

نمونه ای از ضوابط و ایده های کلی طراحی در فضاهای شهری : Design Guide lines

۱- نیاز به طراحی : فضاهای شهری به طور کلی مکان های بسیار با ارزش و با اهمیتی هستند که به علت بی توجهی با مسائل و مشکلات روبه رو می شوند که نیاز مجدد به طراحی و برنامه ریزی منسجم و هماهنگ برای این فضاها را ایجاد می نماید. با غلبه اتومبیل، ایمنی و راحتی پیاده ها بطور جدی خدشه دار شده است. که باید با طراحی مناسب و انسانی به سمت طراحی فضاهای انسان محور حرکت کرد.

۲- طراحی شهری در کنار مهندسی ترافیک : خیابانها و میادین به عنوان مهمترین فضاها و عناصر شدي و منعكس كننده ارزش ها و فرمهای زندگی افراد جامعه باید توسط طراحان شدن طراحی شود و بعد از مهندسين ترافیک برای لحاظ کردن نکات فنی استفاده کرد. دليل این امر را می توان در این مسأله دانست که مهندسين ترافیک فقط به یک بعد از طراحی می اندیشند و سایر ابعاد را فراموش می کنند. میادین و خیابانها باید با دید سه بعدی طراحی شود. به این معنا که نه فقط باید خیابان و پیاده رو باید مورد توجه قرار گیرند بلکه ساختمانهای اطراف وسایل و مبلمان شدنی و سایر عناصر و اجزاء شدنی داخل فضا ها نیز باید مورد توجه و طراحی قرار گیرند.

۳- حفظ تحرک و جنب و جوش

خیابان دو میادین به تدریج جای مناسب خود را در جامعه پیدا کرده و هم اکنون نقش مهمی در زندگی اجتماعی شهری بازی می کنند. با وجود مسائل زیادی که این فضا دارا هستند. این فضاها اغلب زنده فعا، به جنب و جوش و پرتحرک بوده و هر روز نیازهای متنوع عده زیادی را به طرف می سازند. طراحی این فضاها به هیچ وجه نباید زندگی، هیجان و حرکت را از این فضاها گرفته آن را تبدیل به فضاهای خشک و بی روح و مرده نماید. قدم زدن، نشستن، تماشا کردن و ... در فضاهای عمومی جزئی از فرهنگ هاست و حذف آن از فضاهای شهری نه مقدور است و نه مطلوب.

۴- باید توجه داشت که کلیه فضاهای مورد بررسی در داخل بافت قدیمی یا نسبتاً قدیمی شهرهای تاریخی قرار گرفته ، با یک ارتباط تنگاتنگ در بافت تنیده شده اند :

بنابراین می توان گفت که این فضاها در درجه اول برای استفاده پیاده ساخته شده و قبل از هر چیز دارای عملکرد و شخصیت پیاده می باشند تا سوارها

انجام اصلاحات کلی در این فضاها بدون ایجاد تغییرات کلی در بافت اطراف امکان پذیر نبوده و به ایجاد فضاهائی ناهمگن و ناسازگار خواهد انجامید. باید با محصور کردن فضاها و استفاده از فرم های هم آهنگ و نماهای تداوم بخشیده به ایجاد احساس میدان به عنوان یک فضای خاص و با اهمیت کمک کرد، در ضمن این امر و نباید خاصیت متنوع بودن مطلوب فضاها و اجزاء و عناصر شهری را مورد تهدید قرار دهد.

۵- احتراز از الگوهای بیگانه

در طراحی فضای میدانی و خیابان ها به هیچ وجه نباید الگوهای بیگانه را مدل قرار داده، زیرا بهترین این الگوها متناسب با فرهنگ متفاوتی طراحی شده و یقیناً در چارچوب فرهنگی ، عملکرد مفید و موثری نخواهند داشت. برای مثال مسئله اصلی طراحان شهری در اغلب کشورهای غربی خلوت بودن فوق العاده خیابان ها و میادین و عدم استفاده مردم بخصوص پیاده ها از این فضاهاست. و به این اساس سعی عمده طراحان شر در این شهرها کشاندن هر چه

بیشتر مردم به فضاهای عمومی شهری است. در حالیکه مسئله ما در درجه اول تراکم بیش از حد استفاده کننده و محدود بودن این فضا هاست. بدیهی است ماهیت دو دسته مسائل فوق کاملاً با یکدیگر متفاوت بوده و الزاماً راه حل متفاوتی را ایجاب می کند.

