوع شهرسازی معماری باب شده در طرح‌های دو بعدی و نه علاقمندی‌های صرف فعالیت محور و مورد پسند شهرداری‌ها، هیچکدام قادر به تضمین موفقیت میادین در ساختار شهری نیستند. نگاه به این عنصر شهری که از ویژگی‌های متعدد و تأثیر گذار کارکردی-فعالیتی، هندسی-ترافیکی و طراحی-زیباشناسی برخوردار است، می‌بایست در



میدان مرکزی بابلسر

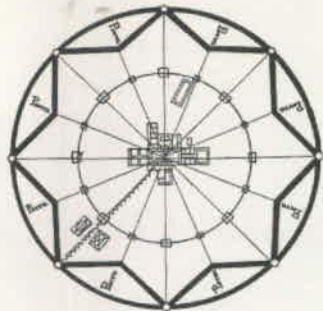
نظر تصمیم‌سازان، تصمیم‌گیران و مجریان تغییر یابد. بررسی میدان در استان مازندران بدون بررسی ساختار کالبدی، شهرهایش در سیر زمان و دوره‌های شکل‌گیری آنها امکان‌پذیر نیست.

شهرهای جلگه‌ای استان مازندران غالباً بزرگ مقیاس و در شرق استان واقع‌اند و شهرهای ساحلی اغلب کوچک مقیاس و در غرب استان واقع‌اند. این شهرها تفاوت‌های ساختاری و عملکردی نسبتاً متمایزی را به نمایش می‌گذارند. اما در موضوع مورد نظر ما "میدان" هر دو گونه شهری بر شمرده‌از یک ویژگی کالبدی مشترک که بر گرفته‌از دوره تاریخی-دوره رضاخان- معاصر است اشتراک دارند. میدان امام در تنکابن، میدان بیت‌المقدس در بابلسر و میدان مرکزی نوشهر از گونه دوم-شهرهای ساحلی-به لحاظ مقیاس، عملکرد، فرم و فضا و حتی هندسی و تناسب، نه تنها تفاوتی ماهوی با میدان‌های طالقانی قائمشهر، ساعت ساری و مرکزی‌امل از گونه نخست



طراحی شهری، خیابان و میدان
نویسنده: کلیف ماتین
ترجمه: حسنعلی پورمند
کارشناس ارشد شهرسازی
امیرسعید محمودی
مکتر در معماری و استادیار دانشگاه تهران
(در دست انتشار)

URBAN DESIGN
STREET AND SQUARE



CLIFF MOUGHTIN

فصل اول، طراحی شهری و مردم، فصل دوم، کانسپت‌های اساسی طراحی، فصل سوم، شهرها و ساختمان‌ها، فصل چهارم، میدان، فصل پنجم، خیابان‌ها و فصل ششم، به مطالعات موردی طراحی شهری می‌پردازد.

در این کتاب معرفی کوتاهی از مقدمه و فصل‌های مختلف کتاب در اختیار خوانندگان قرار می‌گیرد.

نویسنده کتاب در مقدمه اشاره می‌کند که موضوع این کتاب براساس اصول هنری است که در سال ۱۸۸۹ میلادی توسط کامیلو زیته^(۱) بیان شده است. شکی نیست که در مقوله طراحی شهری مهم‌ترین نقش‌ها متعلق به میدان و خیابان است. در واقع معنا و نقشی که این عناصر اساسی در شهر به عهده دارند، به تدریج مورد غفلت قرار گرفته و یا بر اثر دیدگاه‌های جدیدی که ارائه شده، تعاریف دیگری از آنها مد نظر بوده است. در این خصوص مسئله برنامه‌ریزی، تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی مطرح و با توجه به چگونگی امر، تخصیص و توزیع منابع، نقش حکومت به شکلی بارز جلوه می‌کند. در این خصوص طراح و برنامه‌ریز شهری به طور خاص نمی‌تواند به اصول مشخص طراحی اکتفا کند، بلکه عملاً باید موارد دیگری را نیز مدنظر قرار دهد.

