

چهاردهمین کنفرانس دانشجویان کشور و اولین کنفرانس بین المللی دانشجویی عمران

علل بی انگیزگی و کسالت آور بودن میادین شهری امروز

نسترن باقری نژاد - دانشجوی مهندسی شهرسازی

تلفن: ۰۵۱۱۶۶۲۸۶۹۸
تلفن همراه: ۰۹۱۵۳۱۵۹۴۲۶
۰۹۳۵۳۸۳۸۰۶۴

آدرس پستی: مشهد، قاس آباد، بلوار ادیب، نبش ادیب ۱۴، پلاک ۲۲۶
کد پستی:

چکیده

میدان از تجمع خانه‌ها دور تا دور یک فضای باز به وجود می‌آید و بیشک اولین تمهیدی است که انسان برای استفاده از فضای شهر به کار برده است. امروزه این گونه فضاهای پیاده از بین رفته و جای خود را به فلکه، که در اصل گره ای ترافیکی ست داده و با کیفیت پایین خود را از دست داده است. در این رساله سعی شده است با رویکردی کیفی (پدیدار شناسانه) به این موضوع که اساسا چرا میادین امروزه به فضاهایی کسالت‌آور و بی‌انگیزه تبدیل شده‌اند پاسخ دهد. اصولا به علت اهمیت موضوع مطالعات زیادی توسط محققین داخلی و خارجی صورت گرفته است که هر کدام به جنبه‌ای از ویژگی‌های میدان اشاره کرده‌اند. در این جا سعی به جمع آوری این نظریات کرده ام.

کلمات کلیدی

میدان، وسایل نقلیه، پیاده، فضای شهری

مقدمه

میادین در ایران گذشته عموما فاقد نظمی هندسی یا عناصری خاص به عنوان بدنه بوده‌اند و غالبا باقرار گرفتن در مدخل شهر به محل اطراق کاروان‌ها، انجام مبادلات تجاری، برپایی نمایش‌ها، انجام ورزش‌ها و برپایی آیین‌ها تبدیل می‌شدند. اکثر محققان که در مورد میدان تحقیق کرده‌اند عموما بر جنبه عمومی بودن و سر و کار داشتن آن با زندگی عمومی تأکید می‌کنند روند شکل‌گیری و تغییرات این فضاها به شناخت شاخصه‌های هویتی فضاهای شهری کمک می‌کند، از عوامل مشکل‌زا که در بررسی کالبد شهرهای ایرانی وجود دارد فقدان اسناد مکتوب توسط سازندگان و طراحان این فضاها ست. در اسناد مسلمانان هم عموما وجوه عملکردی میادین پرداخته شده است و به ذکر جزئیات کالبدی توجه زیادی نشده است. به همین علت ناچار به استفاده از منابع بیگانه هستیم. یکی از مسائل و مشکلاتی که گریبانگیر میادین امروزی است کسالت‌آور بودن و بی‌انگیزه شدن این فضاهاست. در این مقاله سعی شده است که با بررسی و مقایسه میادین گذشته و امروزی و مورد توجه قرار دادن انواع مختلف میادین و توقعات موردی از آن‌ها به ارائه راه‌حلی درخور برای این بحران پرداخته شود. این تحقیق با رویکردی کیفی و جمع آوری داده‌ها به صورت کتابخانه‌ای نگاشته شده است.

تعریف میدان

"اولین تمهیدی که انسان برای استفاده از فضای شهری به کار برد، میدان بود. میدان از تجمع خانه‌ها دور تا دور یک فضای باز به وجود می‌آید. این حیاط‌ها به مراتب ارزش نمادین یافت و گونه‌ای برای ساختمان‌های بی‌شمار مذهبی شد (آگورا، فوروم، دیر، حیاط مسجد). با ساخت خانه‌های مختلف در اطراف یک حیاط مرکزی یا دهلیز سرگشاده، این الگوی فضایی نمونه‌ای برای آینده شد." (کریر، سال ۸۶، صفحه ۱۶) این خانه‌های حیاط دار قدیمی، قدیمی‌ترین نوع خانه‌های شهری هستند که با وجود مزایای انکارناپذیری که دارند، اهمیت خود را از دست داده‌اند. مردم از این بیم دارند که این طرح، سازگاری با یک روش زندگی مشترک یا فلسفه خاصی را تحمیل کند. بدون شک ناراحتی‌ها و مشکلات همسایگی باعث از بین رفتن این ساختمان‌ها شده است. ولی امروزه با از بین رفتن خانواده‌های بزرگ، اینگونه فضاها نزد جوانان محبوبیت بیشتری یافته است و به طور قطع در آینده نزدیک مفهوم همسایگی و بناهایی که این نوع زندگی را تشدید می‌کند رواج بیشتری خواهد یافت. (همان، صفحه ۱۹)

نظریات دیگری هم پیرامون این بحث وجود دارد که با تعریف ویژگی‌ها به تعریف میدان پرداخته‌اند که عبارتست از: گشادگی نسبت به محل تقاطع چند معبر، عملکرد خاص به طور دائم یا در زمان‌های مشخص، وجود عناصر فیزیکی در مرکز و نامیده شدن با نام میدان. میدان فضایی است

منظم یا نامنظم که نامگذاری آن نیز گاهی به فعالیت اصل میدان منسوب بوده است، پیرامون میدان را کاربری‌هایی اشغال کرده بودند که معرف میدان بوده و عملکرد اصلی آن و محصوریتش را به آن می‌بخشیده است. هر میدان حاصل و برآیند سه عنصر اصلی کناره، میانه و صحن فعلی است. کناره به معماری و طراحی شهری معطوف است. فعالیت بیانگر فرهنگ و آداب جامعه است و میانه میدان هم باید با انجام فعالیت مورد نظر متناسب باشد که آن هم متأثر از فرهنگ خواهد بود. یکی دیگر از بارزهای اصلی میادین ایرانی پیوستگی جداره و فقدان گسستگی در بدنه میدان است به طوری که در صورت برخورد معابر سرباز محل برخورد آن‌ها سرپوشیده می‌شود. (نقی‌زاده، سال ۸۵، صفحه ۱۷)

بی انگیزگی و کسالت آور بودن میدان های شهری:

شهر سازی مدرن به طور وحشتناکی عاری از انگیزه های هنری شده است و تنها توانسته است خانه های مکعبی شکل با ضلع های صاف مستقیم ملال آور شدن را در کنار غنای شهر سازی قدیم قرار دهد. (همان، صفحه ۱۱۰) امروزه تقریباً کسی به شهر سازی به عنوان یک کار هنری توجهی ندارد بلکه بیشتر با آن به عنوان یک مسئله ی تکنیکی برخورد می کنند. شهر سازی محدود شده است به کشیدن خیابان های عمود بر هم و ساختن میدان های مربع شکل یا دایره ای که هیچ کدام جاذبه و هیجانی برای عابر پیاده بوجود نمی آورند. یک خیابان پر درخت (بلوار)، با کیلومتر ها طول، حتی در زیباترین محدوده های شهر نیز کسالت آور به نظر می رسد. احساس طبیعی با انحنای و ناهمواری های محیط اطراف هماهنگی دارد. (همان، صفحه ۱۱۲ و ۱۱۳) "در شهر سازی جدید، ناگهان نسبت زمین های ساخته شده به زمین های خالی عوض شده است. در گذشته فضاهای خالی نیز (خیابان و میدان ها) جزو تمامی یکپارچه، از تأثیرگذاری یک شکل حساب شده محسوب می شدند. امروزه زمین های تفکیکی به شکل های منظم و یک پارچه تقسیم می شوند و هر چه در این میدان باقی ماند به خیابان ها و میدان ها اختصاص می یابد." (همان، صفحه ۱۱۴) "در صورتیکه در گذشته تمام قناسی های طبیعی زمین های شهر را، به قطعات کوچکی تفکیک و آنها را در ضخامت دیوار ساختمان های شهر پنهان می کردند، روشی که خیلی ساده و هوشمندانه است." (همان، صفحه ۱۱۵) دومین نکته ای که در میدان های عصر حاضر به چشم می خورد نامنظمی در شکل آنهاست. البته این نامنظمی، با نامنظمی که بعداً در مورد میدان های گذشته ذکر می شود تفاوت دارد (تا آنجائیکه این نوع بی نظمی زیان بخش نیست) "این نامنظم بودن به علت اضلاع منظم بناهای اطراف چشمگیر تر است و فوراً نظرها را به سوی خود جلب می کند و تشخیص داده می شود. (شکل ۱) در صورتیکه نامنظمی ها در میدان های قدیمی از نوعی بود که می توانست چشم را فریب دهد به طوریکه فقط از روی نقشه می توان به این نوع نامنظمی ها پی برد نه عالم در واقعیت." (شکل ۲) (همان، صفحه ۱۱۶)