۶- توجه به جنبه چند عملکردی فضاها

از خصوصیات بسیار جالب و ارزشمند فضاهای شهری ها به خصوص میادین و فضاهای نظیر آن وقوع عملکردهای متفاوت و متنوع در کنار هم در این فضاهاست، نظیر: رفت و آمد (سواره و پیاده)، فعالیت های اقتصادی- تجاری، فرهنگی- اجتماعی، تفریحی، سیاسی، اطلاعاتی و... باید با طراحی مناسب و توجه اولویت های جامعه، و موقعیت و امکانات هر فضا امکان استفاده کلیه عملکردهای متناسب است که غنای خاصی را به این فضاها می بخشد در این فضاها فراهم آورد. بدیهی است امکانات و محدودیت های فضا و هم چنین موقعیت هر یک متفاوت بوده و بنابراین در مورد تناسب فعالیت ها در چه فضا باید جداگانه اظهار نظر کرد. به هرحال تاکید بر جنبه های اجتماعی، فرهنگی، تفریحی میدان ها درمقابل عملکرد ارتباطی به خصوص ارتباط سواره بسیار ضروری و مناسب است.

۷- تفکیک متعادل فعالیت ها

در تفکیک فعالیت ها به هیچ وجه نباید از حد اعتدال که متناسب با خصوصیات فرهنگی جامعه است خارج شد. نتیجه ی نظریات CIAM (کنگره ی آتن) که خیابان ها را تنها فضاهای وسیع و بدون مانعی جهت رفت و آمد سریع انبوه اتومبیل می داند به صورت اسف باری در بسیاری از نقاط دنیا از جمله در دهلی نو(خیابان باج) در برازیلیا(خیابان مرکزی) و در زاگرب (خیابان جمهوری) به صورت فضاهای که همگی مرده و بدون روح بوده و فاقد زندگی عادی یک فضای سالم و زنده شهری هستند شاهد بوده ایم. یک چنین تفکیکی از فعالیت ها در مورد فضاهای شهری، نه مطلوب است و نه ممکن. بنابراین باید به جای اصرار در این کار در یک چارچوب کلی همزیستی ماشین و انسان را پذیرفته و برای سلامت و کارائی یک چنین همزیستی برنامه ریی کرد.

۸- تعریف فضاها

استفاده صحیح و مؤثر از فضاها، جلوگیری از استفاده های غیر مجاز و کاستن از برخوردها که در ضمن به بالا بردن کارائی فضاها می انجامد مستلزم تعریف کردن فضاها برای استفاده کننده ها است تعریف کردن فضاها در حقیقت به مفهوم توزیع فضایی و زمانی فعالیت ها است. یعنی اینکه چه فعالیتی در چه زمانی و در کدام فضا می تواند اتفاق بیافتد در این بین مهمترین مسأله مشخص کردن فضاهای عمومی، نیمه عمومی و خصوصی است. پس از آن می توان فضاهای پیاده را از سواره، محل ها توقف از فضاهای عبور و... را جدا کرد. علاوه براین تفکیک زمانی فضاها و فعالیت ها نیز بعضاً به خاطر تراکم و ناسازگاری فعالیتها ضروری است.

۹- ناسازگاری فعالیت ها

اصولاً بر فعالیتی برای اینکه امکان وقوع پیدا کند نیاز به فضای مناسب دارد. تشخیص متناسب فضا، عملکرد و فعالیت را سهل تر و کارآیی آن را بیشتر می کند. وجود عملکردهای مختلف در کنار هم و استفاده هم زمان این عملکرد در فضاهای محدود اگر در چارچوب برنامه و طرح مناسب و حساب شده نباشد مسلماً فضا را تبدیل به فضایی بی نظم و پر هرج و مرج خواهد کرد. هیچ یک از گروه های ذینفع از این وضع بهره ای نخواهند برد. برای جلوگیری از این امر باید علاوه بر تعیین جریم های فضائی و زمانی و استفاده از ابزار مؤثر طراحی جهت مشخص نمودن آنها،

سعی شود عملکردهای مزاحم و ناسازگار که به ترتیب با مشخصات و امکانات پرفضا منطبق نیستند حذف برعکس عملکردهای که متناسب با امکانات بالقوه این فضا است در آنها بوجود آیند.

۱۰- الویت دادن پیاده ها

در طراحی فضاهای میادین و تخصیص فضاها به عملکردی مختلف باید الویت را به عنوان یک سیاست کلی به پیاده ها و عملکردهای مربوط به آنها دارد. در ضمن با استفاده از تدابیر لازم مردم را به پیاده روی تشویق کرد. تحقق این هدف مستلزم تأمین فضای کافی و مناسب تأمین ایمنی، جالب و جذاب کردن فضاها و فراهم آوردن وسایل و امکانات لازم در این فضاها است.