از منظر این کتاب، طراحی شهری مطالعه طراحی در حوزه‌های عمومی شهر مانند خیابان‌ها، میدانی و پارک‌های

معرفی نویسنده

کلیف ماتین^(۱) هم‌اکنون رئیس گروه معماری و برنامه‌ریزی دانشگاه ناتینگهام در انگلستان است. در دوره دانشجویی آنچنان که خود می‌گوید، در اواسط دهه ۱۹۵۰ میلادی با حضور در درس تاریخ برنامه‌ریزی که پروفیسور مک‌کاگن^(۲) در گروه طراحی شهری دانشگاه لیورپول به آن پرداخته است به طراحی شهری علاقمند شد. در سال‌های اولیه کار حرفه‌ای در کشورهای سنگاپور، غنا، نیجریه و سودان به کسب تجربه پرداخت.

ماتین از آن سال‌ها این‌گونه یاد می‌کند: "زندگی و کار با مردمی با شیوه‌های مختلف زندگی، بیش با ارزشی در ارتباط با شکل بنا و نوع فرهنگ به من داد. مجدداً تحت تأثیر مک، کتاب‌های انسان‌شناسی اجتماعی را خواندم و مطالعه سکونت‌گاه‌های سنتی و معماری را آغاز کردم. قدم زدن در بخش چینی نشین شهر سنگاپور یا کشف شهرهای شگفت‌آور گلی^(۳) نیجریه همراه با مطالعات انسان‌شناسی مرا به خشکی و بی‌رویی بیشتر طراحی شهری معاصر متقاعد کرد."

نویسنده حاصل سی سال زندگی و کار حرفه‌ای در دانشگاه‌های مختلف اروپایی و در حال توسعه را به صورت مطالعه تطبیقی تجربه‌های گذشته و چگونگی اندیشه مدرن در حوزه‌های طراحی و برنامه‌ریزی شهری، در قالب سه کتاب تدوین کرده است؛ این سه کتاب به ترتیب انتشار اینها هستند:

کتاب اول - طراحی شهری، خیابان و میدان، ۱۹۹۲.

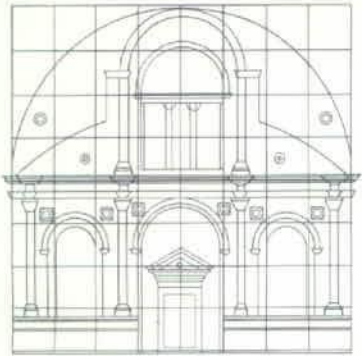
کتاب دوم - طراحی شهری، تزئینات و دکوراسیون، ۱۹۹۵.

کتاب سوم - طراحی شهری، روش‌ها و فنون، ۱۹۹۹.

این نوشتار در تلاش است که به معرفی کتاب اول از این مجموعه با ارزش بپردازد و از این رهگذر تجربه یکی از استادان صاحب نظر را در اختیار دانشجویان و استادان رشته‌های معماری و طراحی و برنامه‌ریزی شهری قرار دهد. کتاب طراحی شهری، خیابان و میدان در سال ۱۹۹۲ توسط انتشارات باترورث آرکیکتچر^(۴) منتشر و در اختیار علاقمندان رشته طراحی قرار گرفت. این کتاب مشتمل بر یک مقدمه و شش فصل با عناوین زیر است:

URBAN DESIGN

ORNAMENT AND DECORATION



CLIFF HOUGHTON • TANER OC • STEVEN TIESOELL



دارد.

همان گونه که مؤلف اشاره می کند، عنوان این فصل مسئله پیچیده و غامضی را مطرح می کند. علت این امر تقابلی است که بین خلق یک اثر هنری براساس روش ها و اصول مشخص با تمایلات مردم که به شکلی مؤثر در مراحل مختلف طراحی به وقوع می پیوندد، اتفاق می افتد. این تقابل می تواند اینگونه بیان شود: "مسائل حرفه ای همیشه مورد توجه و پسند توده مردم نیست." او ادامه می دهد که مردم باید مشتاقانه از آغاز در جریان طرح های محیط زیست خود قرار گیرند. بدون شک مشارکت نمی تواند امری تحمیلی باشد، ولی در هر حال باید نظرات طبقات پایین به مراکز تصمیم گیری اعلام شود.

