



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

زمان پذیرش نهایی: 1399/06/15

شماره مجوز مجله: 80400

طراحی شهری خیابان امام خمینی شهربابک پیاده سازی خیابان

امینه زینلی قطب آبادی

مریی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهربابک، کرمان، ایران

چکیده

شهرهای امروز ما، نیازمند فضاهایی برای افزایش حضور مردم در شهر می باشند. در این راستا خیابان به عنوان یکی از عناصر اصلی ساخت فضایی شهر، می تواند فراتر از نقش کالبدی خود، زمینه ای مناسب برای ارتقاء مراودات اجتماعی و فرهنگی و وقوع زندگی جمعی در شهر فراهم آورد. این پژوهش تحت عنوان طراحی شهری خیابان امام خمینی شهربابک در جهت نیل به این مقصود حرکت می کند. خیابان امام خمینی که نخستین و مهم ترین شریان ارتباطی شهربابک به شمار می آید؛ به واسطه نقش فرهنگی، اقتصادی و کالبدی خود پتانسیل های لازم برای رسیدن به این هدف را دارا می باشد. از این رو طراحی مناسب آن می تواند با برطرف نمودن مسائل و مشکلات موجود و بهره گیری از امکانات سایت، دستیابی به فضای شهری مطلوب را امکان پذیر نماید. این نوشتار با تعریف مساله، بررسی اهمیت و ضرورت آن و ارائه اهداف و روش های اجرایی طرح آغاز می شود. سپس تحلیل و ارزیابی اطلاعات مرحله شناخت با استفاده از تکنیک سوات انجام می شود. در ادامه با مروری بر ادبیات شهرسازی جهان و بررسی تجربیات جهانی، چارچوب نظری لازم فراهم می گردد. در نهایت طراحی بر اساس اهداف و معیارهای طراحی صورت می گیرد.

کلید واژه: شهربابک، خیابان امام خمینی، معبر پیاده، طراحی شهری، فضای شهری.

1-مقدمه

در دهه های اخیر رشد و توسعه شتابان شهرها و نادیده انگاشتن الگوی شهر کهن، از هم گسیختگی بیش از پیش شهر امروز را به همراه داشته است. فضاهای شهری به تدریج به دلیل شرایط نامطلوب، نقش فعال خود را چه از نظر عملکردی و چه از نظر معنایی از دست داده و به صورت گره های ترافیکی در شهر درآمده اند. عدم توجه به عابر پیاده و اولویت حرکت سواره نسبت به آن، از یک سو بر میزان تراکم سواره و در پی آن بی نظمی و سرگردانی حرکت پیاده انجامیده و از سوی دیگر انواع آلودگی های زیست محیطی را موجب شده است. در نهایت اغتشاش عملکردی و بصری محیط خود کمرنگ شدن فعالیت های اجتماعی شهروندان و به دنبال آن بی هویتی شهرهای امروز را در پی داشته است. از این رو توجه به ارتقای کمی و کیفی فضاهای شهری و مدنظر قراردادن خصوصیات اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی جامعه در طراحی آن ها ضروری می نماید تا از این طریق دستیابی به فضای شهری مطلوب امکان پذیر گردد و تجلی حیات جمعی را در شهر امروز نظاره گر باشیم.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

با این نگرش طراحی شهری خیابان امام خمینی شهربابک مد نظر قرار گرفته است. شهرستان شهربابک نیز از فرایند تغییر و تحولات اخیر خارج نیست، این شهرستان که در گوشه شمال غربی استان کرمان قرار گرفته، در گذشته دارای محلات مختلفی بوده و هر محله برای تامین نیازهای مردم مرکزی داشته است. اما ورود اتومبیل و افزایش روز افزون تعداد آن، احداث شبکه ارتباطی سریع را ضروری ساخت و این خود تغییر ساختار شهر کهن را موجب شد. خیابان امام خمینی جزء اولین خیابان های شهر می باشد، این خیابان که از عناصر اصلی ساختار شهر محسوب می شود، با نابسامانی ها و مسائلی در حوزه های مختلف مواجه است. قطع ارتباط با گذشته، توجه ویژه به اتومبیل و نادیده انگاشتن حضور انسان در شهر و نبود فضاهای جمعی مناسب، بی هویتی فضا را موجب شده است، علاوه بر آن، تراکم شدید فعالیتی و کالبدی، مشکلات ترافیکی و شدت تردد سواره و پیاده، اغتشاش بصری ناشی از ناهماهنگی های جداره و ... نیز بر نامطلوب بودن فضا افزوده است.

2- اهداف پژوهش

دستیابی به فضای شهری زنده و واجد هویت معنادار در قالب رسیدن به کیفیت های مطلوب محیطی در سه سطح عملکردی، تجربی-زیباشناختی و زیست محیطی انگاره کلی طراحی خواهد بود. این هدف کلی در قالب اهداف زیر تعریف و تدقیق می شود:

- جذابیت فضا و سرزندگی شبانه روزی آن
- تعریف مسیری با هویت و تاثیر گذار بر خاطرات جمعی مردم
- انتظام بخشیدن به حرکت و دسترسی سواره و پیاده در طول محور
- ارتقاء ساختار کالبدی هماهنگ با نظام فعالیت ها
- تامین آسایش اقلیمی محیط

3- فرضیه های طراحی

فرض بر این است که با در نظر گرفتن نشانه های مناسب و ارتباط و هماهنگی میان فعالیت و کالبد، هویت تاریخی - فرهنگی منطقه احیا گردد.

به نظر می رسد با ارتقا کیفیت بصری و کالبدی و فضایی خیابان و تعریف و طراحی کاربری های مناسب در اطراف آن امکان ایجاد فضاهای جمعی مناسب فراهم گردد.

فرض بر این است که با استفاده از فرم ها و عناصر کالبدی و ارائه فعالیت های مطلوب به ایجاد یک فضای شهری مطلوب دست یافت.

4- روش تحقیق

در این تحقیق از روش ترکیبی استفاده می شود که تلفیقی از راهبردهای تفسیری-تاریخی و کیفی است. شناخت گذشته اجتماعی - کالبدی به کمک روش تفسیری-تاریخی انجام می شود. در این مرحله از منابع مختلفی چون بایگانی ها، اسناد عمومی و شخصی مصاحبه با شاهدان عینی و ... استفاده می شود.

برای دستیابی به کیفیت های غنی شرایط و محیط زندگی از روش تحقیق کیفی استفاده می شود تا از این طریق فهم یا تفسیر پدیده ها از نظر معانی مورد نظر مردم درک شود از آن جا که این تحقیق در تماسی عمیق و مداوم با محیط یا زندگی روزمره مردم انجام می شود، کار میدانی ضرورت می یابد. پس از گردآوری اطلاعات شناخت و سازماندهی آن ها، ارزیابی، توصیف و تحلیل آن ها صورت می گیرد. در این راستا برای ارزیابی توان محیطی به منظور تعیین قابلیت ها، فرصت ها، محدودیت ها و تهدیدهای آن، روش تجزیه و تحلیل سوات استفاده می شود.

