



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

زمان پذیرش نهایی: ۱۴۰۰/۰۶/۲۲

اصول طراحی شهر پیاده مدار (نمونه موردی شهر دوگنبدان)

علی درخشان

دانشجوی دکتری تخصصی شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یاسوج

چکیده

پیاده راهها یا مسیرهای پیاده برای تبدیل فضاهای سکونتگاهی به مکانهای امن و لذت بخش برای پیاده روی اختصاص داده شده اند. امروزه، در سیاستهای برنامه ریزی و طراحی شهری به دنبال تقویت محیط های پیاده و از بین بردن موانعی هستیم که توانایی ما را برای پیاده روی آسان و ایمن، محدود می کند. پیاده مداری که هدف آن بازیابی و توسعه فضاهای پیاده در سطح شهرها و به رسمیت شناختن و اولویت قائل شدن برای عابرین پیاده بعنوان عناصر درجه اول شهری؛ به یکی از محورهای برنامه ریزی و طراحی شهری بدل گردیده است. به ویژه با آغاز هزاره سوم ضرورت رویکرد مجدد به حرکت پیاده بعنوان سالم ترین، اقتصادی ترین و پویاترین روش جابجایی و حمل و نقل درون شهری مورد توجه جدی کارشناسان و مدیران امور شهری قرار گرفته است. عواملی چون افزایش قابل توجه زمان جابجایی، افزایش تصادفات، آلودگی های صوتی، بصری و نزدیکی میزان آلودگی هوا به مرزهای تهدید سلامت انسانی، از تبعات سیستم حمل و نقل ناپایدار در شهرها می باشد. بنابراین، یک شهرمی بایست اقدامات و حرکت های ساکن آن، با فرم قابل رویت محیط و بالگوهایی که از دید گروه های جمعیتی گوناگون واجد اهمیت اند مرتبط باشند. در این پژوهش سعی بر آن است که مهمترین اصول طراحی متناسب با شهر پیاده مدار ارائه و به منظور تطابق این اصول با نتایج مطالعات موردی، به منظور غنی سازی آن ملاک عمل قرار دادن انسان و ادراک او از فضا، پیشنهاد هایی مطرح شود و هدف ارائه ضوابط، استانداردها و راه حلهایی برای جدایی حریم حرکت پیاده و سواره برای آسایش بیشتر شهروندان و گسترش هرچه بیشتر پیاده روی و پیاده مداری در شهر است. در این مقاله سعی شده است با تکیه بر روش توصیفی-تحلیلی و داده ها و اطلاعات پژوهش و تحلیل اطلاعات به شیوه کتابخانه ای و اسنادی گردآوری شده است.

واژگان کلیدی: پیاده ، پیاده مداری ، حریم ، ایمنی، بلوک.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۱- مقدمه

حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابه جایی انسان در محیط است و پیاده روی هنوز امکان برای مشا هده مکان ها، فعالیت واحساس شوروتحرک زندگی وکشف ارزش ها وجاذبه های نهفته در محیط است. زمانی که فضا برای آسایش و حضور ایمن وفعال عابر پیاده در شهر مناسب نباشد، اولین قشری که از حضور در شهر محروم می شوند گروه های ویژه یعنی، سالمندان، معلولین، کودکان و افراد بزرگسال می باشند. در حالی که این قشر درصدی زیادی از استفاده کنندگان از فضای شهری را تشکیل می دهند وعدم حضور اینان در شهر به معنای افت کیفیت شهر و سلب معنای شهری از آن می باشد (فجروتوسعه، ۱۳۸۶: ۱). آنچه در شهرهای امروز، قابل توجه است این که تاریخ زدایی و زدودن خاطرات جمعی برای افزایش مسیرهای سواره رو وتوجه مسئولین تنها برای رفع نیازهای سواره موجب افول ارزش های بصری شده است ونتیجه آن که، زمانی که مقیاس شهر تنها برای سواره ساخته می شود پیاده روها در فضای شهری احساس گم گشتگی، ناامنی و بی هویتی می کند (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۷۱). کاربران اصلی محیط های شهری، پیاده روندگان هستند. وایت معتقد است که می توان عابران پیاده رو را از آرام پرسه زدن، ترافیک کم تا شلوغ، سریع، هدفمند ونیمه دهنده، متغیر وقابل دسته بندی دانست (carmona, 2007: 185). پیاده روی از ابتدایی ترین روشهای جابه جایی شهر محسوب می گردد و شهرها پیش از پیدایش مدرنیسم متناسب با شرایط پیاده روی توسعه یافته یا اصطلاحاً پیاده مدار بوده اند. با پیدایش شهرسازی مدرنیستی تأکید بر توسعه شهرها برای تسهیل حرکت سواره منجر به کم اهمیت شدن فضاهای شهری (شامل میدان و خیابان) مناسب برای پیاده و پیاده روی گردید. این رویکرد در دهه های اخیر تغییر نموده و خیابان به عنوان یک فضای عمومی شهری و محل تعاملات اجتماعی مجدداً مورد توجه قرار گرفته است. اگر شهر را به مانند یک موجود زنده فرض کنیم بر ای ادامه زندگی به سرزندگی و نشاط نیازمند است. نقش فضای شهری، یا به عبارتی فضایی که در آن تعاملات اجتماعی شهروندان شکل می گیرد و فرهنگ جامعه در بستر آن ارتقا می یابد، در کشور ما روز به روز در حال افول است. شرایط حاکم بر شهرهای امروزی شیوه زندگی جدیدی را القا می کند که در آن پیاده روی به منظور انجام اهداف مختلف نادیده گرفته می شود. زندگی شهری، با تعامل سازنده میان شهروندان تعریف می شود و روابط میان شهروندان با یکدیگر و با دیگر نهادها مثال بارزی از سرزندگی شهری است. زندگی پیاده که روابط چهره به چهره را ترویج می دهد، بخش مهمی از تعاملات جامعه شهری را می تواند به خود اختصاص دهد. از گذر روابط چهره به چهره می توان انتظار داشت که بسیاری از آلام شهری التیام یافته، به ویژه نشاط اجتماعی و تعاون و همکاری ارتقاء یابد. از سوی دیگر، گسترش فضاهای شهری متناسب در مسیر پیاده و ایجاد پیاده راه ها از منظر کاهش آسیب های اجتماعی مؤثر است، به گونه ای که فضاهای بی دفاع شهری کاهش یابد و حداکثر فضا برای تعامل میان شهروندان فراهم شود. هنگامی که می بینیم یک شهر قدیمی با موفقیت کار می کند، باید بدانیم که پشت بی نظمی ظاهری آن، نظم باشکوهی به منظور ایجاد امنیت در خیابان ها و آزادی در شهر حاکم است. جوهره چنین نظم پیچیده ای، پیچیدگی کاربرد پیاده روها همراه با سلسله ای از چشم هاست که همواره وجود دارند. این نظم خود زندگی است و نه هنر، توسعه فرهنگ پیاده روی منحصرأ به معنای ساخت و ساز پیاده رو ها نیست، بلکه باید در ابعاد وسیع تری به این مسئله توجه شود. به طوری که این نوع زندگی باید به اولویت در مدیریت شهری تبدیل شود. پیش از این توجه به زندگی پیاده در شهر به عنوان یکی از وظایف مدیریت شهری تحت عنوان مناسب سازی شهر برای معلولین وسالمندان خلاصه می شد و کمتر مورد توجه قرار می گرفت. گذراز شهر خودرو محور به انسان محور، رویکردی برای دستیابی به توسعه انسانی و تحقق هدف شهروندمداری است.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۲- بیان مسأله

بشر همواره با ایجاد ساختارهایی در شهر، نیازذاتی خود برای برقراری روابط اجتماعی را برآورده کرده، فضاهایی که از نظر اجتماعی فعال بوده و امکان ارتباطات چهره به چهره انسانی را، درون اجتماع شهر و در کالبدی سازمان یافته فراهم کرده است. درگذشته عابر پیاده به عنوان عنصر اصلی در برنامه ریزی و طراحی شهری مورد توجه قرار می گرفت و مقیاس انسانی در همه ابعاد و جهات حرف اول را عنوان می کرد. هم اکنون، رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری و ارتباطات چهره به چهره، افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش میزان تصادفات در شبکه معابر، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده، و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظرهای مختلف گردیده است و امکان بهره گیری از موقعیت مکانی محیط را به شدت کاهش داده است و در نهایت منجر به بروز محیطی با کیفیت پایین به خصوص برای عابرین پیاده شده است. این در حالی است که به نظر می رسد ظرفیت اجتماعی مکان می تواند به واسطه سیاست های توسعه ای شهرسازی نظیر پیاده راه سازی شرایط مناسبی را ایجاد نماید.

۳- روش تحقیق

روش پژوهش، توصیفی- تحلیلی بوده شامل جمع آوری اطلاعات و تحلیل اطلاعات بوده که به صورت کتابخانه ای و اسنادی و در مرحله نخست تحلیل پایه ای از متون، مقالات و منابع اینترنتی استفاده شده است

۴- کلیات واصل موضوع

۴-۱- پیش زمینه ها

پیاده روی عامل اصلی سرزندگی و تپش و تکاپو درزندگی شهری است.زمینه و ریشه مختلفی درکشور وجود دارند که باعث شده اند شهرهای موجود سرزندگی و نشاط را که از مهمترین کیفیات محیط های شهری است نداشته باشند. با وجود ملموس بودن تمامی عوارض ناشی از عدم توجه به این مهم و علیرغم نارضایتی عمومی از پیامد های آن، ما شاهد سعی مسئولین و حرفه های مربوط به شهروشهرداری کشورمان برای آماده کردن بستر مناسب برای برون رفت از این شرایط نیستیم. زمینه هایی که در طراحی شهرهای ایران وجود دارند و با وجود آنها سایر اقدامات اثرگذاری مطلوبی نخواهد داشت عبارتند از:

۳-۱-۱- تقدس واهی خودرو

درشهرهای ما مسئولین، طراحان و بالاحص صاحبان خودروهای شخصی و رانندگان خودرو خود را برعابرین ارجح می دانند و این موجب احساس غریبی و پناهی و عدم امنیت عابرین می شود. این عابرین تنها شامل ساکنین نیستند، بلکه مسافرین و توریست ها را نیز شامل می شوند و به این ترتیب خودرو جایگاه عابرین را در طراحی شهرها به خود داده است.

۳-۲-۱- عدم فضای آسایش ایمن وفعال برای عابر پیاده

زمانی که مسیر پیاده مشخصه های آرام بودن و ایمن بودن را دارا نباشد، ناگزیر فعالیت از آن مسیر رخت بر خواهد بست. در این میان اولین قشری که از حضور در شهر محروم می شوند گروه هایی ویژه یعنی سالمندان، معلولین، کودکان و افراد بزرگسال همراه کودکان می باشند، درحالی که این قشر درصد زیادی از استفاده کنندگان از فضای شهری را تشکیل می دهد، به دلیل در نظر نگرفتن امنیت روحی، روانی و جانی عابرین در طراحی ها از این نقطه نظر نیز دچار مشکل اساسی هستیم.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۳-۳-۱- عدم اهمیت پیاده و پیاده روی در شهرها

پیاده روی ابزاری برای فعالیت جمعی است، به خصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی. ایجاد مراکز متخصص عابرین پیاده می تواند دوام زندگی و جنب و جوش و در نتیجه پایداری مراکز شهری را تضمین کند که متأسفانه این مهم توجهی نشده است.

۳-۲- اصل موضوع

۳-۲-۱- سرعت پیاده روی و فواصل

- هر فرد بالغ می تواند با سرعتی در حد $(9/1 تا 9/2)$ متر بر ثانیه یا $(3/28 تا 3/79)$ کیلومتر بر ساعت حرکت کند. برنامه ریزان حمل و نقل سرعت $(1/2)$ متر بر ثانیه را برای محاسبه زمان گذر، برای پیاده از عرض خیابان در نظر می گیرند، هر چند که کودکان و سالمندان و همچنین افراد معلول با سرعتی در حدود $(1/6 - 1/75)$ متر بر ثانیه حرکت می کنند. این امکان وجود دارد که استاندارد ذکر شده با توجه به میانگین سن جمعیت به $(1/1)$ متر بر ثانیه کاهش یابد (جمهیری، ۱۳۸۷: ۱۵).
- سرعت حرکت افراد معیار مناسبی برای تعریف مساحت محدوده پیاده روی یا محله است. اغلب ساکنان به طور معمول تا مقصدهایی که از لحاظ زمانی ۵ دقیقه با منزل شان فاصله دارند، پیاده روی می کنند، اگر پیاده روی از میزان اشاره شده بیشتر شود آن دسته از مردم که به خودرو دسترسی دارند ترجیح می دهند که از آن استفاده کنند، مگر در مواردی که برای رانندگی موانعی چون ترافیک، محدودیت، پارکینگ و... وجود داشته باشد. هر فرد با سرعت $(9/1)$ متر بر ثانیه می تواند $(2/1 تا 2/56)$ کیلومتر در مدت ۵ تا ۱۰ دقیقه بپیماید. در سرعت $(1/2)$ متر بر ثانیه می تواند با مقاصدی با فاصله $(2/24)$ کیلومتر در مدت $5/5$ دقیقه رسید. با مبنای قرارداد مسافت $(2/24)$ کیلومتر، محله ای پیاده مدار و سرعتی در حدود (50) هکتار خواهد داشت (جمهیری، ۱۳۸۷: ۱۶).

۳-۲-۲- عرض مورد نیاز برای پیاده روی

با توجه به اینکه اندام افراد متفاوت است، میانگین اندازه ها را در نظر میگیریم. فردی با اندام متوسط، برای ایستادن $(1/6)$ متر عرض نیاز دارد، هر فرد در حال حرکت نیازمند پهنای تقریبی $(1/2 - 1/9)$ متر برای آزادی حرکت و یا حمل بار و یا کیف دستی است (جمهیری، ۱۳۸۷: ۱۶). نظر به اینکه پیاده روی نوعی فعالیت اجتماعی بشمار می آید، دست کم $(1/6)$ متر عرض برای حرکت شانه به شانه دو فرد بالغ ضروری است هرگاه پیاده روی در مجاورت دیوار ساختمان یا حفاظ باشد، پهنایی معادل $(1/65)$ متر به مقادیر قبلی اضافه خواهد شد به این گونه پیاده روی که در محلی انجام می شود که شاید خوشایند افراد نباشد اصطلاحاً پیاده روی ناخواسته می گویند (اپلارد، دونالد، ۱۹۸۰: ۱۲۳).