در بحث از مقوله جایگاه مردم و متخصصین هنوز این مسئله که کدام یک مهم ترند، راه به جایی نبرده است. در شهر بس^(۸) وقتی که مردم محله کرسنت تصمیم گرفتند که درب خانه های خود را با رنگ زرد نقاشی کنند، این موضوع در قالب یک ایده اعلام گردید. نظر متخصصین بر این بود که قسمت های زیادی



عمومی و همچنین نماهای ساختمان هایی است که متعلق به عموم مردم اند.

سازندگان شهر، معماران، برنامه ریزان شهری و مهندسان امور حمل و نقل از همه سو در معرض سر درگمی و تهاجم قرار دارند و حضور آنها ظاهری است. بدون شک فاصله زیادی بین طراحان حرفه ای، گروه کارفرما و کسانی که در یک شهر زندگی می کنند و یا از آن سود می برند، وجود دارد و این امر غیر قابل انکار است. اگر چه تخریب مراکز اجتماعی، تخریب فضاهای دلپذیر و نشاط آور، فرسودگی بافت قدیم، افسردگی بناهای یادمانی شهرهای جدید و ساختمان های بلند مرتبه همه در فهرست اغتشاش فکری که توسط برنامه ریزان انجام شده است قرار دارند، اما موفقیت های آبادگران حرفه ای، هیچگاه اینگونه بیان و تبلیغ نمی شود. طرح های شهر سنتی، حفاظت کمربند سبز، ایجاد پارک های ملی و حرکت به سوی مشارکت مردمی در برنامه ریزی شهری جزو عناوین مهم مطالب خبری مطرح نیست. موفقیت محیط زیست نیز جزو اخبار نیست، ولی مصیبت های طراحی و برنامه ریزی بلافاصله، مکرر و با مستندات کامل در رسانه ها بیان می شود. نویسنده با پذیرش برخی از این اشکالات با نقل قولی از زیته در مقام پاسخ گویی بر می آید: "واقعیت این است که آنچه در حال انجام است، توجه بیشتر به موارد فنی است. در حالی که از نظر هنری چیزی برای گفتن ندارند، شعیده بازی مدرن و بناهای یادگاری گاهی اوقات در نقطه مقابل میادین عمومی - که استادانه طراحی شده اند -، بیشتر تقسیم بندی قطعات به صورت ناهنجار در کنار یکدیگر است."^(۹)

گفته شده است که مهمترین دل مشغولی زیته طراحی و آرایش هنرمندانه خیابان و میدان بود. کتاب حاضر در پی روش زیته و به منظور انتشار قواعدی برای مجموعه های حوزه شهری است. در این نوشتار که اگر به این توجه می شود تحلیلی از اجزای خیابان ها و میادین که در شهرهای قدیمی ساخته شده اند را بتوان ارائه کرد، این امکان وجود دارد که بعضی از کیفیت های آنها را در توسعه آینده - البته نه با تصویرسازی مستقیم - بلکه با استخدام اصول مهم آن مجموعه ها بکار برده شود.

در ادامه این نوشتار شرح کوتاهی از فصل های کتاب بازگو می شود.

فصل اول روش طراحی شهری، قواعد برنامه ها و مطالعه اساسی برای بیان نظم را ارائه می دهد. و این سؤال را مطرح می کند که: ریشه ایده های طراحی در کجاست؟ بر روی اندیشه های خلاق - که توسط ادوارد دو بونو^(۱۰) و برایان لائوسون^(۸) عرضه شده است - تأکید می شود. برنامه طراحی شهری با نیازهای اقتصادی و اجتماعی جامعه، به عنوان مولد یا پایه فعالیت های ساختمان های شهر نشان داده شده است. شکل شهر به عنوان بیان کالبدی فرهنگ تعریف شده و مستقیماً به رضایت مصرف کننده و مشارکت عمومی در فرآیند طراحی اشاره



عملکرد ساختمانی محدود شود* (۱۵). نظم در طراحی معماری به عنوان کیفیت پایه‌ای و بنیادین مورد نظر است و به وسیله نظریه پردازان در ارتباط با یک نظم بزرگ‌تر و برتر که طبیعت است، دیده می‌شود.