در ادامه فرایند طراحی، اصول طراحی با مرور بر ادبیات شهرسازی معاصر و بررسی تجربیات جهانی استخراج خواهند شد. سپس اهداف، راهبردها و معیارهای طراحی با توجه به مطالعات پیشین تعیین می شوند. در نهایت الگوهای طراحی ارائه خواهند شد و طراحی کامل و دقیق الگوی نهایی صورت می گیرد.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

5- بررسی تجربیات جهانی

انگاره خیابان پیاده، برای اولین بار در شهرهای اروپایی نمود پیدا کرد. از دهه های میانی قرن بیستم میلادی به بعد، این انگاره در شهرهای اروپایی، با هدف خارج ساختن محدوده های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت های کهن و احیا حیات اجتماعی، طرح و به اجرا درآمد. در شهرهای امریکایی نیز، در قالب طراحی مجموعه های تجاری بزرگ و تحت عنوان "مال"ها، مبحث توجه به ایجاد مسیرهای پیاده متفاوت با آنچه که در اروپا اتفاق افتاده، به اجرا درآمده است (حبیبی، 1380:44).

با وجود گذشت بیش از 4 دهه از این اقدامات در سایر کشورها، طراحی مسیرهای پیاده تحت عنوان "پیاده سازی محورهای تاریخی" مبحثی نو در کشور ما به شمار می آید و متأسفانه به جز مطالعات بسیار محدود، اقدامی جدی صورت نگرفته و از لحاظ اجرایی تنها در دو شهر مشهد و تبریز، خیابان جنت، تربیت و ولی عصر با کاربری عمدتاً تجاری، با توجه به شرایط خاص خود بر روی عبور اتومبیل مسدود شده و این اقدامات بدون روند طراحی شهری در مقیاس شهر و در زمینه تعریف این مسیرها صورت پذیرفته است و کمتر در جهت اهداف حفاظتی بافت بوده است (همان، 46).

5-1 تجربه شهر اسن

شهر اسن مرکز ناحیه Rohr آلمان، دارای یکی از گسترده ترین و کارآمدترین سیستم های پیاده مرکزی شهر در اروپاست. خیابان تجاری پیاده "کتویگر" که از قلب شهر عبور می کنند، دامنه ای از فعالیت ها و عملکردهای گوناگون را در خود جمع آورده است. در این خیابان علاوه بر فروشگاه ها، وجود سالن اپرا، سینما، رستوران ها، قهوه خانه های مستقر در فضای باز، امکانات تفریحی و محل های سرگرمی کودکان و همچنین استفاده از تجهیزات خیابانی، زمینه پرتنوعی را هم به لحاظ فرم و هم عملکرد فضای خیابان فراهم آورده است. این شرایط مراجعان بیشتری را با انگیزه های بیش از خرید به خود جذب کرده و در زمانی طولانی تر از مدت خرید، آن ها را به خود مشغول می دارد. با به کارگیری این شیوه خرید برای خریداران به صورت یک فعالیت دلپذیر درآمده است، از آلودگی محیطی ناشی از وسایط نقلیه کاسته شده، بازده اقتصادی محور تجاری بالا رفته است و فضای خیابان نیز در اکثر ساعات شبانه روز زنده و فعال به نظر می رسد (ماهوش، 1378:93).

از آنجا که این طرح به طور تدریجی انجام گرفت، فروشندگان و صاحبان واحدهای تجاری نیز تجربه افزایش قابل ملاحظه بازده اقتصادی را کاملاً به دست آوردند و خود از حامیان اجرای قطعی و دائمی این طرح شدند. همچنین ایجاد ایستگاه های متعدد وسایل حمل و نقل عمومی و ایجاد یک مسیر کمربندی حول محدوده مرکزی شهر با پارکینگ های مناسب و کافی سبب شد دسترسی به مرکز با حداقل سه تا چهار دقیقه پیاده روی صورت گیرد و این خود در موفقیت آن نقش بسزایی داشته است (جدلی، 1382:114).

5-2 خیابان استقلال ترکیه

خیابان استقلال یکی از مشهورترین خیابان های استانبول خیابان پیاده جذاب با طول حدود سه کیلومتر می باشد. این خیابان در منطقه تاریخی بیوگلو واقع شده است و معماری منحصر به فرد قرن 19 ترکیه، آن را احاطه کرده است. خیابان استقلال از محله ایتالیایی متعلق به دوره قرون وسطی در پیرامون برج گالاتا آغاز می شود و در نهایت به میدان تقسیم می رسد. این خیابان بین المللی توسط ساختمان های مهم به لحاظ تاریخی و سیاسی احاطه شده است. کلیسای کاتولیک رم، کلیساهای ارتودکس، کنیسه ها، مساجد، سازمان های علمی که به دست ملت های مختلف اروپا مانند ایتالیا، فرانسه، آلمان در اوایل قرن 19 تاسیس شده اند، کنسولگری های کشورهای مختلف (فرانسه، یونان، روسیه، اسپانیا و...) از جمله این ساختمان ها به شمار می آیند.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

اما این خیابان یک مرکز تفریحی، فرهنگی و هنری نیز به شمار می آید. وجود خانه های مسکونی، کتابفروشی ها، گالری های هنری، تئاترها، کتابخانه ها، کافه ها، کلوب های شبانه با موسیقی زنده، رستوران ها و قهوه خانه ها، فضاهای کنفرانس و ... بر مطلوبیت فضا می افزاید و سرزندگی شبانه روزی خیابان را به همراه دارد. (Klaic 2005:10)

یک خط تراموا نیز در وسط خیابان برای جابه جایی افراد در نظر گرفته شده است. از محاسن تراموا می توان به سرعت پایین آن به لحاظ تامین ایمنی افراد پیاده و ظرفیت نسبتا بالای آن برای جابه جایی افراد اشاره کرد.

سرمایه گذاری های خصوصی فراوان از مهم ترین حامیان این خیابان محسوب می شود و در تکمیل زیرساخت های اجتماعی خیابان از نظر تامین تسهیلات فرهنگی نقش بسزایی ایفا می کنند، به گونه ای که هیچ کمبودی در زمینه حمایت از فعالیت ها و رویدادهای فرهنگی این خیابان وجود ندارد. (Klaic 2005:11)

6- شناخت محدوده طراحی

شهرستان شهربابک در شمال غربی استان کرمان و در فاصله 256 کیلومتری غرب شهر کرمان و بر سر راه شریان اصلی سیرجان - یزد که بخشی از محور ملی بندرعباس - تهران است، قرار دارد. خیابان امام خمینی شهربابک، اولین خیابان احداثی شهر و از عناصر اصلی استخوانبندی آن به شمار می آید. این خیابان در سال 1317 در راستای خیابان کشی های دوره پهلوی، با طول تقریبی 1200 متر، در راستای شرقی - غربی (با انحراف 30° نسبت به شمال) کشیده شده و اولین و مهم ترین شریان ارتباطی شهر محسوب می شود. محدوده طراحی بخشی از این خیابان، حد فاصل میدان آیت الله سعیدی تا چهارراه ولیعصر است. این فاصله، طولی حدود 812 متر و عرض تقریبی 18 متر را داراست که در وسط آن گشودگی میدان ماندی (میدان امام خمینی) دیده می شود. خیابان امام خمینی، قلب تجاری شهر به شمار می آید و کاربری تجاری با 93.1 درصد کاربری غالب آن به شمار می آید.