شکل ۲- شهر سی پنا، میدان سان پیتر و آله اسکاله، بینظمی پشت سر ناظر، منبع: (همان، صفحه ۷۵)

شکل ۱- شهر تریست، میدان دالگنا، موضوع: بی نظمی نامناسب به دلیل طراحی روی میز نقشه کشی، منبع: (همان، صفحه ۱۱۶)

"تردید بی اساس و جلوگیری از ایجاد پیش آمدگی و عقب نشینی در ردیف بناها؛ ترس از ایجاد انحنای و خمیدگی در خیابان ها و پافشاری بر این موضوع که همه ی بناهایی که ارتفاع مجاز و رایجی دارند، باید دارای خط آسمان یکسانی باشند. ایجاد ردیف های بی پایان و کسل کننده ی پنجره های یک شکل و یک اندازه از این جمله اند." (همان، صفحه ۱۱۷) با بررسی و مقایسه ی میدان های دیروز و امروز می توانیم به علل بی انگیزگی و ملال آور بودن میدان های شهری پی ببریم.

رابطه ی بین بناها، یادمان ها و میدان ها:

نمونه ی میدان های تزئین شده ی ارزشمند که مایه ی غرور و مباهات یکایک شهروندان محسوب می شدند در گذشته بسیار به چشم می خورد در این گونه مراکز انواع تردد ها درهم ادغام شده بود، جشن های عمومی و نمایش های گوناگونی نیز اغلب در این مراکز برگزار می شد و اجرای مراسم تشریفاتی و انتشار و اشاعه ی رسمی قوانین و مقررات نیز در این میدان ها صورت می گرفت. (همان، صفحه ۲۱) "ولی به طور کلی در عصر مدرن تمایل چندانی به گردآوری چنین مجموعه هایی وجود ندارد." در گذشته زندگی اجتماعی ایجاد می کرده که از میدان های شهری زیادی استفاده شود. ولی امروزه این میدان ها، در بهترین حالت به عنوان محلی برای پارک کردن خودروها استفاده می شود و هیچ اثری از پیوند و رابطه ی هنری بین میدان ها و بناهای اطرافش باقی نمانده است." (همان، صفحه ۲۷) "بعد از سال ها جستجو در تمام شهر، در حالی که تمام میدان ها خالی هستند و اینک وسعت زیادی دارند، برای نصب یادمان ها مناسب نیستند."

جداره‌ی میدان

جداره میدان در وهله‌ی اول خط یا سطح قائمی است که محدوده فضای میدان را به طور ذهنی یا عینی تعریف می‌کند و آن را از کل شهر متمایز می‌نماید. خط آسمان جداره در میادین تاریخی خطی متعادل و بدون شکست است. از دیگر عوامل تعریف‌کننده میادین عناصر یا کاربری‌های کناره میدان هستند که ورودی‌شان به میدان گشوده می‌شود. ورودی این عملکردها غالباً ورودی تعریف شده‌ای بود که عموماً با تغییر ارتفاع یا جلوآمدگی و تورفتگی تعریف می‌شده است. (شکل ۳) بسیاری از میدان‌های جدید فاقد بدنه‌های طراحی شده هستند و سیمای بدنه میادین با چشم اندازه‌های نه چندان مطلوب خیابان نامهانگ تر از آنچه هست جلوه می‌کند. (نقی‌زاده، سال ۸۵، صفحه ۱۹)



شکل ۳- نادئین، موضوع: نمونه ای از بدنه یکسان و تعریف ورودی‌ها بوسیله تغییر ارتفاع، منبع: (همان، صفحه ۱۷)

نسبت بین ارتفاع جداره و عرض در مقایسه میدان‌های تاریخی و معاصر جلوه‌های متفاوتی دارد. آنچه از همه مهم‌تر است میزان توان نسبت‌ها در القای هویت است. گرچه نسبت ۲ متر به ۲ متر با نسبت ۱۰۰ متر به ۱۰۰ متر مساوی هستند، اما به هیچ وجه درک فضایی انسان از آن‌ها یکسان نیست. در حقیقت نباید فضا را مستقل از انسان تعریف کرد، علاوه بر آن عمق دید و عناصر انتهایی فضا، الگوهای رایج، سوابق تاریخی، محیط زندگی، ارزش‌های فرهنگی و بسیاری موارد دیگر بر درک انسان از فضا موثر هستند. (همان، صفحه ۲۰)

خالی گذاشتن مرکز

در این باره نظریات زیادی وجود دارد که در ادامه با آن‌ها آشنا می‌شویم و عبارتند از: در قرون گذشته وسط میادین را خالی می‌گذاشته‌اند ولی امروزه اشیای تزئینی چون مجسمه‌ها و آب‌نماها را در مرکز هندسی میدان قرار می‌دهند. (زیته، سال ۸۵، صفحه ۳۳) "در آن دوره اگر می‌خواستند آب‌نمایی نصب کنند آن را در مسیر خیابان اصلی و یا در میان گودی جای چرخ وسایل نقلیه قرار نمی‌دادند. بلکه بر روی یکی از سکوها‌ی جدای میدان، بین مسیرهای ارتباطی قرار می‌دادند." (همان، صفحه ۳۵) آنها را دور از مرکز ترددی میدان‌ها و مسیر دیدن‌های ورودی اصلی قرار می‌دادند و با قرار دادنشان در حاشیه مسیر دید را خالی می‌کردند. ولی پاکزاد نظر دیگری را مطرح می‌نماید: اینکه هرچه فرم میدان به فرم‌های تمرکزگرا نزدیک‌تر باشد شهروندان را بیشتر برای با هم بودن تشویق می‌کند. و این حس با قرارگیری المانی بسیار ظریف در محدوده‌ی مرکز ثقل میدان به طوریکه به تجمع شهروندان لطمه وارد نسازد تقویت می‌شود. (پاکزاد، سال ۸۶، صفحه ۵۹) البته بحث بر سر گزاردن المان ظریفی است که مانع تردد عابران هم نیست، هر یک از این نظریه‌پردازان از ابعاد مختلف به این موضوع پرداخته‌اند. آقای زیته از جنبه‌های هنری و کالبدی و آقای پاکزاد از جنبه‌های اجتماعی.