۳-۲-۳- طراحی پیاده رو

- پیاده رویهایی که طراحی مناسب دارند، راحتی مورد نیاز و جذابیت مکان را برای پیاده روی فراهم می آورند پیاده روی می بایست با در نظر گرفتن حریم میان آنها و خیابان طراحی شوند. در پهنه های تجاری این حریم شامل محدوده مبلمان است که در آن، تجهیزات و درختان، لوله کشی آب، علائم، نیمکت ها، ایستگاههای شبکه و باغچه ها قرار می گیرند.
- در پهنه های مسکونی، نورسبز و درخت کاری شده برای ایجاد پیاده روی مجزا و عقب نشسته توصیه می شود درختانی که در این نوار کاشته شده اند، سایه شان بر پیاده رو و خیابان می گسترانند. در بهترین حالت محوطه کاشت می بایست



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

دست کم دارای عرض (۱/۸) متر برای رشد مناسب درخت باشد. حتی در شرایط نامساعد و محدودیت نیز می بایست نوار سبز باریک تری در نظر گرفته شود. وظیفه این نوارهای سبز این است که پیاده روها را از وسایل نقلیه جدا کنند و امکان انقطاع جدول را بدون لزوم ایجاد شیب فراهم سازند. همچنین باید از به هم ریختن یک دستی فضا توسط درختان و پوشش گیاهی باید احتراز نمود (جمهیری، جزوه تحلیل فضای شهری، دانشگاه بوشهر).

- اگر ایجاد نوار سبز به علت محدودیت فضا ممکن نباشد و پیاده رو مستقیماً به جدول بپیوندد، می بایست عرض پیاده رو را به اندازه (۳-۶) متر، به عنوان حریم افزایش داد. بهتر است حتی الامکان از جدول های گرد پرهیز شود، زیرا آنها غالباً به پارک خودروها در پیاده رو دامن می زنند و در واقع قلمرو آن را نقض می کنند (اعتماد، بهزادفر، ۱۳۸۶: ۳۱۳).

۳-۲-۴- طراحی خیابان

خیابان، محل اصلی تفریح و گشت و گذار عابران است، زیرا کناره های آن زنجیره ای از نمایش های کوچک صحنه های روزمره را عرضه می کند (فکوهی، ۱۳۹۰: ۳۱۵). طراحی خیابان به خودی خود در بردارنده تأثیر عمده ای در ایجاد احساس ایمنی و راحتی افراد در هنگام پیاده روی است. عابران از خیابانهایی با سرعت و ظرفیت بالا اجتناب می کنند. به منظور پیاده روی، خیابان های مسکونی باید به گونه ای طراحی شوند که بتوانند سرعت وسایل نقلیه را کمتر از ۴۰ کیلومتر بر سرعت نگاه دارند. حداکثر سرعت در خیابانهای شلوغ تر می تواند ۵۶ کیلومتر بر ساعت باشد. در پیاده مسکونی، چنین امر مهمی بانه کارگیری خیابان های باریک یا بلوک های کوچک و تقاطع های نزدیک به هم انجام می شود تا بدین ترتیب وسایل نقلیه موتوری نتوانند به آسانی و با سرعتی بیش از آنچه در طرح پیش بینی شده است، به حرکت بپردازد. از موارد مهم دیگر در طراحی خیابان قابل رویت بودن محل گذر عرضی پیاده است که باید با عوامل کالبدی بر آن تأکید شود. در این نقاط از مواعی که باعث کور شدن دید راننده نسبت به عابر پیاده می شود بایستی شدیداً اجتناب نمود (باردن، ۱۹۹۹: ۱۷۴).