پس از گردآوری اطلاعات لازم در مرحله شناخت، بررسی مسائل و امکانات محدوده طراحی در قالب جدول S.W.O.T. صورت می گیرد. چارچوب پیشنهادی استفاده از تکنیک سوات در این مرحله به منظور سنجش توانایی فرم شهری و لایه های گوناگون آن در تامین کیفیت های طراحی شهری ارائه شده است. در طبقه بندی پیشنهادی، فرم شهر به مثابه یک نظام کلان، از پنج نظام کلان و یا پنج لایه مختلف تشکیل شده است که عبارتند از نظام کاربری و فعالیت، نظام حرکت و دسترسی، نظام فرم کالبدی، نظام استخوانبندی فضایی و نظام منظر شهری. کیفیت های طراحی شهری نیز به سه مولفه کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی - زیبایی شناختی و کیفیت زیست محیطی تفکیک شده اند.

جدول 1- مسائل و امکانات طراحی در قالب جدول سوات

لایه های فرم شهر	مولفه های کیفیت	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
نظام کاربری و فعالیت	مولفه عملکردی	-وجود کاربری های مهم در اطراف محور مانند مسجد ولیعصر، مرکز مخابرات و ... -وجود طیف متنوعی از فعالیت های تجاری -رونق کاربری تجاری محدوده -سازگاری نسبی کاربری ها -حضور اقصای مختلف	-کمبود کاربری های تفریحی -فرهنگی در اطراف خیابان -بالا بودن قیمت زمین های مجاور خیابان	-امکان ایجاد فضاهای شهری در زمین های بایر -تقویت سرزندگی شبانه روزی محور با ایجاد کاربری های مناسب -امکان طراحی آزادانه تر به دلیل زمین های بایر و مخروبه اطراف سایت	-سطح ناکافی کاربری مسکونی در راستای سرزندگی شبانه روزی محور -کاهش چشمگیر جمعیت در شب



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

	مردم		فرصت تزریق کاربری های جدید	
نظام کاربری و فعالیت	مؤلفه تجربی زیباشناختی	- نقش خیابان در تعاملات اجتماعی شهروندان - امنیت خیابان به واسطه حضور مردم - تعلق خاطر ساکنین نسبت به مسجد ولیعصر	- خوانا نبودن ورودی مسجد ولیعصر	- امکان ایجاد تباین فضایی در محور
	مؤلفه زیست محیطی	- وجود اراضی کشاورزی در نزدیکی خیابان	- فقدان فضای سبز عمومی در اطراف محور	- تاثیر اقلیم گرم و خشک شهر بابلک در کاهش حضور مردم در خیابان در فصل زمستان
نظام حرکت و دسترسی	مؤلفه عملکردی	- اهمیت خیابان به عنوان اصلی ترین شریان ارتباطی شهر - وجود شبکه های دسترسی متعدد به خیابان - عرض مناسب محور - موفقیت آمیز بودن یک طرفه کردن خیابان	- حجم بالای تردد وسایل نقلیه - تعداد زیاد تقاطع ها - اولویت سواره بر پیاده و نادیده انگاشتن حضور انسان - کمبود پارکینگ	- امکان انتقال بار ترافیکی خیابان به محورهای پیرامونی آن - امکان افزایش سطح پیاده رو - امکان تامین پارکینگ در فاصله مناسب از محور - طول و شیب مناسب خیابان برای پیاده روی
	مؤلفه تجربی زیباشناختی	- نقش خیابان در تصویر ذهنی مردم	- نبش های طراحی نشده در محل تقاطع ها - پارک ماشین ها در حاشیه خیابان	- امکان تقویت خوانایی خیابان از طریق مناسب سازی نظام حرکت
	مؤلفه زیست محیطی	- کاهش آلودگی صدا و هوای خیابان در نتیجه یک طرفه کردن آن	- آلودگی نسبی هوا - آلودگی صدا	- امکان کاهش آلودگی هوا و صدا با تقویت حرکت پیاده
نظام فرم کالبدی	مؤلفه عملکردی	- پایین بودن تراکم ساختمانی در اطراف خیابان - پیوستگی جداره خیابان - همسازی نسبی با نیازهای سالمندان،	- فرسودگی تعداد قابل توجهی از ساختمان ها - ناپایداری اغلب ساختمان های قدیم و جدید در برابر زلزله	- امکان افزایش تراکم در لبه خیابان بر اساس ضوابط طراحی شهری - امکان افزایش انسجام کالبدی خیابان



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

نامناسب -روند فزاینده قیمت زمین و تمایل به تخریب و مرتفع سازی			نابینایان و معلولین از حیث نبودن اختلاف سطح، پله و شیب زیاد در خیابان		
-نفوذ معماری بی هویت از بین رفتن خط آسمان موجود با افزایش ساخت و سازهای جدید	-تمایل به نوسازی ساختمان های قدیمی با توجه به سوددهی اقتصادی -امکان افزایش ارتفاع و تقویت محصوریت	-محصوریت ضعیف خیابان	-هماهنگی نسبی فرم کالبدی ساختمان های قدیمی تر -نبود اختلاف ارتفاع زیاد در بافت کالبدی موجود	مولفه تجربی زیباشناختی	
-عدم توجه به اقلیم در ساخت و سازهای جدید	-فرصت الگوبرداری از گونه های باارزش جهت رعایت مسائل اقلیمی	-فقدان سایه اندازی مناسب فضا در فصل های گرم	-جهت گیری مناسب ساختمان ها با توجه به تابش خورشید	مولفه زیست محیطی	
-کم رنگ شدن نقش گذرهای ارتباطی به خیابان	-امکان تقویت ارتباط خیابان با بافت مجاور آن -امکان ایجاد گشایش های فضایی در طول مسیر -امکان توسعه از درون شهر	-فقر محدوده طراحی از نظر فضاهای شهری مناسب -کمبود گشایش های فضایی -عدم پیوستگی جداره در قسمت های منتهی به معابر و گذرها	-اهمیت خیابان در ساختار اصلی شهر -موقعیت مناسب خیابان و قرار گیری آن در مرکز شهر -پایین بودن ارتفاع بافت مجاور	مولفه عملکردی	نظام استخوانبندی فضایی
-افزایش ساخت و سازهای بی رویه	-امکان تقویت نقش میدان امام خمینی به عنوان یک گره شهری	-محصوریت فضایی ضعیف -بی هویتی فضای ورودی به محلات	-نقش خیابان در خوانایی شهر -خاطره انگیزی خیابان	مولفه تجربی زیباشناختی	
-تخریب تدریجی اراضی کشاورزی اطراف محور	-امکان تعریف فضاهای شهری همساز با اقلیم -تقویت زمین های کشاورزی(سلول های سبز شهر)	-عدم توجه به آسایش محیطی در فضاهای شهری	-مناسب بودن جهت خیابان با توجه به شرایط اقلیمی -نقش اراضی کشاورزی در ساختار شهری	مولفه زیست محیطی	نظام استخوانبندی فضایی
-کاهش حس مکان به مرور زمان -عدم توجه به نشانه های خیابان در ساخت و سازهای جدید -فقدان شخصیت مطلوب فضایی	-تقویت نشانه های شهری مانند مسجد ولیعصر -فرصت احیا فضاهای شهری برای تجدید خاطرات جمعی -پاپین بودن تراکم و	-عدم وجود سکانس های تصویری مناسب -ضعف خوانایی خیابان -عدم پیوستگی جداره در برخی از نقاط به دلیل وجود زمین های بایر	-نقش برجسته خیابان در تصویر ذهنی مردم -وجود نشانه های شهری در محدوده طراحی -حفظ نام قدیمی برخی معابر	مولفه عملکردی	نظام منظر شهری