محصور بودن میدان‌ها

امروزه حتی یک فضای خالی باز را که توسط چهار خیابان احاطه شده و هیچ بنایی در آن احداث نمی‌شود میدان می‌نامند. این میدان ممکن است از نظر سلامت و بهداشت عمومی قابل قبول باشد ولی از دیدگاه یک هنرمند نمی‌تواند یک میدان شهری به شمار بیاید. (زیته، سال ۸۵، صفحه ۴۹) شیوه‌ی اتصال خیابان‌ها به میادین هم به طور فحشی تغییر کرده است به گونه‌ای که امروزه در هر گوشه‌ی میدان دو خیابان عمود بر هم یکدیگر را قطع کرده و این کار سبب افزایش شکاف در جداره‌ی میدان می‌شود. اما در گذشته گوشه‌ی میدان تنها به یک خیابان منتهی می‌شد و در صورتیکه احداث مسیر دومی در جهت عمود بر خیابان اولی ضروری بود، آن مسیر با فاصله‌ای کافی از خیابان اولی انشعاب پیدا می‌کرد. نحوه‌ی طرح شبکه‌ی معابر به طریق باستان‌میزیت‌های فراوانی دارد. زیرا تنها یک وقفه در کل جداره مشاهده می‌شود. راز این مسأله در این است که ورودی خیابان‌ها، نسبت به جهت مسیر دید، به جای اینکه موازی باشند به صورت زاویه‌دار قرار دارند. (همان، صفحه ۵۱)

در دوران باستان برای یکپارچگی جداره از دروازه‌های قوسی شکل و عریض مدخل ورودی به میدان یا گذرگاهی که روی بنا ساخته می‌شد استفاده می‌شد. (همان، صفحه ۵۶) لدر دوران باستان بوسیله‌ی راهروهای ستوندار مسقف یا جداره‌های محصورکننده با مدخل ورودی ساده سعی به پر کردن فضاهای خالی می‌کردند و گاهی نیز در میدان بازارها از دالان‌هایی استفاده می‌شد که دو طرفشان باز ولی مسقف بودند ولی امروزه تمایلی به باز بودن میدان در تمام جهات وجود دارد و این عمل سبب می‌شود که تأثیر گذاری فضا برای همیشه از بین برود. (همان، صفحه ۵۷ و ۵۹)

اندازه و شکل میدان‌ها

در مورد شکل و اندازه‌ی میدان‌ها هم نظریات مختلفی وجود دارد. عده‌ای به تناسبیات خاصی اشاره کرده‌اند ولی بعضی مثل آقای زیته و بانومایستر به این نتیجه رسیده‌اند که این تناسبیات بسته به شرایط متغیر است. در اینجا ابتدا به تفضیل درباره‌ی نظریات آقای زیته و در آخر هم به بررسی نظریات پاکزاد می‌پردازیم.

"با توجه به رابطه ی متقابل میدان ها و بناهای اصلی می توانیم میدان ها را به دو گروه تقسیم کنیم: یک گروه میدان هایی که دارای جداره ی مرتفع بوده و شکل آنها عمق داراست و دسته ی دیگر فاقد جداره اند یا جداره ی کم ارتفاع دارند، بنابراین شکل آنها گسترده و وسیع است. شکل میدان ها به وضعیت استقرار و جهت دید ناظر بستگی دارد. بنابراین اگر ناظر در مقابل بنای اصلی و مهم میدان قرار گیرد در این حالت عمق دار بودن یا گستردگی میدان مشخص می شود." (همان، صفحه ۶۱)

"این تصویری اشتباه است اگر بپنداریم با بیشتر شدن اندازه ی واقعی میدان تأثیر گذاری آن بیشتر می شود. در سایر زمینه های اداری هم همین گونه است، مثلاً صدای گروه کر اگر از ۴۰۰ دسی بل افزایش یابد دیگر تأثیر گذاری اش بیشتر نمی رود، بلکه این تأثیر گذاری به طرز محسوسی کاهش یافته و سرانجام خاتمه می یابد. چنین اصلی در تأثیر گذاری اندازه ی میدان نیز تأثیر دارد. در مورد میدانی با ابعاد کوچک با اضافه کردن نوار باریکی به عرض چند متر تأثیر گذاری به طور قابل توجهی بالا می رود در صورتیکه اضافه کردن همین نوار باریک در مورد میدان های بزرگ تأثیر چندانی ندارد و در مورد میدان های بسیار بزرگ تأثیر منفی دارد، زیرا تناسب و رابطه ی متقابل بین میدان و بناهای اطرافش کاملاً به هم می خورد. در هنر فضا سازی همه چیز به تناسب بستگی دارد نه به اندازه ی مطلق آن." (همان، صفحه ۶۵) و برای این کار نخست باید تناسب مطلوبی بین اندازه ی میدان و اندازه ی بناها برقرار ساخت. ایجاد این ارتباط و هماهنگی به طور دقیق کار ساده ای نیست، زیرا باید عرصه ی وسیعی از تنوع و گوناگونی را در نظر داشته باشیم." (همان، صفحه ۶۷)

"با وجود اینکه تعدد و تنوع اندازه ی میدان ها بسیار زیاد است ولی می توان اصول زیر را از میان آنها استخراج کرد.

۱) میدان های اصلی در شهرهای بزرگ، بزرگ تر از میدان های اصلی در شهرهای کوچک هستند.

۲) در هر شهری تعداد کمی از میدان های اصلی شهر جزو بزرگترین میدان های آن محسوب می شوند و بقیه به حداقل اندازه کفایت می کنند.

۳) اندازه ی میدان هایی که داخل دسته بندی بند ۲ قرار می گیرند با در نظر گرفتن نکته ای که در بند ۱ آمده است، به اندازه ی بنای اصلی مسلط بر آن میدان بستگی دارد." (همان، صفحه ۶۸)

"در مورد میدان های عمق دار، ارتفاع نمای بنای اصلی باید با بعد طولی میدان و در مورد میدان های وسیع ارتفاع نمای اصلی باید با بعد عرضی میدان متناسب باشد." (همان، صفحه ۶۸) به طور تقریبی برای حداقل اندازه ی بعد میدان مربوط، می توان به سادگی ارتفاع بنای اصلی موجود در میدان را در نظر گرفت و به عنوان حداکثر اندازه ی بعد می توان این اندازه را دو برابر کرد. سرانجام اینکه نمی توان آنچه را مربوط به تناسب عرض و طول یک میدان است به طور دقیق اعلام کرد و همه چیز بستگی به پرسپکتیو در طبیعت دارد." (همان، صفحه ۶۸)

۶۸) میدان های بسیار دراز و برخی از آنها که نسبت طول به عرض شان بیش از سه برابر است، خیلی زود دلپذیری خود را از دست می دهند. میدان های وسیع و گسترده تفاوت زیاد بین طول و عرض را بهتر از میدان های عمق دار می پذیرند." این یک اصل است که هرچه فضا بزرگتر باشد تأثیر آن کمتر خواهد بود زیرا بناها و یادمان هایی که برای مقابله ایجاد می شوند نمی توانند کاری انجام دهند." (همان، صفحه ۶۹) و زبان آورتترین تأثیر بزرگی میدان، اثر مخرب آنها بر روی بناهای اطراف میدان است." (همان، صفحه ۶۹) همانطور که باثومایستر در کتاب راهنمای شهرسازی می گوید "طرح میدان های وسیع و بزرگ نه تنها حسنی برای سلامت عمومی ندارند، بلکه منبع ایجاد گرما و گرد و غبار نیز هستند و حتی در شرایطی می توانند تردد را نیز مختل سازند."

پاکزاد در کتاب راهنمای طراحی فضای شهری به این نکته اذعان دارد که نسبت طول و عرض باید به نحوی باشد که فرمی متمرکز را القا کند و نه یک فرم کشیده و یا متغیر. این البته برخلاف نظریات آقای زیته است که مناسب ترین میدان ها را میدان های کشیده می دانستند و میدان های مربعی شکل که فرمی متمرکز گرا داشتند را فرمی نا مناسب برای میدان ها می دانستند.