۱۱- استفاده از ابزار طراحی

تعریف کردن فضاها، مشخص کردن حریم ها، تفکیک فضاهای متفاوت از یکدیگر و مشخص نمودن محل مناسب برای هر فعالیت مستلزم در اختیار داشتن و استفاده از ابزار و تدابیر مناسب و موثر طراحی است برخی از ابزارهای که می توانند برای این کار مورد استفاده قرار گرفته و نقش باز دارنده و یا هدایت کننده داشته باشند عبارتند از :

- دیواره، نرده، سکو، زنجیر، سیم کشی

- اختلاف سطح، پله، جدول

- درخت- تپه و فضای سبز

- جوی و آب نما

- کف پوشی (استفاده از فرم ها و ترکیبات مختلف)

- رنگ

- مصالح و مواد ساختمانی مختلف و آجر به سیمان و بتون و ...)

- انواع تابلو و علائم نمادی

- افراد و وسائل محدود کننده نظیر باریک کردن محل عبور پیاده، موانع گوناگون افقی و عمودی، ورودی ها

- خط کشی

- چراغ و نور

- استفاده از طراحی مجموعه نظیر : پارک، گذر پیاده، فضای مسقف، یا کل یک فضا همراه با کلیه وسائل شهری لازم نظیر کیوسک تلفن، نیمکت، آبخوری، سطل زباله، صندوق پست و ... علاوه بر ابزار فوق استفاده از تدابیر دیگر نظیر تفکیک زمانی فعالیت ها و فضاها به استفاده موثرتر از فضاها و عملکرد بهتر فعالیت ها کمک می کند. زمان بندی استفاده از فضاها باید بطور

مشخص بوسیله علائم مناسب به اطلاع استفاده کنندگان از فضاها برسد. نمونه هائی از تدابیر تفکیک زمانی عبارتند از :

- ممنوع یا محدود کردن ورود وسائل نقلیه موتوری به فضاهای خاص در ساعات یا روزهای معین
- اختصاص کل یک فضا (میدان) به عابر پیاده در فواصل زمانی لازم
- یک طرفه کردن خیابان ها در ساعاتی از روز عکس آن در ساعاتی دیگر
- در انتخاب ابزار فوق باید علاوه بر جنبه های عملکردی به زیبایی و جالب بودن آنها نیز توجه نموده و حتی المقدور از نمادها و مفاهیم خود استفاده کرد.

۱۲- بکارگیری تدابیر لازم جهت کنترل عوامل اقلیمی - محیط

- تعدیل شرایط نامساعد اقلیمی- محیطی در محله های شهری، عامل مهمی در استفاده بهتر و کاملتر از این فضاها است. در این مورد به نکات زیر می توان اشاره کرد :
- یکی از عوامل بسیار در اثر در کنترل عوامل اقلیمی و بالا بردن کیفیت محیط، فضای سبز و بخصوص درخت است.
- استفاده از راهروهای مسقف در اطراف میادین و یا در بخشی از آن
- حداقل استفاد از آسفالت بخصوص برای کف پوش فضاهای پیاده
- انتقال ایستگاه های اتوبوس و مینی بوس به خارج از میدان ها به منظور کاهش دود، حرارت و سروصدا و همچنین تراکم جمعیت
- جلوگیری از ورود وسائل نقلیه سنگین به این فضاها و محدود کردن سایر وسایل نقلیه موتوری
- پیش بینی هماهنگ پیش آمدگی ساختمان در اطراف فضاها به منظور تأمین سرپناه
- استفاده از چادر سایبان به صورت هماهنگ برای مغازه ها
- انتقال کاربری های ناسازگار در ایجاد کننده سروصدا و دود، حرارت و غیره به مکان مناسب دیگر

۱۳- تأمین وسائل شهری لازم در مکان های مناسب

علاوه بر طرح مناسب هر وسیله، امکان و ترکیب آنها نیز حائز اهمیت است. این وسائل نباید طوری قرار داده شوند که برای مسیر عبور پیاده مزاحمت ایجادکنند و یا از محل نیاز زیاد دور باشند. به علاوه تراکم تعداد زیادی از این وسائل در محلی که خود از فعالیت های دیگر متراکم است و محدودیت فضائی در آن محل وجود دارد مشکلات زیادی به بار می آورد.