۳-۲-۵- طراحی محل عبور پیاده

عابران به هنگام عبور از خیابان با بیشترین خطر مواجه اند، بنابراین برای طراحی محل عبور پیاده ایمن و متمایز، توجه هرچه دقیق تر ضرورت می یابد. پایین تر بودن سرعت حرکت و کمتر بودن عرض خیابان، خود موجب افزایش ایمنی می شود. در خیابانهایی که دارای نوار جدول پیش آمده یا باند پارک در تقاطع ها یا میان بلوک ها (خیابان ها) هستند، موارد سودمندی به چشم می خورد. آنها از سرعت ورود و خروج وسایل نقلیه می کاهند، عرض خیابان را در محل گذر عابران کم می کنند و دید متقابل عابران و وسایل نقلیه را افزایش می دهند. در پیاده های تجاری، خطوط عابر می بایست حداقل (۳/۶) متر عرض داشته باشد. تا بدین ترتیب عابران بتوانند به راحتی در دو جهت حرکت کنند. خیابان های عریض دارای رفوژهای میانی که دارای دماغه اند، ایمنی بیشتری را برای عابران به وجود می آورند. در وضعیت مناسب عرض محل عبور از رفوژ میانی (۱/۸) متر خواهد بود. افزون بر آن تابلوهای شمارش معکوس که میزان زمان باقی مانده برای عبور از خیابان را به عابران نشان می دهد، نقشی سودمند و مؤثر در ایمنی عبور عابران خواهد داشت (اعتماد، بهزادفر، ۱۳۸۶: ۳۱۵). در محل های عبوری که میان خیابان قرار گرفته اند، استفاده از جزایر میانی بسیار توصیه می شود. طرح های جدید جزایر میانی با تغییر زاویه حرکت عابران به میزان ۴۵ درجه در محل عبور، آنان را در موقعیت دید بهتری و وسایل نقلیه قرار می دهد. استفاده از چراغ های چشمک زن حین عبور افراد از عرض خیابان برای هشدار به رانندگان وسایل نقلیه در افزایش ایمنی مؤثر است. از دیگر موارد مؤثر در این زمینه پیش بینی عقب نشینی و ایجاد فضای لازم مقابل کاربری هایی است که نیاز به توقف طولانی مدت دارند و طراحی گذرگاه های عبوری عرضی پیاده با تغییر مصالح و به صورت کاملاً واضح نیز از جمله این موارد است.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۳-۲-۶- اختلاط کاربری زمین

درمقیاس کلان، اختلاط کاربریها نشان دهنده وجود مقاصدی است، درفاصله نزدیک، که افراد می توانند به سمت آن پیاده روی کنند. پهنه های مناسب پیاده براساس الگوی محله های قدیم و شامل خرده واحد های تجاری، خدمات، آموزشی و فراغت درمجاورت و نزدیکی کاربری های مسکونی طراحی می شوند. پوشش حرکت پیاده شامل محوطه ای است که در آن تردمی کنند، شعاع حرکت پیاده، مدرسه یا مرکز تجاری محله رانیز پوشش می دهد. این اختلاط کاربریها نه تنها تنوع مقاصد مختلف درفاصله مناسب را برای تشویق مردم به پیاده روی غنی می سازد، بلکه از طریق نظارت عمومی بیشتر در تمامی ساعت های روز، ایمنی فضاهای عمومی محله را ارتقا می دهد.

۳-۲-۷- پیوستگی مسیرها

- پهنه های پیاده به اتصالات متعددی نیاز دارند تا بدین ترتیب، عابران ناگزیر به انتخاب مسیرهای انحرافی طولانی برای رسیدن به مقصد نشوند. یک راه انحرافی ۶۳ متری که برای راننده وسیله نقلیه موتوری چندان محسوس نیست، مشخصاً دقایقی چندرا به زمان حرکت پیاده می افزاید. بلوک های شهری کوچک با طول ۹۴ مترو با اتصال های متعدد، برای حمایت از عابران ضرورت دارند.
- بیشتر عابران، متجاوز از ۶۳-۴۷ متر خارج از مسیرهای اصلی را برای گذر از چهارراه (عرض سواره رو) نمی پیمایند. در نتیجه، در پهنه هایی با حجم تردد بالای پیاده، بلوکهایی با طول بیش از ۱۲۵ متری بایست محل هایی را برای گذر عابران از عرض خیابان درمیانه های بلوک، از طریق پیش آمدی جدول، رفوژهای میانی و دیگر عوامل مؤثر در ایمنی عابران را، تأمین کنند (اپلپارد، ۱۹۸۰: ۱۰۴). در هر مکانی که شبکه به دلیل ویژگی های توپوگرافی مختل شود، به منظور پرهیز از شدت و شلوغی ترافیک عبوری و دیگر عوامل، ایجاد مسیرهای ایمن برای عبور عابران و دوچرخه سواران ضروری خواهد بود و مسیر مستقل برای عبور دوچرخه، الزامی است.
- شبکه معابری که دارای اتصالات زیاد باشد می تواند از پوشش حجم فراوان وسایل نقلیه موتوری به شریان های پرترفیت و پرسرعت جلوگیری کند، اما این قبیل راهها معمولاً برای حرکت پیاده تجهیز نشده اند و در نتیجه، خود مانع عمده ای در پیاده روی به شمار می آیند. ایجاد تنگی و گشادی ناگهانی نیز در مسیر اتصالات مجاز نمی باشد.