نا منظمی میدان های قدیمی:

در عصر حاضر احداث خیابان هایی با بر طولانی و منظم بودن شکل هندسی میدان ها ارزش خاصی دارد ولی این تلاش در نظر افرادی که اهداف هنری را مد نظر قرار دارند بیهوده و نا بجا است. میدان های نا منظم و قدیمی حاکی از روند توسعه ی تدریجی تاریخی آنهاست. (زیته، سال ۸۵، صفحه ۷۱) (شکل ۵) یک میدان هر چه طبیعی تر باشد بیشتر می تواند توجه و علاقه ی انسان را برانگیزد. "بیشتر افراد متوجه نا منظمی های پیرامون میدان نمی شوند. مثلاً میدان پنج ضلعی نوولا در فلورانس در حافظه ی بسیاری از گردشگران به صورت چهار ضلعی تداعی می شود. به ظاهر این قضیه از آنجا ناشی می شود که فقط سه ضلع این میدان در یک نگاه قابل دیدن است و دو ضلع دیگر همواره پشت سر ناظر قرار می گیرد." (همان، صفحه ۷۳) (شکل ۶) "نا منظمی های قابل مشاهده در میدان های قدیمی به هیچ وجه ظاهر نا خوشایندی را از خود ارائه نمی دهند، در صورتیکه که کمترین نامنظمی در طرح میدان های مدرن بیشتر موجب نگرانی می شود و تأثیر بدی در بیننده ایجاد می کند." (همان، صفحه ۷۳) "نامنظمی میدان های قدیمی از نوعی است که فقط روی نقشه می توان به آن پی برد در صورتیکه که در طبیعت نادیده گرفته می شود. میدان های قدیمی اصلاً در روی میز نقشه کشی طراحی نشده اند بلکه به مرور زمان در طبیعت شکل گرفته اند. بی نظمی ها همواره پشت سر ناظر قرار می گیرد و بنابراین به نظر می رسد که این میدان ها حالتی موزون و هماهنگ دارند." (همان، صفحه ۷۴) انسان تمایل دارد زاویه های کج،

منفرجه و حاده را نادیده بگیرد و آنها را زوایایی عمود بر هم تصور کند. به همین خاطر است که تصویر ذهنی ما از میدان های نامنظم، اشکالی منظم است. (همان، صفحه ۷۲)



شکل ۶- شهر فلورانس میدان سان نوولا
موضوع: بی نظمی پشت سر ناظر
منبع: (همان، صفحه ۷۱)



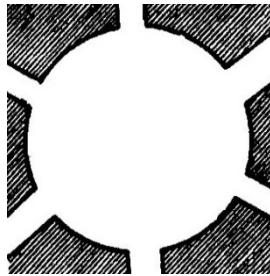
شکل ۵- شهر پادوا و آوکلیسا جامع با میدان کلیسا
موضوع: روند توسعه تدریجی و تاریخی میدان های
گذشته، منبع: (همان، صفحه ۷۱)

با شروع شدن داستان میدان های منظم و نامنظم و اعتقاد به اینکه فقط نوع منظم آن زیباست و برای استقرار یادمان ها که آن هم فقط در مرکز هندسی میدان مناسب تر است، بحث بر سر واژه ی تقارن بوجود آمد. تقارن برخلاف آنچه امروز از آن استنباط می شود به عنوان هم شکلی چپ و راست یک محور، یک واژه ی اصیل یونانی است (*Symmetria*) که با واژه ی تناسب (*Proportio*) از نظر مردم باستان یک مفهوم را داشته و آن عبارتست از: « هماهنگی کاملی که از درون اجزای یک اثر بر می خیزد. همخوانی هر یک از اجزا در میان تک تک اجزاء، در قالب یک تمامیت است. » در هنر معماری تناسب دلیلی است که بر اساس احساس درک می شود ولی تقارن آن در قالب اعداد بیان می کند. (همان، صفحه ۷۱) " از قرون وسطی به بعد تقارن به مفهوم قرینه سازی استفاده شد و تا امروز که تقارن به تنها وسیله ی چاره ساز تبدیل شده است. اینکه در زیبا شناختی نیز باید ضوابطی تعیین شود مهم محسوب می شود ولی به محض آنکه این ضوابط وارد عرصه ی عملی می شوند شور و شوق اولیه جای خود را به درماندگی می دهد و حاصلش بی نظمی هایی است که با خط کش نقشه کشی پدید آمده اند. " (همان، صفحه ۷۱) البته نظریات دیگری هم من باب رعایت نکردن هندسه در این مورد وجود دارد مثلاً نظر دکتر پاکزاد در این مقوله قابل بحث است که می گوید نظم هندسی خالص در میدان از انعطاف پذیری کالبدی آن می کاهد زیرا الحاقات و حذفیات بعدی به فضا لطمه وارد میکند. البته دکتر پاکزاد پا را فراتر گذاشته و از میدان های تشریفاتی صحبت به میان آورده است و از این مطلب یاد کرده است که چون این میادین صرفاً به دست نیروهای حکومتی ساخته می شود، به نیازهای مردمی توجهی ندارند. (پاکزاد، سال ۸۶، صفحه ۸۹) این میادین به خاطر روح انضباط حاکم بر آنها از هندسه ای ناب در صحن و فرم کلی میدان تبعیت می کنند. و روی محورهایی تقارن آنها به شدت تأکید می شود. (همان، صفحه ۹۴) توضیحات بیشتر این مبحث در سر فصل میدان های تشریفاتی و توقعات موردی از آنها بیشتر توضیح داده می شود.

حدودیت های هنری در فضای شهری مدرن:

تغییرات بسیار بزرگی از دوران باستان تا کنون در عرصه های مختلف روی داده است که امروزه امکان پیروی از الگوهای دوران باستان را در شهر سازی تقریباً غیر ممکن ساخته است. زیرا حتی شکل خانه هایی که امروزه در آنها زندگی می کنیم، با دوران باستان کاملاً متفاوت است. (زیته، سال ۸۵، صفحه ۸۶) " عناصر هنری ای که در فضای شهر های مدرن، قابل اجرا نیستند فراوان اند. " (همان، صفحه ۱۳۵) " بدون شک حتی موفقیت در به وجود آوردن فضاهای بدیع و زیبا، اگر با شرایط امروزی مطابقت نداشته باشد، نمی تواند فراگیر و پایدار بماند. " (همان، صفحه ۱۳۵) در شهرهای بزرگ جمعیت بیش از هر چیزی در حال افزایش است و تراکم شدید جمعیت در شهرها موجب افزایش قیمت زمین شده است. این افزایش جمعیت باعث فروپاشی شکل های هندسی قدیمی بناها و سیستم های شبکه بندی است. (همان، صفحه ۱۳۶) " در شهر سازی معمولاً سه سیستم نقش محوری دارند. هر کدام از آنها نیز خود شکل های گوناگونی دارند که عبارتند از: سیستم راست گوشه شکل یا شطرنجی، سیستم شعاعی شکل و سیستم مثلثی شکل. به طور کلی شکل های مختلف این سه نوع سیستم در حکم فرزندان نا مشروع آنها محسوب می شوند. از لحاظ هنری هیچ یک از این سیستم ها به ما ربطی ندارند، زیرا هیچ عنصر هنری در آنها وجود ندارد و بی ارزشند. " (همان، صفحه ۱۱۹) در بافت های شطرنجی فضای مکتب برای انسان معنایی ندارد زیرا شطرنجی شدن شهرها در جهت اولویت دادن به سواره است. تقاطع های شطرنجی حتی اگر در آنها گستردگی روی دهد باز همان نظر معنایی فاصله زیادی با میدان ها دارند. در این تقاطع ها پیاده مهمان ناخوانده است که فقط ایمنی خود را به خطر می اندازد و برای سواره اسباب مزاحمت می شوند. تا زمانی که حاکمیت سواره برقرار است میدان محلی به سرعت تبدیل به پارکینگ خودرو می شود. " (پاکزاد، سال ۸۶، صفحه ۷۰) با توجه به تمام سرزنش ها و اهانت های صورت گرفته نسبت به سیستم شطرنجی هر جا که یک منطقه جدید شهری به وجود می آید، این سیستم به کار گرفته می شود. این امر از این نظر تعجب برانگیز است که این شکل از ترکیب سیستم ها از دیدگاه ترافیکی هم مدتهاست مردود اعلام شده است. (زیته، سال ۸۵، صفحه ۱۲۱) زیرا احتمال برخورد و رویارویی را بالا میبرد و برای کاهش رویارویی باید حرکت از محل هایی که باعث بوجود آمدن برخورد می شوند، به طور همزمان، جلوگیری کرد. " این نقاط برخورد برای عابران پیاده خطرناکی را به دنبال دارد. در محل تقاطع راه ها که گاهی حتی بیشتر از چهار یا پنج خیابان می شود،