نویسنده سپس با مطرح کردن مفاهیمی همچون وحدت، تناسب، مقیاس، هماهنگی، تقارن، توازن، هماهنگی و تضاد (۱۶) می‌پردازد و نتیجه می‌گیرد که: همه این موضوعات از جمله ابزارهای مهمی هستند که برای تعریف معماری خوب مورد نظرند. این مفاهیم از هم منفک نیستند و بهم پیوسته‌اند زیرا مفاهیم مجرد نباید و نمی‌توانند به تنهایی مورد توجه قرار گیرند و اگر در بعضی موارد اینگونه شده، به خاطر اهمیت آنها بوده است. این مفاهیم می‌توانند برای تحلیل کیفیت زیبایی شکل شهر مورد استفاده قرار گیرند. اگر چه در این مختصر برای مقیاس‌های توسعه بزرگ شهری نمی‌توانند مفید به فایده باشند. این موارد و دیگر مفاهیم تحلیلی در بخش‌های بعدی برای روش‌های جانمایی ساختمان‌ها و بخصوص در طراحی میدان و خیابان مورد بررسی قرار می‌گیرند.

فصل سوم با عنوان "شهرها و بناها" به بررسی راه‌هایی که ساختمان‌ها می‌توانند به گونه‌ای جانمایی شوند که فضایی را تشکیل دهند، می‌پردازد. و این امر به عنوان یک ایده، قابلیت استفاده برای عموم گونه‌های ساختمانی را خواهد داشت. دو مفهوم کاملاً متمایز برای شهر وجود دارد: در مفهوم اول، شهرها به صورت فضاهای سبز و بازی که ساختمان‌ها به صورت اشیاء سه بعدی یا مجسمه‌هایی در درون آنها جای گرفته‌اند، مطرح‌اند. در مفهوم دوم، شهر مکانی است که فضاهای عمومی مانند خیابان و میدان، گویی که از یک شی جدا شده‌اند. هدف طراحی شهری ایجاد ترکیبی یکدست و بهم پیوسته است.

در این فصل مباحثی همچون چشم‌انداز ساختمان‌ها، ساختمان‌هایی با شکل‌های ساده هندسی، وحدت فضایی با استفاده از زاویه قائمه، توجه به محورهای اصلی به عنوان نظم سازماندهی و در نهایت فضا به عنوان مفهوم ساماندهی مورد بررسی قرار گرفته‌اند. ذکر مثال‌های متعدد از شهرها و

از معماری کلاسیک "جان وود" (۱۷) باید سفید باشد، اما قانون به رای مردم پاسخ مثبت داد.

در هر حال، هدف ماتین حل مشکل پیچیده عنوان شده نیست، بلکه طرح زمینه‌های نظری مشارکت مردم در طراحی شهری است. برای رسیدن به این مهم او در آغاز، نظام تحلیلی مشارکت را مطرح و با این اعتقاد که اساس و پایه مطالعات طراحی شهری، انسان، ارزش‌ها، آرزوهای و توانایی او برای بهبود بخشیدن به آنهاست، وظیفه شهرساز را درک این خواسته‌ها و بیان آنها در قالب یک شکل کالبدی می‌داند. اینکه یک شهر ساز چگونه می‌تواند مطمئن گردد که حاصل کارش به لحاظ فرهنگی مقبول واقع می‌شود و سؤالات نظیر آنها، موضوعات مهمی‌اند که مؤلف کتاب درصدد بررسی و تجزیه و تحلیل آن مباحث است.