۳-۲-۸- ملاحظات طراحی محوطه

- عناصری همچون وردیه های سواره، کاراژها و محوطه های پارکینگ می بایست حتی الامکان به دور از قلمروی پیاده طراحی شوند. در مناطق مسکونی، کاراژها می بایست عقب نشینی کنند یا دسترسی به آنها از طریق معابر فرعی (بن بست) تأمین شود. پنجره وهشتی می بایست در جلو یا بر ساختمان مسکونی احداث شود. در مناطق تجاری، بناهای دارای دیوارمتمد با فضاهای فعال و بدنه شفاف در سطح همکف اند تا عابران را به پیاده روی در طول خیابان جلب کنند. بهتر است از دیوارهای بی مصرف صرف نظر شود و در صورت لزوم دسترسی های ثانویه به محوطه های پارکینگ مورد حمایت قرار گیرند. مکان یابی بناها درمجاورت حد مالکیت با پنجره های مشرف به پیاده رو، ایمنی را ارتقا می دهد و به ایجاد حس حریم دلخواه انسان ها کمک کند، چراکه پنجره «پنجره هابه عنوان چشم ساختمان عمل خواهند کرد».



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

طراحی مبتنی بر مقیاس انسانی: مقیاس یکی از عوامل است که برای برانگیختن احساسات بکار می رود و باید بدان توجه اساسی شود. (رضاییگی، ۱۳۸۹: ۳۷۰ و ۲۰۸).

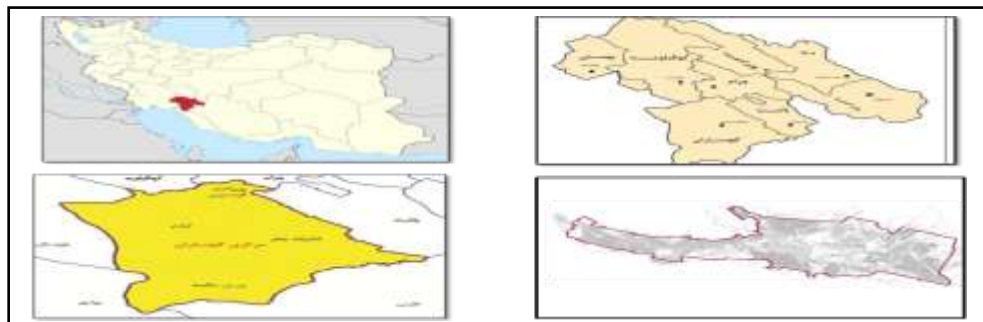
۵- بررسی محدوده مورد مطالعه

شهر دوگنبدان در موقعیت ریاضی ۱۵ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی و ۷۵ درجه و ۲۵ دقیقه عرض شمالی، در ارتفاع متوسط ۳۵۶ متر از سطح دریا، و در موقیت نسبی، قرارگیری یکی از محورهای ممتاز سطح کشور و منطبق بر راه ترانزیت اهواز-شیراز و همجواری با دو قطب رشد و توسعه یافته ایران (اهواز شیراز) به فاصله تقریبی ۲۵۵ کیلومتر و قرار گرفتن در فاصله ۳۵ کیلومتری از دریاها آزاد می باشد.

با توجه به سیر شکل گیری شهر دوگنبدان که دارای هسته های کوچک اولیه روستایی (روستای پرو بالی و روستای رادک) بوده است و پس از پدیدار شدن نفت و تاثیر پذیری توسعه شهر به واسطه پذیرش نقش یک شهر نفتی موجب گردید که بخش اعظمی از شهر دوگنبدان در دهه های اخیر و به صورت برنامه ریزی شده شکل گیرد.

در ابتدا به قدیمی ترین تفکیک زمین پس از هسته های اولیه روستایی می بایستی اشاره کرد که در محدوده بافت قدیمی است. بافت منظم قدیم شهر گچساران گویای این مطلب است که بصورت برنامه ریزی از قبل قطعه بندی شده است و معابر به صورت منظم شکل گرفته اند. بیشتر زمین ها بصورت قولنامه ای بوده که به زمین های قولنامه ای منصور خانی در بین ساکنین معروف است. تصویر زیر بخشی از بافت قدیم را نشان داده است. که معابر به صورت موازی نسبت به همدیگر در جه شمال غربی-جنوب شرقی کشیده شده اند.

بررسی میزان و حدود مالکیت اراضی و زمین های داخل محدوده شهر دوگنبدان مورد پرداخته شده است. در ابتدا اشاره ای کوتاه به وضعیت مالکیت ها در زمان پیدایش نفت در شهر دوگنبدان شده و سپس شرح مفصلی از میزان و حدود مالکیت ها در حال حاضر شهر دوگنبدان ارائه شده است. پیدایش نفت در گچساران موجب گردید که اراضی وسیعی از دوگنبدان به تملک شرکت نفت در آید که در تصویر زیر قابل رویت است.