در وسط خیابان یک سکوی گرد یا جزیره ی نجات به عنوان قلمرو پیاده، برای عابران، ایجاد شده است که شاید از مهم ترین و بکر ترین ابتکارات هنر شهر سازی مدرن باشد. این موارد نتایج سیستمی است که با بی توجهی هرگونه سنت هنری را کنار نهاده و تنها مسائل ترافیکی را در نظر گرفته است. این چنین تقاطع های مهم ترافیکی را میدان می نامند." (همان، صفحه ۱۲۵) "به علت طراحی بر حسب مسیرهای تردد به جای اینکه برای خیابان ها و میدان ها طراحی صورت گیرد، در هنگام استفاده از سیستم شبکه شطرنجی در بعضی نقاط گره های کوری به علت موقعیت دشوار زمین یا اتصال شبکه به شبکه ی موجود پدید می آید، که چرخش یا شکستگی در الگوی صفحه ی شطرنج را اجتناب ناپذیر می کند باعث بوجود آمدن میدان های مثلثی، دایره ای و ۸ ضلعی می شود که علاوه بر یکنواختی حس جهت یابی را در انسان از بین می برند." (همان، صفحه ۱۲۵) (شکل ۷ و ۸)



شکل-۸- شهر کاسل میدان کونینگ، موضوع: سیستم شطرنجی و بی قوارگی میدان ها منبع: (همان، صفحه ۱۲۶)



شکل-۷- شهر تریست میدان بورس، موضوع: سیستم شطرنجی و بی قوارگی میدان ها منبع: (همان، صفحه ۱۱۶)

در طراحی میدان فقط تقسیم بندی آزادانه می توان تحرک و حیات را بوجود آورد. (همان، صفحه ۱۶۴) "حال اگر یک زمانی طرح تفکیک شطرنجی شکل زمین ها مانند صورت جلسه فروش قانونی تفکیک اراضی در طرح تفضیلی رسم شده باشد تلاش برای ایجاد اثری بدیع یا بنایی مهم بی فایده خواهد بود." (همان، صفحه ۱۵۱)

مشکلات عدیده ی ما در مورد میدان ها به خاطر وجود تغییرات بیشماری است که امروزه نسبت به گذشته دیده می شود مثلاً میدان هایی که روزگاری پاتوق و تفرجگاه شهروندان و محل گردش و پرسه زدن بودند به مرور با تغییر کاربری تغییر هویت دادند. البته در بدنه سازی های اطراف میدان هم ما شاهد تغییراتی هستیم به صورتی که بدنه سازی های جدید به هیچ وجه تابع قاعده و ضوابط و مقررات مدون نیستند. این اغتشاشات حاصل معماری بی هویت و غریب و فردگرایی افراطی و هم چنین الحاقات و اضافات (تابلوها، تغییرات در بالکن ها و اشیاء اضافی) به نما است. هیچ اصل زیبایی شناسانه ای در شکل دادن به فضای میدان رعایت نمی شود و عموماً هیچ هماهنگی منطقی بین عملکردها و فرم ها و تناسبات بصری و اشکال و مصالح یک میدان وجود ندارد. میدان در اختیار ماشین است و سطوح متعلق به انسان تنها برای حرکت در اختیار وی قرار می گیرند. انسان به عنوان ماشینی با مقیاس کوچک تر و سرعت کمتر در میدان ها قرار می گیرد و تناسبات خارج از حیطه درک مطبوع روانی انسانی است. (نقی زاده، سال ۸۵، صفحه ۱۹)

حال برای دادن راه حلی در خور به بررسی دقیق ویژگی های میدان ها به تفکیک نوع آنها می پردازیم تا کیفیاتی را که برای هر یک از آنها باید برآورده کنیم به صورت جزئی تری در غالب راهبردها و سیاست ها مشخص شود.

میدان شهری

پاسخگوی نیاز زندگی اجتماعی و جمعی در مقیاسی بالاتر از حد محلات می باشد. تصویر ذهنی شهروندان در این گونه فضاها فضاهایی عام، متنوع و پر رویداد است که مخاطبش طیف وسیعی از انسان ها هستند که بدون آشنایی قبلی در کنار هم قرار گرفته و روابطی چهره به چهره داند. ساخت و نگه داری این میادین در یک اقدام دو طرفه بین شهروندان و نهادهای دولتی اتفاق می افتد و از آن برای برگزاری جشن ها، عزاداری، مراسم خاص آئینی و... استفاده می شود. (پاکزاد، سال ۸۶، صفحه ۵۰)

توقعات موردی از میدان های شهری

تعیین فضایی

کرانه های میدان شهری باید مشخص و معلوم باشد که این کرانه ها می تواند صلب (بدنه های ساختمانی اطراف میدان) و یا نرم (با پوشش گیاهی، اختلاف سطح، ردیف درختان توپوگرافی و...) باشد. (همان، صفحه ۵۱) "شکل، ابعاد و اندازه ی میدان در میزان تعریف فضای میدان شهری مؤثر است. اندازه و ابعاد عناصر تعریف کننده ی میدان باید برای ناظر قابل ادراک بوده و از طرفی فرم آن باید به نسبت ساده باشد." (همان، صفحه ۵۱)

سرزندگی

فضای میدان های شهری پر جنب و جوش و پر رویداد است و این در ارتباط با دو کیفیت تنوع و دلبری رخ می دهد. این تنوع را می توانیم در کارکرد، فعالیت ها و زمان های استفاده از فضا و گروه های مخاطب فضا هر چه بیشتر کنیم. با استفاده از کاربری های عمومی که مقید به

ساعات اداری نباشد، ایجاد کاربری های خدمات رسان و فراغتی متنوع، تنوع در سطح سرویس و ایجاد فعالیت های غیر مستمر، وجود نیمکت، نور پردازی و کیوسک های کوچک روزنامه و خوراکی این کیفیت را بالا بریم. (همان، صفحه ۵۲ و ۵۳) ولی در مقابل طراحی کالبد باید به وحدت و یگانگی برسد. بخش اعظمی از نشاط میدان های شهری به علت وجود دلبازی است که بوسیله ی استفاده از سهم آسمان زیاد و به کارگیری عناصری چون پوشش گیاهی و آب بوجود می آید البته باید توجه داشته باشیم که دلبازی زیاد موجب از بین رفتن محصوریت نشود. (همان، صفحه ۵۴)