فصل دوم به بررسی قوانین ترکیب در معماری برای تصمیم‌گیری در خصوص اینکه چگونه و با چه روشی می‌توان در مقیاس وسیع طراحی شهری آنها را به کار گرفت، می‌پردازد. ترکیب در مقیاس طراحی شهری، همانند آنچه در ادبیات و موسیقی استفاده می‌شود، مورد نظر است. در موسیقی هر آهنگی؛ شروع، پایان، موضوع، حرکت، ریتم و اصول خاص خود را دارد، همچنان که در یک استان؛ شروع، پایان، موضوع، حصول و کلمات ساختار آن را تشکیل می‌دهند. بنابراین با توجه به ویژگی‌های ترکیب در طراحی شهری، این فصل به بررسی قواعد و هماهنگی قسمت‌های مختلف این رشته می‌پردازد.

در این فصل بعضی از مهمترین مفاهیم اساسی طراحی به منظور یافتن مشخصات عمومی آنها برای مطالعه در طراحی شهری مورد بحث قرار گرفته است. در این خصوص و به عنوان اولین شاخصه مؤلف از نظم نام برده است و به عنوان شاهد مثال خود از نقطه نظرات ویتروویوس (۱۸) آغاز کرده و در ادامه به بررسی نظریه آلبرتی (۱۹) و همچنین بالادیو (۲۰) می‌پردازد. نویسنده سپس از والتر گروویوس (۲۱) نام می‌برد و از قول او می‌نویسد: "چرا از مجموعه‌هایی که با روح و سرزنده‌اند، اظهار رضایت می‌کنیم. هماهنگی در یک اطاق، هماهنگی فضایی، آسایش و تناسب به عنوان یک ایده از نظم برتر در معماری نمی‌تواند تنها در نتایج

ساختمان‌های مشخص برای توضیح بصری و تعمیق بحث از موارد قابل توجه این فصل است.

فنون زیادی برای اینکه ساختمان‌های سه بعدی به صورت یکپارچه استقرار یابند، وجود دارند. با استفاده از چشم‌انداز، از طریق حجم‌های ساده معمارانه و به وسیله بکارگیری زاویه قائمه و با توجه به محور یا منظر^(۱۷)، در حالی که برنامه‌ریزی محوری یا منظر دارای یک بعد است ولی دارای لطافت‌های بی شماری است. بخصوص وقتی که در تقاطع‌ها با حجم‌های فضایی و با توجه به توصیه‌های زینته مورد استفاده قرار می‌گیرد. در هر سیستم طبقه بندی همیشه امکان بروز همپوشانی^(۱۸)، و استفاده از کاربرد دو یا چند اصل که به صورت کانسیت‌هایی با یکدیگر مطرح گردند تا به نتایج مشخصی دست پیدا کنند، وجود دارد. اما ظاهراً در هر مجموعه باید یک روش، یک کانسیت یا یک ایده اصلی در نظر گرفته شود تا یکپارچگی و وحدت بیشتر مجموعه حفظ گردد.

نویسنده سپس با توجه به تجربه کشورهای اروپایی و آنچه که در آینده اتفاق خواهد افتاد می‌نویسد: این مسئله پذیرفتنی است که بر روی اراضی زیادی از شهرهای اروپایی، طراحی شهری برای پروژه‌هایی که زمین بطور متراکم با فضای کم مورد استفاده قرار گیرد نیاز خواهد بود. به طور قطع، قسمت‌هایی از شهرهایی نظیر مناطق صنعتی ساخته خواهند شد که ورود به آنها از فضاهایی است که برای توقفگاه اتومبیل در نظر گرفته شده است. لیکن برای قسمت‌های مهم شهر ایده‌های زینته اهمیت خود را خواهد داشت. این نظرات با جزئیات در سه بخش دیگر کتاب مورد توجه قرار خواهند گرفت. در آنجا مجموعه‌های فضایی که در آنها میدان‌ها، خیابان‌ها و روش‌هایی که برای ترکیب آنها وجود دارد مورد بحث قرار می‌گیرد.