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

خیابان -عدم وجود تاسیسات شهری در مواقع اضطراری(نداشتن شیر آتش نشانی و...)	فرصت بهبود کیفیت منظر خیابان -امکان تعریف مبلمان شهری مطلوب و مناسب با فضا	-تعداد ناکافی مبلمان شهری -دفع نامناسب آب های سطحی -مکان نامناسب مبلمان های شهری -کفسازی نامناسب پیاده رو -وضعیت نامطلوب روشنایی خیابان			
---	---	--	--	--	--

-ساخت و سازهای بی ضابطه و تنزل سلیقه شهری -نداشتن همخوانی مصلح مورد استفاده در ساختمان های نوساز با هویت شهر -از بین رفتن هماهنگی و مطلوبیت خط آسمان در نتیجه ساخت و سازهای اخیر	-امکان ارائه ضوابط طراحی با استفاده از نماهای بارزش بناهای قدیمی اطراف محدوده -امکان ایجاد محصوریت و پیوستگی با استفاده از درختان -مطلوبیت بخشی بصری به محیط با استفاده از درختان -ایجاد هویت از طریق استفاده از تجهیزات خیابانی و منظرسازی -فرصت افزایش ارتفاع در نقاط نیازمند به نشانه -امکان تعریف ضربانگ مناسب با استفاده از ریتم موجود در جداره	-یکنواختی سیمای عمومی خیابان -ناهماهنگی بناهای واقع در حاشیه خیابان از نظر تناسبات، رنگ، مصلح و... -الحاقات نامناسب جداره -عدم رعایت اصول زیبایی شناختی در طراحی جداره -نبود هماهنگی میان ساختمان های جدید و بناهای قدیمی -وضعیت نامناسب مبلمان شهری خیابان از لحاظ فرم، شکل، رنگ و... -عدم نظم و هماهنگی درختان حاشیه خیابان -آلودگی بصری سیم های برق در خیابان	-خط آسمان تقریبا یکنواخت جداره -نمای هماهنگ و متناسب در قسمت های قدیمی تر جداره -تجانس نسبی خیابان -وجود ریتم در قسمت های قدیمی جداره	مولفه تجربی زیباشناختی	نظام منظر شهری
-احداث ساختمان های جدید با مصالح در تضاد با اقلیم -تجمع زباله در جوی های آب	-امکان حذف برخی الحاقات نامناسب در نتیجه طراحی همساز با اقلیم -امکان تعریف قلمرو و فضاهای شهری مطلوب با استفاده از فضای سبز	-کمبود فضای سبز و یکنواختی آن -عدم وجود مناظر طبیعی	-استفاده از مصالح بومی و متناسب با اقلیم در اغلب ساختمان ها	مولفه زیست محیطی	



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

7- طراحی

7-1- اهداف خرد و راهبردهای طراحی

دستیابی به فضای شهری زنده و واجد هویت معنادار در قالب رسیدن به کیفیت های مطلوب محیطی در سه سطح عملکردی، تجربی-زیباشناختی و زیست محیطی هدف کلی طرح خواهد بود. اما از آنجا که این هدف بسیار کلی و انتزاعی است، جهت دستیابی به عباراتی دقیق تر و ملموس تر، این هدف کلی در قالب اهداف خرد تعریف و تعیین می شود. در ذیل هر کدام از اهداف خرد نیز راهبردهای مربوط به آن ارائه شده است.

جدول 2- تدوین اهداف خرد، راهبردها و معیارهای طراحی

اهداف خرد	راهبردها	معیارهای طراحی
جذابیت فضا و سرزندگی شبانه روزی آن	<ul style="list-style-type: none"> -پیش بینی فضاها و کاربری های جاذب متناسب با نیازها و سلیق گروه های مختلف -تسهیل در استفاده مرتب و دائمی شهروندان (سالمندان، کودکان، معلولین و...) -تامین امنیت محیط -ایجاد ارتباط متعادل و متناسب بین محور خیابان و بافت مسکونی و شهری اطراف 	<ul style="list-style-type: none"> -ایجاد کاربری های مناسب و متنوع از لحاظ زمانی و فعالیتی و متناسب با نیازهای شهروندان در طول مسیر مانند رستوران، نمایشگاه فرهنگی -هنری و... -ایجاد فضاهایی برای مکث، نشستن، تماشای گفتگو و... با توجه به الگوهای رفتاری شهروندان -در نظر گرفتن جاذبه هایی در امتداد مسیر مانند تابلوی نمایش روزنامه ها، عناصر هنری و نمادین، تعبیه وسایل سبک ورزشی (میله های بارفیکس، شطرنج و...) -طراحی مطلوب و هماهنگ عناصر و مبلمان شهری -در نظر گرفتن کاربری مسکونی در طبقات بالای ساختمان ها -نورپردازی مناسب خیابان و مسیر پیاده -پرهیز از باقی گذاردن نقاط ساکن و بدون فعالیت در بدنه و طول مسیر پیاده -توجه به جزئیات در طراحی مسیر پیاده -تداوم کاربری های خیابان به معابر منتهی به آن
تعریف مسیری با هویت و تاثیر گذار بر خاطرات جمعی مردم	<ul style="list-style-type: none"> -توجه به نشانه های عینی و ذهنی در طراحی مسیر -بهره گیری از عملکردها و عناصر تاریخی و هویت بخش در جهت امکانات و نیازمندی های امروز -تقویت شاخص های کالبدی که یادآور خاطرات جمعی شهروندان هستند. -طراحی فضاهایی انعطاف پذیر به گونه ای که محل بروز رویدادهای متنوع شهری باشد. -بهره گیری از مشارکت شهروندان اعم از مالکین مغازه ها، عابرین پیاده و... در فرایند طراحی 	<ul style="list-style-type: none"> -تقویت گره و نشانه های موجود (میدان امام خمینی، مسجد ولیعصر و...) -ارتقا خوانایی خیابان با تعریف نشانه های جدید و نقاط عطف در مکان های مناسب -افزایش محصوریت خیابان با بالا بردن تراکم تا 3 طبقه، استفاده از درخت، سرپوشیده کردن معابر در نقطه اتصال به خیابان -ایجاد فضاهای شهری در اطراف ابنیه شاخص و نشانه های نمادین (تعریف جلوخان برای مسجد ولیعصر) -تقویت ارتباطات بصری با گره و نشانه های موجود -طراحی کنج ها در راستای تقویت خوانایی خیابان -حفظ نام قدیمی معابر و مکان ها
انتظام بخشیدن به حرکت و دسترسی سواره و پیاده در طول محور	<ul style="list-style-type: none"> -توجه همزمان به نظام های حرکتی متفاوت سواره، دوچرخه و پیاده و ایجاد هماهنگی بین آن ها -ایمنی پیاده در برابر سواره در تمام مسیر به خصوص در نقاط تلاقی حرکت آن ها 	<ul style="list-style-type: none"> -مناسب سازی پیاده رو از طریق پیش بینی عرض مناسب، کفسازی و تجهیز فضا به مبلمان شهری هماهنگ با محیط -توجه به دسترسی همه افراد اعم از معلولین، سالمندان و... در طراحی مسیر -پرهیز از ایجاد هرگونه مانع و جدول در مسیر