انعطاف

از آنجا که فعالیت های انسان روز به روز تغییر می کند باید میدان هم کالبدی منعطف جهت فعالیت های متفاوت انسان داشته باشد. (همان، صفحه ۵۴) "برای تقویت این کیفیت باید کفی یکپارچه و پیوسته داشته باشیم و از خرد کردن آن با مبلمان و درخت و اختلاف سطح بپرهیزیم." (همان، صفحه ۵۴)

جلوخان

تنها تفاوت میدان و جلوخان از نظر کالبدی اینست که در یک ضلع جلوخان حرکت سواره داریم ولی انتظارات و توقعات ما از جلوخان با میدان تفاوتی نمی کند. ضلع چهارم جلو خان یک خیابان عبوری است که توقف خودرو در حاشیه ی این مسیر مطلوب نیست. جلوخان حکم پیش فضا را برای بنای اصلی دارد و ابعاد و تناسبات تابع ساختمان های مجاور است. مهم ترین بنای جلوخان در کوچکترین ضلع آن واقع شده است تا امکان دیده شدن آن فراهم آید. (همان، صفحه ۵۵)

میدان محلی

مکانی نیمه خصوصی یا حداقل نیمه عمومی برای برقراری ارتباط احتمالی بین ساکنین محله برای برآوردن نیازهای روزمره ی آنها. که در گذشته عنصری اجتناب ناپذیر در محله بوده است و بستری مناسب جهت برقراری روابط اجتماعی فراهم می سازد. فضایی است که تک عملکردی نیست و در میان بافت مسکونی به مقصدی تبدیل می شود که تمام راهها به آن منتهی می شدند. (همان، صفحه ۶۹) ولی امروزه توجه کمتری به میدان های محلی می شود. این بحث در مبحث محدودیت های هنری در فضای شهری مدرن بیشتر توضیح داده شده است. علت دیگری که از اعتبار میدان های محلی می کاهد شکل گیری تدریجی و بدون ضابطه ی مغازه هاست که منجر به مجاورت نا مناسب فعالیت های و ناخوشایند شدن منظر میدان می گردد. از تبعات دیگر فقدان فضا سازی در میدان های محلی آنست که ارگانهای مربوط به تأسیسات زیر بنایی تجهیزات خود را در میدان مستقر می کنند. یکی از دلایل کم لطفی به میدان های محلی اینست که در معرض دید مسئولان و مقامات بازدید کننده ی شهری قرار ندارند. (همان، صفحه ۷۱)

توقعات موردی از میدان محلی

آرامش

بارزترین انتظار از میدان محلی آرامش است. ایجاد آرامش بوسیله برقراری سکوت نسبی نخستین حالت ممکن است که این حالت شامل کم کردن رفت و آمد خودروها و انسان های غیر محلی است، چون خود ازدحام مایه برهم زدن آرامش می شود، و هم کاهش فعالیت های پر سر و صدا و حتی فعالیت هایی که موجب جذب جمعیت غیر ساکن به میدان محلی می شود. برای کم کردن تردد وسایل نقلیه باید فاکتورهای زیر را رعایت کرد. (همان، صفحه ۷۲)

۱) میدان از مسیرهای اصلی و پر سر و صدا فاصله بگیرد.

۲) خیابان منتهی به میدان حالت عبوری نداشته باشد.

۳) یا تدابیری حرکت خودرو در خیابان منتهی به میدان دشوار گردد. (همان، صفحه ۷۲) البته آرامش تابع عوامل دیگری هم هست. از آن جمله می توان به محدود بودن اتفاقات غیر مترقبه کالبدی اشاره کرد. منظور از اتفاقات غیر مترقبه کالبدی قسمتی از فضاست که ممکن است تأثیر زیادی روی ذهن افراد بگذارد. مثلاً چند نمای بسیار متفاوت یا ساختمانی بسیار بلند که محیط را از تعادل خارج می کند. (همان، صفحه ۷۳)

فقط متعادل بودن فضا برای دوری از هیجان کافی نیست بلکه فضا باید با محیط اطراف خود و در درون خود متجانس باشد. یعنی باید از بوجود آمدن ابهام در فضا جلوگیری کنیم که این فاکتور بوسیله ی خوانا بودن محیط محیا می شود. به عبارتی فضای میدان محلی باید قابل پیش بینی باشد و حتی کاربری های آن هم از نظر مردم پیش بینی شده باشد. عامل دیگری که باعث بوجود آمدن آرامش می شود نظارت شهروندان بر آن فضاست که این فاکتور از طریق حضور افراد در مکان یا امکان ارتباط بصری با آن از طریق پنجره ها فراهم می شود. البته باید توجه داشت که دیدها یا اشراف های مزاحم باید حذف شوند چون همانطور که گفته شد میدان فضایی بالنسبه نیمه خصوصی و حداکثر نیمه عمومی است. (همان، صفحه ۷۳ و ۷۴)

خودمانی بودن

میدان محلی فضایی است که مردم باید نسبت به آن احساس تعلق داشته باشد و میدان را حیاط دوم خود محسوب کند. از این جهت بعد مساحت بین واحدهای مسکونی و میدان محلی نباید به عنوان یک مانع عمل نماید. (همان، صفحه ۷۴) میدان یک گره ارتباطی است پس باید برای همه ی گروه ها جذاب باشد و امکان فعالیت و مشارکت همه ی گروه ها را فراهم نماید بنابراین باید نیازهای همه ی گروه های سنی و اجتماعی اعم از ساخوردگان، کودکان، زنان، مردان و جوانان و... پاسخ دهد. این امر از طریق ایجاد مبلمان مناسب و ایجاد محل هایی برای فعالیت های

غیر حرکتی از جمله ایستادن و نشستن رخ می دهد. (همان، صفحه ۷۴ و ۷۵) "کالبد فضا باید به گونه ای باشد که امکان حضور ساخوردگان و معلولان به راحتی در سطح میدان فراهم شود و موانع حرکتی در میدان برداشته شود. میدان محلی باید به گونه ای باشد که کنترل کودکان توسط والدین مقدور باشد و در عین حال کودک احساس آزادی نماید. گروه دیگر که باید بتوانند بدون دغدغه از میدان استفاده کنند زنان می باشند که برای این امر باید دیدها و عبور و مرور های مزاحم حذف گردد." (همان، صفحه ۷۵)

"یک میدان زمانی خودمانی به نظر می رسد که فرد بتواند به راحتی میان آن و عرصه های خصوصی تردد کند و در واقع فرد در میدان های محلی خود را قطعاً و کاملاً جزا از عرصه ی زندگی خصوصی اش نداند. (همان، صفحه ۷۵) که این امر از طریق امکان توقف و یا نشستن در ورودی واحدها و همچنین طراحی ورودی واحدها به گونه ای که بتوان به راحتی بین دو عرصه ی خصوصی و نیمه خصوصی حرکت کرد میسر می شود. (همان، صفحه ۷۸) عامل مهم دیگر که در خودمانی بودن میدان محلی مؤثر است اینست که فرد بتواند در فضا برخوردی متعامدانه داشته باشد و مانند فضای خصوصی که در آن زندگی می کند بتواند محیط را مطابق نیاز هایش تغییر دهد. (همان، صفحه ۷۵) "برای انجام این کار باید در محیط مبلمان متحرک طراحی کنیم و امکان تغییرات موسمی برای مراسم خاص مثل چادر زدن در ایام عزاداری را بدهیم و همچنین حریم هایی را بوسیله ی پوشش گیاهی کف سازی و موانع فیزیکی در محیط بوجود آوریم. (همان، صفحه ۷۸)