فصل چهارم در ارتباط با طراحی میدان به بحث می‌پردازد. و با نقش و عملکرد میدان در محیط زیست شروع، و با تحلیل شکل آن، با مثال‌های گوناگون، ادامه می‌یابد. میدان یکی از عناصر مهم در طراحی شهری بوده و شاید بتوان گفت وجود آن شیوه مبارکی برای کساندن مردم و ایجاد دادوستد در یک منطقه شهری به شمار می‌رود. همین ملاحظات باعث شده است که طراحی میدان با برخی جوانب معمارانه آن به عنوان یک شاخص شهری از سوی بعضی نویسندگان مورد توجه قرار گیرد.

میدان فضایی است منفی که دور تا دور آنرا ساختمان‌هایی همچون تابلوهای یک نمایشگاه نقاشی احاطه کرده‌اند، طوری که حداکثر دید برای تماشاچی میسر باشد. بزرگترین احجام و ترکیبات شهری نظیر میدان سنت مارک ونیز^(۱۹)، سنت پیترو^(۲۰) رم و مجموعه‌ای از میادین در شهر بس انگلستان که بوسیله جان وود و پرسش طراحی شده‌اند، نمونه‌های جالبی از پیوند سه عنصر فضا، ساختمان‌های اطراف و گنبد آسمان به شمار می‌آیند. آنها نیازمند نهایت توجه خاص و همچنین شناسایی به عنوان نمونه‌ای از فرم‌های هنری‌اند.

میدان‌ها را به لحاظ نوع عملکرد و شکل می‌توان تقسیم بندی کرد. در حال حاضر هزاران میدان در شهرهای مدرن طراحی شده‌اند که یک یا هر دوی این عناصر در آنها مورد بی‌مهری واقع شده‌اند. اینها فضاهای خالی‌اند که بوسیله ساختمان‌های عمومی احاطه شده‌اند. برخی از میدان‌ها نمایشگاهی از انواع اتومبیل و ساختمان‌های نامربوط‌اند و همانند غده مزاحمی در فضاهای شهری خودنمایی می‌کنند.

حضور فعالیت‌های مختلف در میدان برای شادابی و ایجاد جاذبه در آن بسیار مهم است. ویتروویوس هنگامی که درباره محل اجتماعات عمومی سخن می‌گفت، متذکر می‌شد که میادین باید تناسبی با ساکنانش داشته باشند. آنها نباید آنچنان کوچک باشند که عملاً غیر قابل استفاده گردند و نه آنچنان فراخ که همچون صحرای خالی از جمعیت، به نظر آیند.

نظریه پردازان رنسانس این تئوری‌ها را برگرفته و گسترش دادند. آلبرتی (نظریه پرداز دوران رنسانس) معتقد است که در شهر باید میادین مختلف در قسمت‌های مختلف شهر بر پا شوند. بعضی از آنها باید برای فروش کالا در زمان صلح و بعضی برای بازی‌های جوانان و یا اقبال کردن مواد مورد نیاز در زمان جنگ اختصاص داده شوند. او همچنین به جزئیات انواع میدان‌های تجاری در ارتباط با قسمت‌های مختلف شهر می‌پردازد. در میدانها باید انواع فعالیت‌ها را جای داد. بازار طلا و نقره فروشان یا چوب فروشان هر کدام باید به تناسب خود دارای فضا و تزئینات خاص خود باشند. زینته با توجه به این نکته در کتابش می‌نویسد "در شهرهای قرون وسطی و رنسانس استفاده از عملکرد مناسب از میدان برای دادوستد و ارتباط وجود داشت. او سازگاری بین میدان و ساختمان‌های عمومی اطرافش را متذکر می‌شد و می‌گفت ما در واقع جنب و جوش میدان‌ها را از آنها گرفته‌ایم در حالی که در عصر عتیق، میدان‌ها بسیار شاداب و با روح و در اطراف آنها ساختمان‌های بزرگ عمومی طراحی و اجرا می‌گردند."^(۲۱)

میادین که در روزگاران گذشته محل و مرکز بسیاری از فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی بوده، در حال حاضر فراموش گردیده و دیگر به عنوان عنصر مهم شهری در طراحی‌های مدرن مورد توجه نیستند. نویسنده با اشاره به ویژگی‌های میدان‌های بزرگ و برشمردن علل ماندگاری، شادابی و سرزندگی آنها، علاقمندی خود را برای ادامه این سنت حسنه پنهان نمی‌کند.