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

<p>- طراحی لبه های مسیر - وجود علائم جهت یابی - طراحی مسیرهای مناسب با تجهیزات کافی برای حرکت دوچرخه - به حداقل رساندن تقاطع سواره و پیاده - ممناعت از پارک ماشین و موتورسیکلت در لبه خیابان - استفاده از سرعت گیر در نقاط مناسب (تقاطع ها، رو به روی مدرسه و...) - ایجاد حریم بین مسیر سواره و پیاده با استفاده از درخت - مکان یابی پارکینگ در فواصل مناسب، در زمین های بایر و در لایه دوم خیابان</p>	<p>- تعریف مسیری به صورت پیوسته و با کیفیت مطلوب برای عابرین پیاده - افزایش نفوذ پذیری خیابان و تسهیل دسترسی از بافت مسکونی مجاور به محور - پیش بینی پارکینگ در نقاط مناسب و در پیوند با کاربری های تعریف شده</p>	
<p>- توجه به زمینه در طراحی ساختمان های جدید - رعایت مقیاس و تناسب انسانی در طراحی فضاها - استخراج قواعد طراحی از تناسب مطلوب ساختمان های موجود - تدوین ضوابط و معیارهای طراحی جداره (تعیین ابعاد، رنگ، مصالح، بافت، تناسب بازشوها، الحاقات و سایر عناصر نما) - تقویت ریتم موجود جداره، جززهای عمودی بین مغازه ها - حفظ ساختمان هایی با عمر متفاوت - زودن عوامل و عناصر الحاقی و مزاحم روی نماها و ترمیم فرسودگی نماها - طراحی و تغییر نماهای ناهماهنگ موجود به نحوی که تا حد امکان وحدت و هماهنگی کلی در سیمای خیابان حاصل آید. - ایجاد پیوستگی در عناصر کالبدی مسیر (کف، نما، خط آسمان، مبلمان و...) - استفاده مناسب از زمین های بایر اطراف سایت</p>	<p>- لحاظ نمودن پیوندهای بومی - فرهنگی - تناسب و محصوریت های فضایی مطلوب - تعریف خط آسمان مناسب و هماهنگ با زمینه موجود - تنوع چشم اندازهای بصری در فضای خیابان - مطالعه الگوهای موجود و کهن نماسازی و ساخت ابنیه - تدوین ضوابط و معیارهای طراحی جداره - طراحی نبش ها و تاکید بر آن ها</p>	<p>ارتقاء ساختار کالبدی هماهنگ با نظام فعالیت ها</p>
<p>- سرپوشیده کردن قسمت هایی از پیاده رو (تعریف سایه بان، رواق، بالکن، بهره گیری از سایه درختان و...) - استفاده از پوشش گیاهی مناسب در بدنه سازی خیابان - استفاده از آب برای تلطیف هوا - تعریف فضاهای نیمه باز مانند رواق، ایوان، پیش فضا و... - استفاده از مصالح سازگار با اقلیم و پایدار مانند آجر - استفاده از رنگ های روشن و متناسب با اقلیم در طراحی مسیر - طراحی ابعاد پنجره ها، جزئیات نما، سایبان و... با توجه به شرایط اقلیمی محیط - حفظ و نگهداری اراضی کشاورزی اطراف خیابان</p>	<p>- استفاده از عناصر طبیعی مانند آب، درخت و ... در طول مسیر - بهره گیری از مصالح بومی و پایدار در کف و جداره - حفاظت شهروندان در برابر عوامل نامساعد جوی - توجه به شرایط اقلیمی محیط در طراحی فضاها</p>	<p>تامین آسایش اقلیمی محیط</p>

7-2- الگوهای طراحی

در ادامه فرایند طراحی، در این مرحله الگوهای طراحی با توجه به مطالعات پیشین ارائه خواهند شد. در این راستا در ابتدا الگوی مطلوب طراحی با استفاده از مبانی نظری طرح و به خصوص ارزیابی تجربیات جهانی شکل می گیرد. در مرحله بعد، الگوی مقدور طراحی که حاصل از خود سایت و شناخت بستر طرح است، ارائه می شود. از ماحصل این دو الگو، با در نظر داشتن اهداف و معیارهای طراحی، الگوهای اقدام، در قالب سه گزینه مختلف به دست می آیند. پس از بررسی محاسن و معایب این



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

گزینه ها و مقایسه آن ها با استفاده از معیارهای طراحی، الگوی بهینه طراحی انتخاب خواهد شد و ادامه فرایند طراحی بر اساس آن صورت می گیرد .

الگوی مطلوب طراحی

همان طور که اشاره گردید، این الگو مبتنی بر مبانی نظری طراحی و بررسی تجربیات جهانی خواهد بود. در این الگو خیابان به صورت پیاده راه در نظر گرفته شده است؛ از این رو وجود محورهای کمکی برای انتقال ترافیک به آن ها ضرورت دارد. همچنین با مکان یابی پارکینگ در فواصل مناسب از محور، امکان دسترسی به خیابان تسهیل خواهد شد. برای جابه جایی افراد پیاده در طول محور از وسیله حمل و نقل عمومی استفاده خواهد شد. کفسازی، استفاده از فضای سبز، طراحی مبلمان شهری و تامین روشنایی از دیگر موارد حائز اهمیت در این الگو خواهند بود. فعالیت ها و کاربری های پیشنهادی این محور نیز طیف متنوعی از فعالیت های تجاری، فرهنگی - فراغتی مانند رستوران، سینما، فروشگاه ها، تئاتر، گالری های هنری، محل های سرگرمی کودکان و ... خواهند بود تا سرزندگی شبانه روزی خیابان را تامین کنند.