نقشه شماره (۱): موقعیت جغرافیایی شهر دوگنبدان در کشور، استان و شهرستان (ماخذ: نگارنده)



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



نقشه شماره (۲): هسته شکل گیری شهر دوگنبدان

۶- پیشینه طراحی شهر دوگنبدان

از ابتدای شکل گیری شهر تا کنون با وجود اینکه هر چند سال یکبار نسبت به طرح تفصیلی این شهر بازنگری صورت می گیرد اما مشکلات شهری فقط در زمینه ایجاد و تغییر سواره روها مدنظر قرار گرفته و نسبت به پیاده و پیامده مدارای هیچ گونه توجهی صورت نمی پذیرد.

۶-۱- کیفیت پیاده رو در شهر دوگنبدان

پیاده روهای موجود در شهر دوگنبدان طراحی مناسبی نداشته و راحتی مورد نیاز و جذابیت مکان را فراهم نمی آورد. با توجه به مطالعات صورت گرفته حریم پیاده روها و خیابان ها باید طراحی شوند. در اکثر پهنه های پیاده ای که در شهر دوگنبدان قرار گرفته اند هیچ گونه یک دستی در فضا مشاهده نمی شود و در هر مسیر از چندین نمونه درخت استفاده شده است و استفاده از جدول گرد به پارک خودروها دامن زده است.

۶-۲- کیفیت طراحی خیابان ها

خیابان ها در شهر دوگنبدان بدون در نظر گرفتن تراکم جمعیت و تعدد خودروها طراحی شده اند. این امر باعث شده است که احساس ایمنی عابر پیاده در عبور از خیابان ها بسیار پایین آمده و همچنین عرض پیاده رو به دلیل کم بودن عرض خیابان در اجرا تحت تجاوز قرار گرفته و تقلیل یابد. نوارهای سبز در خیابان های شهر دوگنبدان در برخی نقاط به دلیل کاشت درختان کوتاه دید راننده را نسبت به عابر پیاده مور می کنند.

۶-۳- کیفیت طراحی محل عبور عابر پیاده

عابران به هنگام عبور از خیابان با بیشترین خطر مواجه اند. در طراحی محل عبور در شهر دوگنبدان می توان گفت که هیچ تدبیری اندیشه نشده است. که عابران را در مقابل خودرو و خطرات ناشی از آن ایمن کند. از جمله این موارد می توان به ۹۰ درجه بودن تمام زوایای محل عبور عابر نسبت به خیابان اشاره کرد.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۴-۶- کیفیت طراحی مسیرها

تعداد اتصالات در بیمودن مسیرهای کوتاه یا طولانی توسط عابر تا رسیدن به مقصد حائز اهمیت است. این موارد از جمله مواردی است که در اکثر نقاط شهردوگنبدان به آن توجه شده و مسافت بین اتصالات رعایت شده است مگر در مواردی که توپوگرافی در این امر خلل ایجاد کرده باشد.

۷- راهکارها و پیشنهادات

پیاده روها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آنها تسلط کامل با عابر پیاده است. طبق آمار ارائه شده در شهرهای بزرگ ایران ۵۰٪ و در شهرهای کوچک و متوسط ۷۵٪ سفرها، پیاده انجام می شود (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۷۲). لذا عابران می بایستی به عنوان عنصر اصلی سیستم های حمل و نقل درون شهری در طراحی ها مدنظر قرار گیرند. برای نیل به این هدف موارد زیر می تواند اثرگذار باشد.

۷-۱ امکان سنجی

در طراحی محورهایی که خاطره های جمعی افراد را در خود دارند و همچنین محورهایی که ارزش های تاریخی، معماری، شهری دارند می بایست افراد پیاده ارجحیت داشته باشد.

۷-۲ کاربری ها و فعالیت ها

- پیش بینی فعالیت ها و کاربری هایی که مشوق حضور، مکث، تعادل و فعالیت افراد پیاده باشند (خرده فروشی ها، سینماها، تئاترها، فعالیت های خودجوش مردمی، نمایشگاه های خیابانی و...)
- تغییر کاربریها در پیاده روها به گونه ای باشد که بخشایش جمعیت به طور متعادل در تمام نقاط صورت پذیرد.
- کاربری هایی که با کاراکتر و روحیه حاکم بر فضای پیاده روها مغایرت دارند باید به ترویج حذف شوند.

۷-۳ دسترسی ها

- چراغ های راهنمایی و خطوط عابر پیاده خیابان ها باید به نفع پیاده طراحی شوند.
- توقف و حرکت هرگونه موتورسیکلت به داخل محدوده پیاده رو ممنوع است.
- ابعاد پیاده رو به گونه ای در نظر گرفته شود که حرکت دوچرخه در پیاده رو به آسانی صورت گیرد.

۷-۴ بدنه ها و جداره ها

کلیه سطوح قابل روئیت بدنه از پیاده روی بایستی نماسازی شوند.

- در صورتی که دریافت های موجود امکان هم ردیفی نباشد، باید ریتم عقیب نشینی ها به گونه ای باشد که تداوم جداره را مخدوش نکند.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

- ایجاد تخلخل حجمی در بدنه پیاده رو (بالکن پیش آمده یا فرورفته، عقب نشینی طبقات فوقانی، ایجاد رواق جلوی جداره و...) با رعایت مورد قبلی تشویق شود.
- استفاده از سبزینه ها در بالکن ها، جلوی پنجره ها، بالای سردرها و دم ورودی ها تشویق شود.