فصل پنجم در رابطه با "خیابان" عامل و عنصر مهم دیگر طراحی شهری بحث می‌کند و با همان ساختار فصل چهارم به نقش و عملکرد خیابان در محیط زیست و در نهایت با استفاده از مثال‌هایی به تحلیل شکل آن می‌پردازد. او در آغاز با استفاده از توصیف ویتروویوس به تعریف خیابان می‌پردازد. "در آنجا سه صحنه نمایش وجود دارد. صحنه نمایش‌های حزن انگیز^(۲۲)، خنده‌دار^(۲۳) و اساطیری^(۲۴). طرح تزئینات در هر کدام از آنها

متفاوت است. صحنه نمایش‌های حزن‌انگیز با ستون‌ها، سنگفرش‌ها، و مجسمه‌ها و دیگر اشیاء که دارای عظمتی شاهانه‌اند، تزئین می‌شوند. صحنه نمایش‌های خنده‌دار، نمایشگر خانه‌های خصوصی با ایوان‌ها و نماهایی که پنجره‌های ردیفی را به نمایش می‌گذارد. صحنه‌های اساطیری به وسیله درختان، گودال‌ها و چاله‌ها، کوه‌ها و دور نماهایی از روستاها شکل می‌گرفتند.^(۲۵)

نویسنده ابتدا با اشاره به اصلاحاتی همچون خیابان، راه، خیابان وسیع، شاهراه، مسیر و همچنین کلماتی همچون جاده، بلوار، خیابان درخت‌دار^(۲۶) و گردشگاهی^(۲۷) را اضافه می‌کند که در آن واحد اگر چه دارای معانی مشابه‌اند ولی هر کدام مقام و منزلت خود را در طراحی شهری به عهده دارند. اشاره او به جان جاکوب^(۲۸) از منتقدین مهمی که اصول طراحی - که به وسیله CIAM^(۲۹) بسط داده شد - توسط او صورت گرفت، جالب است: "خیابان و پیاده‌روهایش، مکان عمومی اصلی شهر و از عناصر مهم شهر هستند... به شهر فکر کنید چه به ذهن‌تان می‌آید؟ خیابان‌هایش. اگر خیابان‌های شهر قشنگ باشند، شهر قشنگ است. اگر آنها گرفته و عبوس باشند، شهر افسرده و دل‌تنگ بنظر می‌رسد."^(۳۰)

او از لوکربوزیه به عنوان یکی از متجاوزان به معنای خیابان نام می‌برد و به نقل قول از او می‌نویسد: "خیابان‌های ما مدت مدیدی کارا نخواهند بود. خیابان دیگر یک تصویر منسوخ شده است. دیگر قرار نیست که خیابانی باشد بلکه باید چیز دیگری بجای آن ایجاد کنیم." بعدها او گفت "خیابان‌ها هیچوقت نباید عرصه تاخت و تاز ماشین‌های با سرعت بالا باشند."^(۳۱) او (نویسنده کتاب) در ادامه می‌افزاید که می‌توان با نظر دوم بدون در نظر گرفتن نظر اول ایشان موافق بود.

خیابان‌های شهرهای اروپایی دارای دو فرم اصلی‌اند. در اولین شکل، خیابان‌ها به شکلی جلوه می‌کنند که به نظر می‌رسد که از یک قطعه اصلی گرفته شده و همانند یک کنده کاری از همان جنس مطرح می‌شوند. در این ایده، حجم فضایی خیابان مورد نظر، توسط حجم جبهه مثبت فرمی است که آن جداره خیابان را تعریف می‌کند. در تصور دیگر ساختمان‌ها به عنوان یک حجم سه بعدی استقرار می‌یابند. در این حالت، شهر همانند زمین پارک گونه‌ای مطرح می‌شود که در آن ساختمان‌ها مانند تعدادی از شکل‌های مجسمه‌ای مجزا و مستقل خودنمایی می‌کنند. توضیح مفصل او از خیابان‌های مهم شهرهای اروپایی با ارائه عکس و طرح از موقعیت کلی و شکل خیابان به مفهوم مورد نظر نویسنده کمک فراوانی کرده است و در آشنا کردن خواننده با این عنصر مهم شهری موفق عمل می‌کند.