"از مهم ترین عوامل کالبدی که باعث تشدید خودمانی بودن فضا می شود، داشتن مقیاس انسانی است (همان، صفحه ۷۵) که بوسیله ی پرهیز از ساختن جداره های یکنواخت و ایجاد تناسب در ابعاد دانه های مجاور در فضا با میدان و همچنین پیش بینی ابعاد فضا متناسب با توانایی های ادراکی انسان میسر می شود. (همان، صفحه ۷۸)

دنجی

میدان شهری باید فضایی دنج و بدون قیل و قال شهری باشد این فاکتور تا حد زیادی نزدیک به فاکتور آرامش است و تا حدودی مکمل یکدیگر هستند. برای تقویت هر چه بیشتر آن باید ورودی های برای میدان محلی تعیین کنیم که حریم فضا باشند و نه دعوت کننده، فعالیت ها و کارکردهای فرا حمله ای نمی توانند در میدان محلی دوام بیاورند. محسوریت فضا باید به قدر کافی باشد آنقدر زیاد که موجب تسلط میدان بر فرد گردد و نه آنقدر کم که نتوانیم آن را محلی دنج بچوانیم. (همان، صفحه ۷۵ و ۷۶) "فرم فضا هم در دنجی محیط تأثیر بسزایی دارد. برای این منظور ضرورتی ندارد که میدان محلی فرم هندسی تعریف شده ای داشته باشد چه بسا یک فرم نه چندان معین گوشه هایی را پدید آورد که دنج باشد. (همان، صفحه ۷۶)

میدان تشریفاتی

محل برگزاری گردهمایی های بزرگ، مجازات مجرمین، حضور بزرگان و مسئولین حکومتی و اعلان اخبار و مواضع مسئولین بوده است. (همان، صفحه ۸۹) "این میادین همیشه دفعتاً و بدون توجه به نیازهای مسئولین ساخته می شود و به همین خاطر نگه داری و محافظت، تغییرات بعدی، تنظیم فعالیت های داخل آن، آماده سازی برای جشن ها و عزاداری ها مشارکت ندارند و همه ی این ها به عهده ی مسئولین حکومتی و شهرداری هاست. اساساً امروزه نیازی به تعداد زیادی از این قبیل میدان ها نیست. (همان، صفحه ۸۹)

توقعات موردی از میدان تشریفاتی

شکوه

"شکوه به معنای نمایاندن اقتدار و عظمت و یا هر آنچه باعث بوجود آمدن میدان تشریفاتی می شده است، می باشد. دو ویژگی عمده در ایجاد این حس مؤثرند، یکی مقیاس فرا انسانی و دیگر ویژگی مقهور کنندگی است." (همان، صفحه ۸۹) این میدان ها مجلل و دکوراتیو ساخته می شوند و هر شهروند تصویر ذهنی از خاطرات سالانه ی آن دارد. حضور شهروندان در این محل ها به خاطر تعاملات اجتماعی نیست بلکه به خاطر حظ بصری از فضای میدان است. از جمله ویژگی هایی که در مقیاس فر انسانی مؤثر است بدنه های رفیع، به نحوی که با اجزا خرد نشوند، وسیع بودن صحن میدان و بزرگ و بلند بودن همه ی عناصر سازنده ی میدان است. مصونیت در این گونه میدان ها بیشتر به فرد حس حضور در یک صحنه را میدهد تا حضور در یک ظرف و این به خاطر سهم زیاد آسمان است. از دیگر کیفیات مؤثر سنگین و صلب بودن ساختمان ها و به عبارتی استفاده از رنگهای کدر و به طور کلی نشانیدن بناها و بدنه های میدان روی زمین است. (همان، صفحه ۹۰)

ویژگی دیگری که باعث بوجود آمدن شکوه می شود ویژگی مقهور کنندگی است؛ که این ویژگی بوسیله ی استفاده از عناصر یادمانی (مونومانثال) در بدنه ها یا درون فضای میدان در نقاط ویژه ی هندسه میدان و مرکز ثقل تقویت می شود. ویژگی غیر عادی بودن و منحصر به فرد بودن در شکل و فرم، رنگ و حس، تناسبات و عناصر سازنده ی فضا و تضاد از جمله کارهایی است که برای شاخص کردن فضا به کار می رود. (همان، صفحه ۹۰)

انضباط

چون میدان تشریفاتی در خدمت اهداف و برنامه های هیأت حاکم ساخته می شود این نوع میادین باید بتوانند با تقویت شاخص هایی که در ادامه ذکر خواهد شد رفتارهای مردم را کنترل نمایند. (همان، صفحه ۹۰) یکی از مهم ترین این شاخص ها استفاده از هندسه ی ناب در طرح میدان می باشد. استفاده از اشکال اقلیدسی و تأکید بر امتداد محورهای هندسی از همین نوع است که برای این منظور می توان به احداث راه ها در امتداد محورهای هندسی و تأکید روی

نقاط گریز را انجام داد. اجتماعات میدان معمولاً متوجه یک نقطه است که این نقطه باید نسبت به بقیه میدان شاخص گردد و در دستنرس عموم قرار نداشته باشد. (همان، صفحه ۹۱)

عامل دیگری که در بوجود آمدن حس انضباط موثر است بوجود آوردن حس یک مرتبگی در آستانه ورود به میدان از طریق مسقف کردن مسیر و همچنین ایجاد اختلاف سطح در هنگام عبور از محورها و ورودی به داخل میدان است. (همان، صفحه ۹۲)

کاربری های بدنه دیگری فعالیت های صحن میدان و سوم در کالبد میدان. در این گونه میادین کاربری های از نوع اوقات فراغت باید به حداقل برسد، یا حداقل محدوده ی فعالیت آنها به داخل میدان سرایت نکند و همچنین جاذب فعالیت هایی از قبیل دوره گری و بساطی نمی باشند. استحکام و صلب بودن مصالح، هندسه ی ناب و دکوراتیو و قیمتی بودن پوشش گیاهی و مبلمان نیز از عوامل موثر در عدم انعطاف کالبدی می باشند. (همان، صفحه ۹۲)

فلکه

فلکه تقاطعی است برای توزیع حرکت سواره که امروزه به خاطر حجم بالای ترافیک کارایی خود را از دست داده است. دارای صحن آسفالتی وسیعی است که در میان آن فضای سبز با گلکاری دیده می شود. امروزه این فضای بسته تبدیل به تفرجگاه و بازی کودکان شده است. در فلکه ها فرد پیاده در درجه ی دوم قرار می گیرد و نقس مسائل اجتماعی به حداقل می رسد. موضوع عجیب و غیر علمی دیگر احداث فلکه ی ورودی برای شهرهاست. فلکه های امروزی به گره های مهم ترافیکی تبدیل شده اند که این گره ها توسط چراغ راهنما کنترل می شود. که البته با طرح فلکه سازگار نیست. (همان، صفحه ۱۰۵)

"برای نجات فضاهای شهری با ارزش و جلوگیری از سیطره ی خودرو ها در شهر باید به فراخور زمان یکی از راه های زیر انتخاب شود:

- 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 نمودن میدان برای فعالیت های پیاده
- تبدیل فلکه به یک تقاطع همسطح در میان فضا و اضافه نمودن مازاد فضا به پیاده رو ها (شبه میدان)

- و بالاخره در صورت امکان پذیر بودن قطعی سه راه حل فوق، اصلاح طرح هندسی فلکه، با الویت برای تردد سواره و حذف هرچه سریع تر عوامل مخل در تردد سهل و سریع خودروها