الگوی مقذور طراحی

از آن جا که طرح تفصیلی مصوب، منطبق بر وضعیت فعلی خیابان و واقعیت موجود می باشد؛ این طرح به عنوان الگوی مقذور طراحی در نظر گرفته شده است. در این الگو خیابان امام خمینی به عنوان پیاده راه در نظر گرفته شده است. معابر کمکی نیز در اطراف محور، تقریباً منطبق بر معابر فعلی و با تعریض آن ها ایجاد خواهند شد. در انتهای معابر منتهی به خیابان، دوربرگردان هایی طراحی شده و تنها دسترسی پیاده به خیابان امکان پذیر می باشد. به علاوه پارکینگ هایی نیز در فواصل مناسب از خیابان و اغلب در اراضی بایر اطراف آن مکان یابی شده است. در این الگو، کاربری غالب جداره، کاربری تجاری می باشد و مرکز مخابرات، دبیرستان، مسجد و درمانگاه به صورت فعلی حفظ شده اند. فضای سبز نیز به صورت نوارهایی در دو طرف خیابان تعریف شده است.

الگوی اقدام طراحی

الگوهای اقدام، باید از یک سو منطبق بر واقعیت موجود و مسائل و نیازهای فعلی و آتی خیابان و از سوی دیگر، دربرگیرنده اهداف و معیارهای طراحی باشند. در این راستا این الگوها بر اساس الگوی مقذور طراحی (طرح تفصیلی مصوب) ارائه شده اند و در همه آن ها، معابر منتهی به خیابان، دوربرگردان ها، محورهای کمکی اطراف و پارکینگ ها طبق طرح تفصیلی در نظر گرفته شده است. از سوی دیگر با توجه به اهداف و معیارهای طراحی، در زمینه فرم کالبدی جداره، کاربری ها و فعالیت ها، مقطع عرضی خیابان، گشایش های فضایی و نقاط عطف و ... پیشنهاداتی در قالب سه گزینه مختلف ارائه گردیده است.

در مرحله بعد ارزیابی گزینه ها بر اساس معیارهای طراحی و با دادن امتیازاتی به هر گزینه صورت می گیرد. اما بدون تردید، بهترین گزینه تلفیقی از محاسن گزینه های مختلف خواهد بود. از این رو برای رسیدن به مطلوب ترین وضعیت، از محاسن سایر گزینه ها برای برطرف کردن معایب گزینه برتر استفاده خواهد شد.

ایده کلی طراحی

در ادامه فرایند طراحی، پس از انتخاب گزینه بهینه به کمک معیارهای طراحی، در این مرحله ایده نهایی طراحی بر اساس آن شکل خواهد گرفت. برخی از خصوصیات ایده کلی طراحی عبارت است از:

- وجود خط تراموا در وسط خیابان برای جابه جایی افراد
- مکان یابی پارکینگ در فاصله مناسب از محور
- تعریف کاربری ها و فعالیت ها متناسب با نیازهای افراد مختلف (نمایشگاه فرهنگی - هنری، سینما، پارک شهری، کافی شاپ، رستوران و...)
- ارائه کاربری های فعال در ساعات مختلف شبانه روز



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

- تامین محصوریت خیابان با افزایش ارتفاع ساختمان های اطراف به سه طبقه
- افزایش ارتفاع جداره در میدان امام خمینی به چهار تا پنج طبقه
- تاکید بر میدان به عنوان گره شهری فعال
- تقویت نشانه های فعلی بافت مانند مسجد ولیعصر و ارائه نشانه های جدید در طول محور
- حفظ و نگهداری فضای سبز موجود و تقویت آن در راستای تعریف فضا
- مبلمان شهری هماهنگ و متناسب با زمینه
- استفاده از رواق، پیش آمدگی ها و بالکن ها برای محافظت عابرین در برابر شرایط نامساعد جوی
- ایجاد گشایش های فضایی در طول مسیر
- تعریف نقاط عطف مناسب

طرح نهایی

پس از ارائه ایده کلی طراحی، در این مرحله طرح نهایی با جزئیات و به طور کامل شرح داده خواهد شد و به فراخور موضوع، نقشه ها و تصاویر مرتبط با آن ارائه می گردد .

دسترسی

در طرح نهایی، خط تراموا در وسط خیابان به صورت رفت و برگشت برای جابه جایی افراد پیاده در نظر گرفته شده است . ایستگاه های تراموا نیز در ابتدا و انتهای خیابان و در نزدیکی میدان امام خمینی-وسط خیابان- قرار می گیرند . در این حالت فاصله تقریبی ایستگاه ها 400 متر خواهد بود که مناسب به نظر می رسد .

معايير منتهی به خیابان مطابق با طرح تفصیلی در نظر گرفته شده اند . با این تفاوت که عرض تمام معابر در محل تقاطع با خیابان به 2 تا 3 متر کاهش می یابد و در انتهای مسیر دوربرگردان هایی طراحی شده است . پارکینگ ها نیز همانند طرح تفصیلی در اطراف خیابان و در فواصل مناسب از خیابان مکان یابی شده اند .

کاربری ها و فعالیت های پیشنهادی

کاربری تجاری فعلی خیابان در طرح نهایی نیز تقویت خواهد شد و هم چنان به عنوان کاربری غالب جداره باقی خواهد ماند . برای افزایش حضور مردم و تقویت زندگی جمعی در خیابان، به تناوب در طول مسیر، کاربری ها و فعالیت های متناسب با پیاده راه در نظر گرفته می شود . از جمله این کاربری ها می توان به نمایشگاه فرهنگی -هنری، رستوران، کافی شاپ، سینما، پارک شهری و ... اشاره کرد . این کاربری ها به عنوان نقاط عطف خیابان نیز عمل خواهند کرد و در تنوع و تباین فضا موثر خواهند بود .

برای تامین سرزندگی شبانه روزی خیابان، کاربری مسکونی به عنوان کاربری غالب طبقات بالا در نظر گرفته شده است و کاربری هایی با فعالیت شبانه مانند رستوران و کافی شاپ در فواصل مناسب در طول مسیر پیشنهاد شده اند .

فرم کالبدی

محصوریت خیابان با افزایش تعداد طبقات ساختمان های دو طرف آن به سه طبقه تقویت خواهد شد . در معابر منتهی به خیابان، به واسطه عرض کم معابر، ارتفاع دو طبقه در نظر گرفته شده است . ارتفاع جداره در اطراف میدان امام خمینی نیز، چهار تا پنج طبقه افزایش یافته و بر نقش

میدان به عنوان یک گره شهری تاکید می شود . بدین ترتیب خط آسمانی متعادل و هماهنگ در طول جداره ایجاد خواهد شد .

عقب نشینی ها و جلوآمدگی های لبه خیابان نیز هم چنان حفظ خواهند شد؛ این کار مانع از یکنواختی مسیر می شود . علاوه بر آن با ایجاد گشایش های فضایی در طول مسیر (تعریف فضای نشست، طراحی آبنا





ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

و... بر تنوع مسیر افزوده خواهد شد. پیش خان روبه روی مسجد، به عنوان یک فضای باز شهری عمل خواهد کرد. برای محافظت عابرین از شرایط نامساعد جوی نیز رواق، بالکن و پیش آمدگی هایی در طول مسیر خواهیم داشت (شکل 1).