فصل ششم با سه نمونه مطالعاتی ایده‌ای اصلی در فصول پیشین را نتیجه‌گیری می‌کند. اولین مطالعه برنامه‌ریزی میدان

پترنوستر^(۳۲)، مکانی در اطراف کلیسای جامع سنت پل^(۳۳) در لندن است. تحلیل توسعه میدان پترنوستر روش‌هایی را - که چگونه یک کلیسای جامع در محدوده حوزه عمومی قرار می‌گیرد - مورد بررسی قرار می‌دهد. مطالعه موردی دوم برنامه‌ریزی و توسعه جزیره سگها^(۳۴) در داکلندز^(۳۵) لندن است. فضای مشتمل بر حدود یک چهارم هکتار است که بعضی از نویسندگان از آن به عنوان موضوع مهمی در طراحی شهری یاد می‌کنند. سومین مورد، برنامه‌ریزی در ناحیه کوچک تجاری در بلفاست^(۳۶) است. در این پروژه تکیه اصلی بر روی مشارکت عمومی در طراحی شهری است و نشان دهنده آنست که مردم عادی، قادر به خلق ایده‌های طراحی‌اند و این ایده‌ها عموماً با نظریه‌هایی که در این کتاب بررسی شده‌اند مطابقت دارند.

موضوع این کتاب براساس اصول هنری است که در سال ۱۸۸۹ میلادی توسط کامیلو زینته بیان شده است. شکی نیست که در مقوله طراحی شهری مهم‌ترین نقش‌ها متعلق به میدان و خیابان است. در واقع معنا و نقشی که این عناصر اساسی در شهر به عهده دارند، به تدریج مورد غفلت قرار گرفته و یا بر اثر دیدگاه‌های جدیدی که ارائه شده، تعاریف دیگری از آنها مد نظر بوده است. در این خصوص مسئله برنامه‌ریزی، تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی مطرح و با توجه به چگونگی امر، تخصیص و توزیع منابع، نقش حکومت به شکلی بارز جلوه می‌کند

پانویس

- 1-Giff Moughtin
- 2-Mc Caughan
- 3-Hausa
- 4-Butterworth
- 5-Camillo Sitte
- 6-Collins, G.R. and Collins, C.C. Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning. Rizzoli, New York, 1966. P. 138.
- 7-Edward de Bono
- 8-Bryan Lawson
- 9-Bath
- 10-John wood
- 11-Vitruvius
- 12-Alberici
- 13-Palladio
- 14-Walter Gropius
- 15-Gropius, Walter. The New Architecture and the Bauhaus, MIT Cambridge, Mass 1965 P. 44
- 16-Contrast
- 17-Vista... چشم‌اندازی است که با قامت کردن یک دید دور و با فاصله در میان یک پیش‌زمینه ترکیب شده بوجود می‌آید.
- 18-Overlapping
- 19-St Mark
- 20-St Peter
- 21-Collins, G.R. and Collins, C.C. Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning. Rizzoli, New York, 1966. P. 138.
- 22-Tragic
- 23-Comic
- 24-Satyrlic
- 25-Vitruvius. The Ten Books of Architecture, Dover Publications, New York, 1960, P. 150
- 26-Mall
- 27-Promenade
- 28-Jane Jacobs
- 29-کنگره بین‌المللی معماران مدرن
- 30-Jacobs, Jane. The Death and Life of Great American Cities. Penguin Books, Harmondsworth, 1965, P. 39.
- 31-Le Corbusier, The Radiant City, Faber & Faber, London, 1967, PP. 121-123
- 32-Paternoster
- 33-St Paul
- 34-The Isle of Dogs
- 35-Docklands
- 36-Belfast



یزد. میدان امیر چخماق



*Plaza
and
Urbanspace*