توقعات موردی از فلکه

روان بودن

طرح فلکه ها بر پایه تداوم حرکت و عدم توقف پشت چراغ می باشد. برای حرکت سریعتر سواره و پیاده انتخاب فرمی ساده و قابل پیش بینی که نقاط کور نداشته باشد موثر است. کنترل نصب مبلمان مبنی بر اینکه مزاحم دید نباشد و همچنین افراد پیاده را ترغیب به مکث نکند بسیار تأثیر گذار است. (همان، صفحه ۱۰۷)

یکی دیگر از عواملی که موجب تسریع در حرکت خودروها می شود جدایی سواره از پیاده رو است و همچنین جلوگیری از حرکت عمود سواره بر پیاده در سطح و جداسازی آنها به صورت غیر همسطح. (همان، صفحه ۱۰۹)

"همچنین باید همواره زاویه مناسبی بین دو راه متوالی متصل به فلکه وجود داشته باشد. نکته ی مهمی که بسیار حائز اهمیت است نحوه ی خروج از فلکه می باشد. در بسیاری از موارد شاهد هستیم که به علت نوع اتفاقات و فعالیت هایی که رخ می دهد سرعت و حجم ورودی با سرعت و حجم خروجی یک اندازه نبوده و به گونه ایست که اتفاقات محل و ساکن در فلکه باعث تراکم بیش از حد فلکه و ایجاد مشکل و مزاحمت در خروج از آن می شود. (همان، صفحه ۱۰۷)

"همچنین محرک های موجود در فلکه باید به گونه ای باشد که شهروندان را تشویق به حرکت کند که این امر از طریق حذف فعالیت های جاذب برای پیاده ها و عدم به کارگیری مبلمان های متناسب با توقف و مکث امکان پذیر می شود. عوامل دیگری چون ترافیکی مقصدی، چراغ راهنمایی و گرده ماهی که از عوامل کند کننده ی سرعت هستند نیز باید حذف شوند." (همان، صفحه ۱۰۸)

تفرق پذیری

"به خاطر پرهیز از تعاملات اجتماعی فلکه ها باید دارای خاصیت تفرق پذیری باشند. که برای بوجود آوردن این کیفیت باید از فرم های پیچیده که ادراک آنها سخت می باشند، تزئینات روی دیوارها و همچنین گذاشتن المانی در مرکز ثقل فضا که عنصری جاذب برای پیاده هاست پرهیز کنیم. باید توجه کرد که در طرح جزیره وسط فلکه استفاده از فضای سبز و آب نما به زیبایی و تلطیف هوا کمک می کند. نمادهای ساده و مجسمه هایی که مزاحم دید نباشند نیز به نوعی مکمل فضای سبز جزیره هستند. (همان، صفحه ۱۰۸)

ایمنی

جداسازی کامل مسیر حرکت پیاده از سواره به خصوص در فلکه های عمومی تر و شلوغ تر و اساساً با اولویت برای سواره ها بسیار مهم است. همچنین پیش بینی های محل عبور پیاده از عرض سواره هم بسیار مهم می باشد. فرم فلکه نباید دارای نقاط کور بصری باشد. برای این منظور زاویه ی بین دو راه متداول به فلکه می رسند دخیل است. یکی دیگر از نکاتی که باعث افزایش ایمنی سواره ها می شود برداشتن موانع حرکتی برای سواره هاست که باعث کاهش ناگهانی سرعت و برخورد خودروها می شود.

نتیجه گیری

برای طراحی امروزی باید شرایط خاص هر مورد را جداگانه در نظر گرفت و برای برقراری تعادل بین هر دو جنبه ی افراطی هنر و تکنیک باید کوشید. بدین ترتیب می توان به بیشترین تأثیر اقتصادی و هنری دست یافت. در این راه می توان از راه های کمی که پیش از این نیز توصیه شده اند نیز بهره برد نه به این معنی که در وهله ی نخست باید برای مطالبات هنری میدان ها و خیابان های اصلی اولویت قایل شد، در حالی که به لحاظ صرفه جویی اقتصادی، می توان در بخش های فرعی تر، به شیوه ی مصرف زمین اهمیت بیشتری داد.

با عنایت به آنچه که گذشت می توان گفت که میدان های شهرهای ایرانی که در گذشته واجد ویژگی ها و هویت خاص خود را در زمینه های مختلف کالبدی و عملکردی بوده اند، به دنبال ورود آرا و روش های برنامه ریزی و طراحی بیگانه، در پی استحاله عملکردهای قدیمی یا گسترش عملکردهای جدید، و با بی توجهی کامل به مباحث زیبایی شناسی و ترجیحات فرهنگی و حیات انسانی و ارزش های فرهنگ ایرانی دچار تحولات و دگرگونی هایی شده اند، که این تحولات و دگرگونی ها عموماً به صورت جلوه ای نامتناسب و زشت و ناهماهنگ ظاهر شده اند.

به هر حال برای تعریف و احیا و ایجاد فضاهایی با عنوان میدان شهری در شهرهای ایرانی باید به موضوعاتی هم چون: تبیین مبانی نظری برآمده از جهان بینی و فرهنگ اصیل ایرانی، طبقه بندی ویژگی های میدانی از نظر تناسبات بصری و عملکردی و هویتی، تعیین میزان کارایی آن ها در دوران معاصر و شناخت امکانات و تنگناهای آن ها، شناخت راه های اصلاح آن ها در عین شناخت مشکلات پیش روی طرح ها و برنامه ها، بازشناسی ارزش های هنری و فرهنگی و کالبدی نمونه های تاریخی توجه کرد، و در نهایت برای طراحی عالمانه و حکیمانه آن ها به عنوان جز مهمی از یک شهر و در قالب همان کلیت برنامه ریزی کرد. طبیعی است که همه این مراحل باید در فضای فرهنگی ایرانی و جهان بینی حاکم بر آن انجام شوند، و استفاده از روش ها و تکنیک های وارداتی نیز پس از محک خوردن با اصول و ارزش های ایرانی قابل استفاده هستند.

منابع

- ۱- بینش، ساویز و فرشته خو، رضاو متین، کووش (مهر ۱۳۸۰) "میدان پیاده شهری" معماری و شهرسازی، شماره ۶۲ و ۶۳، ص ۸۲
- ۲- پاکزاد، جهان شاه (۱۳۸۶) راهنمای طراحی فضای شهری، چاپ سوم، انتشارات شهیدی
- ۳- زیته، کامیلو، قریب، فریدون (۱۳۸۵) ساخت شهر بر اساس مبانی هنری، چاپ اول، انتشارات دانشگاه تهران
- ۴- قاسمی، مروارید (آذر ۱۳۸۳) "میدان شهری، حیاطی شهری برای حیات شهر" ماهنامه ی شهرداری ها، شماره ۶۷، ص ۲۱
- ۵- قاسمی، مروارید "میدان محلی، دیروز و امروز" ماهنامه ی شهرداری ها، شماره ۱۳، ضمیمه ۵، ص ۲۴-۲۹
- ۶- قبادیان، وحید (مرداد ۱۳۷۹) "میدان توپخانه" معماری و شهرسازی، شماره ۷۴ و ۷۵، ص ۲۴-۲۹
- ۷- کریر، راب، هاشمی نژاد، خسرو (پائیز ۱۳۸۶) فضای شهری، چاپ دوم، بشر خاک
- ۸- نقی زاده، محمد (بهار ۱۳۸۵) "تاملی در روند دگرگونی در میدان در شهرهای ایرانی" هنرهای زیبا، شماره ۲۵، ص ۱۴-۲۵