شکل 1: ط

نما

در نمای پیشنهادی، خیابان به صورت یک کل در نظر گرفته شده است. در این راستا با استفاده از ارکان افقی و عمودی بدنه ساختمان ها در ارتباط با یکدیگر قرار می گیرند. برای نمونه، ریتم موجود حاصل از جرزهای عمودی بین مغازه ها، تقریباً در تمام طول جداره تکرار شده است. این امر علاوه بر تعریف ابعاد طولی فضا، تداوم بصری بدنه را نیز به دنبال دارد. علاوه بر آن خط طبقات و بالکن ها از عناصر ارتباط دهنده افقی جداره محسوب می شوند.

تناسبات بصری اجزا نیز، از جداره های بارزش موجود الگوبرداری شده اند. برای نمونه تناسبات پنجره ها برگرفته از نمای بارزش ساختمان قدیمی عمارت موسی خانی می باشد.

برای افزایش محصوریت خیابان و تعریف ورودی بافت نیز، رواقی متناسب با الگوهای موجود در کوچه های منتهی به خیابان در نظر گرفته شده است.

طراحی جزء فضاها

در ادامه ارائه طرح نهایی، در این مرحله طراحی جزء فضاها تشریح خواهد شد. در این قسمت وضع پیشنهادی در کنار وضع موجود آورده شده است تا علاوه بر سهولت ادراک، امکان مقایسه دو فضا نیز فراهم گردد.

جلوخان مسجد ولیعصر

مسجد ولیعصر از نشانه های مهم شهر بایک محسوب می شود. در این راستا برای افزایش خوانایی شهر و پیاده راه و تقویت نقش نشانه ای مسجد، جلوخانی برای مسجد ولیعصر تعریف شده است.

با توجه به این که ورودی مسجد از داخل کوچه می باشد، این جلوخان در مقابل ورودی مسجد در نظر گرفته شده است و طراحی آن مطابق با مفهوم جلوخان در گذشته و به نحوی صورت گرفته که فضا برای برگزاری مراسم مذهبی، عزاداری ها و ... مناسب باشد. از سوی دیگر مجاورت آن در کنار پیاده راه در ایجاد گشایش فضایی در مسیر و استفاده از فضا در تمام زمان ها موثر خواهد بود.

در طراحی جداره جلوخان نیز از نمای حسینیه شهر، ساختمان بارزش قدیمی الگوبرداری شده است.

میدان امام خمینی

در طرح پیشنهادی بر نقش میدان امام خمینی به عنوان یک گره شهری فعال و یکی از نقاط عطف خیابان تاکید شده است. برای تقویت محصوریت میدان، تعداد طبقات ساختمان های اطراف تا چهار طبقه افزایش می یابد؛ بدین ترتیب خط آسمان خیابان دارای نقطه اوجی در میدان امام خمینی خواهد بود.

برای تامین سرزندگی شبانه روزی میدان، کاربری های دوطرف آن اغلب کافی شاپ، رستوران و... (کاربری هایی با فعالیت شبانه) خواهند بود و در طبقات بالا کاربری غالب مسکونی می باشد.

وجود رواق در اطراف میدان، قرار گرفتن میز و صندلی رستوران ها در فضای بیرون و تعریف فضای نشستن با استفاده از اختلاف ارتفاع ایجاد شده و... ارتباط بیشتر فضا با عابر پیاده را موجب می شوند و در تقویت خوانایی میدان موثر خواهند بود (شکل 2).

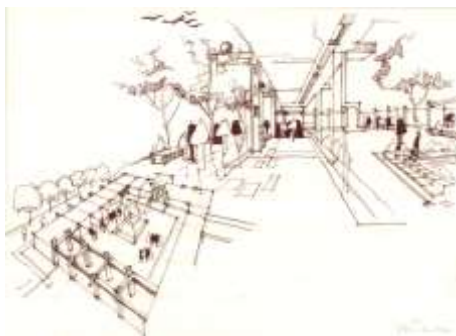
نمایشگاه فرهنگی - هنری

این نمایشگاه در زمین بایر مجاور خیابان مکان یابی شده است. این زمین که در حال حاضر به عنوان پارکینگ استفاده می شود؛ با تبدیل به فضای نمایشگاهی به عنوان نقطه عطف خیابان عمل خواهد کرد.

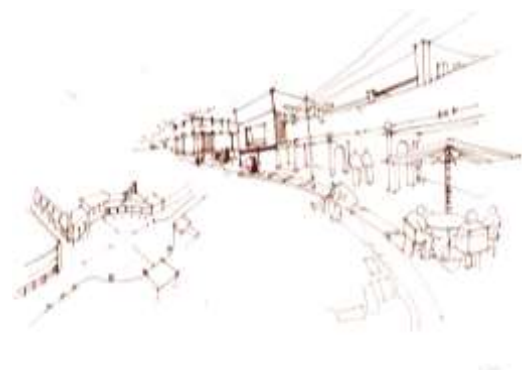


ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

فضا به صورت انعطاف پذیر طراحی شده تا در شرایط و زمان های مختلف همواره فعال باشد. غرفه های نمایشگاهی در اطراف و فضای نشستن در تلفیق با پوشش گیاهی در وسط در نظر گرفته شده اند (شکل 3).



شکل 3: طرح پیشنهادی غرفه نمایشگاهی



شکل 2: طرح پیشنهادی میدان

سینما

از دیگر فعالیت های فرهنگی- تفریحی در نظر گرفته شده، سینما می باشد. سینما نیز با توجه به اراضی بایر اطراف مکان یابی شده است تا حداقل تخریب صورت گیرد. پیش فضای مقابل آن ارتباط سینما با پیاده راه را برقرار می سازد و به عنوان فضای مکث، فضایی برای خرید بلیط، قرارگیری تابلوهای تبلیغاتی و .. عمل خواهد کرد.

کافی شاپ و رستوران نیز در مقابل سینما به عنوان کاربری های مرتبط با آن در نظر گرفته شده اند. عقب نشینی این فضاها از لبه پیاده راه، ایجاد سایبان موقت و تعریف فضای نشستن را فراهم می کند. به این ترتیب ارتباط فضایی عرضی بین سینما و کافی شاپ و رستوران مقابل آن برقرار می شود. این ارتباط از طریق کفسازی برجسته تر خواهد شد. ورودی فضاها نیز با استفاده از درخت تعریف شده است.

پارک شهری

الگوی بافت کالبدی شهر بایک به صورت باغ-شهر می باشد. باغ ها و اراضی کشاورزی موجود به عنوان سلول های سبز شهری ایفای نقش می کنند؛ از این رو حفظ و تقویت آن ها ضروری می نماید.

در این راستا زمین کشاورزی مجاور خیابان که در نزدیکی دبیرستان امام خمینی قرار گرفته، به عنوان یک پارک شهری عمل خواهد کرد. بدین صورت که ضمن حفظ زمین کشاورزی، فضاهای نشستن متناسب با فرهنگ محیط در کنار آن ایجاد خواهند شد.