۷-۵-کف

- از ایجاد تک پله در سطح پیاده رو می بایست اجتناب نمود.
- پوشش کف می بایست نخست غیر لغزنده، غیر قابل جابه جایی و بادوام و در عین حال قابل تغییر باشد.
- اختلاف سطح میان سطوح پیاده و سواره اضطراری مجاز نمی باشد.
- کلیه عناصری که در کف کار گذاشته می شوند باید با کف معبر هم تراز باشد (دریچه کانال تأسیسات شهری، جدول دور باغچه و...)
- حداکثر شیب طولی در پیاده روها ۴٪ باشد.
- پیش بینی تمهیدات لازم برای دسترسی معلولین الزامی است.
- نوارها و علائم بساواپی قابل تشخیص برای نابینایان قبل از هرگونه اختلاف سطح یا محل اتصال به شبکه پیاده در نظر گرفته شود.

۷-۶- پوشش گیاهی

- پوشش گیاهی نباید امکان تردد در احوت، مکث، فعالیت و تعامل عابرین پیاده را خدشه دار نماید.

۷-۷- نور

- استفاده از نور مصنوعی جهت ایجاد محیط امن در برابر جرائم و در جهت استفاده شبانه از پیاده رو.
- نور چراغ ها نباید چشم زدگی و خمیدگی تولید کند
- بناها و فضاهای با ارزش تاریخی می بایست نورپردازی شوند.
- از نورپردازی برای تأکید بر عناصر مهم پیاده مانند تقاطع های پیاده، پله ها، شیب ها و... استفاده کرد

۸- نتیجه گیری

مناسب سازی محیط های شهری بویژه با تأکید بر امکان بهره وری پیاده از فضاهای شهری مقوله ای کاملاً جدی است که از جهات اجتماعی، اقتصادی و بهداشتی در زندگی شهروندان و جامعه شهری تأثیر عمده و نقشی برجسته دارد. گرچه بهره وری پیاده از شهر به هیچ وجه محدود به پیاده روها نبوده ولی ساده ترین شکل آن به شمار می رود و هنوز در شهرهای ما نهادینه نشده و از استانداردهای کیفی لازم فاصله دارد، و همچنین توجه برنامه ریزان، طراحان شهری، معماران و طراحان منظر می



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

بایست به موقعیت ساختمان ها، ورودی آنها، پارکینگ ها، چگونگی طراحی درمقیاس انسانی ونحوه جذاب ساختن محیط برای تشویش پیاده روی معطوف شود. همچنین ملاحظه استانداردها وقابلیت های اصول منظرسازی چون مبلمان، طرح کاشت، نورپردازی، کفسازی، مبلمان خیابانی ودیگر تسهیلات، در شکل دهی به طراحی مطلوب پیاده روهوادیگرنصاخیابان نقش اساسی دارند. لازم است تابه عنوان یکی از زمینه های راهبردی مناسب سازی محیط های شهری تلقی شده ودرخصوص آن اقدامات ضروری شامل تدوین وتحکیم مقررات وضوابط مناسب معطوف و ناظر به این مقوله، احیای طرح های شهری با مقیاس های بینابینی شهرسازی و معماری در جهت ملاحظه و حل مسائل قبل از احداث و نهایتاً آموزش همگانی دانش های شهری به ویژه به مدیران شهری در راستای ارتقای فرهنگ شهر نشینی و کیفیت زندگی در شهر ها به عمل آید.

مراجع

۱. اعتماد، گیتی، بهزادفر، مصطفی، (۱۳۸۶)، «استاندارهای برنامه ریزی وطراحی شهری»، نشرمعانی، تهران.
۲. پاکزاد، جهانشاه، (۱۳۸۶)، «راهنمای طراحی فضاهای شهری درایران»، چاپ سوم، انتشارات شهیدی، تهران.
۳. جمهیری، (۱۳۸۷)، «جزوه تحلیل فضاهای شهری»، دانشگاه بوشهر
۴. رضاییگی، راضیه، (۱۳۸۹)، «مبانی نظری معماری»، ناشرسپاهان، اصفهان
۵. فکوهی، ناصر، (۱۳۸۳)، «انسان شناسی شهری»، نشرنی، تهران.
6. Appleyard , Donald. 1980, *Livable streets. Sacramento : Local Government Comission.*
7. Burden ,Dan.1999 .*street Design Guidelines for Healthy Neighborhoods.*
8. Carmona, Catthew. & Heath, Ttim. & Oc, Taner. & Ttiesdell Steven,(200۷): “*Public Places ,Urban Spaces , Architectural Press*”,New York, Paris.