طرح پیشنهادی برای تعریف ورودی آن نیز برگرفته از تصویر آشنای شهر بایک (المان ورودی و فضای سبز پشت آن) می باشد.



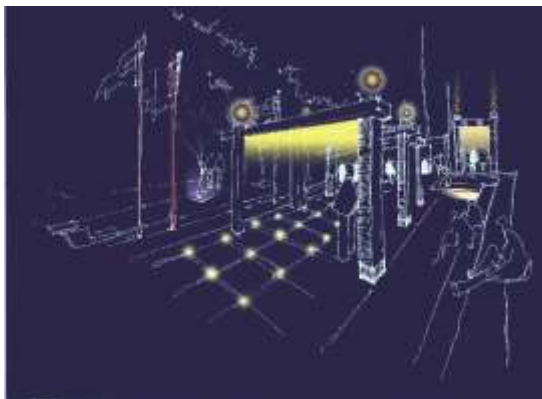
ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

پیاده راه

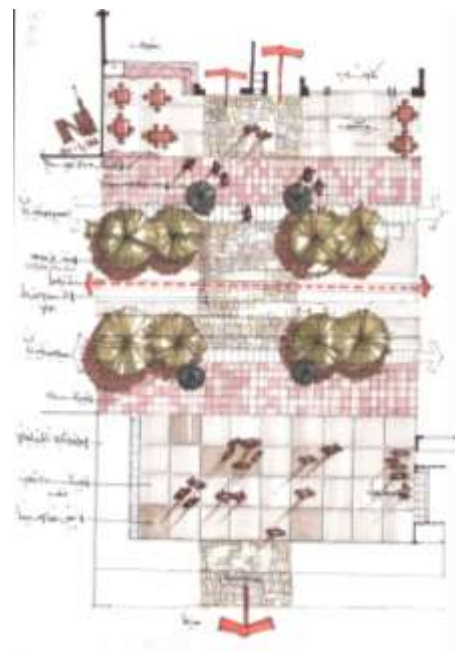
پیاده راه متناسب با حرکت عابر پیاده و به صورت پیوسته طراحی شده است. همان طور که اشاره شد، خط تراموا از وسط آن عبور می کند. نوار سبز فعلی خیابان حتی الامکان حفظ و تقویت خواهد شد. برای محافظت عابرین در برابر شرایط نامساعد جوی در دو طرف پیاده راه از رواق، بالکن و پیش آمدگی ها استفاده شده است. خط مسیر نابینایان نیز به عرض 60 سانتی متر در کنار نوار سبز در نظر گرفته شده است که در تمام طول مسیر خیابان ادامه می یابد. جذابیت مسیر پیاده با ایجاد گشایش های فضایی و ارائه منظرهای جدید تقویت می شود (شکل 4).

منظر شب

نورپردازی پیاده راه علاوه بر تامین امنیت شهروندان، در ایجاد محیطی صمیمی و جذاب نقش دارد. بازه زمانی استفاده از فضا را در شب افزایش می دهد و خوانایی محیط در شب را به دنبال دارد. در این طرح نورپردازی متناسب با نوع فضا و مقیاس عابر پیاده صورت گرفته است. تعریف مسیر حرکت پیاده، تعریف مسیر حرکت تراموا، تاکید بر عناصر خاص، تقویت ورودی فضاها، تلفیق نورپردازی و پوشش گیاهی، تلفیق سیستم روشنایی با نشیمنگاه و ... از جمله موارد مدنظر در منظر شب پیاده راه بوده است (شکل 5).



شکل 5: نورپردازی شب



شکل 4: پیاده راه

مبلمان شهری

طراحی مجموعه ای مبلمان شهری سادگی فرم و رنگ آن، هماهنگی مبلمان با ارگونومی بدن انسان، توجه به زمینه و بافت موجود و ... از جمله عوامل موثر در طراحی مبلمان شهری پیاده راه بوده است.

نحوه توزیع مبلمان شهری نیز با توجه به نوع فضا و کاربری های اطراف بوده است. نصب تابلوهای تبلیغاتی سینما در پیش فضای جلوی آن، قرارگرفتن میز و صندلی رستوران ها در عقب نشینی های فضایی به نحوی که مانع عبور افراد پیاده نشود، مکان یابی گلدان ها در تقاطع های پیاده راه با شبکه اطراف برای ممانعت از ورود اتومبیل و ... از جمله این موارد می باشد.

8- نتیجه گیری



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

گسترش کالبدی شهرها بدون توجه به نیازهای انسانی موجب بروز بسیاری از مشکلات در شهرهای امروزی شده است. یکی از این موارد دوری انسان از فضاهای شهری و به حاشیه رفتن آن است. به همین دلیل توجه به شهری انسان محور و با درک نیازهای افرادی که در شهر حضور دارند، اهمیت بسزایی دارد. در این پژوهش به تحلیل نقش پیاده راه به عنوان یکی از اساسی ترین رکنهای فضاهای عمومی پرداخته شده است. از نتایج تحقیق می توان این گونه نتیجه گرفت که صرف ایجاد محیطی بدون اتومبیل و مختص عابران پیاده موجب سرزندگی و جذب جمعیت برای استفاده از فضا نمیشود، بدین ترتیب باید در کنار محدودیت دسترسی خودرو به محدوده، به دیگر جنبه های موثر در کیفیت محیط که در تحقیق به آنها پرداخته شد، توجه شود تا بتوان محیطی سرزنده و مناسب برای حضور شهروندان ایجاد کرد. مرور تجارب جهانی در این زمینه نشان میدهد که در اکثر شهرهای دنیا پیاده سازی ابتدا با مشکلات متعدد و نارضایتی ساکنان محدوده همراه بوده است؛ اما به تدریج اجرای طرح ها و برنامه های مشارکتی و افزایش آگاهی شهروندان، موجب جلب رضایت و همکاری آنها در ادامه پروژه در راستای بهبود وضعیت و رسیدن به محیطی امن و آرام با سرزندگی و تحرک شهری شده است. در نظر گرفتن مولفه های مختلف در طراحی پیاده راه مانند تنوع کاربری و جذابیت محیط، تعامل و حس هویت، ایمنی و امنیت در برابر وسایل نقلیه اهمیت بالایی در کیفیت محیط دارند. در این راستا توجه به جزییات اجرایی نقش مهمی در تحقق اهداف و در نهایت رسیدن به طرح مطلوب ایفا می کند.

8- منابع و ماخذ

- جدلی، فیروزه (1382). پیاده راه تحکیم رابطه انسان و محیط شهری. پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری. دانشگاه تهران.
- حبیبی، محسن (1380). مسیر پیاده گردشگری. نشریه هنرهای زیبا، 9، 43-51.
- ماهوش، مریم (1378). طراحی مسیرهای پیاده گردشگری در بافت کهن (محور چهارباغ). پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری. دانشگاه تهران.
- Klaic, Dragan (2005). 'Istanbul's cultural constellation and its European prospects'. Retrieved 2008, from <http://www.labforculture.org/en/content/view/full/1565>